RAITIO

3 1997

VIIPURIN SÄHKÖRAITIOTIET

teksti Matti Visuri
kuvat Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto, Jorma Rauhalan kokoelmat, Suomen Raitiotieseura ry:n arkisto ja Matti Visuri

Moottorivaunu 3 saapuu Linnansillalta Siikaniementorille matkalla Neitsytniemeen. Kuva: Eino Partanen n. 1933, SRS:n arkisto.

Yleistä historiaa

Sähköraitioteiden alkuna pidetään Werner von Siemensin vuonna 1879 Berliinin teollisuusnäyttelyyn rakennettua rataa. Ensimmäisen varsinaisen sähköraitiotien rakensi Siemens & Halske Berliinin Lichtenfeldeen vuonna 1881. Radan pituus oli 2,25 km ja raideleveys yksi metri. Virta vaunuihin johdettiin kiskojen välityksellä. Vaunujen nopeus oli 20 km/h, joskin ne täysin kuormitettuinakin saavuttivat 40 kilometrin tuntinopeuden.

Raitiotieliikennettä yritettiin Suomen asutuskeskuksissa hoitaa aluksi hevosvetoisilla vaunuilla. Liikennöinti kuitenkin osoittautui mahdottomaksi ja liikenne jouduttiin lopettamaan melko lyhyen ajan kuluttua. Turussa toimi hevosraitiotie 4.5.1890 – 1892, ensimmäisenä Suomessa, Helsingissä 11.12.1890 – 1901 ja Lauttasaaressa 1913 – 1917. Viipuriin ei rakennettu hevosraitiotietä.

Vuosisadan alussa 1915 ajeli höyryvaunuja Tallinnassa ja Tukholmassa. Ne olivat huomattavasti vaikeampia käytössä kuin sähköiset vaunut. Bensiinimoottorivaunuja käytettiin Tallinnassa vuodesta 1921 lähtien, samoin Tukholmassa 1924 – 1929 yhdellä linjalla. Raitiotieyhtiöt luopuivat melko pian bensiinivaunuista ja siirtyivät kokonaan sähkökäyttöisiin vaunuihin.

KANSIKUVA:

Viipurin moottorivaunu nro 16 Kolmikulmassa, vasemmalla linja-autoaseman nurkkaa.
Kuva: Eino Partanen n. 1933, SRS:n arkisto.

Liikenteen aloittaminen Viipurissa

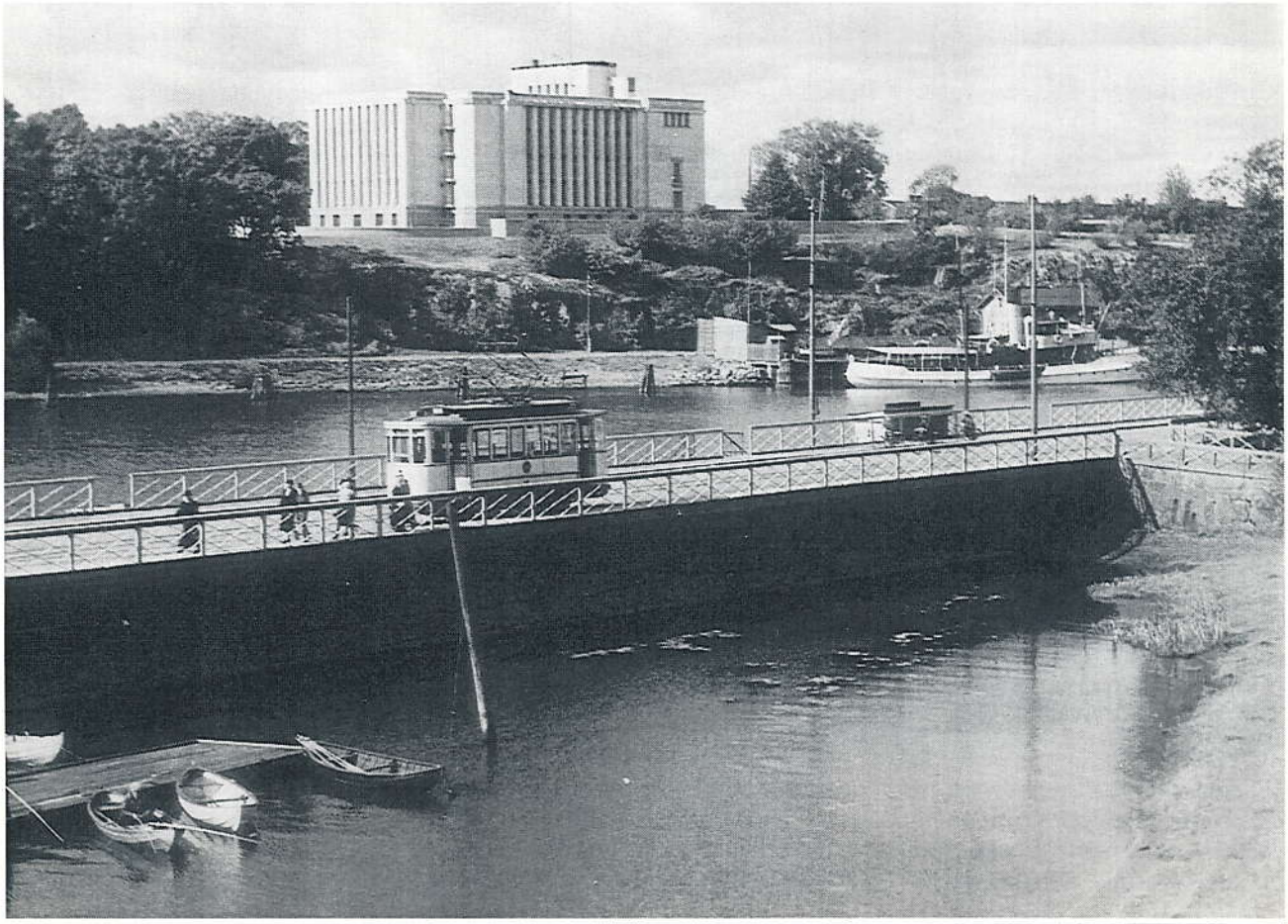
Vuonna 1870 valmistunut Riihimäki – Pietari -rata loi Viipuriin vireyttä niin kauppaan kuin teollisuuteen ja varsinkin liikenteeseen. Liikemies Paul Wahl perusti Viipuriin sähkölaitoksen nimeltä Paul Wahl & Co jo vuonna 1887. Osakeyhtiöksi se muutettiin vuonna 1897. AEG:n omistukseen laitos siirtyi vuonna 1909. Oli luonnollista, että Viipurin kaupunginvaltuutetut antoivat 11.11.1910 berliiniläisen AEG:n tehtäväksi suunnitella ja rakennuttaa raitiotieverkko Viipuriin. Vuosisadan alkuaikoina eivät kaupungit katsoneet aiheelliseksi itse hoitaa joukkoliikennettä. Samoin AEG:stä tuli raitiotieliikennöitsijä kaupunkiin. Myös Turun raitiotieliikennettä hoiti sama saksalainen yhtiö 1908 – 1919. Turun raitiotiet siirtyivät kansalaissodan jälkeen 1919 kaupungille.

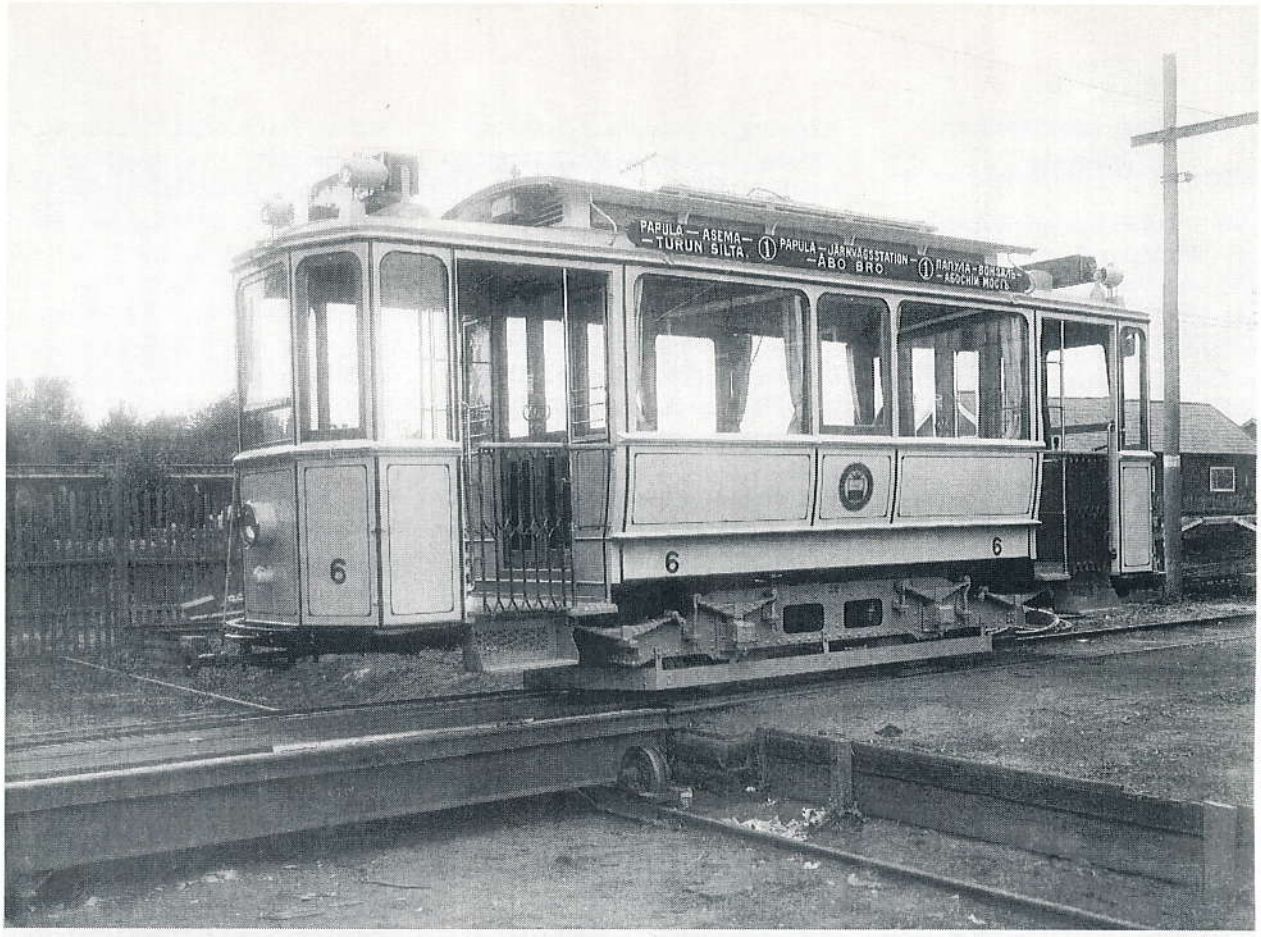
Viipurin raitiotieyhtiön nimeksi vahvistettiin Elektricitätswerk und Strassenbahn Wiborg. Sopimus liikenteestä taattiin 50 vuodeksi. Kaupungilla oli kuitenkin oikeus lunastaa yhtiö omakseen 24 vuoden kuluttua, siis vuonna 1936.

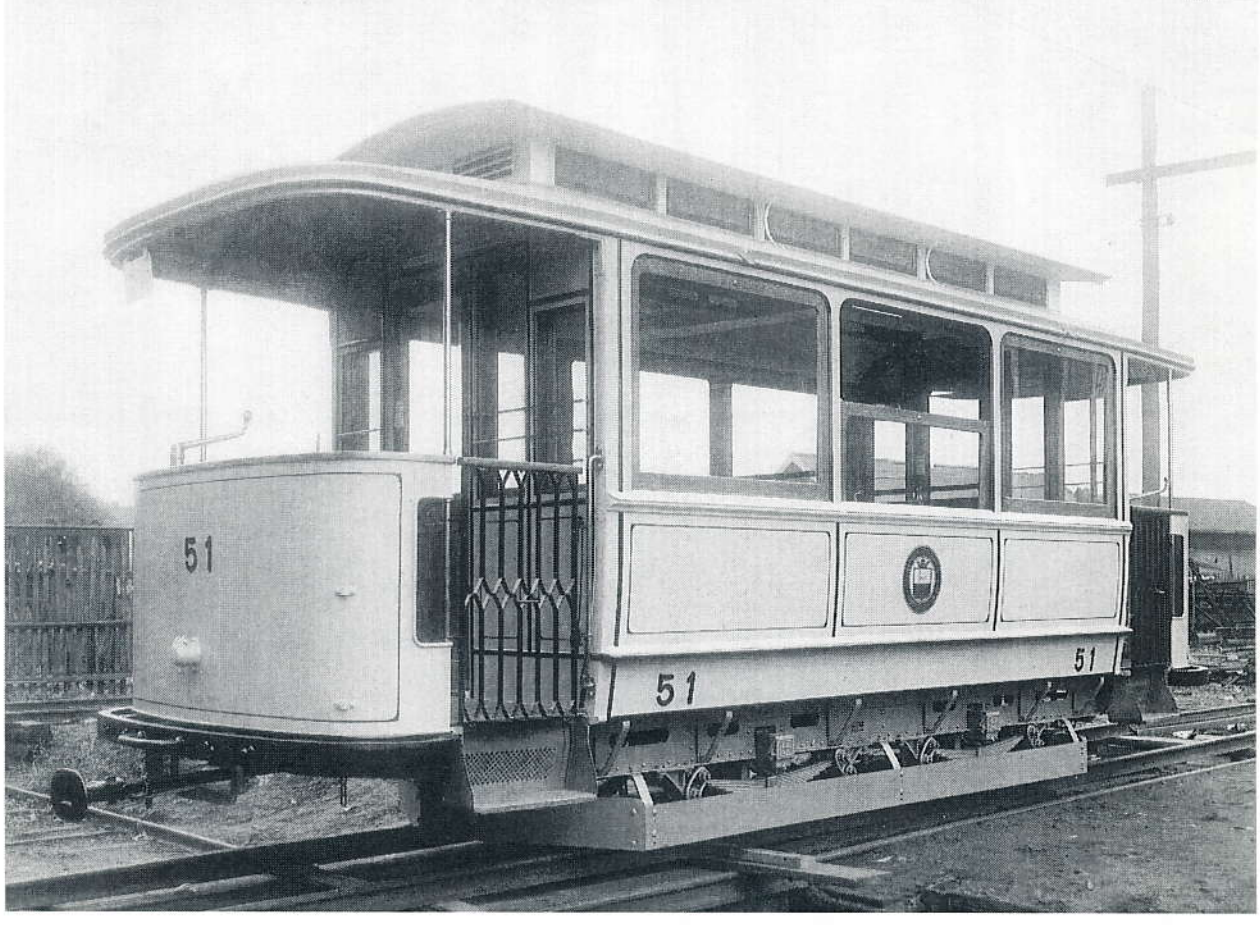
Raitioteiden rakentamisessa Viipurissa päädyttiin sähköraitioteihin, koska niiden ylläpito oli 50 – 60 % halvempaa kuin hevosraitioteiden. Raideleveydeksi päätettiin 1000 mm ja kiskoksi Phönix 25 B –urakisko. AEG sopi västeråsilaisen ASEA:n kanssa raitioteiden rakentamisesta Viipuriin. Tanskalainen insinööri H. Boldrup Nilsen toimi ASEA:n paikallisjohtajana radanrakentamisen aikaan. Työvoimana käytettiin venäläisiä ja virolaisia työmiehiä. Virolaiset olivat olleet vuosisadan vaihteessa rakentamassa Helsingin raitioteitä. Aikainen talvi 1911 tuotti hankaluuksia rakentajille. Lokakuun puolessavälissä satoi kaksi jalkaa lunta. Maamassoja jouduttiin pitämään sulana suolalla ja kiskoja lämmittäen. Raskaimman työn, kuten maansiirto-, kivi- ja toppaustyön, tekivät venäläiset. Kiskotustyön tekivät ruotsia taitavat virolaiset. Kesästä 1912 maksettiin venäläiselle työntekijälle 150 – 200 markan urakkapalkka. Sen lisäksi hän sai asunnon ja leipää. Työpäivän jälkeen työnjohtaja antoi venäläisille työmiehille 25 penniä voita, silavaa ja tupakkaa varten. Venäläiset työmiehet polttivat vanhaan sanomalehteen käärittyä huonoa tupakkaa.

Vanhan kaupungin kapeat kadut tuottivat ongelmia rakentajille. Ensimmäinen linja avattiin liikenteelle 28. syyskuuta 1912. Puhuttiin "uudesta sähköraitiotiestä". Ensimmäiseen joulukuuta oli avattu kaikki kolme linjaa yleiselle liikenteelle. Yhtiön johtajana toimi aina vuoteen 1937 asti insinööri Eugen Landsdorff. Viipuri oli saanut kolmantena suomalaisena kaupunkina sähköraitiotiet (Helsinki 1900 ja Turku 1908.) Baltian ensimmäinen sähkörata avattiin 1899 Liepajassa Liettuassa. Tukholma sai sähköraitiotien 1901.

Moottorivaunu 16 Linnansillalla, taustalla Tervaniemen puisto ja Maakunta-arkisto. Kuva: Eino Partanen n.1933, SRS:n arkisto.







ASEAn Västeråsissa vuonna 1912 kuvaamat moottorivaunu 6 ja perävaunu 51. Vaunujen kyljissä on raitiotieyhtiön merkki = kaupungin vaakuna ja teksti "Viipurin Sähkölaitos". Linjakilvissä on linjareitti suomen ja ruotsin lisäksi venäjäksikin, koska Suomen suuriruhtinaskunnan itäkolkassa liikkui tuohon aikaan myös paljon ulkomaalaisia. Kuva: SRS:n arkisto.

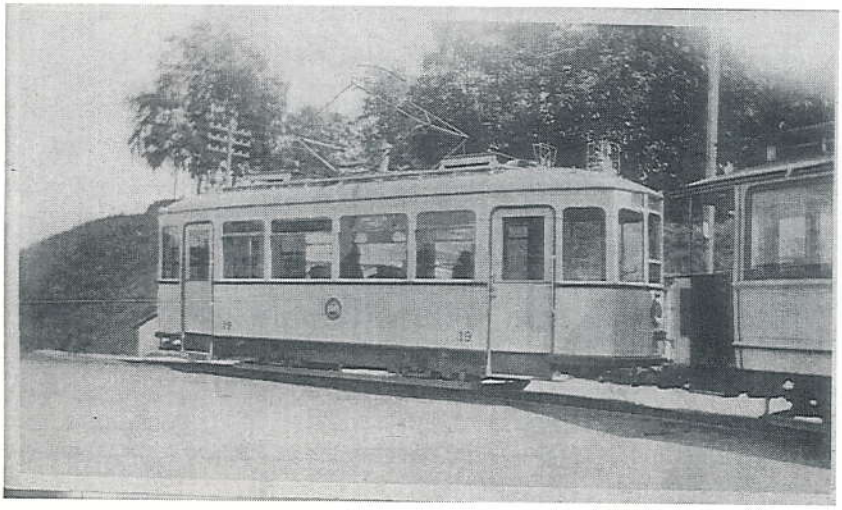
ASEAn vaunu nro 6 Raatihuoneentorilla suuriruhtinaskunnan aikaan. Torkkeli Knuutinpojan patsas tähyää Viipurin linnaa kohti. Postikorttikuva, Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto.

Reittikuvaus

Linjoja oli aluksi kolme pituudeltaan 6163 metriä. Ensimmäisen linjan pituus oli 2,5 km. "Punainen linja" johti Papulasta Turunsillalle (Linnansillalle). Reitti kulki Papulan-, Rautatien-, Aleksanterin (Karjalan-), Torkkelin-, Pohjoisvallin-, Katariinan- (Linnan-) ja Torikatua pitkin Linnansillalle. Toinen linja "vihreä linja" 2,2 km vei Rautatieasemalta Kolikkoinmäelle seuraten Aleksanterin-, Torkkelin-, Vaasan- ja Katariinankatua Kolikkoinmäelle. Kolmas linja "sininen linja" 1,5 km vei Turunsillalta Neitsytniemen torille kulkien Siikaniemen- ja Mikonkatua. Neitsytniementorilla oli kääntösilmukka. Raitiotiematkustajien oli ylitettävä Linnansilta jalan. Kääntösillan raitiotiekiskoihin johdettiin virta merikaapelia myöden. Virtajohdot kytkeytyivät sillan sulkeutuessa koskettimiin. Silta haittasi huomattavasti läntisten kaupunginosien liikennettä. 1938 kaupunki harkitsi uuden sillan rakentamista Neitsytniemeen ja raitioteiden jatkamista Sorvaliin. Harkittiin myös raitiotiet erottaa monin paikoin muusta liikenteestä. Talvisota katkaisi kuitenkin suunnitelmat. Torkkelin-, Aleksanterin- ja Papulankadulla linjat olivat kaksiraiteisia. Risteyksissä ja kohtauspaikoissa vaununkuljettaja käänsi vaihteen oikeaan menosuuntaan.

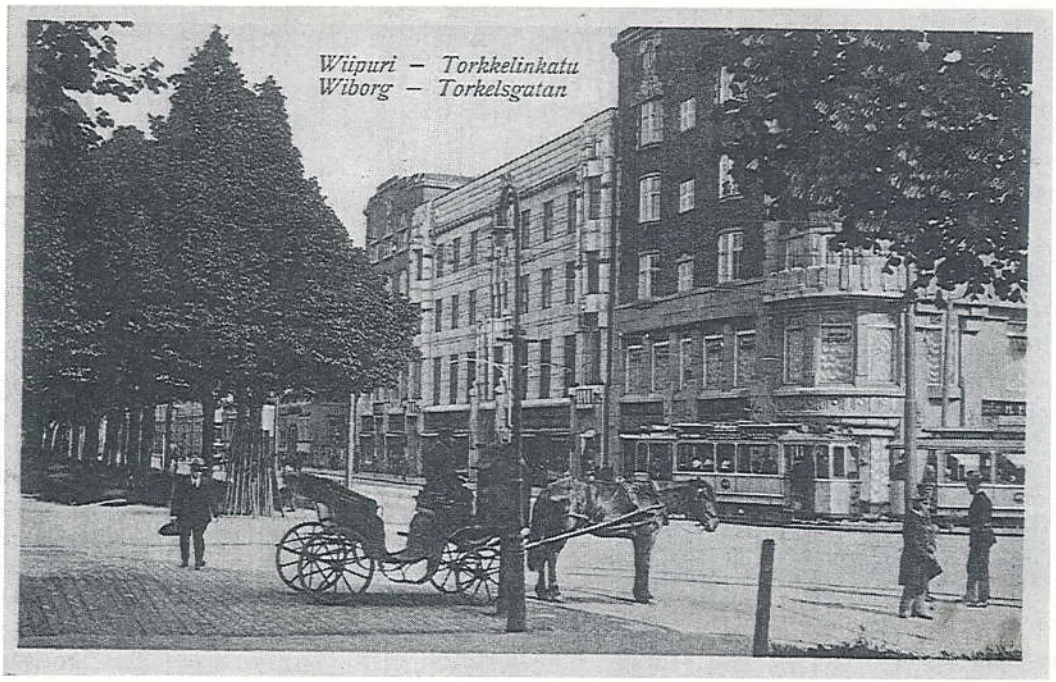
Kalusto

Raitiotievaunut olivat 1900–luvun alussa kummastakin päästä ajettavia. Päätepysäkillä kuljettaja kävi kääntämässä narusta virroittimen menosuuntaan. Pääasiassa radat olivat yksiraiteisia, ja niissä oli tietyissä paikoissa kohtausraiteet.



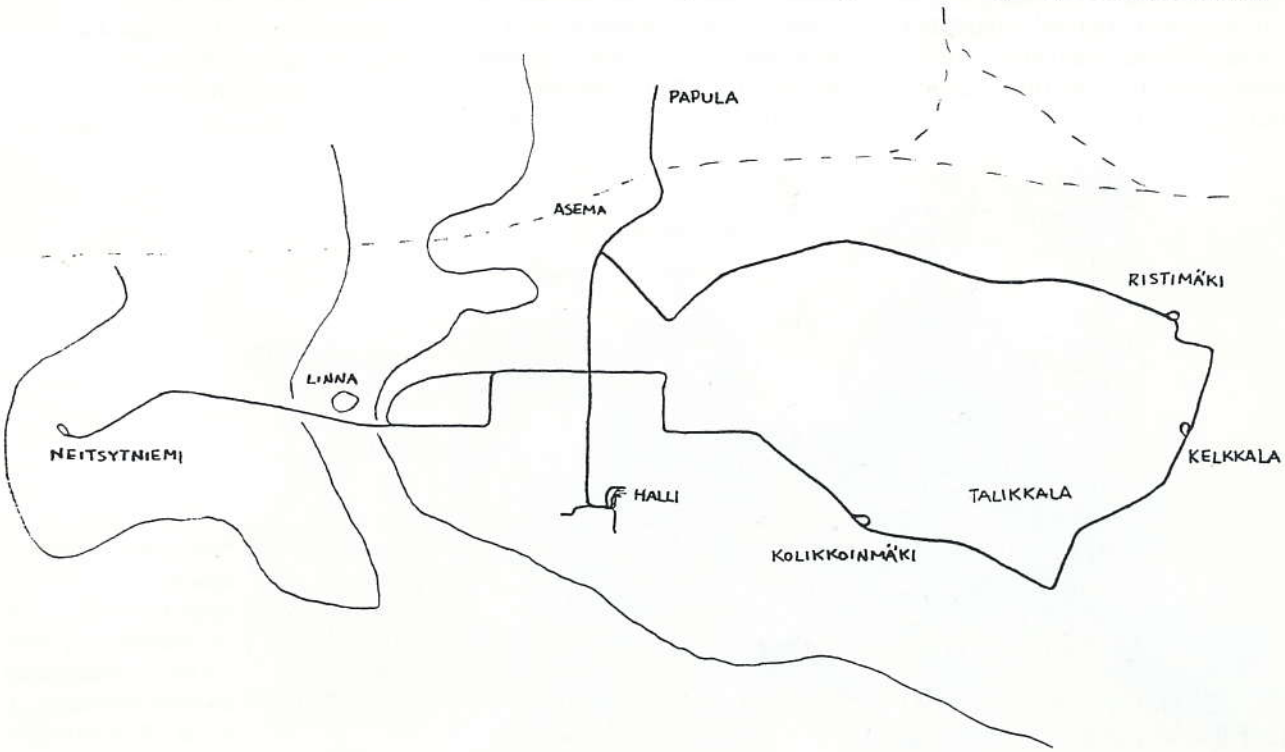
HaWan vaunu nro 19 on ollut 1930–luvulla kenties Suomen nykyaikaisimmalta vaikuttanut moottorivaunu. Vaunu on koriltaan tyypillinen saksalaisen pehmeälinjainen, kun taas maamme muissa kaupungeissa hankittiin edelleen kymmenkunta vuotta vanhemman amerikkalaisen esikuvan mukaisia ruotsalaisia vaunuja. Kuvassa ollaan Ristimäen päätepysäkillä. Kuva: JR kokoelma.

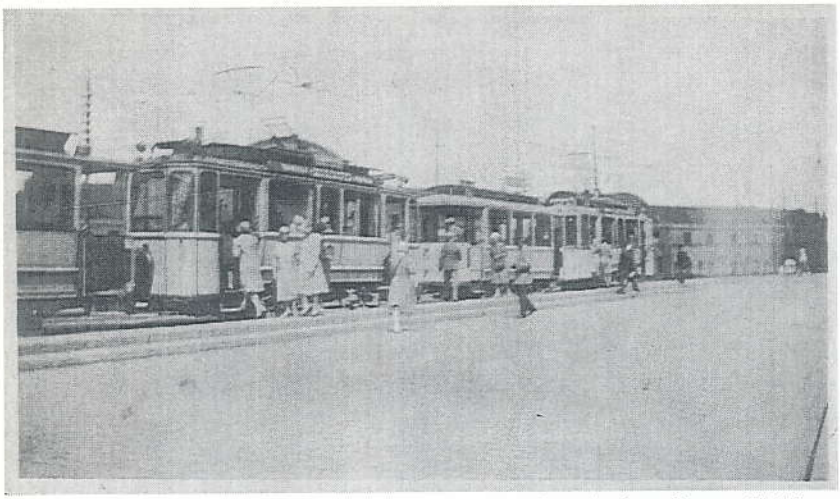
Yllä: ASEAn vaunu arkkitehti Herman Geselliuksen suunnitteleman rautatieaseman edustalla.
Keskellä: Vaunu 11 Pohjoisvallilla satamaradan vieressä. Taaempana näkyy seisomaan jätetty perävaunu.
Alla: ASEAn vaunu porhaltaa Kauppatorin ohi. Vasemmalla 1500–luvulta peräisin oleva Pyöreä torni ja vaunun kohdalla kauppahallin pääty. Postikorttikuvia: JR kokoelma.



Moottorivaunu 12 sekä perävaunu Torkkelinkadulla. Postikorttikuva: JR kokoelma

Viipurin raitiotielinjojen karkeasti yksinkertaistettu linjakaavio:
Raitiotielinjat on esitetty laajimmillaan vuoden 1937 Kelkkalan ja Ristimäen yhdysrataa myöten.
Yksi- ja kaksiraiteisia osuuksia sekä vaihdeyhteyksiä risteyksissä ei ole tässä yhteydessä eritelty.
Raitiossa 1986:4 on esitetty reittikadut eri nimimuodoissaan sekä linjojen eri vaiheet.
Huom: Neuvostoliittolaiset tekivät sodan jälkeen rata- ja linjamuutoksia, joita ei tässä yhteydessä huomioida.





Raitiovaunuja ruuhkaisalla rautatieaseman edessä olevalla pysäkillä. Kuva: JR kokoelma.

Ensimmäiset vaunut Viipuriin (nrot 1--12) hankittiin vuosina 1912--14 ASEA:lta (= Allmänna Svenska Elektriska AB). Sähköjärjestelmän toimitti AEG (= Allgemeine Elektricitäts--Gesellchaft). Toinen erä vaunuja oli MAN / AEG (MAN = Maschinenfabrik Augsburg--Nürnberg AG) --vaunuja (13--18) vuosilta 1922--24. Vaunu numero 19 oli HaWa / AEG vuonna 1930 (HaWa = Hannoversche Waggonfabrik AG). Kaikki vaunut olivat kaksiakselisia. Vuosina 1955--56 neuvostoliittolaiset hankkivat vaunut 081--089 VEB (=Volkseigene betrieb) Gothalta Saksan Demokraattisesta Tasavallasta. Ne siirrettiin 1957 Kaliningradiin ja Pjatigorskiin.

Perävaunut nrot 50--53 v. 1912--14 ASEA, nrot 54--55 v. 1924 Sächsische Waggonfabrik AG, Werdau, nrot 56--57 v. 1919 ostettuja entisiä Saartalbahnin vaunuja Saabrückenista, nrot 58--64 v. 1922--25 ostettuja entisiä Hörder Kreisbahnin vaunuja Hörde bei Dortmundista. Vuonna 1955 neuvostoliittolaiset hankkivat kuusi Gothan merkkistä perävaunua, jotka myytiin 1957 Kaliningradiin ja Pjatigorskiin.

Suomalaisten aikaan vaunujen väri oli sitruunankeltainen kirsikanpunaisin koristeraidoin 1912--1939. Neuvostoliittolaiset maalasivat vaunut osittain punaisiksi. Viipurin raitioteillä oli myös sähkövetturi. Sen alusta oli AEG:n valmistama ja kori oli omaa tekoa.

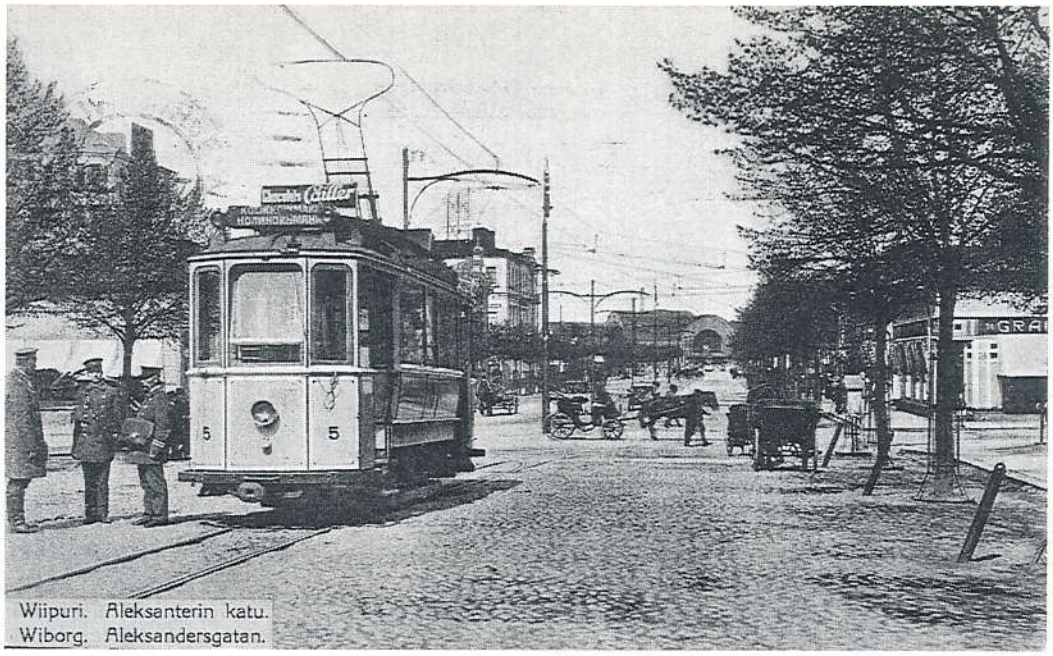
Raitioteiden linjojen jatkaminen 1922 – 1936

Kymmenen vuoden kuluttua liikenteen aloittamisesta vuonna 1922 tuli linjamuutoksia. Ratoja siis pidennettiin. Linja nro 1 Turunsillalta Rautatieaseman kautta Ristimäkeen. Linja nro 2 Papulasta Rautatieaseman kautta Kolikkoinmäkeen ja vuonna 1926 Talikkalaan. Samaa linjaa jatkettiin vuonna 1927 Kelkkalaan. Patterinmäen itäisiä osia oli yritetty vuosia liittää Viipurin maalaiskunnasta kaupunkiin. Kaupungin johto vastusti toimenpidettä. Liitettävä alue oli Viipurin kaupungin kokoinen. Kaupungin pinta-ala tuli siis kaksinkertaistumaan. Tarvittiin 1924 valtiovallan väliintulo ennenkuin ratkaisu löytyi. Ei ollut outoa, että uusiin kaupunginosiin jatkettiin raitioteitä. Linja 3 Neitsytniemestä säilyi entisellään. Liikenteen toimivuutta haittasi Linnansilta, joka oli auki ajoittain laivojen ohittaessa sillan.

Raitioteiden siirtyminen kaupungille

Sopimuksen mukaan kaupungilla oli oikeus ostaa liikenneyhtiö 24 vuoden kuluttua (1936). Vuonna 1933 kaupunki oli halukas lu-

Raitiovaununkuljettaja nro 17 rahastajineen. Kuljettajalla on kädessään ajokahva osoittamassa ammattikuntaa. Kuva: JR kokoelma.



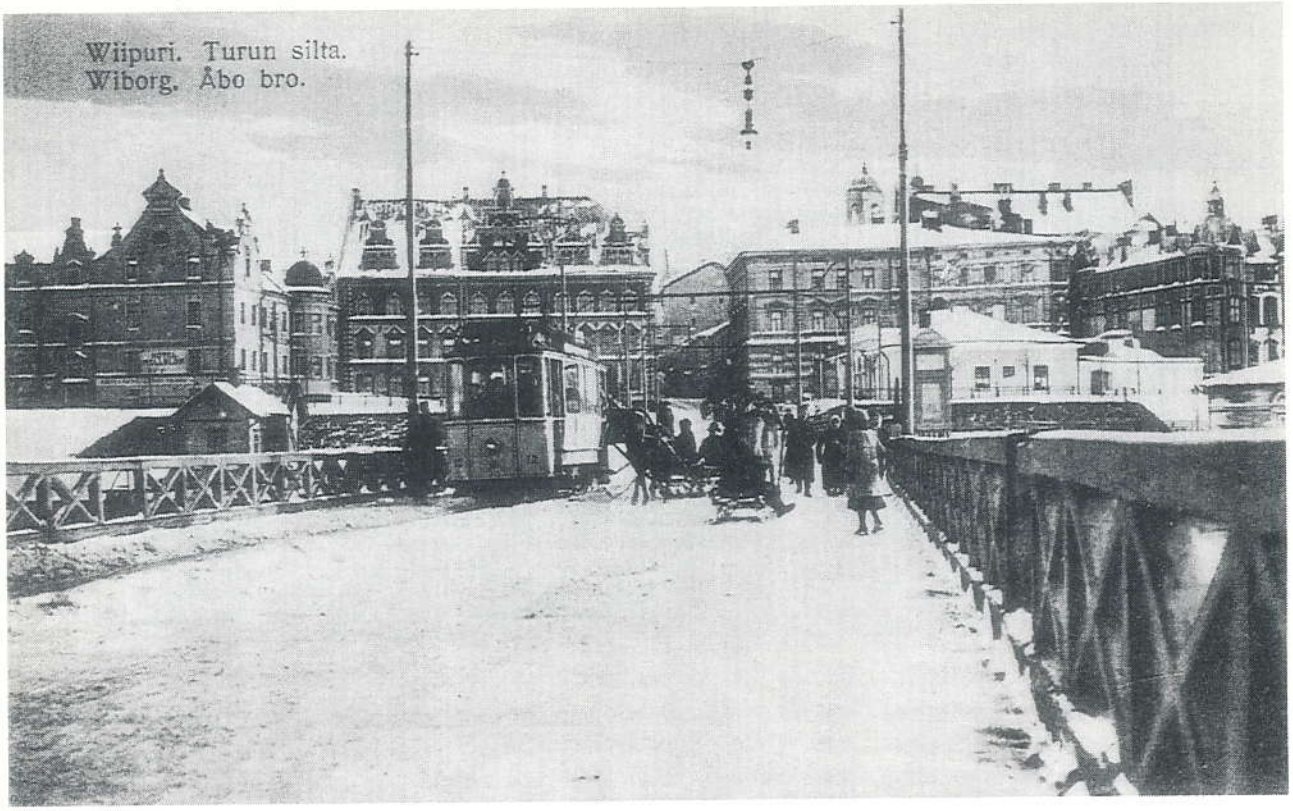
Vaunu 5 Aleksanterinkadulla liikenteen alkuaikoina. Vaunun katolla on mm. "Chocolats Cailler" –mainos, vasemmalla kuljettaja sekä rahastajamies (niinkuin siihen aikaan oli tapana). He tekevät kunniaa kenties yhtiön liikennetarkastajalle. Postikorttikuva: JR kokoelma.

nastamaan raitiotiet omakseen, mutta AEG ei suostunut siihen. Huhtikuussa 1936 yhtiö menetti välimiesoikeuden päätöksellä toimiluvan. 11.12.1936 AEG myi raitiotiet kaupungille. Kaupungin hallintaan radat olivat tulleet jo 15.5.1936. Viipurin Sähkölaitoksen kaupunki hankki 13.12.1936. Viipurin sähkölaitoksesta tuli järjestelyjen jälkeen liikennöitsijä, joka hoiti liikennettä talvisotaan ja edelleen jatkosodan aikana rajoitettuna 5.5.1943 alkaen. Normaali liikenne alkoi lokakuussa samana vuonna, lukuunottamatta Neitsytniemen linjaa, koska Linnansilta oli tuhoutunut taisteluissa.

20.6.1944 perääntyessään suomalaiset joutuivat luovuttamaan raitiotiet neuvostoliittolaisille. He korjasivat sillan vuonna 1947 ja hoitivat liikennettä punaisilla raitiotievaunuilla linjoilla 1, 2 ja 3 vuoteen 1957, jolloin Viipurista lopetettiin raitiotiet.

Vaunut myytiin Kaliningradiin eli entiseen Saksan Königsbergiin ja Pjatigorskiin. Lopettamiseen vaikutti kaupungin asukasmäärän vähyys ja neuvostoliittolaisille outo yhden metrin raideleveys. Raitiotiekiskotus olisi pitänyt uusia lähes kauttaaltaan ja rakentaa linjat kaksiraiteisina.

Ratatyöntekijöitä Kolikkoinmäellä uutta rataa valmistamassa. Oikealla näkyy osa jostain ratatyökoneesta. Kuva JR kokoelma.



Viipurin Turunsilta eli Linnansilta sekä vaunu 12 lähdössä Neitsytniemeen. Postikorttikuva: Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto.

Matkustajamäärät

Paria vuotta ennen veljessotaamme matkusti Viipurin ratikoissa 3.400.000 matkustajaa vuodessa. 1920–luvun puolivälin jälkeen raitiotieliikenne lisääntyi ratojen jatkamisen ja reittien yhdistämisen (1936) johdosta. Vain muutaman vuoden kaupunkilaiset pystyivät nauttimaan rengaslinjasta.

Vuonna 1937 Viipurissa oli 85.000 asukasta ja kaupunki oli näin ollen Suomen toiseksi suurin kaupunki mikä loi edellytykset vilkkaalle julkiselle liikenteelle.

Sosiaaliset edut ja palkkataso

Kuljettajilla oli lama-aikaan hyvä palkka ja varma työnantaja. Ei tarvinnut pelätä irtisanomista, työtä riitti. Rahastajan ansiotaso oli parempi kuin myyjättären. Palkkaan vaikutti vuorotyö ja varsinkin sunnuntaityö. Perävaunun rahastajalla oli työnantajan antama harmaa toppapuku, koska perävaunut eivät olleet lämmitettyjä. Hallien yhteydessä toimi asuntola. Osa rahastajista hankki itselleen asunnon yksityisiltä markkinoilta. Pääasiassa se oli hellahuone.

Henkilökunta piti työnantajasta, vaikka toimitusjohtaja insinööri Eugen Landsdorff oli erittäin vaativa mies. Hän vaati paljon itseltään, niin kuin henkilökunnaltaankin. Liikennetarkastajana toimi Viljo Varjoranta. Sodan jälkeen Varjoranta toimi Turun raitioteillä kuljettajana. Raitioteidenylitarkastajana taas toimi K. Raitasuo, raitiotieinsinöörinä R. Raivio, ratatyönjohtajana Fr. Paltola, sekä vanhempana raitiotietarkastajana V. Vesterinen. Työnantaja järjesti työntekijöilleen työvaatteet (virka-asut). Yhtiön palveluksessa oli lääkäri, joka suoritti tulevalle henkilökunnalle terveystarkastuksen: kuulo-, näkö- ja tubitarkastuksen.

Muuta

Kolmikulmassa olevasta kioskista tarkastajat lunastivat paperiliput. Samasta paikasta pystyivät matkustajat ostamaan matkapoletteja (rahakkeita). Raitiotietoi-

Viipurilaisia raitiovaunupoletteja.
Entisaikain sarjalippu = osta kymmenen polettia paperipussissa alennetulla hinnalla. Poletit palautuvat takaisin yhtiölle ja ikuinen kierrätys on keksitty. JR kokoelma.

VIIPURIN RAITIOTIELÄISTEN TOVERIKUNTA r.y.

ARPAJAISET URHEILUN EDISTÄMISEKSI

ARPA Nº 5017 *

Smk. 2:-

VOITTOINA: 1 kpl. vuosivapaakortti raitioteillä
2 „ 1/2 „ „
10 „ kuukausialennuskortt. „
sekä muina voittoina ainoastaan arvokkaita hopea- y.m. esineitä.

ARVONTA heti arpojen myytyä eli viimeistään helmikuussa 1938

Kirjapaino Oy Ilmarinen Viipuri

Oikealla oleva "Raidio lippu" on talvi- ja jatkosodan väliseltä neuvostomiehitysajalta. Yhtiönimenä on "Vipurin (myös Vipirin = kirjoitusvirhe) Raitioteiden Hallinto". Neuvostokommunistit käyttivät tuona aikana kaupungista venäjäksikin nimeä Viipuri ja vasta lopullisesti jatkosodan jälkeen miehitettyään kaupungin, ottivat käyttöön nimen Viborg. JR Kokoelma.

miston kiinni ollessa kääntyivät puhelut Kolmikulmankioskiin.

SOK:n palaessa raitiotiet evakuoi 10.1.1940 jauhoja ammattikoululle.

Vuonna 1938 Eugen Landsdorff toimi Viipurin Kaasu ja Sähkö Oy:n johtokunnassa. Landsdorffilla oli myös muita toimia Viipurin liike-elämässä. Hän ei ollut vuoden 1937 jälkeen raitiotielaitoksen (kaupungin sähkölaitoksen) palveluksessa.

Turvallisuudesta

Linnankadun mäessä rahastaja siirtyi kuljettajan viereen pysäyttääkseen raitiovaunun, jos kuljettaja sai kohtauksen eikä pystynyt hallitsemaan vaunua. Raitioteiden alkuaikoihin myytiin 20 penniä maksavia suojia hattuneuloihin, etteivät ne olisi pistäneet kanssamatkustajia. Rahastajat valvoivat, etteivät matkustajat nousseet tai poistuneet liikkuvaan vaunuun.

Viipurissa levisi huhuja raitioteiden rakentamisen aikaan. ...Helsingissä ja Turussa ovat hevoset villiintyneet ja on sattunut yhteenajoja, joissa on ollut ratikan vastapuolena hevonen... Varmasti tulee ongelmia Viipurin kapeilla kaduilla... Näin ei tullut käymään. Raitiotiet olivat varsin turvalliset.

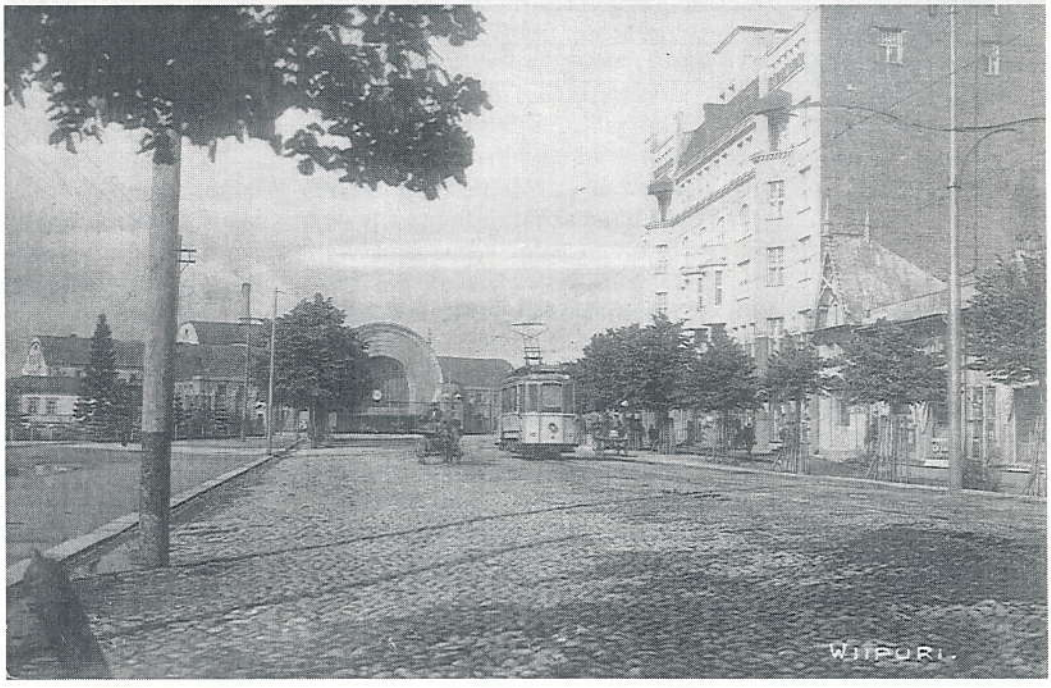
Raitiotieliikenteen loppuessa asusteli Neuvosto–Viipurissa 51.000 kaupunkilaista.

Haluan kiittää saamastani avusta ja tuesta tutkiessani Viipurin raitioteitä Jenny Lehtistä Lahdesta, Mikko Alamerta Helsingistä, Matti Soinia Turusta, varatuomari Juhana Kurki-Suoniota, rakennusneuvos Matti Pesosta, Lahden Viipurilaisia ja monia muita henkilöitä.

Yllä: Perinteinen suomalainen Viipurin kaupunkikuva -- linna ja raitiovaunu Torkkeli Knuutinpojan patsaan edessä. Neuvostoliittolaiset hävittivät kuvasta muut, mutta linna jäi.

Alla: Raitiovaunu 10 Karjalankadulla loittonemassa asemalta.

Kuvat: JR kokoelma.



Toivotamme niin karjalaisille, kuin muillekin
Raitio-lehden lukijoille
Hyvää Loppuvuotta ja Menestystä Tulevalle Vuodelle

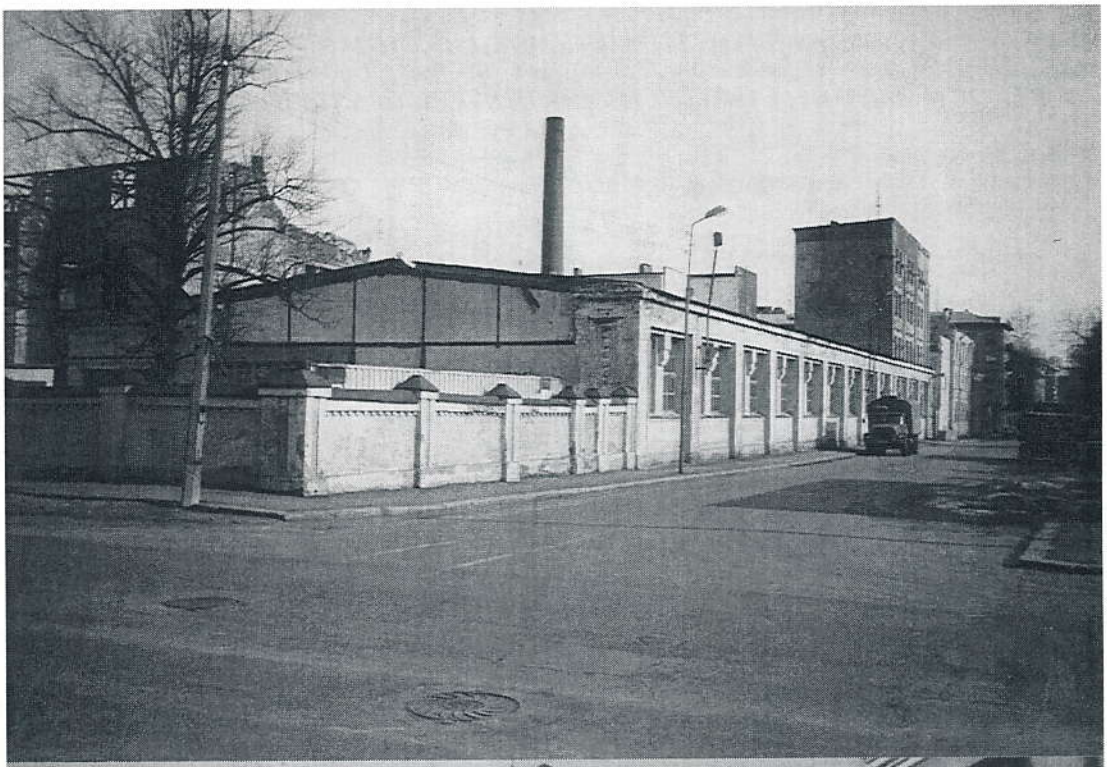
KARJALA
Karjalaisten uusi kappeli vihittiin ekumeenisin kirkollisin menoin
Syksy kuumentaa tunteita Karjalan tasavallassa
Via Dolorosa

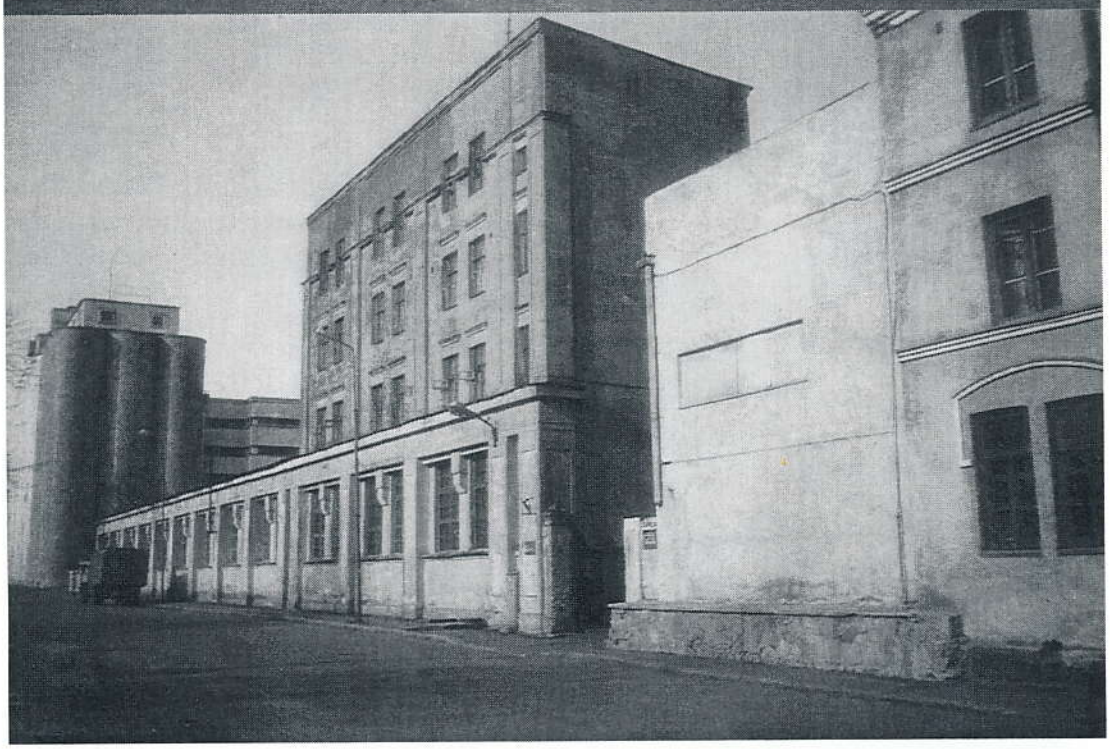
Kun haluat tietoa ja osallistua keskusteluun menetetystä Karjalasta, on viikottain ilmestyvä KARJALA-lehti oikea lehti sinulle.
Soita tai kirjoita tilauksesi:

KESTOTILAUS 6 kk jakso 145,-
12 kk jakso 290,-

KARJALA-lehti
Kauppakatu 41
53100 Lappeenranta ☎ 05-5414600

Näkymä linnan tornista satamaan, vasemmalla Pohjoisvallilla on raitiovaunu lähdössä kierroksellensa. Postikorttikuva: JR kokoelma.





Viipurin entinen raitiovaunuhalli ja henkilökunta-asuntola nykykunnossaan. Alakuvassa näkyy myös entisiä SOK:n myllyn siiloja. Kuva Matti Visuri 5.1997.

VARIOTRAM HKL 201 - 220

JA OPTIO HKL 221 - 240

ADtranz

tekstit ADtranz, Creadesign, HKL, Stadtverkehr 9/97
kuvat ADtranz, HKL

HKL 200 7.10.1997.

MILTÄ HELSINGIN UUDET RAITIOVAUNUT NÄYTTÄVÄT?

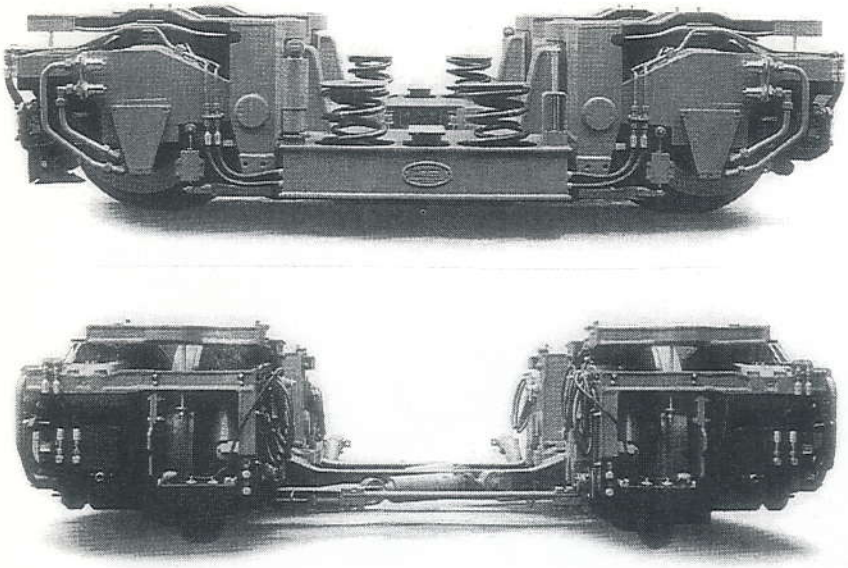
Nyt on tilaisuus nähdä, miltä Helsingin uudet matalalattiaiset raitiovaunut tulevat näyttämään. Raitiovaunusta on valmistettu luonnollisen kokoinen malli HKL 200, joka on esillä Raitioliikennemuseossa koko loppusyksyn. Malliin pääsee myös sisälle kokeilemaan vaikkapa istuinten mukavuutta. Malli on 10 metrinen ja siinä on vaunun kaksi ensimmäistä osaa.

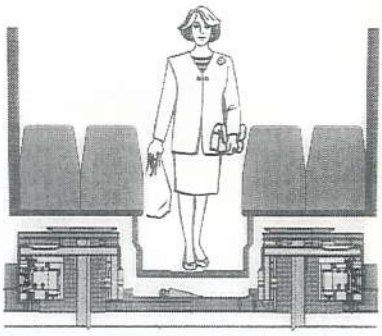
HKL:n 17.7.1996 tilaamat 20 uutta matalalattiaista raitiovaunua HKL 201–220 tulevat matkustajaliikenteeseen vuosina 1999 ja 2000.

Muotoillultaan ja väritykseltään tuleva vaunu on melko yksityiskohtaisesti mallin mukainen, vihreä ja keltainen säilyvät vaunujen väreinä. Matalalattiaisessa ikkunat ovat suuret ja ne on sävytetty vihertäviksi, vaikka sävytys mallista vielä puuttuukin. Mallivaunun lattiataso pysäkkikorokkeeseen nähden vastaa todellista tilannetta.

Sisustus on vielä osittain suunnitteluvaiheessa, varsinkin ohjaamossa. Mallin etuosassa näkee, miten istuimet sijoitetaan vaunun telien kohdalla pyöräkoteloiden päälle kaikissa matalalattiavaunuissa. Vastakkaisten istuinten välissä on pieni pöytä. Sama istuinjärjestely on kolmannessa ja viimeisessä vaunuosassa. Toinen vaunuosa on tarkoitettu pääosin lastenvaunuille, pyörätuoleille ja seisomapaikoiksi. Siihen tulee läppäistuimia, joiden suunnittelu on vielä kesken. Neljänteen osaan, jota mallissa ei ole mukana, tulee rinnakkaiset kaksoisistuimet nor-

Telirakenne ilman läpimenevää akselia, moottorit ovat jokaisen pyörän yhteydessä.





maaliin tapaan. Matkustajia uuteen ratikkaan mahtuu 135, joista 55 istumaan.

Ilmastointilaitteet jäähdyttävät tarvittaessa sisätilan 2-3 astetta ulkoilmaa viileämmäksi. Suljetussa ohjaamossa on täydellisempi ilmastointi. Vaunuun tullessaan kuljettaja säätää muistikorttinsa avulla automaattisesti istuimen, peilin, kojetaulun ja muut ohjaamon hallintalaitteet henkilökohtaisten mittojensa mukaan.

Suomalainen Creadesign Oy on Hannu Kähösen johdolla muotoillut uuden vaunun Helsingin kaupunkikuvaan sopivaksi ABB Daimler–Benz Transportationin eli ADtranzin saksalaisesta Variotram-raitiovaunusta. Vaunut toimittaa konsortio ABB Daimler–Benz Transportation (Finland) Oy Helsingistä, ABB Daimler – Benz Transportation (Deutschland) GmbH Hennigsdorfista ja Rautaruukki Oy Engineering Division Transtech Vuolijoelta. Saksan ADtranz on suunnitellut vaunukonseptin ja toimittaa pääosan vaunun osista ja laitteista. Vaunut kokoonpannaan Transtechin Otanmäen tehtaalla, joka sijaitsee Vuolijoen kunnassa Kainuussa. Tähän asti raitiovaunuja on valmistettu Suomessa Helsingissä, Turussa, Tampereella ja Karjaalla. Ensimmäinen vaunu tulee koeliikenteeseen syksyllä 1998.

Kaupunginvaltuusto myönsi vuonna 1994 uusien raitiovaunujen hankintaan 200.000.000 markkaa. Joukkoliikennelautakunta päätti hankinnasta maaliskuussa 1996 ja sopimus kahdenkymmenen matalalattiaisen nivelraitiovaunun toimittamisesta allekirjoitettiin heinäkuussa 1996 ABB Daimler-Benz Transportation (Finland) Oy:n kanssa.

Vaunu on muotoiltu Helsingin olosuhteisiin ja kaupunkikuvaan sopivaksi Variotram-konseptin pohjalta, jonka ADtranz oli kehittänyt jo ennen tarjouskilpailua. Rungon perusmitoitus ja modulirakenne olivat siis jo olemassa ennen työn aloitusta.

Työhön ovat Creadesign Oy:ssä osallistuneet teollinen muotoilija Hannu Kähönen ja suunnittelijoina Vesa Jääskö ja Jukka Mikkonen sekä Max Helander ja Mika Priha kokeilumallien rakentajina.

Projekti on ollut tiivistä yhteistyötä, jossa jokaisella osapuolella on omat vaatimuksensa. Muotoilussa on pyritty sitomaan yhteen ne HKL:n käyttöön ja ylläpitoon liittyvät vaatimukset niihin tuotannon ja tekniikan rajoituksiin, jotka valmistajan puolelta on esitetty. Lisäksi erilaiset turvallisuuteen, lainsäädäntöön ja vandalismiin liittyvät rajoitukset ovat vaikuttaneet ratkaisuihin. Kuitenkin projektin kuluessa moni sen alkuvaiheessa ehdottomana pidetty, rajoittava tekninen ratkaisu on voitu kääntää palvelemaan paremmin käyttömukavuutta ja miellyttävämpää ulkoasua. Osa näistä ratkaisuista on täysikokoisessa mallissa jo viimeistelyvaiheessa, osaan joudutaan vielä tekemään parannuksia.

Aikataulu on ollut tiukka. Muotoilusopimus tehtiin vuosi sitten ja esim. ulkomuodon osalta työ oli pääosiltaan lukittu jo tämän vuoden helmikuussa. Pienoismallin esittelyn jälkeen ulkoista muotoa on hiottu tuotantoa varten. Jokainen muotoilukohde on toteutettu niin että kaikki osapuolet ovat voineet todeta ennakolta niiden toimivuuden ja toteutuskelpoisuuden. Tämä on vaatinut erityisen paljon työtä ja yhteydenpitoa HKL:n, ADtranzin sekä Creadesignin ja eri laitetoimittajien välillä.

Nyt esillä olevan täysikokoisen mallin funktio on esittää suunnittelun tämänhetkinen vaihe luonnollisessa koossa. Kaikilta osiltaan malli ei vastaa lopullista tuotetta. Muodot ja mitoitus ovat lähes kohdallaan. Värit ja materiaalit vaati-

vat eniten korjaamista ja viimeistelyä.

Muotoilun pääkohteina ovat olleet ulkoasun sovittaminen kaupunkikuvaan, sisustus mukaanlukien valaistuksen ja istuimen suunnittelun sekä ohjaamon ergonomian ja rahastusratkaisujen kehittäminen.

Raitiovaunu ei ole luotijuna vaan keskimäärin 20 km/h etenevä kulkuneuvo. Ajatus liikkuvasta pysäkistä, jolla matkustaja pääsee yhdellä askeleella paikasta toiseen on ollut eräs lähtökohta. Variotramin laatikkomainen perusmalli on nähtävissä seuraavalla sivulla olevasta **Chemnitz**iin (entinen Karl–Marx–Stadt) toimitetusta vaunusta.

Muodonannon lähtökohtana on korostunut käytännöllisyys. Variotram Helsinki –versiossa ei ole ollut varaa tehdä yhtään muotoiluratkaisua vain estetiikan itsensä vuoksi, vaan lopputulos on vahvasti sidoksissa matkustajan käyttömukavuuteen, kuljettajan työolosuhteisiin, Helsingin vaativaan ilmastoon, laitteen huoltoon ja ylläpitoon, valmistettavuuteen ja luonnollisesti kustannuksiin. Muotoilija olisi halunnut tarttua moneen Variotram-konseptin perusratkaisuun, mutta se olisi tullut helsinkiläisille veronmaksajille liian kalliiksi. Jos Helsingin uudessa raitiovaunussa haluaa nähdä jonkin tyylin, toivon että se on käytännöllisyyden taidetta.

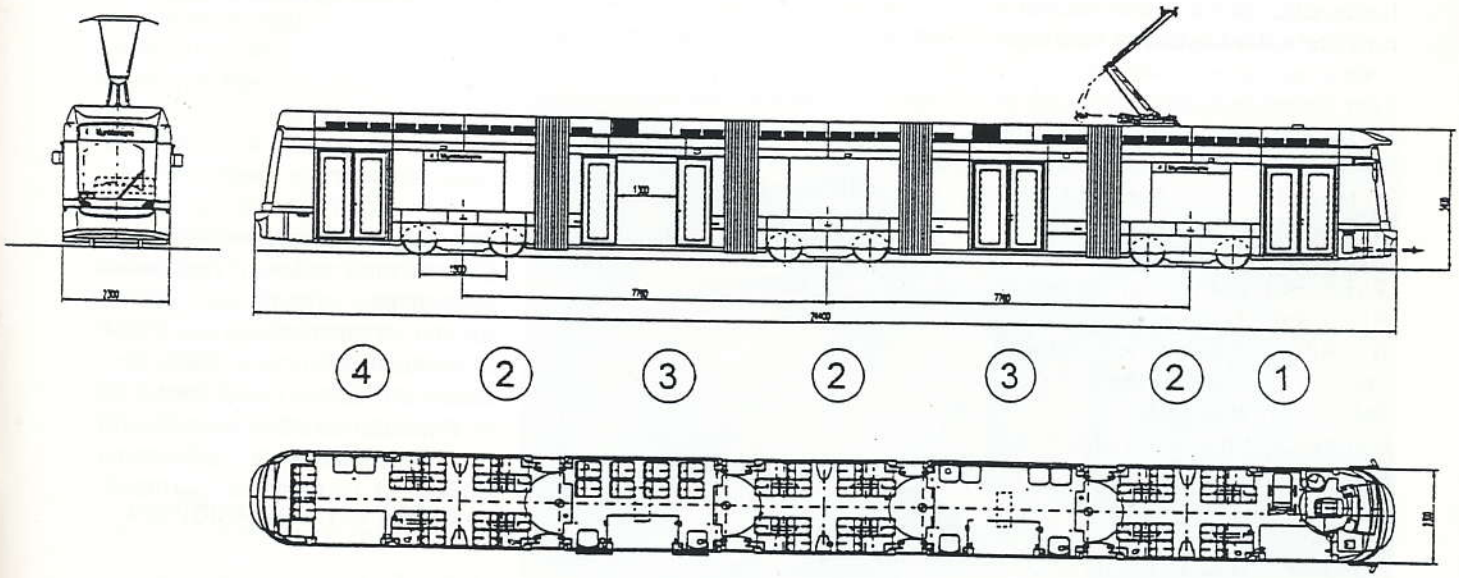
Kaupunkikuvallisesti raitiovaunu on tehty valoisaksi, muuhun raideliikennekalustoon yhteensopivaksi ja toivottavasti helsinkiläisyyttä henkiväksi persoonallisten käytännön ratkaisujen kautta.

Ulkokatto on suojattu yhtenäisellä katteella, joka päättyy etuosassa olevaan lippaan. Tällä ratkaisulla on haluttu suojata katolle sijoitettu tekniikka lumelta ja vedeltä ja samalla luoda yhtenäinen ja siisti ulkokuori myös vaunua ylhäältä katsottaessa. Lippa suojaa kuljettajaa suoralta auringon säteilyltä, parantaa linjakyltin näkyvyyttä ja estää loskan ja veden valumisen tuulilasille jarrutusvaiheessa pysäkille tultaessa. Samalla se kytkee vaunun Helsingin edellisten sukupolvien ratikoihin, joissa myös oli lippa. Korkean katon yläosa on maalattu harmaalla metallivärillä, joka heijastaa valoa keventävästi ja häivyttää myös ajojohtimista virroittimen kautta tulevan valuvan tumman veden likaavan vaikutuksen. Sadevesi on ohjattu katto-osien välissä oleviin vedenjohtimiin niin, ettei se valu pysäkillä matkustajien päälle.

Raitiovaunu liikkuu ihmisten keskellä, jolloin törmäysvaara on aina olemassa. Keulan muoto on tehty pyöreäksi, ystävälliseksi töytäisyn pehmentämiseksi. Myös 20 senttimetriä sisäänpainuva puskuri on muotoiltu niin, että tartuntavaara vaatteisiin ja muihin kulkuneuvoihin on mahdollisimman pieni. Samasta syystä kaikki seinäpinnat ovat sileitä ilman ulkonevia muotoja.

Ulkoväritys noudattelee Helsingin julkisen liikenteen lautakunnan tekemää päätöstä säilyttää vihreä

Helsingin Variotram on jaettu viiteen moduliin
- neljä eri tyyppiä:
1) Ohjaamo
2) Vetävä teli
3) Matkustamo
4) Perä



ja keltainen vaunun väreinä. Värien keskinäistä vuorovaikutusta tullaan vielä tarkentamaan.

Matalalattiaisen vaunun ohjaamo näkyy nykyisiä raitiovaunuja selvemmin myös pysäkkialueelle. Ohjaamon kojetaulu on muotoiltu kaavaksi, jotta kuljettajalla olisi kaikkiin hallintalaitteisiin mahdollisimman hyvä ulottuvuus, mutta samalla on aikaansaatu selkeä, yhtenäinen kate, joka peittää tekniset laitteet näkyvistä ja helpottaa ohjaamon puhtaanapitoa.

Vaunun sisustusratkaisun tärkeänä elementtinä on kuljettajan väliseinä, jonka ikkunapintaa on kasvatettu avaruuden lisäämiseksi ja paremman näkyvyyden aikaansaamiseksi matkustamosta eteenpäin. Pyöreät muodot helpottavat myös näkövammaisia ja lastenrattaiden kanssa liikkuvia matkustajia. Näkövammaisten istuin on sijoitettu matkustamon ensimmäiseksi ohjaamon jälkeen lähelle kuljettajaa.

Paljon huomiota on kiinnitetty siihen, että matkustajilla on riittävä määrä tukitankoja ja -kahvoja. Pystytankojen lisäksi istuimessa on kahvat, jotka palvelevat sekä seisovia matkustajia että niitä, jotka tarvitsevat tukea istuimelta pystyyn noustaessa. Sama istuin toimii neljässä erilaisessa sijoituskohteessa, minkä lisäksi istuimen pehmusteosia käytetään kääntöistuimissa, jotka on sijoitettu ovien lähelle antamaan tilaa ruuhkatilanteessa. Istuinryhmien väliin on sijoitettu tukitanko ja sen seinäkiinnityksen tukena toimiva bistro-pöytä esimerkiksi käsilaukulle ja kirjalle.

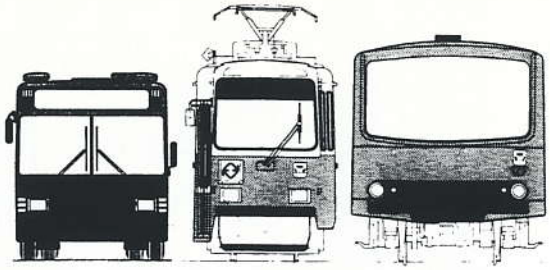
Pohjolan pitkää ja pimeää vuodenaikaa ajatellen valaistukseen on kiinnitetty erityistä huomiota. Vaunuun on kehitetty kokonaan uusi valaisin, jolla pyritään välttämään kolkko yleisvaikutelma. Valo suunnataan toisaalta suoraan alaspäin niin että valonlähteiden häikäisy on estetty ritilöillä ja toisaalta osa valosta heijastetaan epäsuorasti katon kautta matkustamoon pehmeän yleisvalaistuksen luomiseksi.

Variotramissa on sataprosenttinen matalalattia. Pohjoismaihin toimitettavista muista ns. matalalattiaraitiovaunuista Osloon tilatut ja vuosina 1997–98 toimitettavat 30 vaunua ovat vain 35 % matalia, mutta Tukholmaan tilatut ja vuonna 1999 valmistuvat 12 vaunua ovat jo 61 % matalia. Maailmalla on nyt liikenteessä tai tilattu viime kesään mennessä kaikkiaan 536 sataprosenttista matalaa vaunua: Australiassa, Belgiassa, Italiassa, Itävallassa, Japanissa (1 kpl), Ranskassa, Saksassa, Suomessa ja Sveitsissä niitä voi nähdä.

Variotramin pyörien välissä ei ole akseleita, joten vaunun lattia on koko pituudeltaan matalien pysäkkien tasolla. Vaunun huippunopeus on 70 km/h, joten se kulkee sujuvasti muun liikenteen tahdissa. Vaunun jokainen pyörä on vetävä eli pyörästökaava on BoBoBo. Matka sujuu portaattoman vedon ja jarrutuksen ansiosta mukavasti. Lämmitetty lattia lisää viihtyvyyttä talviaikaan ja estää lattian jäätymisen. Käytön diagnostiikka valvoo vaunun kuntoa ja opastaa kuljettajaa. Vaunun pituus on 24.4 m, leveys 2.3 m, korkeus 3.4 m, lattiakorkeus 375 mm, sisääntulokorkeus 325 mm, akseliväli 1.8 m, pyöräkoko uutena 660 mm ja kuluneena 600 mm, tyhjäpaino n. 35 t, istumapaikkoja 55 kpl (joista 10 läppäistuinta), seisomapaikkoja (4 kpl/m^2) 80 kpl, ajomoottoriteho 12x45 kW eli joka pyörällä on oma moottori, ajomoottorityyppi 8WXA 3442M, välityssuhde on suoraveto, pääkäytön vaihtosuuntaaja 13 SG 33, ohjausjärjestelmä MICAS®-S, sähköjarru on verkkoonsyöttävä, apukäytön vaihtosuuntaaja 3x400V, 50 Hz, 28 kVA; 24V, 9.6 kW, akusto 24V, 230 Ah, ilmastointi on ohjaamossa ja jäähdytys ja lattialämmitys matkustamossa, informaatiojärjestelmänä ovat nestekidenäytöt vaunun ulko- ja sisäpuolella ja ohjaamoergonomia on hoidettu kuljettajan automaattisäätöisellä muistikortilla. 20 vaunua toimitetaan vuosina 1998–2000 ja tilaukseen kuuluu myös 20 vaunun optio.

Chemnitzer Verkehrs–AG (CVAG) 601 on ensimmäinen Variotram–konseptilla valmistunut vaunu. Vaunun tyyppimerkintä on 6NGT ja se valmistui vuonna 1993. Vaunussa on todella leveä kori: 2.65 m. Pituuskin on 30.97 m, pyörästö on helsinkiläisestä poikkeava Bo2Bo ja raideleveys "normaali" 1435 mm.

PÄÄTEPYSÄKKI



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

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen **syyskokous** pidetään lauantaina **22. marraskuuta kello 14.00** Helsingin Raitioliikennemuseon kokoustiloissa. Sääntömääräisten asioiden jälkeen katsomme kuvia liikennetapahtumista ja voimme pitää pienimuotoisen huutokaupan. Tarjolla on ainakin Helsinki / Espoo / Vantaa aikatauluvihkoja 1980-luvulta lähtien (SRS:n provisio on 15 %). Kokoustilassa on nykyään diaprojektorin lisäksi myös videotykki. Voit tuoda omia otoksiasi katsottavaksi ajan puitteissa. Museo suljetaan kello 17. Museoon pääset aina ilmaiseksi näyttämällä SRS:n jäsenkorttia lipunmyynnissä. Kokouskäynnillä voit tutustua lisäksi HKL:n uuden Variotram-raitiovaunun oikean kokoiseen Saksassa valmistettuun makettiin.

Arkistonhoitaja Toivo Niskanen on terveydellisistä syistä ilmoittanut olevansa estynyt tulevalla kaudella jatkamaan tehtävässään, joten jos sinulla on mahdollisuuksia ottaa arkistonhoitajuus vastaan, ota rohkeasti jo etukäteen yhteyttä lisätietojen saantia varten häneen tai johonkin muuhun johtokunnan jäseneen. Jos uutta arkistonhoitajaa, joka ottaisi arkistomateriaalin säilytykseensä, ei löydy, ovat hyvät neuvot arvokkaita. Mikä tulee olemaan arkiston tulevaisuus? Johtokunnan jäsen, raitiovaununkuljettaja Tom Heino on muuttanut perheineen vähintäänkin muutamaksi vuodeksi Isoon Britanniaan, eikä hän siitä syystä voi jatkaa tehtävässään.

PIENOISMALLINÄYTTELY

Viikonvaihteessa 29.–30. marraskuuta järjestetään perinteinen Pienoisrautatiekerho ry:n ja Suomen Rautatiemuseon "Joulunäyttely" Helsingin rautatieasemalla henkilöstöravintola Höyrypannun tiloissa. Sisäänkäynti Rautatientorin puolelta, pieni kohtuullinen pääsymaksu peritään. Paikalla on upeita kotimaisia toimivia pienoisrautateitä PRK:n omista ja jäsenten kokoelmista, hienoja käsityönä tehtyjä malleja, dioraamoja yms. SRS:lläkin on paikalla oma näyttelypöytä, jossa esitellään ulkomaisia kaupallisia pienoisraitiovaunuja (ainakin 50 erilaista!) sekä myydään raitiovaunukortteja. Mikäli sinua kiinnostaa osallistua SRS:n pöydän päivystämiseen jonkinkin aikaa (ei tarvitse olla yksin), niin ota yhteyttä puheenjohtajaan. Vaivannäöstä saa vapaan pääsyn näyttelyyn.

LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY -LEHTITILAUS

Monet jo tuntevat tämän maailman parhaimman joka kuukausi ilmestyvän värikkään raitiotieharrastajien lehden. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin lukijoille helppoa. Voit tilata LR&MT:n lähimmässä Postissa tai Postipankissa yksinkertaisesti maksamalla marraskuun aikana, ei missään tapauksessa myöhemmin, 400 Ruotsin kruunua allamainitulle siirtotilille. Suomen markoiksi muutettuna summa on noin 280 mk.

SEK 400 ruotsalaiselle postisiirtotilille nro **44 21 60-8**. Vastaanottajan osoite on Svenska Spårvägssällskapet, D-E. Göransson, Medlemsavgifter LRTA, Kevingeringen 35, Tukholma.

Mikäli olet tilannut lehden aiemmin jonkin kirjakaupan (esim. Akateeminen) kautta saat lehden edullisemmin kotiisi maksamalla sen edellämainitulla ja aivan yhtä helpolla tavalla. Samalla saat lehden julkaisijan Light Rail Transit Associationin jäsenedut ja -tarjoukset hyväksesi. SRS on LRTA:n tukijäsen ja sitä kautta voimme saada nostettua Suomeen rekisteröityjen LRTA:n jäsenten lukumäärän yli nykyisestä 15:stä. Jos siis olet tähän asti tilannut lehden kirjakaupan kautta, maksamisen vaivasi ei ole sen suurempi kuin tähänkään asti, mutta saat tilauksestasi suurempia etuja.

UUDET POSTIKORTIT ILMESTYNEET

Kuten olet jo varmaan takasivun ilmoituksesta huomannut, SRS:n uudet lakkapintaiset ja korkeatasoiset väripostikortit ovat ilmestyneet. Tue Seuran taloutta ja osta tarvitsemasi kortit suoraan meiltä (kortteja on myynnissä myös eräissä muissa myyntipisteissä, mutta niistä ostetuista korteista Seura ei saa täyttä rahaa toimintansa tukemiseen). Osta nyt koko uusien korttien sarja tai vaikkapa vähän enemmänkin käyttövaralle. Postikorttejahan aina tarvitaan kotitaloudessa milloin mihinkin tarpeeseen, eivätkä Seuran kortit ole mitenkään ylihinnoiteltuja kun hintaa, laatua ja aihetta vertaa vastaavantasoisiin lehtikioskeista saatavana oleviin massatuotantokortteihin. Korttien tilaaminen käy kätevästi maksamalla valitun korttimäärän mukainen summa SRS:n tilille ja ilmoittamalla samalla nimi ja osoite. Kortit lähetetään postivapaasti muutaman viikon kuluessa. Kortteja saa myös Helsingin keskustassa käteiskauppana soittamalla asiasta puheenjohtajalle tai sihteerille. Tietysti myymme kortteja myös kokousten yhteydessä, mutta osta sielläkin kortit vain suoraan meiltä.

LINJAT

Ensimmäinen HKL:n kesäaikatauluvihko ilmestyi: kesäliikenne raitioteillä oli 2.6.–31.8., metrossa 20.6.–3.8. ja bussilinjoilla kesä alkoi 2.6. sekä päättyi pääosin jo 11.8 mutta joiltakin osin vasta 31.8. Rv-linjat 4 ja 10 siirtyivät syysliikenteeseen 11.8., linjoilla 2, 3B ja 3T ei ollut erillistä kesäaikataulua.

Linjaa 2V ei liikennöity 2.6.–31.8., linjoja 67X, 85V, 91V ja 99 ei liikennöity 2.6.–10.8., linjoja 64S, 86S ja 96S ei liikennöity 16.6.–10.8. eikä linjaa 71V liikennöity 30.6.–3.8.

Suomen Linja-autohistoriallinen Seura
on kustantanut kirjan

MARKALLA MÖYSÄÄN

Seitsemän vuosikymmentä Lahden seudun paikallista linja-autoliikennettä

Kirja kertoo tyhjentävästi koko Lahden paikallisliikenteen kehityksen 20-luvulta viime päiviin asti.

Runsas kuvitus, reittikartat, värikuvin Lahden katurien väritykset. A4-kokoinen ja 160 sivuinen nidottu teos kuuluu jokaisen linja-autoliikenteestä kiinnostuneen kirjastoon.

Kirjan hinta
70 mk + postikulu

Tilaukset: SLHS, PL 128, 15111 LAHTI

Juhannusaattoyönä oli pidennetty liikenne linjalla 24 (klo 1.30 saakka) ja linjaa 80X Rautatientori-Mustikkamaa ajettiin klo 16.15-2.20.

Aikatauluvihossa mainitaan ensimmäisen kerran linjayhteydestä Roihupellon ja IK (M):n välillä (linjatunnuksella 80?). Ilmeisesti tällaista liikennettä on ollut jo pitempäänkin, tietääkö joku lukijoista.

HKL:n busseja tunnuksella "Hästholmen" on taasen tänä kesänä nähty Itäkeskuksen ympäristössä. Niitä näkee aina pareittain. Tietääkö joku lukijoista näistä jotain.

Linjat 7A ja 7B ajavat vastaisuudessakin Aleksin - Snellmaninkadun - Liisankadun reittiä. Väliaikaiseksi tarkoitettu muutos osoittautuikin erittäin onnistuneeksi. Nyt Kruununhaassa kulkevat raitiovaunut myös pyhäpäivinä. Linjamuutoksen aiheuttanut raideyhteyden katkaisu Sokoksen kulmalla on ohi. Jalankulkutunneli Sokoksen ja Forumin välillä on otettu käyttöön lokakuussa ja raideyhteydet on palautettu entiselleen.

Espoon Yöbussit / Yökiitäjä Oy:n uusi yöbussilinja nro 5 aloitti liikenteen Helsingin linja-autoasemalta Kauniaisiin ja Nihtisiltaan 9.8. Helsingin lähtölaituri on 55. Linjaa liikennöidään lauantai- ja sunnuntaiöisin klo 3 ja 4. Tällä kuten muillakaan Yökiitäjän linjoilla ei käytetä seututariffia.

Paciuksenkadulla Pikku-Huopalahdessa otettiin 11.8. käyttöön jo kauan aikaa sitten valmiina ollut uusi raitiovaunupysäkki "Paciuksenkaari". Pysäkkiä käyttää linja 4. Bussilinjat saivat myös samanlaisen pysäkin vastaavaan paikkaan.

Linjojen 74 ja 74N reitti lyheni 11.8. Puistolassa. Uusi päätepysäkki on Puistolantien ja Puistolanraitin risteyksessä. Osuus -Puistolanraitti-Suuntimontie ja päätepysäkki Puistolantori jäivät pois näiltä linjoilta.

Linjan 77A reitti muuttui 11.8. suunnassa Malmilta Jakomäkeen. Uusi reitti: –Vilppulantie – Hietakummuntie – Pikkalankatu – Malminkaari– Soidintie – Vilppulantie –. Samana päivänä muuttui myös linjan 80N reitti Merihaassa idän suuntaan ajettaessa. Uusi reitti: – Hakaniemenranta – Haapaniemenkatu – Sörnäisten rantatie –.

Linjan 78 koululaislähtöjä Mellunmäki (M) – Vuosaari sekä linjaa 92T alettiin liikennöidä 12.8.

Taiteiden yönä 28.-29.8. ajettiin lisälähtöjä linjoilla 01N, 02N, 05N ja 06N. Raitiolinjaa 6X Erottaja – Rt – Ht – Karhupuisto – Brh – Pvk – Vallila – Hämeentie – Ht – Rt – Erottaja ajettiin klo 1.05-4.35 10 min välein. Raitiolinjaa 10X Erottaja – Kuusitie ajettiin 23.30-4.30 myös 10 min välein. Linjalla 8 liikennöi klo 17.30-21.10 välillä vaunu 20 ns. kulttuuriratikkana otsikolla "Värien vaunu".

Linjaa 63N Paasikivenaukio-Maunula ajettiin viimeisen kerran 31.8. Linjan 63 liikennöintiaikaa pidennettiin 1.9. lähtien.

Lakiasiaintoimisto
Kämäräinen
&
Korvenkontio
Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

puhelin (09) 440 414

telekopio (09) 440 447

VTS–vaunu 339 liikkui viime toukokuussa Maanpuolustus 97 –tapahtumaa mainostaen (ks. Raitio 1997:2, sivu 16). Kuvassa vaunu on Ruusulankadulla lähdössä mainoskierrokselle. Kuva Jorma Rauhala 21.5.1997.

Rv-linjat 1, 1A, 2V, 6, 7A, 7B ja 8 siirtyivät 1.9. syysliikenteeseen, samoin loput bussilinjat. Suomenlinnan lautta kulkee muuten kesäaikataulun mukaan 30.11. saakka.

HKL:n Herttoniemen palvelulinja aloitti liikennöimisen 1.9. Sitä liikennöidään ma-pe klo 9-15. Linjan bussit ja pysäkit on merkitty aurinkotunnuksella. Haagan, Kontulan ja Lauttasaaren palvelulinjat aloittivat liikenteen 1.10.

Kesäkuun lopulla linjan 7B entinen kiskotus Rautatieläisenkadulta oli poistettu. Syys-lokakuun vaihteessa Itä-Pasilassa linjan 7A käyttämän raiteen kaarresädettä Ratapihantien ja Rautatieläisenkadun kulmauksessa on suurennettu.

Mechelininkadulla Hietaniemenkadun ja Marian sairaalan välillä tehtyjen raidetöiden takia linja 8 ajoi 27.-29.6. vain Vallilan ja Oopperan välillä, loppuosuudella liikennöi bussilinja 8X.

Oopperan (Mannerheimintie) pysäkin vaiheilla on tehty ratatöitä 5.-7.10. siten, että linjat 3B, 3T ja 4 ovat keskiyön jälkeen kulkeneet Ruusulan-, Runebergin- ja Arkadiankatujen kautta. Bussilinja 4X on liikennöinyt Oopperan ja Postitalon välillä.

Muuallakin, kuten Viipurinkadulla lokakuussa, on ratatöiden takia raitiovaunulinjoja ollut poikkeusreiteillä. (Kolmoslinja kiersi Pasilan kautta.) Näistä on ollut saatavilla ennakkotietoja varsin heikosti. Ilmeisesti Vartin ilmestymisen vuoksi Helsingin Sanomat ei enää juurikaan kerro liikenteessä tapahtuvista poikkeusjärjestelyistä. Tosin ei niistä kerro Varttikaan.

Hietalahdessa on kesän aikana muutettu linjan 6 käyttämää raidetta.

Pintavaihteita ja niillä toteutettua tilapäistä yksiraiteista liikennöintiä on käytetty jälleen menestyksellä pitkin kesää eri puolilla kaupunkia olleiden ratatyömaiden kohdilla. Eräs iso työmaa oli heinäkuun lopulla alkanut raiteiden korjaus Sturensillalla.

Raitiovaunupysäkkejä on jälleen tänä kesänä korotettu matalalattiavaunuja odoteltaessa. Muunmuassa Eläintarhan, Esterinportin, Maistraatintorin (linjalla 7A siirretty sitäpaitsi 40 metriä etelämmäksi), Kyllikinportin, Palkkatilanportin, Caloniuksenkadun, Oopperan, Perhonkadun ja Marian sairaalan sekä Hallituskadun (suunta II) pysäkit on korotettu tulevien vaunujen lattian tasalle.

Linjan 6 Toukolassa olevan Arabian päätepysäkin katuosoite on ainakin vuoden alusta ollut Arabianaukio.

Ylioppilastalon vaihde suunnassa II: kääntölaatikko on siirretty toukokuussa neljä metriä aiempaa taaemmaksi; vaihteessa kokeillaan saksalaista linjatunnistukseen perustuvaa automaattista kääntötekniikkaa, liikennevaloopastimissa on uutuutena "<" ja ">" merkit.

Linjausmuutos Postitalon edustalla: 2.6. valmis Mannerheimintien ja Arkadiankadun risteyksen suunta II (Mannerheimintietä tulevat vaunut tulevat nyt sähkötolpan länsipuolelta). 18.6. valmis myös suunta I, entisen suunta II

kohdalla; siis kiskotus siirtyi muutaman metrin lännemmäksi. Suunnan I vaihde 18.6. lukien Hanning & Kahl.

METRO

Viime vuoden kesänä ajettiin lauantaisin kuusivaunuisilla junilla, ja nyt tämän vuoden kesänä sama toteutettiin ennakoidusti.

Metron 15–vuotistaivalta mainostettiin kesällä kaikkien metrovaunujen ikkunoissa olleella tarralla, jossa oli ihme kyllä metrojunasymbolin sijasta linja-autosymboli! Vuosijuhlat pidettiin 4.8. RT:n ja IK:n asemilla karkki-ilmapallo-harmonikkalinjalla.

KALUSTO

Metrolle on tilattu 12 vaunuparia uusia metrojunia. Suurimpia eroja nykyisiin vaunuihin ovat vaunuparista toiseen tuleva läpikulku sekä jokaiseen vaunuun tuleva oma tila polkupyörille ja lastenvaunuille. Vaunut tulevat käyttöön kesäkuun 2000 ja joulukuun 2001 välillä. Valmistajana on perinteinen itäsaksalainen vaunutehdas DWA – Deutsche Waggonbau AG. Internet–yhteys on http://www.dwa.de. Sähkölaitetoimittaja on Holec. Maahantuojana toimii Metimport Oy Ltd. Vaunut tulevat olemaan luonnollisesti yhteensopivia nykyisiin Valmet–vaunuihin.

Kaudella 2.6. – 10.8. arkipäivisin näkyi vuoden 1959 raitiovaunuja liikenteessä, pääasiassa linjalla 2. Joinakin päivinä kakkosen kaikissa vuoroissa (11 – 15) oli tällainen vaunu, mutta saattoipa jonain päivänä kaikki olla niveliäkin.

Kaudella 11.8. – 31.8. neliakselisten vaunujen käyttö luonnollisesti lisääntyi, sillä niin lisääntyi raitioliikennekin. Etenkin linjalle 1 alkoi ilmestyä tätä mainiota perinteikästä kalustoa. Tässä vaiheessa linja 2 hoidettiin kokonaisuudessaan "laihialaisilla". Linjalla 1 oli hyvin monena arkipäivänä 2 – 4 tällaista vaunua.

Syyskuun ensimmäisellä viikolla ratikkaliikenne näytti menevän kaluston osalta harvinaisen mielenkiintoiseksi. Linjat 2, 2V ja 8 hoidettiin kokonaisuudessaan "laihialaisilla". Noin puolet linjojen 1/1A kalustosta oli myös vaunuja 1 – 30. Toisin sanoen kaikki 22 ajokuntoista neliakselista kuljettajarahastusvaunua vm. 1959 olivat ajossa!! Tiistaina 2.9. tämä laihialais-kalusto näytti sijoittuneen seuraavasti: 1/8, 2/8, 3/8, 4/8, 8/8, 9/8, 10/2, 11/2, 12/1(A), 13/2, 14/1(A), 16/2, 17/risa, 18/2V, 20/1(A), 21/8, 22/8, 23/2V, 25/1(A), 26/1(A), 27/2, 28/8 ja 30/8. Perjantaina 5.9. linjan 2 vuoroon 15 ei ilmeisesti "riittänyt" 4-akselista vaunua, niinpä siinä oli NrII 89. Havainto aamupäivältä. Lauantaina 6.9. linjan 1 vuoroissa 4 – 6 oli RM3-vaunuja seuraavasti: 4/28, 5/26 ja 6/20. Eivätpä tällaiset vaunut ole kulkeneet moniin vuosiin lauantailiikenteessä erikoistapauksia (Käpylän kyläjuhlat, vaunun hajoamiset yms.) lukuunottamatta. Maanantaina 8.9. Hulabaloo jatkui, 22 eri vaunua sarjasta 1 – 30 havaittiin ajossa linjoilla 1, 1A, 2, 2V ja 8. Jos ajatellaan, että vaunu 17 todellakin odottaa poistoa, näiden jäljellä olevien laihialaisten käyttöaste oli vaatimattomasti 100%! No, vaunuthan ovat vasta 38–vuotiaita. Tiistaina 9.9. linjan 1 vakiovuoroissa 3 - 6 oli vaunut 30, 14, 12 ja 28.

Linja-autojen "uittaminen" Suomeen ei ole enää harvinaista. Etenkin pääkaupunkiseudulla toimivat ulkomaalaisyhtiöt ovat kunnostautuneet tässä asiassa. Espoon Auton 239 Volvo B10R / Säffle.
Kuva: Juhana Nordlund 14.3.1997.

Vuorossa 3 oli ensin vaunu 26, mutta se jouduttiin vaihtamaan pois. Myöhemmin 26 laitettiin linjan 8 vuoroon 84 vaunun 21 tilalle. Linjat 2, 2V ja 8 hoidettiin kokonaan neliakselisella kalustolla.

Uusittu NrII 81 valmistui toukokuussa. Vaunun ohjauspanelissa on merkintä NrII+, joten ryhdymme käyttämään tätä merkintää myös aiemmin muutetuista vaunuista. Vielä vaunusta 81: Mitron-kilpilaitteet, ohjaamon muutostyö, telit korjattu ja huollettu, runko oikaistu, maalattu ja varustettu äärivaloin. Normaalit NrII penkit.

Vaunut NrI+ 37 ja 59 valmistuivat kesällä. NrII+ 111 valmistui heinäkuussa liikenteeseen. NrI 31 odotti KH:ssa heinäkuun lopulla menoa täyskorjaukseen, NrI+ 40 oli silloin jo lähes valmis.

Joihinkin saneeramattomiin NrI-vaunuihin on alkanut keskikesästä alkaen ilmestyä NrI+ -tyyppiset sisävalokalusteet.

Lahdessa oleva entinen HKL:n raitiovaunu nro 19 on yhä tallella jäsenemme taidemaalari Timo Jakolan pihalla. Ensi kesäksi vaunulle suunnitellaan jotain ennenkuulumatonta.

Raitioliikennemuseosta siirrettiin 3.10. vaunu 169 hinaamalla ja lumiaura miesvoimin työntämällä Töölön vaunuhallin puolelle. Muutaman päivän kuluttua museoon tuotiin Saksasta HKL 200 eli Variotramin maketti. Se on nähtävänä museossa vuoden loppuun. Ensiesittely kutsuvieraille tapahtui 7.10. ADtranzin Signaalipäivien yhteydessä.

Yleisön pyynnöstä huolimatta on kehotettu täsmentämään vaunuista 1-30 tehtyyn "väitöskirjaan" (joka julkaistiin taannoisissa Raition numeroissa) seuraavat huomiota vaille jääneet kohdat: Vaunuissa 8 ja 11 ohjaamon sisäpeili on (edelleen) niin korkealla, että sen säätö muuttuu rullakilpikotelon kantta avattaessa. Muissa vaunuissa peili on laskettu alemmaksi. Vaunussa 25 mainittu peili pienentää näkymää, kun taas vaunuissa 19 ja 28 näkymä suurenee. Rahastajan valo matkustamon sisäkatossa on jäljellä vaunuissa 2, 3, 4, 8, 10 ja 11. Ovien sisäkahvoja on siis vaunuissa 1-15 myös reunoistaan pyöristettyjä, metallisia, ei-muovitettuja seuraavasti: (vaunun numero - oven numero edestä lukien) 1-3, 4-2,3, 8-2,4, 11-1,2,3, 14-1,2,3,4,5 ja vaunussa 175 on täysin muista erilaiset, messinkiset. Ohjaamon sisäkattoa kiertää kaksi rimoitusta; alempi on maalaamatonta urametallia paitsi vaunussa 10 (vaaleaksi maalattua puuta). Ylempi on puuta, vaunuissa 3, 4, 8, 9, 11, 12 ja 14 puunvärinen, muissa vaalea. Vaunuissa 10 ja 14 rullakilpikotelon alla kiertävä ylempi rima on poistettu, vaunussa 175 se on messinkiä. Vaunuissa 16-30 rimoja on vain yksi: sivuilla vaaleaksi maalattua metallia ja edessä puuta (puunväristä), paitsi vaunussa 17 edessä urametallia ja vaunussa 16 on koko rimoitus puunväristä. Sisävaloista ovien puoleiset viisi ensimmäistä edestä lukien on yleensä suojattu etupuolisella kuvulla, jottei niiden valo heijastuisi tuulilasista pimeällä. Nämä kuvut kuitenkin putoilevat ajoittain, joten 3.7. tehdyn tarkastuksen mukaan vain vaunuissa 2, 3, 9, 10, 11, 14 ja 20 sekä 30 kaikkien viiden Airamin suojana on kuvut, muissa vaunuissa vaihtelevasti 1-4 kpl. Yhden kappaleen vaunuja lienevät ainoastaan vau-

Turun kaupungin liikennelaitoksen TuKL 102 kuuluu alkuvuonna tulleeseen uuteen autosarjaan 101–104, Scania L113CLL / Carrus K204 City L. Kuva: Marko Kinnari (S).

nut 16 (2. lamppu kuvullinen) ja 21 (3. lamppu), ja muita emme tässä erittele.

Jos pitäisi lyhyesti eritellä NrI+ ja NrII+ eroavaisuuksiltaan, niin tässä pääkohdat: Sivupeili on korkeaa, kapeaa mallia, jota voidaan ohjaamosta käsin säätää vain sivusuunnassa, vaunuissa 42, 45, 51, 54, 56, 58 ja 60. Matalampaa ja leveämpää mallia, jota voi ohjaamon joystickillä säätää myös pystysuunnassa, on vaunuissa 32, 33, 37, 44, 46, 52, 55, 57, 59, 61, 65 - 67, 69, 76, 78, 81, 106, 108 ja 110. Näistä kuitenkin vaunuissa 46 ja 65 ei ohjaamon panelissa ole vaadittavaa joystickiä, vaan kaksi painiketta tunnuksin kuten ensin mainitussakin, joten peilin säätö korkeus- eli pystysuunnassa tapahtuu ulkona käsipelillä. Vaunuissa 32, 52 ja 61 matkustamon valaistuksen kytkimet ovat keskenään eri järjestyksessä kuin muissa NrI+ –vaunuissa. NrI+ –vaunujen A-osan sivukilpikotelon kansi on kolmioavaimella lukittava kaikissa muissa paitsi vaunussa 45. B-osan kotelonkannet ovat sellaisia kaikissa vaunuissa. Kuljettajan hupiradio on mallia Blaupunkt AR 1231 vaunuissa 32, 33, 59, 67, 76, 78, 81, 106, 108 ja 110, muissa on Blaupunkt Nürnberg SQM 29. NrI+ –vaunuissa kuljettajan vaatenaula on yleensä siirretty sähkökaapin oikealle sivulle suojapleksin viereen, mutta vaunuissa 33 ja 45 se on vanhalla paikallaan heti kuljettajan pään yläpuolella. Keltahelmat on vain vaunussa 45. Äärivalot sivuilla on vaunuissa 32, 37, 59, 61, 66, 67, 76, 78, 81, 106, 108 ja 110. Vaunun 32 B-osassa on videovalvonta. Vaunujen 32 ja 44 kuljettajan mikrofonin suuosa on pehmustettu. Vaunun 45 sisävalaistus on sinertävä. Vaunun 61 A-osan hiekoituslaite on kokeiluluonteinen sirotin. Vaunun 67 B-osasta 3. ovien etupuolella olleet penkit on poistettu. Vaunussa 106 on kulmikaspolvinen göteborgilaisvirroitin sekä sähkömoottoritoiminen virroittimen nosto-laskulaite. Vaunun 108 virroitin on yhdistelmä Schunkia ja Siemensiä. Askon vihreät istuimet löytyvät vaunuista 51, 76 ja 108. Toukokuun lopulla joukkoliikennelautakunta oikeutti HKL:n tilaamaan Askolta tällaiset istuimet 82 nivelvaunuun ja asennuksen 70 vaunuun. Vaunuissa 45, 46, 56, 58 ja 65 sekä tavallisissa NrI–vaunuissa 36 ja 39 eli yhteensä seitsemässä vaunussa on rypsiöljyä käyttävät laipanvoitelulaitteet. Vaunussa 110 tämä hoituu grafiittipuikoilla. Pesuajokytkin ohjaamon sähkökaapin ylänurkassa (joka rajoittaa ajovirran 50 ampeeriin, jolloin pesuharjojen kautta voi ajaa niitä vaurioittamatta) on joissakin vaunuissa kummassakin sarjassa niin uusituissa kuin uusimattomissakin, joissain ei.

NrI+ –vaunut (heinäkuun alussa, suluissa valmistekilven tiedot): 32 (11-96), 33 (3-96), 37 (7-97), 42 (3-95), 44 (2-96), 45 (11-93), 46 (06-94), 51 (5-95), 52 (6-95), 54 (04-94), 55 (11-95), 56 (9-94), 57 (9-95), 58 (10-94), 59 (6-97), 60 (1-95), 61 (5-96), 65 (12-94), 66 (8-96), 67 (1-97) ja 69 (1-96).

NrII+ –vaunut (suluissa käyttöönottoaika): 76 (1/97), 78 (6/96), 81 (5/97), 106 (9/96), 108 (10/96) ja 110 (4/97).

Nivelvaunujen vasen sivupeili on pientä, kapeaa, vanhaa mallia edelleen vaunuissa 34 - 36, 39, 47, 49, 50, 53, 62, 63, 68 ja 70. Pysähtyy-taulut ovat punatekstisiä laattoja enää vain vaunussa 63 ja punatekstisiä rasioita vaunussa 43. Ovipuolen ikkunoista avattavia ovat A-vaunun 2. ja 3. sekä B-vaunun 1. ja 2. akkunat vaunuissa 31, 34 - 36, 39, 41, 45. 49, 50, 53, 64, 68, 72, 73, 83, 104, 109 ja 112. Vaunussa 62 vain A-vaunun ikkunat, vaunussa 63 B-vaunun 1. ei ole, vaunussa 77 A-vaunun 1. ei ole.

Valmistajanlaatat ovipuolen nivelkohdassa ovat jäljellä enää vaunuissa 73, 104, 109 ja 112.

Vaunussa 74 on myös sähköllä sivusuunnassa säädettävä peili kuten monissa NrI+ -vaunuissa.

Toukokuun lopussa HKL 8608 siirrettiin Koskelasta Ruhaan ja 9021 siirtyi vastaavasti päinvastoin.

Elokuun alkupuolella siirrettiin HKL 9021 Koskelasta takaisin Ruhaan ja tilalle tuli 9038. 9021:ssä on ikkunaverhot. HKL 8709 ja 8710 siirrettiin Koskelasta Varhaan. Syys-lokakuun vaihteessa HKL 9508 siirtyi Ruhasta Koskelaan.

HKL Bussiliikenne saa käyttöönsä ensi keväänä kaksi Scania / DAB –palvelubussia. Autot on tarkoitus sijoittaa uusille palvelulinjoille. Autot vuokrattaneen Scan–Autolta.

HKL:n tilaamien uusien Volvobussien toimitukset venyvät. Kuusi Volvo B10L / Carrus City U -autoa saadaan tammikuussa 1998, 11 kpl teli-Volvoa maaliskuussa ja 11 kpl kaasukäyttöisiä B10L:ä vasta toukokuussa. Yleensä Volvo on pystynyt toimittamaan autot nopeasti. Nyt toimitus kestää pisimmillään yli vuoden.

Viipurin paikallisliikenteessä on edelleen ajossa entinen STA 320. Auto on edelleen Helsinki–Maaseutu–Liikenne Oy:n väreissä.

Metsälän Linja Oy:n autot 12 (ZGU-122) ja 13 (ZGU-123) ovat tyyppiä Scania L113CLL/Ikarus E94. Auto 12 on kokomainosbussi ja se mainostaa "Kevyttä Linjaa". Auto 13 oli aluksi kokonaan sininen ilman mainoksia. Syyskuussa siinä havaittiin ulkomaan suuntanumeroa 999 mainostava teippaus.

Oy Liikenne Ab:n bussit, joiden järjestysnumero oli yli 200, on numeroitu uudelleen siten, että etummainen kakkonen on poistettu. Tämän seurauksena joillekin numeroille uhkasi tulla kaksi autoa. Tällaisissa tapauksissa vanhalla numerolla ollut auto sai uuden numeron. Niinpä autosta 28 tuli 23, autosta 36 tuli 34 ja 48:sta 50.

Linjebussin Hakunilan varikon autojen numeroita on myös muutettu: 1:stä 321, 11:stä 331, 56:sta

356, 59:stä 359, 211:stä 311 ja 212:sta 312.

Linjebuss Vantaalla on ajossa neljä Ruotsista käytettynä siirrettyä takamoottori-Volvo/Säffleä. Autot 61 (MGZ-617) ja 62 (MGZ-619) ovat entiset LB 203 ja 204, ja ne ovat liikkuneet aikaisemmin Lundissa. Ne ovat edelleen Ruotsin Linjebussin väreissä. Autot on otettu käyttöön vuoden 1992 alussa, alusta onkin vielä tyyppiä B10R-59. Sitävastoin autot 63 (MGZ-620) ja 64 (MGZ-621) ovat tyyppiä B10B-60 ja kori on mallia System 2000. Niillä oli LB:n numerot 2510 ja 2511 ja ne kulkivat Göteborgin lähellä Mölndalissa. Värit ovat GS:n. Nämä kaksi uudempaa ovat valmistuneet vuoden 1992 lopulla, mutta otettu liikenteeseen vuoden 1993 alussa. Autot voi nähdä liikenteessä Vantaan sisäisillä linjoilla 43 ja 44, esimerkiksi Myyrmäessä.

Tammelundin Liikenne Oy on tilannut kaksi uutta maakaasu-MB:ä. Ne sekä kaksi vanhempaa maakaasu-Mersua sijoitettiin lokakuussa linjalle 23, samalla HKL sai neljä vuoroa linjalle 52.

Tampereen Kaupungin Liikennelaitos sai kesällä ajoon autot 629 - 634, Scania L113 CLL /Lahti 402. Niitä oli mahdollista nähdä ainakin linjoilla 11, 13 ja 21. Autoja 546 - 551 (Volvo B10M-60 /Ajokki 5300) ei ole enää Tampereella.

Porin Linjat Oy 19 on Scania L113CLL/Carrus K204 City L ovilla 1-2-0. Auto saatiin ajoon (linjalle 3) kesäkuussa.

Tampereen seudulla on tehty "joukkoliikennelehti Linjausta" viime vuodesta lähtien. Uusimman numeron 4/1997 (A5, 48 sivua) Lyhkäset-palstalta kopsaamme seuraavan jutun, jonka lyhennämme tähän sopivaksi: Syyskuun lopussa TAKLilla oli käytössä seuraavat autot: teliautot 200-222, nivelautot 314-361 sekä matalalattiaiset 400-404, tavalliset 100, 102-108, 556-576, 585-(603 alk. matalattiaisia) 634. Vuoden aikana liikenteestä poistuivat viimeiset Volvo B58 / Wiima -nivelet 310-311 sekä myöhemmin 546-555. Osa kyseisistä autoista jäi eläkepäiville jo 25.4., joka oli viimeinen arkipäivä ennen siirtymistä kevät/syksyaikataulukaudelle. Kuitenkin autot 552, 553 ja 555 olivat vara-autoina siihen saakka kun syksyn Carruslaiset (Wiima) saapuivat. Uusina tulokkaina taloon tuli matalalattiaisia Scania L113 -autoja kaikkiaan 11 kappaletta. Autot saivat numerot 629-639. Lahden Autokoritehdas toimitti autot 629-634 Lahti 402 -korilla kesäkuuhun mennessä ja ne pääsivät siten jo kesäliikenteeseen. Loput autot tulivat Carrus Oy Wiimalta syksyllä. Linjaus-lehteä voi tilata Kimmo Pyrhöseltä, osoite Ruutanantie 5 C 15, 36200 Kangasala, tai puhelimitse 0400 513 097. Hinta on viideltä numerolta 50 mk. Lehteen, myös vanhoihin numeroihin, kannattaa tutustua, sillä niissä on ollut hyviä kalustoluetteloita yms.

Mikkeliläinen Savonlinja-konserni on vahvistanut asemaansa pääkaupunkiseudulla. Yritys osti mäntsäläläiset Tuomisen Linja Oy:n ja Sääksjärven Linja Oy:n syyskuun alussa. Nyt Savonlinja-konsernissa on noin 400 autoa ja 600 työntekijää, automäärän perusteella yritys on toiseksi suurin yksityinen linja-autoliikennöitsijä.

Entinen HKL 4 (ATJ-272), Sisu BK-200D / Wiima N201-222 vuodelta 1983, toisin sanoen maailman ainoa nivel-Sisu, on tänä kesänä ajanut Askaisten Auto Oy:llä (TLO:n väreissä) Muumibussilinjaa Turun ja Naantalin välillä. Kuva: Marko Kinnari (S).

Pohjois-Kymenlaakso sai syyskuussa toisen matalalattiabussin, kun Savonlinjan uunituore Volvo B10B LE / Säffle ilmestyi linjalle 1, Kouvola – Kuusaantie – Voikkaa. Seudulla on nyt kaksi matalaa ja kaksi puolimatalaa bussia. Viikonloppuisin Kuusankoski – Kouvola – Anjalankoski -alueen sisäisessä liikenteessä korkealattiainen auto on harvinaisuus. Kouvolan paikallisliikenteestä on arkisin 40 % ja viikonloppuisin 100 % matalalattialähtöjä.

Pääkaupunkiseudun eräs keskeinen sopimusliikennöitsijä VR Osakeyhtiö on aktiivisesti saneerannut Sm1–lähijunakalustoaan. Ainakin seuraavat Sm1:t on jo uudistettu: 6003, 6006 - 6010, 6016, 6031 - 6033, 6035, 6036, 6038 - 6042, 6049 ja 6050. On huomattava, että juna 6006 ehti ajaa uudistettuna jonkin aikaa perinteisissä "punaisissa" väreissä. Samassa junarungossa kokeiltiin muun muassa ulospäin avautuvia vippiovia ulospäin kääntyvine astinlautoineen huonolla menestyksellä. Ovet muutettiin kokeilukauden jälkeen tavanomaisiksi. Sisustusratkaisujensa suhteen 6006 on ainutkertainen, vaikkakin istuimet näyttävät olevan vaihdetut muita modernisoituja junia vastaaviksi. Uudistetut junat ovat väriltään punavalkoisia.

MATKALIPUT

Helsingin matkakorttijärjestelmän ensimmäinen koevaihe alkaa syksyllä; kertalippujen myynti aloitetaan raitiovaunuissa ja busseissa. Laitteet asennetaan noin 1350 bussiin ja yli sataan raitiovaunuun. Bussilaitteiden koekäyttö tehdään Oy Linjebuss Espoo Ab:n linjoilla. Raitiovaunuliikenteen koekäyttö tapahtuu linjalla 10.

MUUTA

Turussa luovutettiin lokakuun puolivälissä kaupunginhallitukselle vetoomus, jossa esitetään vielä tallella olevien raitiovaunujen entistämistä sekä hankesuunnitelman laatimista raitiotiemuseon perustamisesta ja museoraitiovaunulinjan rakentamisesta sataman ja Puutorin välille. Museolinja yhdistäisi Turun linnan, Merikeskuksen, sataman ja muut Aurajokivarren matkailukohteet keskustaan. Se voisi toimia myös alkusysäyksenä tulevaisuuden pikaraitiotieverkostolle. Vetoomuksen on laatinut Meidän Turku ry ja sen allekirjoittajia ovat SRS, Turku-Seura ry, Turun kiskoliikennekerho ry, Turun maakuntamuseo ja Turun kaupungin liikennelaitos. Jäljellä ovat seuraavat kaksitoista vaunua: **Mv 5 (ASEA / AEG 1908)** on liikennelaitoksen maalaamossa, **mv 42 (Karia / Strömberg 1951)** on kaupungin varastossa Ruissalontie 23:ssa, **mv 17 (ASEA / AEG 1933)** on Liedon Vanhassalinnassa, **mv 19 (ASEA / AEG 1933)** on Topinojan kaatopaikalla, **mv 24 (SAT / AEG 1934)** on Kauppatorilla kesäkahvilana, **mv 32 (SAT / AEG 1938)** on Liedon Vanhassalinnassa, **mv 40 (Karia / Strömberg 1951)** on Liedon Vanhassalinnassa, **pv 107 (TKL 1936)** on kesämökkinä Hirvensalon Maanpäässä Suojapurrentiellä, **pv 11X (TKL 194X)** on kesämökkinä Hirvensalon Illoisissa Kuusikkokujalla, **pv 112 (TKL 1941)** on Liedon Vanhassalinnassa osiin purettuna, **pv 125 (Karia 1947)** on kaupungin varastossa Ruissalontie 23:ssa ja **pv 127 (Karia 1947)** on Nousiaisten autohajottamossa.

Moottorivaunut 5, 17, 19, 32, 40 ja 42 sekä perävaunu 125 ovat Turun kaupungin omistuksessa ja vaunua 19 lukuunottamatta museoesineinä varastoituja. Kaupungilla on lisäksi 1930-luvun ajojohtojen huoltoauto ja 1960-luvun museolinja-auto.

Vetoomuksessa esitettiin kaupungin vaunujen sekä 112:n ja 127:n siirtämistä viipymättä liikennelaitoksen entiseen raitiovaunuhalliin raiteille 9 ja 10. Samoin yksityisten vaunujen 24, 107 ja 11X hankkimista kaupungille tilaisuuden tullen pidettiin hyvänä. Kaupungin omistamat vaunut tulisi siirtää Maakuntamuseon hallintaan. Vaunujen entistämispajana toimisi raitiovaunukorjaamon maalaamo. Raitiovaunumuseo sijoittuisi myös aikaa myöten entiseen raitiovaunuhalliin. Palaamme seuraavassa numerossa laajemman artikkelin puitteissa tähän erittäin mielenkiintoiseen ja kannatettavaan vetoomukseen.

Syyskuun alussa Helsinki päätti, mitkä sisäiset bussilinjat kilpailutetaan ensimmäisessä vaiheessa. Tarjousten jättöaika Helsingin kaupungin hankintakeskukselle päättyi 3.11.1997. Tulokset saadaan liikepalvelulautakunnalta 15.2.1998 mennessä. Kilpailutettu liikenne aloitetaan syksyllä 1998. Linjat on jaettu seitsemään eri kohteeseen.

Sanoma Oy:n HKL:n, STA:n ja LOY:n liikennevälineissä jaettava ilmaislehti Vartti alkoi ilmestyä elokuun alussa. Lehti ilmestyy kaksi kertaa viikossa (ma, to). Nivelraitiovaunuissa sen jakeluteline sijaitsee A-vaunun keskiovien ja nivelen välisessä tilassa. Paikalta on tämän takia poistettu istumapaikat. Joka lehdessä on pari HKL:n omaa tiedotussivua. Näiden sivujen takia lehdestä on jotain hyötyä matkustajallekin. Vartti sekä lähinnä VR:n alueilla jaettava arkipäivisin ilmestyvä Uutislehti 100 ovat muuttaneet pääkaupunkiseudun liikennekaluston siisteystasoa tämän kesän aikana: vähänluettuja lehtiä seilaa istuimilla, hyllyillä ja lattioilla. Esim. metrojunissahan ei ole roskakoreja.

Vallilan korikorjaamon lattia on uusittu kesän aikana. Vaunuja on korjattu kesän aikana pienentyneissä tiloissa, joten muutama museovaunu oli Vallilasta evakossa Koskelassa.

Espoon Auton ja Transbusin sata uusinta autoa ovat liputtaneet viime itsenäisyyspäivästä lähtien aina virallisina liputuspäivinä. Siniristiviirit viestivät myös siitä, että yhtiöt ovat skottiomistuksestaan huolimatta suomalaisia. Jotta liputtamiseen äärivakavasti suhtautuvat eivät pääsisi missään vaiheessa sanomaan moitteen sanaa, käyttöön valittiin viirit, joilla liputtamisesta ei ole samanlaisia tarkkoja määräyksiä kuin oikeista lipuista.

ELMI:n eli Espoon ja Länsiväylän matkustajainformaatiojärjestelmän ensimmäinen vaihe valmistuu tämän vuoden loppuun mennessä. ELMI:n avulla matkustajat saavat pysäkeillä bussien todelliseen kulkuun perustuvaa aikataulutietoa. Tapiolan keskuksen, Tapiolansolmun, Westendinaseman ja Hanasaaren pysäkeille tulevat sähköiset näyttötaulut. Matkustajille näytetään seuraavaksi pysäkille tulevien bussien lasketut odotusajat linjoittain. Pysäkeillä voidaan näyttää myös muuta ajankohtaista liikennetietoa, esim. aikataulu- ja reittimuutoksia. Järjestelmä perustuu bussien satelliittipaikannukseen (DGPS) sekä radiotiedonsiirtoon bussien ja ohjauskeskuksen välillä. Ohjauskeskuksessa paikkatietojen perusteella keskuslaite laskee ennusteet bussien saapumisajoiksi ja lähettää odotusaikatiedot näyttölaittein varustetuille pysäkeille. Yhteyshäiriöiden varalta paikannustarkkuutta parannetaan busseihin asennettavan matkanmittauslaitteiston avulla. Kunkin bussin sijainti pystytään määrittelemään noin 20 metrin tarkkuudella. ELMI:n ensimmäisessä vaiheessa sähköiset näyttötaulut (11 kpl) asennetaan kuudelle pysäkille ja paikantamislaitteet noin 300 bussiin. Lisäksi odotustiloihin tulee kymmenen monitorinäyttöä. Järjestelmässä seurataan noin 60 bussilinjaa Tapiolan ja Länsiväylän suunnalla.

HKL:n linjoilla 4 ja 23 aloitetaan ensi vuonna samantapainen informaatiokokeilu. Noin 30 pysäkille tulee näyttölaite, joka ilmoittaa odotusajan. 25 nivelvaunua sekä 15 bussia saa sisänäyttölaitteet, jotka ilmoittavat seuraavan pysäkin suomeksi ja ruotsiksi. Nimet myös kuulutetaan automaattisesti. Laitteisto perustuu satelliittipaikannukseen ja matkamittariin. Laitteistolla voidaan antaa myös etuisuuksia liikennevaloissa.

ULKOMAAT

Norrköping

Norrköpingissä on liikenteessä Ruotsin pisin raitiovaunu. Vuoden alkupuolella käyttöönotettu 26 metriä pitkä kahdeksanakselinen kaksinivelinen eli kolmiosainen vaunu hankittiin käytettynä Dessausta Itä-Saksasta. Vaunu on alunperin Länsi-Saksasta Duisburgista ja sen on valmistanut DüWAG vuonna 1966. Vaunun tyyppi on Norrköpingissä M97 ja numero 72. Kymmenkunta aiemmin ostettua samanlaista käytettyä Duisburgin nivelvaunua M94 (61-71) lyhennettiin ennen Ruotsiin tuloa yksinivelisiksi. Yksi niistä (71) on ostettu Essenin kautta lähinnä varaosiksi eikä se ole liikennekelpoisessa kunnossa. Nyt kokonaisena hankittu kolmiosainen vaunu aiotaan muuttaa osittain matalalattiaiseksi: keskimmäinen osa madalletaan melko pienillä muutostöillä. Dessaussa on vielä kolme samanlaista kaksinivelistä vaunua, jotka saattavat tulla myöhemmin Norrköpingiin. Matalalattiaiset uudet väliosat tultaneen lisäämään myös M94-vaunuihin. Nivelvaunujen lisäksi liikenteestä vastaavat M67-tyypin telivaunut, joita on jäljellä 23. Niistä kymmenen on hiljattain uudistettu Malmössä Kockumsin vaunutehtaassa.

Tukholma

SL Buss AB Tukholmassa on tilannut 35 kpl täysmatalia Scania CN94UA6x2 OmniCity -nivelbusseja. Polttoaineena tullaan käyttämään etanolia Autot sijoitettaneen uudelle "Stomnät"-reitistölle kantakaupunkiin.

PAINOVIRHE

Edellisessä numerossa oli muutama painovirhe: Leyland–artikkelissa sivuilla 7-14 esiintynyt sana "cup" pitää olla muodossa "cub". Oli kysymys siis Tiger Cubista, Royal Tiger Cubista, Panther Cubista tms. niin huomioikaa - oikea muoto on "cub".

Maanpuolustus 97 -messujen mainosvaunu 339 liikennöikin linjan 7B reittiä (sivu 16) ja poikkesi sen lisäksi Mikonkadulla kääntymässä.

Uusi kirjapainomme sijoitti muutaman kuvan väärin, eli päätepysäkin sivun 17 kuvat ovat tekstiin nähden ristissä. Sivun 10 yläkuvapari Leyland–artikkelissa on myös painettu ristiin. Toivottavasti tässä numerossa kuvat pysyvät kohdillaan!

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, Tom Heino, Arto Hellman, Hans Jaatinen, Timo Jakola, Mikko Laaksonen, Pertti Leinomäki, Marko Kinnari (S), Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Antti Perälä, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Hannu Siitari, Matti Visuri ja Risto Vormala.

* . 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 : 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.

1997 : 2
mm. Vaunujen 1–30 muutostyöt ja erot, osa 2. Leyland–bussit.

VÄRIPOSTIKORTTEJA

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

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
vr.vro.rauhajo@memonet.fi
sihteeri..... *Juhana Nordlund*
puh k: (09) 458 7794
puh. t: (09) 6136 8512
varapuh.johtaja..*Ari Oksa*
puh k: (09) 802 2393
puh t: (09) 472 3644 tai 050 559 1911
ari.oksa@hkl.hel.fi
rahastonhoitaja..*Krister Engberg*
puh k: (09) 362 960
puh t: (09) 839 3181
haeng@koulut.vantaa.fi
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.