

RAITIO

2 / 2001



Työvaunut, osa 5
Raitiovaunupysäkkien kilvet
Norrköpingin vaunuja
Oy Liikenne Ab

RAITIO

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund



24. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA

Oy Edita Ab 2001

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

www.nettilinja.fi/~ahellman/

PL 234

00531 Helsinki

Leonia 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitiliikennemuseoon sekä
pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museo-
raitioille ja museoihin.
Tiedustelee lipunmyynneistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2001

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh k. (09) 873 5836
puh t. 030 720 957 tai
040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh k. (09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh k. (09) 701 2408
tai 041 532 0891

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

Teemu Collin
puh k. (09) 468 2954
tcollin@cc.hut.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11-17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinautoa, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

VANHOJA RAITIOITA à 30 mk

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

2/1998: mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman metro pian 50 v.

Bussiliikennetietoutta Turusta. Australian raitiotiet.

3/1998: mm. Vuosaaren metro valmis. Matkalla Amsterdamissa. KANJO

2/1999: mm. 30 vuotta sähköistä lähijunaliikennettä. Göteborgin raitio-likenne.

Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 90-luvun lopulla.

3/1999: mm. Pääkaupunkiseudun palveluja taksilinjat. Kaakkois-Aasian uudet kaupunkiradat. Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa 2

4/1999: mm. Helsingin raitiotiet ensi vuosikymmenellä. Liki neljännesvuosisata kun-

nallista bussiliikennettä Porissa. Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nykypäivään.

1/2000: mm. Helsingin raitiotien työvaunut osa 1. Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, versio 1.1.

Joukkoliikennettä Budapestissä.

3/2000: mm. Kummervaunut. Tallinna.

Turistiautolla Pohjois-Haagaan. Katsaus

Tampereelle uuden vuosituhannen merkeissä.

4/2000: mm. Harjavaunut. Krasnaja Presnjan vanikko.

Moskovan vaunut. Tampereen kaupungin liikennelaitos.

1/2001: mm. Helsingin raitiotien muut työvaunut. Helsingin bussilinjat osa 13.

Westendin linjan nykypäivää. Yksityiset Tampereen

kaupunki- ja lähiliikenteessä.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

HELSINKI SAT:n pulamootorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla

HELSINKI Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Söderholmin talon edustalla

HELSINKI punaharmaa nivelvaunu mro 68 Munkkiniemessä ruskakaana syksyllä 1978

HELSINKI Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985

HELSINKI Johdinautot 622 ja 625 Tukholmarkadulla 6.5.1974

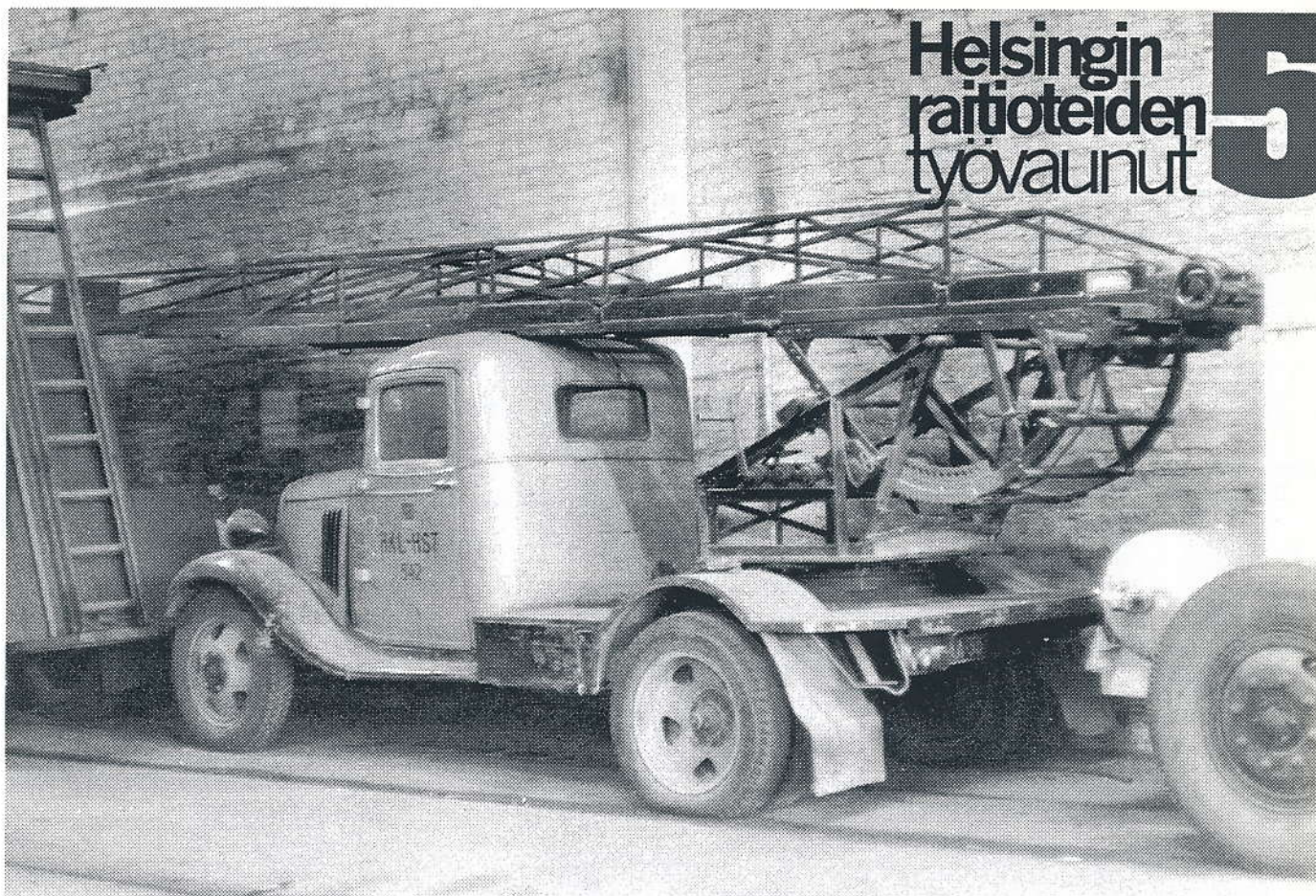


kansi



Iltaapäiväruuhkaa 30 vuotta sitten. Linjalla 1A menossa kohti Eiraa ASEA-moottorivaunu 142 sekä Kaipion perävaunu 750 juuri lähestymässä Senaatintoria. Kuva Pauli Söderholm toukokuulta 1971.

TILAUKSET SRS:N MAKSULIIKETILIN SAMPO 800 014-54 483 KAUTTA. MERKITSE TIEDONANTONA LEHDEN NUMEROT.



Ruskea antiiksen oloinen porrasauto HKL 542 (AA-33) Vallilan raitiovaunuhallissa 29.12.1972.
Kuva Jorma Rauhala.

TYÖAUTOT JA VASTAAVAT

osa	1	2	3	4	5
-----	---	---	---	---	---

Tässä viisiosaisessa artikkelisarjassa pyrimme esittelemään kaikki Helsingin raitioteiden työvaunut sanoin ja kuvin. Ensimmäisessä osassa käsiteltiin alkuaikojen työvaunut, toisessa osassa hinausvaunut eli "hallipässit", kolmannessa osassa harjavaunut, neljännessä muut työvaunut ja viidennessä työautot. Emme edes pyri olemaan teknisesti pikkutarkkoja, vaan suhtaudumme aiheeseen puhtaasti deskriptiivisesti.

Aloitamme sarjamme viimeisen osan rajaamalla aiheen. Emme yritäkään luetteloida kaikkia raitioteihin liittyviä autoja tarkasti, vaan ainoastaan osan niistä. Tyydymme siis toteamaan, että nykyiselläänkin on olemassa koko joukko kuorma-autoja, traktoreita, tiehöyliä, pakettiautoja ja henkilöautoja, joista osa liisattuja. Keskitymme tässä vain neljään työautoryhmään.

teksti **tom heino**

Torniautot eli ajojohdon tarkastusautot tai HRO:n nimikkeellä ilmajohtoasennusautot ovat kuuluneet kuvaan jo kauan. Luetteloon raitiovaunustosta 20.12.1944 on HRO:n konepajaosaston insinööri Arnold Larsén sisällyttänyt kaksi tällaista autoa: nro 501 (avohyttinen Fiat vuodelta 1925) ja nro 502 (Republic vuodelta 1930), joihin kumpaankin HRO oli tehnyt tarvittavat

muutostyöt (lisäksi oli viisi kuorma-autoa ja kolme henkilöautoa). Nämä torniautot siirtyivät HKL:lle ja palvelivat jonkin aikaa. Periaatehan kaikissa torniautoissa on ollut sama: tarkastuskehikko ja työkaluvarasto, joskin nykyisellään kehikko on hydraulinostein, kun se ennen oli vain lautarakennelma. Kuva näistä varhaisista torniautoista löytyy Estlanderin HRO-historiikista vuodelta 1931 ja Republicin kuva myös viime vuonna ilmestyneestä sähköratikan satavuuo-

tiskirjasta.

HKL:n aikana torniautoja on tullut säännöllisesti lisää. Jo 1940-luvun lopulla johdinautolinjan rakentaminen vaati kahden Büssing-merkkisen linja-auton muuttamisen tarkoitukseen. Viimeisten 30 vuoden aikana torniautot on numeroitu 1500-sarjaan, ja vanhin jäljellä oleva on seisoksellut viime vuosina Ruskeasuon varikon pihalla. Torniautoja eli nostolava-autoja on nykyään kolme eli 1503 (BHA-503) Scania P92M vuodelta



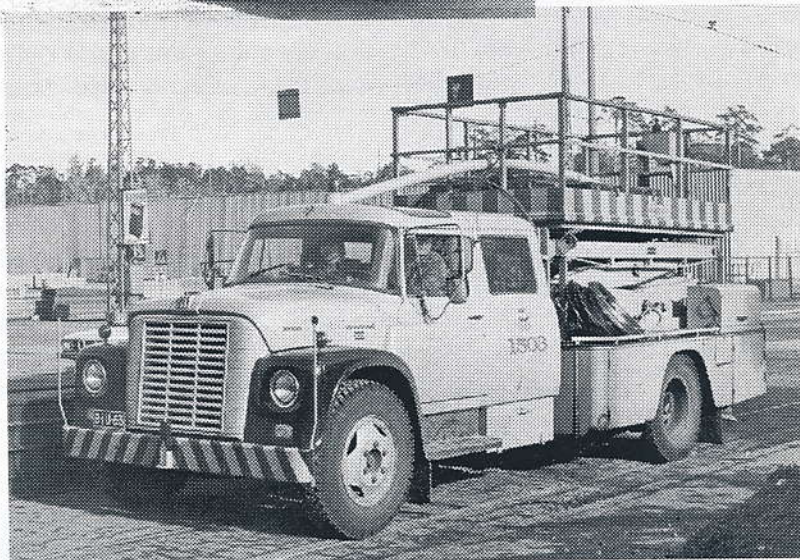
◀ Rauta-Volvo -torniauto vuodelta 1951/ 53 (AY-558), ja myöhemmin HKL-numerolla 1506, tekemässä Vallilassa lamppuhuoltoa 10.10.1973. Kuva Jorma Rauhala. Autosta on julkaistu sivukuva Raitiossa 2-1988.

▲ Volvo-Nummela -torniauto 1501 (BJ-243) vuodelta 1956 Ruskeasuon bussihallissa 25.10.1980. Kuva Jorma Rauhala.



▲ "Maija" eli Bedford-torniauto 1502 (AAF-87) vuodelta 1958 Töölön torilla linjan 5 päätepysäkin tuntu-massa 21.5.1973. Kuva Jorma Rauhala.

▲ Kontio-Sisu LP-138 BIT/4400 -torniauto 1504 (BUD-96) vuodelta 1971 Pasilansillalla linjan 7 ajojohtojen viritystyössä 7.6.1985. Kuva Jorma Rauhala.



◀ International CVT 1600 -torniauto 1503 [myöhemmin 1507] (BIU-63) vuodelta 1967 Helsinginkadulla Kansojen hallin edustalla syyskuussa 1973. Kuva Jorma Rauhala.

1987, 1517 (AGF-236) Sisu SK-181 vuodelta 1992 sekä 1536 (JBT-830) Scania P94DB vuodelta 1997.

Ns. imuautoja alkoi ilmestyä 1960-luvulla: pakettiautoja, joiden takaosaan oli mahdutettu letku suuttimiseen sekä imuri. Imuautoja käytetään edelleenkin pääsääntöisesti vaihteiden puhdistamiseen, ja niitä on nykyään yksi eli

vaihteidenpuhdistusauto 1548 (MGT-476) Ford Transit 150L vuodelta 1996.

Radanpuhdistusautoja on nähty 1950-luvulta lähtien: varsinaiset uranpuhdistusautot ovat säiliökuorma-autoja, joissa on imu- ja huuhtelulaitteisto sekä metrin raideleveydellä olevat, nostettavat ja laskevat pyörät, jotka ohjaavat imusuuttimet kiskouraan. Itse puhdistuslaitteisto

on useimmissa autoissa ollut Schörlingin tuotantoa, muut osat Rolacin ja alusta Sisun tai Volvon. Ohjaus on useimmissa oikealla. Nykyään radanpuhdistusautoina ovat monitoimiauto 1508 (OGG-185) Sisu SK-192 vuodelta 1994, lakaisuauto 1551 (KGV-299) Schörling TAZ-TA vuodelta 1996, lakaisuauto 1562 (GEJ-390) Johnston-Beam 600 vuodelta 2000 sekä



◀ Kontio-Sisu LP-138 BIT/4400 -torniauto 1505 (AEK-598) vuodelta 1975 Snellmaninkadulla Valtioneuvoston edustalla 25.7.1977. Kuva Jorma Rauhala.

Deutz-radonpuhdistusauto 1526 (BI-456) Vallilan hallilla 1950-60 -lukujen vaihteessa.



Mercedes-Benz -radonpuhdistusauto 1529 (ATF-34) vuodelta 1970 Porvoonkadulla 21.5.1973. Kuva Jorma Rauhala.





◀ Volvo-radan-
puhdistusauto
1506 (AVR-368)
vuodelta 1985
Hakaniementorill
a 25.7.1988. Kuva
Toivo Niskanen.

▲ Volvo-radanpuhdistusauto 1501 (AFI-477)
vuodelta 1991 Koskelassa ratakorjaamon
edustalla 28.9.1993. Kuva Toivo Niskanen.

HKL:n Elgin-lakaisukone 1816 Paavalin kirkon
silmutassa Sammatinttiellä 22.5.1973.
Perässä tulee linjan 9 ASEA:n boggievaunu
185. Kuva Jorma Rauhala. ▼



uranpuhdistusauto 1585 (FCX-775) Volvo
FL614 vuodelta 1998.

Kaartenrasvausautoja on ollut yksi
kerrallaan, ja yksi niitä on nykyin.
Kyseessä on farmariauto, jossa on saman-
lainen, laskettava pyöräpari kuin radan-
puhdistusautoissakin. Kyseinen pyörä-
pari ohjaa voitelulaitteiston suuttimet
kiskonharjalle, ja auton sisällä olevasta

öljysäiliöstä lasketaan kaarteisiin voitelu-
ainetta, joka nykyään lienee rypsiöljyä.
Seitsemään Nr I-sarjan nivelvaunuun
asennettiin 1990-luvun alkupuolella
myös rypsiöljyä käyttävä laipanvoitelu-
laitteisto, jonka piti olla tehokas vähen-
tämään kirsuntaa kaarteissa. Ja tehokas
se olikin, välillä öljyä oli kiskonharjalla
satojen metrien vanoina, ja keli muuttui

yllättävän liukkaaksi. Näistä luovuttiin, ja
kokeiltiin yhdessä Nr II-sarjan vaunussa
grafiittipuikkoja, joiden piti toimia
paremmin. Nykyisin kaartenrasvausauto
on 1528 (JPV-72) Chevrolet Pick Up
vuodelta 1997.

Lopuksi mainittakoon pelastus- eli
raivausautot: ensimmäinen (Mercedes
Benz) kantoi silloisen palolaitoksen tun-

nusta 305, ja nykyinen (Mercedes Benz/ Iikori vuodelta 1991) tunnusta 355. Kumpikin oli/on paloauton punainen hälytysajoneuvo sinivilkuin, maja- paikkana Töölön halli, ja käyttötarkoitus vakavien raitiovaunuonnettomuuksien raivaustyöt. Kyseessä ovat useimmiten vaunun alle jääneet henkilöt, jolloin tarvitaan nostoapua, tai kiskoilta suistumiset tai erityisen vakavat kolarit. Kuljettaja ja

raivausmiehet ovat Töölön korjaamon henkilökuntaa, jotka hälytetään summerilla; lyhyt soitto merkitsee "kikkakeikkaa" ns. kikka-autolla, joka on tavallinen pakettiauto, josta löytyy varaosia ja työkaluja (autoja on kaksi). Pitkä soitto (10 sek) on hälytys, jolloin korjaamon miehet juoksevat lähteäkseen 355:llä hälytysajoon pillit soiden onnettomuus- paikalle. Hälytysautossa on kaikki

tarpeellinen raivauskalusto sekä myös moottoroidut vetovaijerit ja muita apuneuvoja.

Käsittelemättä jäävät traktorit ja tiehöylät sekä kuorma-autot. Henkilöautoja emme tiedä HKL-Raitioliikenteellä olevan, ja suunnitteluosaston partioauto- tokin on usein vaihtuva, liisattu paketti- auto.



Mercedes-Benz -kaarteenas- vausauto (BI-436) vuodelta 1956 Liisankadulla 18.5.1973. Kuva Jorma Rauhala.

Land Rover Pick Up -kaarteenasvausauto 1523 (AEK-534) vuodelta 1974 Hämeen- tiellä 30.9.1980. Kuva Jorma Rauhala.

Ratatyömailla on käytetty useita erilaisia mm. Coles- ja Grove-merkisiä nosturiautoja. Yhteistä niille on matala puomi, jotta pystytään toimimaan ajo- johdinten alla turvallisesti. Kuvassa Coles-nosturi Helsinginkadun raitiotien muutostyömaalla Mäntymäen läheisyydessä syyskuussa 1973. Kuva Jorma Rauhala.



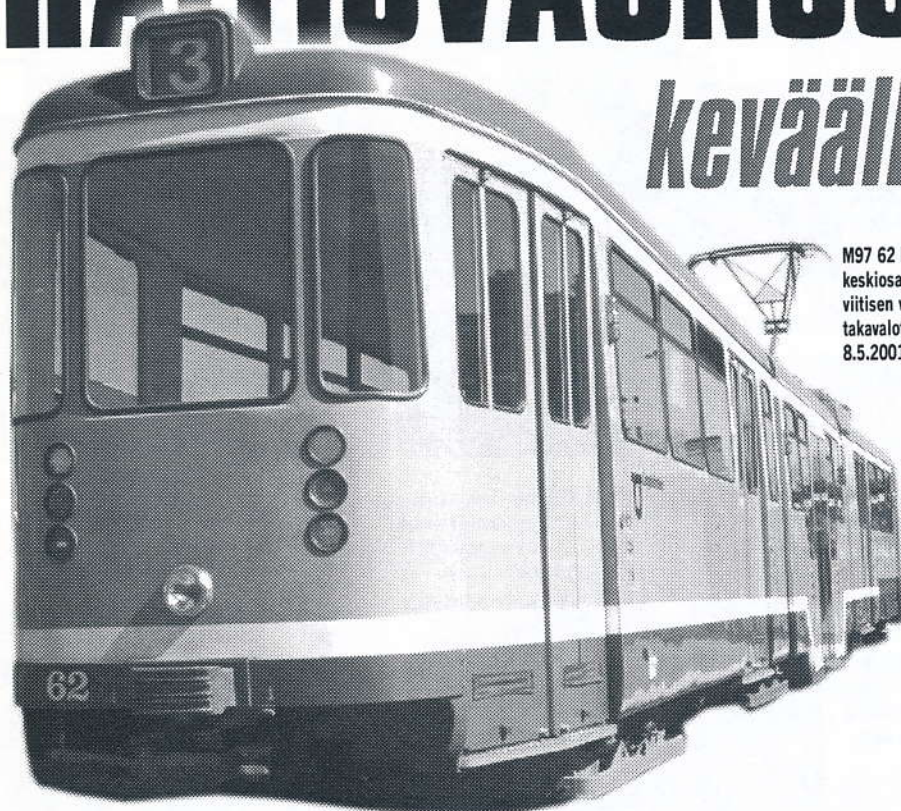
Mercedes-Benz -hälytysauto 355 Kaivokadulla 3.8.1989 selvittämässä kahteen kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta eli laittamassa raitiovaunuja ajokuntoisiksi. Henkilöautoilija teki U-käännöksen kuvassa näkyvien eri suuntiin saman-aikaisesti kulkevien nivelvaunujen väliin kaartista kiellettyä liikennemerkeistä ja -säännöistä piittaamatta sillä seurauksella, että autoilijoiden henki lähti ja auto meni pilalle. Se musertui ja jauhautui teräksisten raitiovaunujen välissä sekä alla pieneksi romuksi. Kuva Jorma Rauhala.



Vanaja-hinausauto 1511 (AJ-860) on avustamassa Katajanokankatu 1:n seinää vasten kallistuneen 5-linjan VTS-vaunun 375 takaisin kiskoille siirtämisessä 9.3.1975. Takana on avustamassa HKL:n Coles-nosturi. Onnettomuuden synny oli liian suurella nopeudella ajo Kauppiankadulta Katajanokankadulle. Kaarre oli tunnetusti vaarallinen sillä siinä oli lievää kallistusta ulkokaarteeseen päin. Mainitun talon seinää vasten on aikojen kuluessa nojailnut useampikin raitiovaunu. Kuva Jorma Rauhala.

NORRKÖPINGIN RAITIOVAUNUJA

kevääällä 2001



M97 62 Klockaretorpetin päätepysäkillä linjalla 3. Vaunu sai matalan keskiosan vuonna 2000. Tätä ennen vaunu liikkui Norrköpingissä viittisen vuotta yksinivelsenä tunnuksella M94. Huomaa, että M97:öissa takavalot on sijoitettu jälleen uudella tavalla. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping

Norrköpingin raitiotiejärjestelmä lukeutuu Pohjoismaiden pienimpiin. Kahdesta linjasta (2 ja 3) koostuva järjestelmä seuraa aikaansa aktiivisesti. Kalusto kehittyy nykyläisen mukaisesti kohti matalalattia-aikaa. Saksasta käytettynä hankittuja täysmatalia Nürnbergissä valmistettuja MAN-nivelvaunuja on nyt neljä kappaletta (nrot 21 - 24).

teksti juhana nordlund

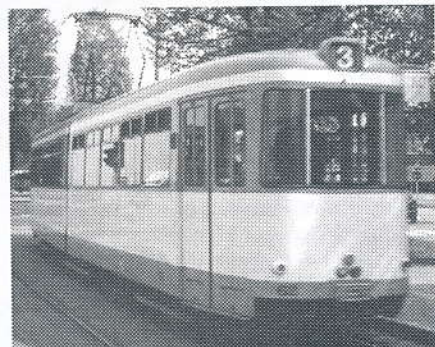
Neljäs vaunu (24) tuotiin Bremenistä Norrköpingiin vasta tämän vuoden toukokuun ensimmäisenä lauantaina. Lisäksi Duisburgista reilut viisi vuotta sitten niin ikään käytettynä hankittuihin M94-vaunuihin on useisiin yksilöihin lisätty keskelle matalalattiainen välikappale ja sarjatunnukseksi on täten tullut M97. Seuraavassa keskityimme RAITIOssa 4/1998 julkaistun artikkelin jälkeiseen aikaan. (Jos joku on tutkaillut kirjaa Svenska Lok och Motorvagnar 2000, todettakoon, että senkin teoksen tiedot Norrköpingistä ovat merkittävästi vanhentuneet)

M98

Saksalaiset täysmatalat MAN-vaunut tulivat Norrköpingiin oikeastaan jos ei nyt aivan vahingossa niin ainakin pienien sattumien kautta. Syksyllä 1997 Norrköpingin raitiotieyhtiön johtoa oli työmatkalla Saksassa ja matkalla oli tarkoitus mm. keskustella Kiepen myyntijohtajan kanssa M94-nivelvaunujen sähköjärjestelmän uusimisesta. Düsseldorfissa tehdyllä automatkalla norrköpingiläiset lueskelivat takaistuimella raitiovaunulehteä, jossa kerrottiin, että Münchenissä oli poistettu käytöstä kolme matalalattiavaunun prototyyppiä. Puolipiloillaan ruotsalaiset pohdiskelivat ääneen, mahtaisiko sellaisilla pystyä aja-

maan Norrköpingissä... Kiepen edustaja ei ehkä kaikkea ymmärtänyt ja pyysikin mukana ollutta tulkkia tarkentamaan, mistä ruotsalaisvieraat juttelivat. Kiepen edustaja tarttui tilaisuuteen ja ehdotti, että Norrköpingiin otettaisiin vastaava vaunu (Bremen 3801) koeajoon. Tästä se sitten lähti...

Norrköpingin ensimmäinen täysmatala vaunu liikkui paikkakunnan raitioteillä ensimmäistä kertaa elokuussa 1998. Vaunu oli alun perin Bremen 801, sittemmin 3801. Se oli valmistunut jo vuoden 1990 lopulla. Sen kehittyessä olivat olleet mukana Bremenin raitiotiet, MAN ja Münchenin raitiotieyhtiö. Vaunua kokeiltiin ja esiteltiin useilla eri paikkakunnilla eri puolilla Saksaa ja muuallakin Euroopassa. Kesällä 1991 vaunu kävi Ruotsissa Tukholman UITP-konferenssissa. Samassa yhteydessä vaunulla tehtiin koeajoja Tukholman Djurgårdenin museoradalla ja lisäksi sitä



M94 62 rautatieaseman pysäkillä ennen saneerausta varsin vanhanaikaisine olemuksineen. Vaunuun tehtiin vuonna 1998 (siis kuvauksen jälkeen) ensin normaali M94-saneeraus ja vielä vuonna 2000 suuri M97-muutostyö. Kuva Marko M. Kinnari, Norrköping.



▲ ▼ M94 66 vielä yksinivelisenä ilman matalaa "välivaunua" Matkakeseuksen pysäkillä linjalla 3. Talvella 2000-01 raitiokiskot ja pysäkki siirrettiin Norra Promenadenin keskeltä lähemmäksi rautatieasemaa, jonka yhteyteen myös linja-autoasema siirtyi (bussiasema oli toki ennenkin varsin lähellä vain kadun toisella puolella). Samalla Carl Johans Parkin erillinen raitiovaunu-/bussipysäkki lakkautettiin. Norra Promenadenille jätettiin kuitenkin toiseen ajosuuntaan rautatieaseman pysäkin kokonaan sivuuttava ohitusraide lähinnä työ- ja hallivaunuja varten. Havaintojen mukaan ainakaan iltaruuhkasta palaavat hallivaunut eivät sitä raidetta käytä. Kuvat Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping

kokeiltiin Göteborgissa. Lukuisien esittelytapahtumien jälkeen vaunu kotiutui Bremeniin lähinnä linjalle 5. Bremenin tarpeisiin ei kuitenkaan näin "pieni" (kolmiosisainen) vaunu riittänyt, vaan sarjatuotantovaunuiksi tulivat neliosisaiset vaunut. Kun niitä oli saatu käyttöön, jäi tämä koevaunu suurimmaksi osaksi seisomaan. Ja niin vaunu voitiin luovuttaa muualle...

Norrköpingin ensimmäinen matalalattiaraitiovaunu sai sarjatunnukseen M98 ja järjestysnumerokseen 21. Vaunu

oli aluksi vuokralla (1998-99). Ensimmäiset kaksi kuukautta vaunu kulki tilapäisellä linjalla 5 Vidablickistä Klingsbergiin, kun linjalla 3 ei aluksi ollut mahdollista ajaa tällaisella vaunutyyppillä. Linjaa 5 ei muulloin ole ajettu, ja tässäkin tapauksessa linjaa ajettiin ainoastaan tällä vaunulla. Linja 5 oli siis linjojen 2 (Fridvalla - Klingsberg) ja 3 (Vidablick - Klockaretorpet) risteytys. Ensimmäisen vaiheen jälkeen vaunu 21 siirtyi linjalle 3, jonka pääkalustona nykyisin on ollut duisburgilainen sarja M94/M97. Vuonna

1999 vaunu hankittiin Norrköpingin omistukseen ja maalattiin paikkakunnan raitiovaunuväreihin ja sille annettiin nimi Bremen vanhan kotikaupunkinsa mukaan.

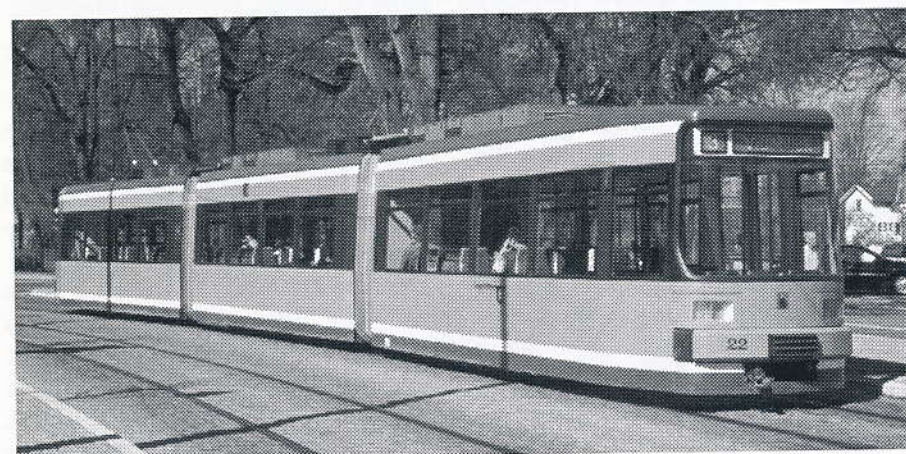
Vaunun 21 tekniikasta voidaan mainita lyhyesti, että kolmiosisaisen nivelvaunun jokainen osa lepää omalla telillään. Ajomoottoreita on kolme, veto saadaan kardaniaksien välityksellä akseleille 2, 3 ja 5. Vaunun 21 jousitus perustuu kumijousiin, kun myöhemmissä M98:issa on ilmajouset. Vaunussa 21 on Kiepen



▼ Norrköpingin täysmatalat M98-vaunut 22 ja 23 vaunuhalleilla. Ne ovat entiset Münchenin vaunut 2701 ja 2702. Vaunu 22 oli vielä kuvaushetkellä entisen kotipaikkakuntansa väreissä. Kuva Willy Forsström 1999, Norrköping



◀ Sarjan M67B vaunu 93 Matkakeskuksen luona. Vaunu on entinen M67 41 (aiemmin 141). Vaunuun on tehty vuonna 1999 kevyt uudistus, jossa muutoksia on tehty mm. sähköjärjestelmään ja linjakilpiin. Ulkoveritys vastaa alkuperäistä, samoin saksisankatyypinen virroitin. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping.



sähköjärjestelmä. Vaunun virroitin on poikkeuksellisesti sijoitettu takimaisen osan katolle. Teknisten ongelmien vuoksi vaunu 21 ei ole ollut aivan viime aikoina aktiivijasssa.

Vaunut 22 ja 23 saivat Siemensin sähkölaitteet. Vaunu 22 oli alun perin Münchenin numero 2701. Se valmistui ja luovutettiin sinne vuonna 1991. Vaunun 22 käytöstä Saksassa ei ole tarkkoja tietoja. Vaunu joutui kuitenkin jo melko varhain sikkäläiseen raitiovaunumuseoon. Vaunu 23 taas on entinen Münchenin 2702. Sekä 22:een että 23:een jouduttiin tekemään erilaisia muutoksia ja korjauksia Saksassa ennen Ruotsiin siirtoa. Vaunut siis jouduttiin kuljettamaan ensin Münchenistä Bremeniin. Muutoksien jälkeen vaunuja koeajettiin vielä Bremenissä kiertämällä läpi koko sikkäläinen reittiverkosto. Ilmajousituksen ansiosta 22 ja 23 kulkevat todella pehmeästi. Ne saatiin Norrköpingiin kesällä 1999. Mainittakoon, että müncheniläisten vaunujen saanti Ruotsiin ei ollut aivan yksinkertainen asia, saksalaisten oli yllättävän vaikea luopua kaunotaristaan. Norrköpingiläiset lupasivat palauttaa vaunut aikanaan takaisin alkuperäispaikkakunnille, kun vaunuille ei joskus myöhemmin enää ole käyttöä... Vaunun 22 nimi on München ja vaunun 23 Nürnberg. Sarjatunnus on näillä kahdella täsmällisesti ottaen M98B. Juuri näiden täysmatalien vaunujen käyttö on tätä nykyä erittäin aktiivista.

Vaunu 24 on entinen München 2703. Se poikkeaa muista sähköjärjestelmänsä

◀ Sarjan M98B vaunu 22 linjalla 3 Norra Promenadilla päärautatieaseman lähellä matkalla Vidablickiin. Vaunu valmistui aikanaan (1991) Müncheniin ja sillä oli siellä numero 2701. Vuonna 1999 vaunu hankittiin Norrköpingiin. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping

◀ Sarjan M67B vaunu 92 linjalla 2 Matkakeskuksen pysäkillä. Vaunuun tehtiin kevyt saneeraus vuonna 1999. Tätä ennen vaunun tunnus oli M67 ja numero 52. Alunperin vaunun numero oli 152. Etuovet muutettiin kuvan osoittamiksi jo vuoden 1992 täyskorjauksessa, jolloin myös sisustusta muutettiin mm. istuinpäällisten osalta. Vuoden 1999 saneerauksessa muutoksia tehtiin sähköjärjestelmään, linjakilpiin sekä eräisiin muihin laitteisiin. Alkuperäiset ulkovärit kuitenkin säilyivät, samoin virroitintyyppi. Myös yksilyhtinen etuajovalo jätettiin rauhaan. M67B:iden rooli muuttuneen entistä toisarvoisemmaksi, kun loputkin M94:t valmistuvat M97:oina seuraavien kuukausien aikana korjaamolta. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping

ansiosta. Vaunussa 24 on AEG:n sähkölaitteet. Tässä vaunussa on ollut enemmän vikoja kuin muissa. Siksi sillä oli ajettu ehkä vain noin yksi kolmasosa verrattuna vaunuihin 22 ja 23. Vaunun koeajoissa rikkoutuneita osia ei aikanaan korjattu, vaan vaunu jäi MAN:n tehtaalle Nürnbergiin seisomaan, kun päätös lopullisesta vaunutyyppistä puuttui. Sen jälkeen se siirrettiin Bremeniin laitettavaksi kuntoon. Vaunu seisoj Bremeniissä kevästä 1999 pitkälle kevääseen 2001.

Vaunulle on päätetty antaa nimi Augsburg ja sarjatunnus on M98C. Kun kävin Norrköpingin raitiovaunuvarikolla tiistaina 8.5.2001, raitiotielaitoksen edustaja esitteli vaunua ylpeänä ja kertoi sen tulleen juuri edellisenä lauantaina heille. Vaunu oli tuossa vaiheessa Münchenin väreissä. Münchenin entisissä vaunuissa 2701 - 2703 (Norrköping 22 - 24) on virroittin vaunun etuosassa ja vaunuissa on siis ilmajousitus. Vaunut ovat myös hie- man pidempiä kuin vaunu 21.

M94 ja M97

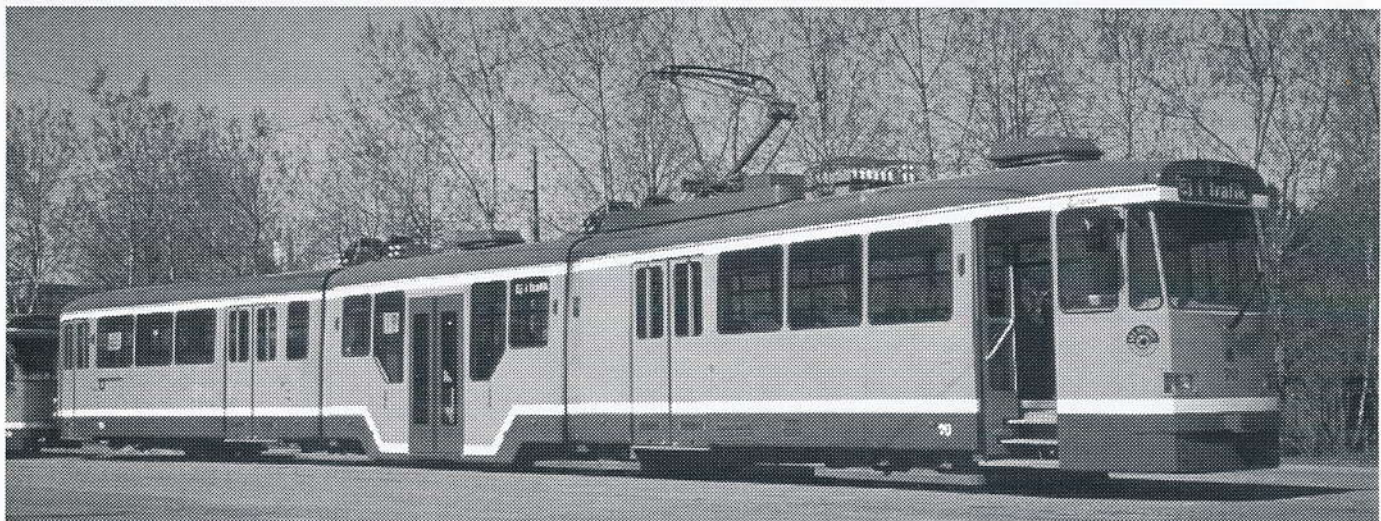
RAITIOssa 4/1998 kerrottiin sen hetki- nen tilanne Duisburgista hankituista Düwag-nivelvaunuista M94. Näillä alun perin 1966-67 rakennetuilla vaunuilla oli Norrköpingissä numerot 61 - 71 ja ne saatiin ajoon vuosina 1994-98. Sittem- min, itse asiassa vuonna 1997 hankittiin lisää muutama vaunu, joissa haluttiin kokeilla matalalattiaista keskiosaa.

M67K 84 (alun perin M67 137) linjan 2 pohjoisella päätepysäkillä Fridvallassa. Kakkonen on meikäläisittäin ajatellen melkoinen "provinssiraitiovaunulinja". Fridvallan päässä ollaan jo melkein maaseudulla ja linjan vuorotiheys on vuorokauden ajasta riippuen 15 - 30 minuuttia. Kuvan vaunu on vuodelta 1967, mutta se on saneerattu vuonna 1996. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping. ▶



◀ Täysmatalia MAN-raitio- vaunuja Norrköpingissä on neljä. Tässä M98B 22 alun- perin vuodelta 1991 (hankit- tu Norrköpingiin vuonna 1999) juuri saapuneena Klockaretorpetin purkupyöskille. Kuvauspäivänä linjalla 3 kulki lisäksi muun muassa tämän vaunun sisarvaunu 23. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping.

M97 70 raitiovaunuvarikolla. Norrköpingin raitiotieillä on suunnitelmissa lisätä matalalattiainen keskiosa yhteensä kymmeneen Düwag-nivelvaunuun. Kuvaushetkellä tämä oli ehditty toteuttaa kuvan vaunun lisäksi vaunuihin 61, 62, 64, 67 ja 68. Pajalla olivat lisäksi työn alla vaunut 63, 65 ja 69. Seuraavaksi muutostöihin oli tarkoi- tus saada vaunu 66. Huomatkaa, kuinka kulmikkaaksi vaunun keula on muutettu tämän suuren saneerauksen yhteydessä. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001 ▶



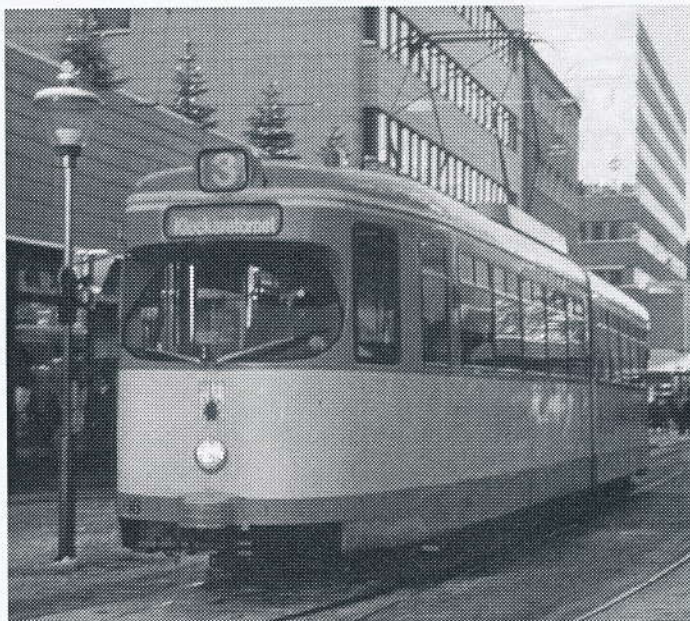


▲ M94 71 linjalla 2 juuri kääntyneenä Östra Promenadenilta Nygatanille. Huomaa tutun näköinen pysäkkikatos. Tämä vaunu on jo kolmas samanlainen numerolla 71. Tässä näkyvä vaunu oli alunperin Duisburgin 1063. Edellinen 71 oli taas nykyinen 63, joka oli alkujaan Duisburgin 1064.

M94 66 tässä vielä saneeraamattomana Drottninggatanilla linjalla 3. Tuohon aikaan virroitin oli saksisankatyypin. Kuva Marko M. Kinnari, Norrköping ▼



M98B 22 Klockaretorpetin päätepysäkkialueella. Vaunu oli alunperin Münchenin 2701. ▲ Vaunu hankittiin Norrköpingiin vuonna 1999 ja se liikkuu aktiivisesti sisarensa 23 kanssa linjalla 3. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping



Vastaavaa muutosta oli kaavailtu itse asiassa kaikkiin Düwag-vaunuihin. Viimeisimpinä hankituille vaunuille varattiin numerot 72 - 75. On huomattava, että viimeksi mainittuja vaunuja vaunua 72 lukuun ottamatta hyödynnettiin lopulta lähinnä varaosalähteinä.

Tähän mennessä (toukokuu 2001) kuuteen M94-tyyppiseen Düwag-nivelvaunuun on ennätetty lisätä matalalattian keskiosia. Näistä vaunuista on tullut muutoksen yhteydessä jälleen nelitelisiä ja kaksinivelisiä. Samassa yhteydessä

vaunun etupään rakennetta muutettiin ja muutos vaikutti paljon vaunujen ulkonäköön. Muutoksen jälkeen sarjatunnus on ollut M97. Ensimmäisenä tällainen muutostyö tehtiin nivelvaunuun 72, joka sai nopeasti numeron 64. Entisestä 64:sta tuli 71 vuoteen 2001 asti ja vuonna 2001 sen numero muuttui 63:ksi. Jotta tällainen olisi ollut mahdollista, vanha 63 (ex DVG 1063) jouduttiin muuttamaan 71:ksi. Tällainen miltei levoton numeroiden muuttelu on yleistä ehkä Tammelundin Liikenteen tai Westendin Lin-

jan kaltaisissa bussiyrityksissä, mutta myös Norrköpingin raitioteillä näytävät numeromuutokset olevan hyvin tavallisia. Nykyinen vaunu 64 oli ennen Norrköpingin kautta Dessau 014 ja sitä ennen DVG 1059. Aikaisempi 64 taas oli aikanaan DVG 1064. Ja jotta vaunujen numeroasiat eivät olisi liian yksikertaisia, kerrottakoon sekin vielä, että ensimmäinen numeron 71 haltija eli alun perin Duisburgin vaunu 1071 poistettiin Norrköpingin kalustosta vuonna 1999.

Myös vaunut 61, 62, 67, 68 ja 70 ovat



◀ DVBAG-vaunu 61 tässä vielä M94:nä pyöreine etupään muotoineen Klockaretorpetissa. Kuva Juhana Nordlund 2.6.1998, Norrköping

Näkymä täysmatalan M98B 22:n sisätiloista. Vaunu on jonkin verran väljempi kuin helsinkiläinen Variotram. 2,3 m leveään vaunuun 1+2 -penkkijako on mielekkäämpi verrattuna 2+2 -jakoon. Myös otetankoja on sijoitettu riittävästi. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping ▶



DVBAG-vaunu 61 tässä jo M97:nä. Etupäässä ei ole enää juuri mitään "aitoa DVBAGia". Keskelle on liitetty matalalattiatuoli. M97-muutos tehtiin tähän yksilöön vuonna 2001. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001. ▶



saaneet vastaavalla tavoin matalalattiaisen keskiosan vuosina 2000-01. Näiden vaunujen numerot ovat saaneet olla viime vuodet rauhassa. Vaunujen alkuperä tuli esille RAITIOssa 4/1998. Vaunut 63, 65 ja 69 ovat raitiovaunuvarikon korjaamolla muutostöiden vuoksi (tilanne toukokuussa 2001). Ennen pitkää nekin kulkevat liikenteessä kahdeksanaksisina matalalattiaisine keskiosineen. Tässä mainittu 63 on siis se vaunu, joka vuosina 1995-99 esiintyi 64:na (ja oli tuolloin mainosväreissä). Ja kuten jotkut muistanevat, sen numero ehti olla Norrköpingissä aivan aluksi 164.

Matalalattiaiseksi muutetut Düwag-vaunut ovat saaneet itselleen oman nimen. Keväällä 2001 nimilista näytti seuraavalta: 61/Duisburg, 62/Düsseldorf,

64/Dessau, 67/Mülheim ja 70/Essen.

Kuusiakselisia M94:ia ovat enää vaunut 66 ja 71. Tässä puheena oleva vaunu 71 tunnettiin tämän vuoden alkuun asti 63:na. Oletettavasti vaunu 66 tullaan modernisoimaan M97:ksi, kun taas vaunu 71 mahdollisesti muutetaan publi-vaunuksi. Norrköpingin vaunukalustoon kuuluu lisäksi M97G 73, joka on entinen Dessau 013 ja oli sitä ennen DVG 1058. Sitä ei ole tarkoitus ottaa lainkaan liikennekäyttöön. Myös vaunut 74 ja 75 on poistettu kokonaan.

M67K

Vaunusarja M67K käsittää joukon vaunuista M67 modernisoituja neliakselisia telivaunuja vuosimallia 1967.

Vaunujen numerot ovat 81 - 90 eikä muu-
toksia ole tapahtunut sitten vuoden 1998. Kuten RAITIOssa 4/1998 kerrottiin, kymmenen M67-vaunua modernisoitiin vuosina 1995-96 Kockumsilla saaden tunnuksen M67K.

M67B

Ensimmäinen M67B oli entinen M67 139, josta tuli vähäksi aikaa M67B 84 ja sen jälkeen 91. Modernisointityö tehtiin Göteborgin Raitioteiden korjaamolla. Vaunu joutui vuonna 1999 pahaan kolaariin, jonka seurauksena se romutettiin. Lisää M67B-vaunuja saatiin tekemällä pintapuolinen remontti M67-vaunuihin 41, 51 ja 52. Vaunu M67B 92 on entinen vaunu 52, vaunu 93 on entinen 41 ja



Norrköpingin joukkoliikenteen toisena tärkeänä tukipilarina toimii linja-autoliikenne. Järein bussilinja on 113, jonka pääkalustona ovat matalat Scania CN94UA6x2 OmniCity-nivelbussit. Mielenkiintoista kyllä bussilinjan 113 vuorotiheys ja kaluston koko muodostavat selvästi suuremman kapasiteetin verrattuna raitiovaunulinjaan 2. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping ▼

▲
Unohtumatonta 1960-luvun tunnelmaa on/oli tarjolla saneeraamattomissa M67- ja kevyesti saneeratuissa M67B-vaunuissa. Yleisilmeessä on paljon samaa kuin aikakauden kaupunkilinja-autoissa, esim. Scania-Vabis CR76:issa. Kuva Juhana Nordlund 2.6.1998, Norrköping



Kevyesti saneerattu M67B Centralbadetin pysäkillä Nygatanilla. Tästä linjan 2 vaunut kääntyvät vasemmalle pohjoiseen Östra Promenadenille. Suoraan johtavat kiskot vievät vaunuhalliin. Myös linjan 3 Klockaretorpetista aloittavat / Klockaretorpetiin lopettavat vuorot käyttävät hallireitillään tätä pysäkkiä, muilta osin täällä Nygatanin itäpäässä kulkevat vain linjan 2 vaunut. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping ▶

vaunu 94 oli aikaisemmin M67 51. Vaunut muistuttavat suurelta osin alkuperäisiä M67-sarjan vaunuja. Etulinjakilpi vastaa kuitenkin nyt vaunujen M67K etukilpeä. Takavalot ovat taas samanlaiset kuin sarjan M94 nivelvaunuissa ensimmäisen saneerauksen jälkeen tai toisaalta kaikissa M67K:issa.

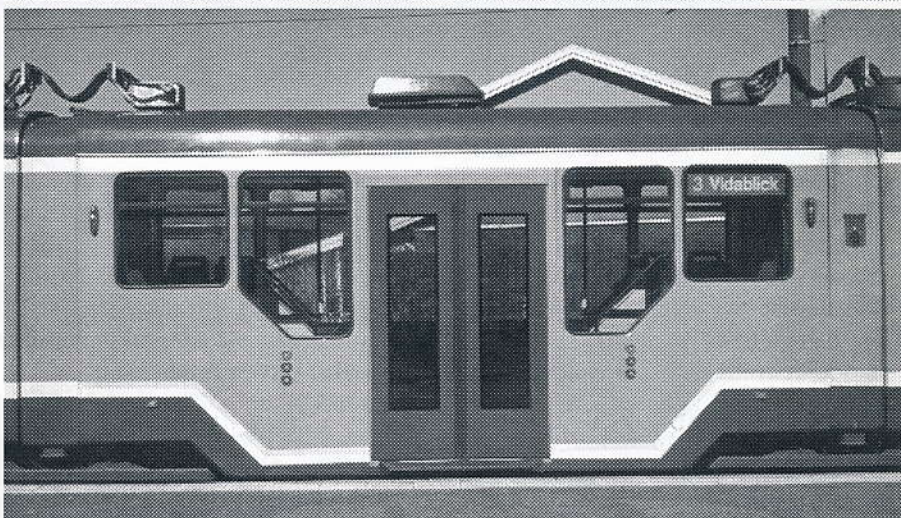
M67

Norrköpingin raitioteiden kalustoon kuuluu yhä muutama alkuperäistä vastaava M67-vaunu. Ne ovat 40, 43, 44 ja 49. Vaunu 49 ei ole ollut enää vuosiin liikenteessä (poistettiin liikenteestä helmikuussa 1997). 8.5.2001 se lojui varikon takapihan asfaltilla osittain riisuttuna. Sitä vastoin vaunut 40, 43 ja 44 ovat olleet viimeksi kuluneen vuoden aikana tarvittaessa varavaunuina liikennekäytössä. 2.4.2001 ne laitettiin kuitenkin seisomaan. Vaunu 43 oli päätetty varata museovaunuksi ja sen piti saada takaisin alkuperäinen järjestysnumero 143. Nyt näyttää siltä, että enemmän alkuperäistä vastaava sisävaunu 44 olisikin museoitava M67-sarjan edustaja. Myös vaunu 31 on olemassa, mutta sen käyttö on ollut muuta kuin linjaliikenneajo. Vaunua on käyttänyt paikallinen teatteri omiin tarpeisiinsa. Vaunun numero on 99 ja vaunu on yllättäen Göteborgs Spårvägarin vanhoissa raitiovaunuväreissä. Oppaanani toimineen Willy Forsströmin mukaan vaunu todennäköisesti maalataan jonkun muun väriksi jossain vaiheessa. Vaunun sisustusta on muutettu siten, että istujien kasvot ovat käytävää kohti.

Itse liikenteestä

Norrköpingin raitiolinjojen vuorovälit ovat keskimäärin pidemmät kuin Helsingin linjojen. Linjoista hiljaisemman eli kakkosen vaunut kulkevat miltei koko (arki)päivän "vain" 15 minuutin välein ja

Saneeraamattomien M67-vaunujen päivät alkavat olla luetut. ▶ Tässä vaunu 49 jo hylkynä varikon laidalla. Romujen seassa on myös Düwag-vaunun keskiosa, jonka seinässä on yhä saksankielinen kylkimainos. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping



▲ Düwag-vaunun 62 matala keskiosa. Tokihan tämä on lastenvaunujen kanssa liikkuville ja liikuntaesteisille parempi ratkaisu kuin korkealattiavaunu, mutta täysmataliin vaunuihin verrattuna kuitenkin melko yksinkertainen kompromissi. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping





▲ Näkymä Döwag-vaunusta M97 62. Tästä vinkkelistä ei edes huomaa, että vaunussa olisi joku kohta matalalattiatien. Sisustusta on uudistettu eri kohdista huomattavasti. Kuva Juhana Nordlund 8.5.2001, Norrköping

illalla ruuhka-ajan jälkeen ainoastaan 30 minuutin välein. Raskaamman eli linjan 3 vaunut kulkevat arkisin päivällä ja illalla 10 minuutin vuorotiheydellä ja ruuhka-aikoina kahdeksan minuutin välein. Keskitalvella vuoroväli on arkisin melkein läpi päivän 6 - 7 minuuttia. Lauantain vuorovälit ovat päivällä 10 minuuttia linjalla 3 ja 15 minuuttia linjalla 2, mutta iltapäivästä alkaen liikenne on jo varsin harvaa: kakkonen ajaa 30 minuutin välein ja kolmonen varttitunnin välein. Pyhäpäivinä ajetaan läpi päivän yhtä harvoin. Molemmat linjat ovat keskustan läpi kulkevia heilurilinjoja. Ne kulkevat liikenteellisesti tärkeiden terminaalien eli päärautatieaseman ja linja-autoaseman kautta. Itse asiassa nämä asemat on yhdistetty yhdeksi Matkakeskukseksi vajaa vuosi sitten. Linja 3 kulkee Drottninggatania pitkin liikekeskustan läpi suoraan Nygatanille Söder Tulliin, josta se jatkaa Folkets Parkin kautta Klockaretorpetiin. Linja 2 taas tekee pidemmän kierroksen kantakaupungin alueella, mutta ei jatka Klingsbergin haaralla kovin kauas keskustasta. Kakkonen näet kääntyy Matkakeskuksesta Klingsbergiin ajaessaan Drottninggatanilta Trädgårdsgatanille ja ajaa reittiä Trädgårdsgatan - Östra Promenaden - Nygatan. Nygatanilla linjat 2 ja 3 yhtyvät pieneksi hetkeksi Söder Tullin kohdalla. Yhteisellä lyhyellä osuudella ei ole edes yhtään yhteistä pysäkkiä. Siitä linjat erka-nevat omille teilleen. Klockaretorpetin haara kolmosella on kohtalaisen pitkä.

Kolmosen kierrosaika on yli tunnin. Kakkosenkin on, mutta sille jää tavallaan tarpeettoman pitkät päätepysäkkitaumat. Näinkin pienellä verkostolla pitää olla kääntösilmukoita muuallakin kuin linjojen päätepysäkeillä. Esimerkiksi Klockaretorpetin haaralla on varakääntöpaikka (silmukka) Folkets Parkin luona.

Kakkosella on päiväliikenteessä viisi vaunua, jotka pääsääntöisesti ovat sarjojen M67B ja M67K neliakselisia telivaunuja. Mutta esimerkiksi 8.5.2001 edellä kuvatus tyypisten vaunujen 83, 84, 92 ja 93 lisäksi joukossa kulki duisburgilainen nivelvaunu M94 71. Linjalla 3 taas liikkuu hyvin monenlaisia vaunuja. 8.5.2001 kolmosen päiväliikenteen vaunut olivat seuraavat: 22, 23, 61, 62, 66, 68, 82 ja 86. Vaunut 22 ja 23 ovat sarjan M98B täysmatalia MAN-vaunuja. Vaunut 61, 62 ja 68 ovat keskiosastaan matalia 8-akselisia sarjan M97 Döwag-vaunuja. Vaunu 66 on vastaava, mutta siinä ei ole toistaiseksi keskiosaa lainkaan ja se kuuluu näin ollen yhä sarjaan M94. Akselien lukumäärä on tietenkin vain 6. Vaunut 82 ja 86 ovat muihin linjalla kulkeneisiin vaunuihin nähden pikkuruisia M67K-vaunuja. Iltapäivän ruuhkaan ilmestyivät lisäksi kolmoselle vaunut M97 67 ja M67K 90. Kakkosella ei ole ruuhkavuoroja lainkaan. Varikolla seisovat varalla mm. 70, 85, 88 ja 89. Korjaamolla olivat suuressa muutostyössä nivelvaunut 63, 65 ja 69. Huoltohallissa olivat myös mm. vaunut 21, 24, 64 sekä jo poistettuja M67-vaunuja. Näyttää lähes varmalta, että alku-

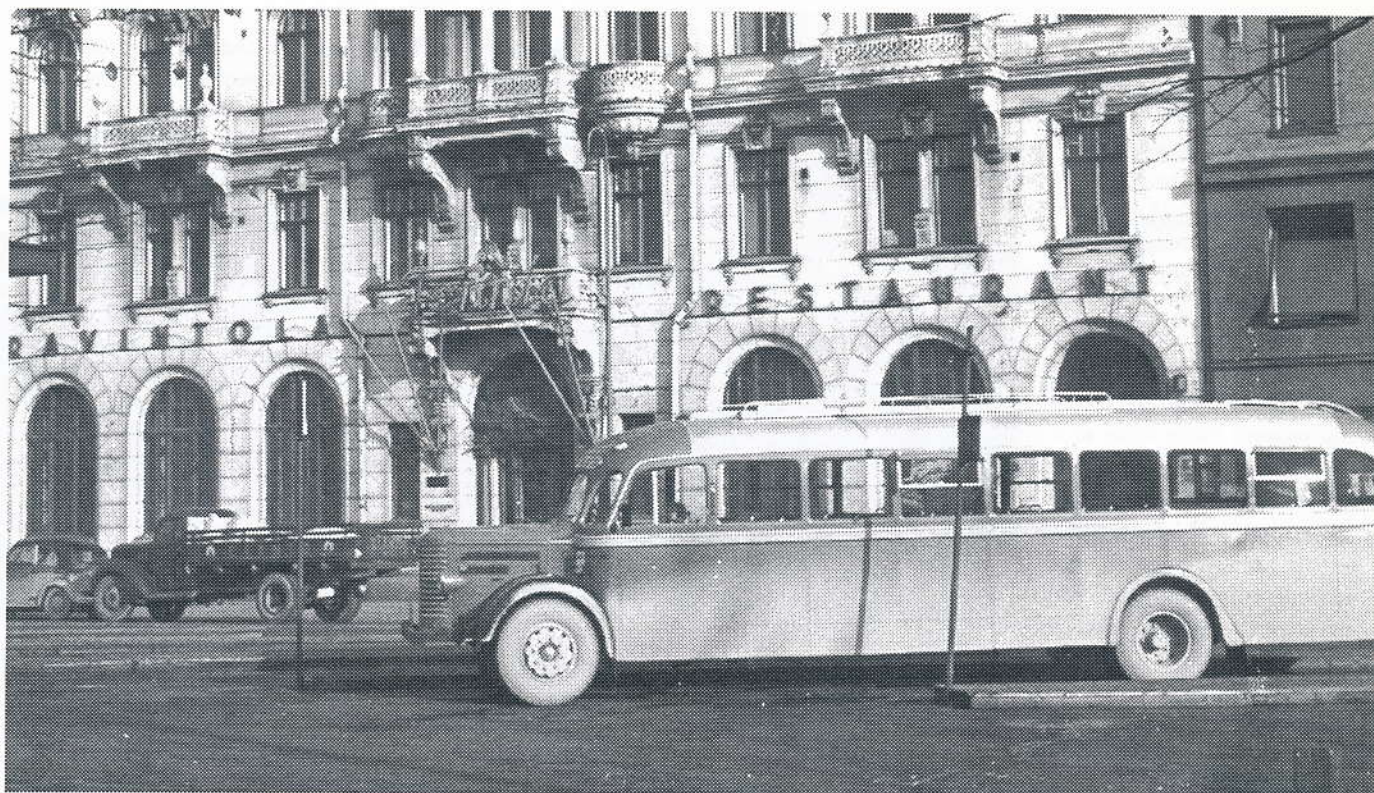
peräistä vastaavia (kokonaan saneeraamattomia) M67-vaunuja ei enää ensi talvena tule linjaliikenteeseen. Näin ollen vanhanaikaisimman oloisia vaunuja olisivat jatkossa sitten sarjan M67B vaunut 92 - 94. Vaunuun 92 tosin mentiin vaihtamaan uudet etuovet jo vuonna 1992 vaunun ollessa silloin vielä M67 152, joten se on siltä osin "tyylirikko".

Rahastusjärjestelmässä on siirrytty avorahastuksen suuntaan. Nyt kaikissa vaunuissa sisäänkäynti on mahdollista muualtakin kuin etuovista. Esimerkiksi keskiovien yhteyteen on sijoitettu matkustajia varten ovien avausnappulat. Matkakorttien lukulaitteita on myös vaunun keskijä takaosissa vaunutyyppistä riippuen. Yllättävää kyllä joistakin vaunuista kortinlukulaite puuttui nimenomaan vaunun etuosasta!

Kuten edellä tuli näkyvästi esille, voi pieni raitiotiejärjestelmä olla suunnattoman mielenkiintoinen. Reilusta 30 vaunusta on vaikea löytää kahta täsmälleen samanlaista. Jokainen on oma yksilönsä ja jokaisella on oma, erittäin mielenkiintoinen historiansa. Ironista kyllä, uusin kalusto taitaa olla kaikista heterogeenisintä. Norrköpingin raitiotiejärjestelmä on kouluesimerkki siitä, kuinka hienosti raitiovaunut sopivat keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen hoitamiseen. Ei olisi yhtään pahitteeksi, jos meillä koti-Suomessakin alettaisiin suunnitella ja toteuttaa raitioiteita esimerkiksi Tampereelle ja Turkuun sekä lisäksi jopa Ouluun tai Jyväskylään. Raitiovaunujärjestelmän perustaminen ei ole milloinkaan liian myöhäistä, vaikka monet järjestelmät ovat tuki iältään yli 100-vuotiaita.

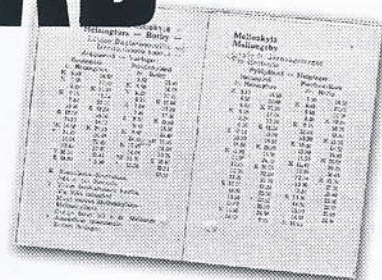
Kiitokset

Tämän artikkelin tarkat tiedot vaunujen nykytilanteesta saimme raitioiteiden palveluksessa olevalta Willy Forsströmiltä, jolle lämpimät kiitokset. Hän on myös jäsenenä seuramme ruotsalaisessa sisaryhdistyksessä. Willy on kirjoittanut erittäin ansiokkaita artikkeleita mainitun seuran jäsenlehteen sekä toimittanut ajankohtaisia tietoja Svenska Lok och Motorvagnar -kirjojen eri painoksiin.



OY LIIKENNE AB 1935-2001

▲ Auto nro 24, Sisu
LG51 / Helko
vuodelta 1947
Mikonkadulla.
Kuva Hugo
Sundström n.
1949, Helsingin
kaupunginmuseon
kuva-arkisto,
Pertti Leinomäen
kokoelma



Eräs aikakausi päättyi, kun Oy Liikenne Ab:n toiminta loppui kesäkuun alussa 2001. Yhtiö oli aikoinaan Suomen suurin bussiliikennöitsijä, jonka linjaverkosto ulottui pääkaupunkiseudulta aina Kouvolaan ja Heinolaan saakka.



LOY 47, Volvo B635 Wiima 1-korilla, tässä jo uudella tyylillä maalattuna. Auto on vuodelta 1958. Kuva Krister Engberg 18.5.1971, Leinomäen kok. ▲

TEKSTI Kimme Nylander

Liikenne Oy:n juuret ulottuvat 1920-luvulle Malmin seudulle. Useat pienet liikenteenharjoittajat olivat aloittaneet toimintansa vuosikymmenen alkupuolella ja kilpailu Helsingin keskustan ja Malmin ympäristön välillä kulkevista matkustajista oli kova. Bussiyrittäjien määrä kasvoi jatkuvasti ja vuosina 1924-26 taistoon osallistuivat myös Fredrik W. Juden, Erik Franck, Toivo Salokoski ja Lauri Arima.

Jonkinasteinen yhteistyö ja yhdistymisen kävi välttämättömäksi. Vuonna 1927 edellä mainitut herrat perustivat yhteisyrityksen nimellä Juden & Kumpp. (Joidenkin lähdetietojen mukaan Arima

"Siipi-Wiima" oli hyvin tyypillinen kori Liikenne Oy:llä 1960-luvulla. Auto 56 Volvo B635 vuosimallia 1963. Kuva Timo-Pekka Lange 5/1973, Leinomäen kok. ▶

Liikenne Oy:n 1960-luvun perusbussia Volvo B635 / Wiima 3 edustaa tässä nro 104 vuodelta 1966. Linjanumeron vieressä vuosina 1971-75 -käytössä ollut yhteistariffitunnus. ▲

tuli yhteistyöhön mukaan vasta myöhemmin). Oy Liikenne Ab otettiin nimenä käyttöön vuonna 1932, mutta virallisesti yhtiö merkittiin kaupparekisteriin vuonna 1935.

Kukoistava toiminta kuihtuu sotaan

Jo 1920-luvulla oli Judenin väriyksenä ollut punainen keltaisella raidalla. Nämä värit tulivat käyttöön myös Liikenne Oy:lle. Vuonna 1935 yrityksellä oli käytössään 18 bussia. Määrä nousi vuoteen 1939 mennessä 27:ään. Sodan kynnyksellä Liikenne Oy oli Suomen 12:nneksi suurin bussiyhtiö.

Aluksi oli liikennöity Helsingistä Malmille, Puistolaan ja Hakkilaan sekä kaukoliikennettä Kouvolaan. Muutamassa vuodessa linjasto moninkertaistui. Vuonna 1939 linjojen päätepuiteina olivat edellisten lisäksi Mellunkylä, Nordsjö, Vestersundom, Skräddarby, Hangelby, Gesterby, Spjutsund, Gumbostrand, Immersby ja Heinola.

Sota-aika supisti liikenteen lähes olemattomiin ja sodan jälkeisenä pulara-aikana bussiyhtiöiden oli hyvin vaikeaa päästä jaloilleen. Erityisen vaikea tilanne oli Liikenne Oy:llä. Sillä oli kasvava linjasto hoidettavanaan, mutta kunnossa olevaa kalustoa liian vähän. Pientä helpotusta asiaan tuli vuonna 1948, kun ministeriö määräsi kouvolaalaisen Eino Tuomalan busseja Liikenne Oy:n avuksi. Vuonna 1950 myös liikennöitsijä Arvo Saarinen alkoi ajaa yhtiön linjoja.

1950-luvulla

Avusta huolimatta kalustoa oli edelleen liian vähän suuren linjamäärän hoitamiseen. Vuoroja jäi jatkuvasti ajamatta ja matkustajat olivat tyytymättömiä. Rajakylän linjalla tilanne kärjistyi

vuonna 1957 sellaiseksi, että ministeriön kehotuksesta Liikenne Oy joutui luopumaan reitistä ja tilalle tuli kolmen uusmaalaisen liikennöitsijän yhdessä perustama uusi yhtiö Lähilinjat Oy.

▲ Täysturistit laitettiin vanhoilla päivillään lähiliikenteeseen Vantaan linjoille. Auto 137 Volvo B57 / Wiima 3 vuodelta 1967 linjalla 730. Kyseinen reitti siirtyi myöhemmin tytäryhtiölle, sitten kokonaan toiselle liikennöitsijälle ja palasi vielä Liikenne Oy:lle jäden yhtiön viimeisimmäksi seutulinjaksi. Kuva Timo-Pekka Lange 30.1.1976, Leinomäen kok.



Seuraavana vuonna 1958 yhtiön pääomistaja Juden luopui osakkeistaan ja uudeksi omistajaksi tuli Aarne Mantila. Yhtiön tuskallinen tilanne ei hänenkään luotsauksessaan oleellisesti muuttunut.

Vuonna 1959 yhtiöllä oli 41 bussia ja se oli nyt sijaluvulla 13 Suomen bussifirmojen suuruuslistalla. Sota-ajan jälkeisen kirjavuuden jälkeen Liikenne Oy:n kalusto alkoi olla Volvo/Wiima -voittoista, mutta myös muita merkkejä hankittiin.

1950-luvun lopulla Liikenne Oy liikennöi seuraavia Helsingin sisäisiä linjoja: 50 Hki-Puistola-Tapanila, 51 Hki-Puistola, 70 Hki-Kontula-Vesala (Humikkalan-tietä) ja 71 Hki-Mellunmäki-Vesala (Nau-

lakalliontietä). Helsingin maalaiskunnassa päätepaikkoina olivat: Itä-Hakkila, Kuninkaanmäki, Rekola, Vaarala, Bisa, Myrbacka ja Vuosaari. Edellisten lisäksi oli linjoja Sipoon rannikkoseudulle sekä Kouvolaan, Heinolaan ja Voikkaalle.

Yhtiö myydään

Vuonna 1962 Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy osti yhtiön. Liikenne Oy:tä ei kuitenkaan fuusioitu ostajayhtiöön vaan toiminta jatkui edelleen omalla nimellä ja entisissä puna-keltaisissa väreissä. Joonastui Paavo Koskinen.

Kasvun aika

1960-luvun puolivälissä alkoi Jakomäen, Kontulan ja Vuosaaren lähiörakentaminen. Myös Vesalaan tuli uusia kerrostaloja ja 1960-luvun lopulla alkoivat rakennustyöt myös Mellunmäessä. Sitten tulivat vielä Hakunila ja Havukoski. Kaikki nämä alueet olivat Liikenne Oy:n reviiriä. Yhtiöllä oli hoidossaan näiden kymmenistä tuhansista asukkaista koostuneiden asuinalueiden laajeneva liikenne. Uutta kalustoa hankittiin, uusia linjoja perustettiin ja autot olivat tupaten täynnä. Liikenne Oy oli hyvässä vauhdissa. Jopa niin hyvässä, että se Paavo Koskisen luotsaamana irtautui HML:stä vuonna



Nk. Heinähäkki, 246 Volvo B58 / Wiima 04 vuodelta 1973 Etelä-Haagassa. 503 oli koululaislinja Vuosaaresta Pitäjänmäen teollisuusalueelle. Kuva Pertti Leinämäki 27.5.1982

Liikenne Oy:n bussit muuttuivat 1970-luvulla vuosi vuodelta kaupunkimaisemmiksi. Tässä vuoden 1976 tyyliä esittelee auto 22 Volvo B58 Wiima K-200-korilla. Uusittu maalaustyyli otettiin käyttöön vuonna 1975. Takana tyypillinen 1970-luvun seutubussi, Volvo B57 / Wiima 4 puolituristi. Kuva Hannu Pulkkinen



1968 ja oli taas itsenäinen.

Autojen numerointi oli yltänyt 50:een 1950-luvun lopussa. 60 saavutettiin vuonna 1962 ja 70 ylitettiin vuonna 1965 Sata meni rikki vuonna 1966 ja 200 jo vuonna 1971. Bussimäärän virallinen lukema oli 194 – Oy Liikenne Ab oli Suomen suurin yksityinen bussiyhtiö.

Ensimmäinen yritysosto tehtiin vuonna 1970, silloin Tolkis Auto siirtyi Liikenne Oy:n omistukseen.

Vuonna 1975 Liikenne Oy liikennöi seuraavia Helsingin sisäisiä linjoja: 75, 77, 77A, 77S, 77V, 78, 90, 94A, 94K, 94S, 94T, 94V, 96, 96N, 96V, 96S, 97, 97A, 97S, 98, 503 ja 504. Vantaan suunnalla ajettiin yli kymmentä linjaa. Lisäksi olivat vielä Sipoon reitit sekä kaukoliikenne. (Itä-Helsingin osalta linjamuutokset on käsitelty yksityiskohtaisesti Raition numerossa 1*1996).

Suuryhtiön pilkkominen alkaa

Vuonna 1975 Liikenne Oy osti vantaalaisen Tikkurilan Liikenne Oy:n. Tämän yhtiön nimi muutettiin seuraavana vuonna muotoon Oy Sipoon Liikenne - Sibbo Trafik Ab ja kaikki kaukolinjat ja Sipoon reitit siirrettiin uuden tytäryhtiön nimiin. Liikenne Oy -nimellä ajettiin nyt pelkästään pääkaupunkiseudun liikennettä. Ajot suoritettiin uudelta modernilta varikolta Hakunilasta, joka otettiin käyttöön 1970-luvun puolivälissä.

Vuonna 1980 pilkkominen jatkui. Nyt siirrettiin kaikki Vantaan suunnan linjat uuden Hakunilan Liikenne Oy -nimisen tytäryhtiön nimiin. Siirron jälkeen Liikenne Oy ajoi pelkästään Helsingin sisäisiä linjoja Puistolaan, Jakomäkeen, Kontulaan, Vesalaan, Vartioharjuun, Mellunmäkeen ja Vuosaareen sekä poikittaislinjaa Vuosaaresta Alppilaan.

Lisää busseja

Kalustoa hankittiin 1970-luvulla aina vaan lisää. Autojen numeroissa ylitettiin 250 jo vuonna 1973 ja 282 saavutettiin vuonna 1976. Tämä jäikin kaupunkibussien suurimmaksi numeroksi pitkäksi aikaa. Välissä oli tosin nyt paljon tyhjää, koska Sipoon Liikenteen bussit oli siirretty omille ykkösestä alkaville numeroilleen. Vähän myöhemmin Sipoon numerot siirrettiin 300-sarjaan.

Autojen numeroiden seuraaminen vaati harrastajalta erityistä sinnikkyyttä. Tämä koski nimenomaan vanhoja täys-

turisteja, jotka aikanaan oli sijoitettu Liikenne Oy:n numeroille, sitten siirretty Sipoon Liikenteen numerosarjoihin ja vanhoilla päivillään taas takaisin Liikenne Oy:n kalustoon Vantaan linjoille (vuodesta 1980 Hakunilan Liikenteelle). Esimerkiksi käyköön vaikka bussi nro 204 (AES-88), joka Sipoon Liikenteelle siirryttyään sai numeron 17. Sitten siitä tuli 317 ja takaisin Liikenne Oy:lle palattuaan 177.

Myös katurien numeroita muutettiin uudellenkorituksen yhteydessä. Kun vanha alusta palasi liikenteeseen uudella korilla, oli myös bussin numero muutunut. Esimerkiksi auto 252 olikin uuden korin myötä 185.

Metro sekoittaa pakan

Metron tulo mullisti Itä-Helsingin bussiliikenteen täysin. Liityntälinjojen hoito annettiin HKL:lle, joten tämä merkitsi Liikenne Oy:lle lähtöä Itä-Helsingistä ja liikenteen painopisteen siirtymistä Koillis-Helsinkiin.

Liikenne Oy:n linjat ennen liityntäliikenteeseen siirtymistä olivat seuraavat: 75, 77, 77S, 78, 78A, 78T, 90S, 94, 94A, 94B, 94S, 94T, 94X, 95 (HKL:n kanssa), 95B, 95N (HKL:n kanssa), 96, 96S, 96T, 96V, 96X, 97, 97S, 97X ja 98.

Liityntäliikenne alkoi asteittain 1.9.1982 alkaen. Linjoja ei vielä tässä vaiheessa siirretty HKL:lle, joten Liikenne Oy ehti ajaa myös metron syöttöliikenteessä. Linjojen siirto alkoi kesäkuussa 1983 ja vuoden 1985 loppuun mennessä kaikki liityntälinjat olivat HKL:lla. Korvaukseksi Liikenne Oy sai STA:n linjoja Koillis-Helsingistä (ja STA vastaavasti HKL:n linjoja Luoteis-Helsingistä). Vuonna 1986 Liikenne Oy liikennöi linjoja 70, 73, 74, 75, 75X, 76, 77, 77S, 77V, 78, 78A ja 78T.

Konserni paisuu

Vaikka toiminta Liikenne Oy:n nimellä hiukan supistui 1980-luvulla, kasvoi koko yhtiön koko entisestään yrityskauppojen myötä vuonna 1984. Paavo Koskisen hallinnassa oli nyt Oy Liikenne Ab:n lisäksi Hakunilan Liikenne, Sipoon Liikenne, Tolkis Auto, Sirolan Liikenne, Variston Linja, Linjavaunu Norrgård ja Porvoon Liikenne. Kaikki ostetut yritykset jäivät toimimaan omalla nimellään ja omissa väreissään.

Liikenne Oy:n bussimäärä vuonna 1984 oli 177 ja koko yhtiössä autoja oli 326.

Vuosikymmenen lopulla lukumäärä oli jo n. 450, tosin Liikenne Oy:n nimiin merkittyjen autojen määrä oli laskenut n. 130:een.

Kupla puhkeaa

Liikenne-yhtymä pysyi suuryhtiönä 1990-luvun alkuun asti. Vuonna 1991 jättiläinen pantiin myyntiin. Ostajiksi ilmoittautuivat Vantaan Liikenne Oy ja Koiviston Auto Oy. Pääkaupunkiseudun liikenteessä toimivista yhtiöistä Sirolan Liikenne, Variston Linja ja Hakunilan Liikenne menivät Vantaan Liikenteelle, mutta Liikenne Oy siirtyi Koivistolle. Koiviston Autosta oli kehittymässä uusi jättiläisyritys, joten Liikenne Oy oli jälleen osana suurfirmaa.

Koiviston kaudella

Viimeiset Koskisen aikana tulleet bussit olivat Volvo B10M / Lahti 400 -mallia vuodelta 1990 (valmistuivat tehtaalla jo edellisen vuoden puolella). Ensimmäiset Koiviston kauden uudet autot olivat vielä Koskisen tilaamia, mutta ehtivät liikenteeseen vasta kaupan jälkeen. Ne olivat tyyppiä Volvo B10R / Lahti 400 ja olivat viimeiset uudet autot puna-keltaisissa väreissä. Syksyllä 1992 busseja alettiin maalata Koiviston Auton valkoinen-hopeanharmaa-siniraita-maalaukseen. Sama ulkoasu oli konsernin Kuopion Liikenne -aputoiminimen alla olevassa kalustossa.

Autojen numerot olivat hajallaan välillä 1 – 285. Välissä oli paljon tyhjää, olivathan Hakunilan Liikenteen bussit nyt poissa ja bussien kokonaismäärä alle sata. Jälleen pantiin numeroiden kirjaajat tiukille. Aluksi 200-sarjaa yritettiin siirtää sopiville vapaille pienemmille numeroille (esim. 269 > 69). Myöhemmin uudet autot saivat numerot 101:stä alkaen ja vanhatkin autot siirrettiin 100-sarjaan.

Ensimmäiset uudet sini-valkoiset bussit otettiin käyttöön vuonna 1994 ja ne olivat Volvo B10M / Wiima K-202 -perusbusseja.

Paluu seutuliiikenteeseen

Kilpailutuksen alettua vuonna 1995 Liikenne Oy pärjasi heti alussa hyvin voitettamalla linjat 518, 711, 740, 743, 744, 745 ja 746. Näin yhtiö palasi takaisin niille Hakunilan suunnan linjoille, joita se oli ajanut 1970-luvulla. Voitettuja reittejä varten hankittiin uusia Volvo B10M /



▲ Liikenne Oy ehti ajaa myös metron liityntälinjoja. Autoa 72 Scania BF111 / Lahti 21 Centrum käytettiin linjalla 96 Vuosaari – Itäkeskus – Vesala. Kuva Juhani Poussa 1982.



Paavo Koskisen tilaamat, mutta Koiviston kaudella liikenteeseen tulleet Volvo B10R / Lahti 400 –bussit olivat viimeiset uudet punakeltaiset- ja ensimmäiset automaattivaihteiset bussit. Kuva Kimmo Nylander 20.8.1992 ▼

Carrus City –busseja. Helsingin sisäisille linjoille hankittiin puolestaan Mercedes-Benz O405N –matalalattiabusseja. Vuoden lopulla saatiin vielä käyttöön ensimmäinen oman tehtaan Kabus-korkealattibussi. Kaluston lukumäärä oli nyt 102.

Viimeiset vuodet

Vuonna 1996 siirryttiin Malmillakin liityntäliikenteeseen, jolloin osa bussilinjoista muuttui syöttölinjoiksi. Muutoksen jälkeen Liikenne Oy:n koillisuunnan linjat olivat 70, 70T, 73 (HKL:n kanssa), 73B, 73N (HKL:n kanssa), 74, 74N, 75, 76A, 76B, 77 (HKL:n ja Linjebussin* kanssa), 77A (HKL:n ja Metsälän Linjan kanssa), 77S ja 78.

Vuoden 1996 aikana saatiin lisää Kabus-busseja. Syksyyn mennessä kaikki viisi oli toimitettu ja autoista 134 ja 135 (GBY-219/220) tuli Liikenne Oy:n uusimmat bussit.

Vuonna 1997 saatiin kaksi käytettyä Mercedes-Benz O405N –bussia. Näistä jälkimmäinen oli vuosimallia 1991 rekisterillä OFV-889 ja se sai numeron 55 (myöhemmin 132). Tästä tuli viimeisin Liikenne Oy:lle tullut auto.

Vuonna 1998 Koiviston Auto laajensi toimintaansa pääkaupunkiseudulla ostamalla Lähilinjat Oy:n. Liikenne Oy:n toiminta tosin taas supistui, kun yhtiö hävisi vuonna 1995 voittamansa seutulijat. Myös Helsingin sisäiset linjat 73B ja 78 menetettiin.

Yhtiön historian viimeinen kilpailuvoitto tuli vuonna 1998, kun Liikenne Oy

voitti seutulinjan 730, jonka liikennöiminen aloitettiin vuoden 1999 alussa. Linjasto oli nyt seuraava: (sulkuihin merkityt linjat vain osittain Liikenne Oy:n hoidossa) 70, 70T, (73), 73B, (73N), 74, 74N, 75, 76A, 76B, (77, 77A), 77S, ja 730.

Kaikki Kabus-korkealattibussit siirrettiin vuonna 1999 Kuopioon. Tämän jälkeen yhtiön uusimmat bussit olivat Volvo B10M / Carrus City –seutuautot vuodelta 1995.

Lähilinjat Oy:n osto oli ilmeisesti omistajayhtiölle mieluisa hankinta ja pääkaupunkiseudun toimintoja alettiin yhä enenevässä määrin laskea Lähilinjojen varaan. Liikenne Oy ei sen sijaan kustannusrakenteensa puolesta ollut ihanteellinen yhtiö ja niinpä sen toimintoja alettiin pikkuhiljaa supistaa. Kilpailutarjouksia ei tehty enää samalla innolla kuin ennen eikä kaikkiin kohteisiin enää jätetty tarjousta ollenkaan. Näin Liikenne Oy:n linjat alkoivat siirtyä toisille liikennöitsijöille.

Kesäliikenteen 1999 alusta jäivät pois linjat 70, 70T ja 77S. Jäljellä olivat vielä 73, 73N, 74, 74N, 75, 76A, 76B, 77, 77A ja 730.

Kesäliikenteen 2000 alusta hävittiin linjat 73, 73N, 74, 74N, 76A, 76B ja 77A. Jäljellä olivat enää 75, 77 ja 730 (77 edelleen yhteistyössä HKL:n kanssa). Bussimäärä oli supistunut 24:ään. Kalustoa oli siirtynyt Koiviston Auton muille yhtiöille ympäri Suomea.

Vuonna 2000 käytiin myös kilpailukierros, jossa mukana olivat Liikenne Oy:n linjat 75 ja 77. Nämäkin

olivat siirtymässä kesäliikenteen 2001 alusta muille liikennöitsijöille. Näin Liikenne Oy:lle oli jäämässä kesäksi 2001 ainoastaan seutulinja 730.

Vuoden 2000 lopulla tuli sitten ilmoitus, jonka mukaan Liikenne Oy:n toiminta lakkautetaan kesäkuun alussa vuonna 2001. Linja 730 siirretään toiselle liikennöitsijälle.

Viimeinen päivä

3.6.2001 valkeni Liikenne Oy:n viimeinen aamu. Vielä starttasivat sinivalkoiset bussit linjoille 75, 77 ja 730. Yöllä 4.6 bussit palasivat Hakunilan varikolle viimeisen kerran.

Oy Liikenne Ab:n lähes 70-vuotta kestänyt monivaiheinen tarina oli päätynyt.

* = HKL ja Linjebuss vaihtoivat talvikausina 1990-luvulla muutaman vuoden aikana eräitä ruuhka-ajan vuoroja keskenään, jotta poikittaislinjalle 54(B) saatiin kuormitettuihin lähtöihin HKL:n nivelkalustoa. Linjebuss puolestaan ajoi vastaavan määrän vuoroja HKL:n osuudella linjalla 77.

KIRJALLISET LÄHTEET:

Viitaniemi – Mäkelä: Suomen linja-autoliikenteen historia
Herranen: Hevosomnibusseista meteroon
HKL:n vuosikertomukset
Pertti Leinmäen kooste liikennöitsijöiden liikenneluvista vuosilta 1926-76

RAITIOVAUNUJEN PYSÄKKIKILVET

Helsingissä

Helsingissä raitiovaunujen pysäkkikilpi rakentuu metallihikkoon sijoitetuista peltisistä liuskoista. Kilpi koostuu neljästä osasta. Ylimpänä on raitiovaunupysäkin paikkaa osoittava liikennemerkki, joka on korkeudeltaan kaksinkertainen muihin liuskoihin verrattuna. Tämän kilven pohjaväri on keltainen, ja siinä on kuvattuna hyvin yksinkertainen musta raitiovaunu.

TEKSTI daniel federley

Kilven alla on pysäkin nimen suomeksi ja ruotsiksi ilmoittava kilpi, keltaisella pohjalla musta teksti. Seuraavana on valkoisella pohjalla oleva musta HKL:n liikemerkki, joka osoittaa, että sen alla luetellut linjat ovat Helsingin kaupungin liikennelaitoksen linjastoon kuuluvia (eivät esimerkiksi seutulinoja, kuten on laita bussiliikenteessä). Tämän jälkeen luetellaan kaikki pysäkillä pysähtyvät raitiolinjat numerjärjestyksessä. Jokaisella linjalla on oma



Oopperan pysäkin kilvestä näkyy lisäksi n-kirjain sekä linjojen sijoittelu siten, että linja 10 on ennen muita linjoja mahdollista näin lisäkilpien loogisen sijoittelun linjoilla 3B ja 4. Uudemmissa kilvissä raitiovaunu on erilainen ja nuolukuvio on omana liuskanaan pysäkin nimen alla. 3.3.2001



Aiemmin käytetty kilpimalli, jonka raitiovaunu on nykyistä huomattavasti yksityiskohtaisempi. Kuva on ajalta, jolloin linja 10 kääntyi Kuusitiellä. Näissä vanhemmissa kilvissä raitiovaunua esittävä liikennemerkki on vielä kolmen liuskan korkuinen ja kilvessä on mukana HKL:n nuolukuvio. 31.5.1990.

liuskinsa, valkoisella pohjalla musta teksti.

Muutamalla pysäkillä on lisäksi lisäinformaatiota tarjoavia liuskoja. Ne ilmoittavat laivaterminaalin nimen kolmella kielellä ja ne on sijoitettu heti po. terminaalin luo ajavan raitiolinjan liuskan alle. Tällaisia liuskoja käytetään linjoilla 2 ja 4 (tekstinä Katajanokan terminal / Skatuddens terminal / Katajanokka Terminal) sekä 3 (tekstinä Olympiaterminaali / Olympiaterminalen / Olympia Terminal). Liuskat ovat samankokoisia kuin linjaliuskat ja niissä on em. tekstin lisäksi laivan kuva. Teksti on jonkin verran pienempikokoinen kuin linjakilvissä, sillä kilvet ovat kolmikielisiä. Liuskoja on käytössä mm.



Linjalla 2 käytettiin välietappina Hakaniemeä jo silloin, kun linja ajoi Kruununhaan kautta. Linjojen 1 ja 1A välietappina sitä ei ole mainittu, vaikka nekin ajavat sitä kautta. 2.1.1992.



Uintikeskuksen ruotsinkielisen muodon loppuosa on väärä ja sanaan on putkahtanut ylimääräinen m-kirjain. Linjalla 1A Kauppatori kerrotaan välietappina. 22.4.2001.

Mannerheimintien, Kaivokadun sekä Aleksanterinkadun pysäkeillä.

Näitä lisäliuskoja katoksellisille pysäkeille asennettaessa voitiin ilolla huomata, että järki voitti ehdottoman

numerojärjestyksen ja niinpä mm. Oopperan pysäkillä linja 10 ilmoitetaan ennen muita linjoja (3B, 4, 7B). Tämä johtuu siitä, että katoksen yhteydessä oleva pysäkkikilpi on jaettu ikään kuin kahdelle palstalle, ja jotta lisäliuskat saadaan sijoitettua aina oikean linjan alle ilman että kilpi kasvaa liian korkeaksi, on numerojärjestyksestä poikettu. Kuva valaisee asiaa.

Linjakohtaiset pysäkkiliuskat

Yleensä pysäkkikilven linjaliuskassa kerrotaan linjan numero sekä määrän-



Linjalla 7 esiintyi välietappina myös Kisehalli, joka oli osa linjanimeäkin 1980-luvulla. Välietappi poistui kylteistä vasta 1997, kun linja siirtyi liikennöimään Kruununkadun kautta. Kuvasta näkyy hyvin, miten linjan 3B välietappi Eira alkaa molemmilla kielillä samasta kohdasta, mutta 7B:n Rautatientori alkaa eri kohdista. 3.3.1995.



Kaivopuiston pysäkki. Linjalla 1A käytetään molemmissa suunnissa välietappia Kauppatori. 27.2.1994.

päänä oleva päätepysäkki suomeksi ja ruotsiksi. Näin on laita linjoilla 1, 4, 6, 8 ja 10. Tällöin esimerkiksi linjalla 4 lukee pysäkkikilvessä "4 Katajanokka / Skatudden" koko matkan Saunalahdentien päätepysäkillä Munkkiniemessä aina Puolipäiväkadun pysäkillä Katajanokalla. Merisotilaantorin päätepysäkillä teksti muuttuu muotoon "4 Munkkiniemi / Munksnäs" ja on tällainen aina Tiilimäen pysäkillä saakka muuttuakseen taas päätepysäkillä. (Ruotsinkieliset nimet on sujuvuuden vuoksi jätetty jatkossa pois.)

Väliasemia ei ilmoiteta. Aikaisemmin mm. linjalla 6 ilmoitettiin väliasemana Hakaniemi, ja vielä 90-luvun alussa kyltti, jonka teksti oli "6 Hakaniemi Arabia" löytyi ainakin Ylioppilastalon pysäkillä. Hakaniemi ei ole osa linjan virallista nimeä.

Linjalla 8, jonka nimi on Salmisaari - Sörnäinen - Vallila, ei ilmoiteta väliasemaa pysäkkikilvissä lainkaan, vaan niissä lukee suunnasta riippuen ainoastaan joko "8 Salmisaari" tai "8 Vallila".

Linja 1A

Linja 1A, joka on pidennetty versio peruslinjasta 1, noudattaa jonkin verran edellä mainitusta poikkeavaa käytäntöä. Linjan nimi on Eira - Käpylä. Kuitenkin välietappi Kauppatori, joka ei siis esiinny linjan nimessä, mainitaan pysäkkikilvisä. Tämä onkin perusteltua, sillä se auttaa satunnaisia matkustajia huomaamaan, että linjalla 1A pääsee samoihin paikkoihin kuin ykköselläkin. Kilvitys on siis seuraava: Pohjolanaukiolta Käpylässä aina



Tungoslinjalla 2V käytettiin välietappina Hakaniemeä 1995-1998. 13.7.1995.

Senaatintorille käytetään linjan 1 kilvissä tekstiä "Kauppatori" ja linjan 1A kilvissä "Kauppatori Eira". Kauppatorilla linjan 1 kilvessä lukee tietenkin "Käpylä", linjalla 1A taas on tekstinä tästä eteenpäin pääte pysäkillä saakka "Eira". Linjan 1A pääte pysäkillä Eirassa tekstinä on "Kauppatori Käpylä". Teksti on tällainen aina Olympiaterminaalien pysäkillä saakka. Etelärannan pysäkillä lukee jo "1A Käpylä" (mutta 3T:n kohdalla samalla pysäkillä kuitenkin "3T Kauppatori Töölö"). Kauppatorilta eteenpäin aina pääte pysäkillä saakka on sekä linjan 1 että 1A tekstinä "Käpylä".

Rengaslinjat: linja 2

Linjoilla 3 ja 7 on voimassa käytäntö, jonka mukaan pysäkkikilvessä ilmoitetaan aina kaksi seuraavaa välietappia. Välietapit ovat linjalla 3 samat, jotka esiintyvät linjan nimessäkin. Perusperiaatteena on, että kun kilvessä ensin mainittuun paikkaan tullaan, muuttuu teksti osoittamaan kahta seuraavaa paikkaa. Näin ollen esimerkiksi linjan 3B (Eira - Kallio - Töölö - Kauppatori - Eira) kilvissä

lukee Töölössä Sammonkadun pysäkillä "3B Kauppatori Eira", jollainen teksti on käytössä aina Senaatintorille asti. Kauppatorin pysäkillä teksti muuttuu muotoon "3B Eira Kallio". Tämä teksti on käytössä vielä Neitsytpolun pysäkillä. Eirassa Kapteeninkadun pysäkillä teksti muuttuu jälleen: "3B Kallio Töölö". Tämä muoto on käytössä Karhupuiston pysäkillä saakka. Urheilutalon pysäkillä teksti muuttuu muotoon "3B Töölö Kauppatori" ja on tällainen vielä Töölöntorin pysäkillä.

Linjalla 3T tekstivaihdokset eivät aina tapahdu samoilla pysäkeillä kuin 3B:llä. 3T:llä käytössä ovat seuraavat muodot: Oopperalta Kallion virastotalolle saakka "3T Kallio Eira", Hakaniemestä Viiskulmaan "3T Eira Kauppatori", Eiran sairaalalta Etelärantaan "3T Kauppatori Töölö" ja Kauppatorilta Sammonkadulle "3T Töölö Kallio". Kaikki vaihdokset eivät aina ole kovin loogisia, mm. linjalla 3T käytössä on vielä Kallion virastotalon kohdalla teksti "3T Kallio Eira", vaikka ollaan juuri saapumassa Hakaniemeen, pois Kalliosta.

Kesäkaudeksi asennetaan joillekin keskeisimmille pysäkeille Havis Amandan

kuvalla ja 3T- tunnuksella varustettu lisäkilpi merkinä turistilinjasta 3T.

Linja 7

Linjalla 7 etapit ovat Senaatintori, Töölö, Pasila ja Sörnäinen, joka ei esiinny linjan nimessä (esim. 7A Senaatintori - Töölö - Pasila - Senaatintori).

Linjan 7A kilvissä on seuraava teksti: Kansallismuseolta Eläintarhaan käytetään tekstiä "7A Pasila Sörnäinen". Kun tullaan Pasilaan, muuttuu teksti loogisesti muotoon "7A Sörnäinen Senaatintori" ja on tällainen Palkkatilanportin pysäkillä aina Hattulantien pysäkillä Mäkeläkadulla. Päijänteentien pysäkillä Sörnäisen jää kilvestä pois ja uusi teksti on "7A Senaatintori Töölö". Teksti on tällainen aina Vironkadun pysäkillä saakka. Hallituskadun pysäkillä Lasipalatsille teksti on muodossa "7A Töölö Pasila".

Linjalla 7B käytetään Ylioppilastalolta Käenkujan pysäkillä Hämeentiellä tekstiä "7B Sörnäinen Pasila". Sörnäisissä Vilhonvuoren pysäkillä teksti muuttuu muotoon "7B Pasila Töölö". Tämä teksti on käytössä viimeisen kerran uudella Uintikeskuksen pysäkillä. Pasilan Radanrakentajantieltä lähtien aina Auroran sairaalalle käytetään tekstiä "7B Töölö Senaatintori". Kansaneläkelaitoksen kohdalla ryhdytään käyttämään ensimmäisen kerran muotoa "7B Senaatintori Sörnäinen", joka on käytössä koko Mannerheimintien aina Lasipalatsille saakka.

Vertaamalla linjojen 3 ja 7 pysäkkikilpiä on helppo havaita, että esim. Töölö on hyvin venyvä käsite, niin eri kohdissa tapahtuvat nimenvaihdokset esim. linjoilla 3B ja 7B.

Linja 2

Linjan 2 reittiä muutettiin 1.3.1995 siten, että se alkoi kulkea keskustan kautta. Samaan aikaan perustettu tukilinja 2V kulki vuoteen 1998 asti ruuhka-aikoina Katajanokan Merisotilaantorilta Linjoille. Linjan 2V nimenä oli Katajanokka - Linjat ja linjan 2 nimenä reittimuutoksesta huolimatta entinen Katajanokka (terminaali) - Linjat. HKL:n tiedotusosastolle tulneiden pyyntöjen vuoksi linjan 2 nimeä muutettiin sittemmin niin, että kierto keskustan kautta otettiin huomioon. Tuloksena saatiin HKL:n ainoa linja, jonka nimessä käytetään sanaa keskusta (bussilinjalla 13 sana tosin esiintyy pysäkkikilvessä, mutta se ei ole osa reitin virallista nimeä). Linjan nimi on nyt

Katajanokka(terminaali) - Keskusta - Linjat. Tuo keskusta-sanana lisääminen reitin nimeen sai pysäkkikilvissä aikaan melkoisen uudistuksen, jonka lopputuloksena linjan 2 kilvitys muistuttaa tänään rengaslinjoilla noudatettavaa käytäntöä.

Kilvitys on seuraavanlainen: Linjalla käytetään pääte pysäkkien lisäksi välietappina "Keskustaa" sekä lisäksi linjanimessä esiintymätöntä "Hakaniemeä". Hakaniemeä käytetään kuitenkin vain suunnassa Katajanokalta Linjoille. Kilvessä mainitaan aina kaksi seuraavaa etappia, tai pääte pysäkkiä lähestyttäessä pelkkä pääte pysäkki. Näin ollen kilvitys on monenkirjavaa ja osin jopa harhaanjohtavaa.

Lähdettäessä Katajanokan pääte pysäkillä käytetään kilvessä muotoa "2 Keskusta Hakaniemi". Pääte pysäkkiä ei mainita lainkaan, joten linjan voidaan olettaa päättyvän Hakaniemeen, kyseeseen ei ole rengaslinja. Kilvitys on tällainen aina Aleksanterinkadun pysäkillä asti. Ylioppilastalon pysäkillä kilvitys muuttuu muotoon "2 Hakaniemi Linjat". Tätä muotoa noudatetaan aina Varsapuiستون pysäkillä asti. Hakaniemessä ja siitä eteenpäin käytetään muotoa "2 Linjat".

Ensi linjan pääte pysäkillä kilvessä lukee "2 Keskusta Katajanokka". Tätä käytäntöä noudatetaan Kaisaniemen pysäkillä saakka. Rautatieasemalta Ritarihuoneelle kilvissä lukee "2 Katajanokka Termin." erotukseksi linjasta 4 ("4 Katajanokka"). Tullessa Katajanokalle siirrytään vielä käyttämään uudenlaista kilpeä: Katajanokan puiston pysäkillä Mastokadulle kilvessä lukee "2 Terminaali".

Tarkkasilmäinen harrastaja siis löytää tältä Helsingin lyhimmältä raitiolinjalta

monenlaisia kilpiä! Mainittakoon vielä, että linjalla 2V:kin kilvissä mainittiin pääte pysäkkien lisäksi välietappina Hakaniemi.

Virheitä kilvissä

Pysäkkikilvet eivät juuri virheellistä tietoa sisällä. Ainoat virheet liittyvät useimmiten ruotsinkielisiin nimiin. Niinpä linjan 10 kilvissä käytettiin vuonna 1991 muotoa "10 Pikku Huopalahti / Lillhoplaxviken", kun uusi linja avattiin. Melko pian sana "viken" peitettiin valkoisella teipillä ja pian kilvet uusittiin; eihän raitiovaunu kaikeksi onneksi sentään aivan merenpohjaan saakka ajanut!

Töölön kisahallin pysäkin nimi muutettiin uuden oopperatalon valmistuttua muotoon "Ooppera / Opera" ja ruotsinkieliseen nimeen lisättiin myöhemmin sieltä puuttuva n-kirjain ("Operan"). Tuo lisä-n-kirjaimen tarkkasilmäinen harrastaja huomaa tänäkin päivänä, sillä se on muuta tekstiä jonkin verran pienempi.

Tällä hetkellä ainoa virheellinen kyltti sijaitsee Mäkeläkadulla, uudella Uintikeskuksen pysäkillä. Kyltissä lukee pysäkin nimenä "Uintikeskus / Simmentrum". Tämä ruotsinkielinen muoto sisältää itse asiassa kaksi virhettä, sillä oikea muoto on "Simcenter", joka on nähtävissä mm. samoilla kohdoin olevassa tienviitassa.

Muuta merkille pantavaa

Rengaslinjan 7 tunnuksat 7A ja 7B otettiin käyttöön vasta syksyllä 1986. Linja oli perustettu jo edellisenä vuonna. Pysäkkikilvet uusittiin, mutta vieläkin on joissain kilvissä nähtävissä, että kirjaintunus on lisätty kilpeen vasta jälkikäteen. Näin on laita ainakin Kansaneläkelaitok-



Kulttuurikaupunkivuoden 2000 aikana kulttuurilinjoilla 6 ja 8 merkittiin muutama kulttuurikohde pysäkkikyltteihin kuvan mukaisilla kylteillä. Linjan 8 linjaliuskan alla oleva raitiovaunun kuva on väriltään punainen ja merkitsee Spårakoffin pysäkkiä. 3.3.2001.

sen pysäkillä linjalla 7A, a-kirjain on selkeästi ohuempi ja erilainen kuin muissa kilvissä. Ylioppilastalon pysäkillä linjan 7B kilvessä b-kirjain on kilvessä väärin päin, ja ylempi lenkki, joka on alempaa pienempi, on alaspäin.

Aikojen saatossa kilpistandardi on jonkin verran muuttunut sellaisten kilpien osalta, joissa ilmoitetaan kaksi etappia. Suurin osa linjan 3 kilvistä on sellaisia, joissa toinen etappi alkaa molemmilla kielillä samasta kohtaa kilpeä. Linjan 7 kilvistä suurimmassa osassa teksti taas ei noudata tällaista kaavaa. Muutamissa linjan 7 kilvissä etapit on jopa erotettu toisistaan viivalla. Tällaiset kilvet ovat käytössä Ylioppilastalon pysäkillä sekä Hämeentiellä Käenkujan ja Haapaniemen pysäkeillä ("7B Sörnäs - Pasila").

Pysäkkien nimiä on monilla pysäkeillä jouduttu lyhentämään. Sen sijaan määränpäätekytjejä ei yleensä ole tarvinnut lyhentää. Ainoat lyhenteet ovat linjan 7 kilvissä käytetty "Senaatint." (1.5.2001 alkaen myös Rautatient. / Järnvägst.) sekä linjan 2 kilvissä käytetty "Katajanokka Termin. / Skatudden Termin."

Kilpien tilanne 28.2.2001.

Tätä artikkelia varten on paikan päällä tarkastettu kaikki linjojen 2, 3 ja 7 kilvet, suurin osa linjojen 1, 1A, 4 ja 10 kilvistä sekä satunnaisesti muiden linjojen kilpiä.

Linja 7 ryhtyi ajamaan 1.5.2001

Rautatien kautta. Tämä muutos tuli voimaan vasta artikkelin kirjoittamisen jälkeen. Vanhoja kylttejä on palautettu pysäkeille, mm. "Kisahalli" löytyy jälleen kylteistä. Tässä artikkelissa kerrotut linjaa 7 koskevat tiedot eivät siis välttämättä pidä enää paikkaansa.



Ylioppilastalon pysäkki Aleksanterinkadulla. Linjan 7B B-kirjain on väärin päin. Vanhassa kyltissä käytetään vielä väliviivaa erottamaan toisistaan välietapit. 3.3.2001.

päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota



SYYSRETKI OTANMÄKEEN

Perjantaina 28.9.2001 järjestetään Suomen Raitiotieseuran jäsenille tutustumiskäynti Talgo-Trans-technin vaunutehtaille Vuolijoen Otanmäkeen. Maassamme on ollut raitiovaunutehtaita Helsingissä, Turussa, Tampereella ja Karjaallakin, mutta nyt Variotramien aikaan 2000-luvun vaunut tehdään Kainuussa. Koskaan ei tiedä mitä muuttuva maailma tuo tullessaan, joten on senkin vuoksi hienoa lähteä maailman pohjoisimman raitiovaunutehtaan vieraaksi ja nähdä miten nykyajan raitiovaunut saavat muotonsa. Perinteisesti SRS on aina järjestänyt tehdaskäynnit toimiville kotimaisille vaunutehtaille, eli olemme tätä ennen käyneet tutustumassa kahdesti (NrI ja NrII) Valmetin vaunutehtaaseen Tampereella. Nyt siis kaikki joukolla TT:lle, sillä kun taas parinkymmenen vuoden kuluttua uusia raitiovaunuja tilataan, kukapa sitä tietää mistä ne silloin tulevat. Nyt raitiovaunuja kuitenkin valmistuu Otanmäellä eli varaapa tuo syyskuun lopun arkipäivä jo vapaaksi tälle hienolle kohteelle!

Matkustustapoja on useita: yöjunalla Helsingistä torstai-iltana ja perjantaiaamuna perillä Kajaanissa. Perjantai-iltapäivällä paluu niin että tulo Helsinkiin on vielä samana iltana. Nopeampi tapa

PÄIVÄ TUKHOLMASSA LAUANTAINA 8.9.2001

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY järjestää yhteistyössä Suomen Linja-autohistoriallisen Seuran kanssa matkan Tukholmaan seuraavasti:

Perjantaina 7.9. klo 17.45
Lähtö museobussilla Helsingistä Turkuun, josta Seawindilla Tukholmaan.

Lauantaina 8.9. klo 7.30
Saapuminen Tukholmaan, jossa SRS:n ryhmä jää pois bussista. (SLHS:s ryhmä osallistuu lauantaina Tunga Rallyt -tapahtumaan). Keskusrautatieasemalla jokainen ostaa päiväkortin, minkä jälkeen liikutaan koko päivä kaupungilla. Tutustumiskohteita alustavasti ainakin Tvärbanan koko pituudeltaan, raitiovaunumuseo (vihdoin!) ja Lidingö-

banan (jota on pidennetty). Lisäksi pyritään järjestämään tutustumiskäynti joko Mörbyn varikkoon Roslagsbananilla tai Neglingen varikkoon Saltsjöbananilla. Painikkeeksi vielä ajelu Djurgårdenin linjalla ja tutustuminen mahdollisiin kalustomuutoksiin museolinjalla.

Seawind lähtee Tukholmasta lauantai-iltana klo 20.45 ja saapuu Turkuun sunnuntaina 9.9. klo 8.30. Turussa ajetaan joku vanha raitiotielinja läpi ja Helsinkiin saavutaan puolenpäivän jälkeen.

Osanottajilta edellytetään valmiutta ripeään siirtymiseen paikasta toiseen ja kykyä pärjätä yksinkin, jos jou-

tuu erilleen ryhmästä.

Hintaan 300 mk sisältyy bussi- ja laivamatkat laivaa-
miaisineen. Tukholmassa jokainen ostaa itse päivälipun, jonka hinta on 70 kruunua (40 kruunua alle 18-vuotiaalle ja 65 vuotta täyttäneille). Ilmoittautuneet saavat erikseen ohjeet maksun suorittamista varten.

Kun tämä lehti ilmestyy, on todennäköistä, että SRS:n kiintiö bussin istumapaikoista on jo täynnä, mutta haja- tai peruutuspaikkoja voi tiedustella Klas Weckmanilta, p. 040-977 657, kotiin iltaisin 09-587 2608, sähköposti: Klas.Weckman@helsinki.fi.

on perjantaiaamuna aamulento Hki-Vantaalta Kajaaniin ja paluu sitten iltapäivällä. Junalta ja lentokoneelta tulevat yhtyvät matkan varrella. Myös muita keinoja käyttäen voi paikalle tulla, kunhan ne ovat tiedossa meillä hyvissä ajoin etukäteissuunnittelua varten. Arvioituja hintoja: menopaluu junalla noin 700 mk ja lentokoneella noin 1500 mk. Matkasta kiinnostuneet ottavat yhteyttä Jorma Rauhalaan, puhelin 040 8620 957.

KEVÄÄN METROAJELU

SRS:n "äitienpäiväajelu" metrolla järjestettiin 13.5.2001 vaunuparilla 171+172. Reittinä oli Itäkeskus-varikon koestusraide-Kampin kääntöraide-varikon koestusraide-Vuosaaren kääntöraide-Itäkeskus-Mellumäen kääntöraide-Itäkeskus. Ajelulle osallistui varovaisesti arvioiden toista sataa metroliiikkeen ystävää.

LINJAT

Vapunpäivänä 1.5.2001 raitiolinjoja 3B ja 3T vahvistettiin linjalla 3X, joka kulki kiertämällä Eiran lenkkiä ensin toiseen suuntaan, myöhemmin vastakkaiseen suuntaan. Samana päivänä linjat 7A ja 7B siirtyivät keskustassa "vanhalle" reitilleen eli Kruununhaan kautta ajaminen jäi pois. Vapunpäivänä ainakin yksi linjan 3T vaunu ajoi Kruununhaassa Snellmaninkadun ja Liisankadun kautta. Eli nämä kiskot eivät hiljentyneetkään täydellisesti tuona päivänä. Tämä poikkeusreitillä ollut 3T:n vaunu käväisi peräti Diakonissalaitoksella asti kääntymässä. Linjoilla näkee hyvin harvoin kolmosen vaunuja, pyhäliikenteessä ei tietenkään muitakaan vaunuja. Linjoilla normaalisti ajele. Seuraavien kuukausien aikana linja 1(A) on ainoa linja, joka kulkee säännöllisesti (ma - la) Kruununhaan kautta. Ruuhka-aikoina tuolla reitinosuudella saattaa esiintyä paineita, etenkin jos kalustona esiintyy yhä 4-akselisia vaunuja. Ykköstä on muutenkin harvennettu



Tässä HKL 36 vielä modernisoimattomana linjalla 7B Snellmaninkadulla. Linjat 7A ja 7B poistuivat Snellmaninkadun reitiltä noin puoleksitoista vuodeksi Aleksanterinkadun remontin johdosta. Kun ne sitten joskus taas palaavat Kruununhaan reitille, vaunu 36:kin lienee jo Nri+, kuten sarjan muutkin vaunut todennäköisesti jo siinä vaiheessa. Kuva Juhana Nordlund 22.3.2001

viime aikoina, nykyäänhän siellä on 6 + 4 vuoroa, kun aiemmin vuoroja oli 6 + 6.

noudatti lauantaiakatauluja. Valinta oli ilmeisen oikea.

1.5.2001 raitiolinjat 7A ja 7B siirtyivät tilapäiselle reitille Aleksanterinkadun remontin vuoksi. Uusi reitti on ... -

Raitiolinjan 4 pääte pysäkkijärjestelyt Katajanokalla muuttuivat 2.5. Matkustajat jätetään Merisotilaan pysäkillä. Lähtöpysäkiksi vaihtui Merikasarminkadun pysäkki Matruusinkadulla. Vanhan pääte pysäkin kohdalla oleva taloyhtiö on jo pitkään marissut siitä, että pysäkillä seisovista vaunuista aiheutuu meluhaittaa. Siinä siis yksi syy muutokselle.

Tällä hetkellä (huhtikuun loppu 2001) paikalla ovat käynnissä ratatyöt: vanha sivuraide poistuu käytöstä ja uutta rakennetaan parhaillaan uuden seisontapysäkin kohdalle. Koska katu on kapea, tulee uusi sivuraide vastaantulevien kiskojen kanssa limittäin. Kannattaa käydä paikan päällä tutustumassa tähän helsinkiläisittäin ainutlaatuiseen ratkaisuun, joka on yleinen tapa mm. Amsterdamissa.

Helsingin raitiovaunu- ja bussiliikenne siirtyivät kesäaikatauluihin maanantaina 4.6.2001.

HKL:n kuljettajat ovat palanneet ajamaan Helsingin bussilinjaa 21V, ainakaan pääsiäisen jälkeen ei ole enää näkynyt STA:n kuljettajia. 25.4. aamuruuhkassa linjalla oli HKL 8910, joka ainakin ennen on majoillut Koskelassa. Suurimmalta osin linjan kalusto on kuitenkin säilynyt samana kuljettajien vaihdoksesta huolimatta, iltapäiväruuhkassa linjalla ajavat nyt bussit 8807, 8808, 8810, 8812 ja



M200-sarjan metrojunat alkoivat kulkea aikataulun mukaisessa liikenteessä kesäkuussa 2001. Tässä Ruoholahdesta klo 14:13 lähtenyt juna on juuri saapunut Vuosaaren asemalle. Vaunuparit olivat 203+204 sekä 201+202. Kuva Juhana Nordlund 6.6.2001, Helsinki

Mannerheimintie -
Kaivokatu -
Kaisaniemenkatu -
Unioninkatu - ...

Linjat 7A ja 7B käyttivät vastaavaa reittiä myös ennen kevättä 1997. Seiskat palannevat Aleksanterinkadun -
Snellmaninkadun -
Liisankadun reitille jälleen vuoden 2002 lopulla tai sen jälkeen.

Vapunpäivänä 1.5. YTV:n bussiliikenne

M200-sarjan metrovaunu on sisätiloiltaan varsin viihtyisä. Kuva Juhana Nordlund 6.6.2001



päätepysäkki

8813.

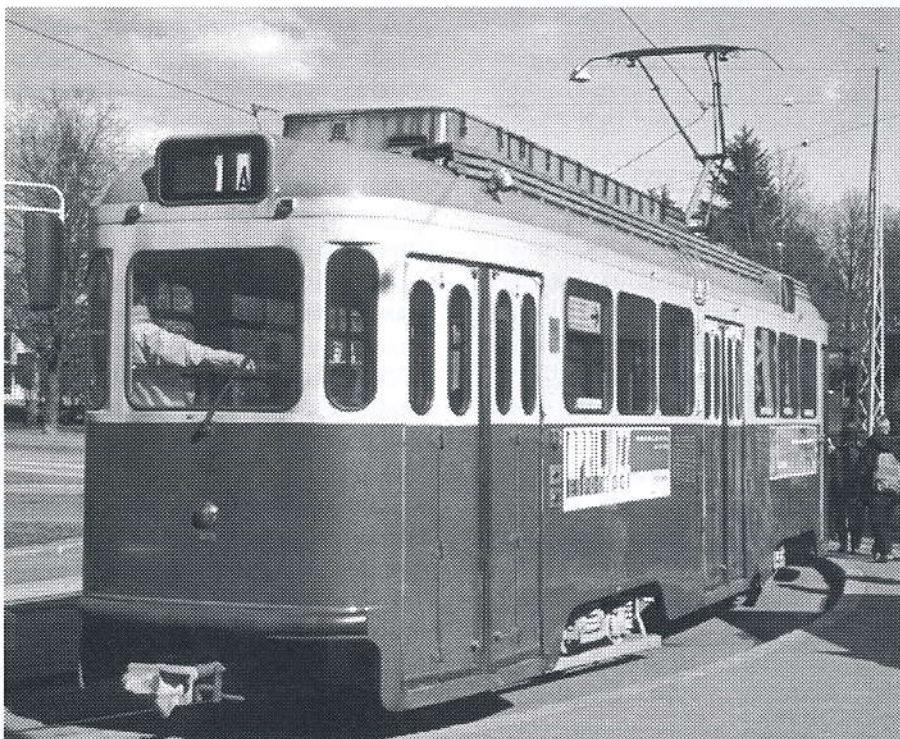
HKL-Bussiliikenne voitti tuoreimmas-
sa tarjouskilpailussa suuren määrän
Helsingin sisäisiä linjoja. Kaikkia näitä
linjoja HKL-Bussiliikenne liikennöi myös
nykyisin. Linjat ovat: 14, 14B, 18, 21V,
65A, 65N, 66, 66A, 66B, 83, 92, 92N, 94,
94A, 94B, 94N, 94V, 95, 95N, 97 ja 97N.
Uusi sopimus astuu voimaan 1.5.2002.
Tuosta alkaen linjoilla 14, 14B, 18, 21V,
65A, 65N, 66, 66A ja 66B tullaan ajamaan
kaikki vakiovuorot maakaasukäyttöisellä
kalustolla.

METRO

M200-sarjan juna on alkuvuonna
liikkunut aktiivisesti varsinkin yöaikaan
eri puolilla itä-Helsinkiä.

Uusia metrovaunuja on saapunut
Helsinkiin seuraavasti: 203+204 saapui
8.12.2000, 205+206 saapui 30.3.2001 ja
207+208 saapui 27.4.2001.

Keskiviikkona 6.6.2001 vaunut
202+201 sekä 204+203 yhteen kytketty-
inä mainitussa järjestyksessä olivat lin-
jaliikenteessä ainakin iltapäivällä.



HKL 9, Karia / Strömberg vm. 1959 palasi liikenteeseen useiden kuukausien seisontajakson jälkeen. Tässä vaunu on linjalla 1A Käpylässä aloittamassa ruuhkavuoron 101 iltapäivärupeamaa. Kuva Juhana Nordlund 10.4.2001, Helsinki

Kysymyksessä saattoi olla kuljet-
tajien koulutus. Juna ajoi siis yh-
tenä junana aikataulujen mukai-
sesti matkustajia kuljettaen. Juna
havaittiin mm. RL:n klo 14.13
lähdössä VS:een, josta se palasi
klo 14.40 lähdössä.

Metrolla on ollut kevään
aikana ratatöissä yksityisen
ratatyöurakoitsijan pieni kolmi-
vaunuinen kiskonhiontajuna,
jossa on tunnuksat "Schweerbau
RGU 2000/002". Samoin on
käytetty urakoitsijan Matisa B133 -vaih-
teentukemiskonetta, jossa on jäljellä edel-
lisen omistajan eli VR:n tunnuksat "Ttk2
91051".

KALUSTO

Mainittakoon, että Karia-vaunussa
(sarja HM V) HKL 2 on ollut jonkin aikaa
yksipolvinen virroitin. Tämä merkitsee
sitä, että saksisankavirroitin on enää ai-
noastaan vaunussa HKL 13. Loppukesän
1998 jälkeen vain vaunuissa 2 ja 13 on
ollut saksisankainen virroitin. Sitä ennen
sellainen oli myös vaunuissa 1, 3, 14 ja 23
(viimeksi mainittu on/oli Valmet-vaunu).



HKL-Bussiliikenteen autot 8814 - 8838 jäivät kesäseisokkiin 2.6.2001 jäl-
keen. On ilmeistä, etteivät nämä autot enää tämän jälkeen palaa Helsingin
liikenteeseen HKL:n väleissä. Tässä yksi viimeisistä tämän sarjan autoilla
hoidetuista vuoroista. Huomatkaa, että ajopäivä oli lauantai. Kuva Juhana
Nordlund 2.6.2001, Helsinki

Noin 1990-luvun puolessa välissä sak-
sisanka korvattiin yksipolvisella mallilla
vaunuissa 4, 8, 9, 10, 11, 12 ja 15, joista
viimeksi mainittu muuttui noihin aikoi-
hin vielä Spårakoffiksi. Muihin Valmet-
vaunuihin kuin nroon 23 virroitin vaih-
dettiin pääsääntöisesti jo 1990-luvun
alkupuolella. Mainittakoon vielä, että
Karia-vaunussa nro 6 oli jo 1970-luvulla
ensimmäisen kerran yksipolvinen vir-
roitin kokeiltavana.

Karia-vaunu sarjasta HMT nro 9 on nyt
palannut liikenteeseen. Vaunu oli ainakin
puoli vuotta seisokissa. Tiistaina
10.4.2001 vaunu 9 havaittiin linjan 1A
ruuhkavuorossa. 7.5. HKL:n Valmet-
vaunu 20 oli koulutusajossa mm.
Töölössä ja Käpylässä. Kyseistä vaunua ei
ole näkynyt pitkään aikaan liikenteessä.
Tiistaina 15.5.2001 havaittiin puolestaan
tämä RM3-vaunu HKL 20 linjalla 1A.
Vaunu todella oli puolisen vuotta pois
aktiivijosta.

Variotramien käyttö oli aktiivista myös
sunnuntaina 1.4.2001. Linjalla 10 bongat-
tiin vaunut 203, 205 ja 207. Toisaalta
samalla linjalla liikkui myös NrI+ 31, jolle
tulee pian ikää 28 vuotta.

Variotramien telit vaihdetaan. Tou-
kokuun puolenvälin tienoilla vaunuja ei
enää näkynyt linjaliikenteessä.

Keskiviikkoiltana 23.5.2001 HKL 2 lin-
jalla 6. Aika harvinainen näky näinä päi-
vinä.

HKL:n raitiovaunu 11 maanantaina
28.5. alkuillasta linjalla 6.

Maanantaina 4.6.2001 linjalla 2 liikkui kesäaikatauluista huolimatta ainoastaan neliakselisia vaunuja. Iltapäivällä olivat kulussa vaunut 3, 13, 14, 18 ja 20. Myös 5.6. kakkosen kalusto perustui vahvasti vaunuihin 1 - 30.

Varsin erikoinen sijoitus HKL-Bli:llä lauantaina 17.3.2001: auto 4 (Scania L94UB6x2/Ikarus) Helsingin sisäisellä linjalla 18. Autoja 4 - 7 näkee lähes ainoastaan seutulinjalla 109.

Nivelbussit HKL 9601 ja 9602 olivat kerrankin samanaikaisesti ajossa linjalla 18 sunnuntaina 25.3.2001.

Huhtikuussa HKL:n Ruskeasuon varikolla havaittiin uudet Scania L94UB4x2 / Lahti 402 -autot 111 ja 112. Myöhemmin tuli vielä auto 113. Huhtikuun aikana alkoi tulla vastaavia, mutta Ikarus E94 -korisia autoja numerosta 103 alkaen. Ruskeasuon varikolla oli 2.5. illalla näitä autoja numeroon 110 asti.

HKL 112 oli seutulinjalla 453 sunnuntaina 22.4.2001. Auto 113 oli Helsingin sisäisellä linjalla 92 sunnuntaina 13.5.

Vapunpäivänä 1.5.2001 HKL-Bussiliikenne oli sijoittanut nivelkalustoa



SRS ajeli kevätaistelun 2001 VTS-vaunulla HKL 352, joka on nk. Viherratikka. Tässä vaunu on Katajanokan rannalla. Kuva Jorma Rauhala 29.4.2001, Helsinki

myös linjoille 14, 17 ja 86. Matalalattialähdöiksi luvutut lähdöt eivät noiden linjojen osalta olleet matalalattialähtöjä tuona päivänä.

9.5.2001: HKL 104 (Scania L94UB/Ikarus E94) oli Helsingin sisäisellä linjalla 50. Havainto tehty noin 15:30 Ilmalantorilla.

HKL-Bussiliikenteen ensimmäiset EU-kilpiset linja-autot on nyt rekisteröity.

Autoissa 105 - 110, Scania L94UB4x2 / Ikarus E94, on EU-kilvet, joiden alkuosa on "AYU". Rekisteritunnus sinänsä on osa tavanomaista kotimaista järjestelmää. Vain kilven ulkonäkö yms. tekee siitä EU-kilven. Saman sarjan autoissa 103 ja 104 on vielä tavanomaiset "laatat". Myös Lahti-korisessa autossa 113 on vastaavat EU-kilvet.

HKL 109 oli Helsingin linjalla 18 23.5.2001.

14.05. HKL-Bli 9005 Helsingin linjalla 50. Nivelbussi lienee hieman oudompi näky keskipäivän aikoihin tällä linjalla.

HKL-Bli 108, Scania L94UB4x2 / Ikarus E94 vm. 2001, oli seutulinjalla 452K lauantaina 19.5.2001

20.5. Helsingin linjalla 14B oli kalustona HKL-Bli:n autot 25 Mercedes-Benz O405N2, 35 Volvo B10BLE/Carrus City L ja 106 Scania L94UB/Ikarus E94. Muina viikonpäivinä linjalla on ajeltu (miltei poikkeuksetta) 99-sarjan maakaasu-Volvoilla.

Maanantaina 21.5. iltapäivällä Helsingin sisäisellä linjalla 77S havaittiin HKL 112 (Lahti 402/Scania).

HKL-Bussiliikenne päätti hankkia myös toimintansa lopettaneen Metsälän



HKL-Bussiliikenne 112, Scania L94UB4x2 / Lahti 402 vm. 2001, seutulinjalla 453 Elielinaukion pääte pysäkin purkulaiturilla Asema-aukion puolella. Kuvanottohetkellä auto oli liikenteessä liki ensimmäisiä kertoja. Kuva Juhana Nordlund 22.4.2001, Helsinki

päätepysäkki

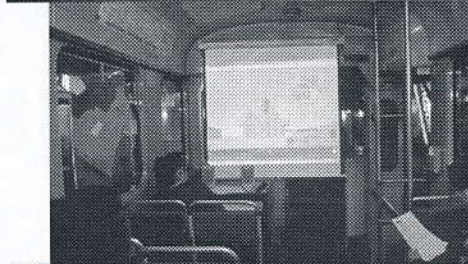
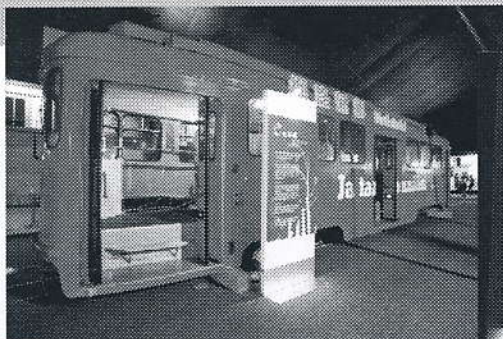
Linja Oy:n uusimman auton ZIV-973 (Scania L94UB4x2 / Ikarus E94 vm. 2000) sekä toisen samanlaisen auton ZIJ-242 (vm. 2001). Viimeksi mainittu auto oli tiettävästi menossa Metsälälle, mutta autoa ei ennätetty luovuttaa sinne. Myöhemmin kävikin sitten ilmi, että MLO lopettaa toimintansa 3.6.2001 jälkeen.

Toukokuussa ex HKL 742 (AJM-742), Sisu BT-69BVT / Wiima K-100, on havaittu tositoimissa Tukholman Värtanin satamassa. Auto toimii (muun muassa) siellä Siljan matkalaukkujenkuljetusbussina. Onhan se mukavaa, että 24-vuotias Sisu raksuttelee sisukkaasti jopa kansainvälisissä tehtävissä. Voi vain arvella, miten paikallisen väen naamat ovat venähtäneet tämän Leyland O.510 -koneisen kulkineen inistessä Kaarle XVI Kustaan valtakunnassa.

Sunnuntaina 27.5. HKL-Bli 10 (Scania N94UB4x2 / Lahti 402 vm. 2000) oli seutulinjalla 452. HKL-Bli 104, Scania L94UB4x2 / Ikarus E94 vm. 2001, oli taas Helsingin sisäisellä linjalla 17.

HKL-Bli 9201 tuli tiistaina 29.5. klo 17.20 aikoihin vastaan Leppävaaran ja Karakallion välillä linjalla 246.

31.5.2001: Aamupäivällä HKL 108 seu-



tulinjalla 732. Noin kello 17.30 ajoi Itäkeskuksessa laiturin puolestaan linjalle 57 kilvitettynä HKL 112 odottelemaan vuoroaan.

2.6.2001 (lauantai): HKL-Bussiliikenteellä oli ajossa linjalla 57 mm. autot 8814 ja 8830. On todennäköistä, että tämä oli viimeinen kerta, kun sarjan 8814 - 8838 autoja oli HKL:lla linjaliikenteessä.

4.6. alkaen Helsingin Mellunmäen metrohaaran suunnan syöttöbus-silinoilla alkoi näkyä matalalattiabusseja huomattavasti enemmän kuin aiemmin.

Seutulinjalla 732 olivat ajossa HKL-Bli Volvo/Carrus City L:t 35 ja 36 4.6.2001.

Havaintoja Herttoniemessä 6.6.2001: HKL-Bli 111, 112 ja 113 linjalla 85. HKL-Bli 37 linjalla 86. Autot 11 ja 9841 olivat linjalla 80. Auto 3 taas oli sijoitettu linjalle 59. HKL 117 eli



Vaunu 23 oli esillä marras-joulukuun vaihteessa 2000 Taipei Expossa. Vaunu esiintyi "Spärakoffina" punaiseksi maalattuna ja Koffin tarroilla varustettuna, vaunun sisällä esiteltiin virtuaalista Helsingin. Taiwanin presidentti Chen Shui-Bian ja Taipeiin pormestari Ma Ying-Jiu kävivät myös tutustumassa tähän eksoottiseen Valmet-vaunuun. Vaunun etupään linjatunnuksesta lukee "Presidentin vaunu".

ZIV-973 kulki linjalla 79. Autossa oli tuossa vaiheessa nähtävillä kylkitekstit "Metsälän Linja Oy". Auto 9514 jollain Laajasalon linjalla. Edelleen koko joukko Volvo 7000:ia eri linjoilla.

7.4. havaittu STA:n pihalla uudet Scania L94UB4x2 / Ikarus E94:t 10, 12, 13, 14 ja 15, vielä unkarilaisilla kilvillä. STA:lle tuli huhtikuussa 2001 12-metriset autot 10 - 15 sekä noin metriä pidemmät 292 ja 293. Mainitut autot saatiin myöhemmin huhtikuussa linjaliikenteeseen.

Maanantiaamuna 30.4. STA 174 (Volvo B10BLE-teli / Ikarus E94) kärähti Kannelmäen päätepysäkin (linja 42) läheisyydessä. Palo jäi pieneksi nopean ja tehokkaan sammutustoimenpiteen johdosta. Tälläkään kertaa tulipalo ei johtanut henkilövahinkoihin.

STA ryhtyi ajamaan Helsingin linjaa 69 4.6. alkaen. Kalustona erilaisia Volvoja ja Scaniaa. Hiukan oudolta näytti esim. STA 4, Volvo B10L, eihän tuollaisia 69:llä ollut Metsälän aikana. Sen sijaan Scania- ja Volvo / Ikarukset ovat lähes samanlaisia kuin osa Metsälänkin autoista.

Metsälän Linja Oy oli hankkimassa



Helsingin kaupungin liikennelaitoksen nivelraitiovaunu 48 ilmestyi Nrl+:ksi muutettuna liikenteeseen toukokuussa 2001. Tässä vaunu kulkee tyylikkään oloisena ilman kylkymainoksia. Kuva Juhana Nordlund 15.5.2001, Helsinki

Scania L94UB4x2 / Ikarus E94 -perusbussin (ZIJ-242). Samanlainen Metsälälle tuli myös vuonna 2000 (ZIV-973). MLO kuitenkin lopetti toimintansa 3. kesäkuuta ja nämä kaksi autoa siirtyivät toisen liikennöitsijän haltuun. Metsälän viimeinen lähtö Linja-autoasemalta (klo 00:10) ajettiin autolla 4 (Scania L113CLL / Ikarus E94 vm. 1996). Vuorokausi oli juuri ehtinyt muuttua kesäkuun neljänneksi päiväksi.

4.6. Liikenne Oy:n 111 Volvo B10M Mk IV - Carrus City linjalla 613. Kyseessä ei kuitenkaan ollut toiminnan uudelleen aloitus vaan linjaa ajoi Lähilinjojen kuljettaja

Connex Finland Oy:lle tuli 15 Volvo B10BLE / Carrus K204 City L:ää ja kolme



Erittäin nostalgista ja herkistyttävää tunnelmaa Vallilassa: RM3-vaunu HKL 30 suurikokoisine yhteistaruifinuoilikuviioineen menossa Käpylään aloittamaan ruuhkavuoron 104 iltapäivärupeaman. Tuollaisia yhteistaruifkilpiä käytettiin rahastajarahastusvaunuissa lähinnä kaudella 1975-87. RM3:t eivät ole aikoihin olleet rahastajarahastusvaunuja. Kuva on otettu 15.5.2001. Kuva Juhana Nordlund

Scania L94UB6x2 / Ikarus E94:ää. Autot on tarkoitettu pääasiassa Helsingin sisäisille linjoille 51, 52, 75 ja 77. Torstaina 17.5.2001 Kaivoksen Volvon pihassa seisoi 8 uutta Connexin Volvo B10BLE / City L -autoa. Kaikissa oli täydellinen Buscom-varustus ja koko keulan Mobitec-helmitaulut. Missään autossa ei ollut vielä rekisterikilpiä, mutta osassa oli

Sörnäisten itäpuoliselle maanpäälliselle metroradan osuudelle syöksyi aamuvarhain 17.4.2001 läheiseltä Junatieiltä kaiteitten läpi erään kukkakauppiiaan jakelukuorma-auto (rek.nro UFO-169). Junaliikennettä ei oltu vielä aloitettu ja koko metrolinjan tyhjänä ajavasta avausjunastakin myös huomattiin tämä törmäily. Liikenne häiriintyi aamun ajan kunnes kuormuri oli nostettu takaisin tielle. Kuvamme on otettu kello 7, jolloin UFO leijui jo radan päällä ja pian liikenne saatiinkin sujumaan aikataulun mukaisesti. Kuva Mikko Alameri 17.4.2001.



liikennöintikilvet (seutu/Helsinki) ja joissakin lappu lopputarkastuksen suoritamisesta.

Autot ovat numeroilla 173 (hel), 175, 178, 180, 183 (seu), 184 (hel), 185 (hel) ja 187 (hel). 31.5.2001 kilpiin: 173 = RYM-364, 174 = RYM-374, 175 = RYM-380, 176 = RYM-398, 177 = RYM-414, 178 = RYM-445. Näistä kolme ensimmäistä Tuupakkaan ja muut Espooseen. Tulossa yhteensä kolme teli-Scania / Ikarusta, n:ot 170 - 172 ja 15 Volvo / Carrusta, numerointi alkaen 173:sta. Connexin kolme uutta teliscaniaa, rek. 310501: 170 = TYO-838, valm. n:o 1839515, 171 = TYO-836, valm. n:o 1839521 ja 172 = TYO-837, valm. n:o 1839524.

Vanhat 43, 187 ja 194 laivattu Viroon, Liikoron käyttöön.

4.6. kalustohavaintoja Helsingissä: Linjalla 55A oli Tammellundin Liikenteen maakaasu - Mercedesiä, myös linjalla 16 liikkui ainakin yksi samanlainen. Linjan 51 kalustoa: Vuoden 2001 Connex Volvo/Carrus City L -autoja ja ainakin yksi Ikarus E94 teli/Scania.

4.6. kesäaikataulujen myötä tulleita muutoksia: Connexin uusia City L-autoja runsaasti liikenteessä, ainakin Helsingin sisäisillä linjoilla 51, 71, 75, 77. Ensin mainitulla myös ainakin yksi teli-Ikarus,

muilla linjoilla uusien autojen seurana perinteistä Connex-kalustoa eli vanhempia City L:ää ja Säflejä. 75:lle tuli kesäaikataulun myötä myös korkeita autoja, tai ilmeisimminkin puolimatalia City M:ää. Connex oli myös sijoittanut harvinaisemman Aabenraa-auton seutulinjalle 623. HKL puolestaan tarjosi linjalla 57 uusia Ikaruksia (ainakin autot 103 ja 105). Myös linjalla 79 oli ainakin yksi HKL:n uusista Ikaruksista. Samalla linjalla oli myös jokin toinen, valkea-punainen Ikarus - Metsälän Linjan entisiä autoja? Linjaa 55A näyttäisi HKL:lle aliurakoivan Tammellundin liikenne maakaasu-autoilla. Liikenne Oy:ltä HKL:lle siirtyneellä seutulinjalla 730 oli muilta seutulinjoilta tuttuja City M-autoja.

Concordia Bus Finlandin nk. Jönköpöngin Säflet 246, 357 ja 359 näytävät liikkuvan edelleen (kevät 2001) Helsingin sisäisellä linjalla 70T ruuhka-aikoina.

Keskiviikkona 18.4.2001 nähty Kampissa vähän ennen 17.00:aa Concordian uusi Volvo B10BLE6x2 / Carrus City L -telibussi numerolla 61. Bussi ajoi linjaa 121 ja oli varustettu Mitronin määränpääkentällisillä linjakilvillä. Niissä luki Helsinki / Kuitinmäki. Tämä on siis Concordian ensimmäinen määränpääkentällä varustettu bussi. Concordia samalla jatkaa vahvalla Carrus-linjalla kalustohankinnoissa. Aivan kaikki liikennöitsijät eivät siis ole hylänneet Volvoa.

14.5.2001 julkaistussa Tekniikka & Talous -lehdessä Tammellundin Liikenteen toimitusjohtaja kertoi, että

päätepysäkki

yhtiö hankkii tänä vuonna nykyisten kahdeksan kaasubussin rinnalle kolme lisää. Ainakin yksi uusista busseista tulee käytettynä Saksasta. Samalla Tammelund luopuu dieselkalustostaan ja keskittyy täysin kaasualihankintaan. Erikoistumalla ilmeisesti selviää.

Seutulinjalla 611 (normaali liikennöitsijä Lähilinjat Oy) oli yhtenä autonä Oy Liikenne Ab 132 (MB O405N/Voith vm. 1991 ex Tammelundin Liikenne Oy) tiistaina 15.5.2001.

Sunnuntaina 20.05.2001 K-juna oli korvattu Korson ja Keravan välillä busseilla. Ajossa olivat ainakin Pohjolan Liikenteen vuoden 1992 Wiima K202-Volvo B10M:t 845 (CBB-941) ja 846 (YAL-749).

Pohjolan Liikenteen autot 823, 837 ja 851 ovat entisiä Linjebuss/Connexin Volvo B10M-65/Wiima K202:ia vm. 1990. Ne hankittiin aikoinaan Vantaan Liikenne Oy:lle. Vantaan Liikenteellä autojen numerot olivat 83, 81 ja 89. Niitä käytetään nykyisin pääasiassa Helsingin linjojen 67 ja 67X ruuhkasarjoilla.

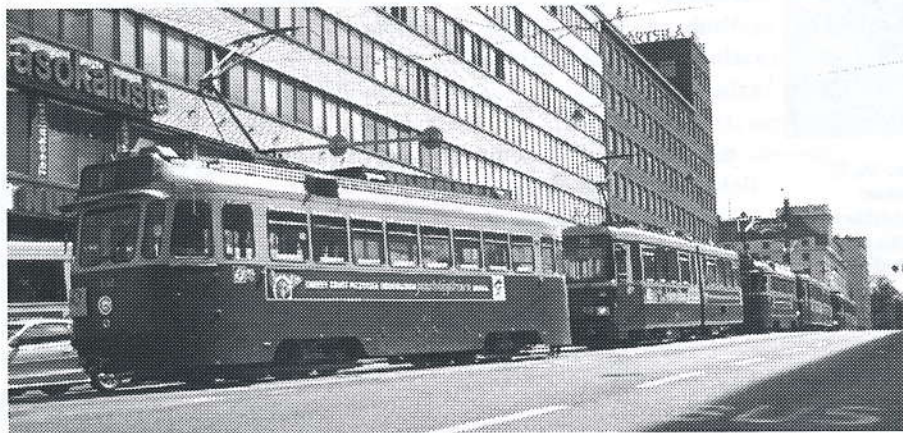
Perjantaina 18.5.2001 Helsingin linjalla 58 oli Itäkeskuksesta klo 15.32 lähteneessä vuorossa Westendin Linja 24 (Wiima N202). Auto oli WL:n väreissä ja se on siis ex-Concordia 324.

Ruotin kahdeksan linja-autoa (firma ajaa Lahden paikallislinjaa 71) oli graffitoitu 30.4.2001 vastaisena yönä. Vahingot olivat huomattavat. Ruotille on mennyt keväällä käytettynä entinen Metsälän auto BAE-888.

Hämeen Linja Oy 3 (IYN-566) on Ruotsista "uitettu" Scania N113CLB-L / Carrus K204 City L. Se on samanlainen kuin Länsilinjat Oy 19 ja Hyvinkään Liikenne Oy 5.

Entinen STA 20 (AXP-420) on nykyään Vekka Liikenne Oy 20. Perjantaina 20.4.2001 auto liikkui Hämeenlinnan sisäisellä linjalla 8. Vekalla oli ajossa muitakin mielenkiintoisia autoja. Auto 15 (Scania CN112 vm. 1984) oli linjalla 15. Auto 16 (samanlainen kuin 15) oli taas linjalla 12. Hiukan uudempi auto 17 eli entinen Göteborgin Scania CN112CL oli taas linjaparilla 5/6. Vitosen ja kutosen autothan vaihtuvat aina jokaisen Parolassa käynnin jälkeen (ainakin arkisarjoissa). 5/6-linjojen toisena autonä oli IEX-831, joka on Suomen oloissa melko harvinaisella S. Caetano Beta City -korilla. Linjalla 2 liikkui myös S. Caetano Beta City S eli auto KFB-385. Tällaisissa on alustana vuosien 1975-76 Volvo B58-60-S1. Uudelleenkoritus on tehty lähinnä vuosina 1989-90. Vekka 22 on taas HKL:n vanha BAM-628 (8628).

LÄHIJUNA



Helsingin kantakaupungin raitioteiden väyläkapasiteetti alkoi suuren osaksi olla täydessä käytössä. Tilaa on vain rajallisesti liikenteen lisäämiseksi - missään nimessä tilaa ei riitä esimerkiksi naapurikuntien kevytmetrojen yms. kulkuvälineille, jos sellaisia ylipäänsä seudulle ollaan edes hankkimassa. Kuvan ruuhka on seurausta vain viiden minuutin ylimääräisestä seisomisesta päivälli liikenteessä ennen ruuhkavuorojen tuloa, näin haavoittuva raitiovaunujärjestelmä on. Jos katkos kestäisi varttitunnin, letka olisi kolme kertaa kuvassa näkyvän pituinen. Ruuhka-aikana vastaava olisi siitakin liki tuplasti pahempi. Jos seassa olisi vielä naapurikuntienkin kalustoa, seurauksena voisi olla jopa täydellinen sekasorto. Kuva Juhana Nordlund 15.5.2001, Hakaniemi, Helsinki

Pääkaupunkiseudun lähijunat kulkivat jälleen tauotta vapunaaton ja vapunpäivän välisenä yönä.

Kaikkiaan liikenteessä oli 32 lisävuoroa.

Seuraavat junavuorot olivat kulussa klo 0-6:

Helsingistä Riihimäelle T-junat: klo 0.32, 1.32 ja 2.32

Helsingistä Saunakallioon N-junat: klo 3.32 ja 4.32

Helsingistä Hiekkaharjuun P-junat: klo 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00 ja 5.00

Riihimäeltä Helsinkiin T-junat: klo 0.02, 1.02, 2.20, 4.10 ja 5.32

Helsingistä Vantaankoskelle M-junat: klo 0.14, 0.50, 1.14, 1.50, 2.14, 2.50, 3.14, 4.14 ja 5.46

Vantaankoskelta Helsinkiin M-junat: klo 0.16, 0.44, 1.20, 1.44, 2.20, 2.44, 3.20, 4.28 ja 5.00

Helsingistä Kirkkonummelle L-junat: klo 0.38, 1.38, 3.06, 4.06 ja 5.06

Kirkkonummelta Helsinkiin L-junat: klo 0.40, 1.40, 2.40, 4.08 ja 5.00

Lisävuoroja vapunpäivänä 1.5.

Vapunpäivän aamuna noin klo 6:n jälkeen liikenne jatkui sunnuntaiaikataulun mukaan. Lisäksi olivat kulussa seuraavat lisäjunat:

N-junat Helsingistä Keravalta klo 6.47 ja Keravalta Helsinkiin klo 7.38,

M-junat Helsingistä Vantaankoskelle klo 7.14 ja 8.14 ja Vantaankoskelta Helsinkiin klo 7.44 ja 8.44,

L-junat Helsingistä Kirkkonummelle klo 6.38 ja 8.42 ja Kirkkonummelta Helsinkiin klo 7.40 ja 9.40.

Huopalahden aseman raiteiden 1 ja 2 välinen laiturin on lähes valmis. Junien laitureilta tulee porras- ja hissiyhteydet JOKERIN asemalle alakertaan. Raiteiden 1 ja 2 välinen laiturin palvelee aikanaan S-, U- ja E-junien matkustajia.

ULKOMAAT

Nockeby raitiotiellä (Tukholma) ajetaan sekä vanhoilla A30/B30-raitiovaunuilla että uusilla A32-nivelvaunuilla. Ruuhka-aikana A32:t ovat melko lailla sidotut Tvärbananin tarpeisiin, sillä tuoloin siellä ajetaan A32:illa multippelissa. Ruuhka-aikoina Nockeby matkustajat saavat tyytyä suurimmaksi osaksi varsin

vanhaan kalustoon.

Lidingön rautatiellä alkoi liikenne radan uusimmalla jatko-osuudella Gåshagasta Gåshaga bryggan 7.5.2001. Radan toinen pää sijaitsee Tukholman Ropstenin metroaseman yhteydessä. Lidingön rautatien junaliikenne hoideetaan raitiovaunujunin. Kalustona käytetään lähinnä 1940-luvulta peräisin olevia A30B- ja B30B-vaunuja.

Tukholmassa kantakaupungin bussiliikennettä palvelevat lukuisien tavanomaisien linjojen runkona kolme nk. Stomlinjeä numerot 1, 3 ja 4. Tällaisia bussien runkolinjoja piti tulla kunnianhimoisimpien suunnitelmien mukaan vähintään puolen kymmentä ellei hiukan enemmänkin, mutta nyt jatkosuunnitelmat ovat jäissä. Tämä on nyt sitä paljon puhuttua bussiliikenteen kehittämistä. Luvataan tasaisia vuorovälejä ja täsmällisiä kulkuaikoja, mutta lupaukset eivät pidä todellisuudessa vähääkään. Bussit kulkevat hyvin usein kahden - kolmen auton ryppäissä ja sitten tulee pitkä aika, jolloin bussia ei näy eikä kuulu. Ensimmäinen bussi tällaisessa ryppäässä on luonnollisesti tupaten täynnä. Omista kaistoista ja liikennevalotuksista huolimatta järjestelmä ei toimi suunnitellulla tavalla. Autoliikenne saa häiritä bussien kulkua edelleen aivan liian monessa paikassa. Erittäin mielenkiintoista on vuonna 2003 katsoa täällä Suomen pääkaupunkiseudulla sitä, tuleeko JOKERista yhtään Stomlinjeä parempi vai tukehtuuko meilläkin tällainen raidekulkuneuvon kumipyöräplagitaatio omaan mahdottomuuteensa. Tukholmassa eräät piirit suunnittelevat jo tosiaan Stomlinje-verkoston korvaamista oikealla raitiovaunujärjestelmällä. Samoin voi käydä JOKERinkin kohdalla, kun tietoa aluksi halutaan väen väkisin hankkia kantapään kautta silmien ja korvien sijaan. Raitiotiet ovat toki kalliita, mutta eipä tuo jonoissa autoilukaan ole kansantaloudelle vähääkään eduksi ympäristönäkökohdista puhumattakaan.

Norrköpingissä ajetaan yhä suuremmassa määrin matalalattiaisilla raitiovaunuilla. Kokonaan matalia vaunuja ovat M98-sarjan MAN-vaunut 21 - 24,

joista aktiivijajossa ovat yksilöt 22 ja 23. Keskiosastaan matalia ovat sarjan M97-vaunut 61, 62, 64, 67, 68 ja 70. Aiheesta enemmän toisaalla tässä lehdessä.

MUUTA

Porin Linjat Oy:n aikataulukauden muutosajankohta oli 1.5.2001. Vapun jälkeen keskustalinjojen nk. talvivuorot lakkasivat kulkemasta ja ne palaavat liikenteeseen vasta 1.10. Joillakin linjoilla on erikseen keskikesän aikataulut ajalla 4.6. - 12.8. Tuona aikana esim. linja 6 (Musa - Kauppatori - Sampola) ajaa arkenakin enimmillään kaksi kertaa tunnissa entisen kolmen sijaan. Viikonloppuna siitä johdettu kiertävä 6K hoitaa linjan 6 ohella linjojen 3 ja 10 tehtävät koko liikennöintiajan. Vapun jälkeen linja 6 ei enää lauantaina aja enempää kuin kerran tunnissa. Linja 11 katoaa kokonaan keskikesäksi. Linja 10 on länsipäässä ruuhkaluontoinen linja ajalla 4.6. - 12.8. Väinölään pääsee keskikesällä kerran tunnissa päivällä linjan 10 ja hiljaisena aikana linjan 6K turvin. Ajalla 1.5. - 30.9. linja 12 ajaa arkisin kaksi kertaa tunnissa ja viikonloppuna kerran tunnissa. Meri-Porin linjaston muutokset ovat sangen vähäisiä: arki-iltojen myöhäisin linjan 40M edestakainen vuoro korvattiin 30M:llä ja vastaavaan aikaan kulkeva 31 jäi pois. Edellisten kesien tapaan eräiden linjojen nk. +-vuorot jäivät sisälle ajaksi 4.6. - 12.8. Niillä tarkoitetaan kouluvuoden aikaisia vuoroja. Porissakaan ei ole ollut tapana julkaista erillistä aikataulukirjaa vain kesäksi, joten kesäaikataulut on luettava linjakohtaisista aikatauluista.

Tampereelle suunnitellaan pikaraitiotietä. Raideliikennejärjestelmä voisi olla seudullinen. Tampere ja Lempäälä suunnittelevat yhdessä Vuoreksen tytärkaupunkia, jonka joukkoliikenne voisi hoitua tarkoituksenmukaisesti juuri pikaratikalla. Eräässä vaihtoehdossa reitti olisi kehämäinen ja se kulkisi karkeasti ottaen reittiä Keskustori - Kaleva / Kissanmaa - Hervanta - Vuores - Multisilta - Peltolampi - Lakalaiva - Hatanpää - Ratinan silta - Hämeenpuisto - Hämeenkatu - Keskustori. Eräässä vaihtoehdossa linjaus kulkisi Multisillan



Helsingin Sanomat 21.5.2001

sijaan hiukan pohjoisempaa reittiä Lahdesjärven kautta. Lehtiutisten mukaan raitiotiehanketta pidetään taloudellisesti järkevänä ja toteuttamiskelpoisena.

Junat, pikaratikat ja ratikat tyrmätään 11.5.2001 julkaistun lehtiartikkelin mukaan Turussa satojen miljoonien investointeina liian kalliina ja palvelua heikentävänä. Liikennesuunnittelua johtava Heikki Nieminen on kertonut Uutislehti Demarille, että syy on yksinomaan rahan puutteessa. Nieminen on valmis selvittämään ainoastaan Turun ja Salon välisen toisen rautatieraitteen rakentamista. Kaikki muut esillä olleet suunnitelmat, kuten esim. pikaraitiotie Raisiosta Turun keskustan kautta Kaarinaan, vain heikentävät hänen mielestään matkustajien kulkua. Turussa siis halutaan parantaa joukkoliikennettä ensisijaisesti kehittämällä bussiliikennettä. Bussiliikennettä on tässä maassa kehitetty yhtäjaksoisesti viimeiset 70 vuotta eikä jälki ole kovinkaan hääppöistä: millähän Suomen paikkakunnalla bussit ovat kehittyneet niin houkutteleviksi, että väki ryntää riemusta kiljuen päästäkseen matkustamaan näillä mainioilla kulkuvälineillä niin suurin joukoin, että ko. paikkakunnalla linja-autoilla tehtyjen matkojen osuus koko liikennesuoritteesta (mukana kaikki liikennemuodot mopoista metroom) muodostaisi selkeän enemmistön? Eiköhän kutakuinkin kaikilla (paikallisliikenteen kannalta) raiteettomilla paikkakunnilla henkilöauto hallitse ykkössijaa kulkumuotojen rankinglistalla. Ja sitä matkus-

päätepyssäkki

tamiskulttuuria näköjään halutaan jatkaa Turussakin edelleen 2000-luvulla Kiotoan ilmastopimuksista huolimatta.

DaimlerChrysler Rail Systems eli ADtranz on yhdistynyt 1.5.2001 Bombardier Transportationiin. Näin ollen Helsinkiinkin toimitettavat uudet raitiovaunut ja metrojunat tulevat tästä lähtien samalta toimittajalta.

Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry:n jäsenet ovat yhteistyökumppaneineen saaneet valmiiksi viisi uutta linja-autohistoriallista teosta. Teoksista löytyy jokaiselle alasta kiinnostuneelle jotakin: liikennettä, autokauppaa, teollisuutta, entisöintiä ja maahantuontia. Toivomme näiden uusien ja mielenkiintoisten teosten saavuttavan laajan ja kannustavan lukijakunnan, jotta voisimme jatkosakin olla mukana tukemassa tätä pitkälti harrastajavoimin ja ilman voiton tavoittelua toteutettavaa arvokasta kulttuuri-työtä.

Uutuusteoksia esitellään ja myydään Linja-autoliiton liittopäivillä 12.-13.6.2001 Haikon Kartanossa



Göteborgs Spårvägarin Den Oudsten B96 varikolla. Kuva Ville Lindblom huhtikuulta 2000.

Porvoossa, jolloin Liikennehistoriallisella osastolla voi hyvällä onnella saada jopa kirjoittajan omistuskirjoituksen.

Uutuusteokset ovat seuraavat:

Blomberg, Olli – Sormunen, Tapio

U. M. Heinonen – Pienviljelijän pojasta liikenneneuvokseksi. Turkulaisen Matka-Autot Oy:n legendaarisen johtajan, Uno Mikael Heinosen yli puoli vuosisataa jatkunut elämäntyö erään maamme merkittävimpiin kuuluneen linja-auto-yhtiön ja varsinaissuomalaisen autokau-

pan kehittäjänä ja koritehtailijana. Vuosien työn vaatinut merkkiteos viimein valmiina! *Noin 260 sivua, 340 kuvaa, hinta 300 mk.*

Heikkilä, Markku

Outi Kankaan historiikki – vauhdikkaat vuosikymmenet. Keskipohjalaisen paikallis- ja tilausliikenneyhtiön lämminhenkinen tarina. Harvinainen teos, jonka kiitollinen henkilökunta kustansi hyvälle työnantajalleen. *140 sivua, 320 kuvaa, hinta 145 mk.*

Köhler, Stuart

Pikku – Reo. Veljekset Vekka – Liikenne Oy:n sympaattisen Pikku-Reon ”elämäntarina” edustaa uutta kerrontaa, jossa pääosassa on henkilöiden tai yritysten sijasta auto. Teoksessa esitellään Reon vaiheet ja Hämeenlinnan Mobilistien tuhansia työtunteja vaatinut entistämistyö. *80 sivua, 70 kuvaa, hinta 120 mk.*

Lammer, Paavo

K. Nummela Oy – autokori- ja palokalustotehdas. Yli 400 linja-autokoria valmistaneen turkulaistehtaan vaiheet kattavat koko suomalaisen ajoneuvoteollisuuden laajan kirjon hevoscarrystista luksusbusseihin.

103 sivua, 140 kuvaa, hinta 120 mk.

Lammer, Paavo

Tuontibussien vuosisata.

Näköalapaikalla olleen veteraanin laaja tutkimus- ja selvitystyö maahamme 1900-luvulla tuoduista ulkomaisista linja-autoista. Bussimallit ja merkit sekä hankkeiden taustat värikkäästi kerrottuina. *Noin 100 sivua, yli 100*

kuvaa, hinta 120 mk.

Teoksia voi kesäkuun puolivälin jälkeen tilata Auto- ja Tiemuseo Mobiliasta, puh 03 – 3140 4000, fax 03 – 3140 4050, email: mobilia@mobilia.fi. Heikkilän teos lähetetään postiennakolla JP-Painosta Nivalasta, puh. 08 – 441 780. Postiennakolla tilattaessa kaikkien kirjojen hintoihin lisätään postikulut

UUSI KAUPUNKILIIKENNEKIRJA

Helsingin pitäjä 2001 -vuosikirjassa

käsitellään aikaisempien osien tapaan kiskoliikenteen historiaa ja kehitystä, tällä kertaa pääartikkelin muodossa. Jussi Iltanen on kirjoittanut ansiokkaan 39 sivuisen artikkelin ”Minne metro kuljettaa? Vuosisata metrosuunnitelmia Suur-Helsingissä”. Siinä kuvataan perusteellisesti Helsingin ympäristön pikaraitiotie- ja metrosuunnitelmia 1900-luvun aikana. Mikäli varhaiset suunnitelmat olisi toteutettu, olisi Helsingissä tiheä esikau-punkien pikaraitiotieverkko, useita tunneliratoja keskustan poikki ja rautatiet Helsingistä itään, Ojakkalaan, jne. Erityisesti 1910- ja 1920-luvuilla suunniteltiin kasvavan kaupungin tueksi tiheitä joukkoliikenneverkkoja. Iltanen on piirtänyt 14 havainnollistavaa karttaa eri vuosikymmenten ratasuunnitelmista. Myös Martinlaakson radan syntyvaiheet kuvataan tarkasti. Artikkelin on lähdeviitteineen hyödyllinen tietopaketti Helsingin ja seudun kiskoliikenteen kehityksestä kiinnostuneille.

Helsingin pitäjä 2001, ISSN 0358-6529, julkaisija Helsingin pitäjän kotiseutuyhdistys ry. Saatavana yhdistyksen toimistosta, vantaalaisista kirjakaupoista ja Vantaan kaupunginmuseosta Tikkurilan vanhalla asemalla, sekä myös Aka-teemisesta kirjakaupasta Helsingissä (n. 85 mk).

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Jon Björklund, Teemu Collin, Patrik Eriksson, Daniel Federley, Tero Hagberg, Tom Heino, Jouni Hytönen, Pasi Jakovleff, fi-Jeppe, Heikki Kantola, Tuomas Karppinen, Arttu J. Kuukankorpi, Arttu J. Kuukankorpi, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Risto Leino, Ulla-Maija Leino, Mikko Martimo, Leo Männistö, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jarkko Nyman, Jussi Pehkonen, Antti Perälä, Miska Peura, Lauri Pitkänen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niko Setälä, Kai Sillanpää, Ville Sinisalo, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari, Kai Vennonsalo, Matti Visuri. Edellisen kerran avustajalistalta oli jäänyt Ensio Virran nimi pois.



SCANIA

Pitää huolta omistaan.





fax (09) 648 745, eero.laaksonen@kiinkust.fi