

RAITIO

3/2003



Reittisuunnittelu, Suviaikataulut, Barcelona, Porvoon
busseja, Harrastajat Ruhriessa, Siniset bussit, osa 3

26. 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

Edita Prima Oy 2003

© Suomen Raitiotieseura ry

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

www.raitio.org

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234

00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurajen yllä-
pitämille museoraitio-
teille ja museoihin.
Tiedustele lipun-
myynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2003

PUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

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

SIHTEERI

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA

Teemu Collin
puh. 040-820 2337
tcollin@cc.hut.fi

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

Ari Oksa
puh. koti (09) 344 3212
puh. työ (09) 166 2167
ari.oksa@hel.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

RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

- 3/1998:** Vuosaaren metro valmis, Matkalla
Amsterdamissa, KANJO.
- 3/2000:** Kummervaunut, Tallinna, Turisti-
autolla Pohjois-Haagaan, Katsaus
Tampereelle uuden vuosituhannen
merkeissä.
- 4/2000:** Harjavaunut, Krasnaja Presnjan
varikko, Moskovan vaunut, Tampe-
reen kaupungin liikennelaitos.
- 2/2001:** Työvaunut osa 5, Raitiovaunupysäk-
kien kilvet, Norrköpingin vaunuja,
Oy Liikenne Ab.
- 3/2001:** Helsingin raitioteiden työautot,
ASEAn arkut, Kuvia Tallinnasta,
Paikallisliikennettä Riihimäellä,
Metsälän Linjan viimeinen päivä.
- 4/2001:** Raitiovaunumaksut markoissa ja
penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin
raitiolinja, Pauli Söderholmin
raitiovaunukuvia osa 3, Katsaus
Tampereelle osa 3.

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut,
SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet tällä
vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut,
Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja,
Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003** Osion raitioteiden lakkautussuunni-
telmat, Taulut, Siniset bussit
vuodesta 1936, osa 1
- 2/2003** Vaunut 1 - 30 eläkkeelle, Kabus-
kaupunkiautoja, Rostock, Siniset
bussit, osa 2

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

Kannen kuva



Raitiösuunnittelu, Saviaikatuoli, Barcelona, Parvoon
busseja, Harrastajat Rauhala, Siniset bussit, osa 3

SRS:n tilausjuna eli Dm7 nro 4211
Veräjämäen bussipysäkillä. Kuva Jorma
Rauhala 28.7.2003.

Sirkka-Liisa Pekonen Liikennesuunnittelija, HKL-Raitioliikenne

PÄÄKAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENTEEEN REITTISUUNNITTELUSTA

Raitioliikenteen ja Helsingin sisäisten bussilinjojen liikenneluvista päättää joukkoliikennelautakunta, jolle Helsingin kaupunginhallitus on delegoinut tehtävän. Kaupunginhallitus voi aina halutessaan alistaa lautakunnan päätöksen.

Seudullisesta joukkoliikenteestä päättää Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Eri kaupungit antavat viralliset lausuntonsa ennen tehtäviä päätöksiä.

HKL suunnittelee ja esittelee eri vaihtoehtoja joukkoliikennelautakunnalle ja HKL:n eri yksiköt toteuttavat liikenteen linjaluvan tulua.

Bussiliikenne jakautuu kilpailuttamisen takia useille eri liikennöitsijöille, joten HKL-bussiliikenne on vain yksi liikenteentuottaja muiden joukossa.

Uuden raitiolinjan suunnittelu alkaa yleensä kaupunginsuunnitteluvirastossa uuden alueen kaavoituksen yhteydessä.

HKL tulee mukaan suunnitteluun, kun uuden reitin linjauksista päätetään. Silloin katsotaan kääntymissäteet, mäennousukulmat, pysäkkien paikat ja kääntöpaikan sijainti sekä haetaan kuljettajien taukotilalle paikka. Tämä vaihe kestää yleensä noin 5-10 vuotta ennen liikenteen aloittamista.

Liikennelupa haetaan noin ½-1 vuotta ennen liikenteen aloittamista. Liikenneluvassa määritellään linjan tarkka reitti, liikennöintiäika ja vuorovälit. Reitti kuva-

taan kartalla, johon on merkitty pysäkkien paikat. Pysäkkien paikoista päättää HKL:n toimitusjohtaja. Liikennöintiäika määritellään kullekin päivätyypille erikseen eli maanantaista torstaihin, perjantaisin, lauantaisin ja sunnuntaisin. Liikennöintiäikeys määritellään vuorovälihaarukkana eri kellonajoille, päville ja vuodenaajoille erikseen.

HKL:n aikataulut suunnitellaan HASTUS-aikataulu- ja työvuoro-suunnitteluohjelmalla

HASTUS on kanadalaisen Giro Inc.:n monipuolinen kaupunkiliikenteeseen soveltuva aikataulu- ja työvuoro-suunnitteluohjelmisto, joka on käytössä jo 230 linja-auto-, raitiotie- ja rautatieyhtiöllä 23 maassa maailmanlaajuisesti.

Aluksi ohjelmalle on annettava perustiedot linjasta, jolle aikataulua suunnitellaan

eli

1) päätepysäkkien nimet ja koodit (lyhenteet, joita käytetään sisäisessä raportoinnissa)

2) välipisteiden nimet ja koodit (lyhenteet, joita käytetään sisäisessä raportoinnissa)

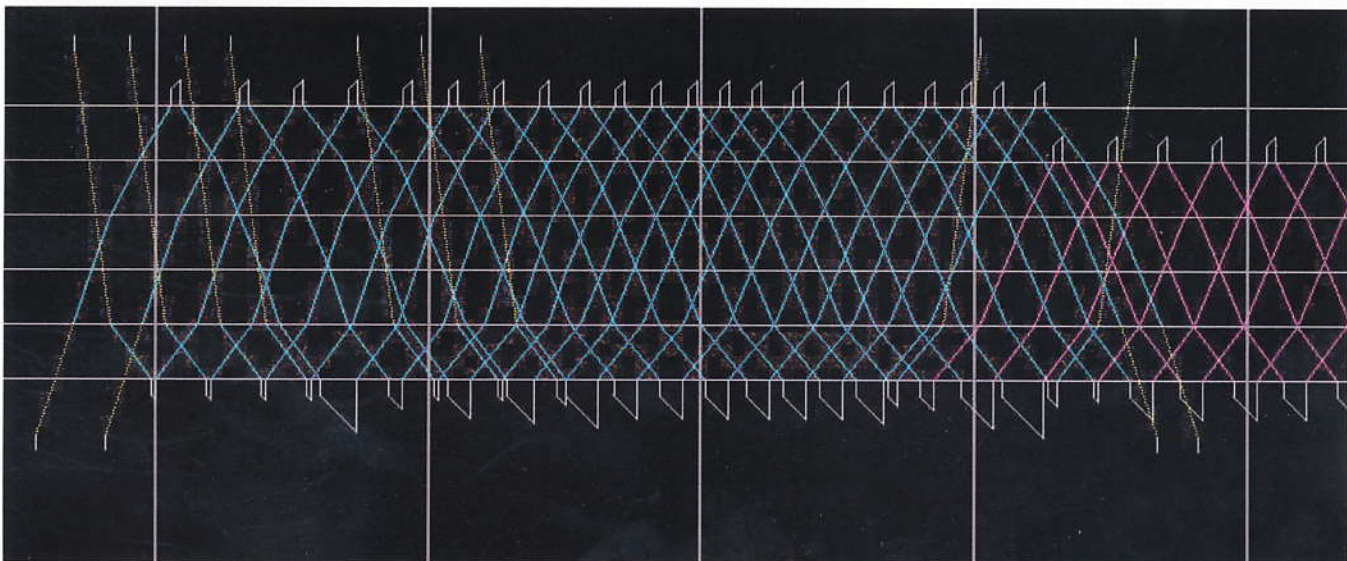
3) pysäkkien nimet ja koodit (8-numeroinen tarkka pysäkkitunniste) sekä etäisyydet pysäkiltä toiselle metrin tarkkuudella (nämä tiedot siirtyvät matkustajainformaatiojärjestelmiin)

4) matka-ajat välipisteestä toiseen eri liikennöintipäivätyypeinä ja kellonaikoina.

Matka-ajat voivat olla joko kaikille kyseistä välimatkaa käyttäville linjoille suunniteltuja verkkomatka-aikoja tai vain suunniteltavalle yksittäiselle linjalle räätälöityjä

Linjan 1A graafinen aikataulu Perämiehenkatu - Käpylä, klo 5.30 - 10.30.

Ylin vaakaviiva Perämiehenkatu ja siitä alaspäin Kauppatori, Hakaniementori, Urheilutalo, Sturenkatu (Mäkelänkadun risteys) ja alimpana Käpylä. Pystyviivat vasemmalta oikealle ovat tunti-lukuja 6 - 10. Siniset viivat ovat linjan 1A vuoroja, violetit linjan 1. Koskelan hallin tulot ja paluut näkyvät graafisessa aikataulussa ulosuuntautuvina viivoina.



matka-aikoja. Raitio- ja metroliikenteessä käytetään vain verkkomatka-aikoja, koska vaunut eivät voi rataverkossa ohitella toisiaan vapaasti. Bussiliikenteessä voi olla useampi matka-aikaverkko päällekkäin, esimerkiksi keskustalinjoille, esikaupunkilinjoille ja seutulijnjoille kullekin omansa, sillä niillä on yleensä päällekkäisillä reittiosillaan eri pysäkkiätiheys. Bussilinjoilla käytetään myös reittiakohtaisia matka-aikoja.

- 5) Linjan halli ja hallireittien tiedot
 - 6) Käytettävissä oleva kalusto ja sen tarkemmat tiedot
 - 7) Liikennöintikausi, jolle aikataulut luodaan esimerkiksi syksy 2003 – kevät 2004
- Matkustajalaskentatietojen perusteella voidaan määrittellä linjalla käytettävät todelliset vuorotiheydet ja niistä selviävät myös erityistarpeet, kuten joidenkin työpaikkojen poikkeukselliset alkamis- tai päättymisajat yms.

Aikatauluja voidaan luoda kahdella tavalla

Luomalla vain lähtöjä päätepysäkiltä toiselle liikenneluvan määrittelemällä vuorovälillä ja ketjuttamalla lopuksi luodut lähdöt lähtöketjuiksi eli vuoroiksi tai luomalla ensimmäiset lähdöt liikennöintiluvan mukaisesti ja sitten luomalla jo tehdyille lähdöille paluulähdöt, jolloin lähtöjen ketjuttaminen on helppoa ja päätepysäkeillä olevat matkustajien palveluajat yms. tulevat varmasti huomioituksi sopimusten mukaisesti.

Liikenneluvan tai matkustajamäärien mukainen liikennöintiätiheyden muutos otetaan huomioon luomalla uusia lähtöjä aikaisemmin luotujen lähtöjen väliin ja ketjuttamalla ne vuorostaan. Liikenteen harventaminen tapahtuu vastaavasti poistamalla lähtöjä ja lähtöketjuja. Lähtöjen välit pyritään saamaan tasaisiksi eri kellonaikoina (ruuhkassa n. 7 min ja päivällä n. 10 min).

Ohjelma huolehtii matka-ajan muutoksista eri kellonaikoina aikaisemmin luodun matka-aikataulukon mukaisesti, mutta suunnittelijalla on mahdollisuus manuaalisesti muuttaa matka-aikaa halutessaan. Muutos-tarve voi olla esimerkiksi vain johonkin yhteen lähtöön kohdistuva suuri matkustajamäärä tai viive.

Lähtöjä voidaan luoda myös johonkin määrättyyn välipisteeseen kohdistettuina, jolloin ohjelma laskee lähtö- ja tuloajat päätepysäkeille. Tätä tapaa käytetään mm. ennalta tiedettyjen koulujen ja työpaikkojen täsmälähtöjä suunniteltaessa.

Kun aikataulu on ”valmis”, lähtöihin liitetään tarvittavat huomautuskoodit, jolloin

HKL-Raitiolinen		- 1 -		08.08.01		02.06.02		VUORO		1
		27.08.01	Ma-To							
A402A1	KH									
	V 6:29									
	PMK	KT	HT	UT1/UT2	ST	KÄP				H603
					6:37					1A
		7:10	7:04	7:00	6:56	6:47				
		7:19	7:27	7:33	7:38	7:43				
A476M1										
		8:25	V 8:19	8:14	8:09	7:59				
		8:35	8:45	8:51	8:56	9:01				
			KT	HT	UT1/UT2	ST	KÄP			
				9:37	9:32	9:27	9:18			1
				9:45	9:52	9:56	10:01			
					10:34	10:29	10:24			10:15
					10:49	10:53	10:58			
P340M1										
			V11:31	11:26	11:21	11:12				
		11:39	11:46	11:50	11:55					
			12:28	12:23	12:18	12:09				
		12:36	12:43	12:47	12:52					
A402M1										
			V13:25	13:20	13:15	13:06				
		13:33	13:40	13:45	13:50					
			14:22	14:17	14:12	14:03				
A412M2										
		14:30	V14:37	14:42#	14:47					
	PMK	KT	HT	UT1/UT2	ST	KÄP				
A476A2										
		15:29	V15:23	15:18	15:13	15:04	1A			
		15:38	15:47	15:54	15:59	16:04				
			16:43	16:37	16:32	16:27	16:18			
		16:52	17:01	17:08	17:12	17:17	17:32			
					17:41					
	KH									
	V17:49									H604
H603	KH - VA - ST									
H604	ST - VA - KH hallikilvet päälle päätepysäkillä									
#	Eteen tulee vuoro hallista									

matkustajille ja/tai kuljettajille voidaan kertoa esim. kesken varsinaisen reitin alkavan lähdön lähtöaika ja -paikka tai vaikkapa liityntä johonkin muuhun linjaan tai liikennevälineeseen.

Yksittäisen päivätyyppikohtaisen aikataulun valmistuttua sen sisällöstä saadaan tarkat tilastotiedot

- matkustajapalveluun käytettävä aika sekä muut aikatauluun sisältyvät ajat kalustotyypeittäin
- matkustajapalvelussa ajettava matka sekä erikseen hallireittien matkat kalustotyypeittäin
- matkustajapalvelun edellyttämän kaluston määrä kalustotyypeittäin (esim. nivel, matalalattia)

Kun linjan kaikki päivätyyppikohtaiset aikataulut ovat viimeistelyinä valmiina, ne siirretään muihin järjestelmiin. HKL:lla aikataulut siirretään aikataulujen tulostusohjelmaan HAITU:un, viedään YTV:n JORE-tiedostoihin muiden järjestelmien käytettäväksi sekä HKL:n suoritelaskenta- ja -seurantajärjestelmään. HAITU-ohjelmasta tulostetaan HKL:n aikataulukirja, yleisö-aikataulut ja pysäkkikohtaiset aikataulut. JORE:a puolestaan käyttää YTV:n puhelin-

neuvonta asiakaspalvelussaan. Suoritelaskenta- ja -seurantajärjestelmästä saadaan tiedot liikenteentuottajien liikennekorvausten maksutukseen.

Kuljettajien työvuorosunnittelua varten yksittäisten aikataulujen lähdöt ladataan MULTI-aikatauluun, johon esim. yhden varikon kaikkien linjojen ko. päivätyyppinä ajettavat lähdöt kootaan. Jos HASTUS-ohjelmistossa yksittäisen linjan aikataulua muutetaan, niin muutos näkyy myös välittömästi työvuorosunnittelun MULTI-aikataulussa ja tulee mukaan työvuorosunnitteluluun. Työvuorosunnittelussakin ensimmäisessä vaiheessa laaditaan päivätyyppikohtaisia työpäiviä, jotka sitten lopuksi yhdistetään työaikakoosteiksi (Roster) erilaisille aikajaksoille.

Työvuorosunnittelun lopuksi ohjelmas-ta tulostetaan ns. vuoroaika-aikataulut (yhden vaunun/auton päivän aikana ajettavat lähdöt) ja kuljettajien työaikatiedot sekä siirretään vastaavat tiedot tuotantoyksiköiden eri ATK-järjestelmien (Helmi, top, radio, rahastus yms. järjestelmät) käyttöön.

SUVITAUULUT 2003

Tulkitsen tauluja omalla tavalla suoraan yleisöaikatauluista. Esimerkiksi vuoronumeroita ynnä hallista- tai halliinajoaikoja on turha odottaa. Liioin jos kesä- ja talviaikataulut ovat "peruslähdeiltoja" samat (mikä tarkoittaa, että lähtöajat muilta kuin ruuhka-aikojen osalta ovat samat), en välttämättä aina mainitse, jos saman lähdön ajaakin eri aikana eri vuoro. Näinhän on usein varsinkin arkisin ennen aamuruuhkaa, jolloin lähtöajat kesän ja talven kesken ovat samoja. Talviaikana moni ruuhkavuoro aloittaa jo kuudelta ja vastaavasti joidenkin vakiovuorojen ulosajot ovat vasta aamuruuhkan kynnyksellä. Kesällä tietenkin nuo ruuhkavuorot ovat hallin perukoilla ja ajallisesti samassa lähdessä juuri kello 6 ja 7 välillä onkin jokin vakiovuoro.

Tavatonta ei ole myöskään se, että iltaruuhkan mentyä liikenteestä poistuu kasa vakiovuoroja ja ruuhkavuorot puolestaan jatkavat iltaan, nelosella jopa yöhön asti. Sen vuoksi vieroksun nimityksiä vakio- ja ruuhkavuoro – sitä paitsi kumpaakin "tyyppiä" saattaa ajaa milloin mitään työvuorojärjestelmää noudattava kuljettaja. Ei siis kuten taannoin, jolloin melko varmasti ruuhkavuorossa oli ruuhkakuski, vakioihin tietysti riitti muitakin.

Jos joskus ehdin ryhdistäytyä tutkimus-teni kanssa, niin saatana noistakin asioista mainita, mutta alkää turhaan odottako.

Tätä luonnostellessani sain vasta hal- tuuni uudet kesäaikataulut, joita aikani tutkailtuani päätin tehdä raportin. Itse asia, eli späräliikenne, on ainakin kesällä sääs- tynyt muilta kuin normaaleilta kesäaika- tuloilta. Sattumalta samana päivänä Ylen Uuden- maan uutisissa keuhuttiin maasta taivaaseen Helsingin raideliikenne ja sen kehittäminen. Mikäs sen miellyttävämpää!

Äskeisestä ei kulunut viikkoakaan, kun sitten kestävän kehityksen todellinen laita il- meni: kaksi raitiolinjaa lopetettaneen. En nyt joutaisi noihin liikenteen supistussuunni- telmiin puuttumaan; niiden puimisesta var- sinkin näin etukäteen ei syntyne asiallista tekstiä. Mutta puutunpa tietenkin: noin kym- menen vuoden aikana kasvaneet ratikka- liikenteen vaunumäärät romahtavat entisel- le tasolle. Vuonna 1993 taisi liikenteessä olla vähin määrä vaunuja, 83, ja nyt kerta- heitolla ollaan pääymässä samaan tilantee-

seen. Mutta hiukan eri keinoin: tuolloin oli vähennetty liikennettä melko tasaisesti lin- jalta kuin linjalta, tällä kertaa supistetaan Ha- kaniemen kahden linjan kustannuksella.

Käpyläläisenä mietin oitis, enkö ole tar- peeksi käyttänyt ykköstä. Sekin voi olla, mutta totuus on, että käyttäisin useamminkin jos a) ykkönen kulkisi suoraan keskustaan ja ehkä hiukan useammin sekä b) jos joten- kin saisin tungettua kaksostenvaunut nivelen ovesta sisään ilman rautasahaa.

Jos nyt julkistetut supistukset sellaise- naan syntyvät, niin kenttähavaintoja en tu- levaisuudessa pysty tekemään kuin ruuhka- aikoina. Ykkösen liikenne jos loppuu koko- naan ja vain 1A jää nykyisine liikennöinti- aikoiheen ajamaan.

Ekkei hätä ole ihan niin suuri: käpylä- läiset saivat pidettyä oman kirjastonsa, ehkä späräliikennekin säilyy – joskin pelkään, että kaikesta huolimatta ykkösen liikenne vähe- nee. Ja reilun 15 vuoden kitkuttelun jälkeen kakkonen saattaa lakata olemasta; hävisihän linjan kalustokin, miksi siis itse linjaa yllä- pitää – noinkohan?

Aasinsiltojen kautta päästään taas asian viereen: en uskalla arvaillakaan, mitä lähi- tulevaisuus tuo tullessaan. Bussiliikenteessä kun supistukset ovat varsin merkittävät jo nyt. Busseilla nimittäin säästökierron koh- distui jo kesäliikenteeseen ja käyttöön otet- tiin keskikesän aikataulut, joita on viimeksi tainnut ollut käytössä yli 10 vuotta sitten. Useilla linjoilla vuorot vähenivät ensin ke- säkuun alussa ja vielä uudemman kerran ju-

hannuksen jälkeen – erikoisuus lienee, että linjat 39,39V ja 45 olivat kokonaan kesä- tauolla ja bussi 39A ajoi alvariinsa.

Pähkinäkuori oli siinä, joten asiasta kiinnostumattomat kääntäkööt sivua ainakin kerran. Aikatauluissa riittää itse pähkinöi- täkin.

Nyt, kun liikennetuotannossa on jo val- taosa uusista kaalimadoista/matomatalista/ loisista, lienee jo tarkoituksenmukaista saa- da yleisöaikatauluihin merkinnät normaalia matalammista lähdöistä. (Huom! epäsel- vyyksien välttämiseksi mikään edellisistä, varsinkaan viimeinen, ei kuulu omiin nimi- tyksiini.) Liikennetuotannon käytäntöihin on tosin kuulunut se, että missä tahansa vuo- rossa saattaa olla minkäläinen vaunu taha- na. Nyt kun kutakin vaunutyyppeä on yllin kyllin käytettävissä, niin hyvä periaate olisi mielestäni sijoittaa pari-kolme vaunua joka linjalle ja loput sitten vaikka Töölöön kun siellä muutenkin vuoroja piisaa. Nyt ei vie- lä kuitenkaan voi olla varma mistään kalusto- sijoituksista joten puhukaamme siis itse aika- tauluista, tässä vertailua tämän ja edellis- kesien välillä:

	kesä 2001	kesä 2002	kesä 2003
1/1A	8	7	7
2	5	4	4
3B	9	7	8
3T	9	7	8
4	11	11	11
6	6	6	6
7A	4	5	5
7B	4	5	5
8	6	6	6
10	9	11	9
yhteensä	71	69	69

Säästöä ei ole vuoron vuoroa ainakaan numeroita lukiessa. Viime kesä kului poikkeuksineen ja seiskat olivat poikkeusreitillä jo pari vuotta sitten joten toissa kesään nähden säästöä kyllä on (jos ei kyllä seiskoilla). Päiväkohtaisesti linjoja liikennöidään seuraavasti:

Linjat 1 ja 1A

Ykkösille jäi poikkeusliikenne päälle. Aikataulut ovat samat kuin viime kesänä, jolloin yksi vuoro vähennettiin sen varjolla, että reittiosuus Eirasta/Kauppatorilta Kallioon oli päällekkäinen kolmosten kanssa – tietenkään huomioimatta Käpylän tarjontaa! Käpylään pääsee siis päiväsaikaan noin 11,5 minuutin välein, kun kierros kestää 57 minuuttia, mutta ruuhka-ajoiksi vuorovälit hiukkasen tihenevät, noin 10,7 minuuttiin, kun liikenteeseen tulee pari ruuhkavuoroa ja 1A:n kierros aika on 75. Muilla linjoilla, kun käytössä on sekä päivällä että ruuhkassa samat vuorot, vuorovälit hiukan karsivat ruuhka-ajojen koittaessa. Tosin ykköseltäkin löytyy kello 15 aikaan edelleen yksi 15-minuuttinen väli: kun viimeinen 1 lähtee Kauppatorilta kello 14.50 niin ensimmäinen Eirasta lähtevä 1A (klo 14.56) ehtii KT:lle vasta 15.05. Pitempää linjaa paikkaamaan saapuvat kaksi ruuhkavuoroa ajavat yleensä linjojen eteläpäähän, mutta näissä kesätauluissa sinne ajaa vain vuoro 104 (KT:lle 14.50) ja saa peräänsä vuoron 105 vasta Käpylään ehtiessään (siis ST:lla 15.18.)

Huomioitavaa kesätauluissa on se, että 1A:n iltaruuhka jatkuu kesän tullen taas tunnin pitempään. Eli talvella kun viimeinen 1A lähti Käpylästä 16.30 ja Eirasta 17.04, niin kesäaikaan viimeiset ovat 17.34 ja 18.07.

Jotain viilausta vuoden takaiseen on mikä tässä nyt tarkoittaa vähäisiä lähtöaika-muutoksia: 1A:n muutama aamun ensimmäinen lähtö on aikaistunut mutta muualla päivän mittaan, kuten lauantaina, ei muutoksia lie. Lauantainahan on liikenteessä viisi vuo-

	ma-pe päivä	la päivä	su päivä	ilta	yö
1/1A	7	5	5		
2	4	4			
3B	8	8	6	5	3/4
3T	8	8	6	5	3/4
4	11	11	7	6	4
6	6	6	6	4	
7A	5	5	5	3	
7B	5	5	5	3	
8	6	6	6	3	
10	9	9	6	4	
yht.	69	67	63	47	33 10/12

roa 55 minuutin kierroksella ja loppu-iltapäivällä klo 17 saakka kuten arki-iltoina kello 18–21 vuorot vähenevät neljään ja vuorovälit harvenevat noin 13:een.

Linjat 2, 3B ja 3T

Kuten monesti ennenkin, linjojen 2, 3B ja 3T aikataulut eivät kesäksi muutu. Eipä tosiaan: kakkosta ajetaan kuluneen talven tapaan neljällä vuorolla koko liikennöintiajan eli arkisin n. 6.30–18.30. Kierros aika kun on 48 minuuttia niin vuoroväliksi tulee viidennestunti. Iltaruuhkan aikaan kierrokseen tulee nytkin 49:s minuutti, joten vuorovälihaarukasta löytyy 12:n joukosta yksi 13-minuuttinen. Tarkkaan ottaen aikatauluista löytyy talveen nähden yksi minuuttimuutos: linjan toinen lähtö terminaalista on aikaistunut minuutin (6.56 -> 6.55), muut lähdöt on kopioitu 14.10.2002 päivätyistä. Jos talven aikatauluista siis kirjoitin tarkemmin viimeksi, niin lukekaa sieltä, kun vielä voitte: seuraavalla kerralla ei kakkosesta välttämättä ole juttua tämänkään vertaa.

Edelliskesään vertaaminen ei onnistu kolmosilla, niin erilainen on reitti profiilitaan kuin poikkeusaikana. Sen sijaan niille pätee sama toteamus kuin kakkoseen, eli talviaikataulut jäivät voimaan. Arkisin ja lauantaisin vuoroja on 8, sunnuntaisin 6. Vastaavasti vaunuja kulkee 7-8 minuutin, sunnuntaisin 9–10 minuutin välein.

Linja 4

Ruuhkavuorojen poistuttua liikenteestä nelosta ajetaan aamusta iltaan 11 vuorolla. Iltaruuhkassa 66 minuutin kierroksella vuorovälit harvenevat 6 minuuttiin kun ne päivällä ovat hiukan alle, kierros on 64. Samoin on lauantaisin kierros 64 minuuttia ja vuoroja 11. Sunnuntaisin taas on liikenteessä seitsemän vuoroa, ja välit ovat tasaiset 9 minuuttia, iltaa kohden aavistuksen verran tihentyen.

Viime kesänä Krunikan lenkki hidasti linjaa kolmisen minuuttia suuntaansa ja nyt, kun, Aleksin johdosta suuremmalla, reitillä kulkee kunakin ajanjaksona saman verran vaunuja, on vuorovälitkin hitusen tiheämmät. Vuosi sitten, enimmillään 72 minuutin kierroksella, vuorovälit olivat 6 ja puolen minuutin luokkaa mutta nyt siis keskimäärin 6, kun kierros on 66.

Ruuhkavuorojen poistuttua kesän ajaksi liikenteestä muutoksia talviaikatauluhiin nähden on aamuruuhkan aikaan sekä puolesta päivästä noin iltaseitsemään. Muina ajanjaksoina on nelosenkin aikataulut talveen nähden samannäköiset. Iltaliikenne harvenee huomattavasti kello 19 alkaen – jos nyt vajaan kymmenen minuutin välejä voi harvoiksi sanoa.

Yöliikenteeseen ”lisätty” yövaunu kulkee edelleen joka yö; muutaman vuoden ajanhan arjen vastaisina öinä linjalla oli vain kolme vaunua ja vain viikonlopun aikana neljäs vaunu kulki. Nyt joka yönä on siis neljä vaunua ja vuorovälit ovat 14 minuuttia, kierros on 56. (Viime kesänä 15 ja 60.)

Viikonloput – ei pelkästään nelosella vaan kaikilla linjoilla – sujuvat ympäri vuoden samoin lähtöajoin. Lauantai liikennehän alkaa kuuden aikoihin noin 14 minuutin väleillä ja tihenee 8 jälkeen siten, että puoli kymmenen aikaan on ulkona nuo 11 vuoroa. Iltaa kohden liikenne harvenee, ensin kello 16 aikaan ajaa kaksi vuoroa halliin ja kello 18 aikaan toiset kaksi. Linjalle jää siis kiertämään seitsemän vuoroa. Arki-iltoihin nähden vuoroja on kello 21 jälkeen saman verran, mutta lähtöajat samoin kuin kierrosten pituudet hieman vaihtelevat. Yöliikenne kuitenkin hoituu kello 23 jälkeen kuten arkena.

Sunnuntain varhaisaamuun palasi jokin aika sitten neljäs vuoro, muutaman vuoden ajan tuolloinkin ajettiin vain kolmella vuorolla. Viidellä vuorolla taas ajetaan kello 10–11 ja loput kaksi vuoroa tulevat lin-

jalle jo ennen puoltapäivää. Sitten onkin ne mainitut yhdeksän minuutin välit.

Linja 6

Totesin vasta äskettäin, että löytyyhän ratikkaliikenteestä toinenkin "ei-yölinjan yövaunu" kuin linjalta 8. (Yövaunu tässä tarkoittaa jälkeen puolen yön halliin ajavaa vuoroa.) Se ilmestyi vaivihkaa viime syksynä ja on nimenomaan se vuoro, joka lauantaitsin ja sunnuntaitsin ajaa kierroksen pitempään. Lähtöaika Hietalahdesta on 23.36 ja Koskelan sisäänajo on siten 0.03. Arki-iltoihin nähden aikataulut ovat samanlaiset kello 20 jälkeen mutta tuolla kyseisellä vuorolla on viikonloppuisin "ylimääräinen kierros." Arkisin siis viimeinen Hietsun vuoro lähtee 23.23 mutta viikonloppuisin vasta 23.36.

Kutosen aikataulut muuttuivat täydellisesti viime kesään nähden. Vuoroja on liikenteessä saman verran kuin ennen, iltaliikenteessä (21–23) jopa yksi enemmän, mutta lähtöajat muuttuivat sisältäen niin ensimmäiset kuin viimeiset lähdöt. Kutosen aikataulut ovat kopioita viime talvesta mutta tietenkään linjan kolme ruuhkavuoroa eivät liikkene.

Olenkin sitä mieltä, että jos kerran vähennyksiä tai lisäyksiä liikenteessä ole, miksi turhaan muuttamaan aikatauluja muiltakaan osin. Toisinaan muutokset ovat tietenkin pakollisia, muiden muassa työvuorojen laadinnan edistystä aikatauluihin saattaa tulla muutostarpeita.

Kutosen arki-aamut alkavat hiukan kuuden jälkeen, puolikkailla sivuilla Paavalin kirkolta Hietalahteen jo 5.43. Ensimmäisellä vuorolla ja sitten seitsemältä kaikki kuusi vuoroa ovat ulkona. Aamuruuhkan 61 minuutin kierrosaika pitenee puoleen päivään mennessä 62:een, jolloin voitaneen vielä puhua 10 minuutin väleistä. Iltaruuhkassa näyttää olevan, kuten siis talvella, peräti 65 minuutin kierros, mikä lienee ymmärrettävää koska kutosella on oman kokemuksen mukaan matkustajamäärät lisääntyneet (tilastoja en ole tutkinut.) Iltaruuhkan vuoroväli on keskimäärin miltei 11, käytännössä vuorovälihaarukka on 12-10-10-12-11. Iltaa

kohden kierros putoaa hiukan alle tuntiin, jonka kustannuksella yksi vuoro voidaan ajattaa halliin ennen iltakahdeksaa vuorovälien juuri kärsimättä. Toinenkin vuoro ajaa Koskelaan vielä puoli kymmenen aikaan ja Hietalahden 23.23-lähtöön saakka vuorovälit vaihtelevat 13 ja 14 minuutin välillä 55 minuutin kierroksella.

Kutosen lauantailiikenne alkaa kuten viime kesänä muttei kestä samoilla raiteilla tuntiakaan. Viime syksynä voimaan astuneiden aikataulujen mukaisesti kaikki lauantiaamun linjalle ajavat vuorot lähtevät Paavalilta, ennenhän puolet vuoroista käväisi linjalle tullessaan Vallilassa kääntymässä kohti ensimmäistä lähtöä Arabiasta. Samaa on vuoden takaiseen vain se, että ensimmäinen kierros kello 8-9 ajetaan kolmella vuorolla, jotenkin 19 minuutin ja sen jälkeen loputkin vuorot mukaan lukien tasan tunnin kierroksella 10 minuutin väleillä. 10 minuutin välejä ja tunnin kierrosta riittää nyt pitempään kuin viime kesänä, silloinhan kierroksesta hävisi minuutti – pari noin kello 13 aikaan ja vuorovälitkin olivat sitten 9–10. Nyt tunnin kierrosta riittää melkein kello 19 saakka, jonka jälkeen aikataulut muuttuvat arki-iltojen vastaaviksi. Ainoa ero kello 19.30 jälkeen onkin se "yövaunu."

Sunnuntaiaikataulut ovat puolittain lauantain kopioita: nimittäin Arabian lähdöt (ottamatta huomioon muutamaa poikkeusta) ovat samat puolenpäivän jälkeen kuin lauantaitsin mutta Hietalahdesta lähdetään illan mittaan minuuttia aiemmin (vielä iltapäivällä Hietsunkin lähdöt ovat samoja.) Päätelles-

sämme tuosta, että kierrokseen kuluisi sunnuntain alkuillasta vähemmän aikaa, olemme väärässä sillä Vallilaan ehtiessään ovat sunnuntai vuorot kuluttaneet tuon lisäminuutin. Käytännössä siis aikataulut ovat yhtenevät.

Puoltapäivää ennen, kello 9 alkaen liikennöidään neljällä vuorolla 13-14 minuutin välein kierroksella 54 minuuttia. Kello 11.25 ja 11.55 linjalle saapuu loput kaksi vuoroa ja sitten siis melkein lauantain malliin.

Linjat 7A ja 7B

Vieläpä seiskoillakin on tänä kesänä hankalahkoa tehdä vertailuja, koska Aleksin valmistuttua reitti pitenee entiseen mittaansa. Vuoroja on liikenteessä saman verran, kierros vain kestää pari-kolme minuuttia pitempään, joten onpa vuorovälitkin sitten hiukan harvemmat.

Viime kesään suurimpana erona lienee kuitenkin se, että linjoja operoidaan taas omasta hallistaan, Koskelasta, kun ne viime vuonna olivat lainassa Töölössä.

Seisokien kesässä pari ruuhkavuoroa on molemmilta puolilta poissa eli viisi vakiota kiertävät aamuseitsemästä iltaseitsemään vaihtelevasti 43–47 minuutin kierroksella.

A-puolella kierros on 45 minuuttia, iltaruuhkassa 46. B-puolella päästään ensin parempaan tulokseen 43 minuutilla mutta iltaruuhkassa kierros kohoaaakin peräti 47:ään minuuttiin. Vuorovälejä siis löytyy niin kahdeksaa ja yhdeksää kuin kymmenentäkin. Iltaruuhka loppuu 7A:lla jo kello 18 kun yksi



Raitiolinja 4 on kesäisin vuoromäärältään ratikkalinjojen "kunkku" 11 arkivuorollaan. Talvella vaunuja on iltapäivällä peräti 16 liikenteessä. Kuvassa kohtalaisen vähän aikaa sitten modernisoitu Nri HKL 36. Edessä ei enää ole tariffikilpeä. Ilmeisesti ratikoita ei jatkossakaan aiota sijoittaa seutulinoille. Kuva Juhana Nordlund 25.3.2003, Helsinki

sen vuoroista ajaa halliin; vuorovälitkin tip-puvat samalla 11:een. 7B:llä puolestaan ajetaan viidellä vuorolla peräti 20:een asti. Itse iltaliikenne alkaakin siitä ja molemmilla puo-lilla on liikenteessä loppuun saakka kolme vuoroa.

7A:lla liikenne hoituu hiukan epäselvästi joka iltä eri aikataulun mukaan. Kierros kes-tää 41 minuuttia, sunnuntaisin vain 40. Il-lan viimeinen kierros alkaa Pasilasta arkisin kello 23.07, lauantaisin 23.03 ja sunnuntai-sin 22.54 ja halliin lähdetään samoilta sijoilta vielä 23.46/23.42/23.32. Liekö tuo arki-il-lan halliinlähtö sitten sellainen yövaunu; tus-kin, sillä se ajaa Koskelaan sisään ”jo” kel-lo 0.00 eli ei suinkaan jälkeen puolenyön.

7B:llä halliinlähtöjä, jotka kaikki ajetaan Senaatintorilta Sörnäisiin ja sieltä Koske-laan, ei nyt olekaan missään yleisöai-ka-tilaissa ilmaistu. Ehkä hyvä, ainakin illan viimeisten halliinlähtöjen osalta, matka kun katkeaa jo reitin puolivälissä, eikä se aina ole matkustajia miellyttänyt. Nuo lähdöt kuitenkin ajetaan: viimeinen koko sivun läh-tö Senaatintorilta on kello 22.52 mutta sin-ne Sörkkaan tai vaikka Kustaa Vaasan tielle pääsee vielä, samalla vuorolla tietenkin, kel-lo 23.34. Lauantaisin ja sunnuntaisin 7B:llä on keskenään sama mutta arki-illoista eriävä aikataulu, illan viimeiset ovat kymmenkun-ta minuuttia – eli melkein vuorovälin ver-ran – arki-iltoja aikaisemmat. Iltakierrokset kestävät viikonloppuina (42 min) vähemmän kuin arkena (43–44 min.)

Viime kesänä viikonloppuliikenteessä oli myös viisi vuoroa, ja kierroksella 40 tuli vuoroväliksi peräti kahdeksan minuuttia. Nyt Senaatintorin lenkki lisäsi kierrokseen kol-me-neljä minuuttia joten vuorovälikin on lähempänä yhdeksää. Vaikka onhan se edel-leen tihein sunnuntailiikenteen vuoroväli, nelosellakin välit ovat ”vain” yhdeksän mi-nuuttia.

Karkeasti ottaen seiskoilta löytyy kesä-aikatauluissa kolmenlaista erityyppistä vai-hetta: kolmella vuorolla, noin 40 minuutin kierroksella ja siten 13–14 minuutin väleillä ajetaan illalla sekä varhaisaamuisin; viidel-lä vuorolla, kolmen vartin (+/-) kierroksella ja noin 9 minuutin väleillä päivisin. Noiden välimaastosta löytyy toisinaan (alkuilloista kello 18–20) 41–45 minuutin kierroksilla ja neljällä vuorolla ajettavia ”osuuksia” jolloin vuorovälit ovat 10–11 minuuttia.

Linja 8

Kasilla ei talvi- ja kesäaikataulut ole lain-kaan suunniteltu saman kaavan mukaan (paitsi tietysti viikonloput) kuten Hakanie-

men linjoilla pitkälti oli laita. Jo aamun en-simmäisellä lähdöllä Vallilasta 5.30z kestää Salmisaaren minuutin pitempään (tai siis taukoa lienee minuutti enemmän.) Ensimmäinen lähtö Salmisaaresta on 6.00, sittem-min ajetaan noin 13 minuutin välein, seitsemän jälkeen kaikilla kuudella vuorolla 9–10 minuutin välein kun kierrokseen kuluu 57–59 minuuttia. Talveen nähden eroavai-suuksia syntyy juuri siitä, että kierros kesäl-lä kestääkin minuutin pari vähempään. Kes-än iltaruuhkassa kierros on 59 minuuttia (talvella 60–61) joten alle 10 minuutin keskimääräisessä vuorovälissä pysytään!

Italiikenteen myötä liikenteestä poistuu vuoroja kello 19 (1 kpl) sekä 21–22 (2 kpl,) jonka jälkeen vuorovälit ovat 16 minuuttia, kierros 48 ja vuoroja tietenkin 3.

Muuta jutun juurta on kasista tälläkin kertaa vaikea keksiä: viime kesän aikataulut taidettiin kopioida sellaisenaan. Talviaika-tauluihin nähden suurin muutos, jota jaksan alati toittotaa, on tietenkin se, että myös arki-iltaisina ajaa jälleen tuo ”yövaunu,” Salmi-saaresta pääsee Vallilaan vielä 23.42 ja siitä vielä Koskelaankin.

Linja 10

Viime kesään nähden kymppin arkiliiken-teessä on vähennystä pari vuoroa. Nyt on koko päivän liikenteessä vain 9 vuoroa, kun viime kesänä niitä oli 11 ihailtavine viiden minuutin väliaikoinen. Nyt 9:llä vuorolla toteutuu vain reilun 6 minuutin välit, kesä-liikenteen huomioon ottaen varsin riittävä sekin. Kierros aika on jälleen kohonnut 57:ään minuuttiin, eli pari minuuttia on tal-ven tapaan linjalle kertynyt.

Kympillä niin ikään on suunniteltu ruuh-ka-ajan ulkopuoliset ”perusaikataulut.” Kel-lo 19 jälkeen liikenteessä on enää viisi vuo-roa ja 55 minuutin kierroksella vuorovälit ovat 11 minuuttia. Talviaikatauluissa hiukan tiheämpi liikenne kylläkin jatkui tuntia pi-tempään, eli ajanjakso 19–20 ajettiin 6–7 ja vasta sen jälkeen 11 minuutin välein. Heti-kohta kello 21 jälkeen, vielä yhden vuoron halliin ajaessa ja kierroksen 52–53:een mi-nuuttiin kiristytessä, ajetaan loppuilta 13–14 minuutin välein.

Lauantaisin liikenne alkaa kahdeksan aikoihin, noin 13 minuutin välein neljällä vuorolla. Kun seuraavan tunnin aikana joka vuoron väliin ajaa uusi vuoro, niin vuoro-välitkin puolittuvat. Totuttua myöhemmin, vasta kello 10.29, aloittaa Korppaanmäestä linjan yhdeksäs vuoro, ja kello 15 jälkeen, kierros kierrokselta häviää yksi vuoro liiken-teestä. Kello 18 jälkeen vuoroja onkin enää

nuo arki-illan tapaiset viisi, joskin kierros-aika on minuutin-pari kireämpi ja vuoro seu-raa toistaan välillä myös kymmenen minuu-tin päästä. Kello 21 jälkeen aikatauluja tu-lee katsoman arki-illoista.

Sunnuntailiikenteessä on, kello 9 alka-en, kolme vuoroa ja noin 50 minuutin kier-roksella välit ovat noin 17. Kirkonmenojen aikaan linjalle tulee loput vaunut ja viimei-nen eli kuudes starttaa Pikku Huopalahdesta kello 11.33. Kello 18 saakka ajetaan yhdek-sän minuutin välein 55 minuutin kierroksella eli löytyyhän haarukasta kymmenminuutti-nenkin. Ilta sujuu kuten lauantaisin mutta vähemmällä juhlijoilla.

Syys-talven tuulet

Onnistuinpa seuraamaan aikaani ja kirjoit-tamaan jo etukäteen (voimassaollessa) syys-aikatauluista. Mutta voi sentään: ei niistä löydy muutoksia himpun vertaa, ne kun ovat samat kuin kevään päätteeksi hyllytetyt.

Syysaikaan palattiin jo perinteiseksi muodostuneeseen tapaan kahdessa erässä, tällä kertaa Töölössä sunnuntaina 17.8. ja Koskelan suunnalla 31.8. Aikataulut ovat to-siaankin tismalleen viime talven näköiset, ainuttakaan minuuttimuutosta ei harva seu-lani läpäissyt.

Jos jotakuta vuoromäärät vielä kiinnos-tavat niin aikavälillä 17.8.–30.8. on enim-millään liikenteessä 78 vaunua ja sitten 31.8. (oik. 1.9.) kaksitoista ruuhkakuskia hakevat vaununsu Koskelasta, jolloin vuoroja on toi-vottavasti ainakin vuoden loppuun 90. Näis-tä nelosen ja kymppin eli Töölön osuus on molemmissa tapauksissa 29.

Syysaikatauluista siis ei enempää – vuo-denvaihteen lähestyessä tulee kuitenkin tekstiä enemmän. Jos aivan uusimmat suun-nitelmat paikkansa tulevat pitämään, niin ykkösen lauantailiikenne loppuu kokonaan kuten arkiliikennekin luultavasti 18:n jäl-keen. Ruuhka-aikain välillä loppuu kaiketi kahdelta vuorolta ajelut, ei onneksi koko-naan kuten alun alkaen taisi olla tarkoitus. Sen sijaan kakkosen osalta tilanne saattaa pudota nollaan, joskin uusimman suunnitel-man mukaan sitä ajettaisiin Nokan ja kes-kustan väliä; mitä suunnitelman termi ”kes-kusta” tarkoittaa, en tiedä. Ja miksi sitten Nokalle, kun sinne menee jo nelonenkin, eikä Linjoille, jonka kadut hiljennevät tyys-tin? Ainakin parin–kolmen vuoron häviämi-nen lienee kuitenkin kohta totta mutta niistä sitten, varsinkin oman kaupunginosani (Kä-pylä) kohdalta, myöhemmin.

Kimmo Nylander

HAVAINTOJA BARCELONASTA

Katalonian alueen keskus Barcelona on Espanjan toiseksi suurin kaupunki - asukkaita on suuralueella 3,5 miljoonaa. Se sijaitsee Koillis-Espanjassa Välimeren rannalla. Barcelonan kävijä voi matkustaa metrolla, bussilla, lähijunalla, kapearaidejunalla, museoraitiovaunulla sekä vielä kolmella vinoradalla eli funikulaarilla ja kahdella köysiradalla.

Barcelonaa reunustaa kaakon puolella Väli-meri, muilla suunnilla parhaimmillaan yli 500 metrin korkeuteen yltävät rinteet. Tämä merkitsee ydinkeskustan ulkopuolella jyrkkiä mäkiä ja katuja, jotka kiemurtelevat vuoristoteiden lailla. Museoraitiovaunusta ja useilta bussilinjoiltakin avautuu upea maisema alas keskustaan – köysiratojen huikeista näkymistä puhumattakaan. Katuelämä on eteläeurooppalaiseen tyyliin erittäin vilkasta, kuin suuressa muurahaispesässä.

Barcelona on kaksikielinen kaupunki. Pääkieli on katalonia ja toisena kielenä espanja. Lähes kaikki opastekilvet ovat kahdella kielellä, joukkoliikenteen informaatio yleensä vielä lisäksi englanniksi. Kaupunginosilla ja kaduilla on kuitenkin vain kataloniakielinen nimi. Katalonia ja espanja ovat kielinä hyvin lähellä toisiaan ja kaikki barcelonalaiset ymmärtävät myös espanjaa - jos vain haluavat.

Joukkoliikenteen keskuspaikka on Katalonian aukio – Placa de Catalunya. Se on useiden bussilinjojen läpikulku- tai lähtöpaikka (mm. lentokenttälinja A1) ja myös lähes kaikki metrolinjat kulkevat Pl. Catalunya -aseman kautta. Toinen suuri keskuspaikka on Sants-asema, joka on erityisesti lähi- ja kaukojunaliikenteen lähtöpaikka. Kapearaidejuna puolestaan lähtee Espanya-asemalta. Juna on nimeltään Metro del Baix Llobregat. Se liikennöi Barcelonan länsipuolelle.

Liikennöitsijät

Pääliikennöitsijä on liikennelaitos TMB (Transports Metropolitans de Barcelona). Se hoitaa suurimman osan metro- ja bussiliikenteestä, köysiradat sekä yhden vinoradasta. Muita liikennöitsijöitä ovat mm. Espanjan rautatiet (Renfe), Katalonian rautatiet (Ferrocarrils de la Generalitat de

Catalunya – FGC) sekä muutamat yksityiset bussiyhtiöt.

FGC liikennöi metrolinjoilla U6 ja U7 sekä mm. lähijunia. Espanjan rautatiet hoitaa Renfe / Rodalies -lähijunaliikennettä lähikuntiin ja kauemmaksiin.

Metro

Barcelonan metroverkosto kuuluu suuruudeltaan Euroopan top-10-listalle. Pituutta on n. 90 kilometriä ja asemia 125. Noissa lukemissa ovat kuitenkin vain TMB:n linjat L1–L5 sekä FGC:n U6/U7. Näiden lisäksi koko lähi- ja kaukojunaliikenne kulkee keskustassa lähes kokonaan maan alla.

TMB:n metrojunat edustavat eri-ikäisiä sukupolvia 1960-luvulta 2000-luvulle. Junat ovat ulkoa valkoisia, uusimpien sisustus on musta-valkoinen. Mustat muovipenkit ovat 2&2 -muodossa. Vanhempien metrojunien sisustus on lämminhenkisempi ja niissä on poikittaispenkit vaunun reunoilla. Jotkut uudet junat ovat ”läpikuljettavia” nivelmalleja. Lähes kaikki ovat ilmastoituja. L1-linjalla raideleveys on poikkeuksellinen 1672 mm ja vaunutkin ovat 3,1 m leveitä.

Joillakin linjoilla asemat kuulutetaan, tosin hädin tuskin kuuluvasti. Hyvin kätevä sen sijaan on ovien yläpuolella oleva linjakaavio, jossa jo ohitettujen asemien kohdalla palaa valo ja tulossa olevan seuraavan aseman kohdalla valo vilkkuu. Ovet avataan kahvasta ja nuolet osoittavat kummalla puolella laiturilla kulloinkin on. FGC:n metrojunat ovat lähiliikenne-tyyppisiä. Niissä on mm. korkeaselkänojaiset istuimet, matkavarahyllyt sekä tietenkin ilmastointi.

Jokaisella metrolinjalla on oma tunnusvärinsä ja oikea suunta löytyy pääteaseman mukaan. Verkostoa on tosin viime vuosina laajennettu sellaista tahtia, että vähänkään vanhemman metrokartan kanssa liikkuva huomaa pian, että linjaa on jatkettu, eikä pääteaseman nimi täsmääkään. Opasteet ovat selkeitä ja tutunoloisia (linia 1, linia 2...). Asemalaiturin opasteesta näkyy sekunnin tarkkuudella aika seuraavan junan tuloon.

Silloin ennen. Raitiovaunulla Barcelonassa. Vaunu on vuodelta 1947, kuva toukokuulta 1964. Postikortti



Museoraitiotien kalustoa varikolla. Vaunujen mallit ovat vuosilta 1901-1906, rekonstruoitu 1980-luvulla. Postikortti

Vaikka metrojunat ovatkin ilmastoituja, niin asemalaiturit ja käyttävät eivät ole. Ainakin kesällä junaa odotetaan läkähdyttävän kuumilla asemilla ja laiturille päästäkseen kävellään monesti useita satoja metrejä kapeissa käytävissä uuvuttavassa kuumuudessa. Metro liikennöi maanantaista torstaihin sekä pyhinä kello 5–24, perjantaisin ja lauantaisin klo 5–02.

Bussit

Linja-autot ovat Barcelonan toinen merkittävä joukkoliikennemuoto. Pääliikennöitsijä on liikennelaitos TMB. Sen bussit ovat puna-valko-mustia. Yksityisillä yhtiöillä on omat värinsä. TMB:n bussit ovat nivelautoja tai sitten tavallisia kaksiakselisia. Kaksikerrosbusseja käytetään kiertoajeluissa. Kaikki kaupunkibussit ovat ilmastoituja. Yleisimmät mallit ovat Mercedes-Benz O405(G)N, MB O530(G) Citaro, MAN NL 202, MAN NG 313 ja Iveco Cityclass. Lähes kaikki Barcelonan kaupunkibussit Citaroa lukuun ottamatta on varustettu kotimaisella korilla. Yleisin merkki on Castrosua – muita merkittäviä ovat mm. Salvador Caetano, Unicar, Hispano ja Noge. Autoja ei ensisilmäyksellä helposti erota yhtenäisrakenteisista serkuistaan, sillä keularakenne on usein peräisin alustanvalmistajalta ja kyljetkin ikkunalinjoinen ovat samannäköiset kuin vaikkapa originaali-Mersussa. Perä sen sijaan on täysin erinäköinen ja myös sisustus on espanjalainen. TMB:n busseissa istuinverhoilu on punaista kangasta, muuten matkustamon ilme on harmaasävyinen.

Ovijärjestys on 2-2-2, nivelissä 2-2-2-0. Linjainformaatio hoituu matriisikilvillä – aivan uusimmissa autoissa kokeillaan elektronista led-valonäyttöä. Nauhakilpiä ei ole. Linjakilven teksti on suomalaisittain tutun olinen, mutta eurooppalaisittain hyvin harvinainen. Barcelonan busseissa nimittäin linjan molemmat päätepaikat ovat yhtä aikaa näkyvissä. Yleensä kilpitemsti kertoo määränpään ja tämä vaihdetaan suunnan mukaan. Lähes kaikki bussit ovat matalalattiaisia ja niissä on koneellinen invaramppi. Joskus voi kohdalle kuitenkin osua vielä korkealattiaisen Mersu O405 ja muutama 1980-luvun lopun Pegaso oli myös vielä liikkeellä kesällä 2003.

Informaatio bussin sisällä kuin myös pysäkkikatoksessa on kolmella kielellä, ka-



taloniaksi, espanjaksi ja englanniksi. ”Pysähty”-valon teksti on paikallisella kielellä ”parada sol-licitada”. Uusimmissa busseissa tämäkin teksti on myös englanniksi muodossa ”stop requested”. Busseihin nousesta etuovesta ja poistutaan takaa. Poistumispysäkin löytäminen vieraalla seudulla on yhtä vaikeaa kuin Helsingissä – mitään pysäkkikyltistä tai seuraavan pysäkin näyttöä ei ole. Tässä ollaan selvästi jäljessä vaikkapa Saksan tai Itävallan kaupunkien järjestelmistä.

Informaatio bussipysäkillä

Katoksellinen pysäkki näyttää äkkiä katsoen köyhältä. Pysäkkimerkissä on vain linjojen numerot, ei reittien määränpäättä eikä edes pysäkin nimeä. Tilanne paranee kuitenkin hetkessä astuttaessa katoksen alle. Siellä on suuri opastaulu, jonka yläreunassa on pysäkin nimi. Nimi muodostuu kahden risteävän kadun nimestä (kuten mm. Pariisissa). Pysäkkikohtaisia linjojen aikatauluja ei ole – kerrotaan vain liikennöintiäika ja vuoroväli. Sen sijaan jokaisesta reitistä on erillinen yksityiskohtainen kartta pysäkkeineen. Katalonian aukion pysäkeillä on lisäksi reaaliaikänäyttö, joka kertoo seuraavan bussin tulon.

Matkaliput

Barcelonan seudulla on käytössä useita vyöhykkeitä, mutta perusturistin ei kuitenkaan tarvitse maksualueita miettiä, sillä ykkösvyöhyke ylittää hyvin kauas keskustasta. Kertalippu maksoi kesällä 2003 1,05 euroa (ei vaihto-oikeutta). Hyvin kätevä on kymmenen matkan lippu tunnin ja 15 minuutin vaihtojalla (5,80). Se kelpaa 1-vyöhykkeellä kaikissa liikennevälineissä. Päivälippu

tarjoaa 4,40 eurolla rajoittamattoman matkustusoikeuden kaikissa välineissä. Lisäksi on vielä tarjolla 2/3/4/5-päivän turistilippu. Hintahaarukka on 8–17,30 euroa. Nämäkin liput kelpaavat FCG:n kaupunkijuniin, vaikka eräillä nettisivuilla toisin väitetäänkin. Sen sijaan joillakin yksityisten liikennöimillä bussilinjoilla (mm. 87) saattaa turistilipun kanssa tulla vaikeuksia. Kertalippua lukuun ottamatta kaikki edellä esitetyt liput ovat periaatteessa samannäköisiä kortteja, jotka ”leimataan” joka kerta liikennevälineeseen mennessä – myös useamman päivän liput.

Metroon mennään porttien kautta. Ennen portteja on asemalla lippuautomaatteja sekä yleensä myös miehitetty lippuluukku. Portit ovat samantyyliisiä kuin esimerkiksi Pariisissa. Lippu syötetään kulkuaukon vasemmalla puolella olevasta aukosta sisään. Hetken päästä lippu putkahtaa ulos metrin päässä olevasta toisesta aukosta ja portti aukeaa. Jotta kaikki ei kuitenkaan olisi liian yksinkertaista, niin ainakin FGC:n asemilla portit ovatkin ”oikeakätisiä”. Juuri metroportista selviytymään oppinut tyhmä turisti huomaa, että hänen lippunsa avaakin vie-reisen kulkuaukon portin.

Busseissa on kaksi leimauslaitetta kummankin etupyöräkotelon kohdalla. Lippu työnnetään koneeseen, joka imaisee sen sisäänsä ja palauttaa hetken kuluttua. Laite kilahtaa iloisesti, mutta jos lippu ei jostain syystä kelpaa, äänimerkki onkin räikeämpi. Tässä tilanteessa kuljettajakin havahtuu, ettei kaikki ole kunnossa.

Museoraitiovaunu

Barcelona oli raitiovaunukaupunki vielä 1960-luvulla. Liikennöinti kuitenkin lopetettiin ja nyt on jäljellä vain yksi linja,



Punaväristään huolimatta Tramvia Blau kalustoa. Vuonna 1986 rekonstruoitu vuoden 1906-mallinen vaunu 129 reitin yläpääasemalla. Kuva: Kimmo Nylander 17.7.2003

mivat keskustan länsipuolella olevalla Montjuic-vuorella. Liikennöitsijästä huolimatta tännekin on erillismaksu – turistiliput eivät käy.

Toinen köysiradoista (Teleferic) kulkee puistoalueella Montjuicilla ja toinen (Transbordador Aeri) Montjuicilta veden yli satama-alueelle. Ensimmäisellä radalla mennään avonaisessa neljänistuttavassa korissa ja maisemat ovat upeat – ollaanhan yli 150 metrin korkeudella merenpinnasta. Satama-alueelle kulkevalla radalla sen sijaan seistään ahtaassa umpinaisessa vaunussa, josta valokuvauskaan ei ole kovin helppoa. Maisemat sinänsä ovat kyllä hienoja sieltäkin.

Tramvia Blau. Sitä liikennöidään 1900-luvun alun mallisilla pienillä vaunuilla jyrkkää ja kiemuraista mäkeä pitkin John F. Kennedy -aukiolta Tibidabon vinoradan lähtöasemalle. Raitiovaunun pääteasemalta on upea näköala yli kaupungin. Tramvia Blaulla on omat lippunsa – TMB:n turistiliput ym. eivät kelpaa. Vaunut liikennöivät kesäkuun lopulta syyskuun puoliväliin päivittäin, muina aikoina pitää varautua vain viikonloppuliikenteeseen.

Funikulaarit eli vinoradat

Barcelonassa on ainakin kolme vinorataa – Funicular de Montjuic, Funicular de Vallvidrera sekä Funicular del Tibidabo. Näistä Montjuicin rata on ainoa, jota liiken-

nöi TMB ja jossa käyvät normaalit joukko-liikenneliput. Se on myös tylsin, sillä se kulkee suurimman osan reitistään maan alla tunnelissa. Vaunusta poistumisen jälkeen avautuvat maisemat tosin korvaavat tylsyyden moninkertaisesti. Lähtöpaikka on Paral·lel-metroasemalla. Kalusto on modernia.

Upeaa katseltavaa jo vaununikkunasta tarjoaa Tibidabon rata. Jo menomatka raitiovaunulla radan lähtöasemalle on hieno ja näkymät vain komistuvat kun lähdetään ajan patinoimalla vaunulla vinorataa ylös. Pääteasema on huipulla yli 500 metrin korkeudessa. Huikeiden maisemien lisäksi voi Tibidabolla mennä huvipuistoon ja ihastella Sagrat Cor-kirkkoa.

Köysiradat

Köysiradat eivät varsinaisesti kuulu Barcelonan joukkoliikenteeseen, mutta koska niitä kuitenkin liikennöi liikennelaitos, sallitakoon niistäkin pari sanaa. Riippuradat toi-

Loppukevennys

Joukkoliikenneaiheisia postikortteja ei yleensä ole kovin helposti näkyvillä, mutta Barcelonan keskiaikaisessa vanhassa kaupungissa on ainakin kaksi korttikauppaa, joissa aihepiiri on edustettuna. Toinen sijaitsee Placa del Pi-aukiolla ja toinen, nimeltään Llibreria Sant Jordi, on osoitteessa Carrer de Ferran 41.

Lähdetietoja:

Michael Ivory: City Pack Barcelona, WSOY
MetroPlanet-internet-sivut

Funicular de Montjuicin moderni vaunu. Kuva: Kimmo Nylander 19.7.2003

Vinoradan vaunu Tibidabon huipulla. Kuva Kimmo Nylander 17.7.2003



KUVIA PORVOOSTA

Koiviston Auto -yhtymään kuuluva Porvoon Liikenne – Borgå Trafik huolehtii kokonaan Porvoon kaupungin paikallisliikenteestä seuraavilla linjoillaan:

- 1 Porvoon sairaala – Tori – Gammelbacka – Hamari
- 2 Tolkkinen – Haikkoo – Hamari – Tori – Huhtinen

- 3 Kevätkumpu 3 – Tori – Gammelbacka

- 3A Tori – Porvoon ammattiopisto

- 5 Tori – Kerkkoo

Lisäksi palvelulinjatyyppinen linja 6 Sairaala – Jernböle – Tori – Johannesburg – Hornhattula – Haksi.

Porvoon Liikenteen kalustoon kuuluu kolme tällaista Volvo B10M / Wiima N-200 –nivellbussia, joista numerot 41 ja 42 ovat vuodelta 1980 ja 43 vuodelta 1981. Autoissa on Allison-automaattivaihteisto. Yleensä näitä autoja käytetään työmatkakuljetuksiin Kilpilahden (ruots. Sköldvik) öljyjäljestämölle Porvoosta, mutta silloin tällöin niitä käytetään myös normaaleilla kaupunkilinjoilla, kuten kuvassa auto 41, UMS-841, linjalla 2. Kuvattu kesäkuussa 2003.



Paikallisliikenteeseen voidaan käytännössä luonteensa vuoksi laskea myös Kilpilahden jalostamolle ajettavat vuorot. Kuvassa alun perin Tolkis Auton numero 7, nykyään Porvoon Liikenteen 27, UOM-772, hetku-Scania F112 / Lahti 32 juuri tulossa jalostamolta Porvooseen. Kuva kesältä 2002.



Tämä idioottivarma työkalu hetku-Scania BF111 / Lahti 31 on jalostamon vuorojen vakioauto. Porvoon Liikenne 26, URX-371, on vuodelta 1983.

Vantaan Liikenteen ja Koiviston Auton ostettua Paavo Koskisen Liikenne-konsernin loppuvuonna 1991 omistusjärjestelyiden yhteydessä Vantaan Liikenteeltä siirtyi Porvoon Liikenteelle yksi tällainen vuoden 1985 Volvo B10M / Wiima K202 –perusbussi. Kuvassa tämä auto (Porvoon Liikenne 6, UTU-148) kesällä 2003.

Viereisen sivun Allison-automaattivaihteiset Volvo B10M/Wiima M-302 –autot tammikuulta 1982 ovat Porvoon kaupunkiliikenteen perustyökaluja. Näitäkin autoja on kolme kappaletta, numerot 45, 46 ja 47. Rekisterit vastaavasti UOL-345, UOL-346 ja UOL-347. Alun perin Paikallislinjat Oy:n autoja Espoosta.





Porvoon Liikenteellä on yhteensä viisi entistä Liikenne Oy:n manuaalivaihteista Volvo B10M / Wiima K202 –peruskaupunkiautoa. Kuvan auto 10 (UVN-937) on entinen Liikenne Oy:n numero 146 vuodelta 1987. Neljä muuta samanlaista autoa eli numerot 20, 28, 32 ja 33 ovat vuodelta 1988.

Linjatunnuksella 3A ajetaan muutamia vuoroja Porvoon torilta Ammattikoululle. Näillä vuoroilla voi olla varsin maaseutu- maista kalustoakin, kuten kuvan auto UKH-639, Volvo B58 vuodelta 1978, koritettu uudestaan vuonna 1990. Kuva on otettu keväällä 2000, jonka jälkeen tämä Porvoon Liikenteen auto 12 sai kunnian siirtyä Koiviston Autolle numerolle 352. Nykyään autoa on käytetty mm. Helsinki–Lahti – välillä, onhan autossa takana rahtikoppikin!



Liikenne Oy:n lopetettua toimintansa siirrettiin kaksi tällaista hienoa Volvo B10M / Carrus City –autoa Porvooseen numeroille 3 ja 7. Autoissa on ZF-auto- maattivaihteisto ja ne hankittiin alun perin Liikenne Oy:n voittamille Hakunilan suunnan seutulijnjoille.

Taulukon on koonnut Kimmo Nylander, avustajinaan Pertti Leinomäki ja Juhana Nordlund

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 3

Raitiossa alettiin julkaista viime numerosta alkaen kalustoluettelo kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö
1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.

Tp. = alustatyyppi

N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen

Vm = alustan vuosimalli

Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi

K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti

Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (nivibusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.

1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi

taka-akselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

B = normaalia 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto

LK = Lattiakorkeus

4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
0 = täysmatala, ei askelmia

VAIHT = vaihteisto

M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,
AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.

Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.

K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoaikankohhta

Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.

Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.

HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava



HKL-Bussiliikenne 39, Scania L94UB 4x2 / Lahti
402. Kuva Juhana Nordlund 8.6.2001, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
37	AEC	Regal MkIII	B	49	Valmet	1-49	K112	B	4	P4	20	A-8117	490500	610000	>AI-117
37	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-36	650600	740000	
37	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	ZIX-190	000700		M mo S3aK-4-4
38	AEC	Regal MkIII	B	49	Valmet	1-49	K112	B	4	P4	20	A-8606	490500	610000	>AI-606
38	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-37	650600	740000	
38	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	ZIX-192	000700		M mo S3aK-4-4
39	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-745	521200	630300	
39	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-38	650600	750000	
39	Scania	L94UB	T	00	Lahti402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	ZIX-191	000700		M mo S3aK-4-4
40	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-4885	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
40	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-746	521200	630600	
40	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-39	650600	750000	
40	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	ZIX-189	000700		M mo S3aK-4-4
41	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-5947	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
41	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-735	530100	650500	>61 v.65
41	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-40	650600	750000	
41	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	XIR-446	000900		M mo S3aK-4-4
42	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-768	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
42	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-721	530100	620800	
42	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXR-41	650600	790000	>AOL v.76
42	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	XIR-505	000900		M mo S3aK-4-4
43	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-827	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
43	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-884	530100	620800	
43	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXT-33	650600	760000	
43	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	GEJ-279	001000		M mo S3aK-4-4
44	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-281	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
44	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-885	530100	620600	
44	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXT-34	650600	750000	
44	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	GEJ-278	001000		M mo S3aK-4-4



Ylhäällä HKL-Bussiliikenne 37, Scania L94UB 4x2 / Lahti 402 vuosimallia 2000 juuri valmistuneena. Kuva Juhana Nordlund 19.6.2000.

Ylhäällä oikealla HKL-Bussiliikenne 37 takaa katsottuna. Kuva Juhana Nordlund 26.6.2000.

Oikealla HKL-Bussiliikenne 38 seutulinjalla 453 Linja-autoaseman purkupysäkillä Salomonkadulla. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2000, Helsinki.



Alla HKL-Bussiliikenne 40 (Scania L94UB / Lahti 402) seutulinjalla 246. Kuva Juhana Nordlund 26.8.2000, Helsinki.

Yllä HKL-Bussiliikenne 40 seutulinjalla 453. Matalalattia-autojen ovipuoli on mahdollista laskea nk. koko sivun niauksella lähes pysäkkikorokkeen tasalle. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2000, Helsinki.

Alla Helsingin kaupungin liikennelaitos 42, Volvo B617 / Ajokki, vuodelta 1953. Kuva Bo Ahlnäs, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
45	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-2255	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
45	Volvo	B617	B	52	Ajokki	2-50	K112	B	4	M	19	BA-977	530100	620900	
45	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AXX-43	650700	760000	
45	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	GEJ-280	001009		M mo S3aK-4-4
46	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-2542	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
46	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BA-816	530100	630500	
46	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AYM-80	650800	730000	
46	Scania	L94UB	T	00	Lahti 402	K1e92	K221	B	2	AZ5	46	GEJ-300	001009		M mo S3aK-4-4
47	Büssing	LD6 TV350	B	35	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-3072	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
47	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BA-842	530100	640000	
47	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AYM-81	650700	740000	
48	Büssing	LD6 TV350	B	36	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-6737	380000	490000	<OyOmnibusAb ka41
48	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BA-978	530100	620000	
48	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AYM-82	650700	740000	
49	Büssing	LD6 TV350	B	36	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-6736	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
49	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BA-979	530100	640000	
49	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AYM-83	650700	740000	
50	Büssing	LD6 TV350	B	36	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-6761	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
50	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-42	530100	630000	
50	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-93	650700	790000	>AOL v.76
51	Büssing	LD6 TV350	B	36	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-2489	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
51	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-92	530100	620000	
51	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-94	650700	750000	
52	Büssing	LD6 TV350	B	36	Kaipio		K101	B	4	M	24	A-4108	380000	500000	<OyOmnibusAb ka41
52	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-117	530200	620000	
52	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-96	650800	790000?	>AOL v.76
53	Büssing	LD6 TV400	B	38	Autoteoll.		L101	B	4	M	28	A-8273	380600	520000	AI-273.
53	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-158	530200	640000	
53	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-95	650800	790000	>AOL v.76

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
54	Büssing	LD6 TV400	B	38	Autoteoll.		L101	B	4	M	28	A-8320	380600	520000	.AI-320
54	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-202	530200	620000	
54	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-97	650000	740000	
55	Büssing	LD6 TV400	B	38	Autoteoll.		L101	B	4	M	28	A-8341	380600	520000	.>AI-341
55	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-247?	530000	?	
55	Scania-V	B75	B	65	Helko	K4B-61	K112	B	4	M4	22	AZC-98	650800	740000	
56	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko	K1-36	K101	B	4	M	22	A-8584	380700	520000	ka42 >AI-584
56	Volvo	B617	B	53	Helko	K2-52	K112	B	4	M	19	BB-264	530200	640000	
56	Mercedes-B	LP-608	B	67	Autokori		K100	M	4	M	23	BOE-96	670900	770000	



HKL-Bussiliikenne 45, Scania L94UB 4x2 /
Lahti 402 vuosimallia 2000. Kuva Juhana
Nordlund 7.6.2001, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 54,
Volvo B617 / Helko, vuosimallia 1953.
Kuva Bo Ahlnäs, Helsinki 1962.



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 ringiin liittymisestä yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon.

Samalla suostut siihen, että sähköposti-yhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän ringiin 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 ilmoittautumi-

nen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

SYYSKOKOUS 2003

Suomen Raitiotiesseura ry:n syyskokous 2003 pidetään 30.11.2003 Helsingin kaupungin raitioliikennemuseossa alkaen klo 14.00.

Sääntömääräisien asioiden jälkeen katselemme kuvia mm. Ruhrin matkalta.

Tähän päättyi lättähatun metromatka. Metron virtakisko sekä vaunun telissä olevat iskunvaimentimet ovat törmäyskurssilla, mutta päästiinpä junalla kuitenkin varikon aitojen sisäpuolelle! Taustalla näkyy koestusraiteen tunnelinsuu. Kuva Jorma Rauhala 28.7.2003



ONNISTUNUT LÄTTÄHATTUAJELU

SRS:n lättähattuajelulla 28.7. liikuttiin harvinaiseksi käyneellä keltanokkaisella Dm7-moottorivaunulla 4211. Junien numerot olivat M 9879 Helsinki–Oulunkylä-metrovarikko ja M 9880 takaisin.

Helteisellä matkalla junamme oli viimeistä sijaa ja käytäviä myöten täynnä, mutta Oulunkylän ja metrovarikon välisellä rataosuudella tehtyjen tiheiden kuvauspysähdysten johdosta kukaan ei kuitenkaan nääntynyt. Erikoisin ajelulla ollut ratapätkä oli Viikintien katuosuus Pihlajamäentien ja Viikin-kaaren välillä. Siinä rata kulkee idästä länteen menevällä autokaistalla. Vastaantuleva katuliikenne keskeytettiin menomatalla junan kulun ajaksi.

Paluumatkalla juna siirtyikin sujuvasti liikennevirran joukkoon kuin raitiovaunu konsanaan. Oulunkylän sekä tämän katuosuuden väli on rakennettu nykyaikaiseksi urakiskoradaksi joukkoliikennekadulle. Tällä osuudella alkoi sittemmin (18.8.) liikennöidä uusi seutubussilinja 550. Miljöö on kuin sähköistämättömällä leveäraiteisella raitiotiellä. Siitä saakin jonkinlaisen käsityksen, miltä Tampereelle sekä Turkuun kaa-vaillut leveäraiteiset raitiotiet näyttäisivät katuverkostolla. Tosin toinen raidehan täältä puuttuu, mutta senhän voi kuvitella vielä viereen. Tilantarve on mahtava verrattuna metrin raideleveyteen (koska Oulunkylänradalla kulkee junamaailman ulottumanor-

mein toteutettua kalustoa; Tampereen ja Turun kaduilla taas todennäköisesti EI raitiovaunujenkaan aikana. Toim. huom.).

Viikin-kaaren jälkeen varikolle saakka ratalinja onkin vanhaa 1930-luvulla rakennettua osuutta. Tällä osuudella ajeltiin kuin museoradalla ikään. Metrovarikon porttien sisäpuolella varmistui lopullisesti se, että lättähattu ei voi ajaa metroradalla. Vaikka vaunun kori onkin metroradan tunneliprofiiliin sopivan matala, esteeksi muodostui telin iskunvaimentimet. Ne töröttivät niin paljon sivulle, että olisivat ottaneet kiinni virtakiskoon. Myös vaunun portaat ottaisivat kiinni virtakiskoon, mutta ne oli varauduttu irrottamaan.



SRS:n tilausjuna eli Dm7 nro 4211 Veräjämäen bussipysäkillä. Jokerin alkuperäissuunnitelmassa tässä kulkisi lättähatu sijasta pikaraitiotievaunut. Kuva Jorma Rauhala 28.7.2003.

SRS:n tilausjuna Koetilantien risteyksessä Viikissä. Kuva Kari Paavola 28.7.2003.

LINJAT

Raitiolinja 3X palveli torstaina 12.6. Helsinki-päivän Kaivopuiston konsertin kuljoita. 3X ajoi noin klo 16–19 Ylioppilastalolta Eiraan ratikan 3B reittiä Aleksanterinkatu–Unioninkatu–Eteläranta–Laivasillankatu–Tehtaankatu, josta se palasi Laiurinkatua, Fredrikinkatua ja Bulevardia pitkin Mannerheimintielle.

Noin klo 19.50–22.30 ratikka ajoi Eirasta Ylioppilastalolle eli samaa reittiä vastakkaiseen suuntaan. 3X kulki noin kymmenen minuutin välein. Se käytti kaikkia reitin varrella olevia kolmosen linjan pysäkkejä. 3B ja 3T ajoivat normaalisti.

Seuraavat Helsingin bussilinjat ajoivat viimeisen kerran ennen kesätaukoa torstaina 19.6. ja palasivat liikenteeseen maanantaina 4.8.:

- Linja 71V, Rautatientori – Pukinmäki
- Palvelulinjat: P1 Lauttasaari, P3 Herttoniemi, P8 Maunula-Malmi, P9 Pihlajamäki, P10 Kallio-Koskela ja P11 Mellunmäki-Myllypuro sekä Vuosaaren palvelulinja P7.
- Linja 67X, Rautatientori–Torpparinmäki, oli kesätauolla 20.6.–17.8.

Seuraavat linjat jäivät kesätauolle lauantaista 28.6. alkaen ja palaavat liikenteeseen maanantaina 4. elokuuta:

- Linjat 39 ja 39V, Kamppi–Konala
- Linja 45, Kamppi–Malminkartano
- Linja 71S, Kasarmitori–Pihlajamäki
- Linja 77S, Kasarmitori–Jakomäki
- Linja 85V Herttoniemi–Jollas oli kesätauolla 28.6.–17.8.
- Ruuhkalinjan 54B, Itäkeskus–Pitäjänmäki, liikennöinti lopetettiin kokonaan lauantaina 28.6.

Raitiolinjat 3T ja 3B ajoivat lauantai-ilasta 19.7. lähtien suoraan Mannerheimintietä pitkin Lasipalatsin ja Oopperan välillä. Arkadian- ja Runeberginkadulle liikennöi tilapäinen bussilinja 3X. 3T ja 3B siirtyivät poikkeusreitille lauantaina 19.7. klo 18. Poikkeusreitti oli voimassa sunnuntain raitioliikenteen loppumiseen saakka. 3X busseit ajoivat reittiä: Lasipalatsi – Arkadiankatu – Runeberginkatu – Ruusulankatu – Ooppera – Runeberginkatu – Arkadiankatu – Lasipalatsi. Operaattorina oli STA ja kalustona matalat kaksiakseliset autot.

21.7. iltapäivällä (noin klo 17) linjalla 2 kulkenut vaunu Nri+ 88 suistui kiskoilta ja törmäsi moottoripyörään ja edelleen Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteysalueen luona olevan tavaratalon seinään seurauksella, että motoristi menetti henkensä ja raitiovaunun kuljettaja sekä matkustaja loukkaantuivat. Tavaratalon seinä vaurioitui lievästi. Raitiovaunun todettiin kulkeneen liian suurella tilan nopeudella sekä ajaneen päin seis-opastetta. Lämpötila raitiovaunussa oli tapahtumahetkellä sangen korkea ja mediassa käytiin laajaa keskustelua, minkä verran kuumuudella saattoi olla osuutta tapahtuneeseen.

Helsingin Rapakiventiellä 23.7.2003 tapahtunut putkirikko vahingoitti katuja niin, että linjat 79 ja 79V ajoivat illan poikkeusreittiä. Herttoniemestä päin ajettiin Pihlajamäntietä ja Meripihkatietä Pihlajamäen ostoskeskukselle asti. Siellä tehtiin kiertoristeyksessä U-käännös, ja palattiin Meripihkatietä Pihlajamäntielle. Ketokivenkaaren kohdalla Pihlajamäentie vaihtuu Latokartanontieksi, jota pitkin ajettiin edelleen Kehä I:lle ja Pukinmäen kohdalla omalle reitille. Helsingin Sanomissa arvioitiin,

että jo seuraavan päivän aamuna olisi päästy liikennöimään normaalisti, mutta vielä torstainakin 24.7. ajettiin poikkeusreittiä kolmen aikaan iltapäivällä.

30.7.2003. Raitioliikenne harveni helteiden vuoksi. Raitiovaunuliikenteessä siirryttiin normaaleista aikatauluista poikkeavaan liikennöintiin helteiden ajaksi. Vuoroväli kaikilla raitiolinjoilla oli kahdeksasta viiteentoista minuuttiin. Poikkeusjärjestely johdettiin kuljettajien työturvallisuuden vuoksi tehdystä tautotusratkaisusta, jossa taukojen määrää on lisätty. Järjestely oli voimassa toistaiseksi (=heltekauden ajan).

5.8.2003 klo 21.00 alkaen raitiolinjat 3B, 4, 7B ja 10 ajoivat poikkeusreittiä Mannerheimintieltä Töölön hallin editse Runeberginkadulle ja kiersivät Töölön kautta Lasipalatsille. Ensimmäinen poisjäänyt pysäkki oli Oopperan pysäkki. Poikkeus kesti yöliikenteen loppuun. Keskustasta pohjoiseen liikennöitiin normaalisti Mannerheimintietä. Poikkeuksen aiheuttivat vesijohtotyöt Kisahallin kohdalla.

Raitiolinjat 3B ja 3T ajoivat poikkeusreittiä keskiviikkona 6.8. noin klo 22 alkaen liikenteen päättymiseen saakka Arkadiankadun putkityömaan vuoksi. Kolmoset eivät ajaneet illan ja yön viimeisiä kierroksia Töölön kautta Arkadiankatua ja Runeberginkatua pitkin vaan suoraan Mannerheimintietä Oopperan ja Lasipalatsin välillä. Ajamatta jäävän osuuden korvasi lisäbussi 3X, joka ajoi Lasipalatsilta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Oopperalle ja samaa reittiä takaisin.

Liikenne Helsingin linjalla 79V päättyi perjantaina 15.8.2003.

Liikenne seutulinjalla J550 (nk. esi-Jokeri) alkoi maanantaina 18.8.2003. Reitti



HKL-Bussiliikenne 301 (Lahti Scala / Scania L94UB) Itäkeskuksessa 18.8.2003 linjan 550 ensimmäillä lähdöillä idästä. Linjan lisäksi myös auto oli aivan uusi, kuten mittarilukemasta voi todeta. Kuvat Kari Paavola ja Markku Laaksonen.

VAUNUKATSAUS HEINÄKUUN LOPULLA 2003:

Koskelan pihalta ovat kadonneet raitiovaunut 10 ja 12. Viimeisenä neliakselisliikennepäivänä 30.5. säilytyshalliin jääneistä vaunuista 13 ja 14 ovat tulleet ulos. Vaunun 13 kylkimainokset on poistettu - enne?

Vaunut 8 ja 9 ties missä, ehkä säilytyshallissa? Jäljellä KH:n pihalla siis 3, 11, 13, 14, 22, 25 ja 30. Vaunuista 8 ja 9 ei näköhavaintoa. Mainosten poisto antaisi kuitenkin olettaa, että vaunu 13 säilytetään johon-

kin tarkoitukseen. Tässä yhteydessä voisi toivoa, että vaunu 14 jäisi vetovarustukseen perävaunutilausajoihin.

Valmeteista 25 ja 30 voitaneen kunnostaa - 22 ei ollut järin hyvä edes 10 vuotta sitten. Vaunu 3 on pahoin kolaroitu ja joutaa romutukseen. Vaunu 11 saisi säästyä NAC-tekniikkansa takia, mielenkiintoinen mutantti, joka ilmajarrun korjaamisen jälkeen kelpaisi hyvinkin johonkin spesiaali-

käyttöön. Vaunu 8 oli viimeinen linjavaunu, eikä hullumpi kunnoltaan; vaunu 9 ei kovin loistokas, seisojoi jo liki 10 vuotta sitten romujonossa. Silloin luultiin, että romuksi menisi, mutta menikin vaunu 19. Yhtä hyviä kumpikin jo silloin. (Mielipiteet avustajan subjektiivisia, pohjaten omaan kuljettajakokemukseen).

kulkee Itäkeskuksesta Oulunkylän, Huopalahden, Leppävaaran ja Keilaniemen kautta Tapiolaan ja lopulta Westendinasemalle. Aluksi linjaa liikennöidään vain maanantaista perjantaihin. Vuorotiheys on 10 - 30 minuuttia. Enimmillään linjalla kulkee 14 linja-autoa, joista kaikki matalalattiaisia. Osa kalustosta kulkee maakaasulla.

Elokuun viimeisellä viikolla rakennettiin Meilahteen uusi pysäkkipari busseille. Mäntytien risteyksessä / Sairaanhoidon oppilaitoksen edessä olevia pysäkkejä käyttävät bussilinjat 14, 18 ja 58. Munkkivuoren suunnan pysäkillä rakennettiin katos ja korotettu jalakäytävän reuna, sen sijaan kaupungin suuntaan pysäkkiä edustaa ainoastaan pylväs ja keltainen maalaus reunakiveyksessä.

4.9.2003. Joukkoliikennelautakunta päätti raitiolinjan 1 liikennöinnin supistuksesta ja raitiolinjan 2 reittimuutoksesta ja liikennöinnin supistuksesta. Muutokset tulevat voimaan vuoden 2004 alusta:

- Linjan 1 lauantailiikenne ja iltaliikenne loppuvat ja päivälliikenteen vuorovälit pitenivät.

- Linjan 2 reitti muuttuu: Katajanokan terminaali - Aleksanterinkatu - (silmutta vain tähän suuntaan) - Snellmaninkatu - Liisankatu - Kaisaniemenkatu - Kaivokatu - Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Ktr. Linjan liikennöintiaikaa myös supistetaan. ("Sovitetaan laivojen kulkuaikoihin")

METRO

Metro ajoi poikkeuksellisesti viidentoista minuutin välein koko päivän lauantaina ja sunnuntaina 7.-8.6. ja myös 14.-15.6. Kulosaaren vaihdetöiden vuoksi. Mellunmäen suunnassa matkustavan oli vaihdettava junaan Itäkeskuksessa. Mellunmäen ja Itäkeskuksen välillä oli erillinen metroliikenne, joka sekin kulki noin vartin välein. Lähtöajat oli sovitettu muuhun metroliikenteeseen. Ensimmäiset ja viimeiset lähdöt olivat lähes normaalien viikonlopon aikataulujen mukaiset.

Metrovaunujen kulkusuunta on käännetty. Parittomat vaunut ovat nyt itään päin. Kolmiokääntö tehtiin lauantaina 21.6. aamupäivällä Itäkeskuksen syöttöraiteelta Siilitien

suuntaan ja edelleen takasin varikolle Roihupelto-3 -raidetta (silta) pitkin.

Metrolta on vuokrattu kaksi Massepelivaunua Vuorenpeikot Oy:lle. Vaunut ovat käytössä Tikkurilan-Keravan kaupunkiratatyömaalla, jonka päällysrakennetta mainittu rakennusliike urakoi RHK:lle.

UUTTA KALUSTOA

Kesällä HKL:lle toimitettu Variotramit 238-240. Helsinkiin tuotiin myös Vario HKL 211. HKL-Bussiliikenne taas sai Scaniaa alkaen numerosta 301. Numerosta 312 alkaen korimalli on Ikarus E94 (face-lift) sarjan alkupään ollessa Scalaja. Alustamalli on L94UB 4x2.

STA:lle uusi Scania L94UB 6x2*4 / Ikarus E94 (face-lift). Pituutta komeudella on peräti 14,8m. Väriyty saaristomaisemaan perustuva teema-asu (joka otettiin matalalattia-autoissa käyttöön jo syksyllä 1993).

HKL-Bussiliikenne 303 (Lahti Scala / Scania L94UB) ylittämässä Vantaanjoen siltaa toisena linjan 550 liikennöintipäivänä 19.8.2003. Kuva Kari Paavola.



Concordialle ja Connexille tuli Volvo B7RLE / City L -kaupunkiautoja (Concordia nrot 400–409 ja Connex 226–239). Connexille saatiin myös Volvo 8700LE -teliautoja 7 kpl (nrot 207–213). Kaikissa on normaalikokoiset renkaat matalaprofiilisten sijaan.

Etelä-Suomen Linjaliikenteelle (Savon linja-Yhtiöt) 16 kpl Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94 (face-lift) -autoja.

MIELENKIINTOISIA HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Raitiolinjan 2 kalusto koostui maanantaina 2.6.2003 vaunuista Nrl 44, NrII+ 78, NrII+ 106 ja NrII+ 109. Tiistaina 3.6. kyseisellä linjalla liikenteessä olivat Nrl 62, Nrl 66, NrII+ 108 ja jokin neljäs vaunu, josta ei ole numerohavaintoa. Kaluston vaihtuvuus oli siis suurta, kun korkeintaan yksi vaunu neljästä kulki kakkosella kumpanakin päivänä.

HKL 240 saapunut Koskelaan: Vaunu oli ainakin 18.6. aamulla (klo 6.15) Koskelan varikon pihalla kuljetusauton lavalla.

Perjantai 13.6.2003 oli epäonnen päivä ainakin raitiolinjan 2 vaunulle (sarja Nrl), joka suistui kiskoilta Katajanokalla puolen päivän jälkeen. "Reitiltä poikkeaminen" tapahtui Kanavakadun ja Satamakadun risteyksessä olevan kiskotyömaan kohdalla vaunun ollessa menossa kohti Katajanokan terminaalin päätepyysäkkiä. Takaisin kiskoille ja matkaansa jatkamaan vaunu saatiin n. klo 13.20. Linjojen 2 ja 4 vaunuja käännytettiin takaisin Kauppatorilla, jotta ne eivät olisi

jumittuneet kiskoilta pudonneen vaunun perään.

Variotram HKL 238 nähtiin linjalla 10 juhannusviikonloppuna ensimmäistä kertaa. Vaunu oli samalla linjalla myös usean kerran sen jälkeen, kuten sunnuntaina 29.6.2003. Viimeksi mainittuna(kin) päivänä linjan 10 kalusto koostui vain Varioista. Miltei kaikki vaunut päivällä olivat toisen tilauserän vaunuja paitsi vaunu HKL 215. Tämä tosin on saatu linjaliikenteeseen samanaikaisesti toisen tilauserän vaunujen kanssa.

Variotram 239 oli koeajossa torstaina 26.6.2003 n. klo 13.20 Runeberginkadulla Töölöntorin kohdalla menossa kohti Helsinginkatua.

Vario HKL 238 oli koeajolla keskipäivällä 18.6. Mäkelänkadulla.

Toukokuussakin on saapunut yksi Vario ja kuulemma se olisi HKL 239. Vario HKL 240 saapui ennen juhannusta. Näin ollen Otanmäellä olisi enää ensimmäisen Variosarjan vaunuja ja niitäkin vain kahdeksan kappaletta: 211 - 213 ja 216 - 220.

Raitiolinjalla 4 lienee tehty kesän ennätys (siihen mennessä) matalalattiavaunujen lukumäärässä tiistaina 1.7.2003, jolloin kyseisellä linjalla oli ainakin viisi uutta ratikkaa samanaikaisesti. Vaunut olivat 228 (vuoro 43), 207 (45), 236 (46), 238 (47) ja 208 (48). Merkillepantavaa oli myös se, että kuudesta peräkkäisestä vuorosta jopa viidessä kulki matalalattiainen vaunu. (Vuoro 44 katkaisi ketjun vaunulla NrII+ 79.) Kesäkuun arkipäivähavaintoihin perustuen erikoisin matalalattiavuoro näistä oli 48 tavallisimpien ollessa 43, 46 ja 47. Yleinen matalalattia-

vuoro on ollut myös 41 ja varsinkin kesäkuun alussa 141. Yövuoroissa 40, 42, 44 ja 49 ei tiettävästi ole kesän aikana ollut uusia vaunuja kertaakaan, toisin kuin viime keväänä.

Torstaina 3.7.2003 raitiolinjalla 4 kulki jopa kuusi eri matalalattiavaunua. Eri vaiheissa päivää näkyivät vaunut 223 (vuorossa 141), 227 (41), 238 (43), 206 (45), 221 (46) ja 231 (47). Näistä ainakin neljä viimeistä oli liikenteessä jo aamulla, kun taas alkuyöllä liikenteessä olivat kaikki muut paitsi vaunu 238, joka oli päivän aikana korvattu "vanhalla" vaunulla. Mikäli kaikki kuusi vaunua olivat jossain vaiheessa päivää samanaikaisesti liikenteessä, oli kyseessä linjan 4 uusi ennätys uusien ratikoiden lukumäärässä.

Variotram 239 oli tiettävästi ensimmäistä kertaa linjaliikenteessä maanantaina 7.7.2003, jolloin se kulki uutuuttaan hohtaen raitiolinjan 4 vuorossa 46. Vielä aamulla vuorossa 46 oli Nrl-sarjan vaunu, mutta päivän kuluessa vaunu oli vaihdettu siihen kaikkein uusimpaan. Linjan 4 saman päivän muista matalalattiavaunuista mainittakoon 208, joka ainakin illalla kulki vuorossa 47.

Arkiaamuisin (kesäkaudella) vuorollaan yksi "laihialainen" ajettiin Töölöön. Siirto tapahtui viimeisten vuorovaunujen lähdet-

Korvaaja ja korvattava. Upouusi Variotram 234 ja saksisangalla varustettu Karia 13 kohtasivat toisensa Päävartion luona 25.3.2003. Itse kukin voi tuumaila, kumpi vaunu sulautuu luontevammin taustalla näkyvään arkkitehtoniseen kokonaisuuteen. Kuva Juhana Nordlund, Helsinki.



Vekka Liikenne Oy 11, Scania CN113CLL MaxCi. Ennen Hämeenlinnaan tuloa auto on liikkunut aktiivisesti Ruotsin Vänersborgissa. Kuva Juhana Nordlund 7.5.2003, Hämeenlinna

tyä Koskelasta sekä ennen kuin hallirata-pihalta otettiin jännitteet pois. Alku-iltapäivällä Koskelan saatua virrat, vaunu palasi sinne. Koskelan ratapihalta otettiin jännite pois hallin laajennus- ja ajojohdinmuutostöiden vuoksi. Mainittakoon, että 21.7. vaununa oli HKL 14, jota käytettiin puolenpäivän aikaan tilausajossa. Linjan 1A ruuhkavuorot olivat päiväseisokissa Vallilassa.

Vaunu nro 228 oli linjalla 8 tiistaina 29.7. illalla. Ensimmäinen havainto Variosta tällä linjalla.

Maanantaina 18.8. iltapäivällä linjalla 4 näkyi kaalimadot 202, 227, 228 ja 239. Linjalla 6 luikertelivat sisarlierot 206, 208, 222 ja 225. Kymppilinjan koko kalusto perustui matoihin: 201, 204, 207, 215, 221, 223, 224, 229, 230, 233, 235, 237 ja 238. Sanonta "aikainen lintu löytää madon" ei oikein täsmää tässä, sillä Töölön linjoilla yleensä iltapäivisin on enemmän vuoroja ajossa kuin aamulla..... Tässä luetelluista linjat 4 ja 10 ovat Töölön linjoja. Tiedot perustuvat avustajan näköhavaintoihin.

Variotram HKL 214 oli tiistaina 19.8. Sturenkadulla Vallilassa koeajossa aamulla hieman ennen klo 9:ää.

Variotram 214 oli linjalla 10 vuorossa 198 tiistaina 26.8.2003 iltapäivällä. SRS:n uutispalstoilla ei aiemmin ole kerrottu vaunun olleen linjaliikenteessä.

Taiteiden yönä linjan 6 vaunut ajoivat näköjään ylimääräisen kierroksen.

Noin 23.59 vaunu 236 vuorossa 51 tuli Rautatietorille linjan 1 kilvillä ja Käpylä-teksteillä. Vaunu ajoi Sturenkadun kautta Koskelan halliin. Hakaniemessä (Maxin kohdalla) vaunun kilvet vaihdettiin linjalle 6. Havainnoitsijan poistuessa vaunusta Hermannissa kilvitys oli 6 ja Koskelan halli.

Syyskuun ensimmäisellä viikolla aamuruuhkassa on näkynyt linjalla 1A Karia-vaunuja 13 ja 14. Mainitun vaunusarjan käytön oletettiin päättyvän jo toukokuun lopussa.

17.6. Helsingin linjalla 58 outo auto lähdössä klo 18.37 Munkkivuoren ostoskeskukselta Itäkeskukseen. Nimittäin Volvo 8500 LE (maakaasukäyttöinen telibussi). Olikohan ensimmäinen kerta, kun tällainen auto kyseisellä linjalla liikkuu. Numerosta ei ole tietoa. Yleensä linjan kalustona on Volvo 7000 -autoja.



HKL-Bli 111 ja 112 (Scania L94UB 4x2 / Lahti 402 vm. 2001) ovat perinteisesti liikuneet Helsingin linjalla 85. Aivan viime aikoina on näkynyt muutakin. Sunnuntaina 22.6. ja 29.6.2003 autoja on nähty H:g:n linjalla 17. Lauantaina 28.6. ne kulkivat seutulinjalla 741.

23.7. Helsinki: linjalla 16 lähdössä klo 15.16 Hernesaaresta Herttoniemeeseen HKL:n auto 9847. Mersu on harvinainen H16:lla. (H16=Helsingin linja 16).

HKL-Bussiliikenteen Scania / Lahti nro 12 (täysmatala) oli lauantaina 17.8. kulussa bussityypille oudolla linjalla 16.

STA:n auto 6 (LIC-829, Carrus City U / Volvo B10L) ajeli maanantaina 16.6.2003 Espoon sisäistä linjaa 28(K). Kyseistä varsin urbaania autoa ei liene alun perin hankittu sitä varten, että sillä ajeltaisiin Siikajärven suunnalla.

Perjantai-iltana 6.6.2003 Connex 531 (Säffle 2000 / Volvo B10B LE) ajeli seutulinjalla 615. Normaalisti linjan 615 kaluston pitäisi koostua tuohon kellonaikaan lähinnä teli-Scaloista.

Lauantaina 19.7. illalla raitiovaunujen 3B ja 3T Arkadiankadun ja Runeberginkadun osuutta korvaavan bussilinjan 3X kalustona olivat STA:n Volvo-Ikarukset 221 ja 222. Keskustassa bussit kääntyivät ympäri jättämällä Arkadiankadun suunnasta tulevat matkustajat Postikadulle 21V:n jättöpysäkeille ja ajamalla siitä Kaivokadun kautta Lasipalatsin raitiovaunupysäkeille.

Maanantaina 7.7. oli Sompasaassa rivissä viisi uutta Volvo K204 -matalalattia-bussia Connexin väreissä. Autoissa, jotka nähtäneen liikenteessä viimeistään syksyn uusien liikennöintisopimusten alkaessa, ei ollut vielä rekisterikilpiä eikä kylki-numeroita.

5.8.2003: Connex 226 oli seutulinjalla 731. Auto on Volvo B7R LE / Volvo City L. Rekisteritunnus on TVF-912.

Viikon 33 lopulla kaksi seutulinjaa tuli tiensä päähän.

Linjan 616 viimeinen lähtö perjantaina 15.8.2003 klo 23.09 Lentoasemalta ajettiin Connex 155:n (BIN-996, Carrus City L / Volvo B10B LE) voimin. Samainen Connex 155 sai myös lauantaina 16.8.2003 klo 21.10 kunnian olla viimeinen linjan 617 Elielinaukiolta lähtenyt auto. Samaan aikaan Lentoasemalta lähteneen viimeisen 617:n vuoron ajoi Connex 366 (LIJ-808, Carrus City L / Volvo B10B LE).

Concordian auto 190 (RIZ-941, Ikarus E94 / Volvo B10B LE teli) ajeli tiistaina 10.6.2003 Vantaan sisäistä linjaa 61. Tähän saakka kyseisellä linjalla on nähty yksinomaan kaksiakselista kalustoa.

Concordian Helsingin linjoilla 15 ja 15A pitäisi kaiketi kulkea lähinnä maakaasukäyttöisiä teliautoja, mutta viime aikoina on ko. linjoilla alkanut näkyä myös dieselkäyttöisiä kaksiakselisia busseja. Esim. perjantaina 13.6. 15A:lla oli jokin Volvo / Carrus ja 15:llä Scania / Ikarus.

Concordian Helsingin linja 15A käyttää tunnetusti kalustonaan maakaasukäyttöisiä Volvo / Carrus -telibusseja. Koska ko. linja ei kulje n. kello 9–17, voi näitä busseja silloin näkyä muilla linjoilla. Ainakin yksi auto kulkee säännöllisesti päivällä linjalla 40, kaikkina muina viikonpäivinä paitsi sunnuntaisin.

Concordian auto 190 oli Vantaan sisäisellä linjalla 61 myös keskiviikkona 11.6.2003, joten auto lienee sijoitettu toistaiseksi tälle linjalle. 190 on näköjään ainoa teliauto muuten kaksiakselisin autoin liikennöitävällä linjalla.

TAMPERE

Linjat 2 ja 25 muutettiin 11.8.2003 alkaen muotoihin Rauhaniemi–Pyynkintori ja Janka–Rahola. Linjan 25 vuorovälit pitenivät, samoin kakkosella suureksi osaksi varsinakin ruuhka-ajan ulkopuolella. Raholassa liikenne tiheni. Linjan 22 vuorovälit muutettiin osittain epäsäännöllisiksi. Sama koskee linjaa 16. Linja 29 lakkautettiin. Uusi ruuhkalinja 19 perustettiin (Atala–Keskustori). Linjan 7 reittimuutos paikkaa linjan 29 lakkauttamisen.

Tampereen kaupunkiseudulla seutu-liikennettä ajavan Väinö Paunu Oy:n kalustoon on tuli perjantaina 1.8.2003 uusi Lahti Scala / Scania L94 UB -tyyppinen matalalattiabussi. Tämä ovijärjestykseltään 1+2+0 oleva auto pääsi vielä samana iltana tositoimiin linjalle 70 Nokia – Tampere – Kangasala. Paikkoja autossa 49 ja varusteluun kuuluu Paunun tapaan muun muassa jäähdytysilmastointi ja Mitronin mosaiikkityypiset linjakilvet. Autolla numerona 92 ja rekisteri on YEY-766.

TURKU

Turun joukkoliikennelautakunta siunasi päätöksellään 17.6.2003 tarjouskilpailun 1/2003 tulokset.

Uuden sopimuskauden alkaessa 26.4.2004 linjojen 6, 9, 13, 33 ja 61 liikenne siirtyy SL-Autolinjoilta L-S Liikennelinjoille (eli käytännössä Sopimus Seitsikolle). L-S Liikennelinjat alkaa liikennöidä myös linjoilla 4 ja 40, jotka ensi kevääseen asti ovat Pohjolan Kaupunkiliikenteen hoidossa.

Turun kaupungin liikennelaitoksen linjoista kilpailuvuorossa olivat saaristolinjat 14, 15 ja 72 – tämän paketin voitti itselleen SL-Autolinjat.

Sopimus Seitsikon nimissä olevat poikkitaalislinjat 90 ja 91 olivat tällä kertaa samassa paketissa linjan 9 kanssa, joten näillä linjoilla jatketaan tähänastisissa väreissä. Nykyvärit säilyvät myös Ruissalon linjalla 8 Auto Anderssonin uusittua sopimuksensa. Tarjouskilpailu käsitti kaikkiaan 51 auton ajot.

Kalustoasia Turusta. Havaittu 22.7.2003 kello 18 ja 18.30 välillä seuraavia autoja: Raision Linjan numero 85 JEZ-876 linjalla 11.

Ja toinen auto on mielenkiintoinen, linjalla 111 Paimio VUF-774 Star 301 Volvo B10M, Linjaliikenne Nyholm. Autossa ZF -automaattivaihteet, Mitron-kilvet ja erittäin



Tampereen linjat 2 ja 25 vaihtoivat pääteitään lännessä: linja 2 katkaistiin Pyynkintorille, kun taas linjaa 25 jatkettiin Raholaan. Kuvassa TKL:n ensimmäisen

sukupolven matalalattia-Wiima 603 linjalla 25 Raholan pään osuudella. Kuva Kari Paavola 11.8.2003, Tampere.



TKL:n linjan 22 aikataulut muuttuivat hieman aiempaa epätasaisemmiksi. Kuvassa Volvo 7000 (nivel) vuodelta 2002. Kuva Kari Paavola 11.8.2003, Tampere.

TKL:n linja 13:kin alkaa olla kolmiakselisten valtaama, kuten Hervannan linjat muutenkin. Vuonna 2002 valmistunut teli-Scala takaseinämainoksineen. Kuva Kari Paavola 11.8.2003.





Korkeita teli-Wiimoja näkee edelleenkin ajossa, tässä TKL 201 matkalla Ikuriin. Kuva Kari Paavola 11.8.2003.



Ajokki-nivelten edustus on pienenemään päin. Kuvassa vuosikertaa 1989 oleva TKL 354 linjalla 26 (Multisilta - Tesoma). Vuosien 1985 - 86 City-nivelten tulevaisuus alkaa hiljalleen olla varsin uhattu, kun taas autot 350 - 356 säilyvät vielä jonkun vuoden. Kuva Kari Paavola 11.8.2003.

Väinö Paunu Oy:n uusi perusbussi lähiliikenteessä on Scania L94 / Lahti Scala. Kuvan Scala on Nokian linjalla (70K = Nokialle, ajaa Nokialla Kankaantaan kautta; tekstikilpi kertoo muita yksityiskohtia reitistä, kuten ajetaanko moottoritietä tms.). Kuva Kari Paavola 11.8.2003, Tampere.



siistin näköinen. Autossa ei ole takaikkunaa, erikoisessa paikassa linjakilpi. Auto on vuoden 1994 mallinen. Penkkien värit on harmaa, jotain raitaa niskatuen kohdalla ja valkoinen paperin tapainen suoja. Wc:tä ei ole. Paikkaluku on 60 ja ilmastointi on Sitrakin.

LÄHIJUNA

Tiistaina 24.6. Helsingistä kello 16.30 Riihimäelle lähteneessä lähijunassa oli kuusi vaunua kuten aiemminkin keskikesällä, mutta konduktööriastoinen lähiliikennevaunu Eilf oli korvattu sinisellä Eift-tyypin vaunulla 23413. Veturivetoinen Y-juna on ollut keskikesällä jälleen kolmivaunuinen.

Korson Ankkarockin vuoksi on K-junat ajettu 2.8. tavallisesta poiketen kahdeksanvaunuuisilla junilla. Tavallisesta poikkeavaa oli myös se, että Sm4:iä ei ollut käytössä K-junissa laisinkaan, vaan koko liikenne hoidettiin Sm1- ja Sm2-kalustolla.

ULKOMAAT

Tallinnassa tänä kesänä (2003) oli iso työmaa Narvan maantiellä ja Pronksikadulla, joten kaikki raitiovaunujen normaalilinjat ovat seisauksissa 26.6 - 16.8. ja ainoa toimiva linja on tänä aikana poikkeusraitiolinja numero 6, Kopli - Tondi kulkien päivä-aikaan 3 - 4 minuutin välein. Hobujaamasta Ülemiste liikennöi tänä aikana poikkeusbussilinja numero 52 parhaimmillaan 6 minuutin väliajoin.

ONNITTELUT

SRS ja RAITION toimitus onnittelevat 50-vuotiaasta seuran puheenjohtajaa merkkipäivän johdosta.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 4 / 2003 ilmestyy joulukuussa 2003. Materiaali toimitukseen tulee jättää 25.10. 2003 mennessä, uutisia Päätepyssäkillä voi toimittaa 15.11. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Kari Asikainen, Jon Björklund, Tom Heino, Pasi Hölttä, Kimmo Korhonen, Arttu Kuukankorpi, Larry Kärkkäinen, Tauno-Juhani Lappi, Tuomas Lehti, Risto Leino, Juhana Nordlund, Jarkko Nyman, Tuomas Paasiala, Kari Paavola, Antti Perällä, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Ensio Virta, Henrik Virta ja Sauli Vähäkoski.

HARRASTAJAT NORDRHEIN-WESTFALENISSA

23.7.-27.7.2003

Helteisimpänä heinäkuun aikana 16 hengen joukko Suomen Raitiotieseuran jäseniä matkasi Nordrhein-Westfalenin osavaltioon Saksaan tutustuaakseen sikääläiseen paikallisliikenteeseen.

Matkalaiset tulivat kukin omalla tavallaan Esseniin, pääjoukko saapui keskiviikkoiltana 23.7. Düsseldorfin lentokentälle. Yövyimme matkan ajan Essenin Ibis-hotellissa, majapaikan sijaintiin ei kukaan liene ollut tyytymätön: hotelli sijaitsi aivan Essenin päärautatieaseman vieressä. Retkemme oli tutun matkanjärjestäjä Klas Weckman –standardin mukainen eli liikuimme periaatteessa ryhmänä, mutta joukosta erkaantuminenkin oli mahdollista. Seurueemme jäsen Pauli Ruonala oli tehnyt suuren määrän alustavaa työtä, jotta meidän ei olisi tarvinnut edetä aivan ummikkoina. Valtaosin näihin ennakkotietoihin perustuen aloitimme kiertueemme.

Torstaina 24.7.2003 joukkiomme suunnasi matkansa kohti Wuppertalia, missä Modellbahn Matschken pienoisorautatiekauppa sai kertaheitolla monta suomalaista asiakasta. Wuppertalin vetonaulana toimi kuuluisa riippurata, jolla matkustimmekin päästä päähän. Jo ensimmäisenä päivänä saimme ensikosketuksen siitä, että eksoottista kieltä puhuva isohko seurueemme herätti monessa paikassa saksalaisten kanssa matkustajien uteliaisuuden. Wuppertalista siirryimme johdinautolla Solingenin puolelle. Ajoimme linjalla 683 Solingen-Burgin ahtaaseen paikkaan rakennetulle päätepyllylle saakka. Siellä bussi kääntyy takaisin kohti tulosuuntaansa kääntöpyllyän avulla. Tulosuuntaan palasimme mekin, johdinautoja hyödyntäen matkasimme Solingen-Ohligsiin, jossa vaihdoimme junaan. Matkasimme yli Saksan korkeimman rautatiesillan ja näkymät olivat sen mukaiset. Deutsche Bahnin junia käyttäen matkasimme Witteniin, josta osa porukastamme hyödyn-

si mahdollisuutta matkustaa raitiovaunulla Bochumin ja Gelsenkirchenin kautta takaisin Esseniin.

Perjantaiamuna 25.7.2003 kiirehdimme Krefeldiin ja nautimme korkealattiaisista, jo useita kilometrejä taivaltaneista Düwag-vaunuista. Odottamattomat ja ennalta arvaamattomat vaikeudet haittasivat etukäteissuunnitelmiamme matkustaa ravintolaosastolla varustetulla raitiovaunulla Krefeldistä Düsseldorfiin. Valitettavasti osa raitiovaunun reitistä oli ajokelvotonta, koska Krefeldin päärautatieaseman aluetta oli eristetty pommiuhan takia. Ne onnekkait matkalaiset, jotka olivat suljetun osuuden Düsseldorfin puolella onnistuivat matkustamaan bistroraitiovaunulla Düsseldorfin saakka.





Raitiovaunuvarikolla

Kaikesta huolimatta olimme kuin olimmekin kaikki ajoissa etukäteen sovittuna aikana Rheinische Bahngesellschaftin raitiovaunuvarikolla Am Steinbergissä Düsseldorfissa. Sekä paikallinen raitiovaunuseura että Düsseldorfin liikennelaitos olivat hoitaneet vierailumme ennakkovalmisteluineen erinomaisen innokkaasti. Löimme kaksi karpästä yhdellä iskulla, sillä kyseisellä varikolla säilytetään sekä museo- että aktiivikäytössä olevia raitiovaunuja. Sympaattisen, hippiaikaisen VW Transporterin uumenistakin löytyi monelle mieluisia raitiovaunuaiheisia tultiaisia kotiin vietäväksi. ”Pakollisen” osuuden jälkeen joukkio hajaantui omien mie-

lenkiintojensa mukaan. Düwagien kotikaupunki Düsseldorf jätti tuskin ketään kylmäksi – kaupungissa kun oli vielä toistaiseksi liikenteessä neljän eri sukupolven raitiovaunuja pyöreälamppuisista ja perävaunullisista Düwageista aina upouusiin matalalattiaisiin Düwagin valmistamiin ”matoihin”.

Lauantaina 26.7.2003 ryntäsimme jo muutenkin täyteen, osavaltion laidasta laitaaan kulkevaan RE1-junaan, joka kiidatti meidät mukavasti ja nopeasti Kölnin vilkkaalle päärautatieasemalle. Luovimme itsemme Thielenbruchin raitiovaunumuseoon. Faktapitoisen kierroksen jälkeen suuntasimme takaisin Kölnin kantakau-

punkiin. Ylitimme kuntarajan raitiovaunulla, kun matkasimme osittain yksiraiteista, entistä rautatielinjaa seuraavaa rataa käyttävällä raitiovaunulinjalla 18 kohti Bonnina. Olimme aikaisemmin aamulla tavanneet Essen-Köln -junassa paikallisia raitiovaunuharrastajia, jotka olivat menossa pitämään omaa osastoaan Robert-Kirchhoff-Strassen-raitiovaunupysäkin välittömässä läheisyydessä



sijaitsevalle Bonnin liikennelaitoksen raitiovaunuvarikolle, jossa oli avoimien ovien päivä. Luonnollisesti käytimme eteemme tupsahtanutta tilaisuutta hyväksemme ja tutustuimme myös tähän raitiovaunuvarikoon. Tutustumisen jälkeen jatkoimme matkaa edelleen linjalla 18 Bonnin keskustaan. Lyhyen kaupunkikierroksen jälkeen hyödynsimme toista mahdollisuutta matkata Kölniin raitiovaunulla. Paluumatkalla hyödyntämämme raitiovaunulinja 16 ajaa sekin Kölnin ja Bonnin väliä, mutta itäisempää reittiä kuin linja 18. Kölnin päärautatieasemalle saavuttuamme jakaannuimme pienempiin ryhmiin ja palasimme Esseniin illan mittaan.

Sunnuntai 27.7.2003 oli hieman rautatiepainotteisempi, sillä vierailukohteena oli mm. Bochum-Dahlhausenin rautatiemuseo. Sunnuntai-ilta saapui ehkä liiankin nopeasti ja paluu Suomeen alkoi olla ajankohtaista. Olimmehan toisaalta tutustuneet jo muuttaman päivän ajan ainutlaatuiseen matkakohteeseemme: Nordrhein-Westfalenin osavaltiossa pystyimme tekemään todella pitkiä – osittain vaihdollisiakin - raitiovaunumatkoja kaupungista toiseen. Esimerkiksi Düsseldorfin ja Duisburgin väliä liikennöivällä raitiovaunulinjalla U79 matkustaminen oli varsin mielenkiintoinen kokemus: rata kulki sekä katutasossa, maan alla että maan päällä ilmaratana. Raitiovaunun ja metron ero tuntui olevan monessa muussakin paikassa hyvin häilyvä. Tuliaisina Suomeen monella oli raitiovaunuiheista tavaraa, valokuvia ja muita tallenteita sekä roppakaupalla hyviä muistoja. Moni varmaan alkaa odotella jo seuraavaa reissua...



Jälkilöylyinä saimme vielä Linie D:n eli Düsseldorfin raitiovaunuseuran edustajalta Wolfgang Sieversiltä oheisia valokuvia vierailustamme Am Steinbergin varikolla."

VÄRIPOSTIKORTTEJATEJA à 1 euro

Seuran omat, myynnissä olevat postikortit:

- 1) SAT:n pulamoottorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla
- 2) Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla
- 3) Punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978
- 4) Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985
- 5) Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974
- 7) Helsingin metrojuna M3+M4 matkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella 12.6.1972.
- 8) Helsingissä Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen 10.5.1972.
- 9) Tampereen johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla 1.11.1970.
- 10) Turun raitiovaunu 53 linjalla 1 sataman päätepysäkillä 2.10.1966.
- 11) Turun raitiovaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen päätepysäkillä 31.5.1972.

Tilaukset nyrkkipostitse käteisellä, nyrkkipostikauppaa pitävät puheenjohtaja sekä sihteeri. Maksaa voi myös yksi euro kortilta SRS:n pankkitilille, jolloin on ilmoitettava haluttujen korttien numerot ja niiden lukumäärät. Pankin kautta maksaessasi varaudu toimitusaikaan.

Näin tuet seuran toimintaa.

Seuramme jäsen Daniel Federley on julkaissut raitiovaunu-aiheisia postikortteja. Kortteja voi tilata sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033. Korttien hinta on 1 euro/kpl. Postituskulut: 1-9 kpl 75 c, 10-> kpl ei postituskuluja.

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
5. Rattikaria 320 vuodelta 1955 Kaupungintalon edessä SRS:n tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S), 5/00
6. Helsinki: Matalalattiivaunu 201 vuodelta 1999 Erottajalla linjalla 10, 9/00
7. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 38 vuodelta 1951 linjalla 3 Kauppatorilla, 5/72
8. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 40 vuodelta 1951 linjalla 3 Martinkadulla, kevät 1972
9. Helsinki: Neliakselinen vaunu 25 vuodelta 1959 Snellmaninkadulla Suomen pankin ja Tuomiokirkon edessä linjalla 1, kuvattu 5/00.
10. Helsinki: Neliakselinen vaunu 21 vuodelta 1959 Mannerheimintiellä linjalla 2, 7/01.

Suomen Kiskoliikennekalenteri 2004 on ilmestynyt !

Markku Nummelinin upeat kuvat.

Joulukuun kuvassa HKL:n Karia 9 Aleksanterinkadulla linjalla 2.

Hinta 8 euroa (+toimituskulut).

Tilaukset: Eero Laaksonen puh. (09) 1667 6512, fax (09) 648 745, eero.laaksonen@kiinkust.fi
myynti: KiinteistöStudio, Annankatu 24, 00100 Helsinki sekä Rautatiemuseo, Hyvinkää

Takakannen kuvat.

VTS-vaunun HKL 339 kori, joka oli Tallinnassa TTTK:n (Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis) raitiovaunukorjaamolla täyskorjauksessa, saapui rekalla 25.7.2003 takaisin Vallilaan. Vaunu oli lähtenyt Tallinnaan 5.3.2002.

Korille on tehty perinpohjainen kunnostus TTTK:lla HKL:n ohjeiden mukaisesti. Vaunu saa tänä vuonna alleen Vallilassa peruskorjatut telinsä ja erinäisiä muitakin viimeistelyitä on vielä edessä ennen kuin vaunu nähdään liikenteessä. Töitten valmistuttua vaunua voidaan käyttää harkitusti tilausajoissa. Kunnostustavoitteena on ollut 1955 valmistuneen Valmet / Tampella / Strömberg / Metropolitan-Vickers -vaunun saattami-

nen niin alkuperäiseen kuntoon kuin nykymahdollisuudet antavat myöten. Teräksisen korirakenteen puolesta vaunu on nyt kuin vastavalmistunut, joten sillä tulee olemaan nostalgialiikenteessä pitkä tulevaisuus. Linjakäytössä vaunu oli vuoteen 1987 saakka. Kunnostusprojekti lähti käyntiin Daniel Federleyn omistaman Stadin Ratikat Oy:n aloitteesta, jolta on saatu myös entisöinnin mahdollistanut taloudellinen avustus.

Vastavalmistunut vaunu sai ennen Tallinnasta lähtöään suuren huomion niin Viron televisiossa kuin sanomalehdistössäkin. Kuvissa vaunu 339 on juuri saapunut Vallilan hallille. Kuvat Jorma Rauhala.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . A G 1 7 *

