RAITIO

2 1997

"VÄITÖSKIRJA" NELIAKSELISTEN VAUNUJEN HKL 1–30 MUUTOSTÖISTÄ JA KESKINÄISISTÄ EROISTA osa 2

Koonnut Tom Heino ja ystävällisesti eräin osin tarkistanut ja täydentänyt Teemu Collin
Osa 1 julkaistiin Raitiossa 1996:4.

d) Matkustamo

18. Vuoden 1975 nivelvaunumalliset, ohuet, punatekstiset pysähtyy–kilvet on vaunuissa 3 ja 10, muissa vanhanmalliset, oranssitekstiset, paksut. Etumainen pysähtyy–kilpi on vaunuissa 1–14, 18, 22 ja 26 aivan katonrajassa, muissa hieman alempana.

19. Sisäkilpiteline matkustamon etuosassa on vaunuissa 2–4, 8, 11, 16–20, 22 ja 27–30 kiinteää mallia, muissa läppämallia paitsi vaunussa 25, jossa ei ole koko telinettä. Vaunussa 18 on puolestaan kummatkin mallit. "Varokaa ovea" yms. kilpiä jäljellä vaihtelevasti, joissain vaunuissa (kuten 4) ei ollenkaan.

20. Matkustamon lämmön termostaatti on vaunuissa 16–21, 23, 25 ja 27–30 Pennin vanhaa mallia ja keskellä matkustamon etuseinää, vaunuissa 22 ja 26 Pennin uudempaa mallia samassa paikassa, vaunuissa 1–4 ja 8–14 Pennin uudempaa mallia seinän vasemmassa reunassa ja vaunussa 175 Pennin uusinta mallia WC:n takaseinän vasemmassa reunassa matkustamon puolella.

21. Matkustamon sisäseinien pystysuuntaisia puurimoituksia on jäljellä vaunuissa 1 ja 9.

22. Keskiovien paineenvapautuskahva on etumaisen ovipuoliskon yläpuolella vaunuissa 1–14, takimmaisen puoliskon yläpuolella vaunuissa 16–30. Takaovien vastaava kahva on kaikissa vaunuissa takimmaisen ovipuoliskon yläpuolella. Vaunuissa 16, 27 ja 30 on poistettujen kahvojen kohdalla reiät, muissa Valmeteissa erillinen, ruuvein kiinnitetty metallilevy.

24. Matkustamon seinissä olleita 31–reikäisiä tuuletusventtiileitä on jäljellä vaunuissa 3 (37 kpl) ja 9 (41 kpl). Vaunuissa 16–30 niitä ei koskaan ollutkaan. Vertailun vuoksi todettakoon, että vaunussa 320 niitä on 61 kpl ja vaunussa 505 vastaavasti 59 kpl.

25. Takasillan katossa oleva lämmönsäätökahva on edelleenkin kahva vaunuissa 8–10, 13, 175, 16–17, 20, 23 ja 26–28, muissa kahvaosa on poistettu, tilalle jätetty reikä ja reikään sopiva kääntöpuikko lisätty ohjaamon varustukseen.

26. Etuoven viereinen roskalaatikko on vaunuissa 22, 25 ja 28. Vaunussa 15 sellainen oli, mutta vaunussa 175 erilaisena (kiinteä, iso pönttö).

27. Etusillan ilmakahvastokaapin reunojen puuhelat ovat jäljellä vaunuissa 8, 9, 16 ja 18–30, muissa poistettu tai ylimaalattu. Vaunusta 175 on poistettu koko kaappi.

28. Mainitun kaapin aukaisukahva on milloin mitäkin kokoa ja mallia, vaunussa 11 vieläpä poikittain, vaunuissa 17, 21, 25 ja 30 ei ole kahvaa, vaan reikä kolmioavaimelle, vaunussa 8 on vaakatasoon upotettu otin ja vaunussa 28 ei kahvaa eikä reikää.

29. Vaunun 3 kaapistosta on ylintä lukuunottamatta poistettu ilmakahvat.

30. Vaunun lattiaa kiertävä jalkalista on musta paitsi vaunuissa 2, 4 ja 8–10 vaaleanvihreä. Sama pinnoite on myös ohjaamon lattiassa samoin värein kuin matkustamossa, paitsi vaunussa 3, jossa ohjaamon lattia on viistoon portaittain madallettu ja vaaleanvihreä. Vaunun 20 kaikki lattiapinnoite on vaaleaa, karhennettua Altro–Safety -mattoa 19.1.1990 alkaen. Lattiapinnoitteensa vuoksi vaunua on käytetty pääasiassa tilausajoihin ja se oli pitkään ainoa jatkuvasti Töölössä yöpyvä neliakselinen vaunu. Vaunun 13 takasilta on samaa mattoa, joskin mustalla värillä. Rahastajan aition kohdalle asennettujen istuinten alaosan pinnoite on yleensä musta, mutta vaunuissa 2 ja 9 vaaleanvihreä. Vaunussa 4 musta pinnoite kattaa myös mainittujen istuinten jalkatilanosan lattiasta. Vaunun 4 lattian kumimatto on pyöryläkuvioista ja sitä on käytetty varsin säästeliäästi. Vaunun 175 lattiapinnoite on sinertävää Altro–Safety -mattoa, ohjaamon lattia mustaa pinnoitetta.

31. Merkinantohihna päättyy yleensä takimmaisen paripenkin kohdalla olevaan tankoon, mutta vaunuissa 2, 3 ja 8 se jatkuu taaemmaksi Almex M –leimauslaitteen pystytankoon saakka.

32. Vaunuissa 20, 27 ja 30 on jäljellä tukitangoissa oikeanpuoleisen merkinantohihnan läpivientikoukkuja.

33. Takaovien ja entisen rahasta-

jan aition välissä oleva tukitanko on vaunuissa 9, 12–14, 22 ja 26 suora, muissa yläosastaan käyrä ovia kohden ja vaunussa 1 toiseen suuntaan. Valmet–vaunuissa kaikki ovien tukitangot ovat samanlaisia, niinkuin myös Karia–vaunujen alemmat, pitkät tangot. Karia–vaunujen ovien ylempien, lyhyiden tankojen, jotka menevät oven ikkunan poikki, pituus ja malli vaihtelevat. On päistään kaarevia teräksisiä tankoja sekä muovipäällysteisiä istukoilla oveen kiinnitettyjä lyhyempiä ja pidempiä tankoja. Esim. vaunussa 4 on etuovessa lyhyt muovipäällysteinen, keskiovissa teräksiset ja takaovissa pitkät muovipäällysteiset tangot. Muissakin Karia–vaunuissa tankojen tyypit vaihtelevat jopa ovipuoliskoittain.

34. Takasillalla sijainneen, poistetun tukitangon pyöreä jälki lattiamatossa näkyy edelleen vaunuissa 2, 16, 18, 22 ja 25. Vaunussa 16 näkyy myös rahastajan aition edestä poistetun tukitangon jälki. Vaunuista 1, 9 ja 14 puuttuu sisäkatosta rahastajan valo.

35. Lattian ja ovikaukaloiden puhdistusharja on takasillan ovien puoleisessa kulmassa, paitsi vaunussa 22, jossa se on tunkkien vieressä entisen rahastajan aition etupuolella. Vaunuissa 14 ja 26 harja on lyhytvartinen ja sininen, vaunussa 8 lyhytvartinen ja vihreä, muissa pitkävartinen ja vihreä.

36. Vaunuissa 9 ja 14 paistaa istuinten selkänojien kahvoista läpi vanha ruskea suojapinnoite, vaunussa 1 samanvärinen ruoste, yksittäisissä paikoissa myös muissa Karia–vaunuissa. Vaunussa 30 istuinten selkänojien taustapuoli on muista erilainen. Niistä puuttuvat mustat "juovat" eli tausta on samanlaista päällystettä kuin istuin ja selkänojan muu päällyste.

37. Keskiovien jälkeisen yksittäispenkin alla on muissa vaunuissa varahiekkatila, mutta vaunuissa 3, 9 ja 11 istuinosaa ei saa irti eikä sen alla ole mitään; vaunussa 1 istuinosan alla on tyhjä tila; vaunuissa 13 ja 14 istuimen alla on varahiekkaa kuten pitääkin, mutta keltainen teksti "varahiekka" puuttuu istuimen alaosan kyljestä.

38. Ovikoneistossa sijaitsevat ovien pakkoavaus / sulkemisnapit puuttuvat vaunuista 16, 17 ja 30.

39. Vaunussa 2 on uusittu sivukilpikotelon salvat.

40. Vaunussa 3 ovikoneistojen koteloilla on salvat ulkopuolella, muissa saman sarjan vaunuissa ei ole. Vaunussa 175 on messinkiset kahvat.

41. Vaunun 21 sivukilpikotelon salvat osoittavat poikkeuksellisesti ylöspäin.

42. Vaunun 25 takaosan sisäverhoilua on uusittu tummemmalla levyllä lähes koko oveton sivu. Vaunun 21 sisäkatosta on poistettu osa valkoisiksi maalatuista metallirimoista vuoden 1991 maalauksen yhteydessä.

43. Hiekkasäiliöt, varahiekkapussit, kytkinraudat ja lämpöpatterit sijaitsevat kummassakin vaunusarjassa eri paikoissa, mutta saman sarjan vaunut ovat tältä osin identtisiä kohdan 37 poikkeuksin. Vaunun 18 ohjaamon väliseinä matkustamon puolelta on erilainen, alkuperäinen puulista on näkyvissä katonrajassa.

Vaunun 16 sisänäkymä.
Kuva Teemu Collin kevät 1996.

e) Ohjaamo

44. Virroittimen merkkilamppu eli Glim–lamppu ohjaamon vasemmassa yläkulmassa on vanhaa, mustareunaista, pyöreää mallia vaunuissa 4, 8, 10–12, 175, 16–18, 22, 23, 25, 27, 28 ja 30, muissa uutta kulmikasta valkoreunaista mallia.

45. Tuulilasin yläpuolisten tuuletusventtiilien avausmekanismi on: vaunuissa 1–9, 11–14 ja 175 vedetään pienistä kahvoista; vaunuissa 21 ja 25 on veivattavat kahvat ja lopuissa kääntöpyörät.

46. Suunnanvaihtokahva on vaunuissa 16, 18 ja 25 matala ja pitkä, muissa korkea ja lyhyt.

47. Ohjaamon ja matkustamon välinen ikkuna on yleensä avattavaa mallia, mutta vaunuissa 16, 25, 27 ja 30 se on umpinainen. Vaunussa 175 ei ole koko ikkunaa (oli umpinainen). Vaunussa 3 oli vielä keväällä 1995 umpinainen ikkuna, mutta se vaihdettiin avattavaan.

48. Kouluttajan kiskojarrukytkin ohjaamon vasemman ikkunan vieressä on vaunuissa 16, 17 ja 22 kiinnitetty sivuseinään, muissa kojepöytään.

49. Vasen vuorokilpiteline on vaunussa 2–4 ja 8 muita edempänä siipituulettimen kohdalla, muissa ikkunan takareunassa. Oikea teline vaunuissa 4 ja 8 sivulasin yläkulmassa. Vaunuissa 2, 4, 8, 12–14 ja 27 teline on normaalia ohuempaa peltiä.

50. Kuljettajan mikrofoni on vaunuissa 1, 3, 8, 11, 13, 14, 17, 23, 25, 27 ja 28 lyhyt, vaunuissa 22, 26 ja 30 puolipitkä, muissa hyvin pitkä. Vaunuissa 16, 26 ja 30 mikrofoni on ripustettu tuulilasin yläreunasta. Vaunussa 18 erikoispitkä mikrofoni on taitettu jalastaan ja se osoittaa vasempaan ikkunaan vaakatasossa.

51. Vaunuissa 16 ja 30 on jäljellä vasemmassa kojepöydässä majakkamainen aikataulun valoteline.

52. Aikatauluteline on yleensä melko alhaalla, mutta vaunuissa 16, 26 ja 30 hyvinkin ylhäällä.

53. Ohjaamon ja matkustamon väliseinän verho on vaunuissa 12 ja 17 vihreä, mutta ei kata ikkunan alareunaa, vaunuissa 21, 25, 28 ja 30 harmaa ja koko ikkunan kokoinen, vaunussa 27 vihreä jättäen ikkunan alemman puoliskon peittämättä ja muissa kokomittainen vihreä. Verhoja on viime aikoina pesty ja vaihdettu uusiin, esim. vaunussa 23 on uusi verho.

54. Ohjaamon kaiutin on vanhaa, valkoreunaista mallia ohjaamon vasemman seinän yläosassa, mutta vaunussa 14 onkin Gelosomerkkinen pitkä kaiutin ja vaunussa 17 vanhan kaiuttimen vasemmalla puolella uudempi Philipsin musta kaiutin. Vaunussa 23 vanha, vaalea kaiutin on poikkeuksellisesti tuulilasin yläpuolella keskiviivassa. Vaunun 175 kaiutin on merkiltään Paso.

55. Virroittimen narulle on ohjauskoukku ohjaamon oikeassa takaseinässä vaunuissa 2–4, 9, 12–14, 16–18, 20, 22, 26 ja 28; näistä vaunuissa 12–14 ja 28 koukku on muita ylempänä. Vaunuissa 8 ja 10 koukun virkaa hoitaa umpinainen rengas.

56. Kahva, johon alasvedetyn virroittimen naru solmitaan, on sivusuunnassa paitsi vaunussa 175 väliseinän etupuolella. Vaunussa 20 on lisäksi koeluontoinen muovinen tarrain, johan naru voidaan kiinnittää solmimatta.

57. Oikea vuorokilpiteline on vaunuissa 4 ja 8 ikkunan yläreunassa, muissa alareunassa, vaunussa 175 sitä ei ole.

58. Käsijarrukahvan alaosan on suojattu kangaspussilla kaikissa muissa vaunuissa paitsi 3 ja 22. Pussi on yleensä ruskea, mutta vaunussa 30 harmaa.

59. Varasulakelaatikko sijaitsee vaunuissa 1–14 ja 175 oikean vuorokilpitelineen kohdalla ikkunan vieressä, vaunuissa 16–30 ajokytkimen osoittimen vieressä yleensä pitkittäis-, mutta vaunussa 28 poikittaissuunnassa. Vaunussa 3 laatikko on tavallista pienempi ja siinä on vähemmän sulakkeita.

60. Kuljettajan istuin on yleensä vihreä, mutta vaunussa 23 istuinosa on ruskea ja vaunuissa 175 ja 28 koko istuin. Istuimen säätömekanismeja on erilaisia, joita en tässä erittele. Mainittakoon esimerkinomaisesti, että istuimen korkeussäätövipu on vaunuissa 1, 3, 4, 14, 21 ja 26 oikealla puolella, muissa vasemmalla; säätö eteen–taakse hoituu vaunuissa 2, 8, 10 ja 22 poikittaistangolla, muissa pitkittäisvivulla jne.

61. Ikkunapuhaltimen suuttimet ovat vaunuissa 17, 20 ja 28 korkeita, vaunuissa 2, 3, 8, 11, 175, 26 ja 27 normaaleja, vaunuissa 1, 9 ja 12–14 upotettuja vailla ohjauslevyjä ja muissa matalia.

62. Ampeerimittari on vaunuissa 2–4, 10, 17 ja 18 vanha valkopohjainen (Gossen), muissa uudempi tummapohjainen (H&B).

63. Nopeusmittari on vaunuissa 2 ja 16–30 uudempi (Deuta), muissa vanha valkopohjainen (Valmet).

64. Jarrupainemittari ja sen näyttöyksikkö: vaunuissa 1, 3, 4, 9, 25, 26 ja 28 Westinghouse / bar; vaunuissa 10, 11, 13, 175, 16, 17, 20–23, 27 ja 30 Westinghouse/ kp/cm^2; vaunuissa 2, 8 ja 14 Knorr /kg/cm^2; vaunussa 12 VDO/ kp/cm^2, vaunussa 18 Westinghouse/ kg/cm^2.

65. Säiliöpainemittari ja sen näytöyksikkö: vaunuissa 1, 17, 175 ja 26 Westinghouse / bar; vaunuissa 2, 3, 10, 12–14, 16, 18, 22–25, 28 ja 30 Westinghouse / kp/cm^2; vaunuissa 4, 8, 9 ja 11 Knorr / kg/cm^2. Vaunuissa 20 ja 21 on mittari yhdistetty jarrupaineen mittariin ja vaunussa 27 vieläpä päinvastoin; näissä yhteismittareissa musta osoitin kertoo säiliöpaineen ja punainen jarrupaineen (20 ja 21) tai sitten päinvastoin (27).

66. Töötin nuppi ilmajarrukahvan päässä on yleensä valkoinen, mutta vaunussa 3 se on musta (kuten oli myös vaunussa 19).

67. Ihmissuojan laukaisuvipu on vaunuissa 18 ja 30 kuljettajanovipanelin vasemmalla puolella, muissa oikealla (ja vaunussa 21 poikkeuksellisen korkealla). Vaunuissa 1–15 tällaista ei ole koskaan ollutkaan.

68. Rahastuslaukun ripustuskoukku ohjaamon oikealla sivulla on vaunuissa 1, 9, 11, 13 ja 14 niin edessä, että laukku ottaa kiinni kuljettajan ovipaneliin eikä pysy suorassa.

69. Jonkin ovista ensimmäisenä avautuessa syttyy kuljettajalle punainen "ovi auki"–merkkivalo. Tämän syttyessä kilahtaa kertalyöntikello vaunuissa 9, 14, 17, 18, 21, 22 ja 27; muissa ei kilahda. Vaunussa 21 on tälle oma ylimääräinen kello.

70. 600 voltin automaattivarokkeet ohjaamon oikealla sivulla ovat hiukan eri järjestyksessä vaunukohtaisesti:

Ohjaamon lämmön ja ikkunapuhaltimen lämmön varokkeet ovat aina vierekkäin, mutta joko mainitussa järjestyksessä (vaunut 1, 2, 4–14, 175, 21–28 ja 30) tai päivastoin (3, 16–18, 20).

Etukilven valon ja sisävalosarjojen varokkeet ovat aina vierekkäin, mutta joko mainitussa järjestyksessä (vaunut 3, 4, 13, 16, 17, 21 ja 26–28) tai päinvastoin. Valosarjoja on kolme ja niissäkin järjestys vaihtelee:

– valosarjat 1–2–3: vaunut 1–3, 8, 9, 11, 14, 17–20, 22–25 ja 30

– valosarjat 3–1–2: vaunut 4, 13, 21 ja 26–28

– valosarjat 3–2–1: vaunu 12

Vaunussa 10 järjestys on kaikkein omintakeisin: valosarja 1 – etukilven valo – valosarja 2 – valosarja 3.

Vaunusta 175 valosarjakytkimet tässä muodossa on poistettu ja valaistus kytketään ohjaamon vasemman takaseinän kytkimillä.

71. Vaunusta 16 puuttuu kokonaan lämpöryhmä II:n automaattivaroke. Muissa vaunuissa varoke on, mutta sen kytkennät on purettu (pitäisi olla) eli matkustamon pattereihin saa vain puolilämmön (= lämpöryhmä I).

72. Vaunuista 2–4, 8 ja 175 on poistettu vanha "seis"–kello ohjaamosta (rahastajan antama ehdoton pysähtymiskäsky).

73. Ikkunapuhaltimen kytkin on kuulutusvahvistimen panelin vasemmalla puolella vaunuissa 3, 4, 10–13, 175, 16, 17, 21, 22 ja 25–30, muissa sen alapuolella.

74. Ajovalokytkimessä vasen asento on parkkivaloille ja oikea ajovaloille, mutta vaunuissa 11, 26 ja 28 päinvastoin.

75. Ohjaamon vasemman puolen kojepöydässä on 24 V järjestelmän kytkimiä 12 kpl. Näistä virroittimen sylinterin lämmitys, hiekan lämmitys sekä kaksi ylimääräistä ovat toiminnottomia (virroittimen sylinteri liittyy vaunuissa alunperin olleeseen virroittimen paineilmatoimiseen nosto/laskujärjestelmään, joka huonoksi havaittuna – mm. jäätyminen – poistettiin).

Virroittimen sylinterin lämpökytkin sekä ylempi ylimääräinen kytkin on poistettu vaunuista 2–4, 8, 10 ja 175.

76. Alempi ylimääräinen kytkin on poistettu vaunuista 2–4, 8, 10, 175, 17 ja 25.

77. Porrasvalojen kytkin on poistettu vaunuista 2–4, 8, 10, 13 ja 175.

78. Hiekan lämmityksen kytkin on poistettu vaunuista 1–4, 8, 10, 11, 13, 175 ja 16.

79. Vasemman sivupeilin käyttökytkin on ajokytkimen osoittimen vieressä vaunuissa 1–4, 175 ja 23, muissa ilmajarrukahvan oikealla puolella, paitsi vaunussa 17, jossa ei ole koko peiliä eikä siis sen kytkintäkään.

80. Vasemman puolen kojepöydän kannan alla on 24 pienoisautomaattia 6 automaatin ryhmissä. Näiden vaikutusalueet ovat kaikissa vaunuissa eri tavalla kytkettyjä, osa automaateista on poistettu, joihinkin on lisätty toimintoja ja niiden erittely tässä veisi liikaa tilaa. Asiasta kiinnostunut kääntyköön puoleeni vaunukohtaisen listan saadakseen. Näin käy, kun muutostöitä tehdään eri aikoina eri paikoissa eri miehityksellä ilman standardiformaattia.

81. Vaunussa 3 vaihteenkääntäjän summeri sijaitsee etukojelaudan vasemmalla sivulla eikä etuseinässä kuten muissa.

82. Hätäkutsupainike sijaitsee etukojelaudan vasemmalla sivulla joko lähellä kuljettajaa (vaunut 2, 12–14 ja 17) tai keskemmällä tai aivan etuseinän kohdalla.

83. Vaunuissa 1, 2, 4, 9, 10, 12–14, 17, 20–23 ja 28 on hiekoituspolkimen etuosa maalattu keltaiseksi ja kiskojarrupolkimen punaiseksi, muissa vaunuissa ei ole maalauksia.

84. Kun vaunuissa 17–30 on neljä merkinantokelloa sijoitettu ohjaamon sivuseinään ja kaksi hälytyskelloa takaseinään, tilanne vaunussa 16 on päinvastoin. Vaunuissa 1–14 ja 175 kaikki kuusi kelloa ovat takaseinässä.

85. Vaunussa 13 kuulutusvahvistimen käyttöpaneli on keskemmällä kojelautaa kuin muissa vaunuissa.

86. Peilien lämpökytkin on sijoitettu etukojelautaan joko entisten merkinantolamppujen paikalle (vaunut 2–4, 8, 10 ja 175) tai entisen merkinantojärjestelmän virtakytkimen tilalle alemmaksi kojelautaa (muut).

87. Vaunussa 2 mikrofonin suuosa on uudempaa mallia.

88. Vaunuissa 8 ja 18 vaihteenkääntäjän summeri on nivelvaunuista tuttu kimittävä, muissa edelleen raa'an käheä.

89. Vaunujen 12 ja 14 ajokytkimen vaimennuspumpussa on koeöljyt.

90. Vaunussa 16 Simmsin säätäjäkotelo on ohjaamon takaseinän vasemmassa reunassa eikä keskellä seinää kuten muissa.

91. Vaunujen 17 ja 18 pienoisautomaattitilan kannessa on kahva, muissa Valmeteissa siipiruuvit ja Karian vaunuissa pyöröruuvit tai pelkät reiät.

92. Vaunussa 17 on pääkytkimen kahva sisäkatossa huomattavan lyhyt.

93. Vaunussa 18 tuuletusilman valintavipu ohjaamon lattianrajassa oikealla liikkuu pysty-vaakasuunnassa, muissa vaakatasossa sivusuunnassa.

94. Vaunun 18 ohjaamon ovessa on lukon ja kahvan sijasta salpalaite.

95. Vaunun 20 ohjaamossa lämpökamina on musta, muissa vaaleanharmaa.

96. Vaunun 30 ajokytkimen nuppi ei ole musta, vaan oranssi ja läpinäkyvä.

97. Vaunussa 3 vikailmoituksen pidike eli klemmari ei olekaan vasemmassa kulmassa vaan vasemmalla sivulla.

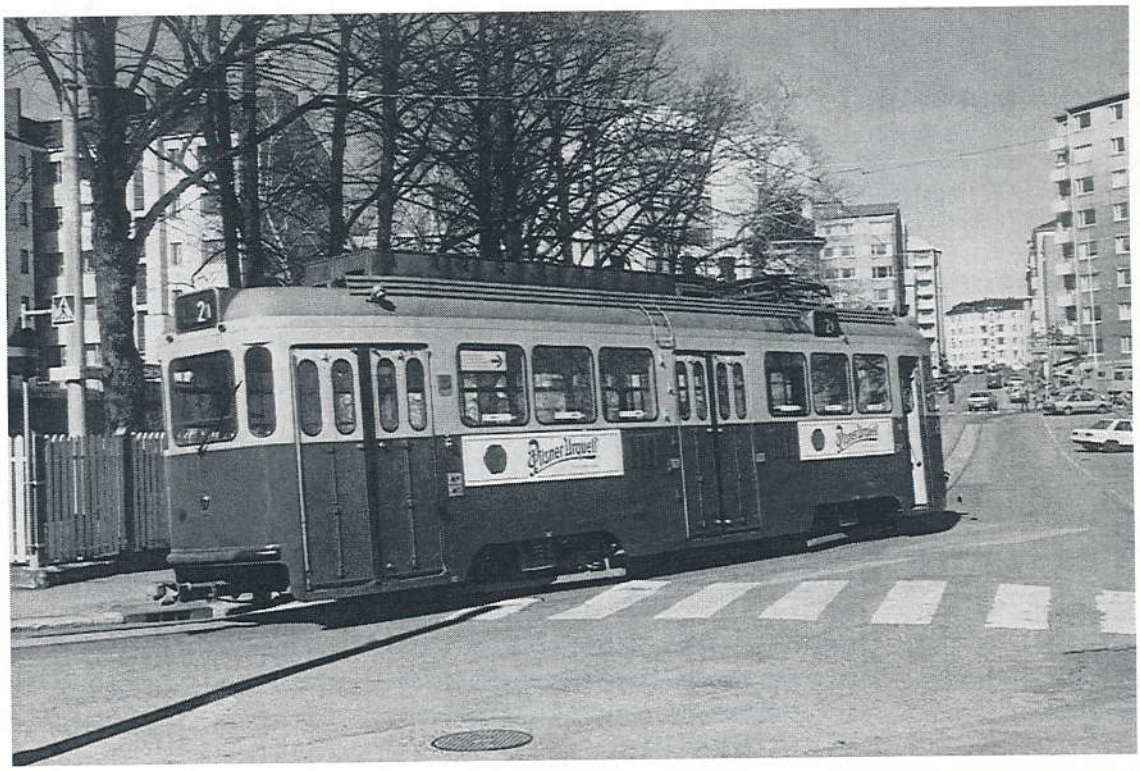
98. Vaunun 16 tuulilasi pienentää näkymää jostain kumman syystä, lieneekö hiontavirhe.

99.Vaunu 175 poikkeaa tietysti rajusti muista sarjansa yksilöistä.

Vaunu 8 Castréninkadulla.
Kuva Pertti Leinomäki 21.4.1997.

Tässä esitetyt tiedot muuttuvat alati, sillä esim. rullakilpiä ja tuulilasinpyyhkijän koneistoja vaihdellaan usein. Tämä esitys kertoi tilanteen elokuun 1 päivänä 1995, joskin tarkistuksia on tehty vielä 14.12.1995. Tämän ajankohdan jälkeen on useampaan vaunuun asennettu uusittujen nivelvaunujen (NrI+) vilkkukytkin. Vaunun 28 ovisivulla ei ole enää avattavia ikkunoita.

Jo poistetuista vaunuista todettakoon vaikkapa, että lattialistan väri vaunuissa 5 ja 7 oli vaaleanvihreä, vaunussa 6 musta, vaunuissa 19, 24 ja 29 niinikään musta. Vaunussa 5 kuljettajan sisäpeili oli harvinaisen iso. Vaunussa 7 oli puuheloitukset. Vaunussa 19 oli ensimmäisenä korotettu antenni. Ainakin vaunussa 5 keskiovien taustapeilin tausta oli ruskea, muissa harmaa. Vaunuissa 12, (6) ovat ikkunoiden (matkustamossa) kumireunat muita Karia–vaunuja paksummat.



LEYLAND EL OMNIBUS INGLES

teksti Timo Lehtonen
kuvat Timo Lehtosen ja Pertti Leinomäen arkistot

1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa aiemmin miltei tuntemattomat brittibussit tekivät maihinnousun Suomeen. AEC, Austin, Bedford, Commer, Fargo, Guy, Leyland -- toiset tulivat jäädäkseen, toisia tuskin kukaan edes muistaa. Vahvimman jalansijan Suomesta sai Leyland, joka hävisi Suomen markkinoilta vasta brittiläisen autoteollisuuden alamäen myötä.

HKL:n auto 120 on Leyland Tiger PS1. Kok. TL.

1940–luvun lopulla Euroopassa oli pulaa kaikesta, eikä vähiten uusista linja-auton alustoista. Niinpä bussin ostajalla ei useinkaan ollut valinnanvaraa, vaan sitä oli ostettava mitä sattui saamaan. Englanti oli velkaantunut sodassa pahasti ja pelkäsi vientimarkkinoidensa luisumista muiden käsiin. Tässä tilanteessa asetettiin vientitilaukset kotimaan tilausten edelle, vaikka oman maan liikennöitsijät joutuivat jonottamaan autojaan. Suomessa ei ollut riittämiin omaa tuotantokapasiteettia raskaiden ajoneuvojen valmistuksessa. Niitä oli siis tuotava, vaikka rahaakaan ei oikeastaan olisi ollut. Leyland ei tuohon maailman aikaan ollut lainkaan huono valinta. Itse asiassa Leyland nautti 1950-luvulla melkoista arvostusta osaavana dieselmoottorien valmistajana.

Oy Suomen Autoteollisuus Ab kertoo historiikissään tuoneensa maahan 656 Leyland–linja-auton alustaa vuosina 1956-80. Lisäksi Sisu käytti enemmän ja vähemmän Leylandin komponentteja myös monissa Sisuina myydyissä autoissa. Näiden 656:n auton lisäksi tulevat kaikki ennen vuotta 1956 tuodut autot. Tuolloin maahantuojana toimi ainakin Autoliike Teho Helsingistä. Vuosina 1947--56 tuoduista Leylandeista ei tarkkoja lukuja ole tässä esittää, mutta varmasti tiedetään että autoja on ollut ainakin alun toistasataa.

Mutta mitä autoja nämä noin 800 "Suomi–Leylandia" oikein ovat? Vastaus kysymykseen löytyy Leylandin valmistusohjelmasta ja mallimerkinnöistä vuosilta 1946–80, sillä hyvin harvaa Leylandin alustaa ei ole tuotu ainoatakaan Suomeen. Tällaisia ovat lähinnä puhtaat kaksikerrosbussialustat Titan ja Atlantean.

HKL 118 Tiger PS1 vuodelta 1948. Korin on HKL uusinut vuonna 1958. Kuva Bo Ahlnäs 1963 Lauttasaari (kok. PL)

TIGER

Ensimmäinen uusi sodanjälkeinen yksikerrosalusta Leylandilta oli PS1 Tiger. Tiikeri oli Leylandin yksikerrosalustan perinteinen mallinimi jo 1920–luvulta lähtien. Mallimerkinnän P tarkoittaa Passenger (=matkustaja) tai Post war (=sodan jälkeinen) tulkinnasta riippuen. S tarkoittaa Single-decker eli yksikerrosalusta. Moottorina PS1:ssa oli Matilda–panssarivaunun moottorista kehitetty perin karkeakäyntinen 7,4–litran suorasuihkutusdiesel, joka kehitti 100

Leyland Comet oli nokkabussi suomalaiseen makuun. Kuvassa oleva auto on Autokorin korittama bensakoneella oleva ECPP1L. Kok.TL.

hevosvoimaa pyöriessään 1800 kierrosta minuutissa. Autossa oli Leylandin tunnusmerkiksi muodostuneet neliskulmaiset mittarit, jotka esiteltiin vuonna 1945. Alustasta tehtiin vientimalli OPS1, missä O viittaa sanaan Overseas (=ulkomaat). Vientimallissa oli vanhempi kauniimpikäyntinen 8,6-litran moottori. Kotimaan mallista tuli turistiautoversio PS1/1, jossa rungon takaylitys oli laskettu tavaratilan rakentamista silmällä pitäen.

PS1 oli jonkinmoinen vientimenestys. Autoja meni Puolaan, Alankomaihin, Tanskaan, Belgiaan, Portugaliin, Espanjaan, Ranskaan ja Norjaan. Puolaan menneet autot tosin kuulemma vaihdettiin pariin laivalastilliseen hanhia!!! Suomeenkin jokunen PS1 eksyi. Helsingin kaupungin liikennelaitos hankki viisi Tiikeriä, jotka saivat Kaipiolta korin. Autoissa oli ohjaus oikealla ja ne olivat melkoisia rouskuja. Sinänsä karhean moottorin melua pahensi entisestään moottorin jäykkä kiinnitys, joka johti melun koriin. Kannattaa siis huomata, että Helsingin autot eivät olleet vientimallia, vaan brittien kotimarkkinaversiota!

Vuonna 1947 esiteltiin PS1:n parannettu painos PS2. Moottorina oli nyt edellisenä vuonna esiteltyä legendaarinen 125–hevosvoimainen 9,8–litrainen 0.600. Tämä moottori säilyi pienin muutoksin tuotannossa 1946–72! Pitkän iän salaisuus lienee matala viritysaste, nitrattu kampiakseli ja kovakromatut männänrenkaat. PS1:n onneton vaihteistokin sai väistyä ykköstä lukuun ottamatta synkronoidun vaihteiston tietä. Tämä oli muuten ensimmäinen synkronoitu vaihteisto Britanniassa. Myös PS2:sta tuli vientiversio OPS2 ja (viimeinkin) myös vasemman puoleisella ohjauksella varustettu malli LOPS2. Tässä L viittaa sanaan Left (=vasen).

HKL 277 Royal Tiger LOPSU1/1 vuodelta 1953 on Helkon korittama. Kuva Bo Ahlnäs 1960–luvun alussa Rautatientorilla. Kok. PL.

Leylandilla oli tapana ilmaista eri versiot kauttaviivoilla ja numeroilla. Seuraavaksi on esimerkkinä PS2-variaatiot, joita tarjottiin brittien kotimarkkinoille:

PS 2/1 bussialusta 7 jalkaa 6 tuumaa leveä, alipainejarrut

PS 2/3 turistialusta (laskettu takaylitys), 7 jalkaa 6 tuumaa leveä, alipainejarrut

PS 2/5 bussinalusta, 8 jalkaa leveä

PS 2/7 turistialusta (laskettu takaylitys), 8 jalkaa leveä, alipainejarrut

Näiden lisäksi olivat PS2/2, 2/4, 2/6 ja 2/8, jotka olivat vastaavat ilmajarrulliset mallit (vaikka eihän konservatiivisessa Englannissa kukaan sellaisia ostanut). Muitakin variaatioita tuli myöhemmin. Joskus Leylandin mallinumeroinnit alkoivat olla lähellä mielettömyyttä. Hyvä esimerkki on Titan PD2 –kaksikerrosalusta, jossa mallinumerot alkoivat PD2/1:stä ja päättyivät PD2/57:een. Kaikkia numeroita väliltä ei tosin käytetty.

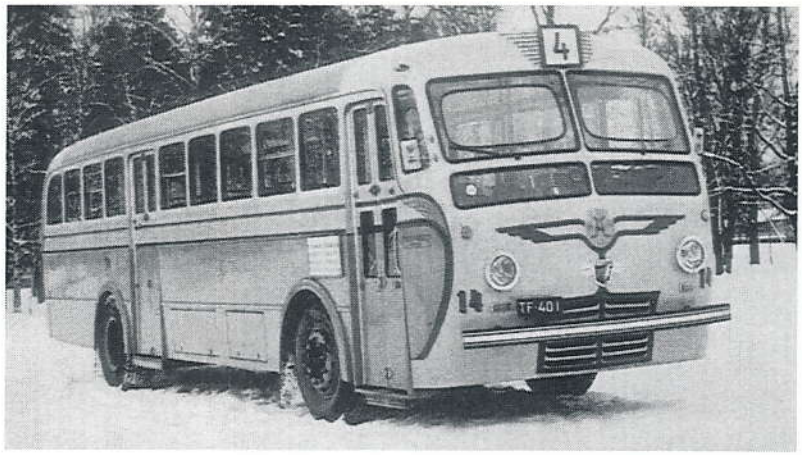
Vuonna 1951 muuttui vientimallin OPS2 mallimerkintä OPS3:ksi. 1954 loppui Tiikerin myynti kotimarkkinoilla, mutta vienti jatkui. Pitkäakselivälinen OPS4 sai jopa uusia malleja. Esimerkiksi OPS4/4 ja OPS4/5 oli varustettu Pneumo–Cyclic –puoliautomaattivaihteistolla. Uudempia Tiikereitä oli Suomessa muutamia, esimerkiksi Väinö Paunun LOPS4/1 vuodelta 1951 (HL-165), joka oli siis pitkä Tiikeri. Tämä auto on muuten Tampereen seudulla yksityishenkilöllä museoautona.

COMET

Englantilaiset eivät ole paljoakaan harrastaneet nokkabusseja,

mutta 1947 Leyland esitteli nimen omaan vientimarkkinoille suunnatun Comet–nokkabussin. Nimi oli kunnianosoitus samannimiselle Leylandin tekemälle tankille, joka oli mukamas ollut niin hyvä. Komeetan moottori 5.08–litrainen ja sen sai sekä bensa- että dieselkoneena. Komeetan mallimerkinnät olivat CPO1 Comet Passenger Oil ja CPP1 Comet Passenger Petrol. Briteissä ei tuohon aikaan puhuttu dieseleistä vaan dieselmoottori oli "oil-engine". Siitä tuo O–kirjain. Koska O oli jo käytetty täytyi vientimallille keksiä, jokin muu tunnus. Vientimallin tunnus olikin ECPO1, missä E viittaa sanaan Export (=vienti). Jenkkityylisine nokkapelteineen Komeetta taisi olla suomalaiseen makuun. Pelkästään vuosina 1950–51 tuotiin Suomeen 80 Komeettaa.

Vuonna 1951 luovuttiin Cometsarjassa bensakoneiden käytöstä. Samalla autosta tehtiin nokaton bulldog-versio. Maski oli sama kuin vastaavassa kuorma-autossa. ECPO2 oli siis varsinainen viidakkobussi, mutta niitä tuotiin Suomeenkin. Nokkamallisen Cometin teko loppui vasta 1960. Bulldoggi-komeetat jatkoivat mallisarjassa vielä 1962, jolloin niiden mallimerkinnät muuttuivat melko oudoiksi. 12C.6RP tarkoittaa 12–ton Comet 6 (numero viittaa akselivälin) Right (ohjauksen puoli) Passenger.



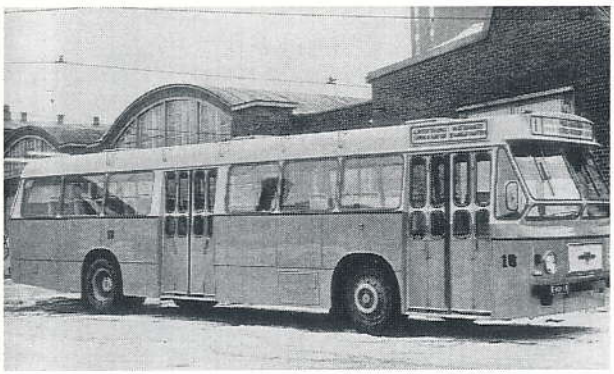
TuKL 14 Royal Tiger LOPSU1/1 vuodelta 1951 on Autokorin korittama. Kuva Autokori Oy. Kok. PL

ROYAL TIGER

1940–luvun loppu toi mukanaan mahurialustat Englantiin. Ensimmäiset eivätkä toisetkaan Leylandin pannukakku-moottoreita käyttäneet bussit eivät kuitenkaan olleet Leylandeja. Ensimmäiset Leyland-moottoriset mahuribussit olivat norjalaisia yhtenäisrakenteisia Strömmenejä (joista yhtä muuten tutkittiin varsin tarkkaan Leylandin tehtaalla vuonna 1948). Toisena valmistajana tarjosi Leylandin pannukakku-moottoria alustassaan Scania–Vabis! Niinpä 1949 lopussa esitelty yhtenäisrakenteinen linja-auto Leyland Olympic oli mitä ilmeisimmin skandinaavien kokemusten perusteella rakennettu. Huhtikuussa 1950 yhtenäisrakenteista Olympiciä seurasi alustana toimitettava Royal Tiger. Kuningastiikerissä oli makaava 0.600–kone ja synkronoitu vaihteisto. Mallimerkintä oli PSU1, mikä tarkoitti Passenger (=matkustaja), Single-decker (=yksikerros), Underfloor engine (=mahuri). Vasemmanpuoleisella ohjauksella varustetut autot olivat tietysti "lopsuja" kuten LOPSU1. Helsinki osti 1951 27 kappaletta LOPSU1/1-autoja. Lisäksi Suomeen tuotiin muutamia muita 1/1 –alustoja ja ainakin yksi 2/2, joka oli turistialusta.

Royal Tiger aloitti Leylandilla tavan varustaa autot siivekkäällä tunnuskilvellä, jossa oli kuvattuna auton "vaakunaeläin". Royal Tigerin nokalla komeili saaliinsa kimppuun loikkaava kuningastiikeri. Tämä nokkakoriste periytyi sittemmin sellaisenaan Royal Tiger Wordmaster –autoille.

Vasemmalla:
TuKL 7 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 vuodelta 1963 on Autokorin korittama. Kuva Hannu Pulkkinen. Kok. PL.
Oikealla:
TuKL 5 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 vuodelta 1964 on K. Nummela Oy:n korittama. Kuva Ari Määttänen. Kok. PL.



TuKL 14 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 vuodelta 1967 on Autokorin korittama. Kuva TuKL / Maakuntamuseo.

TuKL 18 Royal Panther vuodelta 1967 on myös Autokorin korittama. Kuva TuKL / Maakuntamuseo.

TIGER CUP

Royal Tiger oli aika raskas alusta. Koritettuna auto painoi miltei 8 tonnia eli yhtä paljon kuin tuon aikainen kaksikerrosbussi. 1952 Leyland esittelikin kevennetyn Kuningastiikerin. Tämän alustan nimi oli Tiger Cup ja merkintä PSUC1 (C=Cup). Cupissa oli 90-hevosvoimainen 5.7-litrainen 0.350 kone. Cupin vaihteisto oli PS1:n perua ja peränvaihtaja oli aluksi vakiovaruste. Toisinaan Eatonin peränvaihtajaa merkittiin mallimerkinnässä kirjaimella T. Tiger Cup sai oman tunnuskilven, jossa oli esitettynä ystävällisen näköinen tiikerinpentu. Tätä kilpeä käytettiin myöhemmin myös Royal Tiger Cup –autoissa.

Aivan ensimmäinen vientiin ehtinyt Tiger Cup tuli Suomeen 1953.

Seuraavan vuonna niitä tuotiin kuusi lisää. Vuonna 1957 moottoria parannettiin ja se sai merkinnän 0.350 Mark III. Vääntö parani ja peränvaihtajat jäivät pois. Vuodesta 1958 alkaen autoon sai suuremman 0.375–moottorin, mutta sen valinta ei mallimerkintää muuttanut. Vaihteistoksi autoon vaihdettiin Albionin viisivaihteinen laatikko. Vuonna 1962 tuli moottoriksi uusi 6,54–litrainen 0.400, joka kehitti saman tehon 125 hv kuin vanha 0.600. Isompi kone kuitenkin voitti sen vielä väännössä. Näitä autoja ei tainnut pahemmin Suomeen eksyä. Cupin valmistus loppui 1969. Sisu teki oman versionsa Tiger Cupista 1966. Tämä auto oli B–83SV 0.400 koneella.

ROYAL TIGER WORLDMASTER

Mutta palataan takaisin 1950–luvulle vuoteen 1954. Silloin Leyland esitteli erityisesti vientiin tarkoitetun raskaan bussinalustan, Royal Tiger Worldmasterin. Auton tunnusmerkintä oli RT1 eli Royal Tiger ja vientimalli ERT (E=Export). Autoa sai kuitenkin kahdella eri rungonkorkeudella, joista matalampaa merkittiin kirjaimella C ja korkeampaa ei merkitty millään. Kun autossa oli matalampi runko niin E kirjain jätettiin merkinnästä pois. RT, CRT, ERT ovat siis kaikki samoja autoja. Kun vielä lisätään vasemman puolen ohjausta osoittava L niin saadaan suomalaisittain tuttu LCRT1/1. Helsingin ja Turun liikennelaitokset hankkivat näitä autoja 1963–65 yhteensä vajaat 50 autoa.

HKL 731 Royal Tiger Cup LRTC1/1 esittelyssä Seutulan lentokentällä upouutena 18.3.1963. Nasakuva.

HKL 681 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 Hakaniemessä18.11.1966 rahastajalinjalla 81 (Pajamäki–Länsi-Herttoniemi (Siilitie). Nasakuva.

HKL 719 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 Wiiman korilla vuodelta 1962. Kuvattu Rautatientorilla melko uutena – ennenkuin keksittiin liimata kylkimainokset suoraan auton seinään. Kattokaaressa oleva pahvimainos "Yes Sir Boston Long" on savukemainos ja siten siis nykylaissa kielletty lausahdus.
Kuva Bo Ahlnäs. Kok. PL.

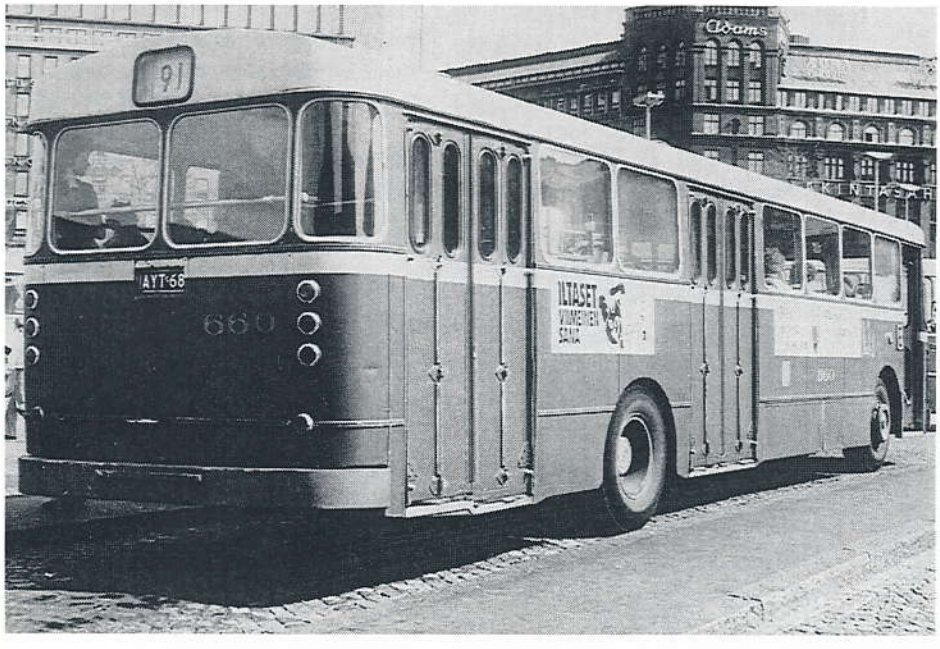
HKL 661 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 vuodelta 1965 on Ajokin korittama.
Kuva Helge Kinnunen 21.6.1970. Kok. PL.

Royal Tiger Worldmaster on perin jämäkkä auto. Moottorina saattoi olla makaava 0.600 mutta yleisempi oli 11,1–litrainen 150–hevosvoimainen 0.680. Vaihteisto oli puoliautomaattinen Pneumo–Cyclic. Taka-akseli oli yllättäen vanhan käytännön mukainen ruuviperä. Mutta kyllä auto sitten kestikin! Belgradiin toimitettiin Worldmastereita, joissa oli 23 istumapaikkaa ja 100 seisomapaikkaa. Kyydissä saattoi olla siten 8 tonnia matkustajia!

Royal Tiger Worldmaster oli oikeastaan päällekkäinen sarja Royal Tigerin kanssa. Alkuperäisen Kuningastiikerin valmistus loppuikin 1955. Vuonna 1965 Sisu esitteli B–65SP –alustan, joka käytti Worldmasterin komponentteja.

ATLANTEAN JA LION

Vuonna 1956 Leyland alkoi kehitellä takamoottorialustaa. Ensimmäinen tuotantomalli saatiin valmiiksi 1958. Se oli kaksikerrosalusta Atlantean. Omituiselle nimelle löytyy sopivan epälooginen selitys. Leylandin kaksikerrosbussit ovat kautta historian olleet Titaaneja, siis niitä antiikin Kreikan tarustosta tuttuja Uranoksen ja Gaian poikia ja tyttäriä. Vaikka Leylandin bussien nokalla on näkynyt kaikenlaisia kissaeläimiä, titaaneja on esitelty vain syksyllä 1929. Tuolloin autojen jäähdyttäjiin päätettiin kuvata tunnushahmot. Leijona ja tiikeri olivat helppoja juttuja, mutta Titaani ei. Lopulta sopiva Titaanin kuva löytyi British Museumista. Synkkäilmeinen Rasputinin näköinen Titaani ei kuitenkaan tainnut miellyttää asiakkaita, sillä jo kesällä 1930 se korvattiin Leyland–tekstillä. Suurin titaaneista on Atlas, joka kannattelee harteillaan taivaan lakea. Tämä titaanien pomo on sitten saanut lainata nimensä bus-



HKL 660 Royal Tiger Worldmaster LCRT1/1 Ajokki–korilla 1970–luvun alussa Rautatientorilla. Kuva Reima Tylli. Kok. PL.

HKL 4 Sisu B-77ST vuodelta 1963 Helkon korilla on Leylandin erikoinen ruumiillistuma Helsingin liikenteessä. Kuva Helge Kinnunen 24.9.1969 Simonkenttä. Kok. PL.

sille. Atlantean–bussin nokkakoristeessa Atlas kannattelee suureellisesti koko maapalloa. Lähimmät Atlanteanit löytyivät muuten Tukholmasta.

Atlanteanin tekniikkaa käyttäen tehtiin yksikerroksinen takamoottorialusta Lion vuonna 1960. Auto oli suunnattu lähinnä Yhdysvaltain markkinoille. Auton runko ja etupää ovat Worldmasterista ja voimalinja ja takapää Atlanteanista. Mallit olivat PSR ja LPSR (R=rear engine eli takamoottori). Joissakin autoissa oli Atlanteanin tyylinen moottorisuojus. Suomessa on ollut 1960–luvun alussa kaksi Lionin tekniikkaa käyttävää Sisun koeautoa Helsingissä ja Tampereella. Lionilla oli oma nokkamerkki, jossa oli leijona. Sisun koeautoissa ei näitä merkkejä kuitenkaan ollut.

LEOPARD

Leopard lienee se Leyland, jonka kaikki tuntevat. Leopard on esitelty 1959, jolloin se asettui mallisarjassa kevyen Tiger Cupin ja raskaan Worldmasterin väliin. Leopardissa oli Tiger Cupin alusta varustettuna 0.600–koneella. Mallimerkinnät olivat:

L1 bussinalusta (vientimallia kutsuttiin joskus LHL1 left-hand-leopard)

L2 turistialusta lasketulla takarungolla ja valinnaisella Eatonin peränvaihtajalla

Kesällä 1961 tulivat uudet Leopard–mallit:

PSU3/1 käsivaihteisto, bussinalusta

PSU3/2 Pneumo–Cyclic–puoliautomaattivaihteisto, bussinalusta

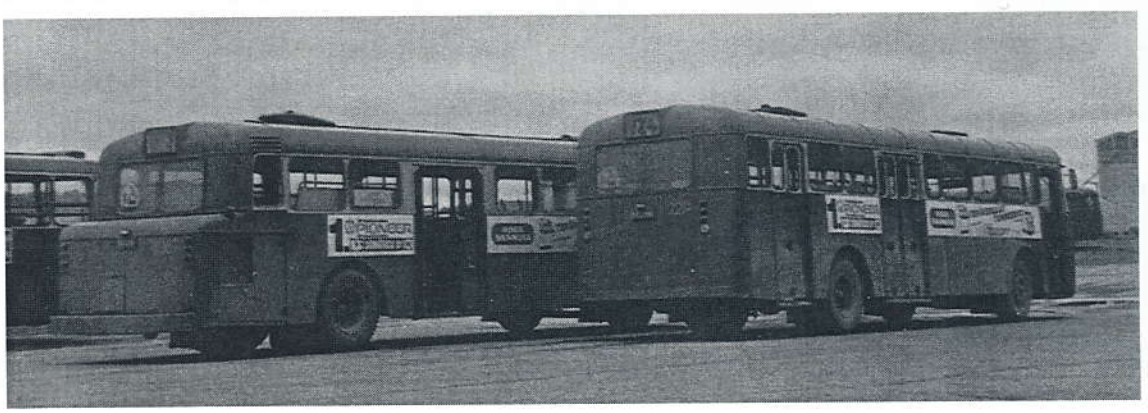
PSU3/3 käsivaihteisto, turistialusta

PSU3/4 Pneumo–Cyclic–puoliautomaattivaihteisto, turistialusta

PSU tarkoitti niinkuin ennenkin Passenger Single-deck Underfloor. Peränvaihtaja oli saatavissa PSU3/3 alustaan ja sitä merkittiin kirjaimella T. O–kirjainta vientimallin merkkinä ei käytetty. Leopardi oli suosittu Suomessa, yksi aivan ensimmäisiä vientiin menneitä Leopardeja (L2) tuli Suomeen. Esimerkiksi vuonna 1963 tuotiin maahan 31 PSU3/1L-alustaa. Vuodesta 1966 eteenpäin Leopardiin sai 0.680 koneen, jos valitsi puoliautomaattivaihteiston. Leopardilla oli tottakai oma nokkamerkki. Tunnuseläimenä nokkamerkissä on häijyn näköinen leopardi, joka ojentaa tassuaan katsojaa kohti. Poikkeuksellisesti teksti Leopard on merkin "vaakunan" alaosassa eikä "siivissä", kuten Royal Tiger ja Tiger Cup –merkeissä. Valitettavasti Leyland luopui joskus 1970–luvulla nokkamerkin käytöstä ja sen korvasi yksinkertainen Leopard–teksti.

Vuonna 1967 Leyland luopui omasta Pneumo–Cyclic –ohjausjärjestelmästään puoliautomaattivaihteistoissa ja siirtyi CAV:n sähköiseen ohjaukseen. Merkkinä tästä kaikkiin automalleihin tuli A–kirjain. Vuosina 1968–70 Sisu toi maahan 213 PSU3A.2L–alustaa. Vuonna 1970 jarruhihnoja levennettiin viidestä tuumasta kahdeksaan ja alustaan tehtiin muitakin pikku muutoksia. Tämän merkkinä

Vasemmalla oleva TKL (myöhemmin TAKL) 106 Sisu B-79SP vuodelta 1963 on Ajokki-korinen muunnelma Leylandin ihmeellisestä peräpullistuslinjurista. Oikealla seisoo "linja-auton" näköinen TKL 229. Kuva Timo-Pekka Lange 12.10.1977. Kok. PL.



A muuttui B:ksi. Vuonna 1974 tehtiin Leopardin jarruihin taas muutoksia. Samalla moottorin ripustusta muutettiin ja kompressoriin tuli vesijäähdytys. Polkimet siirrettiin ensimmäisen välipalkin takapuolelle törmäysturvallisuuden vuoksi. Mallimerkintä B muuttui C:ksi. Ensimmäiset vientiin ehtineet 25 kappaletta PSU3C–alustaa tuotiin Suomeen 1974 loppupuolella. 1980–luvulle tultaessa lopahti Leylandin maahantuonti, kaiketi suurelta osin laatuongelmien vuoksi. Aivan uusista autoista oli mm. löydetty vetopyörästöstä irtonaisia niittejä! Toinen syy myynnin lopahtamiseen lienee se, että aika oli jo ajanut Leopardin ohi. Auto oli paljolti samanlainen kuin millaisena se oli esitelty 1959! Tämä ei englantilaisia tainnut haitata niin paljon kuin suomalaisia. Leopardin valmistus jatkui vuoteen 1983 ja Suomessa tunnetun C–Leopardin jälkeen tulivat vielä D–, E–, F–, ja G–mallit. Viimeinen Suomessa myyty Leyland–bussin alusta oli 1980 rekisteröity PSU3C.2L –Leopardi. Se meni Luopioisten Linjalle Kyynäröön, missä se jatkaa ajoaan tänäkin päivänä kantaen rekisterikilpeä HMV-111 ja kylkinumeroa 11.

ROYAL TIGER CUP (RTC)

Vuonna 1962 esiteltiin uusi Worldmasterin ja Leopardin välille asettuva alusta. RTC on samanlainen auto kuin Leopard, mutta mitoitettu suuremmalle kokonaispainolle. RTC1/1 oli bussialusta ja RTC1/2 oli turistialusta. Helsinki osti 80 LRTC1/1:stä 1963–64 ja kymmenen meni muualle Suomeen. RTC oli varsin vähän valmistettu malli (esimerkiksi ainoastaan 20 myyty Englannissa). Tanskalainen DAB kokosi RTC:n komponenteista oman ilmajousitetun yhtenäisrakenteisen kaupunkibussin, jossa oli 0.680 kone ja Wilson–vaihteisto. Näitä autoja toimitettiin Kööpenhaminaan yli 600 kpl. Erikoista oli, että niissä käytettiin Royal Tigerin nokkamerkkiä Cupin merkin sijasta!

LEYLAND 90

Leyland otti haltuunsa Standard Triumphin vuonna 1961. Standardin nelisylinterisestä dieselmoottorista, Rootesin vaihteistosta ja BMC:n taka-akselista kyhättiin kahden tonnin kuorma-auton alusta, joka tunnettiin nimellä "Leyland 90". Joitakin näitä alustoja koritettiin myös busseiksi esimerkiksi Caetanon toimesta. Sisu kaupitteli tätä alustaa vielä vuonna 1968.

PANTHER

Vuonna 1964 Leyland esitteli uuden takamoottoriauton Pantherin. Pantteri käytti pääosin Leopardin komponentteja konetta myöten. Kone oli kyljellään pitkittäin auton perässä. Puoliautomaattivaihteisto kuului perusvarustukseen. Ilmajousitus oli optiona. Jäähdyttäjä oli sijoitettu takamoottoriautolle erikoisesti eteen. Mallit olivat:

PSUR1/1 bussialusta taka-akselin edestä nousevalla rungolla

PSUR1/2 turistialusta tasaisesti nousevalla rungolla

PSUR = Passenger Single-deck Underfloor Rear L ja R –liitteet merkinnän lopussa osoittavat ohjauksen puolen

Ruotsin siirtyessä oikeanpuoleiseen liikenteeseen suur–Tukholman paikallisliikenneosakeyhtiö järjesti kansainvälisen tarjouskilpailun kalustonsa uusimiseksi. Kilpailun voitti Leyland, joka toimitti 1967 Tukholmaan 200 Pantheria ja 50 Atlanteania. Kaikkiin näihin korit teki englantilainen Park Royal. Tukholman Atlanteanit olivat tuolloin suurimmat koskaan Britanniassa tehdyt kaksikerrosbussit. Kuvassa museobussi SL 4545. Kuva Timo Lehtonen 1996.

Sisu esitteli Leylandin komponenteista kootun Sisu–Pantterin 1967. B–53SP oli bussinalusta ja B-58SP turistialusta. Sisun rungot poikkesivat englantilaisista siinä, että runkopalkit olivat lähempänä toisiaan. Sisu–Panttereiden vaihteistona oli Wilson–puoliautomaattivaihteisto. Moottori ja akselistot olivat samat kuin Leyland-Pantterissa. Leyland Pantherin valmistus loppui 1972. Se oli aika lyhytikäinen malli. Myös Pantterilla oli oma nokkamerkkinsä. Siinä on "vaakunaeläimenä" musta pantteri.

PANTHER CUP

PSURC1.1 sellainenkin oli. Siinä oli 0.400 moottori. Eipä tainnut tulla Suomeen yhtään?

P. Koiviston Leyland Leopard varustettuna uudemmalla keulamerkillä ja Lahden Autokorilla. Kuva Timo Lehtonen, Nuutajärvi 24.10.1993.

NATIONAL

60-luvun lopussa Leyland uskoi, että oli tullut aika tuoda markkinoille turboahdetulla moottorilla varustettu yhtenäisrakenteinen ja takamoottorinen linja-auto. 1970 esitelty Leyland National oli näiden tuumailujen tulos. Nationalin moottori oli 500–sarjan 8,2–litrainen turboahdettu kiinteillä sylinterinkansilla varustettu moottori. Kiinteistä sylinterikansista oli se etu, että voitiin sanoa hyvästit sylinterikannen tiivisteiden vuodoille. Huonot puoletkin olivat yhtä ilmeiset kaikissa suuremmissa remonteissa täytyi myös moottorin alakerta purkaa. National oli Englannissa varsin menestyksekäs auto. Sen sijaan Suomessa voi Nationalista puhua yksikössä, sillä niitä tuli maahan yksi ja tasan yksi auto. Näin siitäkin huolimatta, että tyypin kehittelyvaiheessa talvikoeajot ajettiin nimenomaan Suomessa!

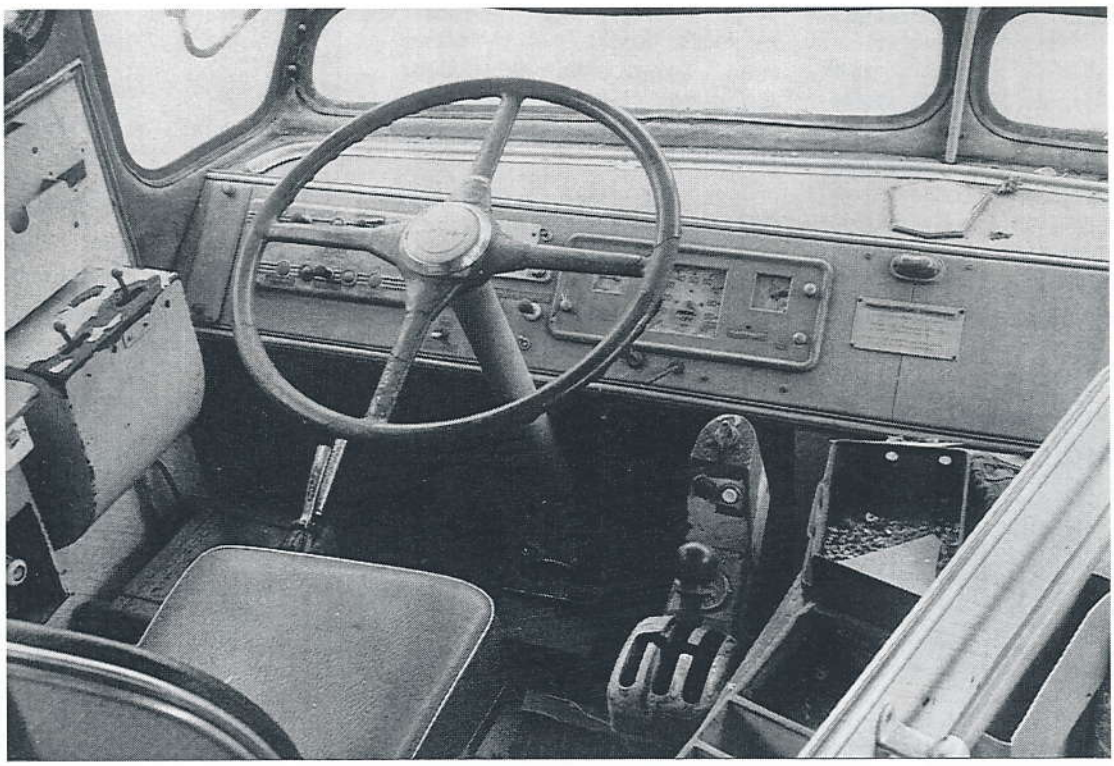
LOPUKSI

Eli onhan noita Leylandin linja-auton alustoja jos jonkinmoisia. Nimet ovat ihanan englantilaisia. Kannattaa pitää mielessä, että Royal Tiger ja Royal Tiger Worldmaster eivät ole sama auto. Ja että Tiger Cup ei ole mitään sukua Tiger–alustalle vaan Royal Tiger–alustalle. Ja että Royal Tiger Cup ei ole Royal Tiger eikä Royal Tiger Wordmaster –sukuinen vaan oikeastaan Leopard. Helppoa ja selvää? Tarkkasilmäinen lukija huomasi, että jutun alkupuolella alustojen tyyppien variaatiot oli erotettu kauttaviivalla (PS1/1) ja loppupuolella taas pisteellä (PSUR1.1).

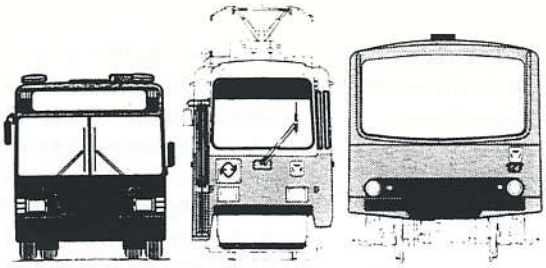
Syynä tähän on se, että vuonna 1968 Leyland vaihtoi merkintätapaa. Leylandin mallimerkinnät kirjoitetaan yhteen ilman mitään väliviivoja (näin siis siitä riippumatta mitä suomalaisessa rekisteriotteessa lukee). Aina vuoteen 1962 asti Leylandin runkonumero kertoi auton valmistusvuoden. Kaksi ensimmäistä numeroa osoittaa valmistusvuoden.

Ja aivan lopuksi: Mikä ihmeen ***el omnibus ingles***? Aluksi ajattelin panna tämän jutun nimeksi "tätä et tiennyt Leylandista", mutta tarkemmin harkittuani aloin epäillä, että joudun syömään vanhan *Leyland Panther* –lippalakkini. Niinpä muistui mieleeni, että jo ennen sotia Espanjan markkinoilla Leylandin englantilaisuutta haluttiin painottaa. Tämän vuoksi miltei jokainen espanjalainen Leyland–bussi kantoi metallista laattaa, jossa oli teksti "EL OMNIBUS INGLES LEYLAND" englantilainen linja-auto. Kaipa tämänkin olisi joku tiennyt.

Tyypillinen ennen vuotta 1968 valmistetun Leylandin ohjaamo. Kuljettajan penkistä oikealle näkyy massiivinen Pneumo–Cyclic –vaihteiston valintavipu.
Kuva on turkulaisesta Royal Tiger Worldmaster –autosta.
Kuva Timo Lehtonen 19.10.1993.



PÄÄTEPYSÄKKI



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

LINJAT

Linjoille 7A ja 7B tuli yksi vakiovuoro lisää 17.2. lukien (61–65, 161, 163. 71–75, 173, 175) ja viisi minuuttia lisää kierrosaikaa. Linjalta 1 / 1A yksi ruuhkavuoro pois (jäljelle jäivät 103–106).

Linjat 7A ja 7B ovat käyneet toisinaan kääntymässä uudessa Yrjönkadun – Uudenmaankadun silmukassa Kruununhaan reitin ollessa pois käytöstä. Ajoyhteyttä Kaivokadulta Postitalolle ei ole työmaiden takia kumpaankaan suuntaan. Lankalauantain 29.3. iltana Kruununhaassa järjestetty Via Crucis –kulkue sekä vappuaattoiltana 30.4. Merenneito–suihkukaivon lakituksen ja itäisen keskustan liikenteeltä sulkemisen johdosta on ainakin käytetty tätä uutta keskustan hätäsilmukkaa.

Linjan 2 viralliseksi nimeksi tullee Katajanokan terminaali – Keskusta – Linjat. Näin linja 2 erottuisi paremmin 2V:stä. On myös tehty aloite, että linja 2 alkaisi liikennöidä myös iltaisin ja viikonloppuisin ja korvaisi siten bussilinjan 13.

Hiihtolomaviikolla 17.–21.2. ajettiin linjaa 11 joka päivä, linjoja 85V, 91V ja 92T ei liikennöity eikä linjan 78 koululaislähtöjä. Samalla viikolla alkoi metrossa "työselkkaus", joka johtui elpymisaikojen supistamisesta. Kuljettajat eivät tehneet ylitöitä ja flunssa-aaltokin harvensi rivejä. Havaintoja tältä ajalta: 18.2. iltaruuhkassa 5 min vuoroväli ja 6-vaunuiset junat. 12.3. asemakuulutus klo 23.14: "juna 23.18 Ruoholahdesta (eli viimeinen) jää ajamatta kuljettajapulan vuoksi". 13.3. aamuruuhka näytti normaalilta, mutta iltaruuhkassa 5 min vuoroväli ja 6-vaunuiset junat. 17.3. maanantaina lauantaiaikataulu ja 6-vaunuiset junat. Selkkaus ratkesi neuvotteluissa 18.3.

Ainut kilpailuttamaton seutulinja HKL:n 97N jatkaa edelleen seutulinjana, koska Vantaan joukkoliikennetoimisto pitää sitä tarpeellisena. Linja koukkaa Vantaan puolelle mainitun toimiston pyynnöstä.

Linjan 22 reitti piteni Sörnäisiin ja liikennöintiaika muuttui 1.4. Sitä liikennöidään ilman taukoja mape n. 5.40–23.00. Suursuolta on lähtöjä 58, ennen 37 + 3 Postikeskukselta. Postikeskuksen lähtöjä omalla reitillään ajettiin viimeisen kerran 27.3. Uusi reittiosuus: – Postintaival – Hakamäentie – Veturitie – Pasilankatu – Pasilansilta – Ratapihantie – Aleksis Kiven katu – (tästä eteenpäin silmukkana alkaen Fleminginkadun risteyksestä) – Hämeentie – Helsinginkatu – (päätepysäkki Helsinginkatu 3-5) – Fleminginkatu – Aleksis Kiven katu –.

HKL alkoi liikennöidä 15.4. uutta linjaa 30 Suurhalli – Tullinpuomi – Suurhalli – Sörnäinen. Reitti: (auto ajaa vain tässä suunnassa) Veturitie (halli) – Nordenskiöldinkatu – Reijolankatu – Mannerheimintie – Hakamäentie – Ratapihantie – Aleksis Kiven katu – Fleminginkatu – Helsinginkatu – Hämeentie – Mäkelänkatu – Vääksyntie – Teollisuuskatu – Ratapihantie – Hakamäentie – Veturitie (halli) –. Hallin virallinen nimi on Helsinki Halli Oy, käyttönimi on Hartwall Areena, HKL on ryhtynyt käyttämään nimeä Suurhalli ja Yleisradio on ilmoittanut käyttävänsä nimeä Helsinki Areena. Linjaa liikennöidään joka päivä noin 18-23, vuoroväli 40 minuuttia. Aikataulun mukaan keskimääräinen ajoaika on 28 min, joten linjalla on yksi auto. Suurten tapahtumien aikaan ajetaan tilanteen vaatimalla aikataululla ja kalustolla. Linjan ensimmäinen auto oli 8506.

Vapunaattona liikennöitiin poikkeusreittejä noin klo 17 lähtien yöliikenteen loppuun saakka: Linja 1 kulki Katajanokan terminaaliin, 2 kulki Kruununhaan kautta sinne, 3B kulki Erottajalta Eiraan (Perämiehenkadulle) ja takaisin, 3T teki kuten edellinen, 4 kulki Erottajalta Hietalahteen ja vice versa, 7A / 7B kulkivat Yrjönkadun silmukan kautta ja rautatieaseman sivuitse "vanhaa reittiä". Muut rv-linjat pääsivät kulkemaan normaalisti. Raitiovaunuja korvaavia bussilinjoja ajettiin seuraavasti: 3X Eira – Eteläranta (Palace) ja 4X Sokos – RT – Kruununhaka – Katajanokka.

METRO

Junat kääntyivät 17.4. IK:n kääntöraiteilla eli aseman itäpuolella. Kaksi päivää aiemmin nähtiin niiden vielä kääntyneen syöttöraiteella.

Ruoholahden metroaseman liukuportaiden yläpäähän on taas asennettu seuraavan junan lähdöstä ja määräasemasta kertova taulu.

Rakenteilla olevalle Vuosaaren asemalle valmistuu Jussi Nivan 84 metriä pitkä akryylilevystä valmistettava taideteos "Newtonin renkaat". Rastilan asemalle puolestaan valmistetaan Timo Heinon 32 metriä pitkä veistosseinämä, materiaalina maalattu ja suolahapolla syövytetty teräslevy.

Metron Tka nro 3 on joitakin kertoja kevään aikana nähty viemässä Railshipin vaunuja Oulunkylän VR:n aseman ja metrovarikon välillä. Metrolle tulevien tava-

ravaunujen luovutuspaikka on Oulunkylässä entisen Herttoniemen satamaradan lähtökaaressa.

KALUSTO

NrI+ 67 vanhanmallisin penkein (1–97) oli ainakin jo 1.2. linjalla 8. Vaunun B–osasta on poistettu 3–ovien etupuolella olleet kaksi yksittäispenkkiä; näin on saatu seisomapaikkoja lisää. Ovien etupuolella oleva tukitanko on muotoiltu uudelleen kaareutuen yläosastaan 90° kulmassa sisäseinää kohden. Almex on 3–ovien jälkeisen yksittäispenkin kohdalla. Vasemmalta puolelta poistetun yksittäispenkin oikeassa takakulmassa ollut tukitanko on poistettu.

NrII 76 uusituin vihrein penkein, ohjaamoin ja kilpilaittein oli ainakin jo 2.2. linjalla 3B.

VTS-vaunu HKL 339 liikkui 13.5. lähtien mainostamassa Maanpuolustus 97 –tapahtumaa (Messukeskuksessa 23.–25.5.) Vaunu ajeli eri päivinä eri linjoilla ottamatta matkustajia. Näyttelypäivinä se kulki muuten 7A:n reittiä, paitsi että piti päätepysäkkinään Mikonkatua. Ajo vaunulla näyttelyyn oli maksuton.

Neliakselinen HM V–raitiotiemoottorivaunu 12 ilmestyi 14.2. peruskorjattuna liikenteesseen linjalle 8 iltapäiväruuhkaan. Vaunussa on muista "laihialaisista" poiketen nykytyyliset sivuvalot helmoissa. 4-akselisista vain Spårakoffissa on tällaiset ennen tätä vaunua. Vaunun 12 virroitin on vaihdettu täyskorjauksessa yksipolviseksi Siemens–virroittimeksi. Kuljettajan rahastuspöytää on muotoiltu uudelleen: sen etuosassa on uuden kertalipunmyyntilaitteen vastaosa ja raharengin paikkaa on siirretty taaemmaksi. Ohjaamoon on myös asennettu Blaupunkt–radio. Vaunun moottoreita eikä ajosäätötekniikka ei ole vaihdettu.

Vaunut 37, 59, 81 ja 110 olivat helmikuun lopussa täyskorjauksessa. Mäkelänkadulla vaihtolavetin kanssa kolaroinut 40 oli myös VH:ssa uusittavana, samoin kolaroitu 86. Neliakselisista VH:ssa oli helmikuun puolivälissä vaunut 8 ja 27 jarruvikojen takia sekä vaunu 11, joka ei ollut pysynyt ajokunnossa pääkytkimen laukeamisen takia.

Vaunussa 32 matkustamon näyttötaulujen yläpuolella olleet minikokoiset videokamerat on siirretty niin, että kamerat ovat B–vaunun puolella ja kuvaavat nyt edestä ja takaa.

Maaliskuussa noin viikkoa ennen pääsiäistä linjan 8 vaunu 17 kolaroi Espoon Auton bussin kanssa Töölöntorin risteyksessä suistuen kiskoilta. Bussi ajoi tiettävästi päin punaista opastetta.

Nivelvaunu NrII 110 on valmistunut keväällä täyskorjauksesta ja nähty ajossa huhtikuun jälkipuoliskolla.

Mm. linjalla 1 on käytetty neliakselisia vaunuja; 25.3. vaunu 27, 14.4. vaunu 14 ja 16 ja 17.4. vaunu 1.

HKL 8907:n moottoritilassa syttyi 24.4. tulipalo. Auto seisoi Rautatientorilla ja oli lähdössä linjalle 64.

Helmi-maaliskuun vaihteessa julkaistun uutisen mukaan linjalla 20 ajaisi kaksi matalaa niveltä.

VTS–vaunu 339 liikkui tammikuussa Hasse!:n mainosvaununa linjalla 7A ja kuljetti matkustajia Matka 97 –messuille Itä–Pasilaan.
Kuva Jorma Rauhala 17.1.1997.

Näin olikin maaliskuussa, mutta huhtikuun puolella nämä matalat nivelbussit olivatkin pääasiassa linjalla 66A sekä muilla Ruhan nivellinjoilla mutta ei 20:llä. Linjalla 20 liikkui maaliskuussa myös teli-Scanioita.

Savonlinja Oy ajaa alihankintana yhtä aamuruuhkavuoron lähtöä Espoon Auton linjalla 363.

STA myi nivelbussit 178 ja 179 Norjaan Ålesunds Bilrutter –yhtiölle. Autot ovat Volvo B10M / Wiima N202-222 vuodelta 1987. Wiima on uudistanut autoja, mm. istuimet ovat uudet.

STA on tilannut neljä Volvo B10BLE 6X2 VTA / Carrus City L teliautoa, neljä Volvo B10L / Carrus City U– ja neljä Volvo B10BLE / Ikarus E94 –autoa.

STA:n Ikarus 415.20 / MAN nro 285 on ollut HKL:n kokeiltavana eri linjoilla eri varikoilla. Helmikuun lopulla (mm. 24. pvä) se nähtiin linjalla 91. Kuljettajat ovat pitäneet sitä hyvänä ajettavana.

Koskelassa HKL:llä on kevään mittaan eri aikoina ollut lainassa erilaisia Varhan mahuri-Volvoja, kuten 8630, 8920, 8931,..

Linjebuss Finland (ex Hakunilan Liikenne) 56, Scania N112CLB / Ajokki City vm. 1986, on nähty muutaman kerran jopa Helsingin sisäisellä linjalla 77. Linjebuss Finlandilla on muuten toinenkin auto numerolla 56 (entinen VL), Volvo B10B LMF / Wiima K202. Tämä ruotsalaisyhtiö aikoo muuten maalata tulevat Suomeen hankittavat autot omiin väreihinsä.

TAKL 402 tuli Tampereelle ajoon viimein maaliskuussa. Auto oli lainassa korvausta vastaan valmistajien (Volvo ja Carrus) linja-autotehtaalla Puolassa sikäläisten viranomaisten tyyppikatsastusta varten. Auton rekisteritunnus on RGK-361 ja ajolinjana nyt 26.

Vuonna 1996 TAKL poisti vanhaa kalustoa 17 linja-autoa. Kolme niistä oli nivelautoja Volvo B58 vuosilta 1978–80, yksi nivelauto Volvo B10M vuodelta 1981 kolarin takia, kuusi tavallista autoa Volvo B58 vuodelta 1979 ja seitsemän Sisu BK160D vuosilta 1983–85. Nivelautoista yksi myytiin Viroon, kaksi kotimaahan ja kolariauto romuksi. Tavalliset Volvot olivat vuokra-autoja, jotka palautuivat vuokranantajalle. Sisut myytiin purettavaksi paitsi viimeinen, joka viimeisenä suomalaisena Sisu–linja-autona päätettiin museoida. Vuoden lopussa kaluston keski-ikä oli 8,3 vuotta, mutta vanhin auto oli yli 16 vuotias. Vuonna 1996 TAKL:n toiminta keskittyi Nekalan varikolle lukuunottamatta kolmea henkilökuntahakuvuoron autoa, jotka yöpyivät pois luovutetussa Pyynikin (entisessä johdinauto)hallissa syyskuun loppuun saakka. Tällöin siis päättyi Pyynikin hallin historia liikennelaitoksen osalta kestettyään lähes 47 vuotta.

TAKL saanee uudet Scania L113CLL / Lahti –autot 629–634 kesäliikenteeseen.

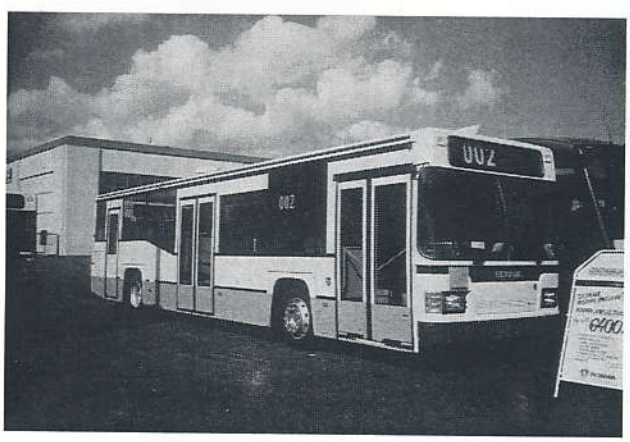
Entinen TAKL 583 (Sisu / Ajokki) liikennöi Talma Bus –nimisen yrityksen nimissä ja kuljetti viime talvenakin laskettelijoita Helsingistä Sipoon Talmassa sijaitseville rinteille. Talma Busilla on toki muitakin autoja.

TuKL sai keväällä liikenteeseen autot 101–104, Scania L113CLL / Carrus K204 City L. Vaihteisto näissä Scanioissa on ZF–automaatti. Rekisterit HIE-101, HIE-102, HIE-103, HIE-104. Tämä numerosarja on jo neljännen kerran TuKL:n käytössä. Etuovet ovat jälleen leveät eli ovikaava on 2-2-1. Bussit on sijoitettu nyt linjalle 28 ja osa on teipattu mainostamaan Paavo Nurmi 100 Gamesia (= 15.6.1997). Mainittakoon vielä, että vuoden 1995 autoissa 105 ja 106 (Volvo B10B LE) on Voith–automaatti.

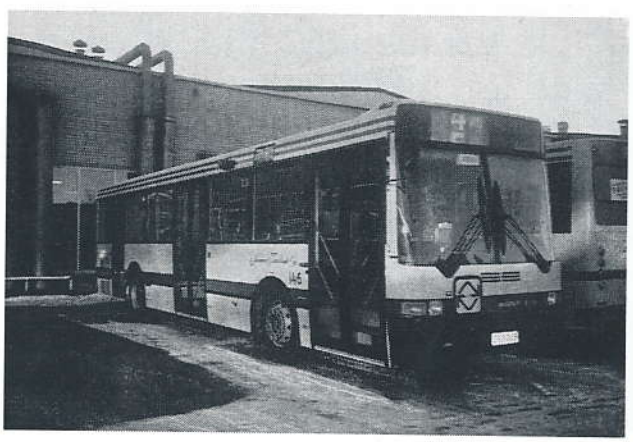
Alhonen & Lastunen on tilannut Tampereen seutuliikenteeseen Carrus Wiima Vega –korisen bussin. Talvella A&L sai Carrus Fiftyn, nro 20, rek.nro TGZ-919.

Paunu on poistanut lähiliikenneauton 1–29, rek.nro HMX-129.

Suomen Turistiauton Ikarus 415.20 / MAN –auto nro 146 Ruskeasuon hallissa eli Ruhassa. Kuva Teemu Collin 1.1997.



Espoon Auton Scania MaxCi Scan–Auton toimitiloissa. Kuva Teemu Collin 2.9.1996.



Vekka Liikenteen autot 14II (YBF-454), 15 (RGK-192) ja 16 (RGK-429) ovat tyyppiä Scania CN112 60. Ne ovat entiset Uppsalabussin autot 500, 501 ja 503. Vekalla oli myös entinen UB 502, joka hyvin pian tuhoutui kolarissa helmikuun alussa Hämeenlinnan moottoritiellä. Auto oli palaamassa tallille konevian takia hitaasti ajaen, kun takaa tullut rekka törmäsi siihen. Sillä oli numero 14 (RGK-424), mutta uudeksi 14:ksi tuli sen tilalle tämä entinen UB 500.

Myös toisella hämeenlinnalaisella kaupunkibussiyhtiöllä oli epäonnea tänä keväänä: tulipalo tuhosi Hämeen Linjalta kaikkiaan seitsemän autoa 8.4. yöllä; USN-602, USN-629 (Volvo B10M-60 / Wiima M303) entisiä Espoon Auton autoja. HXL-507 Volvo B10M / Wiima M353. HER-580 Scania BF111 / Lahti 310 (uudelleen koritettu), HSH-216 Volvo B-57 / Wiima K200. HJJ-602 Volvo B-58 / Wiima K200. FAN-671 Volvo B10M / Lahti 400 vm. 1989. Kaksi autoista oli vara-autoja. Tuhoutuneet bussit pilkottiin lopullisesti 15.4. Niiden tilalle vuokrattiin (ainakin aluksi) Pohjolan Turistiauto –konsernin välityksellä seuraavat entiset Espoon Auton bussit: 14 (AUS-414), 91 (AUS-491), 106 (AVJ-106), 123 (ASV-123) ja 124 (AST-124). Autot ovat malliltaan Volvo B10M-65/Wiima K200. Hämeen Linjan 28.3. käyttöön ottama matalalattiabussi nro 4 (MGY-524) Volvo / Carrus on nyt sijoitettu linjalle 1.

STA:n entiset autot 157–162 (Volvo B58-60 / Wiima K202) ovat menneet Volvo–Auton kautta Koiviston Auto –konserniin, jossa ne sijoitettaneen Jyväskylään. Alustat ovat vuosilta 1976 ja 1978 sekä korit 1988 ja 1990. Autossa 162 on Allison– ja muissa Wilson –vaihteisto.

Savonlinja–konserni on tiettävästi hankkinut kymmenen Volvo B10B LE / Säffle 2000 –matalalattia-autoa. Konserni pyrkii vahvistamaan asemiaan Turussa ja tunkeutumaan myös pääkaupunkiseudun sopimusliikenteeseen.

STA sai tammikuussa ajoon autot 141–146. Ne ovat tyyppiä Ikarus 415.20. Autot ovat Ikaruksen Budapestin tehtaan yhtenäisrakenteista valmistetta, joissa on 6,9 litrainen MAN–moottori. ZF:n neliportainen vaihteisto ja Rábaakselit. Autot 141–145 on sijoitettu linjalle 47, kun taas auto 146 liikkuu linjalla 79V. Mainittakoon, että Ikarus 415 –mallin sarjatuotanto alkoi jo 1980–luvun puolivälissä Unkarin kansantasavallassa.

Koiviston Autolla on seuraavat Boråsista ostetut Ontario 11–bussit vuodelta 1988: Borås 707 / KA 300 JSX-79, B 710 / KA 379 JSN-55, B 705 / KA 408 JSX-68, B 708 / KL 5 JIH-94, B 709 / KL 20 JSX-71, B 706 / KL 23 JSN-64.

Koskilinjat Oulussa lienee hankkinut viime talvena jälleen kaksi Volvo B10B LE / Carrus K204 City L-121 –autoa.

MATKALIPUT

Tampereen ja ympäristön seutulippu otettiin käyttöön 21.4.

MUUTA

Vuoden 1997 alussa Helsingin kaupungin liikennelaitoksesta eriytettiin taloudellisesti seuraavat itsenäiset yksiköt; HKL–Raitioliikenne ja HKL–Metroliikenne. HKL–Bussiliikenne on eriytetty jo aiemmin. HKL:llä oli henkilökuntaa vuoden alussa kaikkiaan 2041.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosasto on julkaissut kantakaupungin joukkoliikenneselvityksen "Kanjo" ja se on luettavissa mm. kirjastoissa. Kannattaa tutustua. Siinä on koko raitiolinjasto pantu uusiksi lukuunottamatta linjaa 10. "Ratikka"–vaih-

Alla: Espoon Auton 116, Scania CN113CLL MaxCi, vuodelta 1996. Muutama vuosi sitten maassamme ei ollut juuri lainkaan ruotsalaisilla koreilla varustettuja busseja. Kuva Juhana Nordlund 9.3.1997.
Vieressä: Iso–Valmet nro 26 kakkoslinjojen päätepysäkillä Ensi Linjalla. Kuva Juhana Nordlund 27.9.1996.

toehdossa **linja 1** on Kampintori – Rautatientori – Sörnäinen – Mäkelänkatu – Koskela (pikaratikka), **linja 2** Eira (Merikatu) – Fredrikinkatu – Kamppi – Rautatientori – Linjat, **linja 3** Eira (Perämiehenkatu) – Kauppatori – Töölö – Topeliuksenkatu – Meilahden klinikat, **linja 4** Katajanokka (terminaali) – Ooppera – Munkkiniemi, **linja 5** Katajanokka (Merisotilaantori) – Ooppera – Munkkiniemi, **linja 6** Hietalahti – Bulevardi – Rautatientori – Sörnäisten satama – Arabianranta, **linja 7** Ilmala – Pasila – Aleksis Kiven katu – Kallio – Kruununhaka – Aleksanterinkatu – Bulevardi – Fredrikinkatu – Töölö – Topeliuksenkatu – Jäähalli – Pasila (Velodromi), **linja 8** Jätkäsaari – Ruoholahti – VR:n ratakuilu – Runeberginkatu – Helsinginkatu – Vallila (Päijänteentie), **linja 9** Ruoholahti – Jätkäsaari – VR:n ratakuilu – Rautatientori – Kallio – Sturenkatu – Paavalin kirkko, **linja 10** Kirurgi – Ooppera – Pikku-Huopalahti. Näille reiteille on myös vaihtoehtoja. Mechelininkadulla ja Porvoonkadulla – Viipurinkadulla ei ole raitiovaunuliikennettä, ei myöskään Hämeentiellä Hermannin / Vallilan kohdalla (Arabiassa kyllä). Linjan 1 pikaratikka-idea perustuu siihen, että se liikennöi ainoana linjana Mäkelänkatua ja Hämeentietäkin Haapaniemenkentälle asti (jossa siihen yhtyy 6), linja 8 tosin menee Sörnäisten metroaseman kautta. Kalustotarve tällä linjastolla olisi seuraavanlainen: **1** = 7, **2** = 8, **3** = 11, **4** = 8, **5** = 9, **6** = 11, **7** = 16, **8** = 11, **9** = 12 , **10** = 7 eli yhteensä sata vaunua ruuhkassa. Bussilinjoista häviäisivät 17, 18 ja 55, moniin muihin tulisi reittimuutoksia.

Lakiasiaintoimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

puhelin (09) 440 414

telekopio (09) 440 447

Yhdysvaltain ja Venäjän presidenttien Helsinki Summit huipputapaamisen aikana 20.–21.3. aikana raitiovaunujen lipputangoissa liehuivat kyseisten maiden sekä Summit–tapahtuman liput.

Arkadiankadulla sijaitsevat Luonnontieteellisen museon kohdalla olevat raitiovaunupysäkit ovat vielä väärinnimettyinä nimelle "Eläinmuseo".

Suursuolla ostoskeskuksen luona oleva "Suursuon" bussipysäkki on saanut HKL:n ensimmäisen uuden sukupolven vaihtopy-

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS — **LINJA-AUTOKALUSTO 31.12.1996** — **MERKKIJAKAUTUMA**

	k	m	tk	tm	nk	nm	yht.
C = Scanic	4	22		12		=	38
V = Volvo	51	5	10	1	51	4 =	122
Yhteensä	55	27	10	13	51	4 =	160 autoa

keski-ikä 8.96 vuotta

k = korkealattiainen auto
m = matalalattia-auto
n = nivelauto
t = tellauto

Lisäksi:
Pikkubusseja 1 kpl
Museolinja-autoja 4 kpl

kpl	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
20																	
		V100															
		V572															
		V571															
		V570															
		V569															
		V568									V602						
	V555	V567									V601						
	V554	V566						V594			V600					C622m	
	V553	V565	V103					V593			V599				C211tm	C222tm	
10	V552	V564	V324n					V592			V361n				V210tm	C221tm	C628m
	V551	V563	V323n	V576				V591			V360n				C621m	C220tm	C627m
	V550	V562	V322n	V575			V349n	V590			V359n		C609m		C620m	C219tm	C626m
	V549	V561	V321n	V574			V348n	V589		V356n	V358n		C608m		V619m	C218tm	C625m
	V548	V560	V320n	V573	V335n	V341n	V347n	V588	V598	V355n	V357n		C607m		V618m	C217tm	C624m
	V547	V559	V319n	V329n	V334n	V340n	V346n	C587	V597	V354n	V203t	C604m	C606m		V617m	C216tm	C623m
	V546	V558	V318n	V328n	V333n	V339n	V345n	C586	V596	V353n	V202t	C603m	C605m		C614m	C215tm	V404nm
	V312n	V557	V317n	V327n	V332n	V338n	V344n	C585	V595	V352n	V201t	V206t	V209t	V616m	C613m	C214tm	V403nm
	V311n	V556	V316n	V326n	V331n	V337n	V343n	V105	V107	V351n	V200t	V205t	V208t	V615m	C612m	C213tm	V401nm
	V310n	V314n	V315n	V325n	V330n	V336n	V342n	V104	C106	V350n	C108m	V204t	V207t	C610m	C611m	C212tm	V400nm

Hankintavuosi

säkkitoteutuksen: kahden sadekatoksen yhdistelmän (n. 9 m pitkä) toinen puolisko on varattu tiedotteille ja toinen tavanomaisille mainostauluille. Pysäkillä uutuutena olevassa pylonissa, jonka korkeus on 3,6 metriä, on aikaa näyttävä viisarikello sekä pysäkkiä koskevat tiedot lähialuekarttoineen.

HKL:n kanta-asiakkaaksi voi nyt ilmoittautua täyttämällä HKL:n lipputoimistoista saatava ilmoituskortti. Kanta-asiakkaat saavat asiakastiedotteita ja muuta aineistoa suoraan kotiinsa. YTV:llä on ollut kanta-asiakastiedotteita jo useamman vuoden ajan ja ilmoittautumiskaavakkeita sinne löytynee asiakaslehdistä, joita on jaossa YTV-alueen lipputoimistoissa. Kanta-asiakkuudet eivät ole luonnollisestikaan kiinni asuinkunnasta.

Kustaa Vaasan tiellä Väinö Auerin kadun risteyksen luona on ollut jo jonkin aikaa käytössä uusi raitiovaunujen hallivuoropysäkki. Tämä on siten viimeinen oikea pysäkki ennen saapumista Koskelan varikolle.

HKL:n vuoden matkustajaksi tammikuussa 1995 valitun baletinjohtaja Jorma Uotisen vaimo Helena Lindgrén kertoi Iltalehdessä huhtikuussa 1997 matkustaneensa raitiovaunussa useasti pummilla, yhden kerran hän kertoi jopa jääneensä siitä kiinni !

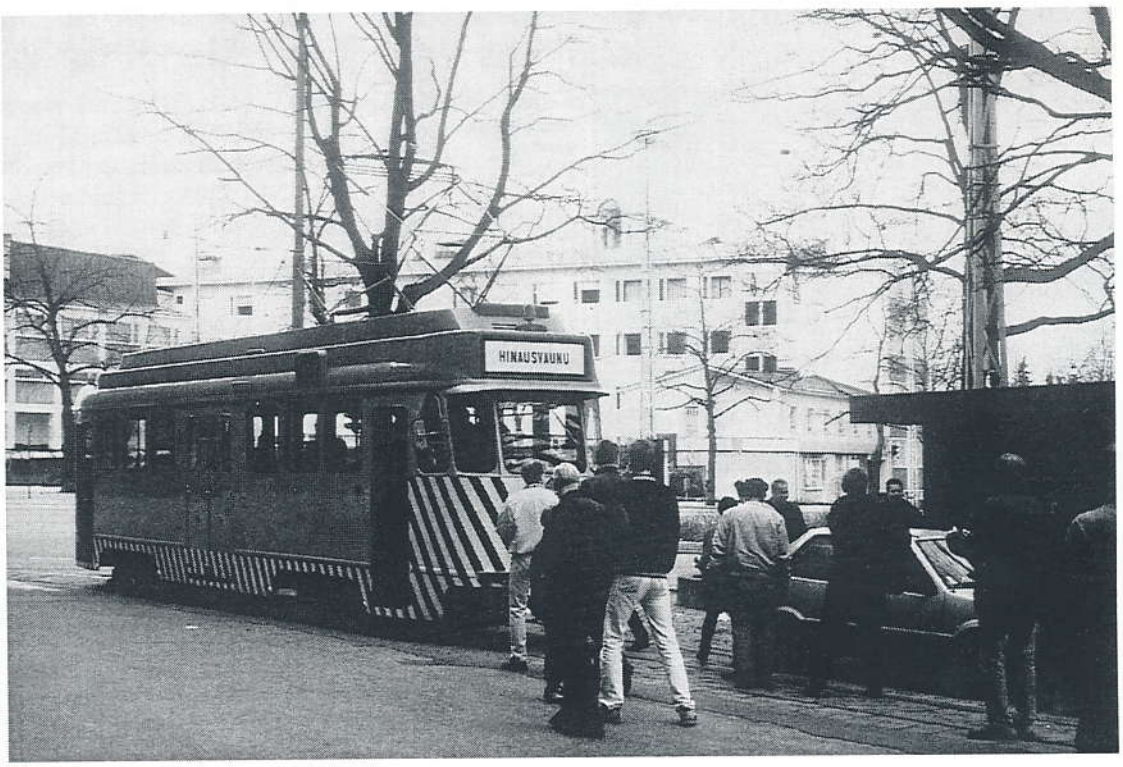
Edellisen HKL:n "missin" jälkeen on mukava siteerata Tampereen liikennelaitoksen viime vuoden toimintakertomusta kunnossapidon kohdalta, joka on positiivisen oloinen: "Jo vuonna 1989 aloitettua korjaamotoiminnan sopeuttamista supistuneeseen liikenteeseen jatkettiin edelleen sallimalla luonnollisen poistuman tehdä tehtävänsä. Niinpä korjaamohenkilökunta väheni entisestäänkin vielä 6 %:lla. Tämä tie on nyt kuitenkin käyty loppuun. Kalliin kaluston kunnossapidosta ja liikenneturvallisuudesta ei voida tinkiä. Lisäksi poistuvan ammattihenkilöstön kokemusperäiset erikoistiedot ja taidot on voitava siirtää peruskoulutetulle nuorelle polvelle. Yleensäkin on korkean työttömyyden vallitessa järkevää korjata itse ja suosia suomalaista työtä."

VR:n kaupunkiradalla (Käpylän ja Tikkurilan välillä) on otettu keväällä käyttöön uudet ADtranzin nestekidenäyttöiset laiturikilvet. Helsingin ja Pasilan asemalla olevat vanhat selkeät Kronen näyttölaitteet säilyvät vielä toistaiseksi.

Koiviston Auto –yhtymä (mm. Oy Liikenne Ab) on saanut ensimmäisenä suomalaisena linja-autoalan yrityksenä ISO 14001 standardin mukaisen ympäristösertifikaatin huhti-toukokuun vaihteessa. Jonkin ajan kuluttua tästä Suomen Turistiauto ilmoitti saaneensa ensimmäisenä suomalaisena linja-autoyhtiönä ISO 9002 laatu- ja ISO 14001 ympäristösertifikaatit.

Lahden kaupunkiliikenteen uusi yhteistariffitunnus sijaitsee autojen etukulmassa ja on tällainen:

SRS:n kevätajelu tehtiin tänä vuonna hinausvaunu H–1:llä eli entisellä VTS–vaunulla 344. Kuvassa ollaan juuri suunnittelemassa kuinka entisen linjan 5 päätepysäkin eli Töölön torin silmukan tukkinutta pikkuautoa kannattaisi siirtää sivuun. Kuva Jorma Rauhala 27.4.1997.



Brysselin liikennelaitos STIB on tilannut 60 uuteen bussiin istuimet Askolta ja päällyskankaat Sellgreniltä. Uusi aluevaltaus kotimaisilta toimittajilta.

SRS:n perinteinen kevätajelu tehtiin 27.4. tällä kertaa mitä erikoisimmalla vaunulla eli Vallilan hinausvaunulla H–1 (entinen 344). Linjan 15 reitti (tällä kertaa ilman mitään linjatunnusta) oli seuraava: Koskela – Mäkelänkatu – Pasila – Mannerheimintie – Yrjönkatu – Uudenmaankatu – Aleksanterinkatu – Snellmaninkatu – Linjat – Mikonkatu – Kirurgi – Töölön halli – Salmisaari – Töölön tori – Kauppatori – Porvoonkatu – Ooppera – Läntinen Brahenkatu – Käpylä – Arabia – Paavalin kirkko – Vallilan halli – Koskela (– Vallilan halli). Ennen linjalla 15 ajamattomia raitioita olivat Rautatieläisenkadun muutettu rataosuus sekä Yrjön- ja Uudenmaankatujen uusi silmukka. Turkulaiset osallistujat olivat ainakin mielissään päästessään pitkästä aikaa ajaamaan Uudenmaankatua raitiovaunulla (siellä "raitsikat" liikennöivät sennimisellä kadulla). Pitkästä aikaa Helsingissäkin päästiin käymään Töölön torin silmukassa; yksi torin tulokaaressa radalle väärinpysäköity japanilaisvalmisteinen pikkuauto nostettiin läsnäolleiden tosimiesten toimesta auton nurkista tarttuen ilmaan ja heijattiin viereisen kioskin roskalaatikon luo, niin että Valmet–vaunumme pääsi jatkamaan tämän pienen pysähdyksen jälkeen matkaansa. Hetken kuluttua autonsa väärin pysäköinyt tyttö tuli noutamaan kulkuneuvoansa, mutta ei huomannut tulla kiittämään siitä, että väärinpysäköimisestä ei viitsitty ilmoittaa poliisilaitokselle. Töölön torin kiskourat olivat (johtuen näistä väärin pysäköidyistä autoista, niin ettei sinne pääse juuri koskaan raitiovaunulla liikennöimään) sen verran ummessa hiekasta yms., että kuljettajamme joutui puhdistamaan lähtökaari kaapimalla vaihderaudalla urat puhtaaksi. Retkelle osallistui 54 (plus lapset) tyytyväistä jäsentä; tyytyväistä siitäkin huolimatta, että istuimia H–1:ssä on vain 19:lle. Vastaavasti seisomatilaa oli enemmän. Erikoisen ajelun mahdollisti HKL–Raitioliikenneyksikkö ja sen Vallilan varikko, jolle osoitamme vielä tässä kiitoksemme. Koska hinausvaunumme ei itseasiassa koskaan tarvitse edes niitä 19:ää tuolia, jotka siitä löytyvät, kiitokset myös Koskelan raitiovaunuhuollolle, joka muutamaa päivää ennen ajelua puhdisti vaunun läpikotaisin loistavaan kuntoon.

YHDISTYSESITTELY

Liikennesuunnittelun Seura ry

Liikennesuunnittelun Seuran tarkoituksena on olla liikennesuunnittelijoiden yhdyssiteenä ja herättää kiinnostusta liikennetekniikkaan, aktivoida keskustelua liikennepoliittisista kysymyksistä sekä seurata liikennealan kehitystä ja tehdä toimialaan liittyviä aloitteita. Jäsenmaksu on 120 mk vuodessa. Seurassa on ainoastaan henkilöjäseniä, joiden luku on vakiintunut vähän yli 300:aan – etupäässä insinöörejä, arkkitehtejä ja muita maistereita. Seura käyttää neljästi vuodessa ilmestyvän LII-

H–1 on saapunut onnellisesti Töölön torin matalalle ja kapealle päätepysäkkialueelle. Kuva Jorma Rauhala 27.4.1997.

KENNE–lehtensä yhteydessä alaotsikkoa "tieteellis-ammatillinen aikakauslehti". LIIKENNE–lehden vuosikerran sivumäärä on ollut noin 130. Tilaushinta Seuran ulkopuolisille on 200 mk ja näitä tilauksia on parisataa. Seura on vuodesta 1975 lähtien järjestänyt vuosittain opintomatkoja ympäri maailmaa (Yhdysvaltoja ja Japania myöten) ja näille on osallistunut kaikkiaan noin 700 henkeä. Liikennesuunnittelun Seura ry:n jäsenyydestä tai Liikenne–lehden tilaamisesta kiinnostuneet voivat osoittaa tiedustelunsa osoitteeseen Töölönkatu 11, 00100 Helsinki. Puhelin (09) 492 579, telekopio (09) 492 278.

ULKOMAAT

Tukholma

Raitiovaunulinja 12 eli Alvikin – Nockebyn linja suljettiin liikenteeltä 9.6.1997. Linja avataan uudestaan toukokuussa 1998 ja silloin se on kunnostettu ja uudistettu pikaraitiotiekäyttöön.

Lontoo 1996

Lontoossa jo tähänkin asti suurin liikennöitsijä Cowie Group paisui koko Britannian toiseksi suurimmaksi sen ostettua British Bus –yhtiön. Oston myötä Cowien haltuun tuli, jo aiemmin omistetut yhtiöt mukaanlaskien, 27 erinimistä firmaa, joista seitsemän liikennöi Lontoon paikallisliikenteessä. Näiden seitsemän yhtiön kalustomäärä on n. 1900 bussia.

London General –yhtiö siirtyi London Centralin seuraksi Go Ahead –konserniin, josta näin tuli Lontoon toiseksi suurin liikennöitsijä n. 1100:lla bussilla. Kolmantena on Suomessakin busseja omistava Stagecoach–yhtiö n. tuhannella autollaan.

Kalustohankinnoissa jyllääväät kaksi kestosuosikkia, joita hankitaan lähes joka yhtiöön. Kaksikerrosbussien ylivoimainen ykkönen on Volvo Olympian, Northern Counties –korilla ja midibussien suosikki on Dennis Dart — sekä normaali- että matalalattiaversiona. Dart on 1990–luvun todellinen menestystuote — niitä liikkuu pelkästään Lontoossa yli tuhat kappaletta. Täysikokoisia yksikerrosbusseja hankitaan hyvin vähän tällä hetkellä, tosin Dennis Dartien pisimmät versiot ovat yli kymmenmetrisiä. Muita Lontooseen vuonna 1996 hankittuja bussimalleja olivat mm. Dennis Arrow (2-kerroksinen), Dennis Lance, Optare Excel ja Marshall Minibus — kaksi viimeksimainittua matalalattiaisia.

Enää ei Lontoossakaan aina anneta busseille tyyppitunnusta, tai jos annetaan, eivät tunnukset ole eri yhtiöillä yhdenmukaisia. Samalla bussityypillä saattaa eri yhtiöissä olla eri tunnus tai sitten voi kahdella erityyppisellä bussimallilla olla eri firmoissa sama tyyppitunnus.

London Central –yhtiöllä on vielä 45 Routemaster–bussia alkuperäisellä AEC–moottorilla varustettuna. Nämä aiotaan nyt uusia ehkä Ivecon–koneilla, mutta myös Scanian kerrotaan olevan asiasta kiinnostunut.

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT ALKAEN 11.03.1997

Luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot,sijoitushallit,linjat ja liikennöintipäivät.

A	C	D	E mp	E la	E su
1	KH	1,1A	L	L	
2	KH	1,1A	L	L	
3	KH	1,1A	L	L	
4	KH	1,1A	L	L	
5	KH	1,1A	L	L	
6	KH	1,1A	L	L	
11	KH	2	L		
12	KH	2	L		
13	KH	2	L		
14	KH	2	L		
15	KH	2	L		
22	KH	3B	L	L	
23	KH	3B	L*	L*	
24	KH	3B	L	L	L*
25	KH	3B	L	L*	L
26	KH	3B	L*	L	L
27	KH	3B	L	L	L*
28	KH	3B	L	L	L
29	KH	3B	L*	L*	L*
32	TH	3T	L	L	
33	TH	3T	L	L	
34	TH	3T	L*	L*	L
35	TH	3T	L	L	L*
36	TH	3T	L	L	L
37	TH	3T	L	L	L
38	TH	3T	L*	L*	L*
39	TH	3T	L*	L*	L*
40	TH	4	L	L	
41	TH	4	L	L	
42	TH	4	L*	L*	
43	TH	4	L	L*	L
44	TH	4	L*	L	L*
45	TH	4	L	L	L
46	TH	4	L	L	L*
47	TH	4	L	L	L
48	TH	4	L	L*	L
49	TH	4	L*	L*	L*
51	KH	6	L	L	L
52	KH	6	L	L	L
53	KH	6	L	L	L
54	KH	6	L	L	L
55	KH	6	L	L	L
56	KH	6	L	L	L
61	KH	7Ax	L	L	L
62	KH	7A	L	L	L
63	KH	7A	L	L	L
64	KH	7A	L	L	L
65	KH	7A	L	L	L
71	KH	7Bx	L	L	L
72	KH	7B	L	L	L
73	KH	7B	L	L	L
74	KH	7B	L	L	L
75	KH	7B	L	L	L
81	KH	8	L	L	L
82	KH	8	L	L	L
83	KH	8	L	L	L
84	KH	8	L	L	L
85	KH	8	L	L	L
86	KH	8	L	L	L
87	KH	8	L		
90	TH	10	L		
91	TH	10	L		
92	TH	10	L	L	
93	TH	10	Lz	L	
94	TH	10	L	L	L
95	TH	10	L	L	L
96	TH	10	L	L	L
97	TH	10	L	L	L
98	TH	10	Ly	L	L
99	TH	10	L	L	L
103	KH	1,1A	L		
104	KH	1,1A	L		
105	KH	1,1A	L		
106	KH	1,1A	L		
111	KH	2V	L		
112	KH	2V	L		
141	TH	4	L		
143	TH	4	L		
147	TH	4	Lv		
148	TH	4	Lw		
151	KH	6	L		
154	KH	6	L		
161	KH	7A	L		
163	KH	7A	L		
173	KH	7B	L		
175	KH	7B	L		
182	KH	8	L		
183	KH	8	L		
186	KH	8	L		
190	TH	10	L		
195	TH	10	L		

A=vuoro,C=halli,D=linja/t,E= liik.päivät, *= "yövaunu",x=7A ja B merkitty aikataulussa 7Ax vast.7Bx, v=ulkona 15.05-19.23,w=ulkona aamur.+14.09-23.29 y=ulkona 12.20-19.12,z=hallissa 9.35-11.52

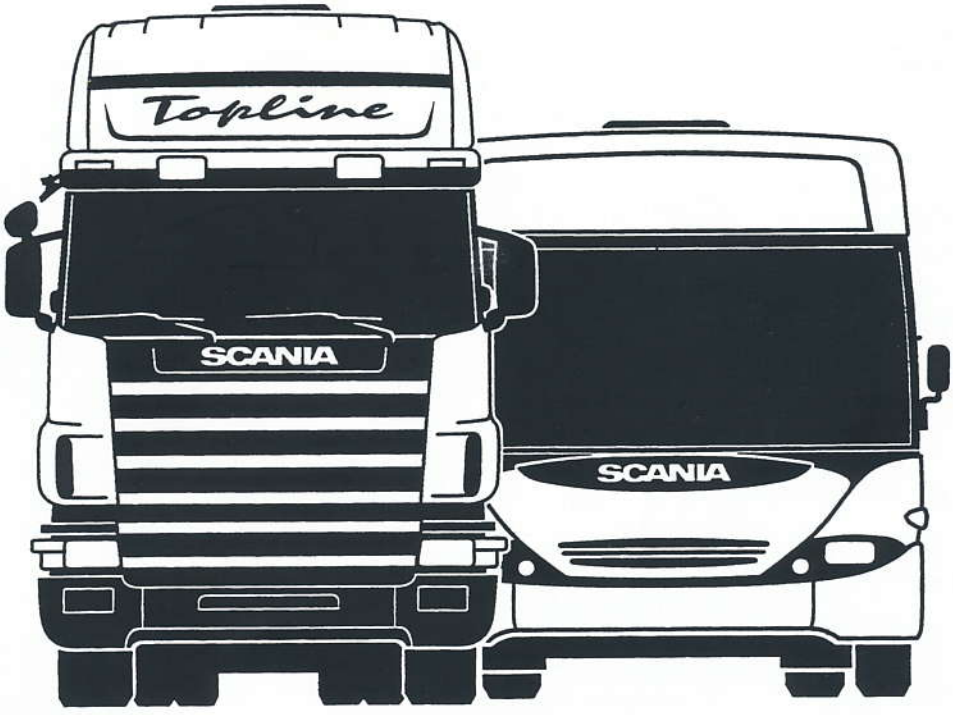
Bussin tuloajan pysäkille reaaliaikaisesti ilmoittava järjestelmä laajenee huomattavasti, sillä tarkoitukseen on saatu rahoitusta peräti 30 miljoonaa puntaa. Tällä summalla saadaan yli 4000 pysäkkiä varustettua näyttölaitteilla.

Monissa kaupungeissa yleistyneet kokomainosbussit eivät ole sallittuja Lontoon linjaliikenteessä. Sen sijaan yhä useampi koulutus- ym. käytössä oleva bussi on saanut mainosmaalauksen. Uusinta uutta mainosrintamalla on kissanruokaa esittelevä pysäkkikatos, josta alkaa kuulua kehräystä matkustajan tullessa paikalle. Tulossa on myös koiranruokaa mainostava haukkuva katos.

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

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Alameri, Mikko Attila, Teemu Collin, Ari Elenius, Tom Heino, Arto Hellman, Hans Jaatinen, Harri Koskikallio, Pertti Leinomäki, Marko Kinnari (S), Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Sami Partanen, Juhani Poussa, Kimmo Pyrhönen, Jorma Rauhala, Kai Sillanpää ja Matti Visuri .

Pärnussa on liikenteessä jonkin verran kierrätysbusseja, kuten tämäkin entinen tukholmalainen SL:n bussi. Kuva Matti Visuri 11.1996.



SCANIA

* . A G 1 7 *

Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Tavanomaisten uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

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

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

1996 : 2
mm. Lontoon bussiliikenne 1992–94. Helsingin raitiovaunut. Raitiovaunuonnettomuus 12. 8. 1920 Helsingissä.

1996 : 3
mm. Tampereen linja-autotapahtumia. Vaihteenlämmityslaitteiden kehityksestä Helsingissä. Helsingin bussilinjoja osa 11. Praha 1996.

1996 : 4
mm. Kausalan–Leininselän rautatie ja hevosraitiovaunut siellä. Raitiotien jatkaminen Arabianrantaan. Vaunujen 1–30 muutostyöt ja erot, osa 1.

1997 : 1
mm. Variotramien aika alkaa syksyllä 1998. Tampereen liikennelaitoksen uutisia. Viisikymmenluvun ratikoita.

VÄRIPOSTIKORTTEJA

Helsinki ASEA–vaunu 182 Liisankadulla Monosen ruumisarkkuliikkeen edustalla huhtikuussa 1977.
Helsinki SAT:n pulamoottorivaunu 1950–luvun alkupuoliskolla Erottajalla.
Helsinki Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970–luvun alussa Sederholmin talon edustalla.
Helsinki punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978.
Helsinki Karia–vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985.
Helsinki Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974.
Tampere Johdinautot 9, 10 ja 23 Pyynikintorilla 1.11.1970.

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin PSP 800 014–54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan haluamasi numerot ja kortit.
— Lehdet 30 mk kappale, paitsi 1988 : 2 vain 15 mk.
— Kortit 5 mk kappale.

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 — 17.

Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta.

Myynnissä on postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

Töölönkatu 51 A
00250 Helsinki

(09) 169 3576

KANSIKUVA: *SRS:n kevätajelu tehtiin Vallilan hinausvaunulla H–1. Kuva Jorma Rauhala, Yrjönkatu 27.4.1997.*

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 lipunmyynneistä.

Johtokunta v. 1997:
puheenjohtaja....*Jorma Rauhala*
puh k: (09) 873 5836 tai 049 843 330
puh t: (09) 707 2957
sihteeri.....*Juhana Nordlund*
puh k: (09) 458 7794
varapuh.johtaja..*Ari Oksa*
puh k: (09) 802 2393
puh t: (09) 472 3644 tai 050 559 1911
rahastonhoitaja..*Krister Engberg*
puh k: (09) 362 960
arkistonhoitaja...*Toivo Niskanen*
puh k: (09) 531 121
jäsen.....*Tom Heino*
varajäsen.....*Daniel Federley*
puh k: (09) 458 4033

RAITIO **ISSN 0356-5440**

Päätoimittaja: Jorma Rauhala
20. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä.

Toimituksen postiosoite:
Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:
Painopörssi Oy, Helsinki 1997

© Suomen Raitiotieseura ry
Tekijäinoikeusmääräysten perusteella mitään osaa lehdessä julkaistuista artikkeleista ei saa käyttää ilman toimituksen lupaa.