# RAITIO

4 / 2001

Raitiovaunumaksut markoissa ja penneissä - Katsaus Tampereelle, osa 3
11 - Helsingin lyhytikäisin raitiolinja - Raitiovaunukuvia 1970-luvulta, osa 3

RAITIO

ISSN 0356-5440

24. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

**PÄÄTOIMITTAJA**
Juhana Nordlund

**TAITTAJA**
Eero Laaksonen

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

**KUSTANTAJA**
Suomen Raitiotieseura ry

**PAINOPAIKKA**
Monistamo KOPSUT 2001

© Suomen Raitiotieseura ry

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

http://www.nettilinja.fi/~ahellman/

# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

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

## JOHTOKUNTA VUONNA 2001

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

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

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

RAHASTONHOITAJA
Krister Engberg
puh. koti (09) 386 2960
puh. työ (09) 8392 3181
krister.engberg@koulut.vantaa.fi

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

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

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

# Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, 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 raitioliikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 90-luvun lopulla.

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

**4/1999**: mm. Helsingin raitiotiet ensi vuosikymmenellä. Liki neljännesvuosisata kunnallista bussiliikennettä Porissa. Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nykypäivään.

**3/2000**: mm. Kummervaunut. Tallinna. Turistiautolla Pohjois-Haagaan. Katsaus Tampereelle uuden vuosituhannen merkeissä.

**4/2000**: mm. Harjavaunut. Krasnaja Presnjan varikko. Moskovan vaunut. Tampereen kaupungin liikennelaitos.

**2/2001**: mm. Työvaunut osa 5. Raitiovaunupysäkkien kilvet. Norrköpingin vaunuja. Oy Liikenne Ab.

**3/2001**: mm. Helsingin raitioteiden työautot, ASEAn arkut, kuvia Tallinnasta, paikallisliikennettä Riihimäellä, Metsälän Linjan viimeinen päivä.

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Sampo 800 014-54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

# VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

| | |
|---|---|
| HELSINKI | SAT:n pulamoottorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla |
| HELSINKI | Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla |
| HELSINKI | Punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978 |
| HELSINKI | Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985 |
| HELSINKI | Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974 |

## Kannen kuva

Mannerheimintie 5.9.2001.
Kuva Jorma Rauhala.

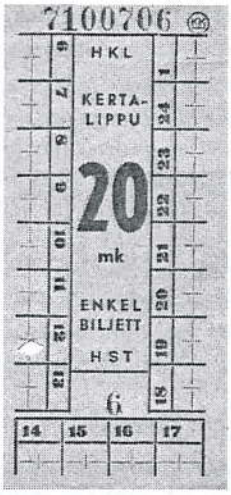
Jorma Rauhala

# RAITIOVAUNUMAKSUT MARKOISSA JA PENNEISSÄ

Tulevan tammi- ja helmikuun aikana vaihdetaan Suomen markat ja pennit euroiksi ja senteiksi. Niinpä onkin otollinen hetki tarkastella Helsingin markkamuotoisen raitiovaunukertalipun hinnankehitys alusta loppuun. Kerrankin on käsillä aihepiiri, jonka voi todeta olevan tässä ja piste.

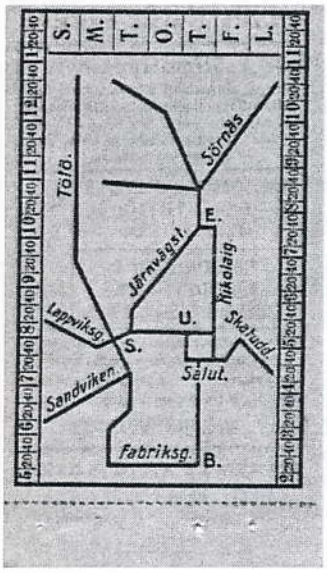
Seuraavassa luettelossa mainitut kertalipun hinnat on koottu keskustan raitiotielinjojen tiedoista. Näin ollen esikaupunkilinjoilla, eli Munkkiniemen, Haagan ja Kulosaaren raitioteillä aikoinaan olleet erikoismaksut on selvyyden vuoksi jätetty pois. Näillä reiteillä hinnat ovat eri aikoina perustuneet omiin taksoitusjärjestelmiin. Aikoinaan raitioteiden yöliikenteessä samoin kuin eräinä ajanjaksoina myös aamuisin on noudatettu joko korotettua tai alennettua taksaa. Keskustan autolinjoilla on usein noudatettu myös raitioteiden hintoja; erilaiset vyöhyke- ja sektorijärjestelmät ovat saaneet aikaan sen, että pitkillä esikaupunkilinjoilla on käytetty toisenlaisia taksoja jopa keskusta-alueella matkustettaessa. Uusin yhteistariffi vuonna 1973 poisti kaikenlaisen hintakirjavuuden. Tämä seikka on helposti havaittavissa sen jälkeisestä lipun hinnan huimaavasta nousukierteestä, koska maksu on aivan sama matkustipa raitiovaunulla yhden pysäkinvälin tai linjurilla keskustasta liitosalueiden äärirajoille, ja aikaa oli siihen käytettävissä vaihtomatkoineen runsas tunti.

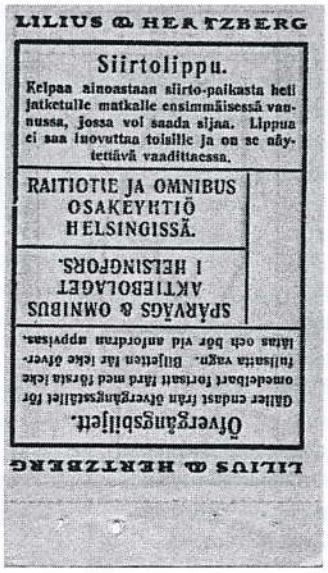
Erityisen raitiovaunulipun käyttöönotto vuonna 1994 siirsi raitiovaunulla ajelun jonkin verran huokeampaan suuntaan ja kohtuullisti raitiovaunulla matkustamista keskustassa. Kehitys jatkui muutaman vuoden kuluttua, kun otettiin käyttöön entistäkin edullisempi, etukäteen kioskeista ostettava raitiovaunulippu. Nyt sellaisen käyttäjä maksaa raitiovaunumatkastaan tasan saman markkamäärän kuin 14 vuotta sitten vuonna 1988! Ja hinta on ensi vuonna jopa vielä yhden sentin halvempi kuin tähän asti. Etenkin 1970- ja 1980-lukujen kovat kertalippujen hinnankorotukset pyrkivät ohjaamaan matkustajia käyttämään vuosi-, kuukausi- ja 10 matkan lippuja, tosin inflaatiokin oli tuolloin huomattava. Raitiovaunulla on voinut tietenkin matkustaa myös näitä kertalipun hintoja edullisemmin, jos on hankkinut kulloinkin saatavilla olevan alennuslipun. Sata vuotta sitten se oli polettipussi ja sittemmin lippuvihko ja myöhemmin use-




an matkan kortti. Säännöllisiä työmatkoja varten on myyty monenlaisia päivä-, kuukausi- ja vuosilippuja.

Erilaisiin ostovoimataulukoihin verrattaessa voidaan todeta, että vaikka kertalippu on maksanut jotain 15 pennin ja 40 markan väliltä, niin lipun hinnan arvoinen ostovoima on kuitenkin ollut melko vakaa ja pysytellyt muutamien markkojen tarkkuudella siinä arvossa mikä sillä nykyäänkin on.



| | | |
|---|---|---|
| 26.11.1887 | 15 p | päätettiin kertamaksun hinta |
| 02/03.1888 | | hevosomnibussiliikenne alkoi |
| 11.12.1890 | | väliaikainen hevosraitiovaunuliikenne alkoi |
| 21.6.1891 | | säännöllinen hevosraitiovaunuliikenne alkoi |
| 4.9.1900 | | sähköraitiovaunuliikenne alkoi |
| 12.10.1917 | 25 p | |
| 30.6.1919 | 30 p | |
| 18.2.1920 | 55 p | |
| 12.12.1921 | 75 p | |
| 16.6.1926 | 1.00 mk | |
| 1.12.1940 | 1.50 mk | |
| 1.1.1944 | 2.00 mk | |
| 1.1.1946 | 4.00 mk | käytöstä poistettiin 50 penniä pienemmät kolikot |
| 22.6.1947 | 5.00 mk | |
| 1.1.1948 | 10.00 mk | |
| 1949 | 10 mk | käytöstä poistettiin penniset kolikot (50 p) |
| 15.5.1950 | 15 mk | |
| 1.5.1952 | 20 mk | |
| 1.3.1955 | 25 mk | |
| 1.4.1957 | 30 mk | |
| 7.5.1958 | 35 mk | |
| 1.5.1962 | 40 mk | |
| 1.1.1963 | 40 p | rahanuudistus 1 mk = 1 p |
| 1.5.1964 | 35 p | yhteistariffi käyttöön |
| 1.12.1966 | 45 p | |
| 1.5.1971 | 50 p | yhteistariffi uudistettuna käyttöön |
| 1.4.1973 | 1.00 mk | nykyinen yhteistariffi käyttöön |
| 1.6.1974 | 1.20 mk | |
| 1.9.1975 | 1.70 mk | |
| 1.1.1977 | 2.50 mk | |
| 1.1.1978 | 3.00 mk | |
| 1.1.1980 | 3.20 mk | |
| 1.1.1981 | 3.50 mk | |
| 1.1.1982 | 3.90 mk | |
| 1.1.1983 | 4.20 mk | |
| 1.1.1984 | 4.60 mk | |
| 1.1.1985 | 5.00 mk | |
| 1.1.1986 | 5.50 mk | |
| 1.6.1986 | | YTV-seututariffi käyttöön |
| 1.1.1987 | 5.80 mk | |
| 1.1.1988 | 6.00 mk | |
| 1.1.1989 | 6.50 mk | |
| 1.1.1991 | 7.50 mk | |
| 1.1.1992 | 8.00 mk | |
| 1.1.1993 | 9.00 mk | |
| 1.10.1994 | 7.00 mk | edullinen raitiovaunulippu käyttöön |
| 1.1.1998 | 6.00 mk (1.01 e) | vielä edullisempi ennakkoon ostettava raitiovaunulippu (vaunusta ostettuna edelleen 8.00 mk (1.35 e)) |
| 1.1.2002-28.2.2002 | 6.00 mk tai 1.00 e | eurohinta vastaa 5.95 mk:n arvoa. ennakkoon ostettava raitiovaunulippu, raitiovaunuissa ei myydä lippuja rahanvaihdon siirtymäkautena. |
| 1.3.2002 | 1.00 e | ennakkoon ostettava raitiovaunulippu (vaunusta ostettuna 1.50 e, joka vastaa 8.92 mk:n arvoa) |

*Teksti Daniel Federley*

# 11 - HELSINGIN LYHYTIKÄISIN RAITIOLINJA

Monille lukijoille on varmasti yllätys, että Helsingissä todellakin on ollut sellainenkin raitiolinja kuin numero 11. Kyseessä on sota-aikaan vuonna 1944 liikennöity, Kulosaaren KB:n liikennettä täydentävä linja.

Ensimmäiset maininnat linjatunnuksen 11 käyttöönotosta löytyvät HRO:n johtokunnan kokouspöytäkirjoista jo 11.3.1939. Tällöin nimittäin käsiteltiin linjan 5B johtamista Töölöstä Kauppatorin sijaan Rautatientorin kautta Hakaniemeen. Tälle linjalle johtokunta oli kaavaillut tunnusta 11, mutta kun reittimuutos toteutettiin 30.9.1939, oli tunnukseksi kuitenkin valittu 2.

Tammikuussa 1944 johtokunta päätti kokouksessaan esittää kaupunginhallitukselle uuden kaupungin sisäisen linjan 11 perustamista välille Kauppatori - Hermanni. Uusi linja oli tarpeen siksi, että sodan aiheuttaman vaunupulan vuoksi liikennettä Kulosaaren KB-linjalla supistettiin siten, että Kulosaaren ja Kauppatorin väliä liikennöitiin vain yhdellä vaunulla tunnin välein. Tämän lisäksi KB-linjalla ylläpidettiin yhdellä vaunulla pendeliliikennettä 20 minuutin välein Kulosaaren bensiiniaseman ja Pääskylänkadun välillä. KB-linjan pendeliliikenne lakkautettiin kuitenkin jo 20. toukokuuta, jolloin linjan molemmat vuorot kulkivat Kauppatorille ja vuoroväliksi saatiin 30 minuuttia. Linjan 11 vuoroväliksi päätettiin 20 minuuttia.

Kaupunginhallitus hyväksyi HRO:n johtokunnan esityksen, jolloin johtokunta päätti aloittaa liikennöinnin linjalla 11 maaliskuun 1. päivään mennessä. Helmikuussa johtokunta kuitenkin siirsi liikennöinnin aloittamista, ja uudeksi aloituspäiväksi päätettiin lauantai 1.4.1944. Linjan 11 linjaväri oli valkoinen, ja linjalla kulki kaksi vaunua, vuorot 58 ja 59.

Linjan 11 reitti alkoi Kaupunginportilta nyk. Hämeentie 97-99:n edustalta. Reitti kulki Hämeentietä pitkin Hakaniemeen ja sieltä Kruununhaan kautta Kauppatorille, mistä edelleen takaisin Kaupunginportille.

Linjalla käytettiin kalustona ASEA:n ns. pikkuruotsalaisia, joihin liitettiin perävaunuksi muutettu Kummer-vaunu. Yhtenä päivänä kulussa oli myös pikkuruotsalais-perävaunu. Vaunut oli sijoitettu Vallilan halliin.

Linjan avaamisen jälkeisistä vaiheista ei tiedetä paljoakaan. Koska sota-aikana oli pulaa sekä vaunuista, henkilökunnasta että sähköstä, päätti HRO:n johtokunta jo 5.4.1944 supistaa liikennettä linjalla 11 ja niinpä 7.4. alkaen liikenne lopetettiin illalla klo 20.30.

Yhtään valokuvaa linjalla 11 kulkevasta vaunusta ei tiettävästi ole olemassa. Jäsenemme Ensio Virta muistaa kuitenkin matkustaneensa linjalla 11 Hämeentiellä.

Linjan 11 lakkauttamiseen liittyvät tiedot ovat ristiriitaisia. HRO:n toimintakertomuksessa vuodelta 1944 mainitaan, että linja olisi lopetettu jo huhtikuun lopussa vaunupulan takia. Tämän tiedon on kuitenkin oltava virheellinen, sillä raitiovaunujen käyttökortiston tietojen mukaan linjalla 11 kulki kaksi moottorivaunua joka päivä ajalla 1.4.-15.6.1944. Kortistoon on merkitty vain sellaiset vuorot, jotka todella ajettiin, joten voidaan pitää varmana, että linjaa on ajettu aina 15.6. asti. Tämän jälkeen kortistosta ei löydy linjalle 11 merkittyjä vaunuja.

HRO:n johtokunta päätti kuitenkin vielä 16.6.1944, että linjaa 11 liikennöidään vain ensimmäisessä vuorossa ja että elokuussa reittiä muutetaan siten, että vaunut kulkevat Hermannista Hakaniemen ja Rautatientorin kautta Ylioppilastalolle sekä Aleksanterinkadun ja Snellmaninkadun kautta takaisin Hakaniemeen ja Hermanniin. Reittimuutosta ei koskaan ehditty toteuttaa. Lisäksi johtokunnan hyväksymässä, 16. kesäkuuta päivätyssä vuorovaununumeroluettelossa ei ole mainittu linjaa 11 lainkaan, ja vuorot 58 ja 59 on merkitty Käpylän linjalle K. Näin ollen tämä tukee olettamusta, että linjan 11 liikenne olisi loppunut 15.6.1944. Aiemmin lakkautuspäivänä on pidetty kesäkuun 22. päivää, mutta lähteitä, jotka tukisivat myöhempää päivää, ei ole löytynyt.

Linjasta 11 tuli joka tapauksessa Helsingin vähiten tunnettu ja lyhytikäisin raitiolinja. Kovin monta kaksinumeroista raitiolinjaa Helsingissä ei ole ollutkaan. Linjan 10 lisäksi on käytetty tunnuksia 12 ja 15. Linja 12 ehti liikennöidä Töölön suunnalla lähes 20 vuotta ennen lakkauttamistaan. Linjaa 15 taas liikennöitiin 1950-luvulla muutaman vuoden ajan. Tunnuksia 13 ja 14 ei ole koskaan käytetty raitiolinjoilla.

## Lähteet:


HRO:n johtokunnan kokousten pöytäkirjat 11.3.1939, 19.1.1944, 4.2.1944, 19.2.1944, 28.2.1944, 5.4.1944, 16.6.1944

HRO:n päiväkäskyt 43 (28.3.1944), 44 (28-29.3.1944) ja 69 (17.5.1944)

HRO:n vuosikertomus 1944

Helsingin Sanomat 24.3.1944

Raitiovaunujen käyttökortisto 1944, tiedot koonnut Toivo Niskanen


Kiitokset Toivo Niskaselle, Ensio Virralle sekä Tom Heinolle.

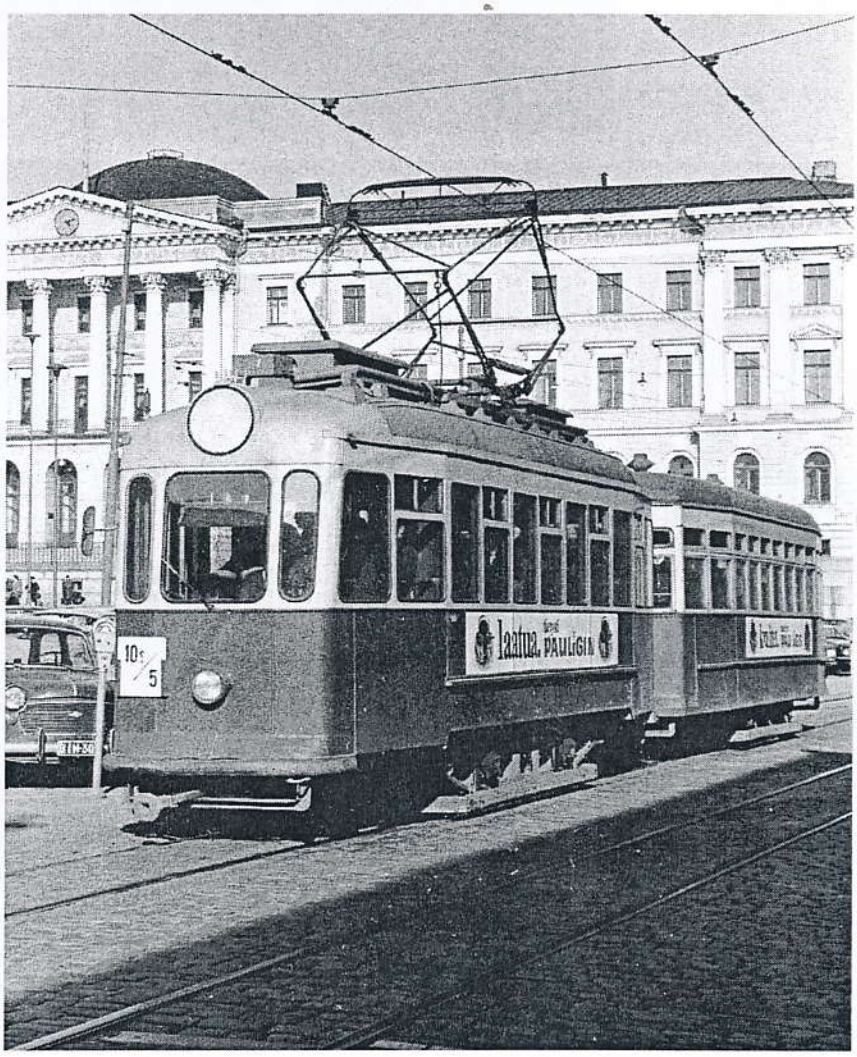
Toimitus ja kirjoittaja ottavat mielellään lukijoilta vastaan kommentteja ja tarkennuksia linjaa 11 koskien.

*Kuvat Pauli Söderholm*

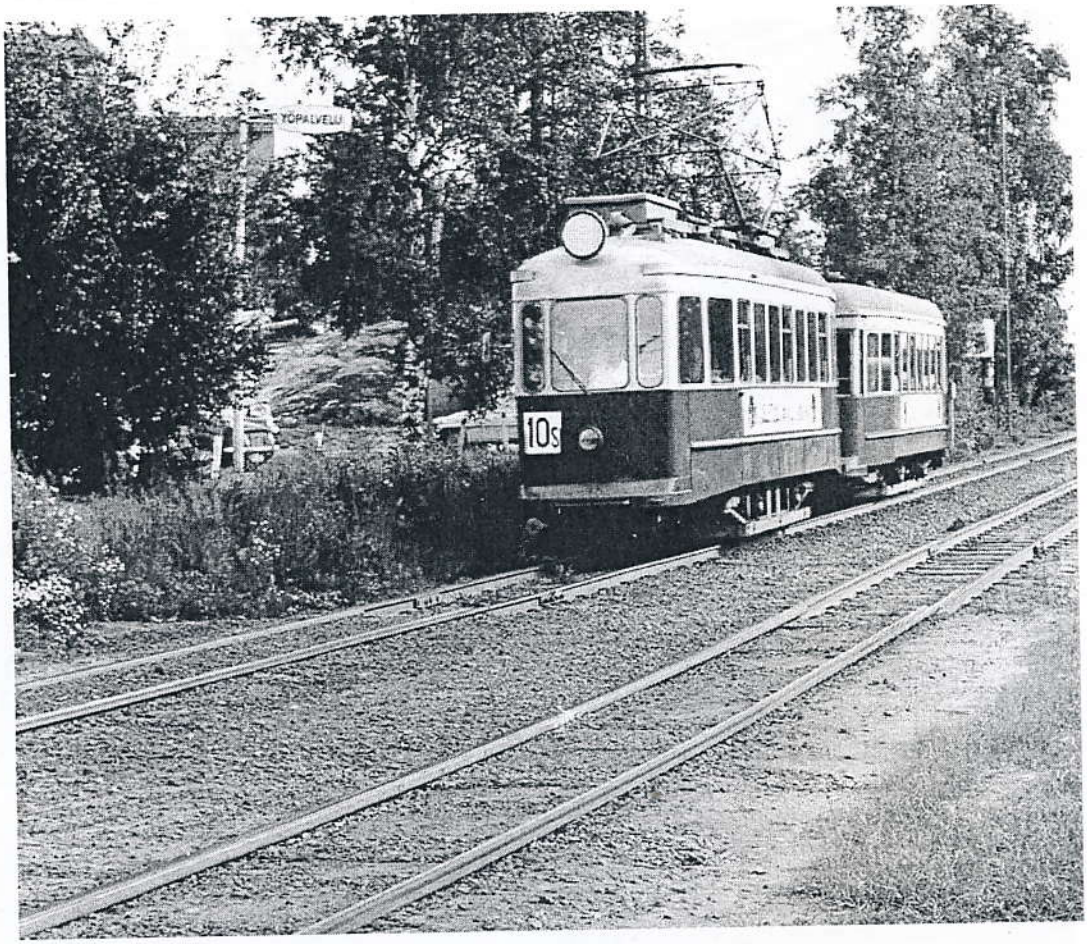
# RAITIOVAUNUKUVIA 1970-LUVULTA OSA 3

Iltapäiväruuhkan tunnelmaa Kauppatorilla. Kaksiakseliset vaunut olivat yleisiä Helsingin liikenteessä aina ensimmäisten nivelvaunujen tuloon saakka.

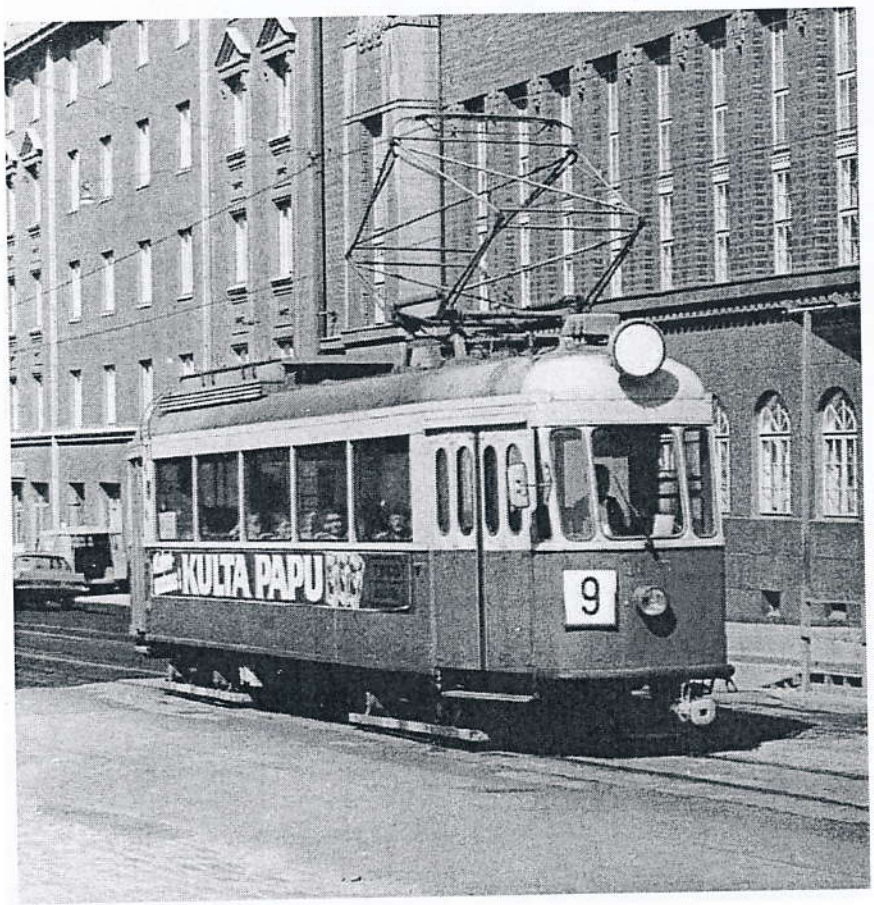
Pula-ajan Karia-moottorivaunu 202 sekä LHW:n perävaunu 720 linjalla 1A valtioneuvoston linnan luona.




1950-luvun alun Karia-moottorivaunu sekä Kaipion perävaunu linjalla 10S/5 Aleksanterinkadulla.



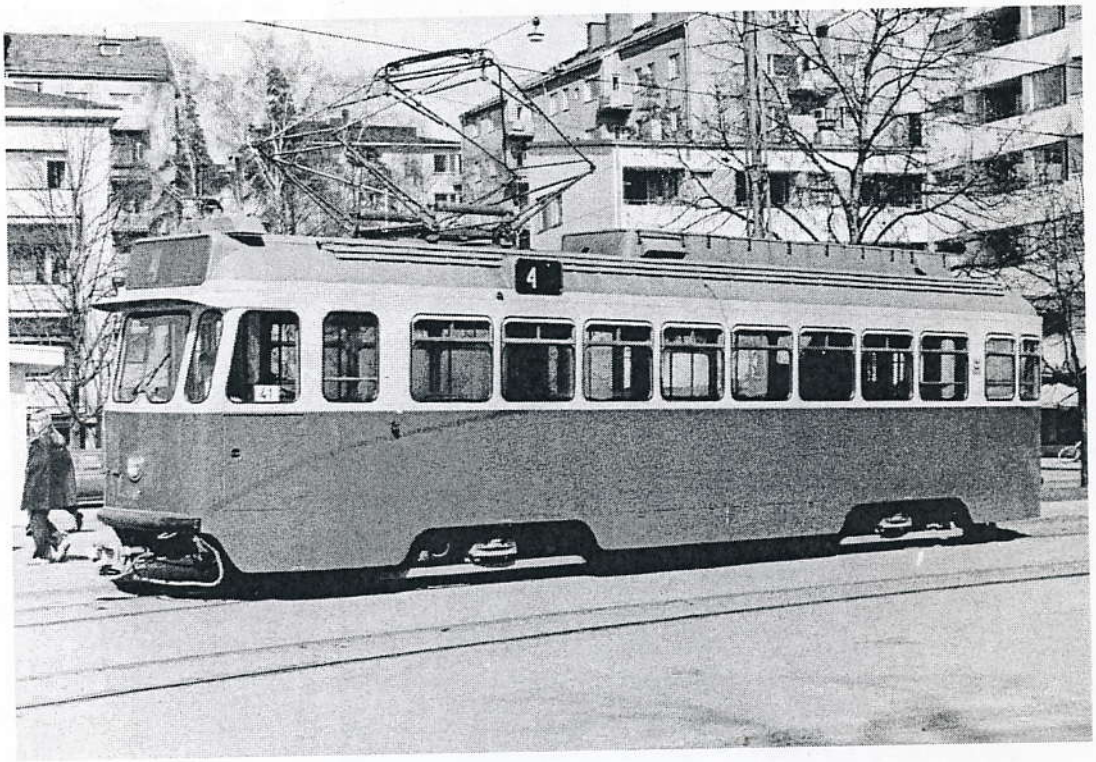

Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n valmistama moottorivaunu sekä ASEA-perävaunu linjalla 10S juuri saapumassa Ruskeasuolle. Moottorivaunuun oli tehty jo 1950-luvulla huomattava koriremontti. Linjan 10 pohjoispäässä oli aikoinaan huomattavalla osuudella vignol-kiskoa.




Ennen 1950-lukua teliraitiovaunut olivat Helsingissä varsin harvinaisia. Vuonna 1941 HKL:n edeltäjä HRO sai käyttöönsä kuitenkin kuusi aikaansa nähden erittäin modernia ASEA-telimoottorivaunua. Tässä vaunu 185 linjalla 9.

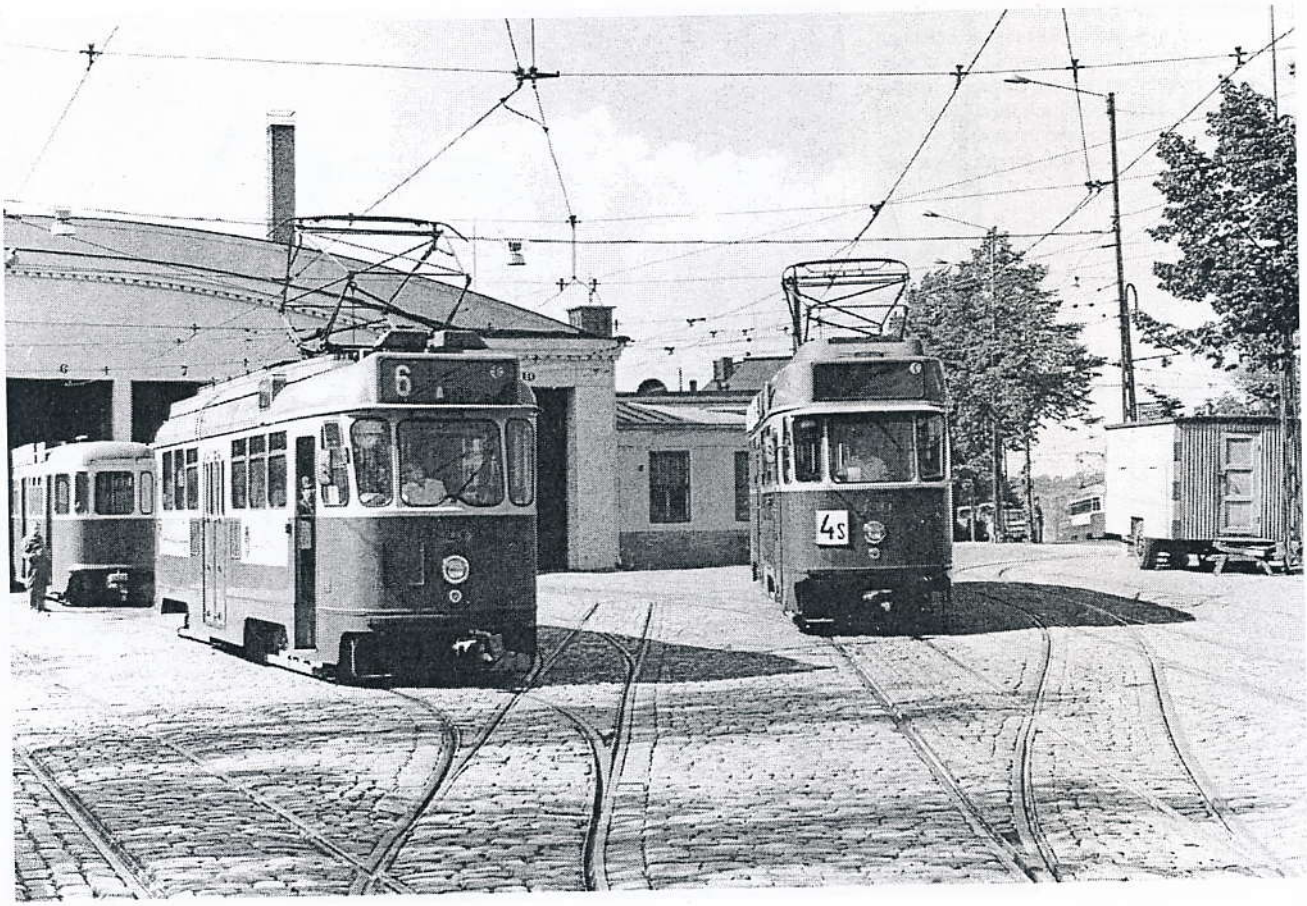
HKL 23 noin 30 vuotta sitten nimikkovuorossaan linjalla 6. Tuohon aikaan tuskin kukaan osasi aavistaa, että vaunu joutuisi vielä jonain päivänä Taiwaniin.

HKL 16 perävaunuineen linjalla 4 Töölön hallien luona.




HKL 11 linjalla 4 nimikkovuorossaan 41 kauan ennen NAC-muutosta.

Valmet-vaunut 29 ja 339 Vallilan ratapihalla. Linjalla 6 kulkeva vaunu 29 on juuri tullut noutamaan perävaunua iltapäiväruuhkaan. Mielenkiintoista kyllä, vuodelta 1959 peräisin oleva vaunu 29 on romutettu jo liki 10 vuotta sitten, kun taas vaunu 339 vuodelta 1955 on yhä tilausajo- ja mainosvaununa.



*Teksti Kimmo Pyrhönen, Niklas Savinsaari*
*Kuvat Kari Paavola*

# KATSAUS TAMPEREELLE , OSA 3

## -YKSITYISET KAUPUNKI- JA LÄHILIIKENTEESSÄ

Edellisissä Raitioissa on esitelty Tampereen seudun linja-autoliikennettä niiden hieman pienempien yhtiöiden osalta, jotka kuitenkin kuuluvat myös yhteistariffiliikennöitsijöihin. Tämän artikkelisarjan viimeisessä osassa esitellään Tampereen kaksi suurinta yksityistä liikennöitsijää; Länsilinjat Oy sekä Väinö Paunu Oy.

### Länsilinjat Oy Historiaa

Usean liikennöitsijän yhteenliittymä perustettiin juuri ennen sotia vuonna 1939. Sen perustajat olivat aloittaneet liikennöintinsä jo 1920-luvulla, joten he olivat jo alansa konkareita. Aloittaneen yhtiön reitistöksi tuli ensin linjat Ikaalisiin, Kankaanpäähän, Vaasaan ja Seinäjoelle niin Jalasjärven kuin Peräseinäjoen kautta. Vaikeuksien kautta yhtiö kasvatti automääräänsä ja osti pieniä yrityksiä. 1960-luvulle tultaessa henkilöstömäärä nousi jo yli sadan. Keskuspaikka oli aluksi Tampereella Koivistonkylässä, mutta vuonna 1984 yhtiö muutti uusiin tiloihin Sarankulman kaupunginosaan.

Länsilinjojen ostamia yrityksiä ovat mm. Urho Pitkäjärvi (1968), Laila Frantsila (1971), Elli Saarikko (1972), Viinikan Auto Oy (1974), A Tiura Oy (1979), Veikko Viitanen Oy (1985), E Myllymäki Oy (1988) ja Nikkilän Liikenne Oy (1988).

### Linjat

Yhtiöllä on tallirakennuksia Tampereen Sarankulman lisäksi Ylöjärvellä, Kankaanpäässä, Vahojärvellä ja Parkanossa. Lisäksi autoja seisoo muuallakin, esim. Matkahuoltojen pihassa. Liikennekenttään kuuluu lähinnä Näsijärven länsipuolen kunnat Ylöjärvi, Kuru, Parkano, Kankaanpää ja Ikaalinen. Seinäjoelle ja Vaasaan ajetaan myös ExpressBus-linjoja. Etelässä liikennealue päättyy Helsinkiin. Länsilinjat Oy:n ajamia numeroituja linjoja ovat 50 Höytämö - Siivikkala, 79 Tampere - Nokia - Siuro, 80 - 86 Tampere - Ylöjärven suunta. Tarkkaan otta-

LL 17, ex. Tammelundin Liikenne, CBG-494 Mercedes-Benz O405N. Kuvattu yhtiön varikon takapihalla 5.3.2001

LL 73, LFX-482 Lahti Flyer 520 / Scania K114. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 18.5.2001

en linjoilla 80 - 86 ei ole jotain tiettyä "reittiä", vaan esimerkiksi linjan 86 autolla saattaa päästä vain Ylöjärvelle tai sitten jopa Parkanoon saakka. Numerointi tarkoittanee etupäässä jotain tiettyä reittiin kuuluvaa tietä tms. Yhtiön liikennekenttänä on pääasiallisesti Näsijärven länsipuoli. EB-linjoista pisin on Vaasa - Helsinki, jota ajetaan vuoroviikoin Väinö Paunu Oy:n kanssa.

## Kalusto

Länsilinjojen kalusto on ollut ja on tänä päivänäkin erittäin kirjavaa. Nykyisin kalusto koostuu hyvin pitkälti vanhoista "omista" autoista, sekä varsin erityyppisistä käytetyistä autoista, joita on ostettu niin kotimaisilta kuin ulkomaisiltakin yrityksiltä. Etupäässä kalusto on "perinteistä" korkeaa kalustoa, matalalattiabusseja on 3 uutena ja 2 käytettynä ostettua, mm. yksi Ruotsista ostettu Scania N113 / Carrus City L vm. 1992. Käytettyjen runsaan määrän vuoksi kalustosta löytyykin tuttujen Volvon ja Scanian lisäksi myös useita Mersuja ja Setroja.

Suurin käytettyjen autojen osto tehtiin vuonna 1994, jolloin hankittiin Vantaan Liikenne Oy:n keppivaihteisia lehtijousitettuja paikkureita. Kalustoluettelosta on nähtävissä, kuinka suuri osuus yhtiön paikallisliikennekalustosta on käytettyinä hankittuja. Vaikka yhtiön korjaamopäälliköllä oli voimakkaita antipatioita automaattivaihteisiin, oli uusien matalalattiabussien hankkimisen myötä myös Länsilinjojen siirryttävä automaattivaihteistoihin. Ensimmäinen automaatti tuli taloon siis vasta vuonna 1997, kun ensimmäiset matalat tulivat kyseisen vuoden syksynä. Uusina ovat tulleet matalalattiaautot 20, 39 ja 95. Ensimmäiset käytetyt matalalattiat hankittiin pääkaupunkiseudulta Tammelundin Liikenne Oy:ltä ja ne olivat O405N-Mersuja. 1999 ostettiin korkeaa kalustoa Sveitsin postilaitokselta, jolta tuli nelivuotiaita Setroja.

LL 20, OII-217 Carrus Vega L / Scania L113. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 23.5.2001

LL 31, ex. Hakunilan Liikenne, ZCJ-867 Lahti 400 / Scania K93. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 23.7.2001

LL 69, ex. Sveitsin posti KYH-669 Setra S315 UL. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 7.10.2001

# LÄHILIIKENNEKALUSTOLUETTELOT

LÄNSILINJAT OY

| Auto | alusta | kori | vm. | Rekisteri | ovet | paikat | muuta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | Vo B9M | Wiima K202 | 1984 | USU-233 | 221 | 41+13 | ex VL 233 ->1993 |
| 15 | Vo B9M | Wiima K202 | 1984 | USU-235 | 221 | 41+13 | ex VL 235 ->1994 |
| 16 | Vo B58 | Kutter Deca 320 | 1975 | HVH-716 | 110 | 53+6 | kori 1987 |
| 17 | MB O405N | MB | 1992 | CBG-494 | | 34+36 | A, M, ex. Tammelund |
| 18 | Sc K93 | Lahti 400 | 1988 | ZCJ-718 | 220 | 42+25 | ex. Linjebuss 25 -> |
| 19 | Sc N113 | Carrus City L | 1992 | LYP-652 | 221 | xx+xx | ex. Linjebuss 2713 (SWE) |
| 20 | Sc L113 | Carrus Vega | 1997 | OII-217 | 120 | 44+15 | A, M |
| 22 | MB O405N | MB | 1990 | MFI-292 | 220 | 39+31 | A, M, ex Tammelund |
| 24 | Sc K93 | Lahti 400 | 1988 | ZCJ-854 | 220 | 42+25 | ex. Linjebuss 38 -> |
| 26 | Setra S315H | Setra | 1995 | AIU-326 | | 49+16 | ex Sveitsin posti, ex Korsisaari |
| 29 | Setra S315H | Setra | 1995 | AIU-329 | | 49+16 | ex Sveitsin posti, ex Korsisaari |
| 31 | Sc K93 | Lahti 400 | 1988 | ZCJ-867 | 220 | 42+25 | ex. Linjebuss 33 -> |
| 33 | Setra S315H | Setra | 1995 | AIU-333 | | 49+16 | ex Sveitsin posti, ex Korsisaari |
| 34 | Vo B9M | Wiima K202 | 1984 | USU-234 | 221 | 41+13 | ex VL 234 ->1993 |
| 35 | Vo B58 | Wiima K202 | 1976 | AFL-235 | 221 | 51+23 | uusi kori 1990 |
| 36 | Vo B9M | Wiima K202 | 1984 | USU-236 | 221 | 41+13 | ex VL 236 ->1993 |
| 37 | Setra S315H | Setra | 1995 | AIU-337 | | 53 | ex Sveitsin posti, ex Korsisaari |
| 38 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-145 | 221 | 41+15 | ex VL 145 ->1993 |
| 39 | Sc L113 | Carrus Vega | 1997 | OII-108 | 120 | 44+15 | A, M |
| 40 | Sc L113 | Lahti 400 | 1990 | OSS-415 | 120 | 45+20 | ex. Keskuslinja 7 |
| 41 | Vo B9M | Wiima K202 | 1986 | UVM-155 | 221 | 43+15 | ex VL 155 ->1994 |
| 42 | Sc K93 | Ajokki Victor | 1989 | UFC-424 | 110 | 51 | ex. Sarpo 24 ->1999 |
| 43 | Sc L113 | Wiima M310Combi | 1990 | NAB-446 | | 45+27 | ex. Connex (LB) 24->2000 |
| 51 | Vo B9M | Wiima K202 | 1986 | UVM-165 | 221 | 43+15 | ex VL 165 ->1994 |
| 53 | Vo B58 | Kutter 9 Continental | 1976 | HUJ-253 | 110 | 53+6 | uusi kori 1985 |
| 54 | Vo B58 | Kutter Deca 320 | 1976 | HUT-354 | | 58 | uusi kori 1986 |
| 56 | Setra S315U | Setra | 1995 | KYA-756 | | 43 | ex Sveitsin posti |
| 61 | Vo B9M | Wiima K202 | 1986 | UVM-161 | 221 | 43+15 | ex VL 161 ->1994 |
| 67 | Setra S315U | Setra | 1995 | MYB-767 | | 43 | ex Sveitsin posti |
| 69 | Setra S315U | Setra | 1995 | KYH-669 | 120 | 43 | ex Sveitsin posti |
| 88 | Vo B10M | Carrus Vega | 1997 | CCO-619 | 110 | 60+6 | teli |
| 89 | Vo B10M | Lahti 431 Falcon | 1995 | GBT-105 | 110 | 51 | ex. Lehtimäen Liik.8 ->1999 |
| 95 | Vo B10BLE | Carrus Vega | 1998 | NCJ-273 | 120 | 48+9 | A, M |

A = automaattivaihteisto,
M = matalalattia-auto,
VL = Vantaan Liikenne Oy

autot 13 ja 15 on vastikään korvattu Tammelundin vuoden 1994 matalilla Mersuilla ex TLL 6 ja 8.

auto 22 on poistettu Länsilinjoilta

LL 51, ex. Vantaan Liikenne, UVM-165 Wiima K202 / Volvo B9M. Kuvattu linjan 50 Höytämön kääntöpaikalla 25.5.2001

LL 47, HSM-947 Kutter 9 Clipper / Scania K112. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 19.8.2001

LL 19, ex. Linjebuss Sverige, Göteborg, LYP-652 Carrus Wiima K204 City L / Scania N113 CLB. Kuvattu Keskustorilla 22.3.2001

# Väinö Paunu Oy Historiaa

Hevosmiehenä aloittanut Wäinö Paunu kyllästyi kyytien odotteluun ja avasi 1.5.1926 linjan Kauppatorilta (nyk. Keskustori) Epilään ja pari vuotta myöhemmin jo Nokialle. Osakeyhtiöksi vuonna 1942 muuttunut yritys on ollut lähes alusta alkaen, vuodesta 1928, Tampereen seudun suurin yksityinen liikennöitsijä, poislukien vuodet 1937 - 1950, jolloin Tampereen Liikenne Oy hoiti kaupungin sisäistä liikennettä. Vuonna 1929 avattiin pitkä ja tuohon aikaan vaikean maaston Jyväskylän linja. Lahteen päästiin pari vuotta myöhemmin, vuonna 1931. 1950-luvulla yhtiö kasvoi voimakkaasti. Esimerkiksi Takra Oy:n osto vuonna 1954 avasi linjat Lahteen, Helsinkiin, Kangasalle ja Valkeakoskelle.

## Linjat

Yhtiön lähiliikenne koostuu numeroiduista linjoista 45 (Pyynikintori - Vatiala/Kangasalan as. - Kangasala), 61 - 63 (Pyynikintori - Pirkkala), 70 (Nokia – Keskustori - Kangasala), 71 (Nokia - Keskustori - Lempäälä) ja 95 (Tampere - Ruutana - Lihasula). Lisäksi vuoden 1999 uutuutena ajetaan Nokialta Hervantaan uutta pikalinjaa, joka kulkee Pirkkalan moottoriliikennetien kautta koko Tampereen keskustan ohi. Koululaisvuorona ajetaan aamulla ja iltapäivällä poikittaislinjaa Hervanta - Sääksjärvi. Paunun linjojen jatkeet kattavat monipuolisesti Kangasalan, Pirkkalan ja Nokian liikenteen. Kangasalta ajetaan poikittaisvuoroja Ruutanaan. Lähiliikennekalustoa yöpyy Nekalassa olevan keskusvarikon lisäksi Kangasalla, Suinulassa, Nokialla, Lempäälässä sekä Pirkkalassa.

## Kalusto

Paunun paikallisliikennekaluston voi jakaa muutamaan ryhmään. Yksi ryhmä, jota tosin liikenteessä ei nykyään juurikaan käytetä, on 1980-luvun loppupuoliskolla B58-alustoille koritetut lähiliikenneautot. Autot poikkeavat totutuista "B58-korituksista" siinä mielessä, että ne on tehty uusille B58-alustoille. Alustat hankittiin Volvon Brasilian tehtaalta, jossa ko. mallia valmistettiin (saatetaan valmistaa edelleenkin) uutena. Niihin asennettiin täyskorjattu, vanhoista autoista peräisin oleva tekniikka (moottorit ja puoliautomaattivaihteistot) ja koritettiin Ajokilla Tampereella etupäässä Ajokki Express -koreilla, mutta myös muutamalla Victor-korilla. Uudesta alustasta johtuen auto-

Paunu 71 FAB-220 Lahti 400 / Volvo B10M. Kuvattu Tampereen linja-autoasemalla 25.8.2001

Paunu 1-16 HPL-116 Ajokki 8000 / Volvo B10M. Kuvattu Pyynikintorilla 27.9.2001

Paunu 51 IAJ-151 Ajokki Express / Volvo B58. Kuvattu Pyynikintorilla 26.9.2001

Paunu 1-1 IAH-101 Ajokki Express / Volvo B10M. Kuvattu Keskustorilla 29.10.2001

jen rekisterit ja vuosimallit ovat myös luonnollisesti uudet.

Yksi ryhmä on käytettyinä Vantaan Liikenteeltä / Linjebussilta hankitut K202-Volvot. Nämä autot olivat alkujaan tullessaan Vantaalta, Länsilinjojen tyyppisesti keppivaihteisia, mutta koska Paunulla oli totuttu jo 1970-luvun puolivälistä alkaen täysautomaatteihin, asennettiin näihin kaikkiin "vantaalaisiin" Allison-automaatit.

Eräs kalustoryhmä on muut korkealattiaiset lähiliikenneautot, koreina mm. Ajokki 8000 ja Ajokki Express -koreja, mutta myös yksi Ajokki City ja yksi Lahti 400 –kori. Kaikissa muissa on Allison-automaattivaihteistot, paitsi auto 71 (B10M-Lahti 400), jossa on ZF:n vaihteisto. Mainittakoon, että vm. 1985, Ajokki City –korinen auto 1-13 on ollut aikoinaan ko. korin esittelyauto ja on siis valmistenumeroltaan nro 1. Ko. auto on käynyt koeajossa mm. HKL:llä.

Kolmas ja tänä päivänä lähiliikennettä voimakkaasti hallitseva ryhmä on huomattavan korkeatasoiset matalalattia-autot. Autot on varustettu mm. jäähdytysilmastoinnilla, mikä tekee matkustamisesta kesäkuumalla juhlaa. Penkit ovat pidemmillekin matkoille sopivat, hyvin pehmustetut. Paunu on viime aikoihin asti ollut hyvin uskollinen Volvo-talo. Vain joitain yksittäisiä kappaleita on ollut muita alustamerkkejä. Kahdeksan ensimmäistä Lahti 402-matalalattiabussia tulivat Volvon B10BLE-alustalla, mutta vuonna 1999 hankittiin koemielessä yksi matala Scania L94-alustalla, Lahti 402 –korilla.

Kokemukset Scaniasta olivat sen verran positiiviset, että seuraavana vuonna hankittiin kaksi vastaavaa autoa lisää. Mainittakoon näistä autoista, että ne olivat ensimmäiset Scania-matalalattiabussit, joissa oli normaalikokoiset renkaat. Tämä on taloudellisesti hyvä ratkaisu, koska ei tarvita eri kokoisia renkaita normaaleihin ja matalalattia-autoihin. Lisäksi isommat renkaat kestävät paremmin ja kuluvat hitaammin. Vaikkakin autoissa on isommat renkaat, ei niiden lattiakorkeus eikä pyöräkoteloiden koko ole kasvanut juuri lainkaan pienipyöräisiin matalalattia-autoihin verrattuna. Nyttemmin myös TKL on alkanut käyttää vastaavaa ratkaisua ja ilmeisesti myös HKL siirtyy uusissa hankinnoissaan normaalien renkaiden käyttöön. Matalassa kalustossa Paunu lienee kallistumassa Scanian suuntaan ja ensi vuonna Scania-matalia onkin jälleen luvassa lisää, 6 kpl L94 / Lahti Scala –busseja, mutta myös 2 kpl Volvo B12BLE/Carrus 8700 – matalaa on ensi vuonna tulossa. Matalilla

Paunu 1-13 HTH-557 Ajokki City / Volvo B10M. Kuvattu Keskustorilla 18.10.2001. Huomaa myös uudet Keskustorin terminaalin katokset.

# LÄHILIIKENNEKALUSTOLUETTELOT

VÄINÖ PAUNU OY

**Korkeat autot**

| *Auto* | *alusta* | *kori* | *vm.* | *Rekisteri* | *ovet* | *paikat* | *muuta* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1-1 | Vo B10M | Ajokki Express | 1987 | IAH-101 | 120 | 48+25 | Finnair-mainos |
| 1-2 | Vo B10M | Ajokki Express | 1987 | IAH-102 | 120 | 48+25 | |
| 1-11 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1983 | HRT-111 | 120 | 46+22 | Vihreä ex. Stockmann-mainos |
| 1-12 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1984 | HTH-112 | 120 | 47+22 | Finnair-mainos |
| 1-13 | Vo B10M | Ajokki City | 1985 | HTH-557 | 221 | 41+24 | |
| 1-15 | Vo B10M | Ajokki Express | 1986 | HXH-115 | 120 | 48+19 | Teboil-mainos |
| 1-16 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1982 | HPL-116 | 120 | 46+22 | |
| 1-17 | Vo B10M | Ajokki Express | 1985 | HUC-517 | 120 | 48+22 | Aamulehti-mainos |
| 1-21 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1982 | HPL-121 | 120 | 46+22 | McDonalds-mainos |
| 1-30 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1981 | HOB-130 | 120 | 47+22 | Yrittäjäin Fennia -mainos |
| 1-31 | Vo B10M | Ajokki 8000 | 1981 | HOB-130 | 120 | 47+22 | Teboil Terra -mainos |
| 25 | Vo B58 | Ajokki Express | 1988 | IAT-225 | 110 | 47 | |
| 29 | Vo B58 | Ajokki Express | 1987 | HXT-429 | 110 | 47 | |
| 32 | Vo B58 | Ajokki Victor | 1988 | IBU-132 | 110 | 47 | |
| 50 | Vo B58 | Ajokki Victor | 1988 | IBU-150 | 110 | 47 | |
| 51 | Vo B58 | Ajokki Express | 1987 | IAJ-151 | 110 | 47 | |
| 53 | Vo B58 | Ajokki Victor | 1988 | IAT-953 | 110 | 47 | |
| 54 | Vo B58 | Ajokki Express | 1989 | AFC-894 | 110 | 44+19 | |
| 55 | Vo B58 | Ajokki Express | 1989 | AFC-821 | 110 | 44+19 | |
| 56 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-142 | 221 | 43+31 | ex. VL 142 -> 1994 |
| 57 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-147 | 221 | 43+31 | ex. VL 147 -> 1994 |
| 58 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-150 | 221 | 43+31 | ex. VL 150 -> 1994 |
| 59 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-152 | 221 | 43+31 | ex. VL 152 -> 1994 |
| 60 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-153 | 221 | 43+31 | ex. VL 153 -> 1994 |
| 61 | Vo B10M | Wiima K202 | 1985 | UTU-141 | 221 | 43+31 | ex. VL 141 -> 1994, Finnair-mainos |
| 62 | Vo B10M | Wiima K202 | 1988 | EJV-610 | 221 | 39+17 | ex. Aallon Liikenne, Turku (alkujaan Voith-automaatilla, nykyään Allison) |
| 63 | Vo B9M | Wiima K202 | 1986 | UVM-167 | 221 | 43+24 | ex. VL 167 ->1996 |
| 64 | Vo B9M | Wiima K202 | 1987 | ZAO-181 | 221 | 43+23 | ex. VL 181 ->1996 |
| 65 | Vo B9M | Wiima K202 | 1987 | ZAO-179 | 221 | 43+23 | ex. VL 179 ->1996 |
| 70 | Vo B9M | Wiima K202 | 1987 | ZAC-170 | 221 | 43+23 | ex. VL 170 ->1996 |
| 71 | Vo B10M | Lahti 400 | 1990 | FAB-220 | 120 | 47+27 | ex. Åbergin Linja 6 ->1997 |
| 116 | Vo B10M | Ajokki Express | 1985 | HUA-659 | 110 | 55 | |
| **Matalalattiabussit** | | | | | | | |
| 66 | Sc L94 | Lahti 402 | 2000 | BYS-732 | 120 | | |
| 67 | Sc L94 | Lahti 402 | 2000 | BYS-738 | 120 | | |
| 69 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1999 | XIB-731 | 120 | | |
| 72 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1997 | LIB-646 | 120 | | |
| 73 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1997 | LIB-647 | 120 | | |
| 74 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1997 | LIB-663 | 120 | | |
| 75 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1997 | LIB-666 | 121 | | |
| 76 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1998 | XIB-300 | 120 | | |
| 78 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1998 | XIB-294 | 120 | | |
| 80 | Vo B10BLE | Lahti 402 | 1999 | XIB-732 | 120 | | |
| 81 | Sc L94UB | Lahti 402 | 1999 | XIB-933 | 120 | | |

hoidetaan jo nyt valtaosa runkolinjojen (numeroidut linjat) lähdöistä ja etenkin viikonloppuisin lähes koko lähiliikenne ajetaan matalalattiabusseilla.

## Yksityiskohtia kalustosta

Matalalattiabussien myötä Paunu siirtyi myös lähiliikenteessä ilmastoituihin busseihin. Uusien autojen varustukseen kuuluu ilmastoinnin lisäksi myös Mitron-linjakilvet ja Tamwaren sivuun liukuvat keskiovet, lukuun ottamatta kahta ensimmäistä yksilöä (autot 72 ja 73), joissa keskiovet ovat normaalit vippiovet.

Liukuovien etuna on nopeampi toiminta, kuin perinteisillä ovilla ja lisäksi ovi ei "haukkaa" tilaa avautuessaan ja sulkeutuessaan, koska ovi tulee vain muutamia senttejä korin ulkopuolelle liikkuessaan, eikä vaadi toimiakseen myöskään mitään oviaukkoon rakennettavia käyttötankoja, kuten esim. vippiovet. Joitakin vuosia sitten myös TKL:n muutamaan autoon tuli tällaiset liukuovet, mutta TKL luopui niiden hankkimisesta sittemmin, ilmeisesti hinnan vuoksi.

Paunu 64, ex. Vantaan Liikenne, ZAO-181 Wiima K202 / Volvo B9M. Kuvattu Pyynikintorilla 26.10.2001

Paunu 67 BYS-738 Lahti 402 / Scania L94UB. Kuvattu Pyynikintorilla 2.8.2001. Autossa normaalikokoiset renkaat.

Paunu 75 LIB-666 Lahti 402 / Volvo B10B LE. Kuvattu Pyynikintorilla 22.3.2001

Paunu 73 LIB-647 Lahti 402 / Volvo B10B LE. Kuvattu Keskustorilla 2.8.2001

# LEHTILEIKKEITÄ VUOSIEN TAKAA

## Helsingin Sanomat, torstai 30.07.1908

## Uudet raitiotiet

Eilen toimitettiin koeajo äsken valmistuneella rataosalla Kaivohuoneen kohdalta Eirasairaalan luo pitkin Tehtaankatua. Klo 1 lähdettiin Kauppatorilta ylimääräisellä vaunulla, johon oli asetettu uudenmallinen sähkönvälittäjälaitos, jollaisia kuulutaan rupeavan käyttämään kaikilla raitioteillämme ja joiden etevämmyys entisten rinnalla on siinä, etteivät, kuten vanhat, mutkissakaan poistu langalta ja vauhti siis pysyy katkeamattomana. Pian tultiin vanhan raiteen päähän.

Aluksi käytiin katselemassa uusia raiteita, joita miehet parhaallaan puhdistelivat ja muutoin viimestelivät. Hyvin näytti työ olevan tehty, mikäli "maallikon" silmä voi sitä arvostella. Erikoisuutena siinä on mainittava, että tällä rataosalla, samoinkuin muillakin uudestarakennettavilla ei betonialustassa ole käytetty sepelikiviä vaan suurempia säännöllisenmuotoisia kiviliuskareita. Samoin ovat johtolangatkin hiukan toisella tavalla kiinnitetyt kuin vanhoilla radoilla. — Sovitettiin siis sähkönvälittäjälaitos paikoilleen ja niin lähdettiin Eiraan päin. Erinomaisen vakavasti ja tasaisesti sekä huomattavasti pienemmällä kolinalla kuin vanhalla raiteella mennä huristi vaunu hyvää kyytiä, ihmisten uteliaina hyökäten ikkunoihin ja ovikäytäviin uutta kummaa katsomaan. Eiran luo tultiin ja takaisin oli käännyttävä samaa tietä, sillä vaihde ei ollut vielä valmis, vaan valmistuu vasta täksi päiväksi. Palattiin siis Kaivohuoneen kohdalle, josta päästiin toiselle raiteelle ja niin ajettiin sekin päästä päähän.

Ajattelinpa mielessäni, kuinka minullekin, joka asun kaukana Huvilakadulla, tulee helpot päivät, kun viidellätoista pennillä pääsen tästedes keskikaupungille issikan nopeudella tarvitsematta ponnistella 50 asteen helteessä Korkeavuorenkadun mäkiä, auringon paahtaessa suoraan selkään. Ja varmaa on, että kyllä tällä, kun se kokonaan valmistuu pitkin Laivurinkatua ja niin edelleen Erottajalle saakka, liikettä tulee olemaan. Sillä matka sieltä keskikaupungille on pitkä. Yhden varjopuolen tuo uusi tulokas kuitenkin mukanaan; Se karkoittaa Eirasta rauhan. Kun juuri Eiran nurkkaan tulee jyrkkä käänne raiteissa, saavat sairaalan asukkaat aamusta varhain myöhäiseen iltaan kuulla raitiovaunujen jyminää ja surinaa. Heikoille sairaille se ei ensinkään ole iloksi ja terveydeksi. Ehkäpä ei tämä epäkohta ole ollut vältettävissä.

Koematka oli onnistunut erinomaisesti ja tyytyväisinä muhoilivat johtokunnan herrat, kun lähdettiin takaisin kaupunkiin päin. — Kulkemallemme rataosalle aiotaan panna kaksi uutta vaunua, joten Kauppatorin ja Eiran väliselle raiteelle tulee neljä vaunua. Kaikkiaan tullaan uusia raiteita varten rakentamaan 10 uutta vaunua.

Jälellä olevat raiderakennukset, nekin edistyvät hyvää vauhtia, nyt kun lakon uhkakin on saatu vältetyksi, sannanvetäjät, kun aikoivat tehdä lakon. Niin että piakkoin päästään noilla nopeilla ja halvoilla ajopeleillä ympäri kaupunkia.

Lopuksi mainittakoon, että Tehtaankadun rata tästä päivästä alkaen on yleisön käytettävissä.

---

**Toisen maailmansodan aikana** ja sen jälkeisinä vuosina raitioteillä oli loistoaikansa. Raitiotiet saivat rinnalleen halvemmat ja liikenteellisesti joustavammat dieselbussit v. 1950....

Kiskoistaan vapautunut liikennelaitos voi nyt joustavammin ja tehokkaammin palvella esimerkiksi uusiin asumalähiöihin muuttaneita turkulaisia.

Turun Kaupungin Liikennelaitoksen esite vuodelta 1976.

**Raitiovaunun 1970-luku**

Vuosikymmenen vaihtuminen lupailee iloista käännettä Helsingin raitiovaunuille. Mikäli toiveemme toteutuu ja kaupunki hyväksyy esityksemme, pääsevät vanhimmat 2-akseliset moottorivaunut jo vuosikymmenen alkupuoliskolla eläkkeelle. Ne vetäytyvät pois uusien ja kookkaiden ja sulavasti liikkuvien nivelvaunujen tieltä. Pitkään leijunut epävarmuus raitiovaunujen tulevasta asemasta ja osuudesta kaupunkimme julkisessa liikenteessä on hälvennyt ja liikennelaitos voinee yli kymmenen vuoden tauon jälkeen jälleen uusia raitiovaunukalustoaan. Raitioliikennettä joukkokuljetuksen päämuotona keskisellä Helsinginniemellä jatkettaneen ainakin vuoteen 2000 asti. Viimekin vuonna kuljetettiin raitiovaunuilla noin 78 prosenttia keskustaliikenteen matkustajista.

Myös liikenteellisesti raitiovaunuille on tulossa suotuisa aika. Kantakaupungin liikenneväylien suunnittelussa on otettu huomioon raitioliikenteen säilyttäminen. Kaupunginhallitus on päätöksillään varannut raitioteille useilla kaduilla omat kaistat turvaksi muun liikenteen aiheuttamilta häiriöiltä. Näin vaunujen matkat varmasti nopeutuvat vähitellen ja niiden suosio yhä paranee.

Meiltä ja muualta 3.2.1970

# PÄÄTEPYSÄKKI

**Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota**

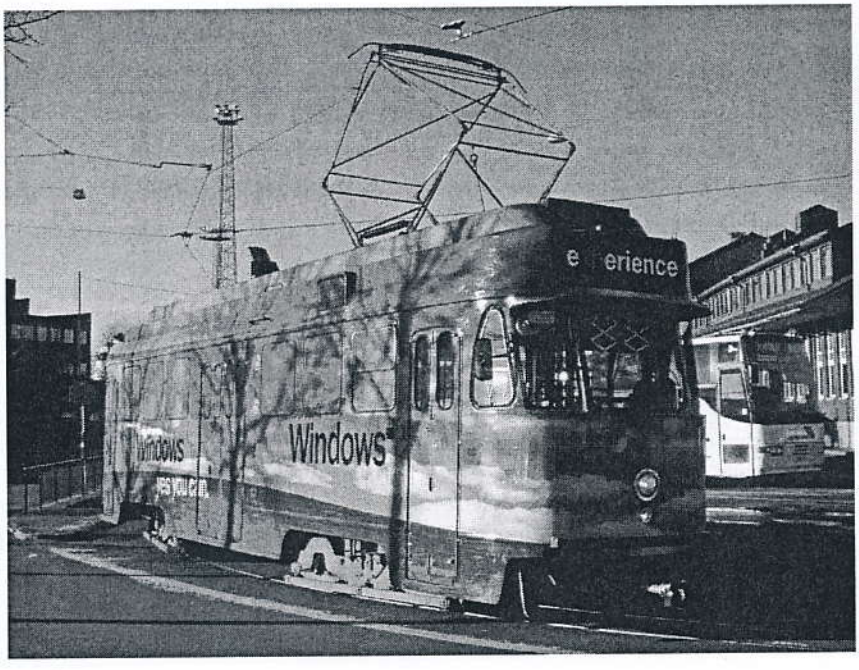
## SRS-informaatiota sähköpostitse

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestäsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluaa erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä välineenä RAITIOn ja SRS:n verkkosivujen rinnalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internetsivujakaan.

## Kevätkokous 2002, Kokouskutsu

Suomen Raitiotieseura ry:n kevätkokous pidetään sunnuntaina 24.2.2002 klo 13.00 alkaen Helsingin kaupungin liikennelaitoksen Vallilan raitiovaunukorjaamon ruokalassa. Kokous on samalla seuran 30-vuotisjuhlakokous, jossa järjestetään kahvi- ja leivonnaistarjoilu sekä erilaista mielenkiintoista ohjelmaa sääntömääräisien asioiden lisäksi. Mainittakoon esimerkiksi ajoa jollain erikoiskalustolla Vallilan alueella varikkoalueen läheisyydessä. Kaikki SRS:n jäsenet toivotetaan tervetulleiksi kyseiseen tapahtumaan. Ja tilaisuus siis koskee vain yhdistyksen jäseniä.




Helsingin kaupungin liikennelaitoksen Valmet-vaunu 337 liikkui marraskuun 12. - 16. päivinä Microsoft-mainosvaununa eri puolilla kantakaupunkia. Parina päivänä vaunu kuljetti messuvieraita Mikonkadulta Wanhaan Satamaan Katajanokalle. Kuva Teemu Collin 14.11.2001, Katajanokka

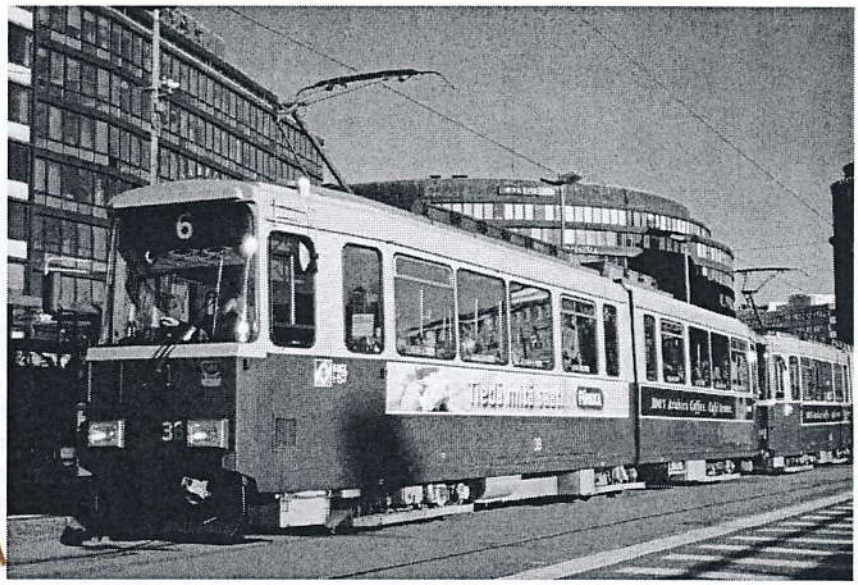
# LINJAT

Torstaina 27.9.2001 useat Helsingin raitiotievaunulinjat ajoivat poikkeusreittejä. Tämä koski lähinnä linjoja, jotka ajavat normaalisti Aleksanterinkatua länteen Senaatintorin kohdalla. Noin kello 14:n aikoihin linja 1 ajoi suunnassa Käpylä - Kauppatori Kaisaniemen - Kaivokadun ja Ylioppilastalon reittiä Aleksanterinkadulle. Linjan 3T vaunut ajoivat Töölöön matkatessaan reittiä Kaisaniemi - Kaivokatu - Lasipalatsi - Arkadiankatu - oma reitti. Hämäävää sikäli, että 3T ajaa osuutta Kaisaniemi - Kaivokatu myös silloin, kun vaunu on tulossa Hakaniemestä ja on matkalla Erottajalle ja edelleen Eiraan päin. Linja 4 ajoi suunnassa 1 eli ajaessaan Katajanokalta Munkkiniemeen reittiä Kruununhaka - Kaisaniemi - Kaivokatu - Lasipalatsi - oma reitti. Todennäköisesti linja 2 on ajanut suunnassa Katajanokan terminaali - Linjat Kruununhaan kautta (havainnoitsija tutki asiaa vain Kaivokadun / Mannerheimintien risteyksestä käsin).

5.10. klo 22 - 7.10. raitiolinjat 4, 7A, 7B ja 10 ajoivat Runeberginkadun ja Arkadiankadun kautta viemärityömaan vuoksi.

Perjantai-illasta (5.10.) alkaen rv-linjat 4, 7A, 7B ja 10 ajoivat Lasipalatsin ja Oopperan väliä poikkeusreittiä Mannerheimintie - Arkadiankatu (ei Albertinkatu kuten HS:ssa väitettiin) - Runeberginkatu - Mannerheimintie molemmissa ajosuunnissa. Puuttuvalla osuudella ajettiin tilapäisellä bussilinjalla 10X, jossa ainakin lauantaina havaittiin vuoden 2000 Mersu ja vuoden 1999 Volvo 7000. Edellisistä järjestelyistä johtuen Töölöntorin läheisyydessä kulki aktiivisesti myös Variotram-kalustoa, lauantaina bongattiin ajossa ainakin vaunut 205, 206 ja 207. Poikkeusreitin syy oli viemärityö Mannerheimintiellä.

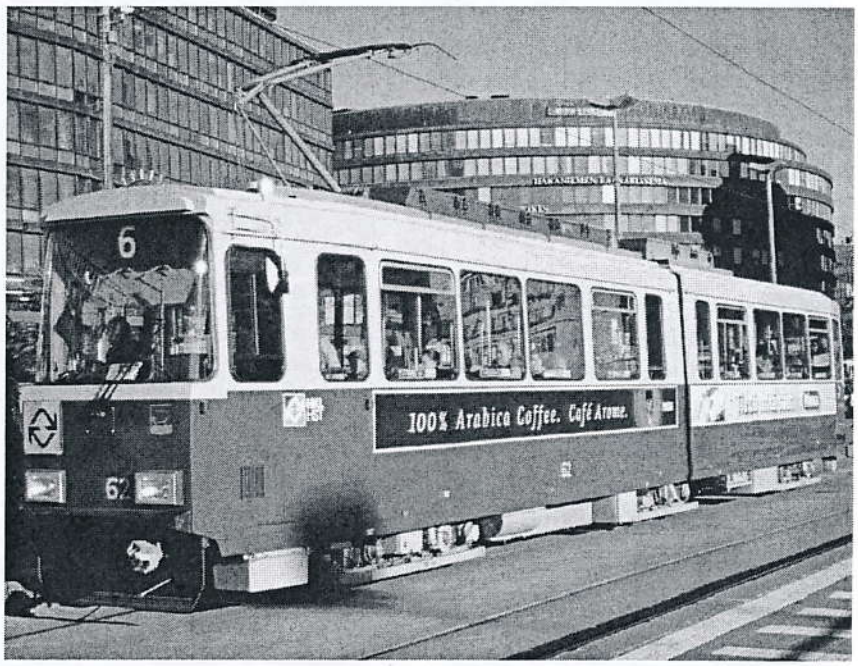
Tiistaina 16.10.2001 Helsingin raitiolinjojen 3B, 3T, 7A ja 7B aikataulut muuttuivat hieman. Mainituille rengaslinjoille jouduttiin arkipäivinä antamaan lisää ajoaikaa pidentämällä kierrosaikaa, mutta vuoroja lisäämättä. Tämä taas harvensi vuorovälejä. Tähän liittyen esimerkiksi linjoilla 7A ja 7B on lauantaina päivällä ja sunnuntaina puolenpäivän jälkeen alkuiltapäivällä tiheämpi vuoroväli kuin arkisin vastaavaan aikaan. Viikonloppuna seiskojen vuoroväli on hyvin säännöllinen kahdeksan minuuttia, kun arkena päivällä ruuhkien välisenä aikana se on yleisimmillään yhdeksän minuuttia. Kuvio on varsin ainutkertainen (ratikkapuolella). Viikonlopun tiheä liikenne seiskoilla on varmastikin varsin perusteltua, järjestetäänhän Messukeskuksessa juuri silloin usein varsin merkittäviä messuja ja muita runsaasti väkeä houkuttelevia tilaisuuksia.



Nrl+ 38 linjalla 6. Vaan mitä erikoista tässä on nähtävillä? Kuva Juhana Nordlund 6.9.2001

HBL 24.10.2001 kertoo, että raitiolinjan 9 reittiä on päätetty muuttaa. Viidestä vaihtoehdosta on valittu kaupunkisuunnittelulautakunnalle esiteltäväksi reitti Ilmala - Rautatientori - Bulevardi - Freda - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Perämiehenkatu - Pursimiehenkatu (Eira). Poikkeaa siis aikaisemmasta siten, että Korkeavuorenkadun sijaan liikennöidään olemassa olevia kiskoja pitkin nykyisen 1A:n päätepysäkille. Bussilinjaa 17 ei liikennöitäisi tässäkään mallissa, mutta linja 24 pitenisi Merikadulle saakka.

Keskiviikkona 24.10.2001 ilmestyneessä Metro-lehdessä kerrottiin, että Helsingin




HKL 62 (sarjaa Nrl+) Hakaniemessä. Tässäkin kuvassa on ainakin yksi pieni erikoinen yksityiskohta, mutta mikä? Kuva Juhana Nordlund 6.9.2001

"Kuva, jossa 1, 1A ja 1X näkyvät kaikki samanaikaisesti". Ehkäpä joku lähettää Raition toimitukseen sellaisenkin kuvan, jossa mainittujen linjojen vaunutkin näkyisivät samanaikaisesti... Pysäkkikilpien kummajaisista on oma artikkeli lehdessä 2 / 2001. Kuva Juhana Nordlund 1.9.2001, Helsinki

tulevan raitiovaunulinjan 9 eteläinen osuus saatetaankin linjata jo olemassa olevia raiteita pitkin reittiä ... - Mannerheimintie - Bulevardi - Fredrikinkatu - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Perämiehenkatu - Pursimiehenkatu. Päätepysäkki sijaitsisi Punavuoressa nykyisen linjan 1A päätepysäkin paikalla. Näin ollen linjan 9 reitti ei kulkisikaan Korkeavuorenkatua pitkin Tehtaankadulle, Kapteeninpuistikkoon eikä Merikadullekaan. Bussilinja 17 lakkautettaisiin ja eteläisin osa korvattaisiin jollain muulla linjalla.

Marraskuun 22 - 24. päivien lehdissä (Uutislehti 100, Metro, HS) on ollut sekaviakin kirjoituksia raitiotielinjojen muutoksista. Linjan 9 perustamisen seurauksena linjoja 3 ja 7 ollaan muuttamassa ja linjaa 1A yhdistämässä linjaan 1. Yksi muutos näyttäisi olevan linjojen 3 ja 7 reittien vaihtaminen päittäin Töölössä takaisin sellaisiksi, kuin ne olivat ennen 1980-luvun puolta väliä. Eräs hämmentävin esitys lienee se, että Etelärannan ja Olympiaterminaalin (Eteläsataman) on annettu ymmärtää jäävän kokonaan vaille suoraa joukkoliikenneyhteyttä Helsingin ydinkeskustasta. Esitys on varsin erikoinen. Siinä linja 3 olisi yksinkertainen rengas perinteisen kahdeksikon muotoisen kaksoisrenkaan sijaan. Osa lehtitiedoista lienee perustunut väärinkäsityksiin ja lopulliset suunnitelmat tullevat olemaan varsin erilaisia verrattuna viime aikoina julkisuutta saaneisiin.

Helsingin bussilinja 32 lakkautettaneen 31.12.2001. Seuraavasta päivästä alkaen linja 41 korvaa linjan 32 kokonaan ja jatkaa Etelä-Haagasta eteenpäin uutta Eliel Saarisen tien keskiosaa pitkin Pohjois-Haagaan, josta reitti jatkuu vanhaa linjausta pitkin Kannelmäkeen.

NrI+ 45 linjan 4 poikkeusreitillä Arkadiankadulla. Kuva Teemu Collin 7.10.2001, Helsinki

## METRO

22.9.2001 olivat metrojunat ainakin osan aikaa päivästä 6-vaunuisia. Havainnot näistä tehtiin 15.00 maissa. Tämä johtunee 22.9. - 23.9. pidetystä autottomasta viikonlopusta.

Kaikki kaksitoista M200-sarjan vaunuparia (201 - 224) ovat saapuneet Helsinkiin. Uudempien metrojunien kuulutuksissa on säilynyt vanhemman kaluston kuulutuksista jo ajat sitten poistunut hullunkurisuus eli kaksikielinen pysäkki-ilmoitus "Kaisaniemi - Kajsaniemi".

Uuden 200-sarjan vaunujen toimitusaikataulu:

| | |
|---|---|
| 201+202: | 29.9.2000 |
| 203+204: | 8.12.2000 |
| 205+206: | 30.3.2001 |
| 207+208: | 27.4.2001 |
| 209+210 | 15.6.2001 |
| 211+212 | 13.7.2001 |
| 213+214 | 10.8.2001 |
| 215+216 | 24.8.2001 |
| 217+218 | 7.9.2001 |
| 219+220 | 21.9.2001 |
| 221+222 | 5.10.2001 |
| 223+224 | 12.10.2001 |

## KALUSTO

Toinen Kulosaaren Jumboista eli nro 68 on purettu Vallilan hallissa. Vaunusta otettiin talteen vaunuun 69 varaosiksi kelvolliset osat. Tämä purettu vaunu oli kaksikosta se, joka oli viettänyt eläkepäiviään Röykässä kesämökin ulkovarastona, miksi sen kori oli varsin laho.

Lauantaina 22.9. oli tilausajoraitiovaunu 157 maksuttomassa yleisöliikenteessä Kauppatorilta Raitioliikennemuseolle. Tuolloin vietettiin autotonta viikonloppua.

Maanantaina 24.9. saapui Otanmäestä pitkästä aikaa uusi Variotram, tällä kertaa jälkimmäisen tilauserän ensimmäinen eli nro 221.

Iltapäivällä 27.9.2001 havaittiin Kauppakorkean pysäkillä NrII+ nro 87 linjalla 3T vuorossa 39, vielä ilman kylkimainoksia. Vaunu on tullut pluskorjauksesta melko äskettäin (havainnon suhteen).

30.9.2001. Raitiolinjan 10 kalusto sunnuntaina puoliltapäivin: HKL 69, 201, 202, 206, 207 ja 209.

1.10.2001 klo 8.40 Ratti-Karia Helsinginkadulla matkalla kohti Kalliota.

Tiistaina 2.10.2001 aamulla linjan 1X toisessa vaunussa (20) oli etulinjakilvessä vähän aikaa näkyvillä tunnus "1V". Kuljettajanvaihdon yhteydessä klo 8.00 paikkeilla virhe korjattiin.

Perjantaina 5.10.2001 linjan 4 kalusto perustui iltapäivällä ruuhka-aikana vain NrI+-vaunuihin. Munkkiniemeen matkustaville tarjottiin kyytiä keski-iältään 27-vuotiailla vaunuilla. Töölön ainoat NrII+-vaunut (71 - 73) sattuivat tuona iltapäivänä kaikki kympille. Toisaalta kympillä näkyi (klo 15:n aikoihin) jostain syystä vain kaksi Variota (201 ja 205).

NrII+ 87:ssä on tilaa klaffi-istuimille nivelen luona A- ja B-vaunussa. Toisin sanoen kummankin osan keskiovien eli ovien 2 ja 3 välisellä alueella on kaikkiaan vain yksi tavanomainen istuin, kun perinteisesti vastaavalla alueella on ollut yhteensä 4 istuinta. NrI+ 46:ssa on uudet matkustamon näyttölaitteet (pientä mallia) ja laitteilla on pystytty korvaamaan samalla perinteiset Pysähtyy/Stannar -kilpilaitteet. Vaunun etuosan sivuikkunalla lähellä linjakilpeä on myös vuoronumerokilpilaite.

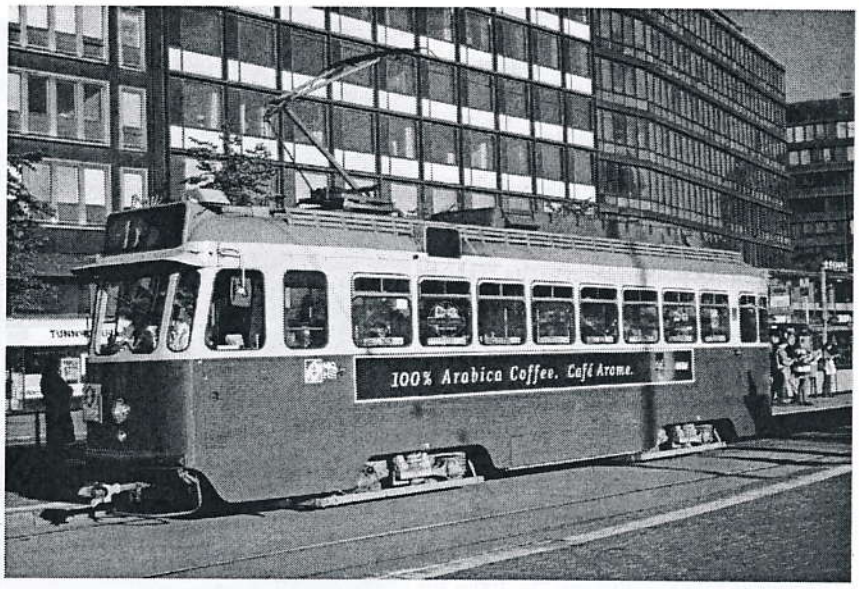
Maanantaina 15.10.2001 iltapäivällä nk. laihianniveliä oli linjoilla 1, 1A, 1X ja 2 kaikkiaan 16 kpl ajossa.

Linjatunnuksella 1 varustettu HKL 30 kävi kääntymässä Rautatientorin Mikonkadun puoleisella raiteella, palaten pian ylös Kaisaniemenkatua, hieman ennen klo 14.00.

Käpylän suunnalla on viime aikoina näkynyt lähes päivittäin matalalattiakalustoa, ei tosin yhtäkään linjaliikenteessä. Maanantain ja tiistain 22.-23.10. välisenä yönä ainakin klo 0.30-1.00 Variovaunu 203 höyläsi koeajo-kilvet päällä pitkin Mäkelänkatua välillä Käpylänaukio - Koskelantien risteys useamman kerran (eteen-taakse), välillä "hurjaa" vauhtia. Kyseisellä paikalla on runsaasti puita ja tähän aikaan vuodesta niiden lehdet ovat pääosin kiskourissa. Viime aikoina linjalla 1 kulkeneet laihialaiset ja jokunen nivel ovat junnanneet varsinkin ylämäkeen alle kävelyvauhtia. Edellä mainittu Vario taas näytti kiihtyvän ja kulkevan ainakin alamäkeen kohtalaisen sutjakkaasti, eikä peruutuksessakaan ylämäkeen olisi näyttänyt olleen suurempia ongelmia.

HKL 210 havaittu klo 14.51 perjantaina 26.10. Helsingin linjalla 10 Töölössä.

Variotram 210 oli linjalla 10 tiettävästi ensimäistä kertaa torstaina 25.10.2001.




Sähkötekniikaltaan ainutlaatuinen oman sarjansa raitiovaunu HKL 11 (Karia / Strömberg / ABB) vm. 1959/95 Helsingin toistaiseksi uusimmalla raitiovaunulinjalla 1X Hakaniemessä. Vaunu jäi ainoaksi koekappaleeksi eikä vastaavaa modernisointia ole tehty eikä tehdä muille vuoden 1959 vaunuille. Kuva Juhana Nordlund 6.9.2001, Helsinki

Perjantaina 26.10 Variotrameja vilisi katukuvassa. Linjalla 10 oli kaikki muut "ajokuntoiset" vaunut paitsi 203, eli vaunut 201, 202, 205, 206, 207, 209 ja 210.

NrII+ -vaunuissa 106 ja 109 on myös vuoronumeronnäyttö. Perjantaina 26.10. kulki 106 linjalla 3T , sähköisen vuoronumeronnäytön mukaan vuorossa 39 ja sivulinjakilven viereisen vuoronäytön mukaan vuorossa 31. Kumpaa vuoroa 3T ajoikaan?

Marraskuun aikana sijoitettiin matalalattiaraitiovaunuja Helsingin raitiolinjalle 6. Variotrameja alkoi näkyä linjan 6 ruuhkavuoroissa sitä mukaa, kun kuutosen kuljettajille oli saatu annettua matalalattiakoulutus.

31.10.2001. Spårakoff tilausajossa Hietalahden raiteilla iltapäivällä.

1.11.2001. Variotram HKL 201 Käpylässä klo 14 jälkeen. Kilvissä "Opetusajo".

5.11.2001. Koeajossa ollut Variotram 208 ylitti Pitkänsillan n. klo 13.20, jatkaen kohti Hakaniemeä.

5.11.2001. Variotram 201 linjalla 6. Näinhän mainoksissakin luvattiin, eli "reviiri laajeni". Linjalla 4 sen sijaan ajettiin vaunulla 98 joka on NrII ilman "plussakorjausta". Mitenkähän pärjäsi ko. vaunu linjalla kun ei ollut satelliittijärjestelmä antamassa valoetuuksia?

"Toukkavaunuja" mainostettiin taas ahkerasti ratikoiden ja bussien kylkimainoksissa, ja näkyipä jopa MTV3-kanavalla HKL:n toukkaratikka-animaatiomainos.

VTS-vaunu 337 on teipattu Microsoftin mainokseksi ja on liikkunut maanantaina 12.11. 3T:n reittiä ilman matkustajia. Tiistaina samainen vaunu oli myöskin liikkeellä. Vaunu 337 on tainnut olla edellisen kerran ajossa vuonna 1994, jolloin siinä oli Osram-mainokset. Vaunu 337 kuljetti 13. - 14.11.2001 messuvieraita Mikonkadulta ja parilta muulta keskikaupungin pysäkiltä Wanhaan Satamaan ja takaisin. 15. - 16.11 vaunu liikkui jälleen lähinnä linjan 3T reittiä vastaavalla kierroksella.

12.11. raitiolinjalla 1 ajaneen nivelvaunun 73 (toivottavasti havainnoitsijan numeromuisti ei petä) sisänäyttö tuntui näyttävän omiaan, sillä jo matkalla Liisankadulta Senaatintorille (kellon ollessa noin puoli kolme) se ehti näyttää hyvinkin mielenkiintoisia pysäkkitietoja kuten Kansallisarkiston kohdalla "Retkeilymaja", Tuomiokirkon nurkalla "Suomenlinnan lautta" ja Aleksilla Senaatintorin laidassa "Linja-autoasema" (ja samat toki muillakin kielillä). Linja-numero ja päätepysäkki sentään näkyivät oikein. Tai jos tarkkoja ollaan, kaikissa tapauksissa tekstin 10. kirjain jäi pois, sillä näytöstä oli yksi kirjain mustana.

Linjalla 6 ajelevassa matalalattiavaunussa 201 lukee Varsapuistikon kohdalla pysäkkinäytössä ruotsiksi Fölksvären (p.o. Fölskvären).

20.11.2001 kello 16 aikaan Bulevardilla seisoi linjan 3 T vaunu, 78, kaikki valot pimeinä, virroitin alhaalla. Sen perässä ol-

Lahden Liikenne 328 (XIB-428) linjalla 5 Metsäkankaalla. Kuva Heikki Penttilä kesäkuulta 2000.

leen linjan 6 vaunun kuljettaja ja kolmosen kuljettaja liittivät ratikat yhteen. Noin kymmentä yli neljä, 97 työnsi 78:n Bulevardia alas, kuutosen päätepysäkin kautta, takaisin keskustaan, josta ilmeisesti varikolle. Keskustaan päin menevien ratikoiden pysäkit olivat Bulevardilla, (ja varmaan muuallakin), luonnollisesti täpötäynnä kuutosta odottavia matkustajia. Kun tämä "kaksoisvaunu" tuli pysäkin kohdalle, matkustajat yrittivät pysäyttää sitä, mutta se hurruutteli vain ohi. Kyllä pysäkeiltä kuului ihmettelyä.

28.11.2001 raitiovaunulinjalla 2 oli puoliltapäivin kolme nivelvaunua (34, 100 ja 39) ajossa. Neljäs vaunu oli RM3 27. Samana iltapäivänä ruuhka-aikaan linjoilla 1, 1A ja 1X oli ajossa vain vuoden 1959 vaunuja (22, 14, 16, 30, 10, 18, 11, 21, 12, 8 ja 25). Linjalla 3T kulki NrII 96. Yleensä 3T:llä liikkuu vain plus-korjattuja vaunuja. Linjalla 4 oli ajossa NrII+ 78. Yleensä Töölön linjalla kulkee NrII+-sarjasta vain vaunuja 71 - 73.

Vario 210 tuli Helsinkiin 20.6.2000 ja 222 30.10.2001.

28.9.2001. HKL-Bli 9516 paikkaamassa linjalla 16 Helsingissä. Linjan arkiaamujen 05.50 lähdöissä Hernesaaresta ei ole ollut enää nivelbussia sen jälkeen, kun siirryttiin kesäaikatauluista normaaliaikatauluihin. Parin viime päivän aikana on ruuhkavuoroissa havaittu autot 9619 ja 9620.

16.10.2001. Helsingin linjalle 16 arkiliikenteeseen asetettu lisäbussi on HKL-Bli:n 98-sarjan Mercedes-Benz O405N.

HKL-Bussiliikenne hankkii toukokuussa 2002 alkavaan liikenteeseen runsaasti kalustoa. Linjoille 14 ja 14B tulee 4 kpl maakaasu-Volvoja Säfflen korilla ja Tammelundille 2 kpl maakaasu-Citaroja. Linjoille 18, 65A ja 66A tulee 28 kpl maakaasukäyttöisiä teli-Volvoja Säfflen korilla. Linjoille 92, 94 - 97 tulee Scala-Scanioita 10 kpl.

Lehdissäkin mainostettuja valomainoksia HKL:n bussien kyljissä on nyt alkanut näkyä liikenteessäkin. Valomainoksen on ovettomaan kylkeensä saanut ainakin vm. 2001 Ikarukset 103-110, jotka ovat viime aikoina yleensä ajaneet linjoilla 57 ja 79. Ja yllättäen havainnoitsija bongasi 30.10. n. 18.30 valomainoksen myös Hakaniemen suunnasta tulleen linjaa 72 ajavan STA:n Ikaruksen kyljestä. Mielenkiintoinen kysymys onkin nyt, onko lehdissä mainittuun 20 valomainoksellisen bussin määrään laskettu mukaan myös STA:n autoja, vai onko näitä liikenteessä enemmänkin...

Tiistai-iltana 30.10. oli linjalla 57 tavanomaisempien Ikarusten ja Carrus City U:iden (sekä diesel- että maakaasumalleja) sijaan HKL 9 (Lahti 402).

Torstaina 8.11. ja perjantaina 9.11. oli yleensä kaasuautoilla ajettavalla Helsingin sisäisellä linjalla 55 myös HKL:n diesel-MB O405N vm. 1998.

14.11.2001 Helsingin linjalla 14B ajeli outona autona Mercedes-Benz O530 Citaro (diesel), jossa jonkin sortin tilapäisrekisterinumero R-0211. Tässä "tammelundmaisessa" autossa on isot CITARO-tekstit kyljessä, ovet 2-2-0 ja takaosan istumajärjestys samanlainen kuin TLL 5:ssa. Autoa ajoi HKL:n kuljettaja. Mainittu Citaro on MB:n esittelyauto, joka on saanut luvan olla linjaliikenteessä marraskuun aikana. Aluksi se oli Ruhassa linjoilla 14 ja 14B, loppukuusta Varhassa metron liityntäliikenteessä.

28.11.2001 Helsingin linjalla 62 liikkui ennen iltapäivän ruuhkaa Scania MaxCi HKL 9516.

Microsoft-mainosvaunu Katajanokalla. Kuva Teemu Collin 14.11.2001.

Helsingissä oli sunnuntaina 4.11.2001 ainutkertainen mahdollisuus matkustaa Scania N112CL/Kutter City -kaupunkiautolla (IBE-106), kun Koillismaan Turistiauton Ruka Ski -bussi kuljetti messuvieraita Helsingin Rautatientorilta Pasilan Messukeskukseen. Auto on entinen TKL 106 vuodelta 1988. Kuva Kimmo Säteri, Itä-Pasila, Helsinki.

Tiistaina 4.12.2001 havaittiin HKL-Bussiliikenne 115, Scania N94UB4x2 / Lahti Scala, Vartiokylän varikolla.

16.9.2001 Lemmenlaivareitillä ajelivat STA 12, STA 13 ja WL 27.

18.9.2001: STA 172 (Ikarus E94 / Volvo B10B LE teli) seutulinjalla 519.

STA:n nivel-Wiima 188 oli perjantaina 28.9. puolenpäivän jälkeen linjalla 522. Tuohon aikaan linjalla on yleensä liikenteessä matalia teli-Ikaruksia.

Torstaina 15.11. ainakin iltaruuhkassa oli STA:n linjalla 69 jokin Volvo / van Hool, outo näky ko. linjalla. Lauantaina 17.11. samalla linjalla kulki vuoden 1993 Scania N113CLL / Lahti 402. Ei yleistä sekään.

Marraskuun aivan lopulla havaittiin Ruskeasuolla STA:n uudet kaksiakseliset Scania L94UB4x2 / Ikarus E94:t numeroilla 16 - 19. Samassa paikassa havaittiin myös vastaavat teliautot 183 ja 184. Autojen väritys on varsin poikkeava.

Oy Liikenne Ab:n numero 111 (Volvo B10M / Carrus City TGN-490 vm. -95) on nyt Lähilinjojen numero 50 ja se on maalattu Lähilinjojen väreihin. Bussi oli perjantaina 28.9. seutulinjalla 735.

Liikenne Oy:n Carrus Cityt ovat Lähilinjoilla saaneet numerot seuraavasti: 111 = 50, 112 = 25 ja 114 = 1. Ensimmäisenä maalauksesta tuli auto 1, 28.6. Maininta siitä, että 111 on nyt 50 on sikäli virheellinen, että auto on ollut numerolla 50 kesäkuun 4. päivästä alkaen, jolloin autot siirtyivät Keravalle. Auto 109 oli jonkin aikaa Keravalla, kunnes siirrettiin Porvooseen numerolle 7.

Helsingin linjalla 64 oli tiistaina 2.10. iltapäivällä ajossa Pohjolan Liikenne 860, Scania N94UB4x2 / Lahti 402. Linjalla 64 ajetaan normaalisti vain teliautoilla. Auto 860 on kaksiakselinen, täysmatala linja-auto.

13.10.2001: Lauantaista huolimatta Pohjolan Liikenteen ex TLO:lainen auto 835 OFP-510 (Wiima K-202, Volvo B10R) oli seutulinjalla 160.

Pohjolan Liikenteen auto 838, Scania N113CLB (Vaihteisto GAV773R) oli tiistaina 20.11. Latokasken seutulinjalla. Kaksivaihteisen auton kone teki tosissaan työtä Länsiväylällä.

Sunnuntaina 14.10.2001 Tammelundin Liikenne Oy:n Mercedes-Benz O530 Citaro (MJF-674) oli Helsingin linjalla 62 iltapäivällä. Autossa oli TLL:n järjestysnumero 8.

15.10.2001. Helsingin linjalla 55 Tammelundin Liikenteen uusi maakaasu-Citaro numerolla 8.

16.10.2001. TLL 8 (Citaro CNG) linjalla 16 Helsingissä.

18.10.2001. TLL 8, Mercedes-Benz O530 Citaro CNG, edelleen linjalla 16 Helsingissä. Autossa ovet 2-2-2 ja linjakilpi on pistematriisityyppinen määränpääteksteillä. Sisällä edessä selkeä paneeli matkustajainformaatiolle (kello, stop, pysäkkinäyttö, linjanumero). Istuimet ovat mukavan pyöreämuotoiset, joskin ilmeisen alttiita töhryille. Takaovella on yksi porras ja oikean takakulman tekniikkapömpelistä johtuen takapenkillä on vain kolme istumapaikkaa, joista yksi hieman leveämmälle peffalle. Auton jousitus on mukava ja kiihtyvyys parin "spurtin" perusteella hyvä.

Perjantaina 2.11. havaittiin Tammelundin Liikenne 6 (LJF-784) linjalla 16. Toinenkin maakaasu-Citaro on siis saatu ajoon

Tammelundin Liikenne Oy 8, Mercedes-Benz O530 CNG Citaro vm.2001 linjalla 16. Kuva Teemu Collin, Helsinki

Connex 321, Scania CN113CLB60AA vm. 1989 (rekisteröity 1990). Auto on ainoa Paavo Koskisen väreissä Connexilla oleva linja-auto. Bussi tuli takaisin ajoon elokuussa 2001. Kuva Teemu Collin elokuulta 2001, Jakomäki

ja linjalle. Toinen auto, TLL 8 näkyiin vilaukselta linjalla 55A. Tarkoille tilastonpitäjille mainittakoon, että Tammelundin uusin Citaro nro 6 oli linjalla jo torstaina 1.11.2001

26.9.2001: Connex 380 (Volvo B10BLE 6x2/Carrus City-L) on teipattu Maxi-kauppaketjun mainoksiin. Kyseinen auto liikennöi uutta kauppakeskus Isoa Omenaa ja siellä sijaitsevaa Maxi-markettia sivuavilla seutulinjoilla 150, 154 ja 504.

27.9.2001: Connex 246 (Scania CN113CLL Maxci) seutulinjalla 623.

1.10.2001: Seutulinjalla 121 on liikennöinyt viikonlopun molemmin puolin ruuhka-aikaan Connex 47. Tämä keppivaihteinen mahuri-Volvo Wiiman M310 -korilla on siitä erikoinen näky tällä linjalla, että linjaa ajaa normaalisti Concordia Bus.

Maanantaina 1.10. ainakin iltapäiväruuhkassa Connexin Scania / Ajokki Express seutulinjalla 514. Bussissa ovijärjestys 2-1-1. Kyseessähän on Westendin linjan entinen auto, mikä ainakin vielä keväällä oli myyntilistalla. Saman yhtiön Volvo/Aabenraa nro 236 oli illalla linjalla 650.

16.10.2001. Nyt myös Connex 381 on teipattu Maxi-mainokseksi. Auto on samanlainen auton 380 kanssa. Lisäksi Maxi-mainokseksi teipattuna autona liikkuu Connex 147.

Connex 382 on teipattu kesällä 2000 autojen 383-385 tavoin SAS:n väreihin. Sen sijaan ainakin Connex 377 oli ainakin vielä 17.10. muinaisen Vantaan Liikenteen väreissä linjalla 731. Yksittäiskappaleeksi jäänyt Connex 21 (EFA-918, Ajokki Express-Scania L113CLB) näyttää olevan vakituisesti linjan 514 Westendinasemalta klo 7.30 lähtevässä vuorossa.

Connexin teli-Volvoista linjoilla 731 ja 741 liikkuvat 376, 377 ja 378 ovat edelleen Vantaan Liikenteen väreissä. 382 taas on ollut jo toista vuotta lentokenttälinjalla 615 SAS:n mainosteipeissä kuten muutkin linjan bussit. Vuosina 1997 ja 1998 tulleista autoista alunperin Vantaan sisäisille linjoille sijoitetut autot (158-161, 376-385) saivat kylkiinsä Vantaan Liikenteen oranssikeltaiset värit ja seutulinjoille sijoitetut yksilöt (136-139, 361-375) puolestaan Linjebussin sinivalkoisen värityksen. Linjaa 615 varten hankittuihin lentokenttäbusseihin (152, 153, 155-157) tuli heti uutena SAS:n mainosteippaus ja näiden autojen pohjaväri lienee alunperinkin ollut valkoinen.

5.11.2001: Connex 46 (IFO-971, Wiima M310 / Volvo B10M) seutulinjalla 617.

Maanantai-aamuna 12.11. oli Helsingin linjalla 71 Connex 377 eli teli-City L perinteisessä vantaalaisessa punakeltaisessa kuosissa. Eipä ole aiemmin noin isoa autoa tuolla linjalla näkynyt, vaikka välillä Säfflet ja lyhyemmät Carrukset ovat kyllä olleetkin tupaten täynnä, varsinkin Arabian ja Vilhonvuoren välisellä osuudella.

Torstaina 4.10.2001 vantaalaisia hemmoteltiin matkustusmukavuudella: Concordian vm.1991 Wiima M310-Volvo B10R:t 397 ja 399 olivat ajossa. Näistä 397 oli linjalla 70 ruuhkavuorossa ja 399 oli laitettu kokopäiväliikenteeseen linjalle 72 Ikarus-Volvon tilalle.

3.11.2001 Vantaalla ajettiin jälleen erikoislinjaa 99 (Peijaksen sairaala - Tikkurila as. - Ruskeasannan hautausmaa). Kalustona oli Concordian Scania Maxcit 127 ja 129,

TKL 424, Volvo B7L Artic (Volvo 7000) vm. 2001. Kuva Timo Aaltonen/Tampereen kaupungin liikennelaitos.

Tampereelle saatiin loppukesällä neljä uutta Scania L94UB4x2 / Lahti 402 -kaupunkiautoa, jotka edustivat samalla korimallin viimeisimpinä valmistuneita yksilöitä. Kuvassa juuri luovutettu TKL 640. Kuva Timo Aaltonen / Tampereen kaupungin liikennelaitos, 2001

jotka eivät normaalisti juurikaan Vantaan sisäisillä linjoilla ajele.

Westendin Linjan auto 4 näyttää olevan lähes vakituisesti iltaruuhkassa linjalla 143. Lähtöaikoja: Soukasta 15.40 ja 16.40 sekä vastaavasti Helsingistä 16.10 ja 17.13. Ja autohan on uudestaan koritettu Scania K92 Voith-automaattivaihteella ja siinä on nykyisin Ikarus E95-kori kilviltään CFF-774. Entinen kori oli Kutter Deca 320 ja rekisterikilvet UXE-214, joilla tämä auto tuotiin koritettuna Unkarista takaisin, mutta Suomessa sitten rekisteröitiin heti uudestaan.

19.9.2001 kello 15.00 Helsingin Rautatientorin lähellä Työtehoseuran koulutusajossa oleva punainen Lahti 402 Scania. Kilvet olivat Mitronin. Auto on ihan uusi ja ilmeisesti viimeisiä Lahti 402:ia, mitä on tehty.

## TAMPERE

Uusia Scania Omnicity-nivelautoja liikenteessä Tampereella. Tiistaina 30.10.2001 liikennelaitoksen autot 416 (OJF-734) ja 418 (OJF-736) palvelivat linjoilla 16 sekä auto 417 (OJF-738) linjalla 26.

Myöskin jälleen uusi OmniCity tullut ajoon Tampereella: TKL 420 (OJF-834) oli linjalla 12. Lokakuun lopussa tulleet Omnit ovat uskollisesti olleet sijoitettuna seuraavasti: autot 414 ja 415 linjalla 30, 416 ja 417 linjalla 26 ja 418 linjalla 16

TKL:n syksyn 2001 autohankinta käsitti myös yhden teliauton, joka on tehty Scania L94UB6x2 -alustalle. Kori on kokonaan uutta mallia Lahti Scala. Autoa esiteltiin tamperelaisille jo Tampere-päivänä ja auto herättikin yleisössä suurta kiinnostusta. Linjalle auto sijoitettiin 16.11. (linja 23). Tämän jälkeen autoa on nähty erityisesti linjalla 22. Kuva Timo Aaltonen/Tampereen kaupungin liikennelaitos.

TKL 642 kuvattuna 6.11.2001, kuvauspaikka on tietenkin uusittu Keskustori. Auto on linjalla 15, jossa 642 ja 643 ovat olleet vakituisesti koko syksyn. Sisarautot 640 ja 641 puolestaan ovat pääsääntöisesti olleet linjalla 7, tosin poikkeuksiakin on esiintynyt. Kuva Kari Paavola, Tampere

Perjantaina 16.11. Tampereen Liikennelaitoksen Lahti Scala / Scania L94UB6x2 oli vihdoin ajossa. OJF-807 rekisteriä kantava auto nro 235 oli iltapäivällä liikenteessä linjalla 23. Seuraavina päivinä auto esiintyi linjalla 22.

TKL:n OmniCityt vm. 2001 (414 - 423) saatiin marraskuun loppuun mennessä liikenteeseen. Autot sijoittuivat linjoille 30, 26, 16, 12, 17 ja 28. Volvo 7000 -nivel (TKL 424) sijoitettiin linjalle 28.

## TURKU

1.10.2001 klo 17.50 lähdössä Pohjolan Liikenteen auto 887, vanHool Scania K113 vm1989, rek. nro BFA-924 menossa Naantaliin linjalla 11. Auto on vielä aika edustavan näköinen, vaikka ei uusi olekaan. Pohjolan Liikenne 887, BFA-924, on entinen P. Tyllilä Linjan 24.

10.10.2001 kello 10 Turkubus Lehtisen linjan uusi auto numero 15, joka on Carrus-Ajokki Vega, Volvo B10B rekisteri GES-291. Tämä auto eroaa Turun Linja-auton vastaavasta mallista siten, että siinä on keskioven kohdalla ulkopuolinen valo. Ovitus on 2+2+1. Ovien väri on sininen.

19.10.2001 kello 17.30 linjalla 110 Mikko Rindellin EU- kilvillä EKA-735 varustettu Wiima / Volvo B10R 1+1+0 -ovin. 22.10.2001 linjalla 11 kello 10 lähdöllä Mikko Rindellin Wiima / Volvo B10M ZCL-844, keppivaihteinen. Linjalla 99 Linjaliikenne Salosen auto BFB-190 Wiima / Volvo B10R. Ilmeisesti tullut Rindellille, mutta ajoi kyseistä linjaa kuitenkin vanhalla nimellä.

## LÄHIJUNA

I-junat peruttiin torstaina 22.11.2001 iltapäivällä lumimyrräkän vuoksi.

## ULKOMAAT

Tukholma 6.11.2001. Tukholman menestykseksi osoittautunut Tvärbanan-pikaraitiotie saa jatkoa, kertoo projektinjohtaja Kurt Seliberg. Tukholman Tvärbanan-pikaraitiotien 2,4 km:n laajennus Gullmarsplanilta Hammarby Sjöstadin uuteen kaupunginosaan on hyvässä vauhdissa, ja linja avataan jo kesällä 2002, noin vuoden edellä aikataulusta. Linja maksaa 375 mkr, josta noin 100 mkr kuluu Tunnelbananin ja Nynäshamnin tien alittavaan Kvarnbro-siltaan. Tvärbananin seuraavien laajennuksien, Tvärbana Ost (Slussen ja Saltsjöbananin kytkeminen yhteen raitiotien kanssa) sekä Tvärbana Nord (Solna, Sundbyberg, Universitetet ja/tai Kista) suunnittelu- ja lupaprosessi on käynnistetty. Se kestää noin kolme vuotta, jonka jälkeen radan rakentaminen voi alkaa noin vuonna 2004. Laajennusten kustannukset tai rahoitus eivät ole vielä selviä.

Norrköping 8.11.2001. Norrköpingin raitiotien kehittäminen jatkuu, kertoo liikennejärjestelmäsuunnittelija Jan Zetterberg. Vaunukaluston uusiminen on jatkunut. Kaikki liikenteessä olevat 10 entistä Duisburgin Düwag-vaunua 1960-luvulta on täydellisesti peruskorjattu M97-standardiin. Kaikissa vaunuissa on nyt matalalattiaosa ja kaikkien ohjaamot on uusittu. Raitiotien laajentamisesta on tehty erilaisia suunnitelmia. Ajankohtaisin on noin 4,7 km:n laajennus Navestadin ja Ensjön lähiöihin Norrköpingin kaakkoispuolella. Tämän raiteen rakentamisen arvioidaan maksavan noin 100 mkr. Tarkempi selvitystyö radan rakentamisesta, jonka perusteella rakentamispäätös tehdään, on käynnissä. Raitiotielle on rakennettu hiljattain uusi hieno vaihtopysäkki matkakeskuksen eteen ja Drottninggatanille on rakennettu komea raitiokävelykatu.

Göteborgin Raitioteille aiotaan hankkia 40 matalalattiaraitiovaunua vuosina 2003 - 2005. Tämä merkinnee lähtöpasseja neliakselisille vaunuille M28 ja M29. Uudet M32-sarjan vaunut toimittaa Ansaldobreda. Vaunut ovat täysmatalaa Sirio-tyyppiä. Hankinnan arvo on noin 600 miljoonaa Ruotsin kruunua. Göteborgin Siriot tulevat olemaan 29 m pitkiä ja 2,65 m leveitä. Istumapaikkoja tarjotaan kussakin vaunussa 83 matkustajalle. Näin ollen vaunut ovat selvästi suurempia kuin Helsingin Variotramit.

Pohjoismaihin saataneen pitkästä aikaa uusi johdinautojärjestelmä. 10.10.2001 Ruotsin Landskronan kunnanhallitus päätti äänin 7-4 lähteä johdinautohankkeeseen. Seuraava askel on valita kalusto- ja tarviketoimittajat ja valinnan pitäisi olla selvä noin huhtikuussa 2002. Tämän jälkeen alkanee ajojohtojen vetäminen noin kolmen kilometrin pituiselle linjalle uudelta rautatieasemalta kaupungin keskustaan. Koeajojen arvellaan alkavan suunnilleen syystalvella 2002 / 2003 ja varsinainen liikenne saataneen käyntiin kevään 2003 kuluessa. Pelkästään EU:n alueella tiedetään tällä hetkellä olevan 34 johdinautojärjestelmää ja koko maailmassa noin 300. Pohjoismaiden ainoa johdinautojärjestelmä tällä hetkellä toimii Norjan Bergenissä ja sielläkin lienee käytössä vain yksi linja. Suomessa johdinautoja on ollut vain Helsingissä (1949-74, 1979-85) ja Tampereella (1948-76). Meillä liikennemuotoa on pidetty joustamattomana ja epätaloudellisena.

## MUUTA

Ratikkalinjalla 8 on pysäkkinäyttötauluissa näytettävät tekstit muuttuneet hieman. Havainto 19.9. Mm. seuraavia muutoksia näkyi: Vallilaan mennessä päätepysäkkinä näytetään nyt "Paavalin kirkko" (mutta ainakin vanhemmissa näyttötauluissa viimeinen o ei mahdu mukaan), Ruoholahti M on nyt Ruoholahti(M) ja ennen Linnanmäkeä ei enää kerrota, että se on huvipuisto.

Turun talviaikataulukausi alkoi 24.9.2001 ja päättyy 21.4.2002. Raitiovaunukauden perinteet vähenivät, kun rengaslinja 3 siirtyi pois Martinkadulta. Jatkossa kolmonen tulee jokirantaan Merimiehenkatua. Linjalta 30 pudotettiin pois osuus Kauppatorilta Verkahovin kautta Rautatieasemalle. Kolmekymppisen toinen muutos tapahtui Majakkarannan nurkalla, jossa se vaihtoi reittiä linjojen 14 ja 15 kanssa. Linjaa 20 pidennettiin arkisin torilta Kaskenkadun ja Datacityn kautta Vasaramäkeen. Palvelulinjapuolella P3 kulkee vastedes Verkahovin kautta ja uusi P4 ajaa torilta Tampereentien Prismalle osin melko kiharaistakin reittiä.

Volvon uusi lähiliikennebussialusta on B12BLE. Se on korvannut mallin B10BLE. Suomeen odotetaan ensimmäisiä autoja keväällä 2002. Volvo B10BLE:n aikana Volvo oli monta vuotta yhtäjaksoisesti markkinajohtaja maamme kaupunkibussisektorilla, mutta vuonna 2001 tilanne muuttui, kun Scania onnistui valtaamaan ykkössijan tyypin L94UB turvin. Maakaasusektorilla Volvo on suvereeni. Eräillä valmistajilla ei ole maakaasumallistoa lainkaan tarjolla.

HKL-Bussiliikenteen luovuttua autoista 9601 ja 9602 kesällä 2001 matalalattiaiset nivelbussit (ainakin väliaikaisesti) katosivat Helsingin liikenteestä. Volvo B10L Artic -tyyppisiä autoja on tämän jälkeen enää Tampereella, sielläkin syksystä 2001 alkaen hieman enemmän osapäivätyyppisessä käytössä TKL:n hankittua runsaasti uudempia nivelbusseja. Kuva Juhana Nordlund 21.6.1999, Helsinki

## TARKENNUS

Kesällä 2001 uudet 200-sarjan metrojunat siis usein kulkivat kahden vaunuparin junina siten, että vaunut olivat parillisten ja parittomien suhteen ei-yhdenmukaisella tavalla. Toisinaan parilliset vaunut kulkivat keulat vastakkain, toisinaan parittomat. RAITIOssa 3 / 2001 olikin kuva tapauksesta, jossa parittomat sattuivat olemaan ohjaamot vastakkain. Kuvaan liittynyt kuvateksti kertoi hiukan hupsusti toisenlaisesta esimerkistä. Lukijat, joille metrojunien käytännöt eivät ole tuttuja, hiukan oudoksuivat, mistä oikein oli kysymys. Kysymyshän oli vain siitä, että 100-sarjan vaunupareissa yhden kauden aikana kaikki parittomat vaunut (keula) osoittavat aina tiettyyn suuntaan ja parilliset päinvastaiseen suuntaan. 200-sarjalaisissa kesällä ja usein vielä syksylläkin tilanne oli siis kovasti erilainen. Kerrottakoon nyt vielä sekin, että yksi vaunupari koostuu aina yhdestä parittomasta ja yhdestä parillisesta vaunusta (esim. 107+108 tai 201+202).

## SEURAAVA NUMERO

RAITIO 1 / 2002 ilmestynee maaliskuussa 2002. Lehteen tarkoitettu materiaali tulee jättää toimitukseen viimeistään 15.2.2002 mennessä, uutisten osalta 28.2.2002 mennessä. Lehden pääteema on SRS 30 vuotta.

## KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Teemu Collin, Daniel Federley, Jeppe H., Tero Hagberg, Juhana Hietaranta, Henri Hovi, Heikki Kantola, Timo Kantola, Arttu J. Kuukankorpi, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Tuomas Lehti, Leo Männistö, Mika Mäntysalo, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Ari Oksa, Kari Paavola, Jaakko Pertilä, Antti Perälä, Miska Peura, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Mika Rosengrén, Lauri Räty, Jussi Salenius, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari ja Sauli Vähäkoski.

Tampereen kaupungin liikennelaitos hankki vuonna 2001 myös yhden Volvo B7L Artic / Volvo 7000 täysmatalan nivelbussin. Auto sijoitettiin marraskuussa linjalle 28. Ovijärjestys 2-2+2-1 on sama kuin OmniCityissä. Kuva Timo Aaltonen / TKL

Seuramme jäsen Daniel Federley on jälleen julkaissut uusia raitiovaunuaiheisia postikortteja. Tällä kertaa mukana on kaksi korttia Turustakin!

**Kortteja voi tilata sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033.**

Korttien hinta on **5 mk/kpl**.
Postituskulut: 1-9 kpl 4 mk, 10-> kpl ei postituskuluja.

6. Helsinki: Matalalattiavaunu 201 vuodelta 1999 Erottajalla linjalla 10, kuvattu 9/00
7. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 38 vuodelta 1951 linjalla 3 Kauppatorilla, kuvattu 5/72
8. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 40 vuodelta 1951 linjalla 3 Martinkadulla, kuvattu keväällä 1972

Lisäksi edelleen saatavana myös seuraavia helsinkiläisiä kortteja:

1. Oranssi-harmaa nivelvaunu 103 vuodelta 1986 Merikasarminkadulla linjalla 4, 6/92
2. Neliakselinen vaunu 9 vuodelta 1959 Senaatintorilla Valtioneuvoston linnan edessä linjalla 2, 11/92
3. Kelta-vihreä nivelvaunu 107 vuodelta 1987 Hämeentiellä Kumtähden kentän kohdalla linjalla 6, 7/98
4. Variotram 203 vuodelta 1999 Kiasman edessä linjalla 10, kuvattu 5/00
5. Rattikaria 320 vuodelta 1955 Kaupungintalon edessä SRS:n tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S), kuvattu 5/00

# LEHTILEIKKEITÄ VUOSIEN TAKAA

## Helpottuuko liikenne lähiaikoina

Tälle vuodelle on ominaista nykyisten liikennereittien avartaminen. Idän suunnalla tehdään jättiläismäisiä silta- sekä yli- ja alikulkutunnelitöitä. Itäväylälle valmistuu lähiviikkoina suurelta osin kolmas kaista ja yksi tien kaistoista varataan todennäköisesti julkiselle liikenteelle.

Seuraavassa vaiheessa ilmeisesti ryhdytään raitiovaunuja poistamaan Mannerheimintieltä, jotta saataisiin lisää kaistoja.

Luulisi olevan välittömänä seurauksena tungosten väheneminen kaupunkialueelta ellei peräti häviäminen. Vetäähän jo yksi kaista 1.000 - 1.500 ajoneuvoa tunnissa.

Toisaalta on todettu, että reittien leveneminen ja liikenneolosuhteiden paraneminen tuovat esille ne autoilijat, jotka eivät ole uskaltaneet tulla kaupungin ruuhka-ajoon, Nytkin he lähtevät esikaupunkialueelta, mutta sensijaan että suuntaisivat ajokkinsa poispäin kaupungista suhteellisen hiljaisille teille, he kääntävät autonsa nokan kohti kaupunkia muka väljentyneille väylille. On mielenkiintoista todeta, käykö näin!?!?!

Y.L.

Meiltä ja muualta (= HKL:n sisäinen tiedotuslehti) 21.8.1967

## Nivelraitiovaunujen merkeissä

Laitoksemme lautakunnalla oli 13.8.1970 ylimääräinen kokous nivelraitiovaunuhankintojen vuoksi. Mitään päätöksiä ei tehty, vaan pyrkimyksenä oli antaa lautakunnan jäsenille mahdollisimman tarkka selvitys kaikista hankintaan liittyvistä sekä teknisistä että käytännöllisistä kysymyksistä.

Aluksi selostettiin perusteellisesti, mikä on laitoksen vaatimustaso sekä mihin eri vaatimukset perustuvat. Tällöin astuvat kuvaan mukaan vuosien tuoma kokemus, tekninen kehitys, henkilöstön asiantuntemus yms.

Saatuja tarjouksia esiteltiin seikkaperäisesti ja vertailtiin niitä keskenään. Tällöin syntyi tarkka kuva siitä, mitkä olivat kunkin tarjouksen hyvät ja huonot puolet eli lyhyesti, miten tarjous kattoi tehdyn tarjouspyynnön.

Päätarjoojilta Valmet Oy:ltä, Suomen Autoteollisuus Oy:ltä ja Fexima Oy:ltä (Pragoinvest) oli paikalla asiantuntijoita vastaamassa kysymyksiin ja selostamassa tarjouksiinsa liittyviä yksityiskohtia.

Tämän lehden ilmestyessä lienee lautakunta jo päättänyt hankinnasta, mutta edellä selostetussa kokouksessa kaikki oli vielä hämärän peitossa.

Meiltä ja muualta 21.8.1970

(Pragoinvest = Tatra)

## Ratikka 7A:n päätepysäkki

- Olen monta kertaa ihmetellyt, miksei HKL siirrä 7A:n raitiovaunupysäkkiä Pasilan aseman viereen. Tilaa Ratapihantiellä olisi. Nimimerkki Marcus.

- HKL:ssä ollaan sitä mieltä, että 7A:n luontevampi päätepysäkki on Messukeskuksen edessä. Ratikan tasausaika päätepysäkillä on vain 2-3 minuuttia, ja suurimmat matkustajajoukot tulevat Messukeskuksesta. Kun Messukeskuksen pysäkillä on aikaa, pysytään aikataulussa. Usein 7A myös odottaa junista saapuvia Pasilan aseman pysäkillä. Suoraan HKL:n kanssa keskustelemalla varmaan saa paremmatkin perustelut asialle.

Raide 21 (= Valtionrautateiden lähiliikennereitin asiakaslehti) huhtikuu 1992

(Kolmen vuoden kuluttua pysäkit siirrettiin rautatieasemalle.)

Variotramien käyttö on viime kuukausina lisääntynyt näkyvällä tavalla. Kuva Juhana Nordlund 11.7.2001

RAITIO

* . A G 1 7 *

SCANIA
Pitää huolta omistaan