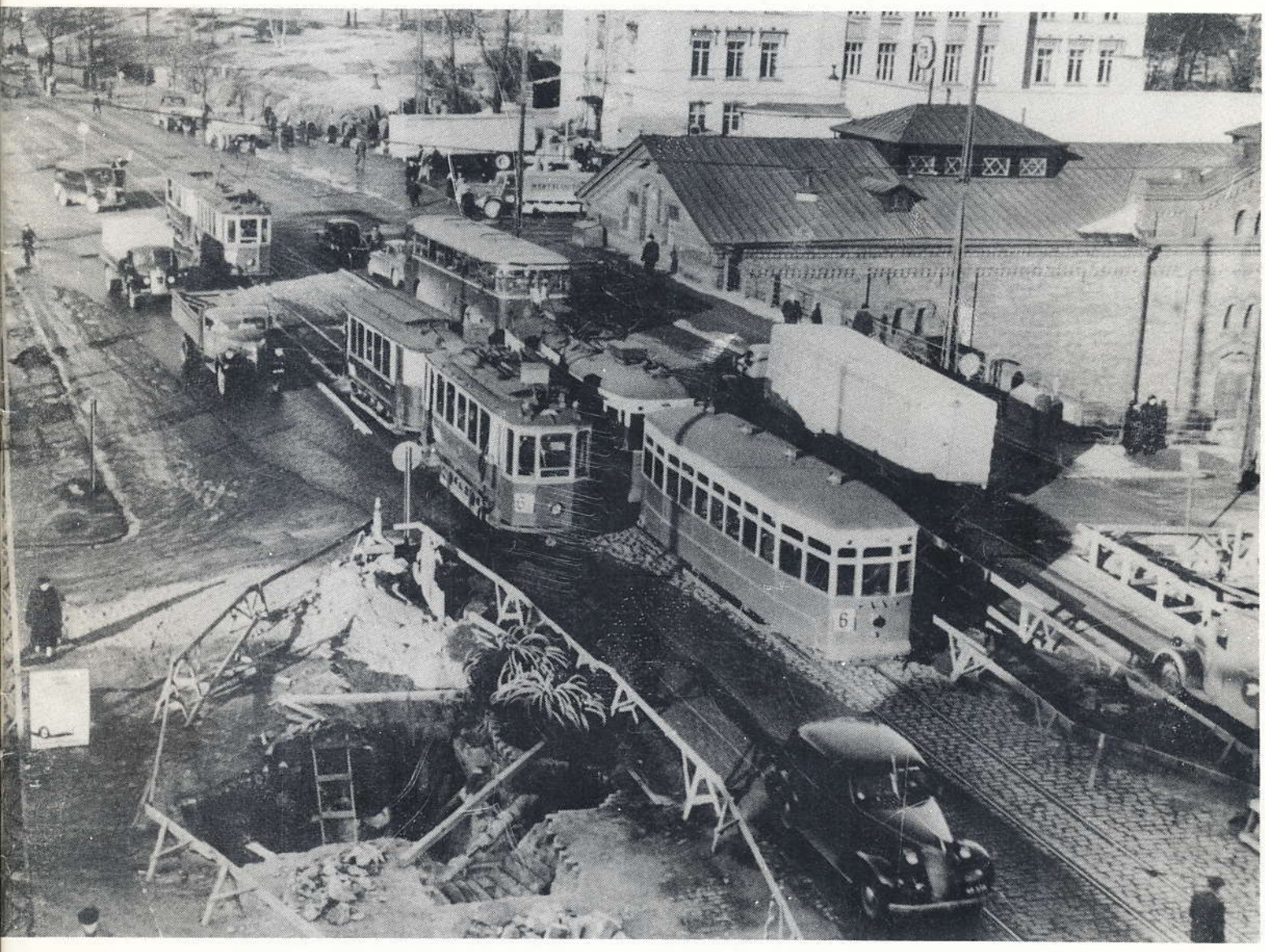
RAITIO

3 1990

ISSN 0356-5440



36

24A
24A

24

28

24

31

55A
HUNTER

23A
23A

55
55

RAITIOn lukijoille:

Taas on tullut syksy, ja syksyn mukana tulee RAITIOn syysnumero. Lehden sisältö saattaa joistakin lukijoista vaikuttaa kovin bussivoittoiselta. Jokainen näin ajatteleva lukija menköön itseensä ja miettiköön, mitä voisi tehdä asian eteen. Ratkaisu on yksinkertainen: jos haluat lukea enemmän esimerkiksi raitiovaunuista, johdinautoista tai metrosta, kirjoita niistä juttuja. Toimitus ottaa mielihyvin vastaan kaikki lyhyet tai pitkät avustukset. Ne voit toimittaa käsin tai koneella kirjoitettuna tai bitteinä (sopimuksen mukaan). Tartupa siis sinäkin kynään. Juttuja ei ole koskaan liikaa!

Lehden päätoimittaja/latoja on käyttänyt hyväkseen nykyaikaisen tekniikan suomia mahdollisuuksia ja tehnyt eräitä muutoksia lehden ulkoasuun. Nämä kokeilut ovat päätoimittaja/latojan eräs näkemys siitä, miltä lehtemme voisi näyttää. Kertokaapa hyvät lukijat omia mielipiteitänne ja ehdotuksianne. Olemme niistä kiitollisia ja kokeilemme niitä vastaisuudessa mahdollisuuksien mukaan.

Toimitus toivottaa lukijoille antoisaa syksyä. Pitäkää silmät auki, ja kun havaitsette jotain mielenkiintoista, kertokaa siitä meillekin.

Kansikuva:
1950-luvun näkymiä Hämeentieltä Sörnäisten radan ylikulkusillan luota.

Sivu 2:

HKL 133 alkuperäisenä Rautatientorilla.

HKL 133 Lauttasaaressa. Kuva: B.Ahlnäs

HKL 131 Rautatientorilla. Kuva: B.Ahlnäs

Sivu 3:

Ylinnä auto 142 Erottajalla vuonna 1962.
Kuva: B.Ahlnäs

Keskellä auto 143 Lauttasaaressa vuonna 1962.
Kuva: B.Ahlnäs

Alhaalla auto 146 Vilhonvuoressa Sörnäisissä 1960-luvun alussa.
Kuva: B.Ahlnäs

Sivu 4:

Linjan 55A auto 254 60-luvun puolivälissä.

HKL 124 Lauttasaaressa. Kuva: B.Ahlnäs

Linjan 55 auto nro 71 tekemässä lähtöä Erottajalla vuonna 1962.
Kuva: B.Ahlnäs

JYVÄSKYLÄN LIIKENTEEN AUTOJA 1980-LUVUN LOPULLA

Juhana Nordlund

Jyväskylän paikallisbussit eivät liene Raition lukijoille yhtä tuttuja kuin vaikkapa Helsingin, Tampereen tai Turun. Siksi ajattelin esitellä tässä artikkelissani sellaisia Keski-Suomen pääkaupungin busseja, jotka ovat olleet käytössä viime vuosina. Tällaisen jutun tekemisessä pääsisi vähimmällä, jos laatisi taulukkomuotoisen kalustoluettelon. Esittelen autotyypit kuitenkin sanallisesti, koska kalustovalikoima on poikkeuksellisen kirjava. Järjestysnumerotkin vaikuttavat ensi vilkaisulta mielivaltaisilta. Tämän tarkastelun ulkopuolelle jätän tilausajokaluston sekä muut maantieautot ja keskityn nimenomaan katureihin. Sivuutan myös eräät yksittäiskappaleet, jottei jutusta tulisi liian lennokas.

Keväällä 1984 Are Oy:n myytyä Jyväskylän Liikenteen (JL) lahtelaiselle Koiviston Auto Oy:lle liikennettä jatkettiin vanhoilla autoilla, vanhoilla väreillä ja vanhoilla numeroilla - aluksi. Uusi omistaja ilmoitti, että liikennetarjontaa ja kalustoa kehitetään tarpeen mukaan. Käytännössä tämä näkyi vuorojen vähentämisenä ja kaluston supistamisena; uusia busseja ei linjaliikenteeseen hankittu ennen vuotta 1987.

Uusimmat kaupunkiautot Jyväskylässä tuolloin olivat talvella 1983-84 hankitut viisi Scania K112 -vaihderobottiautoa. Näistä kolmessa on Lahti 30 -lähiliikennekori ja kahdessa Ajokki 8000 -kaupunkikori. Ensimmäinen vaihderobottiauto - samalla Suomen ensimmäinen - hankittiin Jyväskylään jo kevättalvella 1983. Siinäkin on Lahti 30 -lähiliikennekori. Jyväskylän Liikenne oli näet saanut huonoja kokemuksia täysautomaattivaihteistoista, lähinnä Scania HR501:stä. Ajat kuitenkin muuttuvat. Vuodesta 1987 lähtien vaihderobotteja on alettu korvata Allison-automaateilla, sillä robotitkaan eivät osoittautuneet luotettaviksi.

Vuosina 1980-82 JL hankki viitisentoista Scania BF11159AS -lähiliikenneautoa. Korit näihin hetkuautoihin tekivät Ajokki Oy, Erikoiskori Oy ja Lahden Autokori Oy. Mallit olivat vastaavasti 5300 sekä 8000, 100 City ja 21 Centrum. Autot olivat pääasiassa kolmiovisia. Kaikissa oli ja on edelleenkin Wilson-puoliautomaattivaihde.

Vuonna 1978 JL:lle tuli vielä viisi Scania BR111M59 -katutuupparia. Näistä kahdessa on HR501-automaattivaihde ja kolmessa Wilson-vaihde. Näissä autoissa on vain 34 istumapaikkaa. Tämä sarja on tavallaan jatkoa vuonna 1976 hankitulle viidelle Scania BR111M59 / Ajokki 5300 -autolle. 1976-mallisissa autoissa on kaikissa kaksiportainen HR501-laatikko. Edellä selostettujen 5 + 5 autojen hankintojen välissä JL hankki käytettyjä katureita Oy Scan-Auto Ab:ltä. Nämäkin olivat poikittaisella takamoottorilla varustettuja 111-mallisia Scanioita, joissa oli Ajokin, Wiiman tai Scanian kori. Viimeksi mainittu originaali-Scania poistettiin heti 1980-luvun alkaessa. Sama auto oli ollut HKL:llä 1970-luvun alkupuoliskolla järjestysnumerolla 8. Ajokki- ja Wiima-koriset bussit ovat edelleen tätä kirjoitettaessa (4.90) liikenteessä.

Vuosina 1974-79 JL hankki useampia Ford R1114 -kaupunkiautoja, joissa oli lähinnä Haldinin (Boxer), mutta myös Ajokin tekemät korit. Fordeissa kone oli edessä ja vaihteisto oli mekaaninen. Monista Fordeista on vieläkin korit jäljellä, sillä autoja alustoitiin uudelleen vuosina 1982-85. Alustat saatiin vuosilta 1968-69 peräisin olleista Scania-Vabis BF76- ja BF110 -autoista. Mainitut alustat siis koritettiin uudelleen. Näissä autoissa on nykyään Wilson-vaihteisto, mutta osassa oli aikanaan HR501-automaatti etumoottorirakenteesta huolimatta!

Vuosina 1971-75 JL sai liikenteeseen kaikkiaan 12 Scania BR110S60-, BR11060A- ja BR111M60 -tyyppistä katuautoa, joissa oli Ajokin tekemä kori. Korimalli oli sama kuin Tampereen Kaupungin Liikennelaitoksen vastaavissa autoissa. Autoissa oli luonnollisesti Scania HR501 -automaattivaihde. BR110-autot on poistettu liikenteestä Jyväskylästäkin 1980-luvun kuluessa. Viimeinen BR110 JL:n liikenteessä oli auto 45 vuodelta 1973. Liikennehavaintoja autosta on tehty vielä vuonna 1988. Tässä yhteydessä mainituista 111-mallisista tuuppareista (vm. 1975) osa on edelleen liikenteessä, mutta sitä ei tiedä kukaan, kuinka pitkään.

Vuonna 1972 JL hankki yhden takamoottori-Volvon (B-59-59). TaKL:n autot 462...476 ovat miltei identtisiä tämän kanssa. JL:n B-59 on nyttemmin hylätty.

Vuonna 1973 JL hankki viisi Volvo B-58-60 -keskimoottoriautoa Ajokin kaupunkikorilla (malli TAKL). Autoissa on JL-mäisesti Wilson-vaihde. Osa näistä vaunuista on säilynyt 1990-luvulle asti. Mahuri-Volvoista puheenollen JL sai käyttöönsä vuonna 1979 yhden Volvo B-58-60 / Ajokki 5300 -kaupunkiauton. Alkuperäinen vaihdelaatikko oli Allison-automaatti, joka on myöhemmin korvattu Wilsonilla.

Vanhimmat autot Jyväskylässä viime vuosina ovat olleet aiemmin mainitut uudelleenkoritetut 1968-69 -malliset Scaniat. 1980-luvun jälkipuoliskolla on ollut liikenteessä muitakin 1969-mallisia busseja, vieläpä alkuperäisinä kokonaisuuksina. 1969-71 hankitut autot olivat pääasiassa tyyppiä Scania BF11059 ja Volvo B-58-60. Tavallisimmat korit olivat tuolloin Boxer, Ajokki ja Wiima. Wilson oli yleisin vaihteisto. Näistä autoista on jo suurin osa ehditty romuttaa.

Vuosina 1987-88 JL sai ensimmäisen kerran historiassaan lähiliikenteeseen Kabus-autoja. Hankintaerään kuului 12 bussia. Näihin autoihin on sijoitettu taakse pitkittäin pystyyn Gardner-moottori. Voimansiirto on mekaaninen. Autot poikkeavat kaikin tavoin Are Oy:n aikana hankituista vaunuista. Järjestysnumerotkin ovat nyt 400-sarjaa.

Eino Turusen fuusion yhteydessä JL:n autojen määrä kasvoi vuonna 1988 vähän, mutta en käsittele tässä Turusen kalustoa, koska se ei liity kaupunkiliikenteeseen.

Vuodesta 1989 lähtien JL on ottanut käyttöönsä entisiä Vantaan Liikenne Oy:n Volvo/Wiima -lähilii-

kenneautoja. Autot on maalattu Koiviston Auto Oy:n väreihin ja numeroitu 400-sarjaan. Moottori on keskellä ja vaihteisto on mekaaninen.

Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että JL:n kalusto on ollut viime vuosina äärimmäisen kirjavaa (en käsitellyt läheskään kaikkea) ja näin ollen harrastajan kannalta poikkeuksellisen mielenkiintoista. Harvinaista on myös se, että ikivanhoja katureita käytetään edelleen 20-30 km pitkillä maaseutulinjoilla. Luulisi, ettei ole mitään järkeä ajaa kaksivaihteisella Scanialla väliä Tikkakoski - Kauppatori - Säynätsalo. Näin kuitenkin tapahtuu. Reitille Vaajakoski - Jyväskylä - Säynätsalo on muuten suunniteltu johdinautoliikennettä 1940-50 - lukujen taitteessa!

Käykää ihmeessä Jyväskylässä tutkailemassa sikäläistä sisäistä bussiliikennettä niin kauan kuin siitä on vielä jotain jäljellä. Paikallinen ilmapiiri on nimittäin poikkeuksellisen yksityisautomyönteistä...

J.K. Viimeisimmät huhut kertovat, että Jyväskylään olisi tulossa uudelleenkoritettuja Volvo B-58/Kabus - autoja lähitulevaisuudessa.

HELSINGIN BUSSILINJOJA

Pertti Leinomäki

LINJA 54	Rautatientori - Länsi-Pakila
2.5.47	Rautatientori - (kuten nykyään) - Tuusulantie - Pakilantie - Länsi-Pakila, Välitalontien risteys
1954	jatkettu Paloheinäntien risteykseen
19.8.59	jatkettu lähelle Ylipalontien risteystä
LINJA 54A	Rautatientori - Pirkkola (1.11.1954 nimi : Itä-Maunula)
30.8.54-31.5.59	Rt - (kuten 54) - Pakilantie / Metsäpurontie
15.1.62	Rt - Suursuo (reitti sama)
22.8.62	...Pakilantie - Suursuonpolku (Suonotkontie) - Suursuonlaita (pääte-pysäkki) - Pakilantie...
LINJA 54N	Rt - Maunula - Länsi-Pakila (YÖ)
1.6.59	Rt - (kuten 54) - Tuusulantie - Pakilantie - Metsäpurontie - Pirkkolantie - Pirjontie - Pakilantie - Länsi-Pakila
LINJA 54X	Hakaniemi - Länsi-Pakila
18.11.63	Hakaniementori -> (kuten 54)

Linjanumerot muutettu 1.1.1966 postinumeroinnin mukaisiksi eli 54:t muuttuivat 66:ksi.

LINJA 55	Erottaja - Länsi-Pakila
2.11.53-28.8.55	Erottaja - Mannerheimintie - (I) Stadionintie / (II) Eläintarhantie - Urheilukatu - Reijolankatu - Mannerheimintie - Nuijamiestentie - Eliel Saarisen tie + Peltotie (Pirkkolantie) - Metsäpurontie - Pakilantie - Länsi-Pakila, Välitalontien risteys
1954	jatkettu Paloheinäntien risteykseen
19.8.59	jatkettu lähelle Ylipalontien risteystä
29.8.55-13.4.58	Ruskeasuo - Länsi-Pakila
14.4.58	Erottaja - Länsi-Pakila, suoraan Mannerheimintietä
LINJA 55A	Erottaja - Pirkkola (1.11.1954 nimi: Itä-Maunula)
30.8.54-28.8.58	Erottaja - Mannerheimintie - Nuijamiestentie - Eliel Saarisen tie + Peltotie (Pirkkolantie) - Metsäpurontie - Pirkkola, Pakilantie / Metsäpurontie
29.8.55-3.6.56	Ruskeasuo - Itä-Maunula
15.1.62	Erottaja - Suursuo (reitti kuten ennen)
22.8.62	aamupäivä: ... Pirkkolantie - Pirjontie - Pakilantie - Metsäpurontie ... iltapäivä: päinvastoin

Linjanumerot muutettu 1.1.1966 postinumeroinnin mukaisiksi eli 55:t muuttuivat 63:ksi.

LINJA 56	Rautatientori - Mestarintie
29.8.55-30.4.64	Rt... Mäkelänkatu - Tuusulantie - Käskynhaltijantie - Mestarintie / Kivalterintien risteys
1.1.61-30.4.64	linjan nimi : Rt - Kustaankartano

VIISIKYMMENLUVUN SINISIÄ BUSSEJA

Jukka Hannikainen

Nrot 136 - 147
Scania-Vabis B-22V / Helko 1949
korit uusittu v. 1957-1958 Wiima / Helko / Kutter

nro	rek.nro	käyttöön	uusittu	poistettu	uusi kori
136	AG-105	9.6.1949	26.6.58	7.6.67	Helko
137	AE-49	13.5.49	19.9.58	13.4.67	Helko
138	AE-51	21.5.49	3.1.58	13.4.67	Wiima
139	AE-457	21.5.49	3.1.58	2.2.67	Helko
140	AM-963	21.6.49	4.10.58	17.2.67	Helko
141	AI-635	18.8.49	8.3.58	1.6.67	Wiima
142	A-10368 /AK-368	11.7.49	9.6.56	16.6.64	Kutter
143	AK-364	11.7.49	30.4.58	24.5.67	Helko
144	AN-114	6.8.49	11.4.58	17.1.67	Helko
145	AN-115	19.8.49	17.10.58	24.3.65	Helko
146	AN-172	1.9.49	25.4.57	1.6.64	Kutter
147	AM-31	5.9.49	30.9.58	18.1.65	Helko

Scania-Vabis B-22 -sarja oli samoihin aikoihin hankittu kuin aiemmin esitelty sarja 81-90. Käytännössä sarjat olivat samanlaisia ja niitä käytettiin aluksi pääasiassa keskustalinjoilla, koska autojen matkustajapaikkaluku oli huomattavan suuri muihin senaikuisiin autoihin verrattuna. Olihan oviakin neljä kappaletta, kun taas muissa busseissa oli vain kahdet. Johtuen pula-ajasta jouduttiin nämäkin bussit rakentamaan puukorisina ja koriverhouskin tehtiin vanerista. Kuten aiemmin on todettu, vaneriverhous ei ole kovin säänkestävä, joten koriremontti jouduttiin näihinkin tekemään alle 10-vuotiaina 1957-58. Kaksi busseista, nrot 138 ja 141, koritettiin Wiiman teräskorilla, toiset kaksi, nrot 142 ja 146, koritettiin Kutterilla puuviilu-/alumiinikorilla ja loput Helkolla teräskorilla. Koska autot koritettiin näinkin monella eri koritehtaalla, ne olivat lähes kaikki yksilöitä, jotka erotti jo kaukaa. Neliovisina busseina näitä käytettiin kaikilla linjoilla, olihan kuljettajarahastuslinjoillakin ruuhka-aikoina rahastajat. Koriremontin jälkeen busseja käytettiin pääasiassa ruuhkavuoroissa. Sisustusmateriaalina oli pääasiassa punainen begamoidi istuimissa. Wiimalla sekä Kutterilla sisäseinät olivat ruskeata Iki-levyä, kun taas Wiima käytti vaaleankeltaista väriä lämmityskennossa ja sen putkistoissa. Helko käytti näissä ruskeaa vasaralakkaa ja Kutter harmaata väriä. Myös Helko käytti sisäseinissä ruskeanharmaata Iki-levyä. Tämän sarjan käyttöikä muodostui melko pitkäksi, kun viimeiset autot hylättiin vasta vuoden 1967 kesällä. 18 vuotta ammattiliikenteessä samalla alustalla kertoo, kuinka laadukasta työ oli jo 1940-luvulla. Viimeisiä linjoja joilla näitä busseja näki, olivat 66A (Rt - Suursuo), 50 (Sörnäinen - Pajamäki) sekä 81 (Siilitie - Pajamäki). Sijoitusvarikkona oli pääasiassa Koskela.

Pituus	10500 mm	Istumapaikkoja (nro 142: 22)	24
Leveys	2500 mm	Seisomapaikkoja	33
Aks.väli	5900 mm		
Rengaskoko	10.00 x 20"	(Wiima 11.00 x 20")	

Nrot 121 - 135
Scania-Vabis B-15V / Helko 1948-1949
korit uusittu v. 1955-1958 HKL / Kutter / Helko

nro	rek.nro	käyttöön	uusittu	poistettu	uusi kori
121	A-4702/ AE-702	25.11.48	20.11.57	15.2.64	Kutter
122	A-4716/ AE-716	8.12.48	6.10.58	18.4.63	Helko
123	A-5504/ AF-504	16.12.48	8.1.57	8.5.64	Kutter
124	A-5228/ AF-228	14.12.48	13.4.55	18.9.62	Kutter
125	A-8723/ AI-723	22.12.48	12.12.56	8.5.64	Kutter
126	A-10600/ AK-600	11.1.49	2.9.57	4.3.63	Kutter
127	A-10815/ AK-815	24.1.49	11.3.57	4.3.63	Kutter
128	A-8711/ AI-711	5.1.49	12.1.55	13.6.62	Kutter
129	A-8726/ AI-726	5.1.49	26.11.57	8.5.64	Helko
130	A-11033/ AL-33	22.1.49	26.8.57	25.3.64	Kutter
131	A-11106/ AL-906	31.1.49	30.6.55	18.9.62	HKL
132	A-11332/ AL-332	26.1.49	13.9.57	16.6.64	Kutter
133	A-794/ AA-794	8.2.49	5.12.57	16.6.64	Helko
134	A-772/ AA-772	10.2.49	28.2.57	8.8.64	Kutter
135	A-789/ AA-789	17.3.49	12.12.56	4.3.63	Kutter

Myös tämä hankintaerä kuuluu pula-ajan hankintoihin. Itse alusta oli Scania-Vabiksen hyvää laatua nelisylinterisine moottoreineen, mutta korit jouduttiin valmistamaan niistä tarvikkeista mitä saatiin, eli pääasiassa puusta ja vanerista. Niinpä tämänkin sarjan autoihin jouduttiin tekemään koriremontti viimeistään kymmenen käyttövuoden jälkeen. Koreja teetettiin Helkolla, Autokorirakenne Oy:llä sekä HKL:n omalla korjaamolla. Helko sekä Autokorirakenne Oy (Akro /Kutter) rakensivat korit uudestaan, Helko teräsprofiilista ja Kutter puuviilusta liimaamalla, mutta HKL:n korjaamolla rakennettiin nro 131 vanhoille korikaarille pellittämällä ne sekä muuttamalla hieman etuosan ulkonäköä. On selvää, että Helkon ja Kutterin korittamien autojen ulkonäkö muuttui huomattavasti, eritoten Kutterin, koska yhtiö valmisti siihen aikaan vakiomallia moneen käyttötarkoitukseen (huomaa mallin vaihdos 1955-56). Autoissa olleen suhteellisen lyhyen alustapituuden vuoksi ne olivat alunperinkin kaksiovisia, yksi edessä ja toinen takana. Tämä ovijärjestys säilyikin busseissa nro 124, 128 ja 131 loppuun saakka, kun taas muissa busseissa takaovi siirrettiin korikorjauksen yhteydessä etu- ja taka-akselin keskelle, samoiten kuin rahastajanaitiokin. Kuljettajarahastus

aloitettiin näiden bussien myötä. Niihin maalattiin muista poikkeava oranssinvärinen raita (muut paitsi 124, 128 ja 131), joka oli kuljettajarahastuksen tunnus. Tosin apuautoina näitä käytettiin muillakin linjoilla, joskus varsin säännöllisestikin. Ominta aluetta kuljettajarahastusvaunuille olivat linjat 38 (Rautatientori - Kaitalahti), 62 (Rt - Viikinkylä -> Pihlajamäki), 63 (Rt - Malmin lentokenttä) ja 100 (Kuusitie - Invaliidisäätiö). Muita vaunuja käytettiin kaikilla linjoilla. Säilytyshalleja olivat Ruskeasuo (sekä Ratsastushallit vuoteen 1961 saakka) ja Koskela. Mainittakoon, että osa autoista maalattiin harmaalla raidalla ja katolla uusintamaalausten yhteydessä noin vuosina 1960-62. Sisustuksesta huomattavaa oli, että vuodesta 1956 Kutter käytti penkkien päällisenä vihreää begamoidia. Rullakilpilaitteitakin kokeiltiin Kutterin koreissa.

Pituus 8750 mm	Istumapaikkoja 22 (vanha kori) 23-24 (uusi kori)
Leveys 2400 mm	Seisomapaikkoja 16 (vanha kori) 12-17 (uusi kori)
Aks.väli	4700 mm
Rengaskoko	9.00 x 20 " edessä ja takana

TAMPEREEN LIIKENNELAITOKSEN MATALALATTIABUSSI nro 108

Kaupunkilinja-autojen kehitystyössä viime vuosina on erityisesti Keski-Euroopassa saavutettu suuri edistysaskel, kun useat valmistajat ovat tuoneet markkinoille ns. matalalattiabussin. Se on huomattava parannus, erityisesti vanhuksille, vammaisille ja lapsille, mutta tervetullut mukavuuden ja turvallisuuden lisääjä samalla kaikille matkustajille.

Suomessa kaupunkiliikenteen bussikalustona on kotimaisen Sisun linja-autotuotannon päätyttyä lähes yksinomaan käytetty ruotsalaisille Scania- ja Volvoalustoille suomalaisilla koritehtailla rakennettuja pohjoismaisiin oloihin suunniteltuja kestäviä ja taloudellisia linja-autoja. Koska tässä valikoimassa ei ole valmistajien taholta ollut vielä odotettavissakaan matalalattiabussia, on jouduttu hakemaan uusia ratkaisuja kehityksen mukana pysyäksemme.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen teknillisen johtajan Juhani Valannon idean ja yleissuunnitelman pohjalta käynnistettiin suunnitteluyhteistyö TAKL:n, Carrus Oy Wiiman ja Oy Scan-Auto Ab:n ja länsisaksalaisen Gottlob Auwärter GmbH & Co KG:n (eli Neoplanin) kanssa syksyllä 1989.

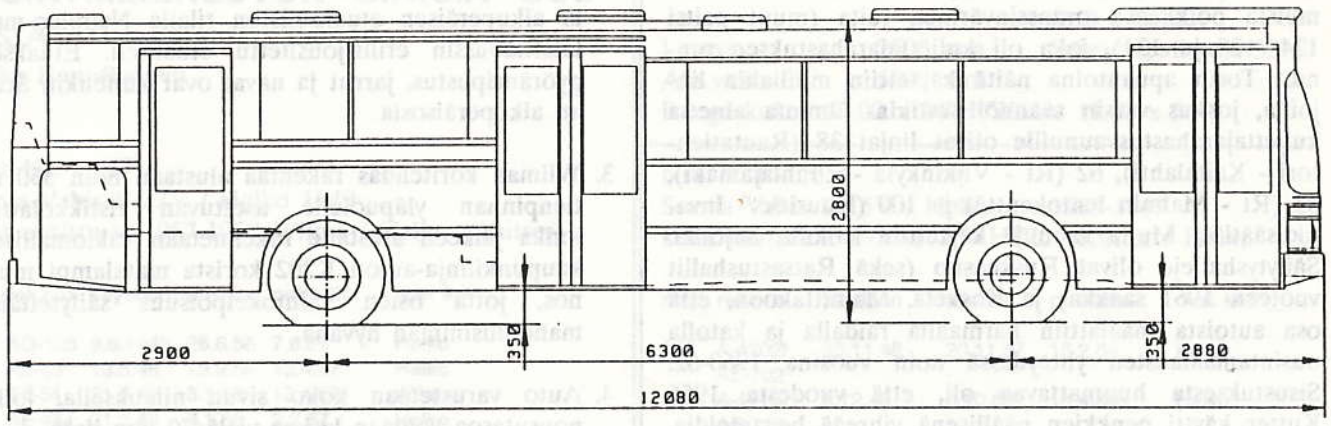
Tavoitteeksi asetettiin rakentaa pohjoismainen matalalattiabussi seuraavin vaatimuksin:

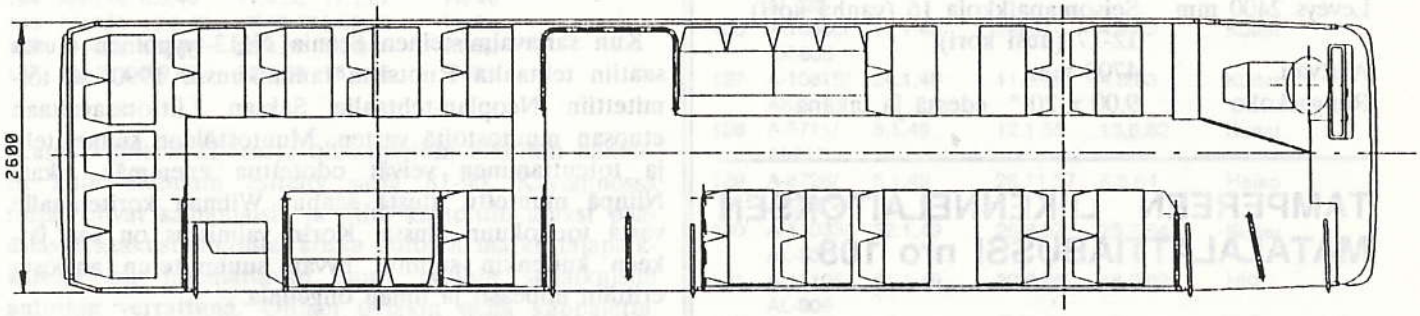
1. Käytetään lähtökohtana takamoottorista kaupunkilinja-auton alustatyyppiä Scania N113, joka koostuu erillisestä etu- ja takaosasta ilman varsinaisia runkopalkkeja. Auton lyhyessä takaosassa sallitaan normaali lattiakorkeus.
2. Auton etuosan mataluus saadaan aikaan sovittamalla alkuperäisen etuakseliston tilalle Neoplan-matalalattiabussin erillisjousitettu etuakseli. Etuakselin pyöränripustus, jarrut ja navat ovat kuitenkin Scanian alkuperäisosia.
3. Wiiman koritehdas rakentaa alustaan noin 350 mm tienpinnan yläpuolelle asettuvan ristikkolattian, jonka jälkeen alustalle rakennetaan vakiomallisesta kaupunkilinja-auton K202 korista matalampi muunnos, jotta osien vaihtokelpoisuus säilytettäisiin mahdollisimman hyvänä.
4. Auto varustetaan koko sivun niiauksella, jolloin nousutasoa voidaan laskea vielä 70 mm lisää.
5. Prototyyppi valmistui elokuussa 1990. Matalalattiabussin valmistus on mahdollista aloittaa vuonna 1991.

Kun sarjavalmisteinen Scania N113-tyyppinen alusta saatiin tehtaalta Ruotsista tammikuussa 1990, se toimitettiin Neoplan-tehtaalle Saksan Liittotasavaltaan etuosan muutostöitä varten. Muutostöiden suunnittelu ja toteuttaminen veivät odotettua enemmän aikaa. Niinpä muutettu alusta saapui Wiiman koritehtaalle vasta toukokuun alussa. Korin valmistus on sen jälkeen kuitenkin sujunut hyvän suunnittelun ansiosta erittäin nopeasti ja ilman ongelmia.

Uuden bussityypin oleellisin parannus tietenkin on lattian mataluus ja siitä johtuva portaiden poisjääminen etu- ja keskiovella. Muita uusia tai lähes uusia parannuksia autossa on seuraavia:

- Siivouksen helpottamiseksi matkustajaistuimissa ei ole lattiaan kiinnitettyjä jalkoja, vaan istuimet on ripustettu tukitangoista kattoon.
- Etupään linjanumerokilpilaitteessa ovat kilpirullat akseloidut pystysuoraan, jolloin numerot ovat aina samassa tasossa ja numeroa esiin käännettäessä vääntömatka on pienempi kuin normaalisti.
- Etupään automaattinen tekstikilpilaite näyttää kookkaalla tekstinäytöllä vain sen suunnan, johon bussi on menossa.
- Joustava halpa puskurirakenne kestää vaurioitumatta varsin suurenkin törmäyksen ja eliminoi joustavuudellaan myös vastapuolen vaurioita.
- Värien käytöllä paranneltu ulkoasu ja sisustus tekevät bussista entistä houkuttelevan ja samalla oman henkilökunnan arvostusta kohottavan.
- Matkustusväljyyden parantamiseksi auton leveys on 2,6 m normaalin 2,5 m sijasta.





Alusta:	Scania N113CLB
Moottori:	DSC1104 välijäähdytetty ympäristöystävällinen moottori, jossa päästöt alittavat ECE R49 normin yli 50 %:lla
Vaihteisto:	GAV773R, hidastimella varustettu kaksiportainen automaattivaihteisto
Etuakseli:	Neoplan, erillisjousitettu
Jarrut:	ABS-jarrut
Renkaat:	Michelin 295/80R22,5
Melutaso:	ulkoinen noin 78 dBA, sisäpuolinen 71-75 dBA
Kori:	Wiima K202 muutoksin
Ovet:	2-2-1
Ulkomitat:	pituus 12080 mm, korkeus n. 2950 mm, leveys 2600 mm
Lattiakorkeus:	matalaosassa 350 mm maasta
Paikkaluku:	38 istuma- ja 26 seisomapaikkaa

MODERN TRAMWAY 1991

Monet jo tuntevat tämän maailman ehkä parhaimman raitiotieharrastajien lehden ja jo v.1989 18 suomalaiselle harrastajalle se tuli.

Nyt lehden tilaaminen on uusillekin lukijoille helppoa. Suomalaiset harrastajat voivat tilata MT:n lähimmässä postissa tai Postipankissa maksamalla 111 markkaa jäljempänä mainitulle postisiirtotilille. Lehteä julkaisee englantilainen Light Rail Transit Association (LRTA), jonka jäsenmäärä ympäri maailmaa on 3600. MT käsittelee kaiken maailman raitiotieasioita harrastajan kannalta mielenkiintoisesti ja värikkäästi. Lehti ilmestyy kerran kuussa. LRTA:n pohjoismaisena tilausten kerääjänä toimii ruotsalainen sisaryhdistyksemme Svenska Spårvägssällskapet.

Postien toimipaikoista saatavaan kansainväliseen postisiirtokorttiin merkitään

maksun saajaksi: Svenska Spårvägssällskapet, Medlemsavgifter LRTA, c/o Göransson, Kevingeringen 35, Stockholm.

siirtokonttori: Stockholm

tilinumero: 44 21 60 - 8

Merkitse tiedonantoja-kohtaan "Modern Tramway 1991".

Suorittamalla maksun 111 Suomen markkaa marraskuun aikana, saat tammikuun numeron jo ajallaan.

Toimitusmaksu posteissa ja Postipankissa on parikymppiä.

JUHLALIPPU

Aikuisille ***15,00 MK***
Lapsille ***7,50 MK***

100-vuotisjuhlalippu oikeuttaa 4.5.–30.9. 1990 kahteen matkaan yhteistariffiliikenteessä.

Lippu on myös pääsylippu 100-vuotisjuhlanäyttelyyn, joka pidetään liikennelaitoksen varikolla Linnankatu 67.

RAITIOTIEN KESÄAIKATAULUT

Jarmo Oksanen

Tässä taannoin pahoittelin sitä, etten voinut käsitellä raitiotien kesäaikatauluja vuodelta 1989 tietojen kadottua jonnekin, tarkemmin sanoen tietolevykkeen magneettisten hiukkasten järjestäydyttyä uuteen uskoon. Tyhmyydestä sakotetaan, sanotaan ja kai se paikkansakin pitää, kun tässä on joutunut hikipäin tekemään jo kerran tehdyn työ uudelleen. Se, että palaan juuri nyt kesään 1989 ei johdu sattumasta. Kun kronologisen järjestyksen mukaan olisi nyt vuorossa kesän 1990 aikataulut niin käsitellään molemmat vuodet rinnakkain. Mennyttä aikaahan tässä joka tapauksessa muistellaan ja asiat kirjataan.

Kesä 1989

Kesä 1989 oli aikaulutoimittajan kannalta leppoisaa aikaa: piisasi lämmintä, raitioaikatauluissa ei ollut edellisen kesän myllerryksen merkkejä - itse asiassa muutoksia oli tavallista vähemmän - ja lisäksi RAITIOn päätoimittaja oli ottanut Tampereen entisen kaupunginjohtajan tapaan ns. Paavolat eikä häntä näkynyt lähimaillakaan orjapiiskansa kanssa.

Osittain tuosta syystä, osittain tietojen hukkaamisesta johtuen voidaan vuoden 1989 kesäaikatauluista lukea vasta nyt, kun kaikki on jo kaukana takanapäin. Ovatpa ainakin kaikki tapahtumat täysin hallinnassa. Ei siis tarvitse edellisten vuosien tapaan turvautua arvailuun.

Ennen vuoden kesäaikatauluun paneutumista todettakoon, että RAITIOn numerossa 1/89 hieman auki jääneeseen talvea 1988-89 koskevaan juttuun ei juuri jatkoa tullutkaan. Kaikkein tarkimmille lukijoille täytyy kuitenkin kertoa, että vuoron 54 Koskelan halliin saapumisaikaa muutettiin kolmella minuutilla 3.5.1989 alkaen kaikkina viikonpäivinä, klo 23.13:sta 23.16:een muihin aikoihin puuttumatta. Että se sen talven lumista.

Kesäaikataulu 1989 oli siis muutoksiltaan aikaulutoimittajan toiveiden jos ei nyt aivan niin lähes täyttymys. Verrattuna kesään 1988 muutoksia oli mitättömän vähän. Kuten muistetaan kesä 1988 oli poikkeuksellinen Junatien sillan remontin takia. Siitä aiheutuneet muutokset eivät siis tietenkään toistuneet kesällä 1989. Mutta muutoinkin viime kesä oli vakiompi kuin kesät vuodesta 1985 lähtien. Mainittuna vuonnahan

siirryttiin järjestelmään, jossa tietyillä linjoilla oli sekä kesä- että keskikesäaikataulut. Kesäaikatauluilla tarkoitan 1.-15.6. ja 16.-31.8. käytettäviä aikatauluja ja keskikesän aikatauluilla taas muuna kesäaikana voimassa olevia. Linjat, joilla "perinteisesti" on ollut kaksijakoinen kesäkausi ovat 3B, 3T, 4, 6 ja 8. Nyt näistä kaksi viimeisenä lueteltua eivät kuuluneet tähän ryhmään. Seuraavassa käyn läpi aikataulustoa linjoittain.

Linjat 1 ja 1A: Näiden linjojen aikataulu oli rakenneltu uudelleen. Kesällä ykköslinjan kummajaisuus oli vuoro 6, joka ajoi maanantaista perjantaihin aamuruuhkassa ja uudelleen iltapäiväruuhkan alusta liikennöintiajan loppuun. Nyt vuoro 6 palautettiin normaaliksi, yhtenäisen liikennöintiajan vuoroksi. Samalla kokopäiväruuhkavuorosta 101 tehtiin tavanomainen kaksiosainen ruuhkavuoro. Muutoinkin ykkösten aikataulu oli perinteinen; kuusi vakiovuoroa koko päivän ja täydennyksenä kolme ruuhkavuoroa sekä aamulla että iltapäivällä. Aamulla hallista lähtöaikoja muuttamalla joidenkin vuorojen osalta edellisvuotta myöhemmäksi linjan 1A ensimmäisen tunnin lähtöjen määrä väheni vuorovälien pidentyessä 10 minuuttiin (ennen 8-9), mutta positiivisena piirteenä 1A:n kierrosaikaa lyhennettiin 3-5 minuuttia. Iltapäivällä 1A:n liikennöintiaikaa pidennettiin 15 minuutilla. Ensimmäinen lähtö Käpylästä oli 14.05 (ennen 14.19) ja Perämiehenkadulta 14.40 (14.55). Peruslinjan 1 kierrosaikaa keskipäivällä lyhennettiin niinikään 60 minuutista 58:aan, jolloin tasainen 10 minuutin vuorovälijärjestelmä tunneittain tapahtuvine samaminuuttilähtöineen muuttui epätasaisemmaksi 9-10 minuutin väleiksi. Silti rahastajakauden 50 minuutin kierrosaikaan on vielä matkaa. Mahdetaanko siihen koskaan päästä nykyisenä aikana jolloin joka vaununmitan päässä on liikennevalot.

Lauantaisin linjan 1 aikataulu oli yhtä muutosta lukuunottamatta sama kuin 1.6.1987 voimaantullut kesäaikataulu. Se yksi muutos on viimeisen Kauppatorilta tapahtuneen lähdön (17.10) poistaminen.

Linjalta 2 riistettiin koko kesäajaksi 1989 sen ainokainen ruuhkavuoro 107. Liikennetarjonnassa tätä ei ihmeemmin näkynyt, sillä ruuhka-aikojen kierrosaikaa "prässättiin" rajusti. Aikaisemmasta 34-35 minuutista 28-29:ään. Näin vaunut ajoivat koko päivän 9-10 minuutin välein, kun v.1988 ruuhka-aikana vastaava aika oli 8-9 ja päivällä 10 minuuttia. Päiväliikenteen muutos luonnollisesti johtui tahdistamisesta linjan 1 kanssa.

Linjoilla 3B ja 3T noudatettiin minuutilleen kesältä 1988 tuttuja aikatauluja. Jopa niin minuutilleen, että edelleen linjan 3B vuoron 11 halliinlähtöaikaa Porvoonkadun pysäkiltä yritettiin vuoroaikatauluissa jälleen tuputtaa klo 18.12:een. Vuoro 19 kuitenkin lähti edellä, oman aikataulunsa mukaan klo 18.13. Tiettävästi Porvoonkadulla ei edelleenkään ole sivuraiteita tai uusia vaihdeyhteyksiä, joten koukkaaminen edellä olevan vaunun ohi lienee teoriaa. Koska RAITIOn lukijat ovat tarkkaa joukkoa, niin täytyy hieman lieventää tämän kappaleen ensimmäisen lauseen tekstiä. Joku sen kuitenkin hoksaa. Linjan 3T keskikesän aikataulussa oli vuorolle 28 lisätty lähtö 6.00 Eirasta ja vuoron 24 ensimmäinen lähtö Porvoonkadulta muutettu 7.03:sta 7.05:een.

Linjoilla 3T ja 4 on jo joitakin vuosia ollut yöliikenteessä Lasipalatsilla takuuyhteyksiä. Toisin sanoen keskustasta poispäin ajavat vaunut on klo 23.20 jälkeen velvoitettu odottamaan toinen toistaan Lasipalatsilla, jolloin vaihto vaunusta toiseen puolin ja toisin on ollut mahdollista. Nyt tämä palvelu rajoitettiin vain yhteen tapaukseen, klo 1.25 vuorojen 25 ja 37 kesken.

Linjojen 3B ja 4 hallireitillä Hakaniemessä vuosia ollut vaihtomahdollisuus on säilytetty. Vuorot 13 ja 35 olivat menneenä kesänä klo 1.54 Ht:lla, josta 13 jatkoi Karhupuiston kautta ja 35 suoraan Koskelan halliin.

Linjalla 4 ei tapahtunut muutoksia kesään 1988 verrattuna.

Linjan 6 aikataulua sen sijaan peukaloitiin vähän enemmän. Vaikka linjalla ajettiinkin koko kesän samalla aikataululla ei se silti ollut sama kuin viime vuonna kesän alussa ja lopussa noudatettu. Arkiaikataulussa (ma-pe) oli kesällä 1988 yksi ruuhkavuoro enemmän. Nyt vuoro 154 sai olla koko kesän hallissa. Kuutosen muutokset olivat siten vähän kakkoslinjan mallisia: vuoro vähemmän, kierrosaikaa lyhennetty ja vuoroväliä pidennetty.

Kierrosajan lyhennys oli 1-6 minuuttia ja vuorovälipidennykset 1-2 minuuttia.

Lauantain ja sunnuntain aikataulut olivat muutoin samat kuin vuonna 1988, paitsi että vuorot oli nyt järjestetty numerojärjestykseen. Edelliskesänä vuoro 57 ajoi 59:n ja 54:n välissä.

Linjat 7A ja 7B aiheuttivat aikataulutoimittajalle jonkin verran päänraapimista, eikä asia selvinnyt edes sillä, vaan vastaus saatiin HKL:ltä SRS:n (silloisen) sihteerin suosiollisella myötävaikutuksella. Viime kesän vuoroaikataulunipusta ei näet löytynyt lainkaan linjoja 7A ja 7B koskevia lehtiä. Kuitenkin tiedettiin - näin valistunutta on RAITIO:n toimittajakunta - että kyseisiä linjoja ei ole lopetettu. Jokin selitys asiaan siis oli oleva. Ja olihan se - yksinkertainen, mutta yllättävä. Talvikauden aikataulut olivat seiskoilla käytössä läpi kesän! Yksinkertainen ratkaisu: ellei muutoksia ole, miksi painaa paperit, joiden ainoa ero entisiin on päiväys oikeassa ylänurkassa. Ja yllättävä: tähän asti HKL ei ole monistustyössä ja paperimäärässä säästellyt. Muistanpa taannoin kaikki itäsuunnan bussivuoroaikataulut monistetun uudelleen vain siksi, että Vartiokylän hallin lyhenne muutettiin VR:stä VK:ksi. Ja tämä tapahtui lisäksi keskellä kautta kuukautta paria ennen kuin lehdet olisi muusta syystä pitänyt uusia.

Olisiko moiseen pihtailuun nyt ollut syynä esim. aikapula, mene tiedä.

Kun ratkaisu oli kuvatunlainen, sai linja 7A pitää kesälläkin kolme ruuhkavuoroa. Tavallisesti vuoro 166 on kesällä ollut pois liikenteestä.

Linjalla 8 noudatettiin koko kesän ja kaikkina viikonpäivinä niitä kesäaikatauluja, jotka tulivat voimaan Junatien sillan avauduttua 16.8.1988.

Linjalla 10 ei myöskään ollut kesään 1988 nähden mitään uutta tarjolla. Itse asiassa vain vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta kympillä olivat voimassa ne kesäaikataulut, jotka tulivat käyttöön suuren linjaremontin yhteydessä 1.6.1985.

Halliinsijoittelussa tapahtui muutoksia edellisen kerran 1.1.1989 kuten aikaisemmin olen kertonutkin. Samat kuviot säilyivät edelleenkin. Linjan 2 vuorot vaihdettiin tuolloin Koskelaan ja vastapainoksi linjan 10 kaikki vuorot Töölöön, jossa toimintaa riittää kaikkina päivinä iltamyöhälle. Sellaisia vuoroja, jotka olisivat eri viikonpäivinä eri hallissa tai joilla olisi lähtö/tulohalli eri ei enää lainkaan ollut.

Kesä 1990

Useimmiten kesä- tai talviaikataulujen tullessa voimaan otetaan mahdollisuuksien mukaan jälleen käyttöön hetken hyllyllä olleet paperit. Aikatauluja muutellaan, jos rataolosuhteissa on tapahtunut muutos, liikennelaitoksen lautakunta tehnyt päätöksen jonkin linjan vuoroväleistä, liikennöintiajasta tai lähtöjen määrästä. Syitä voi olla muitakin, esim. käytettävissä olevan henkilökunnan määrä.

Verrattaessa kesää 1990 edelliseen voidaan todeta rataolosuhteiden muutos linjalla 10, joten sitä jouduttiin "peukaloimaan". Toinen suuri muutos koskee keskikesän aikataulujen voimassaoloaikaa. Niinä viime vuosina, jolloin keskikesän aikatauluja on joillain linjoilla ollut käytössä, on niiden voimassaoloaika ollut kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin. Ilmeisesti ajoitus ei ole vastannut riittävän hyvin matkustajamäärien vaihtelua, sillä v. 1990 keskikesän aikataulut olivat vain kuukauden - tarkemmin sanoen heinäkuun - voimassa. Vastapainoksi niissä olivat vuorosupistukset kovemmat kuin aiempina vuosina. V.1990 keskikesän erilliset aikataulut oli käytössä linjoilla 3B, 3T, 4, 6, 7A, 7B ja 8. Vertailu vuoteen 1989 osoittaa, että linjoilla 6 ja 8 palattiin taas vuosien 1985-88 käytäntöön, kun taas seiskoilla ei erillistä keskikesäjaksoa ole tunnettu vuoden 1988 reittimuutosta lukematta.

Tässä yhteydessä voi sivumennen lausua ihmetyksensä eri aikataulujaksojen pituuksista seutuliikenteessä, Helsingin kaupungin sisäisessä liikenteessä ja jopa HKL:n eri sektorien kesken: Jollain linjalla kesäaikataulut tulevat voimaan 1.6., toisella 3.6.; keskikesän lisäsupistuksen aika voi olla esim. kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin, toisella heinäkuun; talviaikatauluihin siirrytään joko 15. tai 30.8. tai 1.9-2.9. tai jotain tältä väliltä. Milloinkahan päästäisiin yhdenmukaiseen käytäntöön ?? Sitä ainakin matkustajat arvostaisivat.

Linjoilla 1, 1A, 3T ja 4 olivat koko kesän 1990 aikataulut viimeistä minuuttia myöten samat kuin 1989. Linjalla 3B:kin ero oli minimaalisen pieni: vuoron 18 viimeinen lähtö Eirasta (1.29) ajoikin vain Sturenkadulle asti ja siitä suoraan Koskelan halliin. Ero oli toisin sanoen siinä, että parinsadan metrin linjapituuden lyhennyksellä saatettiin välttää pitkä kierros Eläintarhan, Mannerheimintien, Töölön hallin ja Helsinginkadun kautta Koskelaan.

Linjaa 2 ei heinäkuussa liikennöity lainkaan. Muun osan kesää olivat käytössä vuodelta 1989 tutut aikataulut.

Linjat 6, 7A, 7B ja 8 kuuluvat omaan ryhmäänsä sikäli,että niillä oli kesä- ja elokuun täsmälleen kesän 1989 aikataulut. Tai ei ihan: kuutosella vuoron 53 viimeinen lähtö Hietalahdesta (17.40) ajoi Kustaa Vaasantietä suoraan halliin käymättä Arabiassa ja taas Vallilan halleilla "kusiputkan" silmukassa kääntymässä. Seiskoilla tapahtui 1.7. 1990 lauantain ja sunnuntain osalla pysyvä muutos, josta lisää jäljempänä. Heinäkuussa kaikilla linjoilla ajoivat vain vakiovuorot, ei yhtään ruuhkavuoroa. Näitä olivat kesä- ja elokuussa 155, 164, 165, 166, 174, 175, 183, 184 ja 185. Itse asiassa heinäkuussa ruuhkavuoroja oli vain linjoilla 1A ja 4. Ruuhkavuorottomilla linjoilla ruuhka-ajan kierrosaikaa oli vuoteen 1989 verrattuna kiristetty 1-3 minuuttia, jolloin poisjääneiden vuorojen aiheuttama lähtöjen määrän väheneminen ei tuntunut kuin osittain. Seuraava esimerkki valaiskoon tilannetta: Kun linjalla 8 oli kesä- ja elokuussa 115 lähtöä Salmisaaresta ma-pe, oli näistä 18 ruuhkavuorojen lähtöjä. Jos vakiovuorojen kierrosaikaa ei olisi puristettu 2 minuutilla, niin heinäkuun lähtöjä olisikin siis ollut 97. Mutta laittamalla vähän "rumbaa" vakiovuoroille tuli lähtöjen määräksi 102.

Linja 10 kääntyi tietenkin Kuusitien silmukassa koko kesän, joten sen aikatauluksi ei sopinut v.1989 malli. Kympillä olivat koko kesän liikenteessä ainoastaan vakiovuorot 91-95. Näillä viidellä vuorolla ja 46-48 minuutin kierrosajoilla päästiin 9-10 minuutin vuoroväleihin koko päivän ja viikon. Aamulla ja myöhemmin illalla, jolloin vuoroista osa on hallissa vuorovälit olivat 12-15 minuuttia ja kierrosajat 45-48 minuuttia.

Linjoilla 7A ja 7B pidennettiin kierrosaikaa heinäkuun alussa lauantaisin ja sunnuntaisin osan vuorokautta. Molempina viikonpäivinä kummallakin linjalla oli kierrosaika aamulla 36 minuuttia, sitten n. klo 9-20 tasan 40 minuuttia ja taas yhden vuoron ajettua kummaltakin linjalta halliin - 36 minuuttia. Tehdyllä muutoksella lisättiin klo 9-15 välillä kierrosaikaa kolmella minuutilla 43:een. Kun vuoroja ei lisätty oli

seurauksena vuorovälien muuttuminen tasan 10 minuutista sarjaksi 10-11-11-11-10-11-11-11- jne. Lauantaina voisi kuvitella, että ostospäivän ruuhkassa matka ei suju yhtä nopeaan kuin arkipäivinä, mutta sunnuntain kierrosajan pidennystä on vaikea ymmärtää. Seiskoilla on kierrosajan pituutta kyllä justeerattu lähes koko sen ajan, kun linja on Pasilan eri osia palvellut. Uutiskynnystä muutos ei siis ylitä, onpahan historiantutkijoita varten tähän kirjattu.

HKL:n vuoroaikataulujen suurin puute on aikataulun voimassaoloajan ilmoittaminen. Päiväys kertoo kyllä, milloin aikataulu on tullut käyttöön, mutta ei lainkaan sitä, milloin sen voimassaolo päättyi. Esimerkiksi linjan 2 vuorolla vaikkapa 8 on voimaantulopäivän kohdalla 010690. Samanlainen on merkintä esim. linjan 10 vuorolla 92. Mistään ei käy ilmi, että ensinmainittu aikataulu ei ole voimassa 1.-31.7. mutta jälkimmäinen on! Keskikesän aikatauluissa on vain päiväys 010790. Taaskaan ei päättymispäivää ole ilmoitettu, vaikka se varmasti on ollut tiedossa aikataulua kirjoitettaessa. Vain kalustolistan tutkiminen antoi ymmärtää, että linjaa 2 ei lainkaan ajettu heinäkuussa, listasta kun puuttuivat linjaa 2 koskevat merkinnät. HKL yritti näin höynäyttää RAITIOn aikataulutoimittajaparkaa, mistä sille risut annettakoon!

Kaluston osalta HKL:n papereiden informaatioarvo taasen parantui v.1989. Luettelo, jossa on mainittu vuorokohtaisesti vaunukalusto, julkaistaan nyt myös viikonpäivittäin eriteltynä. Siitä voidaan todeta, että lauantain ja sunnuntain kaikki liikennöivät vuorot ajetaan nivelvaunuilla. V.1989 kesäkuun kahden ensimmäisen ja elokuun kahden viimeisen viikon aikana neliakselisia "wanhoja pelejä" oli liikenteessä vain yhdeksässä vuorossa, nimittäin 2,7,8,9,101,102,103,184 ja 185. Lopun kesää näitä vuoroja oli vain viisi, linjan 1 ruuhkavuorot 102 ja 103 sekä linjan 2 kaikki kolme vuoroa. Kesältä 1990 on täsmällisesti tiedossa vain heinäkuun lista. Sen mukaan ei keskikesän 1990 liikenteessä ollut muita kuin nivelvaunuja.

Nivelvaunujen viherkeltaistuminen jatkuu. Vielä toki oranssiharmaatkin ovat runsaasti kuvassa mukana mutta kuvaajien on silti syytä pitää varansa. Kohta puoleen voisi vaikkapa järjestää RAITIOn lukijoille arvauskilpailun, mikä numero on viimeinen oranssiharmaana liikkuva. Uutistoimittaja, jolla on sisäpiirin tietoa, ei sitten saa osallistua!

Tämänkertaiset aikatauluasiat ovat tässä. Vaikka talvikauden 1990-91 aikataulut ovat olleet käytössä tätä kirjoitettaessa puolen kuukautta, niin olkoot! Mikäli kädessäsi oleva RAITIO ei ole lajinsa viimeinen, niin juttu jatkuu ensi numerossa.

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT KESÄLLÄ 1990

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyypit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät kesäaikataulussa 1990.

A	B	C	D	E mp	E la	E su
1		KH	1,1A	X	X	
2		"	1,1A	X	X	
3		"	1,1A	X	X	
4		"	1,1A	X	X	
5		"	1,1A	X	X	
6		"	1,1A	X	X	
7	v	"	2	(X)		
8	v	"	2	(X)		
9	v	"	2	(X)		
11		Tö	3B	X		
12		KH	3B	X	X	X
13		"	3B	X	X	X
14		Tö	3B	X		
15		KH	3B	X	X	X
16		Tö	3B	(X)		
17		KH	3B	X	X	X
18		"	3B	X	X	X
19		"	3B	X	X	X
23		Tö	3T	(X)		
24		"	3T	X	X	X
25		KH	3T	X	X	X
26		Tö	3T	X		
27		"	3T	X		
28		"	3T	X	X	X
29		KH	3T	X	X	X
30		"	3T	X	X	X
31		Tö	3T	X	X	X
34		"	4	X	X	X
35		KH	4	X	X	X
36		Tö	4	X	X	X
37		KH	4	X	X	X
38		"	4	X	X	X
39		Tö	4	X	X	X
40		KH	4	X	X	X
41		Tö	4	X		
53		KH	6	X		
54		"	6	X	X	X
55		"	6	X	X	X
56		"	6	X	X	

A	B	C	D	E mp	E la	E su
57		"	6	X	X	X
58		KH	6	X	X	X
59		"	6	X	X	X
64		"	7A	X	X	X
65		"	7A	X	X	X
66		"	7A	X	X	X
67		"	7A	X	X	X
74		"	7B	X	X	X
75		"	7B	X	X	X
76		"	7B	X	X	X
77		"	7B	X	X	X
81		"	8	X	X	X
82		"	8	X	X	X
83		"	8	X	X	X
84		"	8	X	X	X
85		"	8	X	X	X
86		"	8	X	X	X
91		Tö	10	X	X	X
92		"	10	X	X	X
93		"	10	X	X	X
94		"	10	X	X	X
95		"	10	X	X	X
101		KH	1A	X		
102	v	"	1,1A	X		
103	v	"	1,1A	X		
134		Tö	4	(X)		
135		"	4	X		
136		"	4	X		
137		"	4	(X)		
155		KH	6	(X)		
164		Tö	7A	(X)		
165		"	7A	(X)		
166		"	7A	(X)		
174		"	7B	(X)		
175		"	7B	(X)		
183		KH	8	(X)		
184	v	"	8	(X)		
185	v	"	8	(X)		

Sarakkeet: A = vuoron nro, B = kalusto (v=ma-pe kesä- ja elokuussa neliakselinen, muina päivinä ja muut nivelvaunuja), C = sijoitushalli, D = linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E = liikennöintipäivät X:llä; (X) = ei liikenteessä 1.-31.7.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37-	4	635
5.30	38+	4	635
	82+	8	681
	83-	8	681
5.33	29+	3T	621
5.35	30-	3T	621
	67-	7A	661
5.36	15-	3B	613
	17+	3B	613
	56+	6	653
5.37	101	1A	605
5.39	103 v	1,1A	601
	184- v	8	681
5.40	12+	3B	611
	56-	6	653
	75-	7B	673
5.41	6	1,1A	603
	19-	3B	611
	40	4	635
	65+	7A	663
5.44	59+	6	651
	83+	8	681
5.45	17-	3B	613
	57+	6	653
	64-	7A	661
5.46	77+	7B	671
5.47	77-	7B	671
	102 v	1,1A	605
5.48	13+	3B	611
5.49	2	1,1A	601
	53-	6	651
	85-	8	681
5.50	57-	6	653
	66	7A	663
5.52	8- v	2	607
	25+	3T	621
5.53	25-	3T	621
5.54	54+	6	651
	84+	8	681
5.55	58+	6	653
5.56	74+	7B	671
5.59	3	1,1A	601
	185- v	8	681
6.00	13-	3B	611
	54-	6	651

klo	vuoro	linja	reitti
6.00	58-	6	653
	67+	7A	663
6.01	9- v	2	607
6.04	55+	6	651
	85+	8	681
6.05	155-	6	651
6.06	75+	7B	651
6.09	4	1,1A	601
	81-	8	681
6.10	64+	7A	663
6.11	7- v	2	607
6.14	86+	8	681
6.16	76+	7B	671
6.19	183-	8	681
6.24	81+	8	681
6.31	37+	4	635
6.36	74-	7B	671
6.37	38-	4	635
6.40	1	1,1A	605
6.43	29-	3T	623
	30+	3T	623
6.44	19+	3B	613
6.46	35-	4	633
6.49	53+	6	651
6.50	35+	4	631
6.56	12-	3B	613
6.57	76-	7B	671
7.00	55	6	651
	59	6	653
7.01	18+	3B	611
	65-	7A	663
7.02	86-	8	681
7.11	82-	8	681
7.12	15+	3B	613
7.13	18-	3B	611
7.16	5	1,1A	601
7.42	84-	8	681
14.05	102 v	1,1A	603
14.13	103 v	1,1A	603
14.25	183-	8	681
14.31	101	1A	601
14.39	184- v	8	681
14.49	185- v	8	681
14.57	155-	6	651

v = neliakselinen vaunu (n:ot 1-30), 1.-31.7. kuitenkin nivelvaunu
ilman merkintää = nivelvaunu

Vuoronumeron jäljessä olevat lisämerkit:

+ = 1.-31.7.
- = 1.-30.6. ja 1.-31.8.
± = 30.6. asti
* = 1.7. alkaen

Hallireittipiirrokset on julkaistu RAITIOn numerossa 2/90.

KOSKELA — LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37	4	635	5.57	38	4	631
5.30	82	8	681	5.59	54	6	653
5.33	30	3T	623		74⊥	7B	671
5.36	13	3B	613	6.01	12	3B	611
5.39	67⊥	7A	663	6.05	57	6	651
5.40	4	1	601		67*	7A	663
	17	3B	611		74*	7B	671
5.41	64*	7A	663		81	8	681
	75⊥	7B	673	6.08	2	1	601
	84	8	681	6.17	58	6	651
5.42	35	4	635		75*	7B	671
	66⊥	7A	661	6.52	29	3T	621
5.45	15	3B	613	7.13	64⊥	7A	661
5.46	3	1	603	7.17	83	8	681
	59	6	653	7.19	19	3B	611
5.47	77⊥	7B	671	7.26	66*	7A	661
5.50	18	3B	611	7.32	76*	7B	672
	25	3T	621	8.25	40	4	635
5.51	56	6	651	8.26	85	8	681
	65⊥	7A	663	8.38	76⊥	7B	671
5.53	65*	7A	663	9.25	5	1	601
	77*	7B	671	9.43	1	1	601
	86	8	681		55	6	651
5.55	6	1	601				

Sunnuntai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.43	64*	7A	663	7.07	86	8	681
6.45	77⊥	7B	673	7.10	37	4	635
6.46	75⊥	7B	671	7.11	54	6	651
6.47	18	3B	613	7.17	76*	7B	671
6.50	19	3B	611	7.18	29	3T	621
	64⊥	7A	663	7.22	81	8	681
	67⊥	7A	661	7.25	57	6	651
6.53	77*	7B	671	8.34	85	8	681
	83	8	681	9.03	30	3T	621
6.54	38	4	631	9.13	13	3B	611
6.55	35	4	635	9.31	17	3B	611
	59	6	651		65⊥	7A	661
	66*	7A	663	9.37	74⊥	7B	671
6.58	58	6	653	9.56	82	8	681
	76⊥	7B	671	10.02	12	3B	611
7.02	66⊥	7A	663		65*	7A	661
7.03	25	3T	621		75*	7B	671
7.05	15	3B	611	10.08	40	4	631
	74*	7B	671	10.17	55	6	651
7.07	67*	7A	663	11.05	84	8	681

KOSKELA — HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 01.06.-31.08.1990

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.47	184- v	8	682	mp	21.27	82-	8	682
mp	8.59	102 v	1,1A	604	3)	21.28	77	7B	672
mp	9.07	103 v	1,1A	604	mp	21.29	19	3B	612
mp	9.08	185- v	8	682	mp	21.32	1	1,1A	602
mp	9.23	101	1A	602	mp	21.47	3	1,1A	602
mp	9.26	155-	6	654	mp	21.48	5	1,1A	604
mp	9.36	183-	8	682		23.13	54	6	654
la	15.10	1	1	602			83	8	682
la	15.40	4	1	602		23.14	12	3B	612
la	17.10	2	1	602		23.18	59	6	652
mp	17.18	102 v	1,1A	604			65	7A	662
la	17.25	3	1	602		23.25	55	6	654
mp	17.27	102 v	1,1A	604			84	8	682
la	17.28	6	1	604	2)	23.29	74	7B	674
mp	17.35	101	1A	602	2)		75	7B	672
la	17.39	5	1	602		23.30	66	7A	662
mp	17.43	183-	8	682		23.32	15	3B	612
mp	17.48	155-	6	652	3)	23.33	74	7B	674
mp	17.55	184- v	8	682	3)	23.35	75	7B	672
mp	18.00	8- v	2	608		23.36	57	6	654
mp	18.03	2	1,1A	602	mp	23.37	85+	8	682
mp	18.07	185- v	8	682	su	23.38	81	8	682
mp	18.09	9- v	2	608	mp		85-	8	682
mp	18.10	53	6	654	la		85	8	682
mp	18.17	4	1,1A	602	2)	23.41	76	7B	672
mp		7- v	2	608		23.42	64	7A	662
su	20.11	85	8	682		23.46	58	6	654
mp	20.15	86+	8	682	3)	23.47	76	7B	672
la	20.20	86	8	682	ml	23.49	81	8	682
mp	20.22	86-	8	682	su		82	8	682
mp	20.49	56	6	652		1.52	17	3B	612
la	20.54	56	6	652		1.53	25	3T	622
su	21.07	86	8	682		1.55	18	3B	614
mp	21.08	67-	7A	662		2.07	37	4	632
la	21.09	19	3B	612		2.08	29	3T	622
1)	21.14	67	7A	662			35	4	634
mp	21.23	6	1,1A	602			40	4	636
2)	21.25	77	7B	672		2.10	13	3B	614
mp		82+	8	682			30	3T	624
su	21.26	19	3B	612		2.15	38	4	632
la		82	8	682					

mp = maanantaista perjantaihin
ml = maanantaista lauantaihin
ls = lauantaisin ja sunnuntaisin
la = lauantaisin
su = sunnuntaisin

1) ls, paitsi 1.-31.7. joka päivä
2) 1.-31.7. joka pv, 1.-31.8. ls
3) 1.-30.6. joka pv, 1.-31.8. mp

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE: TÖÖLÖ LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	36+	4	641
5.32	175-	7B	675
5.41	165-	7A	669
5.43	39-	4	641
5.44	28-	3T	627
5.45	34	4	639
5.48	28+	3T	629
5.49	26-	3T	629
5.50	11+	3B	619
5.52	11-	3B	617
	95	10	693
	174-	7B	675
5.53	31+	3T	627
5.56	137-	4	639
5.57	23-	3T	627
5.58	136+	4	639
5.59	93	10	695
6.02	14+	3B	617
	91	10	693
6.07	41	4	641
6.12	92	10	693
6.13	26+	3T	627
6.49	134-	4	639
6.50	24+	3T	627
6.52	166-	7A	667
6.56	14-	3B	617
6.57	136-	4	641
6.58	24-	3T	627
7.00	39+	4	641
7.05	16-	3B	617
	31-	3T	629
	94	10	693
7.10	36-	4	639
7.14	135-	4	639
	164-	7A	667
7.20	27-	3T	627
7.22	27+	3T	627
7.23	135+	4	641
13.45	135+	4	639
14.00	134-	4	641
14.10	135-	4	641
14.19	175-	7B	677
14.36	136-	4	641
14.39	174-	7B	677
14.43	136+	4	641
14.45	137-	4	641
14.56	166-	7A	667
15.01	165-	7A	669

klo	vuoro	linja	reitti
8.48	175-	7B	678
9.08	174-	7B	678
9.10	166-	7A	670
9.20	137-	4	642
9.21	136-	4	640
	136+	4	642
9.29	135-	4	642
9.32	165-	7A	668
9.39	134-	4	640
	135+	4	640
17.33	134-	4	640
17.44	135-	4	640
17.46	23-	3T	628
17.49	135+	4	640
18.00	16-	3B	618
	41	4	640
18.02	164-	7A	668
	174-	7B	678
18.09	136-	4	640
18.11	136+	4	640
18.12	27-	3T	628
18.13	165-	7A	668
18.14	11+	3B	618
18.18	137-	4	640
18.23	175-	7B	678
18.25	11-	3B	618
	27+	3T	628
	166-	7A	668
20.42	14-	3B	618
20.45	14+	3B	618
20.55	95	10	694
21.05	26-	3T	628
21.08	26+	3T	628
21.33	34	4	640
21.40	31	3T	628
21.46	39	4	642
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.18	36	4	642
23.25	92	10	694
23.26	24	3T	628
23.41	28	3T	628

HALLISTA LINJALLE: TÖÖLÖ LINJALTA HALLIIN:

Lauantai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti
5.42	36	4	639
5.44	31	3T	627
	34	4	641
5.49	95	10	695
5.52	24	3T	627
6.00	94	10	693
6.01	92	10	695
6.12	28	3T	627
6.48	93	10	695
8.07	39	4	639
8.17	91	10	693

klo	vuoro	linja	reitti
20.55	95	10	694
21.33	34	4	640
21.40	31	3T	628
21.46	39	4	642
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.18	36	4	642
23.25	92	10	694
23.26	24	3T	628
23.41	28	3T	628

Sunnuntai 01.06.-31.08.1990

klo	vuoro	linja	reitti
6.52	36	4	641
6.59	94	10	695
7.01	91	10	693
7.13	24	3T	629
7.16	93	10	693
9.31	39	4	639
9.48	28	3T	627
10.00	34	4	639
10.01	92	10	693
10.10	31	3T	627
10.28	95	10	693

klo	vuoro	linja	reitti
20.55	95	10	694
21.29	31	3T	628
21.34	34	4	642
21.39	39	4	640
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.25	92	10	694
23.26	24	3T	628
23.36	36	4	640
23.41	28	3T	628

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1990-91

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyypit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa 1990-91, 01.09.1990 alkaen.

A	B	C	D	E mp	E la	E su
1		KH	1,1A	X	X	
2	v	"	1,1A	X	X	
3	v	"	1,1A	X	X	
4	v	"	1,1A	X	X	
5		"	1,1A	X	X	
6		"	1,1A	X	X	
7	v	"	2	X		
8	v	"	2	X		
9	v	"	2	X		
11		Tö	3B	X	X	
12		KH	3B	X	X	X
13		Tö	3B	X	X	X
14		KH	3B	X	X	X
15		"	3B	X	X	X
16		"	3B	X	X+)	
17		"	3B	X	X	X
18		"	3B	X	X	X
19		"	3B	X	X	X
23		"	3T	X	X	X
24		Tö	3T	X	X	X
25		KH	3T	X	X	X
26		"	3T	X	X	X
27		Tö	3T	X	X	
28		"	3T	X	X	
29		KH	3T	X	X	X
30		"	3T	X	X	X
31		"	3T	X	X	X
34		"	4	X	X	X
35		Tö	4	X	X@)	X@)
36		"	4	X	X	
37		KH	4	X	X+)	X+)
38		"	4	X	X	X
39		Tö	4	X	X@)	X@)
40		"	4	X	X	X
41		"	4	X	X	X
42		KH	4	X	X+)	
43		Tö	4	X		
53		KH	6	X	X	
54		"	6	X	X	X
55		"	6	X	X	X
56		"	6	X	X	X
57		"	6	X	X	X
58		"	6	X	X	X
59		"	6	X	X	X
64		"	7A	X	X	X
65		"	7A	X	X	X
66		"	7A	X	X	X
67		"	7A	X	X	X
74		"	7B	X	X	X
75		"	7B	X	X	X
76		"	7B	X	X	X
77		"	7B	X	X	X
81	v	"	8	X	X	X
82		"	8	X	X	X
83		"	8	X	X	X
84		"	8	X	X	X
85	v	"	8	X	X	X
86	v	"	8	X	X	X
91		Tö	10	X	X	X
92		"	10	X	X	X
93		"	10	X	X	X
94		"	10	X	X	X
95		"	10	X	X	X
101		KH	1,1A	X		
102	v	"	1,1A	X		
103		"	1,1A	X		
104	v	"	1,1A	X		
105	v	"	1,1A	X		
107	v	"	1A,2	X		
111		"	3B	X		
123		"	3T	X		
134		Tö	4	X		
135		"	4	X		
136		"	4	X		
153	v	KH	6	X		
154	v	"	6	X		
155		"	4,6	X		
164		Tö	7A	X		
165		"	7A	X		
166		"	7A	X		
174		"	7B	X		
175		"	7B	X		
181	v	KH	8	X		
182	v	"	8	X		
183		"	8	X		
184	v	"	8	X		
185	v	"	8	X		
191		Tö	10	X		
192		"	10	X		

Sarakkeet: A = vuoron nro, B = kalusto (v=neliakselinen, muut nivelvaunuja; neliakseliset liikennöivät vain ma-pe), C = sijoitushalli, D = linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E = liikennöintipäivät X:llä +) Lähtee Töölöstä, palaa Töölöön. @) Lähtee Koskelasta, palaa Koskelaan.

KOSKELA LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 01.09.1990 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	184 v	8	681	6.24	107 v	1A*,2	609
5.33	26	3T	623	6.36	74	7B	671
5.35	30	3T	625	6.37	23	3T	621
	67	7A	661		101	1,1A	601
	104 v	1,1A	601	6.40	54	6	651
5.36	5	1,1A	605		155	4	635
	15	3B	613	6.41	29	3T	623
5.40	34	4	635	6.44	18	3B	613
	75	7B	673	6.51	6	1,1A	601
	185 v	8	681	6.54	25	3T	621
5.41	19	3B	611		111	3B	611
5.42	102 v	1,1A	603	6.57	76	7B	671
5.43	53	6	653	6.59	42	4	635
5.45	1	1,1A	601	7.01	2 v	1,1A	601
	64	7A	661		65	7A	663
5.46	16	3B	613	7.04	38	4	631
	55	6	651	7.08	37	4	631
	103	1,1A	605	7.11	17	3B	611
5.47	77	7B	671	7.12	81 v	8	681
5.50	66	7A	663	7.21	4 v	1,1A	601
	85 v	8	681	7.24	82	8	681
5.51	12	3B	611	7.28	31	3T	621
5.54	56	6	651	7.33	83	8	681
	123	3T	621	7.42	84	8	681
5.55	105 v	1A	601	14.18	155	6	651
	154 v	6	653	14.20	103	1,1A	603
5.58	7 v	2	607	14.23	182 v	8	681
6.00	86 v	8	681	14.30	105 v	1,1A	603
6.01	14	3B	611	14.34	153 v	6	651
6.02	57	6	651	14.37	101	1,1A	603
6.05	3 v	1,1A	601	14.43	107 v	2	607
6.08	8 v	2	607	14.47	104 v	1A	601
6.10	153 v	6	651	14.48	184 v	8	681
	181 v	8	681	14.57	102 v	1,1A	601
6.12	58	6	651	14.59	185 v	8	681
6.16	182 v	8	681	15.02	154 v	6	651
6.17	59	6	651	15.12	181 v	8	681
6.18	9 v	2	607	15.37	183	8	681
6.19	183	8	681				

* Linjan 1A kilvillä hallista Sturenkadulle, edelleen 1A:n reittiä Perämiehenkadulle. Pmk:lta linjan 2 kilvin Diakonissalaitokselle.

v = neliakselinen vaunu (n:ot 1-30); liikenteessä vain ma-pe
ilman merkintää = nivelvaunu

KOSKELA — LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.09.1990 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	82	8	681	5.59	74	7B	671
5.37	19	3B	613	6.01	18	3B	611
5.38	25	3T	623	6.05	54	6	651
5.39	30	3T	625		81	8	681
	67	7A	663	6.08	23	3T	621
5.41	14	3B	611	6.11	2	1	601
	75	7B	673	6.17	55	6	651
	84	8	681	7.11	26	3T	621
5.42	66	7A	661	7.13	64	7A	661
5.43	4	1	601	7.17	83	8	681
5.46	57	6	653	7.26	15	3B	611
5.47	3	1	603	7.51	39	4	631
	77	7B	671	7.55	12	3B	611
5.51	17	3B	611	8.16	56	6	651
	53	6	651	8.19	34	4	631
	65	7A	663	8.26	85	8	681
5.53	86	8	681	8.38	76	7B	671
5.54	35	4	635	8.55	59	6	651
	38	4	631	9.17	29	3T	621
5.58	6	1	601	9.25	5	1	601
	31	3T	621	9.43	1	1	601
5.59	58	6	653				

Sunnuntai 01.09.1990 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.43	25	3T	623	7.09	35	4	635
6.45	77	7B	673	7.11	55	6	651
6.46	75	7B	671	7.22	81	8	681
6.47	17	3B	613	7.27	56	6	651
6.49	19	3B	611	8.34	85	8	681
6.50	64	7A	663	9.07	12	3B	611
	67	7A	661	9.22	23	3T	621
6.53	83	8	681	9.29	57	6	651
6.54	34	4	635	9.30	15	3B	611
6.55	38	4	631	9.31	65	7A	661
	59	6	651	9.37	74	7B	671
6.58	29	3T	623	9.39	26	3T	621
	58	6	653	9.45	18	3B	611
	76	7B	671	9.55	30	3T	621
7.01	31	3T	621	9.56	82	8	681
7.02	66	7A	663	9.59	54	6	651
7.04	14	3B	611	10.07	39	4	631
7.07	86	8	681	11.06	84	8	681

KOSKELA — HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 01.09.1990 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.51	184 v	8	682
mp	8.52	103	1,1A	604
mp	8.55	105 v	1A	602
mp		155	4	636
mp	8.59	101	1,1A	604
mp	9.02	185 v	8	682
mp	9.06	104 v	1,1A	604
mp	9.15	102 v	1,1A	602
mp	9.20	154 v	6	652
mp		181 v	8	682
mp	9.22	107 v	1A,2	608
mp	9.27	182 v	8	682
mp	9.36	153 v	6	654
mp	9.38	183	8	682
la	15.10	1	1	602
la	15.40	4	1	602
la	16.17	53	6	652
la	17.10	2	1	602
mp	17.24	102 v	1,1A	604
la	17.25	3	1	602
mp	17.27	182 v	8	682
mp	17.30	153 v	6	652
mp	17.31	103	1,1A	604
la	17.39	5	1	602
mp	17.42	8 v	2	608
mp	17.45	104 v	1A	602
la	17.48	6	1	602
mp	17.49	183	8	682
mp	17.51	9 v	2	608
mp	17.55	105 v	1,1A	602
mp		155	6	654
mp	17.58	154 v	6	652
mp	17.59	107 v	2	608
mp	18.00	184 v	8	682
mp	18.01	111	3B	612
mp		123	3T	622
mp	18.06	7 v	2	608
mp	18.12	185 v	8	682
mp	18.16	101	1,1A	602
mp	18.23	181 v	8	682
mp	18.28	53	6	652
mp	18.47	5	1,1A	602
mp	19.17	2 v	1,1A	602
su	20.09	85	8	682
ml	20.19	86 v	8	682
	20.54	56	6	652
su	21.07	86	8	682

pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	21.08	67	7A	662
mp	21.09	16	3B	612
ls	21.14	67	7A	662
	21.25	19	3B	612
ml	21.27	82	8	682
mp	21.28	4 v	1,1A	602
		77	7B	672
mp	21.37	6	1,1A	602
	21.42	31	3T	622
mp	21.48	3 v	1,1A	604
mp	21.52	1	1,1A	602
	23.12	12	3B	612
	23.13	83	8	682
	23.16	54	6	654
	23.18	59	6	652
		65	7A	662
	23.25	55	6	654
		84	8	682
	23.29	23	3T	622
	23.30	15	3B	612
		66	7A	662
	23.33	74	7B	674
	23.35	75	7B	672
	23.36	57	6	654
su	23.37	81	8	682
ml		85 v	8	682
	23.42	64	7A	662
	23.43	26	3T	622
	23.46	58	6	654
	23.47	76	7B	672
ml	23.49	81 v	8	682
su		82	8	682
	1.52	17	3B	612
	1.54	25	3T	622
ls	2.06	35	4	632
mp		37	4	632
	2.07	18	3B	612
ls		34	4	634
mp		38	4	634
ls		39	4	636
mp		42	4	636
	2.09	29	3T	622
	2.10	14	3B	614
		30	3T	624
mp	2.15	34	4	632
ls		38	4	632

mp = maanantaista perjantaihin
la = lauantaisin
ls = lauantaisin ja sunnuntaisin
ml = maanantaista lauantaihin
su = sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE: TÖÖLÖ LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 01.09.1990 lukien

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	40	4	641
5.32	175	7B	675
5:41	165	7A	669
5.43	134	4	639
	135	4	641
5.44	28	3T	627
5.51	93	10	695
5.52	174	7B	675
5.58	191	10	693
6.03	95	10	695
6.06	43	4	641
6.13	24	3T	627
6.16	35	4	639
6.34	136	4	641
6.42	192	10	693
6.45	41	4	639
6.48	13	3B	617
6.52	166	7A	667
6.54	94	10	693
7.00	11	3B	619
7.06	39	4	639
7.08	91	10	693
7.11	164	7A	667
7.20	27	3T	627
7.21	92	10	693
7.24	36	4	639
14.11	136	4	639
14.19	175	7B	677
14.33	135	4	639
	192	10	693
14.39	174	7B	677
14.45	191	10	695
14.56	166	7A	667
15.01	165	7A	669
15.08	134	4	639

klo	vuoro	linja	reitti
8.36	135	4	642
8.48	175	7B	678
9.08	174	7B	678
9.10	166	7A	670
9.14	191	10	694
9.17	134	4	642
9.24	192	10	694
9.31	136	4	642
9.32	165	7A	668
17.47	43	4	640
17.48	136	4	642
18.01	191	10	694
18.02	164	7A	668
	174	7B	678
18.05	134	4	640
18.09	135	4	642
18.11	192	10	694
18.13	165	7A	668
18.22	28	3T	628
18.23	11	3B	618
	175	7B	678
18.25	166	7A	668
18.38	36	4	640
20.35	13	3B	618
20.55	24	3T	628
	95	10	694
21.16	27	3T	628
21.31	40	4	640
22.01	41	4	642
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.25	92	10	694
23.32	35	4	642
23.36	39	4	640

HALLISTA LINJALLE: TÖÖLÖ LINJALTA HALLIIN:

Lauantai 01.09.1990 lukien

klo	vuoro	linja	reitti
5.28	42	4	641
5.45	40	4	641
5.49	95	10	695
5.50	27	3T	627
5.54	13	3B	619
5.56	41	4	641
6.00	94	10	693
6.01	92	10	695
6.48	93	10	695
7.42	37	4	639
7.54	28	3T	627
8.17	91	10	693
8.18	36	4	639
8.29	16	3B	617
8.48	24	3T	627
9.01	11	3B	617

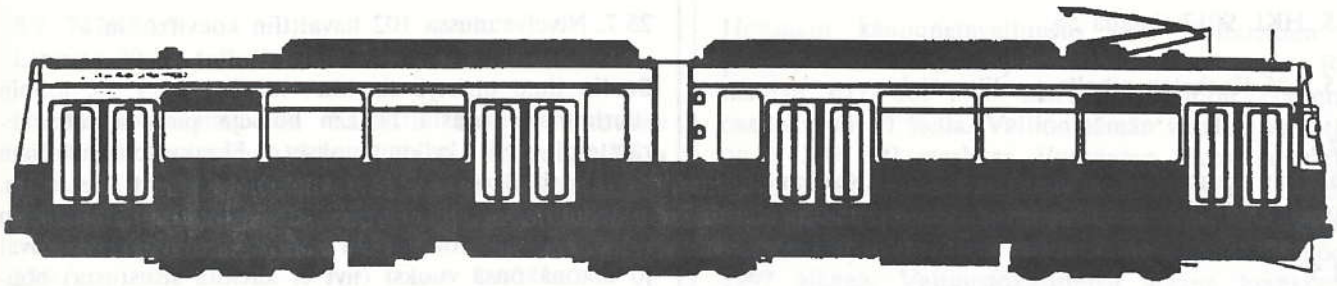
klo	vuoro	linja	reitti
15.37	11	3B	618
15.46	36	4	640
16.03	16	3B	618
16.15	28	3T	628
16.25	42	4	640
16.39	27	3T	628
19.59	24	3T	628
20.35	13	3B	618
20.55	95	10	694
22.01	40	4	642
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.25	92	10	694
23.32	37	4	642
23.36	41	4	640

Sunnuntai 01.09.1990 lukien

klo	vuoro	linja	reitti
6.55	40	4	641
6.59	94	10	695
7.01	91	10	693
7.16	93	10	693
9.31	41	4	639
10.01	37	4	639
	92	10	693
10.13	13	3B	617
10.28	95	10	693
10.47	24	3T	627

klo	vuoro	linja	reitti
20.35	13	3B	618
20.55	95	10	694
21.10	24	3T	628
22.01	40	4	642
22.51	93	10	694
23.01	94	10	694
23.13	91	10	694
23.25	92	10	694
23.32	37	4	642
23.36	41	4	640

PÄÄTEPYSÄKKI
Liikenneuutiset
Arto Hellman, toim.



AUTOLINJAT

31.5.
Linjoja 24A Erottaja - Meilahden klinikat ja 92N Rautatientori - Myllypuro liikennöitiin viimeisen kerran.

1.6.
Linjoja 69A Linja-autoasema - Oulunkylä ja 47T Kannelmäki - Hakuninmaa liikennöitiin viimeisen kerran.

Linjan 79 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: ...- Abraham Wetterin tie - Sorvaajankatu - Asentajankatu - Sahaajankatu - Muuntajankatu -...

Linjan 94N reitti muuttui. Linjan uusi nimi: Rautatientori - Myllypuro - Kontulankaari. Uusi reittiosuus: ...- Itäväylä - Sahaajankatu - Varikkotie - Ratasmyllyntie - Myllypurontie - Myllymestarintie -...

Linjaa 55A liikennöidään myös arkisin klo 8-19.
Linjaa 72A ei liikennöidä 25.6.-29.7.
Linjaa 71V ei liikennöidä 25.6.-15.8.
Linjaa 75X ei liikennöidä 25.6.-5.8.
Linjoja 86S ja 96S ei liikennöidä heinäkuussa.

Linjan 23/23V yleisöaikatauluun on merkitty ne lähdöt, jossa ajaa Tammelundin Liikenteen matalattiainen bussi. Autoa ajavat Tammelundin Liikenteen kuljettajat. Tämä taas merkitsi sitä, että HKL sai lisää ajettavaa linjalta 52 = ma-pe yksi kokopäivävuoro ja kaksi ruuhkavuoroa.

Aikanaan paljon porua herättänyttä autojen jatkuvaa kierrätystä näkyy 1.6. alkaen enää olevan linjojen 94A ja 97 välillä (alkoi 1.5.). Nämä linjathan ovat siitä mukavia, että niillä on yhteiset päätepysäkit, mutta eri reitti. (Viimeinen muisto parin vuoden takaisesta katastrofaalisesta 97A/97B-ajasta.)

Romutuspäätöksen saaneet HKL:n bussit:

13.2.90	552, 559, 560, 580, 605.
28.2.	636, 644, 800, 823, 825, 826, 831.
15.3.	740, 741, 745, 746, 750, 751, 753, 754.
10.4.	540.
26.4.	550, 556.
28.5.	425, 600, 613, 801, 820, 821, 824, 827.
12.6.	427, 547, 551, 553, 554, 558, 575, 581, 585, 587, 617, 618, 620 - 623.

KALUSTO

7.4.
Autot HKL 9006 - 9011 Koskelan yläpihalla ilman rekisterikilpiä. Volvo/Wiima kaksiakselisia, rekisterinumeroita: 9008: BFM-913, 9010: BFM-916, 9011: BFM-914.

.4.
Lahti 400 -korisia Liikenne Oy:n busseja Helsingin sisäisillä linjoilla. Autojen numerot 60 + jotakin.

18.4.
HKL 9007 linjalla 55.

23.4.
Vallilan "yläratapihalla" mm. vaunu 181 ja kaksi kaksiakselista moottorivaunua.

26.4. 25/4/? noin klo 17.

27.4. HKL 9016 (rek.nro ELR-593) linjalla 64S.
Keppi-Karia nro 9 linjalla 1 vasta maalaamosta tulleena.
734/66A/? ip

Huhtikuun lopulla oli runsaasti kouluvaunuja liikkeellä, sekä VTS:iä että vaunuja 1 - 15, 16 - 30.

28.4. Koskelan pihalla bussit 9017 - 9020.

2.5. HKL 9017 linjalla 55.

7.5. 135 Koskelan pihalla puoliltapäivin.

17.5.
65 aivan tuoreissa maaleissa kouluajossa Katajanokalla noin klo 18.30.

31.5.
Keppi-Karia 14 tuoreissa maaleissa linjalla 1 varustettuna myös "takapään" vilkuilla.

Turussa eräällä TLO-firmalla on harvinaisia Van-Hool -korisia kaupunkibusseja kaksi tai kolme kappaletta. Ne on ostettu Norjasta käytettyinä.

Tammelundin Liikenne Oy sai kesäkuussa käyttöönsä Saksasta tilatun Mercedes Benz -bussin. Bussin lattiataso on tavallista matalammalla ja auto voidaan kallistaa ilmajousituksen avulla pysäkkikorokkeen tasoon. Lastenvaunuja ja pyörätuoleja varten saadaan keskioven alta esiin vielä ylimenoluiska. Autoon mahtuu kolme pyörätuolia. Lisäksi auto on vähemmän äänekäs ja varustettu pakokaasun nokihiukkaspuhdistimilla. Auto on ollut koekäytössä linjalla 23V 18.6. alkaen. HKL:n tavoitteena on saada kaikille linjoille muutama samanlainen bussi ajanmittaan.

8.6. Havaittiin Tammelundin Liikenteen auto 23 Mercedes Benz / Ajokki linjalla 23V.

11.6. 9032/57/?

On havaittu, että HKL:n punainen maasturi työnsi HKL:n bussin Koskelan halliin. Autoja ei oltu kytketty toisiinsa. Maasturi on varustettu tilanteeseen sopivalla puskurilla. Mutta mitä sanoo esim tieliikennelaki?

Autossa HKL 9035 ei ole takaovea, mutta kuljettajalla on oma ovi. Eikä siinä ole takaikkunaakaan, vaan kalsea pelti sisä- ja ulkopuolella spraymaaleja odottamassa.

18.6. käyttöönotettu Mercedes Benz O405N rek.nro KFH-154 on täyssaksalainen mainosbussi (matala lattia). Auton sisällä vain muutama suomen/ruotsinkielinen tarra.

21.6. Nivelbussi 9005 ajossa

26.6.
60/7A/? jokseenkin juuri maalaamosta tulleena.

27.6. 9001/18/?

28.6. 9004/59/?

29.6. Nivelvaunussa 97 havaittiin koevirroitin.

25.7. Nivelvaunussa 102 havaittiin koevirroitin.

Stadin ilme piristyi ainakin viikoiksi 29 - 31, jolloin suurimmasta osasta HKL:n busseja puuttui rahankeräysteipit eli kylkimainokset. Houkuttelisivatkohan jatkuvasti ulkoa siistit ja yhtenäiset siniset bussit ym. joukkoliikennekalusto paremmin matkustajia? Ainakin Saaren Auton toistaiseksi mainoksettomat dösät ovat jo ulkonäkönsä vuoksi (nyt ei katsota sisustusta) houkuttelevampia kuin kammottavan "levottomat" muiden liikennöitsijöiden tarrabussit. Pahin moka tällä alalla viime aikoina on ollut metrojunien "koristelu".

Tammelundin Liikenteen matalalattia-Mersu sai heinäkuun lopulla kylkiinsä suomenkieliset tekstit, joissa todetaan lattian mataluus ja omistajayhtiö. Ko. bussin ollessa linjalla 23V ainakin etukilven V-kirjain oli tehty maalarinteipistä.

HKL:n autojen 8962 - 8966 linjakilvet ovat mallia Zebra 3000.

HKL 9025:ssä on koekäytössä hiukkassuodatin vähentämässä nokipäästöjä. Suodatin koostuu kahdesta pöntöstä, jotka ovat auton alustassa. Ajon aikana suodatin kerää hiukkaset ja noin 20 tunnin ajon jälkeen suodatin puhdistetaan polttamalla kertyneet hiukkaset. Suodatin vähentää hiukkaspäästöjä 80 %, hiilivetypäästöjä 60 % ja hiilimonoksidipäästöjä 50 %. Se ei nosta polttoaineen kulutusta eikä vaikuta ajoominaisuuksiin ja kestää 300 000 kilometrin ajon. Vuoden kokeilun jälkeen päätetään hankitaanko niitä lisää. Suodatin voidaan laittaa myös "jälkiasennuksena" ja sen valmistaja on Volvo.
Toimintaa; Pakokaasut moottorista tulevat suodattimen kautta keraamiseen jalometallisuodattimeen, johon hiukkaset jäävät. Katalyyttinä toimiva jalometallipäällyste vähentää hiilivetyjen ja hiilimonoksidin määriä. Puhdistettaessa sähköllä toimiva lämmityselementti kuumentaa suodattimen ja polttaa nokihiukkaset. Tästä syntyy hiilidioksidia ja vesihöyryä. Suodatin maksaa autossa noin 50 000 markkaa.

HKL:n kaikissa tämän vuoden autoissa on uusi noin 15 000 markkaa kalliimpi välijäähdytetty moottori. Välijäähdytys vähentää pakokaasupäästöjä.

Autossa 8961 havaittiin elokuussa punainen takapään linjanumero. Muodostuu pienistä lampuista.

Aiemmin mainittuihin sisälinjanumeroihin on vaihdettu uudet sisuskalut ja yleisilme on kellertävä. Tämän jälkeen on niitä nähtykin toimivina ja oikeaa linjaa osoittavina. "Valmistajankilpi" on kuitenkin kadonnut.

Pikku-Valmetteja nähtiin useita liikkeellä elokuun lopulla kouluvaunuina. Kouluvaunujen voi nähdä tekevän harvinaisempia kiepauksia kuten ajamista Aleksilta Mannerheimintielle vasemmalle!

5.9. 747/65A/?
Linjasta 20 on tullut nivelbussilinja.

Nivelraitiovaunuissa on havaittu hieman totutusta poikkeavia virroittimia. Mm elokuussa vaunuissa 7x ja 102. Selvimpänä erona on ylävarsien välissä olevat ristiinmenevät vinotangot (2 kpl).

13.9.
Vallilan hallin raiteella 2 seisoi uusi raitiotien tukemiskone HKL 1767. Toppakone on aikaisempaa komeampi riihimäkeläisen Mankisen Konepajan valmiste; malli Enerco RT20R.

14.9.
VH:sta lähti kouluvaunuksi kilvitettynä 320.

METRO

Lokakuussa 1989 valmistui metron omana työnä radan imurivaunu. Tka:n vedettävällä matalalla alustalla on suuri tupakantumppeja, karamellipapereita yms radasta imevä imuri. Laite on yhden miehen hoidettavissa.

18.4.
Metrojunien havaittiin jälleen kääntyvän Itäkeskuksessa "itäpään" kääntöraiteella, nyt tosin betoniseinien ja -katon sisällä.

16.6.
Kesäaikataulu: Vuoroväli lauantaisin 10 minuuttia koko päivän, samoin ma-pe Itäkeskuksesta jo klo 19 alkaen.

26.7.
Kello 5.40 ajoi metrojuna katkenneeseen virtakiskoon Kulosaaren sillalla ja simahti siihen. Matkustajat siirrettiin viereiselle raiteelle tuotuun junaan. Rikkoutunut juna piti hinata pois. Liikenne oli pahasti sekaisin ja hitaimmillaan matka keskustaan kesti lähes tunnin. Virtakisko oli revennyt hitsaussaumasta. Se saatiin kuntoon kymmenen aikaan aamupäivällä.

13.8. Talviaikataulu käyttöön.

Kaksivaunuisin junin liikennöitiin heinäkuussa ma-pe alkaen klo 21.35 Mellunmäestä sekä sunnuntaiaamuisin noin yhdeksään. "Lyhyen junan" pysähtymispaikat asemilla oli tänä vuonna tehty virtakiskon suojukseen tehdyin merkinnöin ja tekstein "lyhyt juna". Viime vuonna merkinnät olivat muistaaksemme asemalaiturin pinnassa.

Polkupyöriä sai tänä kesänä kuljettaa junissa 1.5. - 30.9. lauantaisin klo 6 - 21 ja sunnuntaisin klo 7 - 21. 1.10. alkaen pyöriä saa kuljettaa ilman mitään rajoituksia milloin vain.

MUUTA

Helsingin kaupunginvaltuusto teki yksimielisen (!) päätöksen metroradan jatkamisesta Vuosaareen. Rata maksaa 611 500 000 markkaa. Valtion odotetaan osallistuvan 30 %:lla. Valtion tämän vuoden budjetissa on 3 300 000 markkaa Vuosaaren radan suunnitteluun. Päätös rakennustöiden aloittamisesta tehdään, kun saadaan valtion sitova kannanotto. Suunnittelussa on lähdetty siitä, että liikennöinti aloitetaan vuoden 1997 aikana. Valtuustokäsittelyn aikana hyväksyttiin ponsi, jonka mukaan selvitetään josko liikenne voitaisiin aloittaa jo 1996. Rata erkanee Mellunmäen haarasta Itäkeskuksen itäpuolella ja kulkee betonitunnelissa Kehä I:n ja Itäväylän ali Puotilan urheilupuiston kohdalle. Puotilan asema sijaitsee Itäväylän alla. Em. puiston jälkeen rata jatkaa kalliotunnelissa Juorumäen läpi ja ylittää Vartiokylänlahden nykyisen sillan pohjoispuolella. Juorumäen jälkeen rata kulkee pinnalla. Rastilan asema on 400 metrin päässä Vartiokylänlahden rannasta leirintäalueen vieressä. Vuosaaren asema on Vuotien ja Kallvikintien risteyksen itäpuolellaolevalla nykyisellä hiekkakuopalla. Liikenteen hoitamiseksi tarvitaan 9 uutta vaunuparia. Tulevaisuudessa joka toinen juna ajaa Mellunmäkeen ja joka toinen Vuosaareen.

Kaisaniemen asema rakennetaan kaupungin ja yksityisen pääoman avulla valmiiksi ja otetaan 1995 käyttöön. Kustannukset ovat 179 000 000 markkaa, josta kaupungin osuus 103 000 000 mk. Hankkeessa ovat mukana Haka Oy, Kaisaniemi Invest Oy, Kiinteistö-Oy Paulontalo, Polar rakennusyhtiö, Oy Pukeva, SOK, Teollistamisrahasto ja Juho Vainion säätiö. Yhtiöt saavat lippuhallitasolta omat sisäänkäynnit kortteleihinsa. Ne myös kustantavat yleiset jalankulkuyhteydet asemalta Hallituskadulle, Rautatientorille, Kaisaniemen suuntaan ja Fabianinkadulle. Kadulle tulevat sisäänkäynnit tulevat Kaisaniemenkadun molemmille puolille ja pääsisäänkäynti Vuorikadun mäkeen Pukevan viereen. Yksityiset saavat pitää rakentamiaan tiloja 60 vuotta, jonka jälkeen ne siirtyvät kaupungille.

HKL hankki uuden radiopuhelinjärjestelmän 520 liikennevälineeseen. Uudessa järjestelmässä on mm kuljettajalle hätäpainike, joka avaa liikenteenohjaukselle kuuloyhteyden ajoneuvoon. Liikenteenohjauksella on käytössään tietokone, joka muodostaa yhteydet tärkeysjärjestyksessä ja ohjaa kuljettajilta tulevat yhteydet oikeisiin ohjauspöytiin. Ajoneuvoissa olevilla laitteilla voidaan tutkia myös linja- ja vuorotietoja ja niihin voidaan liittää paikallistamislaitteet. Kustannukset ovat kaikenkaikkiaan 18 - 26 miljoonaa markkaa.

Keväällä 1990 ilmestyi Metsälän Linja Oy:n busseihin kylkimainoksia ja Oy Liikenne Ab:n busseihin perämainoksia.

26.4.
Havaittiin Koskelan hallin kohdalla Kustaa Vaasan tiellä raitiotien tasoristeysmerkit ja varoitusvilkut vaihdetuiksi kolmilamppuisiksi, kuten Länsi-Pasilassa jo on.

5.5.
Havaittiin, että tunnettua kahvila-ravintola "Ratikkaa" ei enää ole Turussa. Sen paikalla on nyt "Silkkitie"

Tallinnan raitiovaunuissa on Finnairin kylkimainoksia.

Espoon kaupunginhallituksen mielestä pikaraitiotien ominaisuudet, käyttömahdollisuudet ja kustannukset pitäisi selvittää ja toteaa samalla, että pikaraitiotie ei voi korvata mitään tiehanketta (esim Kehä II).

17.5.
Kello 10 otettiin käyttöön uudet raitiotien tasoristeysvilkut Kustaa Vaasan tiellä Koskelan hallin kohdalla. Vilkut (2 kpl) ovat "VR:n"kolmilamppuista tyyppiä. Annettavat opasteet kuitenkin poikkeavat VR:n käytännöstä. Kun ratikoita ei ole tulossa on opastin pimeänä. Vaunun lähestyessä alkaa keltainen valo vilkkua. Hetken kuluttua vaihtuu keltainen kahdeksi punaiseksi vilkuksi. Vaunun mentyä vilkkuu taas keltainen vähän aikaa, jonka jälkeen opastin on taas pimeänä.

23.5.
Kello 12.19.25 törmäsi vaunu 36 Kaivokadulla sen eteen typerästi U-käännöksen tehneeseen farmariautoon. Vauriot jäivät pieniksi. Vaunun perään muodostui muutaman seisovan vaunun jono.

27.5.
VR:n lähiliikenteessä ei enää veturivetoisia K-junia.

Kesäkuun alussa SVUL:n Suurkisojen aikaan kuljetti HKL kisavieraita busseillaan tunnuksin 007.

15.8.
Kello 21.15 aikaan Fredalta Bulevardille kääntynyt kolmoslinjan vaunu 97 rutisti henkilöauton lunastuskuntoon itsensä ja pylvään väliin.

29.8.
Kello 11.32 vaunun 83 nokka meni aikamoisesti lyttyyn ravintola Pikku-Parlamentin lähellä. Vaunu jouduttiin työntämään korjattavaksi toisella nivelvaunulla. Kolari aiheutti jälleen yhden oranssisen vaunun vähenemisen.

Kamppiin metrolle asennetaan 600 m:n säteiset pitkät vaihteet syksyllä 1991. Jatko-osuus Ruoholahteen kiskotetaan 1992. Vuosaaren radan edellyttämät neljä lisävaihdetta asennetaan Itäkeskukseen kesällä 1991.

Kaisaniemen metroasematyöt tulevat edellyttämään raitiotien 3-kertaista siirtoa liukuportaiden upottamisen takia.

Vuosittaiset Suomen Paikallisliikenneliitto ry:n Paikallisliikennepäivät pidettiin 29.-31.8. Turussa. Samalla Turun messukeskuksessa Artukaisissa oli esillä "Joukkoliikenne 90" -erikoisnäyttely. Kalliit lipunhinnat (40 mk) karsivat brosyyrinkerääjät ja tavalliset joukkoliikenteen käyttäjät näyttelystä pois. Liikenneyhteydetkin sinne olivat alkeelliset eli TLO:n linja 10 puolentunnin välein ja kohdalla ei ole edes pysäkkiä vaan puolen kilometrin kävely korvessa. Asiasta vakavasti kiinnostuneet näkivätkin uusissa ja väljissä messutiloissa kolmattakymmentä toinen toistaan upeampaa linja-autoa. Esillä oli myös näyttelyn teema mielessä pitäen hieman oudoksuttavia huippuhienoja luksusbusseja. Toisaalta puuttuivat täysin kiskoliikennekaluston esittelyt ja visiot, vaikka Liitossa on jäseninä mm Valmet, VR ja HKL. TuKL:n osastossa oli pelastukseksi raitiotieasiaakin; dokumenttifilmi pyöri ja kortteja, tarroja, julisteita, kirjoja sekä paitoja oli kaupan. Aiheena tietenkin menneet raitiotieajat. Messuilla olleista linja-autoista kannattaa mainita TAKL:n museoauto nro 148 vuodelta 1954 ja TuKL:n (pyörätuoli)bussi vuodelta 1968. Muut autot olivat uudempia ja niistä eriskummallisin varmasti Stuttgartin Raitioteiden Neoplan Metroliner - vuoden linja-auto hiilikuitukorilla, TAKL:n 14,5 m telilinja-auto ja TAKL:n matalalattiabussi, joka oli ensimmäinen laatuaan Suomessa. Tästä bussista kerromme lisää toisaalla.

1.9.
Yhteistariffilipun (onneksi vain yhden) hinta nousi 50 % ! Kyseessä oli jatkoyhteyslippu ja uusi hinta on nyt 30 mk.

8.-10.9.
Helsingin huippukokouksen (Helsinki Summit) aikana useita poikkeusjärjestelyjä. Mm linja 4 ei ajanut Katajanokalle ja SNTL:n lähetystön kohdalla oleva ratikkapysäkki oli pois käytöstä. Tiedotus oli toista luokkaa: HKL pyrkii järjestämään jonkinlaisen korvaavan yhteyden Katajanokalle. Raitiolinja 4 ajoi Aleksilta kääntymään Kauppatorille, josta matka jatkui 4X-bussilinjalla mitä ihmeellisintä reittiä Kruununhaan kautta Katajanokalle. Parikymmentä HKL:n bussia oli katusulkuina ihmisten ja liikenteen pysäyttämiseksi. Mm Kauppatorilla Gorban ja Bushin turvallisuus taattiin yhdeksällä kadut poikittain sulkevalla bussilla. Vieraiden kulkiessa ohi bussit ajettiin sivuun. Autojen rikkoontumiseen varauduttiin useilla vara-autoilla. Olisihan ollut noloa, jos valtionpäämiehet olisivat jääneet jumiin Linnaan käynnistymättömien moottorien taakse.

HKL:n lautakunta on saanut kirjeen, jossa ehdotetaan museoraitiolinjan perustamista Helsinkiin. Lautakunta kehotti raitioliikenneosastoa antamaan kirjeeseen vastauksen, josta käy ilmi mm seuraavaa: Museoraitiovaunulinja toimisi parhaiten erillisellä reittiosalla sopivassa ympäristössä, jase olisi hoidettava normaalista raitioliikenteestä erillään. Muualla toimintaa hoidetaan esim säätiöpohjaisesti tai vapaaehtoistyönä. Ehdotus tulisi kuitenkin ottaa huomioon, jos kaupunkiin suunnitellaan sopivia museo- tai turistialueita. HKL on säilyttänyt vanhaa kalustoa, ja vuosikymmenen puolivälissä poistetaan käytöstä useita kymmeniä 4-akselisia vuoden 1959 vaunuja.

1.10.
VR:n sähköjunista poistettiin tupakkaosastot.

RAITIOLINJAT

Linjaa 2 ei liikennöity heinäkuussa.

Elokuu 1990: Tilkka - Korppaanmäki. Kiskotusta puuttuu Mannerheimintieltä. Korppaanmäen alueella ajojohdot melkein koko matkalla.

Lisäyksenä viime numerossa olleeseen raitioliikenteen kehittämissuunnitelmaan on muutamalle linjalle tehty seuraavat tarkennukset:

Vuodet 1990 - 1997

Raitiolinja 2:
Raitiolinja 2 on perusteltua ja tarpeellista johtaa Senaatintorilta Aleksanterinkadun kautta Katajanokalle Kanavakadun nykyistä raitiotierataa pitkin Kruunuvuorenkadulle ja johtaa Pikku-Satamakadun kautta Katajanokan terminaaliin. Raitiolinjan 2 johtaminen Katajanokalle parantaa Katajanokan joukkoliikenneyhteyksiä ja tarjoaa Katajanokalta yhteyden Hakaniemen suuntaan.

Raitiolinja 6:
Raitiolinja 6 jatketaan Arabiassa Hämeentietä lähelle Viikintietä rakennettavalle uudelle kääntöpaikalle Arabian ranta-alueelle rakennettavan uuden asunto- ja työpaikka-alueen joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi. Siinä vaiheessa, kun Hietalahdesta rakennetaan katu- ja raitioyhteys Itämerenkadulle, poistuu raitiolinjan 6 nykyinen päätepysäkki Hietalahdesta. Raitiolinjalle 6 on varattava uusi kääntöpaikka Hietalahdentorilta.

Vuodet 1998 - 2005

Raitiolinja 8:
Reitti säilytetään joko entisenä tai jatketaan Vallilasta Hermanni - Kyläsaaren alueelle.

Kansalaisliike Pikaraitiotie Espooseen myy tyylikkäällä logollaan varustettuja upeita college- ja T-paitoja harrastajille. Colleget 150 mk ja T-paidat 80 mk. Logo on esitetty edellisen lehden sivulla 14 eli siinä on tyylikäs pikaraitiovaunu ja tekstiä "Go Light Rail - Cost Effective, Fast & Convenient - sitten lista uusimmista pikaraitiotien valinneista kaupungeista ja Espoo ?...

Kaikkia kokoja ja useita värejä. Tilaa soittamalla Sonja Suotamolle puh: 803 5630. Katso myös edellisen numeron ilmoitusta. Tähän mennessä ei kukaan ole osoittanut kiinnostusta tilaamalla paitaa ja tukemalla tätä kautta liikkeen toimintaa, mutta emme kai me vielä niin passiivisia ole, vai?

Uutisia tälle palstalle otetaan vastaan mieluusti keneltä tahansa. Uutiset voi toimittaa palstanpitäjälle puhelimitse (iltaisin 321 066), kirjeitse, C- tai VHS-kaseteilla tai jopa bitteinä (sop.muk.). Saat nimesi esiin tai jos et halua, niin et (lähdesuoja). Uutisten, juttujen ja avustusten ei tarvitse olla edes uunituoreita.

Tällä kertaa avustivat Mikko Alameri, Mikko Attila, Krister Engberg, Markku Nummelin, Ari Oksa, Jorma Rauhala ja Sakari K.Salo.

Koskelan hallissa on vielä jäljellä olevat Sisut keskitetty tiettyihin ruuhkavuoroihin, jotka niinmuodoin saavat omat nimikkosisunsa. Koskelasta ajettavilla linjoilla näkee Sisuja talvikautena 1990-1991 näillä linjoilla ja näissä vuoroissa:

Linja	Vuoro	Nimikko-nro
64S	618	-
"	619	971
"	620	988
"	621	708
"	622	749
"	623	735
"	624	702
64S/15	625	706
71S	634	979
"	635	747
"	636	703
"	637	976
"	638	-
71V	644	737
"	645	742
"	646	744
"	647	739
LOK	657	709
15	660	984
"	661	987
"	662	970
"	663	700
16	665	-
"	668	-
77	673	-
73	677	-
16/17	681	-

Nimikkoauton numero on mainittu, jos tiedossa.
Tilanne syyskuu 1990.

SUOMEN TURISTIAUTO OY:n linja-autot 7.2.1990

Auto no	Rek. no	Auto no	Rek. no	Auto no	Rek. no	Auto no	Rek. no
1	ARA-421	48	BLT-348	124	BBB-224	206	AMB-206
2	ARA-422	49	BLT-349	125	BAX-575	207	AMB-207
3	BLM-703	50	BLT-450	126	BBC-126	208	AMB-208
4	ARA-424	51	BLT-451	130	BKP-130	209	AMB-209
5	ARA-425	52	BLT-452	131	BKP-131	210	AMB-210
6	ARA-426	53	BNB-953	132	AHO-120	211	AMK-211
7	ARA-427	54	BNB-954	133	BML-133	212	AMK-212
8	ARA-428	55	BNB-955	134	BML-134	213	AMK-213
9	AST-209	56	BNB-956	135	BMS-135	214	AMK-214
10	AST-210	57	BNJ-357	136	BMS-136	215	AMK-215
11	AST-211	58	BNJ-358	137	AFA-558	225	BHS-225
12	AST-212	59	BNJ-359	138	AFA-905	226	BHS-226
13	AUR-813	60	AFA-142	139	BFA-644	227	BCN-127
14	AUR-814	61	AFA-156	140	BFA-645	228	BCN-128
15	AUR-815	62	AFA-166	141	AHO-619	246	BHV-246
16	AUR-816	63	AFA-167	146	ACT-146	247	BCJ-247
17	AUR-817	70	AHM-570	148	ACT-148	248	BCJ-248
18	AUR-818	74	AHM-774	149	ACT-149	249	BAN-249
19	AUR-819	79	BBH-279	157	BHX-157	250	BAN-250
20	AXP-420	80	ALM-380	158	BHX-158	261	AHT-261
21	AXP-421	81	ALM-381	159	BHX-159	265	ACT-265
22	AXP-422	83	ALM-383	160	BKT-160	268	ACT-268
23	AXP-423	84	ALM-384	161	BKT-161	289	AJJ-289
24	AXP-424	85	ALM-385	164	AJH-864	302	AUA-302
25	BBU-425	86	ALM-386	175	ATC-305	305	AJO-305
26	BBU-426	87	ALM-387	176	ATJ-272	307	ALP-307
27	BBU-427	88	ALM-388	177	BEX-177	308	AML-308
28	BBU-428	89	ALM-389	178	BEX-178	309	AML-309
29	BBU-429	90	ALX-790	179	BEX-179	310	AVV-310
30	BBU-430	91	ALX-791	180	BEX-180	320	AJH-720
31	BBU-431	92	ALX-792	181	BEX-181	321	AHK-921
32	BBU-432	93	AMJ-893	182	BEX-182	322	AHK-922
33	BBU-433	94	AMJ-894	183	BKA-183	323	AHK-923
34	BBU-434	95	AMJ-895	184	BKA-184	324	AHK-924
35	BCU-835	96	AMJ-896	185	BKA-185	325	AHK-925
36	BCU-836	97	AMJ-897	186	BKA-186	326	AJH-726
37	BCU-837	98	AMN-698	187	BKJ-187	341	AHL-341
38	BHK-638	99	AMN-699	188	BKJ-188	342	AHL-342
39	BHK-639	100	AMP-700	189	BKJ-189	344	AHL-344
40	BHK-640	101	AMP-101	190	BKJ-190	346	AHL-346
41	BKS-341	102	AMP-102	191	BKT-191	347	AHL-347
42	BKS-342	103	AMP-103	192	BKT-192	348	AHL-348
43	BKS-343	104	AMP-104	201	ALP-201	349	AHL-349
44	BKS-344	105	AMP-105	202	ALP-202	350	AHL-350
45	BKS-345	106	AMP-106	203	ALP-203	351	AHL-351
46	BKS-346	107	AMP-107	204	AMB-204	352	AHL-352
47	BKS-347	108	AXP-108	205	AMB-205		

Autoja yhteensä 187 kpl

Metron kesäliikenteen junien kulussaoloajat:

Juna	Ensimmäinen lähtö		Viimeinen tulo	
1	MV 5.06	Mm 5.25	Mm 23.40	MV 23.53
2	6.03	IK 6.16	Mm 17.55	18.09
3	5.16	Mm 5.35	Kp 23.25	23.45
4	6.11	Mm 6.30	IK 19.29	19.36
5	5.26	Mm 5.45	Mm 23.10	23.23
6	6.21	Mm 6.40	IK 18.59	19.06
7	5.36	Mm 5.55	Mm 23.20	23.33
8	5.53	IK 6.06	IK 19.09	19.16
9	5.05	Mm 6.05 *	Mm 23.30	23.43
10	6.18	IK 6.26	IK 8.39	8.46
10	14.43	IK 14.56	IK 19.19	19.26

* = aukiajojuna MV 5.05 - Mm 5.19 - Kp - Mm 6.05 (lähtöaikoja)

ULKOMAANKIRJEENVAIHTURIN RAPORTTI

Krister Engberg

Syyskuu 1990

Satunnainen ulkomaankirjeenvaihturi on tällä kertaa kohdistanut katseensa Lontooseen, tuohon maailmankaupunkiin, jossa yhä useampi suomalainenkin käy. Täytyy heti todeta, että jos on yksipuolisesti raitiotieharrastaja, ei nykyajan Lontoo kovin paljon tarjoa. Muutama kohde tosin löytyy: Docklands Light Railway edustaa meilläkin niin ajankohtaista pikaraitiotietä - sääli vain, että linjalla on ollut paljon toimintahäiriöitä. Linjan kaupungin puoleinen pää on aivan Towerin linnan vieressä. Mainittakoon tässä yhteydessä, että toimivia raitiotielinjoja löytyy muualta saarivaltakunnasta Blackpoolista ja Crichistä. Lisäksi on mainittava Newcastlen Tyne & Wear -metrojärjestelmä, joka sekin on lähinnä pikaraitiotie.

Lontoon liikennehistoriaan voi tutustua London Transportin omassa museossa Covent Gardenissa. Tämä onkin yksi parhaimmista liikennemuseoista. Museossa esitellään perusteellisesti Lontoon vanhat raitiotie- ja johdinautoverkostot, jotka aikoinaan ovat ulottuneet hyvinkin laajalle. Maailman ensimmäisen maanalaisen rautatien kehitykseen höyrykaudesta nykyaikaiseksi järjestelmäksi kannattaa myös perehtyä. Erilaista liikennelaitoksen vanhaa kalustoa on hallissa myös runsaasti esillä.

Onhan toki nyky-Lontookin harrastajille kiehtova paikka. Lontoo tunnetaan tietysti busseistaan, eli lähinnä kaksikerroksisista AEC Routemastereista, joissa kuljettaja istuu omassa kopissaan ja rahastaja hoitaa rahastuksen. Näitä busseja tehtiin eri versioina London Transportille tuhatmäärin vuosina 1955-1968. Näitä 1960-lukulaisia (eli n. 25-30 -vuotiaita) näkee yhä todella kovassa käytössä Lontoon ydinkeskustassa, sillä 90-luvulle siirryttäessä niitä on vielä noin noin 850 kappaletta (ja rahastajia, yleensä miehiä, noin 1600). Kyseiset bussit soveltuvat erinomaisesti todellisen suurkaupungin ydinkeskustaan - tässä syy niiden pitkään elinikään. Vanhat Routemasterit onkin keskitetty yhä enemmän Oxford Streetin ja Piccadillyn kautta kulkeville linjoille. Lontoossa on perinteisesti ollut pitkiä keskustan läpi kulkevia linjoja, joilla on voinut matkustaa samalla bussilla reilusti toista tuntia. Nyt monia linjoja, joilla Routemastereita on katsottu tarvittavan, on näiden bussien vähetessä lyhennetty kummastakin päästä, jotta näitä busseja saataisiin keskitetymmin keskustan liikenteeseen. Uutta kalustoa käytetään nykyään siis esikaupungeissa ja vähemmän kuormitetuilla linjoilla, joilla voidaan liikennöidä kuljettajarahastukseen soveltuvalla kalustolla. Routemaster ei puolestaan juutu pysäkille kuljettajan hoitaessa rahastusta, ja matkustajat arvostavat erityisesti sitä, että avoimesta takaovesta voi liikenneruuhkassa hypätä kyytiin/pois.

Koska kyseessä on onnistunut bussityyppi, on selvää, että liikennelaitos pyrkii kaikin tavoin jatkamaan tyypin elinikää tai kehittämään mallin perusteella sille uuttaa seuraajaa. AEC:n miellyttävä-ääniset dieselmoottorit alkavat jo olla loppuunkuluneita, ja tämä aikanaan Lontoon liikennelaitoksen tytäryhtiöksi perustettu firma on jo vuosia sitten lopettanut toimintansa. Routemastereissa onkin kokeiltu uusia dieselmoottoreita mm. Puolasta ja Intiasta. Ainakin intialaisen Ashok-Leyland -moottorin saanut RM meni hetimiten moottorin vaihdon jälkeen romuksi, ja tuskin puolalainen vaihtoehtokaan on kovin vakuuttava. Mielenkiintoista on ollut kuulla, että myös Volvo (joka muuten nykyään omistaa Leylandin bussituotannon) on ollut kiinnostunut dieselmoottorien toimittamisesta ja jopa uuden Routemasteriin perustuvan bussityypin kehittämisestä. Ainakin ajatus kaksikerroksisesta Volvosta, jossa kuljettajalla on oma koppinsa edessä ja rahastaja hoitaa rahastuksen, kuulostaa kiehtovalta. Saa nähdä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan...

Bussimaailma on suurten mullistusten vallassa Englannissa muutenkin. Päivän sana on "deregulation", toisin sanoen Thatcher ei ole katsellut hyvällä suuria valtion bussiyhtiöitä ja kunnallisia liikennelaitoksia. Niinpä LT:tä, London Transportia, ei enää varsinaisesti ole! Tilalle on tullut yksitoista pienempää yhtiötä, jotka käyttävät perinteisiä punaisia värejä. Yhtiön nimi näkyy bussin kyljessä. Joiden linjojen liikennöinnistä on järjestetty tarjouskilpailuja, jotka on voittanut pienimmällä kilometrikorvauksella ajamaan suostunut. Näkyvin näistä on tätä nykyä ehkä linja 24 (Pimlico - Trafalgar Square - Hampstead Heath), jota liikennöi Grey-Green -yhtiö uusilla Volvo City-busseillaan aivan Lontoon ydinkeskustan läpi. Tällaisen tarjouskilpailun perusteella sai myös suomalaissyntyinen Veikko Kokkila hoidettavakseen linjan 283 (West Brompton - East Acton), jota liikennöitiin sinivalkoisilla Scanioilla. Kokkilan yhtiön, Scanbusin, autot eivät kuitenkaan enää liikennöi tätä linjaa, sillä uusi tarjouskilpailu järjestetään joka kolmas vuosi, ja vuonna 1989 sen voitti London Transportin eräs tytäryhtiö. Kokkilan busseja näkyy kuitenkin nimellä Scancoach paljonkin tilausliikenteessä Lontoon kaduilla. On selvää, että kovin pitkäjänteisiä suunnitelmia ei esimerkiksi kaluston hankinnan suhteen tällä systeemillä kannata tehdä, ja useimmat yksityiset ajavatkin, varsinkin esikaupunkialueilla, melko huonokuntoisella käytetyllä kalustolla.

Tämä Lontoosta tällä kertaa, mutta uskoisin palaavani asiaan tulevaisuudessa.

Lyhyt raportti Tukholmasta

Edellisessä numerossa mainitulla Roslagsbaanalla on liikenne poikki usean kuukauden ajan syksyllä välillä Stockholm Östra - Stocksund, koska linjan yksiraiteinen osuus, Stocksundin silta, todettiin tarkastuksessa pahasti vaurioituneeksi. Syynä on ilmeisesti laivan törmääminen sillan toiseen pilariin. Korvaava liikenne hoidetaan suorilla bussiyhteyksillä ja maanalaisella.

PL 234
SF-00531 HELSINKI

54 48 3

KOP Hki-Aleksanterinkatu 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja	Jorma Rauhala
sihteeri	Larry Kärkkäinen
rahastonhoitaja	Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja	Arto Hellman
jäsen	Ari Oksa
varajäsen	Toivo Niskanen

Arkisto
Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin (90) 321 066. Arkistoluettelo on ilmestynyt viimeksi 1. 1. 1986

Jäsenmaksut:

60 mk	20-59 -vuotiaat
50 mk	muut ikäryhmät ja perheenjäsenet
300 mk	kannatusjäsenet

TILAA RATIKKAPAITA!

Kansalaisliike Pikaraitiotie Espooseen myy logollaan varustettuja college- ja T-paitoja.

Colleget 150 mk, T-paidat 80 mk

Koot XXL – S, 150, 140, 130. Colleget keltaisia ja vaalean sinisiä, aikuisten koot lisäksi musta tai valkoinen. T-paidat valkoisia.
Tilaukset PSP 3989 3990 tai puh 803 5630/Sonja Suotamo

Sivu 29:

HKL 122 Lauttasaaressa. Kuva: B.Ahlnäs

HKL 121 Lauttasaaressa. Kuva: B.Ahlnäs

HKL 123 Lauttasaaressa. Kuva: B.Ahlnäs

Sivu 30:

JL 37. Scania BR111M / Ajokki 5300 vm.1976. Kuva: J.Nordlund 9.1987

JL 76 ja 54. 76 on Scania K112 / Ajokki 8000 v. 1983-4. Tämän auton vaihderobotti on korvattu v. 1988 Allison-automaatilla. 54 on Scania BR111M60 / Ajokki TAKL v. 1975. Vaihteisto on 2-portainen HR501. Kuva. J.Nordlund 23.4.1990

JL 54 linjalla 25. Scania BR111M60 / Ajokki TaKL vm.1975. Kuva: J.Nordlund 5.4.1989

RAITIO ISSN 0356-5440 13. vuosikerta

päätoimittaja	Ismo Leppänen	(90) 564 2302 (t)
		(90) 595 793 (k)
toimitussihteeri	Jorma Rauhala	(90) 707 2957 (t)
		(90) 873 5836 (k)
uutistoimittaja	Arto Hellman	(90) 321 066 (k)
aikataulutoim.	Jarmo Oksanen	

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1990

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään postiosoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

© Copyright Suomen Raitiotieseura ry 1990

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4
1979: 3
1980: 1, 2
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1984: 3, 4
1985: 3, 4
1986: 2, 3, 4
1987: 1, 2, 3, 4
1988: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 10 mk numerolta.

Sivu 31:

JL 89. Scania BR110S60 / Ajokki TaKL vm.1971. Kuva: JL

JL 75, autossa oli vaihderobotti. Scania K112 / Ajokki 8000 vm.1983. Kuva: J.Nordlund 10.1987

Jokioisten museorautatien liikennekauden avajaisissa vuonna 1986 liikkui entinen helsinkiläinen hevosraitiovaunukin. Kuva: M. Nummelin, 1.6.1986

23
122

24

24
123

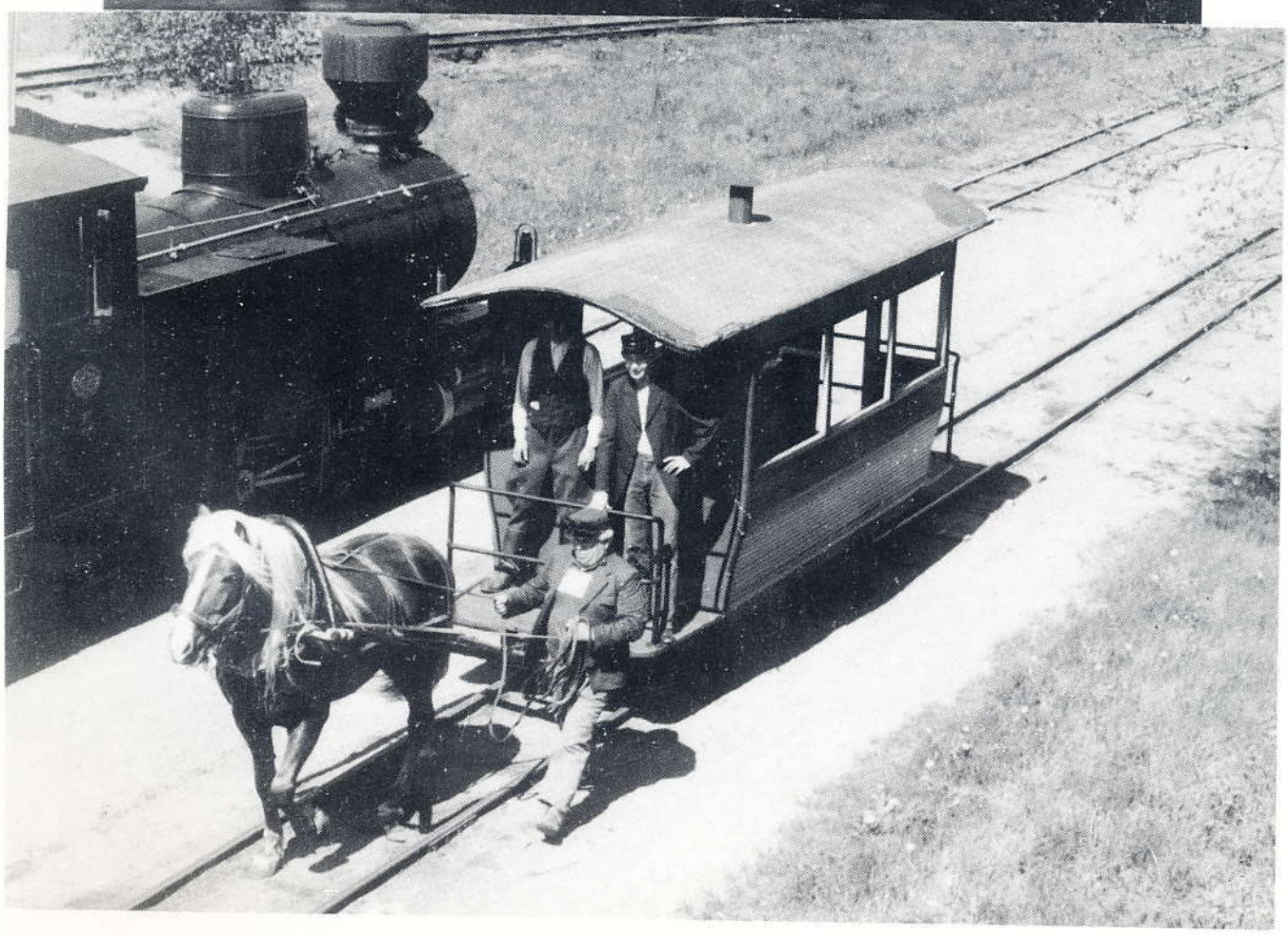
15
SCANIA

9
AJOKKI
SCANIA

TURKIT
C-oikeudet
Carrols

Hyvät kesäkaupat
SOKOS
PRISMA
VIVA Estella!

AJOKKI
SCANIA



Linjan 56 auto nro 222 muka "Rautatientorilla" lähdössä Rautatientorille.
Kuva: P.Leinomäen kokoelmat