

2 1991

TRAITIO

ISSN 0356-5440



MENNEILTÄ AJOILTA

Toivo Niskanen

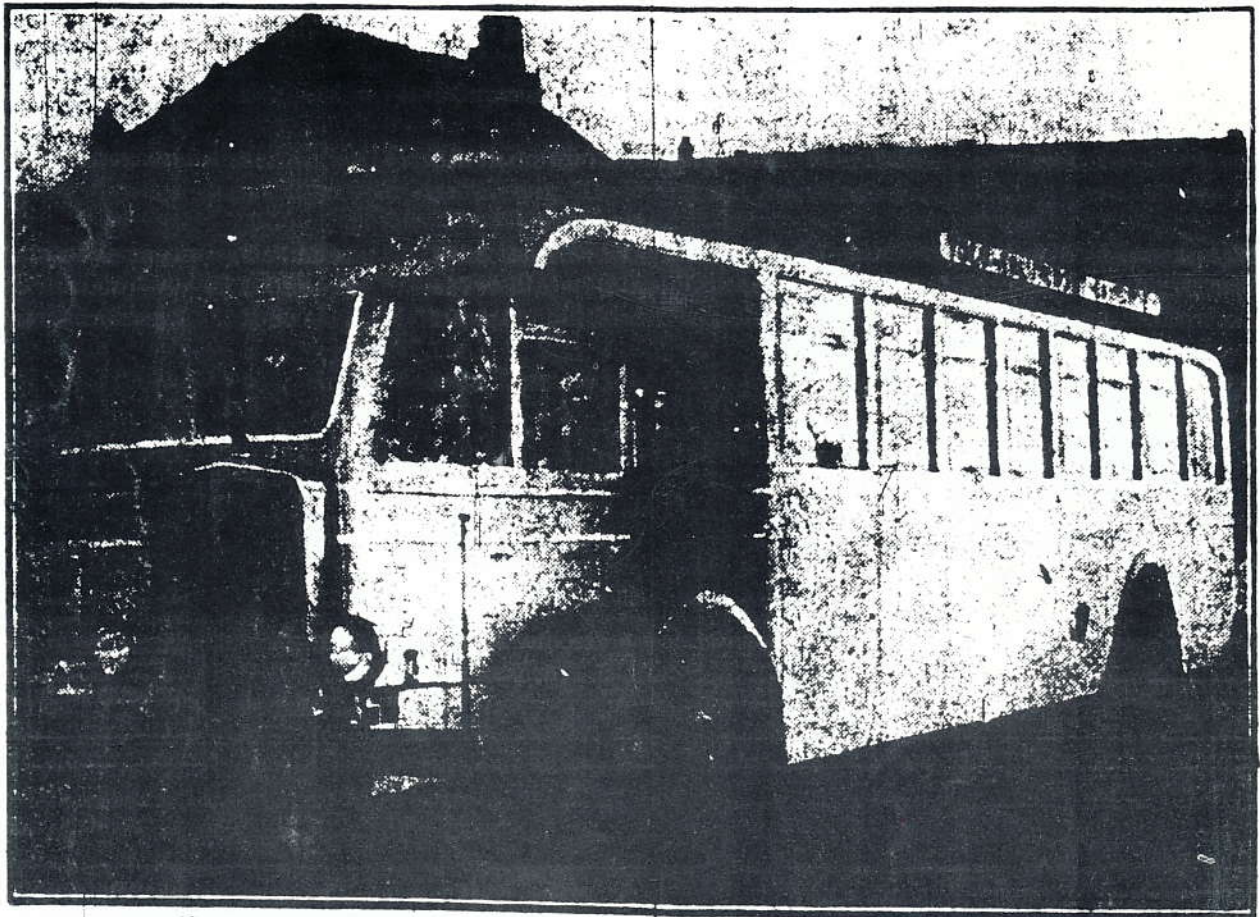
Taisi olla kevät 1937, kun tutkiessani päivän lehdestä muutakin kuin sarjakuvia, osui silmääni vaaleaa bussia esittävä valokuva. Kuvatekstin mukaan oli ilmennyt, ettei punaisia busseja erota helposti muista ajoneuvoista niiden tumman värisävyn vuoksi, varsinkaan huonossa säässä tai pimeään vuorokauden aikaan. Bussiyhtiö olikin nyt viranomaisten suostumuksella päättänyt kokeilla valkoisen värin soveltuvuutta busseihin. Kuvan esittämän valkoisen bussin ilmoitettiin olevan tänään ensimmäistä päivää liikenteessä.

Tietenkin minä, alun toisella kymmenellä oleva pojannaskali kiirehdin innokkaana keskikaupungille tätä uutuutta katsomaan. Ensiksi suuntasin

Erottajalle, missä useimmat bussilinjat kohtasivat toisensa. Odotin ja odotin, ei vain näkynyt valkoista bussia, samat bussit saapuivat jo toistamiseen paikalle. Yritin vielä bussireittikatuja kiertelemällä tavoittaa tämän bussin. Ei vain näkynyt missään valkoista bussia, vain punaisia ja raitiotieyhtiön uusia sinisiä.

Aikani kierreltyäni palasin pettyneenä kotiin, enhän päässyt kavereille kehumään, että "mä oon nähny sen".

Alla lehtijuttu huhtikuun ensimmäisen päivän Helsingin Sanomista.



Töölön punaiset bussit valkaistaan. Raitiovaunujen ja punaisten bussien yhdysliikenteen alettua on varsinkin Erottajalla syntynyt vaikeuksia löytää oikea vaunu. Sen vuoksi onkin kaupungin matkailulautakunnan ehdotuksesta ryhdytty maalaamaan Töölön punaiset bussit valkoisiksi. Kuvassamme ensimmäinen valkoinen bussi valokuvattuna Katajanokan raitiotallin edustalla. Vaunu asetetaan tänään iltapäivällä liikenteeseen heti kun kaupunginhallituksen ja valtuuston edustajat ovat koeajolla todenneet, miten se sopeutuu Helsingin liikennekuvaan.

Kansikuva: Turun 3-linjan vaunu 38, joka oli muuten viimeinen täällä linjaliikenteessä ollut vaunu, kääntymässä Martinkadulta Itäiselle Pitkädulle.

Kuva: J Rauhala 1.10.1972

AIKATAULUTOIMITTAJAN KESÄPAKINA

J. Oksanen

Yleensä kesästä puhuminen on samaa kuin puhumista säästä. Hyvä kesä on useimpien ihmisten mielestä aurinkoinen, vähäsateinen ja lämmin - jopa helteinen. Aikataulutoimittajan roolissa kesän määrittely on hieman moniselitteisempi. Parhaaseen eli ykköskategoriaan kuuluu kesä, jonka tuntomerkit ovat samat kuin edellä **SEKÄ LISÄKSI** tuo tullessaan minimaalisen vähän muutoksia raitioaikatauluissa. Silloin nimittäin noista sääistä pääsee nauttimaan mahdollisimman tehokkaasti. Toista äärimmäisyyttä edustaa kesä, joka on myös säätyypiltään edellä kuvatun kaltainen mutta raitioliikenteen muutokset suurinpiirtein hukuttavat toimittajaparan. Väliin mahtuu sitten sateista ja koleaa kesää pienin tai suurin mullistuksin raitioiteilla.

Jos kuluva kesä ei aivan säätilan puolesta ole hikeä nostattanut aikataulutoimittajan ihon pintaan, niin sen on taatusti tehnyt kaksi muuta tahoa. HKL:n raitioliikenneosasto tuottamallaan runsaalla paperimäärällä sekä tällä kertaa poikkeuksellisesti **RAITIO**n toimitussihteeri, joka - päätoimittajan vähän vähennettyä ruoskan heiluttamista - on omaksunut hiostajan otteet. On ollut kimpussa kuin herhiläinen patistamassa tekstiä lehteen.

Kesän 1991 raitiotievuoroaikataulujen lehdet ovat aiheuttaneet paljon tutkimustyötä. Tuloksen voisi kiteyttää vanhaan sanaparteen: paljon melua tyhjistä. Muutoksia toki on, mutta ne ovat tyyppillisesti sellaista luokkaa, että lähtöminuutit päätepysäkeiltä ovat vertailuajankohtaan - kesään 1990 - nähden muuttuneet 2-5 minuuttia jompaan kumpaan suuntaan kajoamatta vuoromäärään tai -väleihin tahi kierrosaikaan.

Kesäaikataulut ovat olleet muutamana viime vuonna kaksijakoiset niinkuin asioita tarkkaan seuraavat lukijat tietävät. Keskikesällä, viime vuodesta alkaen tämä tarkoittaa vain heinäkuuta, on arkisin vähemmän vuoroja liikenteessä kuin kesän alku- ja loppuviikkoina. Arkiliikenne linjoilla 1/1A ja 10 sekä melkein kaikkien linjojen lauantai- ja sunnuntailiikenne on koko kesän samanlainen.

SIJOITUKSET HALLEIHIN muuttuivat vuoden 1991 alussa, kuten **RAITIO**ssa 1/91 kerroin. Tämä asetelma ei muuttunut kesäaikatauluun siirryttäessä. Sen mukaan Koskelan halli hoitaa kaikki linjojen 1/1A, 2, 3B, 3T, 6, 7A ja 7B vuorot ja Töölö linjojen 8 ja 10. Molemmista halleista on vuoroja vain linjalla 4.

VAUNUTYYPPINÄ esiintyy kesällä miltei yksinomaan nivelvaunu. Alku- ja loppukesän arkiliikenteessä on 77 vuoroa, joista vain neljä on neliakselista. Jälleen uusi ennätys: 73 nivelvaunua 82 vaunun kokonaismäärästä yhtäaikaa liikenteessä!

Siis 89 %. Neliakseliset vaunut löytyvät kesällä linjalta 2 (mikäli se ajaa; heinäkuussa ei) ja linjan 1/1A vuorosta 103. Viimeksi mainittu vaunu on heinäkuussa mitä ilmeisimmin myös nivelvaunu. Heinäkuussa on näet 12 sellaista vuoroa vähemmän liikenteessä, joissa kesä- ja elokuussa on "sarana". Niitä siis riittää.

LINJA KERRALLAAN

Linjan 1/1A aikataulu on - kuten jo mainitsin - koko kesän samanlainen. Viime ja sitä edellisen aikatauluun nähden muutoksia on vain klo 6-10 välisenä aikana. Linjan 1A lähtöjä Käpylästä em. aikana oli ennen 15, nyt 14. Perämiehenkadulta määrä säilyi 18:na. Vastaavasti linjan 1 lähtöjä on Käpylästä yksi enemmän, Kauppatorilta sama määrä. Siinä se! Vakiovuorojen 1-6 tukena ruuhka-aikana liikennöivät 101-103.

Linjan 1 lauantailiikenne on sekin ollut vuosia minuutilleen sama. Muistaakseni v.1989 otettiin kuitenkin pois päivän silloin viimeinen lähtö Kauppatorilta (17.10, vuoro 6) ja vaunu ajoi halliin Kt:ltä. Nyt tuo lähtö palautettiin ja hallinajo tapahtuu Käpylästä klo 17.33.

Linjaa 2 ajetaan jälleen tänä kesänä vain kesä- ja elokuussa. Ei siis kannata heinäkuussa odotella vaunua Linjoilla, ellei satu olemaan ylen määrin aikaa. Ruuhkavuoro 107 on koko kesän lomalla ja vakiovuorot 7-9 ajavat. Lähtöminuutit ovat 99,9 prosenttisesti muuttuneet viime vuodesta ja kierrosaika vaihtelee keskipäivälläkin eri kierroksilla ollen 28..30 minuuttia. Lähtöjä on sekä Kauppatorilta että Diakonissalaitokselta kolme vähemmän päivässä kuin oli viime vuonna.

Linjoilla 3B ja 3T vaihdettiin vuoden alussa kokopäiväruuhkavuorot 111 ja 123 vakiovuoroiksi 20 ja 22. Nämä normaalit numerot ajavat myös kesäaikataulussa. Viime kesänä eivät toki mainitut ruuhkavuorot liikennöineet, joten siitä voisi hätäisesti päätellä, että tänä kesänä on kummallakin linjalla yksi vuoro enemmän. Näin ei kuitenkaan ole. Linjan 3B vuoro 16 ja 3T vuoro 23 ovat näkymättömissä koko kesän. Heinäkuussa lisäksi vuorot 12 (3B) ja 28 (3T). Toisin sanoen tänä kesänä, kuten viime vuonnakin kumpaakin kolmesta liikennöidään kesä- ja elokuussa yhdeksällä vaunulla, heinäkuussa kahdeksalla. Talvella tullut vuorovälitihennys 15 minuutista 12:een klo 23-0 välillä on säilytetty myös kesällä. Kummaltakin linjalta ajaa yksi vuoro halliin heti puolen yön jälkeen. Verrattaessa arkiaikataulun lähtöjen määrää Eirasta linjalla 3B alku-/loppukesällä viime vuoteen voidaan havaita, että

niitä on neljä enemmän eli 149. Tämä on saatu aikaan mm. lyhentämällä kierrosaikaa keskipäivällä minuutilla. Kun kolmosilla ei ole ruuhkavuoroja, on ruuhka-ajan lyhyemmät vuorovälit saatu aikaan jälleen minuuttia lyhyemmällä kierrosajalla, mikä vaikuttaa takaperoiselta.

Linjan 3B lauantai- ja sunnuntailiikenteessä kierrosaika on sama 60 minuuttia. Vuoroja on kuusi ja vuorovälit siten 10 minuuttia. Lauantain kierrosaika on pari minuuttia viime vuotista lyhyempi, sunnuntain sama kuin viime vuonna. Mutta sunnuntain aikataulu ei kuitenkaan ole sama kuin 1990: lähdöt Eirasta ovat nyt minuuttiluvuin, jotka päättyvät numeroon 2 kun viime vuonna lähdöt olivat tasakymmenin minuutein. Siis paljon muutoksia mutta vähän asiaa.

Linjat 4 ja 6 saavat aikataulutoimittajalta täydet kymmenen pistettä. Ei minuutinkaan muutosta viime vuoteen, ei heinäkuussa, ei lauantaisin eikä sunnuntaisin. Näin lyhyellä selostuksella pääsee siis niistä linjoista. Todettakoon nyt kuitenkin, että nelosella on kesällä kahdeksan vakiovuoroa ja neljä ruuhkavuoroa, joista kaksi on heinäkuun poissa liikenteestä. Sekä lauantaina että sunnuntaina nelosta ajetaan seitsemällä vaunulla. Kuutosella on seitsemän vakiovuoroa ja yksi ruuhkavuoro, 155, jota on turha yrittää nähdä heinäkuussa. Lauantain kuutonen hoituu kuudella ja sunnuntain viidellä vaunulla kierrosajan ollessa viikonvaihteessa tunti ja vuorovälien siten 10 (la) tai 12 (su) minuuttia.

Linjoista 7A ja 7B riittää aina ihmettelemistä. Vähän väliä kierrosaika muuttuu 40:stä 42..44 minuuttiin ja taas hetken perästä se on 40 minuuttia. Näin on ollut useita kertoja ja kummallakin linjalla eri lisäksi aikoina. 7A:lla on tosin vuorojakin ollut päivällä neljä tai viisi, se viides oli taannoin kokopäiväruuhkavuoro 164. 7B:llä tämä selitys ei vetele; sen linjan ruuhkavuorot ovat olleet "puhdasoppisia", liikenteessä vain ruuhka-aikoina. Nyt 7A on 7B:n kanssa yhdenmukainen, kummallakin on kaksi ruuhkavuoroa 165 ja 166 7A:lla sekä 174 ja 175 7B:llä. Yksikään näistä ruuhkavuoroista ei aja heinäkuussa.

Seiskojen erikoisuus on siinä, että (jälleen) tänä vuonna myös lauantaisin ja sunnuntaisin on heinäkuussa linjoilla eri aikataulu. Mitä tällä tavoittelaa, sen selittääkööt paremmat tietäjät ja oraakkelit. Vuoroja on liikenteessä yhtä monta ja suunnilleen saman mittaisen liikennöintiajan. Esimerkiksi 7B:llä on Veturitorilta alku/loppukesällä 98 lähtöä lauantaisin, heinäkuussa 96. Heinäkuussa - ihan totta - kierrosaika on pitempi kuin muulloin. Samoin sunnuntaisin ja vielä aamu- ja keskipäivällä. Luulisi että juuri kyseisinä ajankohtina kaupunki olisi heinäkuussa hiljaisimmillaan ja kierrosajat lyhyemmät, mutta ei kun ei. Kai HKL on asian tietellisesti ja empiirisesti tutkinut.

Luuloa vaan ei totta on sekin, että linjan 8 siirryttyä Töölön suojiin olisi muutos viime kesään ollut vain halliaikataulussa ja linja-ajataulun ensimmäisellä ja viimeisellä kierroksella. Ei käy! Vuoroja on sama määrä eli kuusi vakio- ja kolme ruuhkavuoroa. Vuoron 183 sijaan tänä vuonna on liikenteessä 182, ne muut ovat 184 ja 185. Kahdeksikon ruuhkavuorot eivät liikennöi heinäkuussa. Kuuden vakiovuoron arjen keskipäivän liikenne pyörii 60 minuutin kierrosajalla ja 10 minuutin vuorovälein, mutta lähtöminuutit eivät tietenkään ole samat kuin viime vuonna. Sama pätee viikonloppuihin (kierrosaika 58 min, vuorovälit 9-10 minuuttia).

Ainoa linja, jolla on aihetta olla erilainen aikataulu kuin viime kesänä on tietenkin 10. Aiheellisesti linjapituuden kasvu vaikuttaa kierrosaikaan. Se on tutut 60 minuuttia, kun Kuusitiellä käännyttyä riitti 48 minuuttia. Vuorojakin on yksi enemmän, eli vuoro 96 ajaa myös kesällä. Sen sijaan kymppillä ei ole kesällä lainkaan ruuhkavuoroja liikenteessä. Lauantaisin ja sunnuntaisin kierrosaika on lyhyempi (niinkuin pitääkin!) ja vaunut seuraavat toisiaan hieman nopeammin kuin arkena.

Raitioliikenteen kesäaikataulusto on, sanottakoon se vielä kerran, kuivahko ja vailla pikantteja yksityiskohtia. Sellaisia kuin vuoron vaihtaminen linjalta toiselle kesken päivän tai öiset raitiovaunuvaihtoyhteydet Lasipalatsilla. Vain yksi haamusuoritus löytyy, jos vuoroaikatauluun on uskomista: linjalla 7A vuoron 64 heinäkuun lauantai- ja sunnuntaiaikataulussa on lähtö Messukeskukselta klo 21.07 ja Rautatientorilta takaisin Pasilaa kohti klo 21.12. Vastaavasti vuorolla 66 on Messukeskuksen lähdön 20.55 jälkeinen Rt:n aika 21.24. Niinpä niin, painovirhepaholainen ehtii joka paikkaan kuin joulupukki aattoiltana.

Seikkaperäisemmät selvitykset vuoroista sekä hallista lähtöistä ja hallinajoista löytyvät tavanomaisessa muodossa tämän lehden sivuilta. Tutkikaahan siitä ne asiat, mitä edellä jäi kertomatta.

Vantaan
Liikenne Oy



Vantaan liikenne
uusi liikemerkkinsä

Vantaan Liikenne Oy on uudistanut liikemerkkinsä. Uuden merkin on suunnitellut kansainvälistäkin arvostusta joukkoliikenteen erilaisten tunnusten suunnittelijana saanut Esko Miettinen.

HALLISTA LINJALLE: T88L8 LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	84+	8	681	9.10	182-	8	682
	86-	8	681	9.13	185-	8	684
5.30	36+	4	641	9.20	137-	4	642
5.33	85+	8	681	9.21	136-	4	640
5.36	182-	8	681		136+	4	642
5.43	39-	4	641	9.29	135-	4	642
5.45	34	4	639	9.31	184-	8	682
	81+	8	681	9.39	134-	4	640
5.48	83-	8	681		135+	4	640
	94	10	691	17.33	134-	4	640
5.55	92	10	695	17.44	135-	4	640
5.56	137-	4	639	17.49	135+	4	640
5.57	82+	8	681	18.00	41	4	640
5.58	136+	4	639		185-	8	682
6.00	95	10	691	18.09	136-	4	640
	184-	8	681	18.11	136+	4	640
6.07	41	4	641	18.13	184-	8	684
	83+	8	681	18.18	137-	4	640
	93	10	695	18.21	182-	8	682
6.12	91	10	691	18.56	96	10	696
	185-	8	681	20.19	81-	8	682
6.17	85-	8	681	20.20	81+	8	682
6.37	86+	8	681	20.59	85	8	682
6.49	134-	4	639	21.33	34	4	640
6.57	136-	4	641	21.46	39	4	642
7.00	39+	4	641	21.49	92	10	696
	96	10	691	23.11	93	10	692
7.01	84-	8	681	23.15	82	8	684
7.03	81-	8	683	23.18	36	4	642
7.10	36-	4	639	23.20	91	10	696
7.14	135-	4	639	23.23	94	10	692
7.16	82-	8	683	23.27	83	8	684
7.23	135+	4	641	23.28	86	8	682
13.45	135+	4	639	23.34	95	10	692
14.00	134-	4	641	23.41	84	8	684
14.10	135-	4	641				
14.36	136-	4	641				
14.43	136+	4	641				
14.44	182-	8	681				
14.45	137-	4	641				
15.05	184-	8	681				
15.25	185-	8	681				

Hallireittipiirroksset on viimeksi julkaistu RAITIOssa 2/90.

Seuraavat muutokset ja lisäykset on tehty sittemmin:

Reitti 633: KH-Sö-Helsingink.-Runebergink.-Ruusulank.-MKN
 Reitti 681: Tö-Ruusulank.-Runebergink.-Helsingink.-Sö-PVK
 Reitti 683: Tö-Töölön kisahalli-linjan 8 reitti-SLS
 Reitti 691: Tö-Mannerheimintie-linjan 10 reitti-PHL
 Reitit 682, 684 ja 692 ovat 681, 683 ja 692 päinvast. suunnassa.
 Reitti 696: KIR-linjan 10 reitti-Mannerheimintie-Tö

HALLISTA LINJALLE: T88L8 LINJALTA HALLIIN:

Lauantai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681	18.56	96	10	696
5.33	82	8	681	20.19	81	8	682
5.42	36	4	639	20.59	85	8	682
5.44	34	4	641	21.33	34	4	640
5.48	83	8	681	21.46	39	4	642
	92	10	695	21.49	92	10	696
5.49	95	10	691	23.11	93	10	692
6.00	93	10	695	23.15	82	8	684
6.01	91	10	691	23.18	36	4	642
6.03	85	8	681	23.20	91	10	696
6.48	93	10	695	23.23	94	10	692
7.05	96	10	695	23.27	83	8	684
7.20	81	8	681	23.28	86	8	682
7.41	94	10	695	23.34	95	10	692
8.07	39	4	639	23.41	84	8	684
8.13	84	8	683				

Sunnuntai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.42	86	8	681	18.56	96	10	696
6.48	96	10	695	20.19	81	8	682
6.52	36	4	641	20.59	85	8	682
6.57	82	8	681	21.34	34	4	642
7.00	94	10	691	21.39	39	4	640
7.02	91	10	695	21.49	92	10	696
7.12	85	8	681	23.11	93	10	692
7.14	93	10	695	23.15	82	8	684
9.02	83	8	683	23.20	91	10	696
9.31	39	4	639	23.23	94	10	692
10.00	34	4	639	23.27	83	8	684
10.17	92	10	695	23.28	86	8	682
	95	10	691	23.34	95	10	692
10.35	84	8	681	23.36	36	4	640
11.04	81	8	681	23.41	84	8	684

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

9

Maanantai - perjantai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37-	4	635	6.02	30+	3T	621
5.30	38+	4	635		67-	7A	663
5.32	64-	7A	663	6.04	8- v	2	607
5.33	31	3T	623		55+	6	651
5.34	6	1.1A	605	6.05	155-	6	651
5.36	15+	3B	613	6.06	75+	7B	671
	17-	3B	613	6.10	64+	7A	663
	56+	6	653	6.11	5	1.1A	601
	175-	7B	671	6.13	9- v	2	607
5.40	56-	6	653	6.16	76+	7B	671
	75-	7B	673	6.22	7- v	2	607
5.41	40	4	635	6.31	37+	4	635
	65+	7A	663	6.34	26+	3T	621
5.42	19+	3B	611	6.36	74-	7B	671
	20-	3B	611	6.37	38-	4	635
	25	3T	621	6.38	166-	7A	661
	65-	7A	663	6.43	1	1.1A	605
5.44	59+	6	651	6.44	28-	3T	621
	101	1.1A	605	6.45	35+	4	633
5.45	22	3T	623	6.46	29+	3T	621
	57+	6	653		35-	4	633
5.46	2	1.1A	601	6.47	13+	3B	611
	77+	78B	671	6.49	53+	6	651
5.47	77-	7B	671	6.53	15-	3B	611
5.48	17+	3B	613		165-	7A	663
	18-	3B	613	6.55	11-	3B	613
5.49	53-	6	651		103 v	1.1A	601
5.50	57-	6	653	6.56	27-	3T	623
	66+	7A	663		30-	3T	621
5.52	12-	3B	611	6.57	76-	7B	671
	20+	3B	611	7.00	55-	6	651
	26-	3T	621		59-	6	653
	27+	3T	621	7.08	11+	3B	613
	66-	7A	663	7.09	13-	3B	613
5.54	54+	6	651	7.14	19-	3B	611
	102	1.1A	605	7.16	18+	3B	611
5.55	58+	6	653	7.17	24+	3T	621
	174-	7B	671	7.18	24-	3T	621
5.56	3	1.1A	601	14.05	102	1.1A	603
	74+	7B	671	14.13	103 v	1.1A	603
6.00	54-	6	651	14.20	175-	7B	671
	58-	6	653	14.31	101	1A	601
	67+	7A	663	14.32	166-	7A	663
6.01	4	1.1A	601	14.41	174-	7B	671
6.02	14	3B	611	14.57	155-	6	651
	29-	3T	621	15.04	165-	7A	663

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.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37	4	635	5.58	6	1	601
5.33	22	3T	623	5.59	54	6	653
5.36	11	3B	613		74-	7B	671
5.40	66-	7A	663	6.02	20	3B	611
5.41	64+	7A	663		30	3T	621
	75-	7B	673	6.04	65-	7A	663
5.42	15	3B	611	6.05	57	6	651
	27	3T	621		67+	7A	663
	35	4	635		74+	7B	671
5.43	4	1	601	6.11	2	1	601
5.45	26	3T	623	6.17	58	6	651
5.46	59	6	653		75+	7B	671
5.47	3	1	603	7.04	25	3T	621
	77-	7B	671	7.20	64-	7A	661
5.48	13	3B	613	7.26	66+	7A	661
5.51	56	6	651	7.31	19	3B	611
5.52	17	3B	611	7.32	76+	7B	671
	29	3T	621	8.25	40	4	635
	67-	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
5.57	38	4	631		55	6	651

Sunnuntai 01.06.-31.08.1991

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.41	67-	7A	663		66-	7A	663
6.43	64+	7A	663		67+	7A	663
6.44	17	3B	613	7.10	37	4	635
6.45	20	3B	611	7.11	54	6	651
	77-	7B	673	7.17	76+	7B	671
6.46	75-	7B	671	7.25	57	6	651
6.50	30	3T	623	9.15	27	3T	621
6.52	25	3T	621	9.21	15	3B	611
6.53	77+	7B	671	9.37	74-	7B	671
6.54	38	4	631	9.50	22	3T	621
6.55	35	4	635	10.02	65+	7A	661
	59	6	651		75+	7B	671
	64-	7A	663	10.06	26	3T	621
	66+	7A	663	10.08	40	4	631
6.58	58	6	653	10.11	65-	7A	661
	76-	7B	671	10.17	55	6	651
7.00	11	3B	611	10.30	13	3B	613
7.05	74+	7B	671		19	3B	611
7.07	29	3T	621				

KOSKELA

HALLITINAJOT

Viikompäivien yhdistelmä 01.06.-31.08.1991

pva	klo	vuoro	linja	reitti	pva	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.53	101	1.1A	604	mp	21.23	6	1.1A	602
mp	9.01	102	1.1A	604	ls	27	3T		622
mp	9.00	175-	7B	672		21.25	11	3B	612
mp	9.15	165-	7A	662			77+	7B	672
mp	9.21	174-	7B	672		21.28	77-	7B	672
mp	9.27	166-	7A	662	mp	21.32	1	1.1A	602
mp	9.26	155-	6	654	mp	21.42	31	3T	622
mp	9.37	103	v 1.1A	602	mp	21.47	3	1.1A	602
la	15.10	1	1	602	mp	21.48	5	1.1A	604
la	15.40	4	1	602		23.13	54	6	654
la	17.10	2	1	602		23.18	59	6	652
mp	17.18	102	1.1A	604			65	7A	662
la	17.25	3	1	602		23.21	15	3B	612
mp	17.27	103	v 1.1A	604		23.25	55	6	654
mp	17.35	101	1A	602		23.29	74+	7B	674
la	17.39	5	1	602			75+	7B	672
mp	17.41	28-	3T	622		23.30	66	7A	662
mp	17.47	174-	7B	674		23.33	74-	7B	674
la	17.48	6	1	602		23.35	75-	7B	672
mp		155-	6	652		23.36	57	6	654
mp	17.59	8-	v 2	608		23.41	76+	7B	672
mp	18.03	2	1.1A	602		23.42	64	7A	662
mp	18.06	165-	7A	662		23.46	58	6	654
mp	18.09	9-	v 2	608		23.47	76-	7B	672
mp	18.10	53	6	654		23.50	26	3T	622
mp	18.13	24	3T	622		0.19	17	3B	612
mp	18.17	4	1.1A	602		0.20	22	3T	622
mp		175-	7B	674		1.43	13	3B	612
mp	18.19	7-	v 2	608			30	3T	622
mp		166-	7A	662		1.54	25	3T	622
mp	19.37	12-	3B	612		1.56	20	3B	614
mp	20.49	56	6	652		1.58	19	3B	612
la	20.54	56	6	652		2.02	29	3T	624
mp	20.58	14	3B	612		2.06	37	4	632
	21.08	67-	7A	662		2.07	35	4	634
mp	21.09	18	3B	612		2.08	40	4	636
	21.14	67+	7A	662		2.15	38	4	632
mp	21.22	27	3T	622					

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

ilman merkintää pva-sarakkeessa = joka päivä/yö

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT KESÄLLÄ 1991

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
 nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät kesäaikataulussa 1991.

A	B	C	D	E	la	su	A	B	C	D	E	la	su
				mp							mp		
1		KH	1.1A	X	X		57		KH	6	X	X	X
2		"	1.1A	X	X		58		"	6	X	X	X
3		"	1.1A	X	X		59		"	6	X	X	X
4		"	1.1A	X	X		64		"	7A	X	X	X
5		"	1.1A	X	X		65		"	7A	X	X	X
6		"	1.1A	X	X		66		"	7A	X	X	X
7	v	"	2	(X)			67		"	7A	X	X	X
8	v	"	2	(X)			74		"	7B	X	X	X
9	v	"	2	(X)			75		"	7B	X	X	X
11		"	3B	X	X	X	76		"	7B	X	X	X
12		"	3B	(X)			77		"	7B	X	X	X
13		"	3B	X	X	X	81		Tö	8	X	X	X
14		"	3B	X			82		"	8	X	X	X
15		"	3B	X	X	X	83		"	8	X	X	X
17		"	3B	X	X	X	84		"	8	X	X	X
18		"	3B	X			85		"	8	X	X	X
19		"	3B	X	X	X	86		"	8	X	X	X
20		"	3B	X	X	X	91		"	10	X	X	X
22		"	3T	X	X	X	92		"	10	X	X	X
24		"	3T	X			93		"	10	X	X	X
25		"	3T	X	X	X	94		"	10	X	X	X
26		"	3T	X	X	X	95		"	10	X	X	X
27		"	3T	X	X	X	96		"	10	X	X	X
28		"	3T	(X)			101		KH	1.1A	X		
29		"	3T	X	X	X	102		"	1.1A	X		
30		"	3T	X	X	X	103	v	"	1.1A	X		
31		"	3T	X			134		Tö	4	(X)		
34		Tö	4	X	X	X	135		"	4	X		
35		KH	4	X	X	X	136		"	4	X		
36		Tö	4	X	X	X	137		"	4	(X)		
37		KH	4	X	X	X	155		KH	6	(X)		
38		"	4	X	X	X	165		"	7A	(X)		
39		Tö	4	X	X	X	166		"	7A	(X)		
40		KH	4	X	X	X	174		"	7B	(X)		
41		Tö	4	X			175		"	7B	(X)		
53		KH	6	X			182		Tö	8	(X)		
54		"	6	X	X	X	184		"	8	(X)		
55		"	6	X	X	X	185		"	8	(X)		
56		"	6	X	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.

Metrojunakalustoon tehtyjä muutoksia 1982—1991

Jukka Hannikainen

Vaunuparissa 115-116 kokeillaan sähkötoimisia 2-vartisia tuulilasinpyyhkimiä (muissa 1-vartiset paineakulla toimivat pyyhkimet). Vaunuparin 115-116 "pissapoika" on samoin sähkötoiminen, kun se on muissa painekäyttöinen.

Kaikissa vaunupareissa siirretään ensiapulaukut sekä jauhesammuttimet matkustamosta kuljettajan ohjaamotilaan. Syynä tähän on kyseisiin tarvikeisiin kohdistunut ilkeävalta, eli laukkujen varastelu ja sammutinten tyhjentäminen matkustamoon (kustannuksiltaan kallis puhdistusoperaatio, sillä jauhe tunkeutuu jokaiseen läpeen!). Lisäksi myös sammuttimia varastettiin.

Allekirjoittanut sijoittaa ensiapulaukut ohjaamon oikealle puolelle avattavan ikkunan yläpuolelle ja sammuttimet ohjaamon väliseinään ensiapulaukun viereen. Samassa yhteydessä muutetaan myös halonisammuttimien paikkaa ohjaamossa. Sammuttimet kiinnitetään läpipulteilla väliseinän läpi palkkien kohdalta, joten jauhesammuttimien kiinnityspulttien kannat näkyvät maalattuina "nupui-na" väliseinän oikealla puolella matkustamossa.

Jyrkkäkaarteisia mutkia varten kokeillaan vaunuparissa 115-116 laipanvoitelulaitteita, jotka ovat De Limon -valmistetta. Edellämämainitun laipanvoitelulaitteen lisäksi on vaunupariin 117-118 asennettu REPS-merkkinen voitelulaite, joka on ns. öljyvoitelulaite, kun taas vaunuparissa 115-116 on paksumpaa tavaraa työntävä rasvavoitelulaite.

Mainittakoon tässä yhteydessä, että vaunuparit käännetään silloin tällöin kolmioraitteen (IK—MV—ST) kautta tasaisemman laipankulumisen vuoksi. Lisäksi eniten ajatut vaunuparit alkavat lähestyä matkamittarin lukemaa 1 miljoona kilometriä (vrt. esimerkiksi VR:n hurut 1959—1990 noin 3,5 miljoonaa km) ja ensimmäisillä pyöräkerroilla on ajettu jopa noin 800 000 km, yleensä kuitenkin "vain" 600 000 km. Pyörät sorvataan ja "paistetaan" MV:lla.

Varsinaisiin muutoksiin ei lukeudu se, että junien keuloja on jouduttu maalaamaan uudelleen. Tähän on jouduttu, koska keulassa kulkee sauma, jonka toinen puolisko on lasikuitua (ikkunan kehys) ja toinen puolisko alumiinia (ikkunasta alaspäin).

Kyseinen saumaus on ollut ongelmallinen, koska aineilla on erilainen lämpötilakäyttäytyminen (väli-ssä kitti). Tästä syystä alaosa (alumiinia) on alkanut hapettua saumasta alaspäin. Seurauksena on maalin lohkeaminen levyinä, joka joudutaan korjaamaan kittaamalla ja maalaamalla uudelleen. Samassa yhteydessä on sauman täyte uusittu entistä elastisemmaksi. Tästä syy keulojen kiiltävyyteen. Mainittakoon vielä, että alkupään numeroissa tätä ongelmaa esiintyy vähemmän kuin loppupään numeroissa.

Metrojunien virroittimet ovat tuottaneet ongelmia alusta lähtien, mutta tarkan ja pitkäaikaisen

tutkimustyön tuloksena ollaan siinä tilanteessa, että virroittimien vikavaihto on harvenemassa parempien laakerimateriaalien ansiosta. Niinpä virroittimiin on "satsattu" melkoinen määrä työtunteja, ja käytössä on nykyään sekä englantilaisia BRECKNELL-virroittimia että saksalaisia AEG/KRÜGER-virroittimia. Brecknell-virroittimet erottaa saksalaisista siitä, että niiden suojakotelo on oranssin värinen, kun taas saksalaisten virroittimien suojakotelo on harmaa (sikäli kun liian alta erottuu). Syy suhteellisen likaiseen alustaan on sama kuin lähes kaikissa sähkökulkuneuvoissa, eli jos käytössä on myös pienjännitteitä (esimerkiksi 110 V/apulaitteet), alustan pesu aiheuttaa läpilyöntejä tai virhesignaaleja junan laitteistoihin, jotka ovat valtaosaltaan elektronisia. Samainen ongelma tuottaa vaikeuksia räntäloskaisella kelillä, jolloin ilman kosteusprosentti on korkea, eli koteloihin kertyy kosteutta.

Paineilmalaitteistoihin on lisätty ilmankuivaimia, joita on käytössä kolmea eri tyyppiä: kotimaisia HYDORin kuivaimia sekä saksalais- ja englantilaisvalmisteisia. Niiden olemassaolon huomaa siitä, että junan ollessa linjalla kuuluu "pussahduksia". Ilmankuivaimet ovat kaksiosaisia ja vaihtaessaan vaiheesta toiseen ne sihauttavat kostean ilman ulos.

Vaunuun 148 on vaihdettu ohjaamon oikeanpuoleinen ikkuna sävylasiksi ja tuulilasiin on teetetty ruiskuttamalla tummennus oikealle puolelle. Nämä häikäisynestotoimet ovat koeluontoisia ja ilmeisesti tullaan kokeilemaan tuulilasin peittämistä mustalla kalvolla yläosastaan eli linjakilpikotelon alareunan tasalle (vertaa nivelratikat). Tuulilasia ei ole vielä asennettu vaunuun 148, mutta se asennettaneen ensitilassa vanhan tilalle.

Kaikenkaikkiaan vetokoneistoon/sähkömootoreihin tehty muutokset ovat jääneet minimiin kymmenen ensimmäisen käyttövuoden aikana. Samoin koriin tehty muutokset ovat lähes olemattomia. Voidaan siis todeta, että Strömbergillä ja Valmetilla on kiistaton asiantuntemus suomalaisen kiskoliikennekaluston valmistamiseen. Toivoo sopii, että mahdollisesti hankittavat 10—15 vaunuparia eivät jää hopealle näistä.

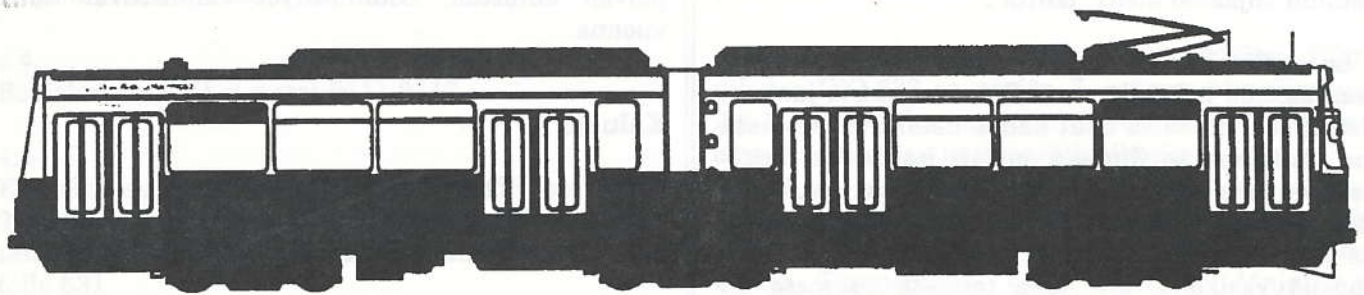
Muista aiemmista muutoksista on ollut kirjoituksia tämän lehden PÄÄTEPYSÄKKI-palstalla.



PÄÄTEPYSÄKKI

Liikenneuutiset

toimittanut Arto Hellman



Raitiolinjat

17.1.91

Havaittiin Arabian silmukan vanha varoitusvilkku poistettu ja uudet käytössä. (Ks. Raitio 1-1991). Muistaakseni tätä kolmilamppuista mallia sanotaan myös palokuntamalliksi. Sen opasteet ovatkin erilaiset kuin VR:n tasoristeyksissä.

Kertauksena: 1) Perustilanteessa opastin on pimeä. 2) Kun raitiovaunu lähestyy alkaa alhaalla keltainen valo vilkkua. 3) Keltainen muuttuu pysyväksi. 4) Vaunu tulee risteykseen. Kaksi rinnakkain olevaa punaista alkaa vilkkua vuorotahtiin. Keltainen on sammunut. 5) Vaunu on ohittanut risteyksen. Punaiset sammuvat ja keltainen vilkkuu hetken. 6) Opastin pimeänä.

Näissä uusissa Arabian vilkuissa on myös lukuisista rv-liikennevaloista tuttu pieni valkoinen lamppu, joka on opastimen takapuolella raitiovaunukuljettajan näköpiirissä. Palaessaan tämä ilmeisesti kertoo kuljettajalle, että opastin on vaunun ohjauksessa ja toimii. Olenko oikeassa?

Havainnot kertovat, että Arabian silmukasta lähtenyt vaunu on jo puolivälissä Toukoniityn pysäkkiä, kun punavilkut alkavat vilkkua!

20.1.

Havaittiin uusi raitiotien tasoristeysmerkki (peltililpi) kahdella yläpuolisella varoitusvilkulla Korppaanmäentiellä Ruskeasuon pysäkin kohdalla.

Telakkakadulla Pursimiehenkadun risteyksessä on kaksi tasoristeysmallista kolmilamppuista varoitusvilkkua.

Eino Leinon kadulla TH:n ratapihan kohdalla tasoristeysmallinen varoitusvilkku, jonka yläpuolella laitekotelo, johon saadaan tasoristeysmerkki aikaan lamputilla.

Myös Rautatieläisenkadun/Radanrakentajantien varoitusvilkut ovat muuttuneet. Molemmiin puolin on yksi liikennemerkki ja vilkku sekä portaali, jossa toisella puolen yksi ja toisella kaksi vilkkua.

Snellmaninkadun/Kirkkokadun risteyksessä on entisen vilkku+liikennemerkkin lisäksi kadun toisella puolella tolpassa pelkkä vilkku.

Linja 2 ulotettaneen Katajanokalle jo vuonna 1992. Uusimman päätöksen mukaan reitti on - Kruunuvuorenkatu-Mastokatu-Katajanokan terminaali. Lisäksi rakennetaan Aleksanterinkadun/Snellmaninkadun risteykseen vaihteydet Katajanokan suunnalta Hakaniemen suuntaan ja v.v.

Kustaa Vaasan tien Koskelan hallin kohdalla oleviin kahteen kolmilamppuiseen varoitusvilkkuun liittyy myös kolme kaksilamppuista (jalankulkijaliikennevalomallista) vilkkua kevyen liikenteen välillä.

Saunalahdentiellä ennen kaarretta Hollantilaisentielle on ajojohtimen kannatuslangassa kilpi "10 KM, 50 METRIÄ" ja em. kaarteessa neljä kosketinta ajojohtimessa jonkun metrin välein. Risteyksessä ei ole liikennevaloja eikä varoitusvilkkua eikä mitään. Mitä ja kenelle nuo koskettimet "viesittävät"?

Autolinjat

28.8.1989

HKL alkoi liikennöidä yhtä vuoroa STA:n linjalla 46 Simonkenttä-Kannelmäki-Hakuninmaa.

"Jatkuva kierrätystä", sitä joka aiheutti aikanaan kovan porun Herttoniemen linjoilla, on vielä 1.9.1990 alkaen linjoilla 83/88 ja 94A/97 ruuhka-aikoina. Kuulemma ainakin jälkimmäinen toimii aika hyvin.

HKL:n itäinen autoliikenneyksikkö kuljettaa tilausajona varusmiehiä Santahaminan ja päävartion välillä.

Metrolinja

Tammikuun 1991 loputtua alettiin metrojunia jälleen kääntää. Käännön jälkeen on parillisen vaunun ohjaamo kohti "länttä".

Lueskelin Raitiota 1-1990, jossa sivulla 41 sanotaan 23.6.89 kohdalla mm.: Kaksivaunuisia junia ei tietääkseni ole vielä ollut kaupallisessa liikenteessä jne. Sellainen se ihmisen muisti joskus on! Lueskelin onneksi myös Raitiota 2-1982, jossa sivulla 31 sanotaan 1.6. kohdalla mm.: Ensimmäisenä päivänä joka vuorossa oli kaksi yksikköä, 2.6. ajettiin yhdellä yksiköllä, 3.6. joka toisessa vuorossa oli kaksi yksikköä. Myöhemmin lomakauden alkaessa jätettiin kuitenkin toinen yksikkö pois. Tämän korjauksen jälkeen pidän todennäköisenä, että kaksivaunuisilla junilla ei ajettu 1.9.82-30.6.89 välisenä aikana. Mahdollisia korjauksia, lisäyksiä ym. tietoja metrolinjan käytöstä odotetaan innokkaasti kaikilta ja varsinkin asioita läheltä seuranneilta.

Joitakin kysymyksiä: Milloin lakattiin ajamasta sunnuntaisin kuusivaunuisilla junilla klo 10-23? Milloin ajettiin junilla 11 ja 12 iltaruuhkassa? Ajettiin v 1990 kaksivaunuisilla junilla ma-su illalla 1.-31.7. vai miten? Milloin on ajettu tai ajetaan sunnuntaiaamuisin kaksivaunuisin junin? Vuonna 1983(ko) syksyllä alettiin illalla ajaa suunnassa IK-KP yksi vaunu suljettuna. Onko se jatkunut keskeytyksettä vai onko tapahtunut muutoksia? Vastauksia todella odotetaan!

28.3.91

Ma-pe -ruuhkajunia 11 (IK 7.37) ja 12 (MM 7.26) liikennöitiin toistaiseksi (?) viimeisen kerran. Junathan palasivat Kampista tyhjävauunujunina. Syynä allamainittu Kampin muutostyö eli "raidepuola". Jos Kampista lähdetäisiin raiteelta 2 itään päästäisiin oikealle puolelle vasta Hakaniemen länsipäässä.

1.4.

Kampin kääntöraiteisto jäi pois käytöstä. Ensi vuoden helmikuuhun asti tehdään tunnelinlouhintaa ja radanmuutostöitä liittyen Kamppi-Ruoholahti -välin rakentamiseen. Tämän ajan on Kampin asemalla käytössä vain raide 1. Louhintatyö alkaa kesäkuun alussa. Poraus- ja räjäytystyöt aiheuttavat ajoittain häiritsevää melua laiturille. Ainakin suurimmista räjäytyksistä ilmoitetaan Kampin asemalla kuulutuksin.

1.4.

Edellisessä numerossa mainitusta uudesta aikataulusta jäi pois lisälähtö ma-pe klo 14.50 MM:stä. Asemien opastaulujen "julistekokoisia" aikatauluja liityntäliikenteen lähtöineen ei uusittu, koska ei ollut tarvetta.

14.5.

Kamppi-Ruoholahti -osuuden pohjoinen tunneli puhkaistiin Kampin kääntöraiteiston kohdalla. Eteläinen tunneli valmistui samaan paikkaan parin päivän kuluttua. Louhintatyöt valmistuvat tänä vuonna.

Kalusto

4.1.91 22/4/

15.1. Romutuspäätös HKL 602, 603 ja 615.

16.1. 8827/66A/295

13.2. NrI 31 vastamaalattuna liikenteessä

Joistakin NrI:stä ja NrII:sta on poistettu B-vau-nusta yleisön käyttöön tarkoitetut hätäjarrut.

.2.

Jossakin raitiovaunun hallikilvessä olin näkevinäni oranssin raidan kuten ennen vanhaan. Raita on kyllä ohuempi. Myöhemmin en ole raidattomia enää nähnyt.

Varhan joissakin busseissa olevista Vantronin sisälinjanumeroista: Aiemmissa numeroissa on mainittu, että on näkynyt myös "kellertäviä laitteita". Totuus on kuitenkin se, että kellertävät olivat "ensi painosta", jotka on jo poistettu syystä tai toisesta. Nyt käytössä olevat ovat punaisia.

Korjaus Raitioon 1-1991: Olen luullut enemmän kuin tiennyt kun kerroin, että useimmissa Varhan busseissa on kauko-ohjattavat linjanumerot. Tilanne on kuitenkin (2.91) se, että 60 bussissa ei ole ja 54:ssä on. Sivun 26 luettelon autoista numeroissa 630...719, 8621-8640 ja 8839-8860 ei ole, kun taas muissa on. Kauko-ohjattavat linjanumerot ovat tarpeen "jatkuvaan kierrätyksessä", jota tällä hetkellä toteutetaan vain linjoilla 83/88 ja 94A/97 ruuhka-aikoina.

.3.

STA:n bussilla linjaliikenteessä Lauttasaareen! Kyllä. Useasti on nähty STA 138 Laurilan Linjan linjalla 154. Sama auto on ollut myös linjalla 156Z.

Vaunuja 1-15, 16-30 on nähty linjoilla 3B/3T, 4, 7A/7B ja 10. Kuljettajakurssilaiset ajoivat kokeneen kuljettajan seurattuna takaa.

"Väärän" HKL:n varikon bussin saattaa nähdä "väärällä" linjalla. Esim. havaittiin Ruhan 8820 linjalla 71. Kyseessä oli kuitenkin LOK:n vuoro, joten ei siin sit mittää.

15.3.

Tammelundin Liikenne alkoi ajaa toisella matalalattiabussillaan linjalla 52. Päivämäärä on virallinen aloituspäivä, sillä moinen on nähty jo aiemminkin tällä linjalla.

2.4.

Rekisteröity HKL:n autot 9111-9117.

4.4

Koskelan autojen 702, 705 (Sisu BT69CR vm 1977), 972, 980 ja 985 (Sisu BT69BVT vm 1980) romuttaminen hyväksyttiin. Lisäksi romutuspäätös autolle 631.

8.4.

Rekisteröity HKL:n autot 9118-9120.

HKL:n itäisen autoliikenneyksikön autojen 9111-9120 rek.nrot:

9111	RFH-787	9112	RFH-770
9113	RFH-794	9114	RFH-798
9115	RFH-813	9116	RFH-806
9117	RFH-843	9118	RFH-872
9119	RFH-873	9120	RFH-877

Yllämainituista lähti ensimmäisenä liikenteeseen auto 9112 IK:sta 8.4.91 vuorossa 465 (94A) klo 19.37.

8.4.

Espoon Auton nestekaasu(propaani)bussi MAN/Wiima K202 (takamoottori, nro 200, rek.nro GAS-1) aloitti liikennöinnin linjalla 109. Autolla ajetaan normaalia linjaliikennettä, mutta on se samalla kokeilubussi, jonka avulla VTT tutkii kaasuauton sopivuutta Suomen oloihin. Kaasumoottorin pakokaasu on rikitöntä. Autossa on myös katalysaattori, joten muutkin pakokaasupäästöt ovat pieniä. Nokea tulee n. 5 %. Moottori on myös hiljainen ja voimakkaampi pienillä kierroksilla. Huippunopeus on kuitenkin pienempi verrattuna tavalliseen dieselbussiin. Hankintakustannukset ovat n. 10 % korkeammat. Auto on saanut erivapauden kaasuautojen 20 kertaisesta ajoneuvoveron lisäverosta. Autossa on Espoon Auton käytännöstä poiketen myös takalinjakilpi, jota myös käytetään.

Huhti-toukokuussa on useasti nähty HKL 1767 omin konein liikkeellä välillä KH-VH. Koneen nopeus näyttää aivan riittävältä muun kiskoliikenteen kannalta. Tämä härvelihän on toppakone Enerco RT20R, Mankisen Konepaja 106/1990, Riihimäki.

Korjauksena edelliseen numeroon: Matka-Autoille menneen Scanian rek.nro on MFB-230.

Sirolan Liikenteen nro 64 on uudelleen koritettu Volvo/Lahti 400 rek.nro UKH-647. Auto on puna-

keltainen ja ovijärjestys yhtiölle poikkeuksellinen 2-2-1.

Saaren Auton nro 8 Volvo/Wiima on oviltaan 1-2-1.

Metsälän Linjan nro 17 Scania N113/Wiima K202 rek.nro IFO-633 on yhtiön 7. automaattivaihteinen 2-2-1 -ovinen kaupunkiauto. Autossa on Scanian oma 2-vaihteinen automaattivaihteisto.

Wiima on tekemässä 6-8 matalalattiabusseja Neoplan/Scania N113 jo täksi vuodeksi. Kaksi menee Tampereelle, kaksi Metsälän Linjalle ja loput lähinnä esittelykäyttöön.

Hakunilan Linja on ostanut originaali Scanian CN113 rek.nro EFA-848. Auto oli syksyllä 1990 mm. Metsälän Linjalla koekäytössä. Nykyinen järjestysnumero on komeasti 1.

Ensi talvena HKL aikoo kokeilla ympäristöystävällisiä matalalattiabusseja.

9.4.

Useassa nivelvaunussa havaittiin pienoislipputeline katolla edessä. Hopeanvärinen kaareva putki, jossa istukka viidelle tangolle.

10.4.

Yllämainitunlaisesti varustettuja niveliä linjalla 8 varustettuna kahdella Doors-viirillä.

Vartiokylään tulleissa HKL:n tämän vuoden busseissa 9111> on saksalaiset Brose-linjakilpilaitteet. Ulkonaisesti kilvet eivät juuri eroa muista vastaavista (mallia edessä iso, sivulla ja takana pieni). Matkustamossa on kuitenkin samanlainen linjakilpilaitte kuin ulkopuolinen pieni. Kuljettaja näppäilee käyttöpaneeliin halutun linjatunnuksen ja komentonapin painalluksen jälkeen kaikkiin kilpiin tulee samanaikaisesti haluttu tunnus. Esim. kun muutetaan tyhjistä 94A, niin 12 rullaa pyörii samanaikaisesti. Autoissa on uutuutena lasten-vaunupaikalla läppäistuin.

15.4.

Romutuspäätös HKL:n autoille 638, 645, 646 ja 712.

16.4.

Raitiovaunu 67 sai kunnian olla ensimmäinen vaunu, josta pääsee sisään joka ovesta. Kaikkien ovien kohdalla on avaa-nappi. Systemeimi "kaikista ovista sisään ja ulos" on ollut jo vuosia käytössä monin paikoin Euroopassa ja USAssa. Tässäkin HKL:n vaunussa oli tehtaalta tullessa avauspainonapit kaikkien ovien kohdalla, mutta HKL poisti ne ennen liikenteeseen ottamista (paitsi A-vaunun lasten-vaunupainonappi).

Autossa HKL 9111 on muista poikkeava kuviointi istuinkankaassa.

Onko vanhemmissa busseissa "peruutuspiippaa"? HKL 9119:ssä kuului sellainen olevan toiminnassa.

2.5.
Havaittiin vihreä raitiovaunu 73.

9.5.
Havaittiin vihreä raitiovaunu 76.

15.5.
HKL 9122/97, vasemmassa etuovessa tarra: Carrus stainless.

19.6.
Klo 13 saapui raitiovaunu 14 SAK:n tilausajolta TH:hon.

Muuta

Oulun paikallisessa bussiliikenteessä aloitettiin lokakuussa 1990 vuoden 1992 loppuun kestävä tasataksakokeilu. Kertalippu (1990) maksoi 6.50 mk ja siihen sisältyy tunnin vaihto-oikeus toisen tasataksayrityksen linjalle. Tasataksan myötä on matkustajamäärän väheneminen pysähtynyt ja kääntynyt suorastaan 6 % nousuun. Tasataksajärjestelmässä ovat mukana Koskilinjat, V.Alamäki, Linjayhtymä, A.Mörö ja Superlinjat. Isolle osalle matkustajia tasataksa merkitsi hintojen laskua. Suurin pudotus oli 18 mk:sta 6.50 mk:aan. Tasataksan laskettiin maksavan Oulun kaupungille 4.200.000 markkaa vuodessa. Mutta mitä enemmän matkustajia busseissa on sitä kalliimmaksi se tulee kaupungille. Tarkoituksena onkin kohentaa oulu-laista joukkoliikennettä ja vähentää liikenteen saasteita. Suunnitelmissa on vielä kokeilla kuukausilippua/30 päivän lippua ja muuttaa lastenlipun ikäraja 7-16 vuodeksi.

1.91
Espoo haluaa joko linja-autokadun tai raitiotien Munkkiniemen ja Leppävaaran välille. Tämä oli yksi Espoon kaupunginhallituksen hyväksymistä joukkoliikenteen kehittämiskohteista.

Raitiossa 1-1991 mainittiin, että Koskelassa rakennetaan rv-huoltohallille jatkoa. Tämähän nyt oli puppua. Hallin jatkona on telinemallinen jonkinlainen työtaso.

Korjaus Raitioon 1-1991 sivu 29: Viimeinen sana on "Regulukselta".

18.-19.2.
Välisenä yönä vioittui MS Suomenlinnan potkurikoneisto ja 20.2. se hinattiin Vuosaaren tela-

kalle korjattavaksi. Tuli Vuosaaren väylä samalla murrettua auki.

19.2.
MS Ehrensverd alkoi noudattaa Suomenlinnan aikataulua, mutta pysytteli omalla reitillään. (24.1.-10.2.1981 MS Suomenlinna lopetti liikennöinnin potkurivaurion ja laiturintörmäyksen vuoksi. Ehrensverd hoiti liikenteen. Liikennöitiin raitiolinjaa 5X Ktn-Rt. Mainittakoon, että bussilinjaa 19 liikennöitiin viimeksi huipputalvena 1987 ajalla 13.1.-31.3. Tänä talvenakaan ei edes kävelytieta saatu aikaan. Vieläkö muistatte helmikuun 1987, kun oli -34 °C ja silleen.)

25.2.
Raitiovaunu- ja liikennemuseon kustannusarvio on nyt noussut vuoden 1987 arviosta 6.000.000 markkaa jo 16.900.000 markkaan. Tutkimuksissa hallin rakenteet on todettu luultua huonokuntoisemmiksi. Kaupunginhallitus ei hyväksynyt hinta-arviota ja asia jäi taas pöydälle. Päätös tehtänee silloin kun hallin katto romahtaa.

Helsinki ja Espoo hakevat valtiolta 2.000.000 markan avustusta Tapiolan metron esisuunnitelman laatimista varten. Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnan mukaan valmistuu metro Lauttasaareen 1999 ja Matinkylään 2004. Välin Ruoholahti-Lauttasaari rakentaminen on tarkoitus aloittaa 1995.

26.2.
Hallista linjalle matkalla ollut seiskan vaunu hypäsi pois kiskoilta Hämeentien/Sturenkadun risteyksessä ja jumiutti suuren osan Helsingin raitiovaunuista Koskelaan.

1.3.
MS Ehrensverdin yksi neljästä pääkoneesta meni aamulla epäkuntoon ja miehistö siirtyi MS Suomenlinnaan. Viimemainitun potkurivika oli saatu korjattua ja sillä oli tarkoitus alkaa liikennöinti myöhemmin samana päivänä. Mutta jo klo 7 jälkeen lähti Suomenlinna Suomenlinnaan päivän ensimmäisenä lauttana. Myöhemmin Ehrensverdilä taas liikennöitiin kolmen koneen voimin hitaammin, mutta varmasti.

Ilkivallasta aiheutui HKL:lle 1990 noin 2.800.000 markan välittömät kustannukset. HKL on tehostanut valvontaa ja kiinnijääneet saatetaan edesvastuuseen. Yli 15-vuotiaat joutuvat tuomioistuimeen ja nuorempien vanhemmat vaaditaan vastuuseen. Molemmista tapauksista on annettu HKL:lle myönteisiä päätöksiä. Suurimmat korvaussummat yli 15-vuotiaalle olivat lähes 9000 markkaa.

10.4.

Vallilan ns. Kusiputkan kurvissa meneillään kiskonvaihtotyö. Työtä tehdään päiväsaikana.

11.4.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi raitiolinjan 2 johtamisen Katajanokan laivaterminaaliin. Lautakunta päätti myös, että laivojen tuloaikoina osa lähdistä ajetaan keskustaan Hakaniemen suunnan sijasta.

17.4.

Kusiputkan kurvi valmis, kiskot vaihdettu vaihteesta vaihteeseen.

Muita ratatöitä tänä vuonna ovat: Kiskotuksen uusiminen Pitkälläsilällä kesä-heinäkuussa sekä radan rakentaminen Itämerenkadulle ja se on valmis viimeistään lokakuussa.

17.4.

Raitiotiemuseon rakennustyöt aiotaan aloittaa vielä tänä vuonna. Kaupunginvaltuusto myönsi 16.000.000 mk tarkoitukseen. Käykö todella niin, että ensi talven lumet eivät kinostu hallin lattialle.

Kaupunginvaltuusto myönsi Maximedialle yksinoikeuden 15 vuodeksi pystyttää ranskalaisia pysäkkikatoksia, opastetauluja ja mainospylviä. Katoksia tulee n. 500, tauluja 100 ja pylviä 50. Mainostulot pitää yksinoikeuden haltija. Rakennusvalvontavirasto ei kuitenkaan pidä ranskalaisesta muotoilusta ja voi estää tai ainakin viivyttää katojen ym pystyttämisen.

25.4.

Vallilan hallin "tulokaarre" Koskelan suunnasta on myös saanut uudet kiskot. Tällä työmaalla kuten edellämainitussakin on ollut töissä Mankisen topakone HKL 1767.

Taas asiaa Varhan joissakin autoissa olevista Vantron-linjanumeroista! Kevään edetessä tuli ihmeteltyä miksi ne nyt taas ovat pimeänä eli eivät näytä mitään. Asia selvisi kerran kun hämärä laskeutui ja kuljettaja laittoi sisävalot päälle. Tämä sisälinjanumerosysteemi on viisaasti kytketty valaistukseen. Kun sisävalot ovat päällä näyttää Vantronkin linjan (ehkä). Myöhemmin on nähty linjanumeron toimivan myös ilman sisävaloja. Lie-neekö kytkennöissä eroja?

27.4.

Seura järjesti raitiovaunu- ja bussiajelu kalustolla 332+505 ja 260 (Sisu 1958). Raitiotiejunalla ajettiin reitti KH-Sö-Sls-Tk-Phl-Ktn-Kt-Ht-Brh-St-KH. Kuvauksia varten pysähdyttiin Sls:n yksiraiteisella osuudella lähellä Morsiamenkadun pysäkkiä (väistöraiteella), Phl:ssa Haapalahdenkadun pysäkin

tienoilla ja Katajanokalla. Ratikkamatka kesti vähän yli 2 tuntia. Bussilla ajettiin Koskelan hallipihalla ja läheisyydessä. 332:ssa liehuivat Suomen liput niin kuin yleisenä liputuspäivänä kuuluikin. Matkalla oli käytössä hienot vanhanaikaiset tyylliset kertaliput, joista kiitos Jartsille.

9.5.

Ratatyöt Hämeentiellä Vallilan hallin kohdalla jatkuvat. Nyt on meneillään harvoin käytetyn yhteyden uusiminen, Vallilan ratapihalta Koskelan suuntaan.

16.5.

Metron historian raskain "tavarajuna" kulki. Tka:t 1 ja 3 vetivät parivedossa 484 tonnia painaneen kiskokuljetuskoejunan Herttoniemenradalta Itäkeskukseen ja takaisin. Kokeessa selvitettiin Ruoholahdenradan kiskotusta varten miten 150 metriä pitkien kiskojen kuljetus onnistuisi metroradan pienisäteisissä kaarteissa. Koe onnistui.

Metro on tilannut 5000 betonista ratapölkkyä Parma Oy:ltä Forssasta. Pölkkyt poikkeavat VR:n samalta toiminimeltä tilaamista pölkkyistä, koska metro tarvitsee pölkkyihin virtakiskon kiinnittämiseen tarvittavat reiät.

Raitio 1-1991:ssä sivulla 6 olleen bussin 276 kuvan oli ottanut Toivo Niskanen.

Avustajat: Mikko Alameri, Krister Engberg, Jukka Hannikainen, Arto Hellman, Pertti Leinomäki, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Kimmo Nylander, Lari Nylund, Ari Oksa, Jorma Rauhala, Sakari K.Salo, Risto Vormala

Jatkoyhteyslippu,
aikuiset



Jatkoyhteyslippu,
lapset 7-16 v



CAPITOLIEN JA METROPOLIEN JÄLJILLÄ

Osa 1

Juhana Nordlund

Tässä jutussa käsittelen poikittaistakamoottoristen Scanioiden historiaa ja kehitystä suomalaisen kaupunkiliikenneharrastajan näkökulmasta. Maantieverot siviilitan ylimalkaisella maininnalla, että sellaisiakin on vuosien saatossa ollut.

YLEISTÄ

Ennen vanhaan linja-autot rakennettiin kuorma-autojen alustoille. Myös ensimmäiset vartavasten linja-autoille tarkoitetut alustat olivat etumoottorirakenteineen kuorma-automaisia. Bulldog-linjurin ehdoton haittapuoli oli sen soveltumattomuus kuljettajarahastukseen. Rahastajien vähetessä autojen etuylitystä pidennettiin niin, että etuovi oli mahdollista rakentaa etuakselin etupuolelle.

Näin syntyi "hetku". Hetkun ominaisuuksiin ei oltu tyytyväisiä, etuakselipaino oli korkea ja vetävien pyörien pitokaan ei liukkailla keleillä ollut kovinkaan kehuttava. Lisäksi etusillalla vallitsi armoton melu ja ahtaus. Moottori sai hädän joko keskelle tai taakse.

Keskimoottoria harrasti aktiivisesti englantilainen Leyland, sen perässä monet muutkin. Takamoottoribussien suosio oli etenkin Yhdysvalloissa kova jo vuosikymmeniä sitten. Sellaisissa maissa, joissa tiet olivat heikkokuntoisia, eivät korkea-akselipainoiset autot yleistyneet nopeasti. Takatuupareiden taka-akselipainohan on melkoinen, vaikkei se onneksi enää ole ongelma. Niinkin suuri rakenteellinen muutos kuin moottorin muutto edestä keskelle tai taakse on vaatinut aikaa Pohjolasakin vuosikymmeniä. Miltei idioottivarmasta rakenteesta on ollut vaikea luopua.

AMERIKKALAINEN IDEA

Ruotsalaisen Scania-Vabiksen ensimmäinen takamoottorimalli C50 Metropol oli rakennettu amerikkalaisen mallin mukaan. Esikuvana oli Mack C50. Vuonna 1949 Tukholmassa olikin kokeiltavana Mack-linjavaunu. Scania-Vabis valmisti Metropolia kaikkiaan 200 kappaletta. Yhtä lukuunottamatta kaikki menivät tukholmalaiselle SS:lle vuosina 1953-54.

Metropoleissa oli koko joukko ominaisuuksia, jotka olivat Ruotsissa ennen kokemattomia: rungoton yhtenäisrakenteinen konstruktio, moottori takana poikittain, kaksivaihteinen täysautomaattivaihteisto sekä ohjaustehostin,

Metropolien tekniikasta voisi vielä mainita, että moottori (D821) oli 8-sylinterinen, iskutilavuus oli 11,30 litraa, tehoa oli 167 hv, auton pituus oli 12 101 mm, akseliväli oli 6 900 mm, omapaino oli 10 050 kg ja kokonaispaino oli 15 650 kg.

Metropolien käyttöalueita olivat esikaupunkilinjat ja T-banan syöttölinjat. Näin suurilla ja kankeilla kulkuneuvoilla ei ollut viisasta tunkea ahtaaseen keskustaan.

CAPITOL KESKUSTAA

Vuonna 1955 valmistuivat ensimmäiset Scania-Vabis C70 Capitol -bussit. Capitol oli huomattavasti pienempi kuin Metropol, mutta monet piirteet olivat yhteisiä. C70-autoja valmistui 1955-56 yhteensä 181 kappaletta, kaikki SS:lle.

Capitolin moottorikin oli pienempi kuin Metropolin. Moottorin D647 iskutilavuus oli 9,35 litraa ja suurin teho oli 150 hv. C70:n pituus oli 10 700 mm, leveys 2 450 mm, omapaino oli 9000 - 9 300 kg ja kokonaispaino oli 15 000 kg. Vaihteisto oli 3-portainen SRM HR70 -automaatti.

Capitolit olivat nimenomaan kaupunkiautoja. Pääkäyttöalueena oli luonnollisesti keskustaliikenne. C70:n samoin kuin C50:n kohtaloksi koitui sittemmin Ruotsin siirtyminen oikeanpuoliseen liikenteeseen vuonna 1967. Yli 10 vuotta vanhoja busseja ei katsottu mielekkääksi rakentaa uudelleen.

PARANNETUT PAINOKSET C75 JA C76

Scania-Vabis C75 Capitolin sarjavalmistus alkoi vuonna 1959. C75:n ovijärjestys oli 1 + 2 + 0, kun C50:ssä ja C70:ssä se oli 2 + 2 + 0. Tosin vuonna 1958 valmistui yksi koe-C75, jonka ovijärjestys oli 2 + 2 + 0. C75:ssä oli muutakin uutta kuin ovijärjestys. Tuulilasit olivat kaarevat, moottori oli uutta tyyppiä, Wilson-vaihteisto oli perinteisen "keppi-vaihteen" ohella valinnaisvarusteena (vakiona oli 3-vaihteinen HR75-automaatti) ja täysilmajousitus kuului varustukseen.

C75:n moottori oli tyyppimerkinnältään D10 R23 (myös käytetty D10 R22:ta), jonka tehoksi ilmoitettiin 165 hv. Tämmöisen koneen iskutilavuus oli 10,26 litraa. C75:tä on tehty ainakin 3 eri leveyttä: 2 350 mm, 2 450 mm ja 2 500 mm. Pituus oli yhtä koebussia lukuunottamatta 10 485 mm ja akseliväli oli 6 120 mm.

C75 ei enää ollut tukholmalaisen yksinoikeus, niitä on mennyt useille paikkakunnille sekä SJ:lle. Helsinkiin vuokrattiin yksi Capitol vuosiksi 1962-63 (HKL 498 → 7) ja tamperelaiset hankkivat ihan oman. Tampereen Capitol (TaKL 105, tyyppi C76) ei ollut korinsa puolesta aito.

Malli C76 eroaa mallista C75 vain moottorinsa ja vaihteistonsa puolesta. C76:ssa oli 11,02-litrainen D11 R23 (190 hv) moottori ja ZF Hydromedia 2HP45 -vaihteisto. Toki C76:een sai Wilsoninkin,

jos siitä piti enemmän. C75:iä ja C76:ia on valmistettu 1958-64 kaikkiaan 149 kappaletta. Näistä merkittävä osa muutettiin vuoden 1967 tienoilla oikeanpuoliseen liikenteeseen sopivaksi.

CR:T JA BR:T VAKIINNUTTAVAT ASEMANSA

Kaksi ensimmäistä Scania-Vabis CR76 -autoa valmistuivat vuonna 1965. Tämä bussityyppi korvasi aiemmat C-mallit. CR76 oli suunniteltu alusta pitäen oikeanpuoliseen kaupunki- ja taajamaliikenteeseen. Sarjatuotanto alkoi vuonna 1966. Ensimmäiset autot menivätkin (meidän kannaltamme tulivat) Suomeen. Kysymyksessä olivat nimittäin HKL 10 ja TaKL 246. Seuraavat CR76:t menivät Norjaan ja vasta sen jälkeen tuli ruotsalaisten itsensä vuoro. Vuonna 1966 CR76:ia tehtiin 59 kappaletta ja 1967 peräti 481 kappaletta. Oikeanpuoliseen liikenteeseen siirtyminen laittoi ruotsalaiset liikennöitsijät hankkimaan uutta kalustoa valtavina sarjoina. Eikä Ruotsin oma autoteollisuus edes kyennyt tyydyttämään koko kalustotarvetta. Esimerkiksi SL hankki 60-luvun lopulla isot sarjat Büssing- ja Leyland-kalustoa. Itse asiassa SL ei hankkinut uutena ainuttakaan CR76-autoa. Noin 20 sellaista tuli melko nuorina eräiden yrityskauppojen mukana.

CR76:n tekniikasta kannattaa mainita seuraavaa: moottori oli 11,02-litrainen D11 R23, teholtaan 190 hv. Auton pituus vaihteli 10 950 - 11 465 mm:iin, Omapaino oli 8 000 - 8 400 kg ja kokonaispaino 13 500 - 14 000 kg (max 15 500 kg). Vaihteistona oli aluksi ZF 2HP45, myöhemmin Scania HR500, kumpikin 2-vaihteisia täysautomaatteja.

Vuonna 1968 Scania-Vabiksen nimi muutettiin pelkäksi Scaniaksi. Myös mallimerkinnot kokivat muutoksia. Muutoksen astuttua voimaan moottorin iskutilavuus määräsi tyyppimerkin n. numeroosan alkupään. Niinpä Scania-Vabis 76:sta tuli Scania 110. Vuonna 1968 tapahtui toinenkin merkittävä mullistus, kun Scanian bussituotanto siirrettiin Södertäljestä Katrineholmiin.

CR76:sta tuli siis CR110M. M tarkoitti Metroa eli suurtaajamaa yms. CR110M:n rinnalle tuli CR110L, joka oli pidempi ja siinä oli yksiosaiset kapeat ovet. BR110-malli oli puolestaan pelkkä alusta, johon ulkopuolinen koritehdas rakensi korin. Jo joitakin yksittäisiä CR76-busseja oli koritettu muualla, esim. HKL 2 (Wiima).

CR110L:n, CR110M:n ja BR110:n vaihteistoksi tuli HR500:n jälkeen HR501. Eräässä vaiheessa CR110L:ään ja BR110:een sai myös mekaanisella käsivivulla ("kepillä") hallittavan vaihteiston. Suomeen tuoduissa BR110-autoissa on ollut yleisimmin HR501-automaatti.

CR110M siis levisi Ruotsiin joka puolelle vuodesta 1968 alkaen. Niitä on valmistettu 1968-73 219 kappaletta. Osa on mennyt vientiin, yksi jopa Suomeen, nimittäin O. Vilkkalle Kotkaan. Lähiliiken-

neversiota CR110L on valmistettu 1967-72 231 kappaletta, valtaosa Ruotsiin. Näitä on ollut myös SL:llä. Malli BR110 oli vuosina 1970-72 maamme liikennelaitosten suosituimpia bussityyppejä. HKL hankki niitä 1969-73 yhteensä 62 kpl, TaKL 1970-72 32 kpl ja TuKL 1971-72 26 kpl. Jyväskylän liikenne hankki kaupunkikorilla varustettuja BR110- ja BR110S-autoja vuonna 1971 2 kpl, 1973 2 kpl ja 1974 5 kpl.

CR76- ja BR/CR110-tyyppisiä busseja on ollut melko runsaasti käytössä vielä pitkän 1980-lukua. Bussien määrä on sittemmin pudonnut vuosien kuluessa. Eräillä BR110:illä on ajettu kauan. HKL 903 on ollut käytössä alkuvuodesta 1970 kesään 1987 asti. TuKL 43 on kolunnut Turun katuja alkuvuodesta 1972 vuoden 1989 loppuun asti, viimeisinä aikoinaan TLO:n omistuksessa ja väreissä. Vuoden 1990 lopulla ei Suomessa ole tiettävästi enää ajettu BR110:llä säännöllisessä linjaliikenteessä.

HILJAINEN DIESELBUSSI TULEE

Vuoden 1971 jälkipuoliskolla Scania esitteli uuden kaupunkiautonsa CR111M. Tämä oli uusi painos CR110M:stä. Erityistä huomiota oli kiinnitetty auton äänieristykseen. Ulkonäöltään CR111M poikkesi edeltäjästään vain takaosaltaan. Uusi malli oli kulmikkaampi ja suuri takalasi oli yksiosainen. Vuosina 1971-73 CR111M:ää ja CR110M:ää valmistettiin rinnakkain. Vanhempi tyyppi jäi pois tuotannosta vasta vuoden 1973 aikana. 1973 alettiin valmistaa lisäksi pelkkää alustaa BR111M ulkopuolisia koritehtaita varten. Scania BR111M-mallia onkin hankittu Suomeen vuosina 1973-80 noin 140 kpl. Käyttäjinä olleet liikennelaitokset ja Jyväskylän Liikenne. Scan-Auto järjesti Suomeen myös yhden CR111M:n.

CR/BR110:n moottori oli yleisimmin D11 R29. CR111M:issä on eri aikoina käytetty moottoreita D11 C01, D11 C06 ja D11 C07. Ainakin HKL:n BR111M:issä on käytetty lisäksi moottoreita D11 C02 ja D11 C04. Näiden tehot ovat vaihdelleet välillä 181 - 205 hv. BR111M:n vaihteistona on käytetty ensisijaisesti Scania HR501:tä, mutta myös Wilsonia ja ZF 2HP45:tä. SL:n H59-sarjan autoissa 5223 - 5232 on kokeiltu HR501:n seuraajaa GAV764. Suomeen tuoduissa BR111M:issä on valtaosassa ollut HR501-vaihteisto. Jyväskylän liikenteen autoissa 109 - 111 on kuitenkin ollut Wilsonit.

Vuosina 1973-76 CR111M-mallista tehtiin "maaseutuversiota" CR111MF. Viimeksi mainituissa oli aina 1-osainen etuovi ja Wilson-vaihteisto. Valtaosa näistä on mennyt Tukholmaan SL:lle. CR111M:ää on tehty kaikkiaan 716 kpl ja CR111MF:ää 86 kpl. Tuotanto päättyi vuonna 1978. Suurin käyttäjäryhmä oli luonnollisesti ruotsalaiset paikallisliikenneyhtiöt.

YMPÄRISTÖKYSYMYKSET ASKARRUTTAVAT

CR111M:n seuraaja oli CR112 vuodelta 1978, pelkkä alusta oli vastaavasti BR112. CR/BR111M:n yksi heikoimmista kohdista oli vaihteisto. Niinpä seuraajalle oli valittu kokonaan uusia vaihteistokonstruktioita. Niitä olivat 2-vaihteinen GAV764, 4-vaihteinen GAV762 sekä Voithin valmistama 3-portainen GAV660 (Voith D851). Viimeksi mainittuun kuului hidastin. CR112 eroaa CR111M:stä korinsa puolesta kuin yö päivästä. Ovijärjestys vaihtelee CR112:ssa 1 + 1 + 0:sta 2 + 2 + 1:een. Etu- ja keskiovia voi olla joko 1 tai 2, takaovia voi olla joko yksi tai ei yhtään. Periaate on, että jos keskellä on tuplaovet, akseliväli on 6000 mm, muutoin se on 6290 mm (SL:n sarja H13 poikkeaa tästä, on tosin tyyppiä CN112).

CR/BR112-autoihin asiakas on voinut valita mielityksensä mukaan joko ahdetun tai ahtamatoman moottorin. Tehot ovat olleet luokkaa 205 - 250 hv. Auton pituudesta voi todeta, että 6000 mm akselivälillä kokonaispituus jää noin 11 695 mm:iin.

BR112:sta kehitettiin myös nivelversio BR112A. Tämä ei kuitenkaan saavuttanut koskaan kovin suurta suosiota. Suomessa BR112:n suosio yleensäkin jäi varsin vaatimattomaksi. Sen sijaan Ruotsissa CR112:ta näkee melkein millä paikkakunnalla hyvänsä. Vuodesta 1982 lähtien myös Scania itsensä tekemiin vaihteistoihin sai hidastimen. Tyyppimerkinnot olivat GAV762R ja GAV764R.

CR112:n seuraaja CN112 tuli tuotantoon talvella 1983-84. Alustapuolella BR112 muuttui N112:ksi. N- ja CN112:n perusominaisuuksia on mm. erittäin pieni ulkoinen melutaso. Myös moottorien pakokaasupäästöihin on kiinnitetty huomiota. Vaihteistopuolelle tuli entistä järeämpiä vaihtoehtoja, joita olivat 2-portainen GAV772R, 4-portainen GAV770R ja 3-portainen GAV671 (Voith D863). Tärkeimmät moottorivaihtoehdot olivat DS 11 25 ja DS 11 26.

Myös N- ja CN-malleista tehtiin nivelversiota. CN112A:ta on mennyt ainakin SL:lle eräille Scania-varikoille. Suomessa Scania nivelbusseja ovat käyttäneet lähinnä Finnair ja Westendin Linja.

Suomessa Scania N112 -autoja ovat hankkineet monet sellaiset liikennöitsijät, joilla ei ole koskaan ollut BR110-112 -tyyppisiä autoja puhumattakaan niiden edeltäjistä. Monet tällaiset yritykset ovat yksityisiä. Sen sijaan liikennelaitosten mielenkiinto M-malleja kohtaan on pysynyt vaisuna, vain pieniä eräiä on hankittu.

Vuonna 1988 Scania esitteli 3-sarjansa. Tuolloin CN112:sta tuli CN113 ja N112:sta N113. Linja-autoissa muuttuivat mm. hallintalaitteet, samoin moottorivaihtoehdot kehittyivät vähäpäästöisempään suuntaan. Scania N- ja CN113:n vaihteistovalikoima käsitti 2-portaisen GAV773R:n, 4-portaisen GAV771R:n ja GAV781R:n sekä 3-portaisen GAV671:n (Voith D863). Moottorisarjaan tuli myös välijäähdytetty "ympäristömoottori" DSC 11 04.

Tämän moottorin päästöt alittavat kirkkaasti kaikin tiukimmatkin normit.

MATALALATTIA ON VALTTIA

Tämän lehden edellisessä numerossa kerrottiin TAKL:n matalalattiabussista. Tampereen matalalattiabussiprojekti kertoo hyvin siitä, että pohjoismaista matala-autoa kaivataan. Tuntuu melko oudolta, että ruotsalainen autoteollisuus on tältä osin vetkutellut näinkin kauan. Etenkin göteborgilaisten keskimuotoisemmoiset ovat olleet omiaan hidastamaan kehitystä. TAKL:n matalalattiabussi on nyt jonkin verran kierrellyt Suomessa ja Ruotsissa, ja se on saanut innostuneen vastaanoton. Myös tamperelaisten omat kokemukset ovat yksiselitteisen myönteisiä. Näyttää kovasti siltä, että nykyisten "korkealattiabussien" lähtölaskenta on alkanut. Yhtenäisrakenteiset takamoottoriautot vetävät sittenkin pidemmän korren!

Tätä artikkelia laatiessani olen käyttänyt mm. seuraavia lähteitä: HKL:n kalustoluettelot, HKL:n museon valokuva-arkisto, Jyväskylän Liikenne Oy 1939 - 1989, JL:n arkisto, Pertti Leinomäen luettelot, Juhani Poussan valokuva-arkisto, Scan-Auton listat ja taulukot, Scania bussar, lastbilar under 75 år, Scania helbyggda bussar, Kai Sillanpään arkisto, Spårvägen i Malmö, SL 100, SL Bussar, TAKL:n kalustoluettelot, TuKL:n autoluettelot

LOPPUKANEETTI

Scania-Vabis C70 Capitol -autoja on toki myyty muuallekin kuin SS:lle. Jutun tässä osassa käsitellään vain versiota C70/1, joita siis meni 181 SS:lle vuosina 1955-56. Sisäversiota C70/3 on kuitenkin mennyt vuosina 1956-58 eräille paikkakunnille yhteensä 59 kappaletta. C70/3:n vaihteisto oli Wilson. Em. Capitoleja on sittemmin laivattu Pakistaniiin.

VANAJA-HARRASTAJAT HUOMIO!

Helsingin pelastuslaitoksen Vanaja VLK4 /Wiima -suurambulanssibussi menee piakkoin myyntiin. Autoa säilytetään HKL:n Koskelan linja-autovarikolla. Tule mukaan ostamaan (halvalla) Vanaja harrastajille, jottei autovanhus joutuisi romuttamoon.

Lisätietoja: Juhana Nordlund, Gunnarintie 4
B 19, 01800 KLAUKKALA

JOHDATUSTA OHEISIIN KALUSTOLUETTELOIHIN

Oheisissa luetteloissa on alustanumeroiden mukaisessa järjestyksessä maamme yleisessä liikenteessä olevat/olleet kaupunki-Scania, joissa on/oli poikittain sijoitettu moottori takana ja kulmavaihte. Luettelosta puuttuvat luonnollisesti turisti- ja puolituristityyppiset autot, joissa on vastaava alustarakenne, sekä lentokenttäbussit. Tosin paremmin varusteltuja autoja on käytetty myös kaupunkiliikenteessä, esim. Sirolan Liikenteen Ajokit, sekä Westendin Linjan Kutter 7:t (joista viimeisimpinä mainitut olivat kylläkin entisiä pikavuoroautoja). On toisaalta mahdotonta vetää tarkkaa rajaa lähiliikenne- ja puolituristiauton välille. Jaottelussa olen turvautunut eräänlaiseen kompromissiin.

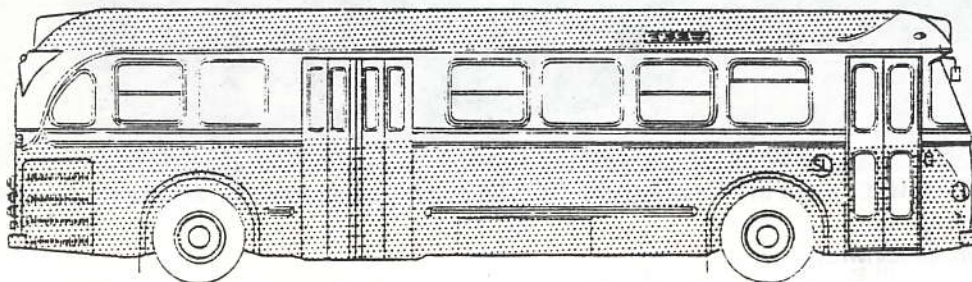
Scanian kaikkien takamoottoriautojen alustanumerot ovat olleet vuosina 1958-77 yleensä 540000-sarjaa. 540001 oli ensimmäinen C75 Capitol, joka oli vielä proto. Kaksi ensimmäistä CR76:ta olivat 540301 ja 540302. Ne olivat tehtaan koeautoja, joita ei myyty liikennöitsijöille. Niinpä HKL 10 eli 540303 oli ensimmäinen sarjavalmistettu Scania-Vabis CR76.

Mallien CR76 ja CR110M rajaon liittyvät teoriat ovat yllättävän epäselviä ja ei-yksikäsitteisiä. Eräs tulkinta on, että raja kulkisi alustojen 540862 ja

540863 välillä. Viimeinen CR110M oli kuitenkin 542138, mutta ensimmäinen CR111M olikin jo 541673. Malleja 110 ja 111 siis valmistettiin vuosina 1971-73 rinnakkain. Viimeinen 540000-sarjalainen oli Uddevalla Omnibus AB:n bussi n:o 63. Kysymyksessä oli CR111M 544885 vuosimallia 1978.

Vuoden 1977 tienoilla takamoottori-Scania alkoivat saada myös 1800000-sarjan alustanumeroita. Ilmeisesti vain BR/CR111-autot jatkoivat 540 000-linjalla. Todennäköisesti kaikki (viittä protoa lukuunottamatta) BR/CR112-tyyppiset ja sitä uudemmat tuuppari-Scania ovat alustanumeroiltaan 1800000-sarjaa (ainakin Suomeen tuotujen sarjavalmistettujen autojen osalta). 1980-luvulla myös etumoottorialustat tulivat numerointinsa puolesta takatuupparien joukkoon. Tosin etumoottorialustojen merkitys on vajonnut varsin alas. Tätä nykyä vain kehitysmaat ovat hetkujen yms. suosijoita. Mainittakoon vielä, että etumoottoriautot oli aikanaan jaettu vielä eri ryhmiin moottorikokojensa puolesta. Takamoottoriautojen alustanumerointiin moottorin sylinteritilavuus ei sen sijaan ole vaikuttanut millään tavalla.

Jos joku lukija huomaa oheisissa luetteloissa virheitä tai puutteita, allekirjoittaneeseen voi ottaa yhteyttä RAITION toimituksen kautta.



C 75 Capitol C 76 Capitol

HKL:LLA JA TAKL:LLA OLLEET SCANIA-VABIS CAPITOL -LINJA-AUTOT

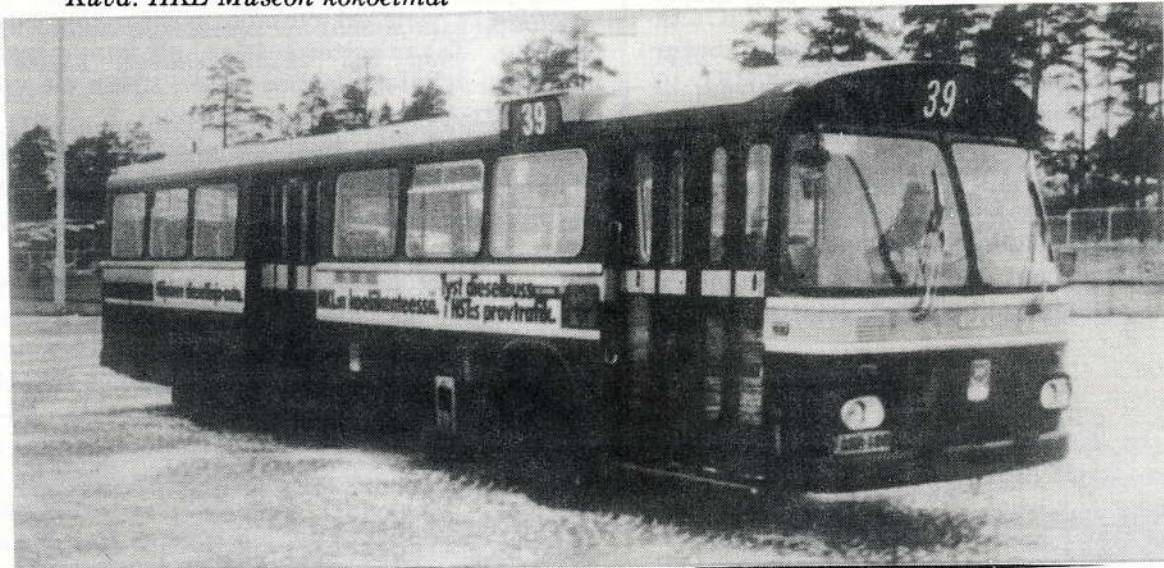
Alustan nro	tyyppi	liikennöitsijä	valmistunut
540079 \$)	C75	HKL 498 → 7	1962 £)
540195	C76	TAKL 105	1963

\$) Kyseinen tieto ei ole 100 %:n varma.

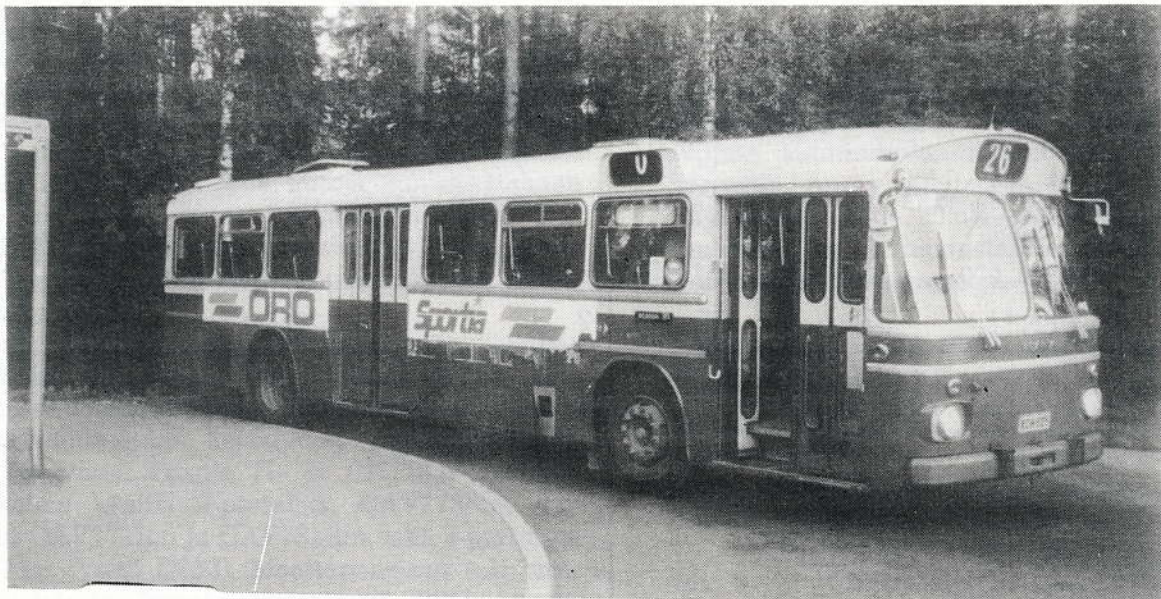
£) Auto on ollut HKL:n käytössä 31.3.1962 - 23.2.1963.



*HKL 10, Scania-Vabis CR7659/5900 v. 1966. Auto oli liikenteessä vuoteen 1978 asti.
Kuva: HKL Museon kokoelmat*



*HKL 8, Scania CR111M59. Auto oli Helsingissä 1972-76 vuokraperiaatteella, myöhemmin myös Jyväskylässä.
Kuva: HKL Museon kokoelmat*



*JL 25, Scania CR111M59/5900 v. 1972. Auto on entinen HKL 8 (1972-76). JL:llä autoa käytettiin 1978-81.
Kuva: JN:n kokoelmat*

SCANIA-VABIS JA SCANIA CR76-, CR110M-, BR110- JA BR110S-
KAUPUNKIBUSSIT (KAUPUNKIVARUSTUS) SUOMESSA

Alustan nrot	liikennöitsijä	valmistunut
540303	HKL 10	1966
540304	TAKL 246	1966
540694	HKL 2	1968
540865	Onni Vilkas	1968
540995	JL 89	1971
540997	JL 88	1971
541079	JL 45	1973
541091...541110	HKL 892...911	1969-70
541116...541125	HKL 912...921	1970
541157...541166	TAKL 270...279	1970
541266	JL 46 → Koiviston Auto	1973
541344...541348	TuKL 30...34	1971
541350...541356	TAKL 283...289	1971
541411...541430	HKL 922...941	1971
541431...541432	JL 96, 64	1974
541463	JL 43 → Koiviston Auto	1974
541464	JL 1	1974
541465	JL 27 → Koiviston Auto	1974
541532...541541	HKL 942...951	1972
541542...541551	TAKL 290...299	1972
541570...541574	TAKL 400...404	1972
541623...541632	TuKL 35...44	1972
541694...541704	TuKL 45, 46, 49, 53, 47, 50, 51, 48, 54, 52, 55	1972
541705	HKL 952	1973
541708	HKL 953	1973

SCANIA BR112-, BR112S- JA BR112AV-LINJA-AUTOJA SUOMESSA

Alustan nrot	liikennöitsijä	valmistunut
1800309	TAKL 527	1979
1800625	Koskilinjat 16 → 116	1979
1800927...1800932	HKL 960...965	1979-80
1801501	Sc-Auto → Westendin L. 10	1981
1801818	Sc-Auto → Tammelundin L. 18	1983
1801823	Norrgård 44	1980-81
1801824...1801825	Autolinjat → K.Kittilä	1981
1801842	Koskilinjat 6 → 96	1981
1801843	Koskilinjat 27 → 97	1981
1802624	Koskilinjat 33	1984
1802625	Onni Vilkas	1985
1802788	Rovaniemen Linjat 14	1984
1802791	Rovaniemen Linjat 12	1983
1803242	Sc-Auto → Liikenne 241	1983
1803246	Vanhankylän Linja 6	1985

\$) Nivellinja-auto

SCANIA BR111M -KAUPUNKI/LÄHILIIKENNEAUTOT SUOMESSA

Alustan nrot	liikennöitsijän nrot	otettu liik.
541972	HKL 8 → JL 25	1972 1)
542094	TAKL 446	1974
542274...542278	HKL 954...958	1973
542513...542515	HKL 411...413	1974
542516	HKL 580	1975
542517...542522	HKL 414...419	1974
542883...542891	HKL 560...568	1975
542893...542903	HKL 569...579	1975
543056...543065	HKL 581...590	1975
543122	JL 2	1977
543312	JL 54	1975
543313	JL 53	1975
543314	JL 58	1975
543315...543318	TAKL 477...480	1975
543320...543323	TAKL 481...484	1975
543350...543351	TAKL 485...486	1975
543352	JL 10	1977
543464...543473	HKL 610...619	1976
543476	HKL 620	1976
543489...543492	HKL 621...624	1976
543966...543970	TAKL 487...491	1976
543971	JL 30	1976
543972	JL 32	1976
543973...543975	TAKL 492...494	1976
544022...544023	JL 37...38	1976
544024	TAKL 496	1976
544025	JL 35	1976
544026...544027	HKL 625...626	1976
544028...544029	TAKL 519...520	1977
544030	HKL 627	1976
544031	TAKL 495	1976
544032...544033	HKL 628...629	1976
544034...544041	TuKL 89...96	1976
544070	TAKL 521	1977
544071...544074	TuKL 97...100	1976
544075...544078	TAKL 522...525	1977
544079...544088	TuKL 107...116	1978
544089	TAKL 526	1977
544468...544469	JL 107...108	1978
544470	TAKL 534	1979
544471	TAKL 536	1979
544472	TAKL 535	1979
544473...544475	TuKL 119...121	1980
544557...544558	TuKL 117...118	1978
544561...544566	TuKL 122...127	1980
544574...544576	JL 109...111	1978

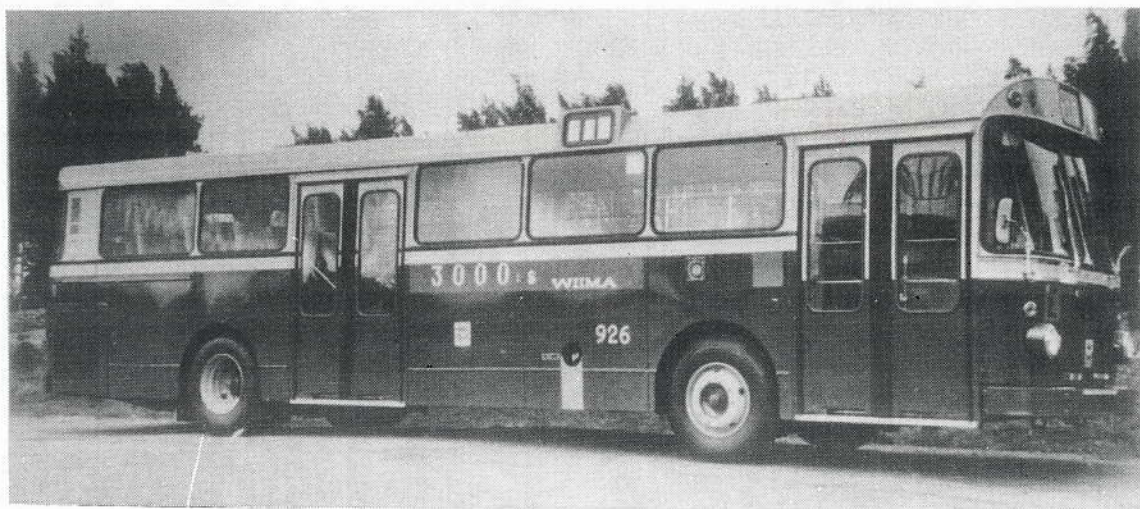
1) CR111M



*HKL 7 (ent. 498), Scania-Vabis C75 Capitol. Auto olikoeikäytössä vuosina 1962-63.
Kuva: HKL Museon kokoelmat*



*HKL 919, Scania BR11057A/5700 / Wiima HKL vm 1970. Ovet ovat protomallia.
Kuva: HKL Museon kokoelmat*



*HKL 926, Scania BR11057 / Wiima vm 1971. Auto on 3000:s Wiima.
Kuva: HKL Museon kokoelmat*

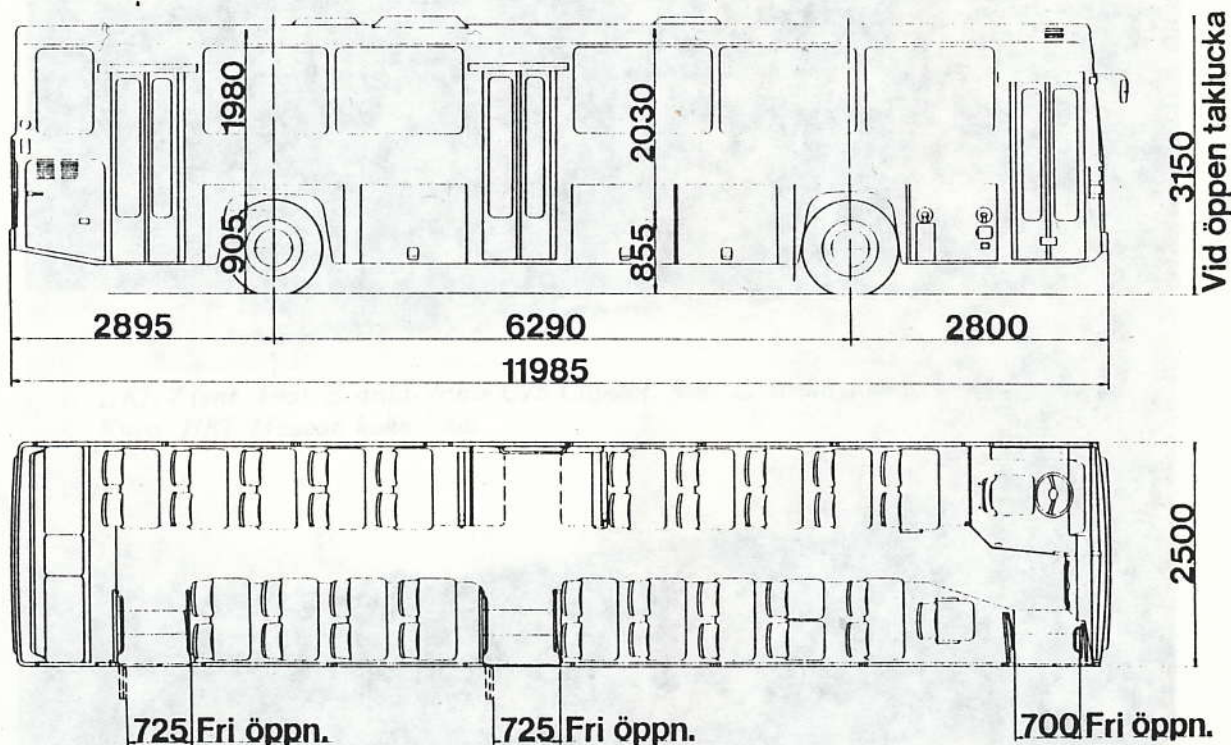


TAKL 108, Neoplan-Scania N113 CLB AA / Wiima K202-221 matalalattia-auto. Auto valmistui ja otettiin liikenteeseen alkusyksyllä 1990. Vastaavia, hieman jalostuneempia (TAKL 109 ja 110) tulee vuonna 1991 108:n "kavereiksi".

Kuva: J Nordlund 13.4.1991, Tampere.

SCANIA N113 CLB -KAUPUNKI/LÄHILIIKENNEAUTOT SUOMESSA
(KÄYTTÖÖN KEVÄÄSEEN 1991 MENNESSÄ)

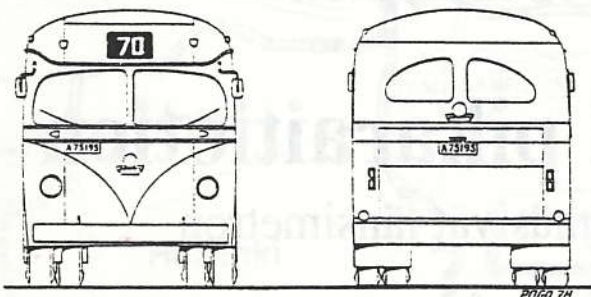
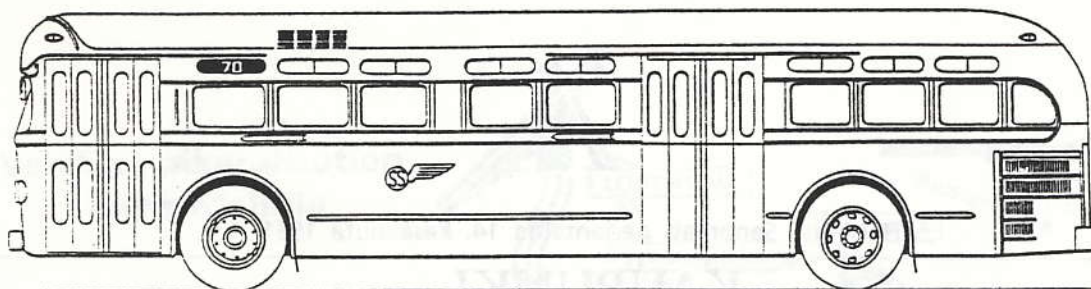
Alustan nrot	liikennöitsijä	valmistunut
1814196...1814197	Porin Linjat 49, 50	1988
1814198	Porin Linjat 11	1988
1814199	Porin Linjat 51	1988
1814200	Porin Linjat 12	1988
1814201...1814202	Lahden Liikenne 2, 3	1988
1814203	Y.Förbom (TLO)	1988
1814204	Metsälän Linja 2	1988
1814205	Lasse Julin (TLO)	1988
1814420-1814421	Metsälän Linja 6, 18	1989
1814628	Makkonen 32	1988-89
1814629	Sc-Auto → Matka-Autot 29	1989
1814630	Lahden Liikenne 25	1989
1814631	Tapio Leskinen (TLO)	1989
1814632	O.Jalonen → Aatto Heinonen (TLO)	1989
1816084...1816085	Porin Linjat 36, 37	1989
1816281	Keijo Hakanen (TLO)	1989
1816282	Metsälän Linja 1	1990
1817018	Metsälän Linja 16	1990
1817019	Metsälän Linja 17	1991
1817020	Lahden Liikenne 40	1989
1817592	TAKL 108	1990
1818756	Lahden Liikenne 57	1991



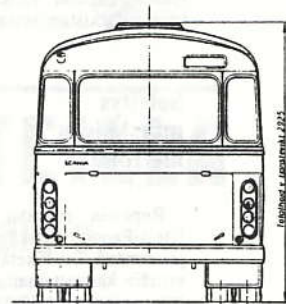
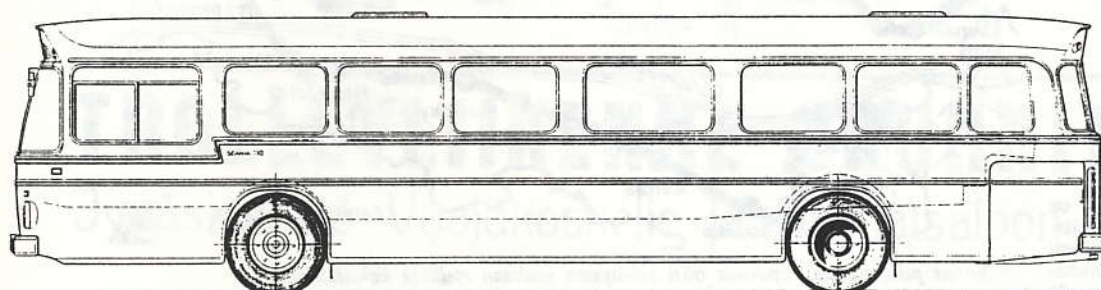
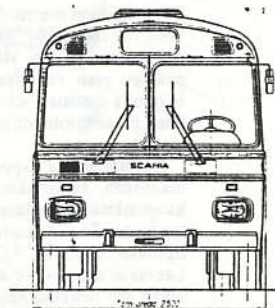
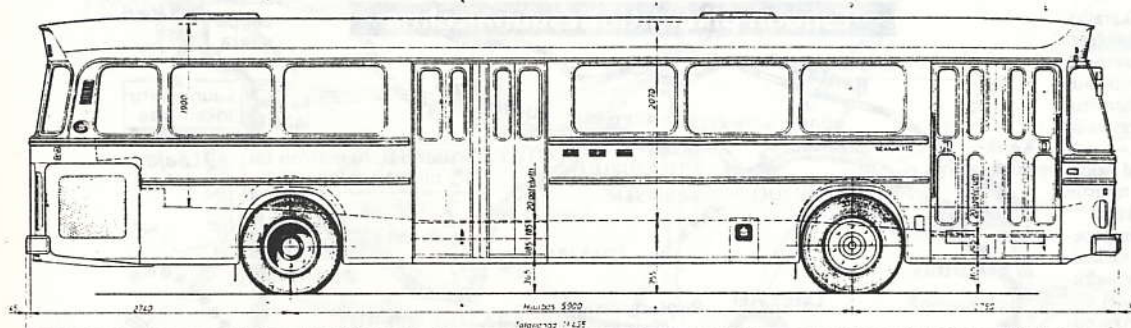
SCANIA {N112 CL-, N112 CLB- JA N112AL-LINJA-AUTOJA SUOMESSA
N112 CLS-

Alustan nrot	liikennöitsijä	valmistunut
1803801	\$) Sc-Auto → Westendin L. 4	1983-84
1806202	Salon Liikenne 5	1983
1806571	Salon Liikenne 2	1984
1806572	Autolinjat 11 → 261	1985
1810295	Sc-Auto → Hakunilan L. 56	1986
1810296	H & J Salonen → V. Randell (TLO)	1987
1810297...1810299	Lahden Liikenne 23, 32, 35	1986
1811411...1811412	Porin Linjat 44, 45	1987
1811689...1811691	TAKL 585...587	1987
1811913	Keijo Hakanen (TLO)	1987
1811914	Tapio Leskinen (TLO)	1987
1811915	Salon Liikenne 3	1987
1811981	H & J Sal. → A. Jalo (TLO)	1988
1812711	TAKL 106	1988
1812818	Metsälän Linja 5	1988
1813017...1813024	HKL 8814...8821	1988
1813262...1813273	HKL 8822...8833	1988
1813551...1813555	HKL 8834...8838	1988

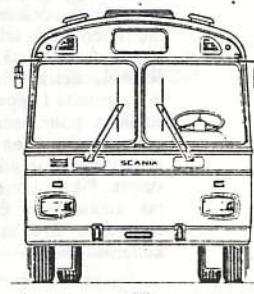
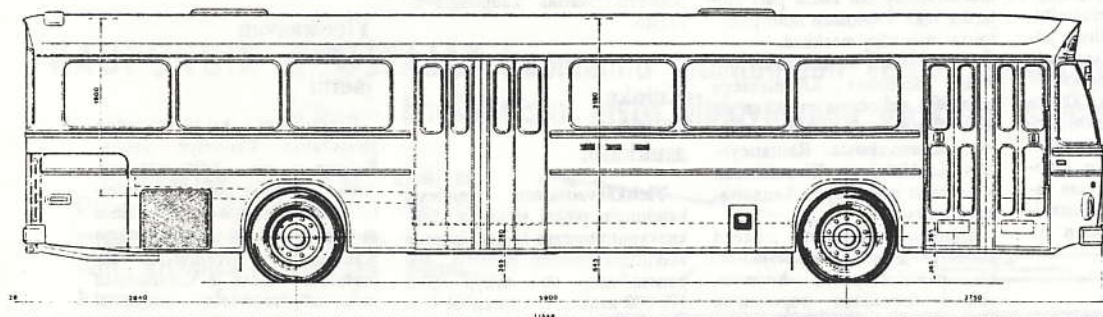
\$) Nivellinja-auto



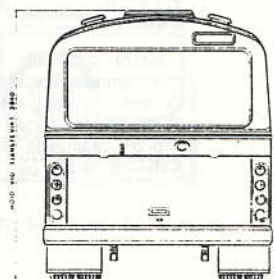
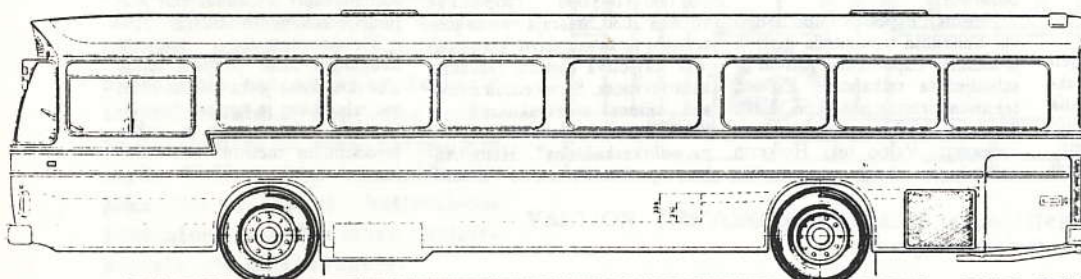
C 50 Metropol



**CR 110M
CR 76**



CR 111M



KAUPUNKI

Espoo löysi pikaraitiotien

Uudet selvitykset tyrmäsivät länsimetron

Etelä-Espoon metro- ja pikaraitiotieselvitykset ovat valmistuneet. Eteläisen Espoon yleiskaavoitus pääsee pian vauhtiin. Tutkimus ei puolla metroa. Selvityksen mukaan pikaraitiotie olisi paras vaihtoehto.

Ensimmäisenä raporttiin raide liikenteen vaikutuksista tutustui kaupunkisuunnittelulautakunta torstaina. Se jätti kuitenkin paperipinkan pöydälle 8. 8. saakka. Lautakunnan odotetaan merkitsevän teettämänsä selvitykset tiedokseen, mutta myös tekemään esityksen Espoon yleiskaavamitoituksen tarkistamisesta.

Selvitys murskaisku metrolle

Raportin mukaan metro on Etelä-Espoon joukkoliikennejärjestelmänä liiketaloudellisesti erittäin kannattamaton. Ennustetut matkustajamäärät eivät ole perusteena metrolle. Tehorakentaminen ei tuo oleellisesta parannusta tosiasiaan. Myöskään metron ja pikaraitiotien yhdistelmä ei ole liiketaloudellisesti perusteltu, mutta sen sijaan taloudellisen jatkotarkastelun sietää pikaraitiotie Ruoholahdesta Etelä-Espooseen ja Tapiolasta Leppävaaran kautta edelleen pohjoiseen. Metro parantaisi selvityksen mukaan pääkaupunkiseudun liikenteen toimivuutta. Pikaraitiotie olisi taas paras kulkuneuvo Espoon sisäliikenteessä. Ero linja-autoon on kuitenkin pieni.

Metro on kallis väline

Metro on kallis väline. Sen rakentaminen Kauklahteen saakka maksaisi noin neljä miljardia eli suunnilleen saman verran kuin Espoon kaupungin vuosibudjetti. Kaluston osuus olisi noin puoli



Tehokas pikaraitiotie Espoossa olisi selvitysten mukaan etelässä kaksiahaarainen.

miljardia. Helsingin Ruoholahdesta Kivenlahteen metro maksaisi noin kolme ja puoli miljardia, Matinkylään reilut pari miljardia sekä Tapiolaan noin puoli miljoonaa markkaa.

Pikaraitiotien kustannukset olisivat Tapiolasta Kivenlahteen noin 800 miljoonaa markkaa eli noin 40 prosenttia vastaavan metron kustannuksista. Rautatieyhteys Kauklahteen Kivenlahteen osoittautui myös täysin kannattamattomaksi.

Metro on raportin mukaan vaihtojen ja pitkien kävelyjen takia palvelutasoltaan huonoin, vaikka tarjoaakin nopeimman matkan. Parhaan palvelun kaupunkilaiset saisivat edelleenkin busseissa.

Helsinki, Espoo ja valtio haluavat kuitenkin suunnitella metron jatkamista Espooseen. Valtion lisäbudjetissa ratkaistaan Espoon teknisen viraston päällikön Martti Tieahon mukaan ensimmäiset miljoonat. Valtio teki Holkerin hallituksen aikaan periaatepä-

töksen osallistua hankkeeseen yhtenä maksamiehenä. Metron ja pikaraitiotien rakentamisesta Espooseen päättää kaupunginvaltuusto.

Kuinka paljon asukkaita

Yleiskaavaosaston mielestä kaupungin pitäisi tarkistaa yleiskaavamitoitustaan raideliikenteen vaikutusselvitysten pohjalta. Espoossa asuu tätä nykyä reilut 170 000 asukasta. Strategiset kasvuvuodet olisivat osaston mukaan 220 000–250 000 asukasta ja 110 000–140 000 työpaikkaa vuonna 2030. Yläraja vastaa jorkeenkin tarkkaan selvityksen pohjana käytettyä toiseksi raskainta kehitysviisiä. Se tukeutuu nykyisiin viiteen aluekeskukseen ja Kauklahteen "ylemmän asteen paikalliskeskukseksi". Helminauhahan joukkoliikennettä hoitaisi

Keski-Espoossa rantarata ja etelässä esim. pikaraitiotie.

Yleiskaavan käsittely jaettu

Espoo jakoi kaksi vuotta sitten yleiskaavan käsittelyn kahtia. Pohjoinen saa näillä näkymin omansa, samoin etelä. Jos mitoitusta tarkistetaan kokonaan uusia asuinalueita on odotettavissa Kauklahteen ja Kivenlahteen väli- maastoon. Keran ja Karamalmin ratapihat muuttuvat toimistoiksi ja asunnoiksi. Nykyisistä viheralueista ainakin Hannusjärvi, Sammalvuori ja Saunaniemi joutunevat rakennusmaaksi.

Yleiskaavaosaston mielestä kaupungin tulisi jatkossa tehdä aluevarauksia, jotka mahdollistavat tehokkaan ja nopean bussiliikenteen, pikaraitiotien ja joskus myöhemmin metron rakentamisen.

Vantaan pikaraitiotien hahmotelmia



TROLLEYLIIKENNE SUUNNITTEILLA

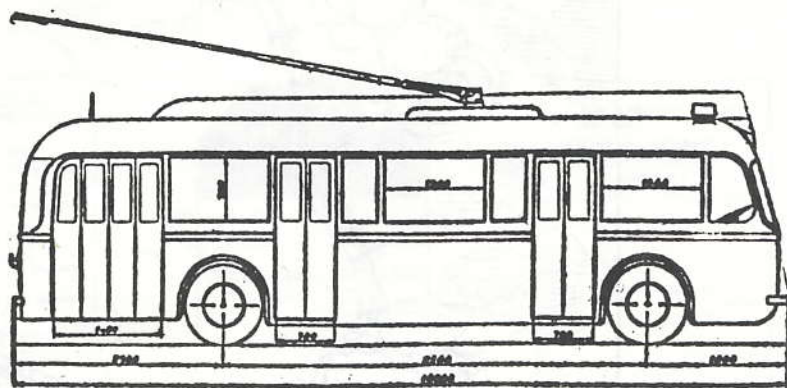
Jyväskylästä Vaajakoskelle ja Säynätsaloon saakka.

Keskisuomalainen 25.3.1947.

Vaunutarjouksia tullut sekä Lontoosta että Valtion lentokonetehtaalta.

KAUPUNGIN EDUSTAJAT huomenna tutustumaan Valtion lentokonetehtaan malleihin. — Englannista myös linjavaunuja koskeva tarjous.

Jyväskylän kaupungin sisäisen liikenteen järjestelyä koskevien suunnitelmien laatiminen annettiin aikoinaan erikoisen toimikunnan tehtäväksi. Se päättyi alustavissa suunnitelmissaan trolleybussien käytäntöön ottoon pitäen niitä edullisimpina. Tiedustelujen jälkeen on toimikunta nyttemmin saanut asiaa koskevia tarjouksia aluksi Lontoosta eräältä bussitehtaalta sekä nyttemmin myös Valtion lentokonetehtaalta, joka on ryhtynyt kotimaisena tuotantona valmistamaan trolleybusseja eli lankavaunuja.



VALTION LENTOKONETEHTAAN suunnittelema lankavaunu on avara ja sopusuhtainen.

Satiirilehti "Tuulispään" vuoden 1905 ykkösnumerosta. Keisarikuntaa kohtaan osoitettu lojaalisuus näkyy siitä, ettei itärajaa ole raiteistettu.

Maanpuolustus-ehdotus,

tehnyt *Emil Schybergson*

korrigeerannut, justeerannut ja presiseerannut *Tuulispää*.

Ehdotukseni, jonka toivon tyydyttävän kaikkia asianosaisia, se kun ei ole ristiriidassa valtakunnan etujen kansakaan, on kaikessa lyhykäisyydessään seuraava:

Luovutaan ajatuksesta asettaa maa- ja meriväkeä, ja rakennetaan sen sijaan raitioiteita niin paljon kuin vaan ehditään, niin että ne lopulta yhdistävät Rajajoen Tornioon, kulkien kaikkialla mahdollisimman lähellä Suomenlahden ja Pohjanlahden rantaa — sopivalla ampumamatkalla, joten hyökkäykset mannermaalle sen kautta helposti torjuttaisiin. Sodan uhatessa varustettaisiin vaunut ammunitioni-varastoiksi, sairaparakeiksi, kasarmeiksi j. n. e., raitiotien lumiauroille nostettaisi 6 ja 8 tuumaisia tykkejä, joilla jyskytettäisi vihollinen kiireimmän kautta pakoon.

Rauhan aikana raitioiteita luonnollisesti käytettäisi matkustajain kuletukseen.

Olisi harjoitettava riittävä määrä miehistöä — myös-kin lakkojen varalta — kykenevää näihin sodan ja rauhan toimiin.

Nykyiset virkapuvut voitaisiin säilyttää, mahdollisesti tekemällä niihin joitakin pieniä sopivia muutoksia.

Tämä miehistö saisi Omnibus-kaartin nimen.

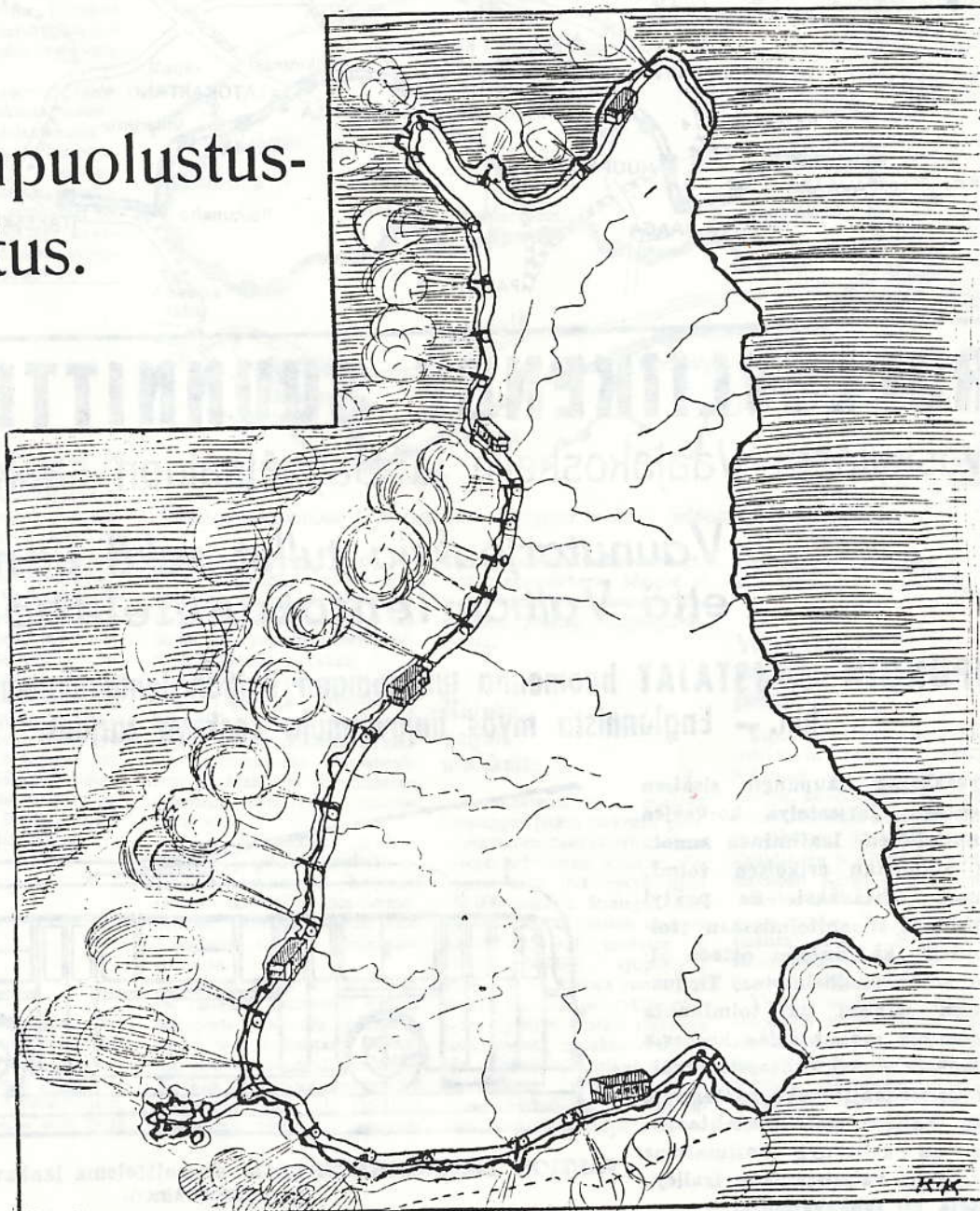
Alue jaettaisi esimerkiksi kahteen piiriin, joista minä komentaisin eteläistä suomenmaalaista omnibus-piiriä, saaden samalla kenraali-tirehtöörin arvon. Insinööri Kolsterista tehtäisi sähkösentraali-esikunta-päällikkö everstin arvolla.

Tuskin tarvinnee mainita, että pidän Helsingin Raitiotieyhtiötä soveliaimpana tämän tuuman toteuttamiseen, koska valtion ei sovi astua yksityisen yritteliäisyyden tielle ottamalla homma haltuunsa. Valtion osanotto voi rajoittua runsaiden lahjojen ja lainojen antamiseen.

Uskon, että tämä ehdotus on oleva yhtä mieluinen kaikille — omnibus.

Paulus.

Maanpuolustus-ehdotus.





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu
103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

puheenjohtaja Ismo Leppänen
Puhelin k: (90) 595 793
t: (90) 564 2302

varapuheenjohtaja Jorma Rauhala
sihteeri Larry Kärkkäinen
Puhelin k: (90) 823 800
t: (90) 440 744

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. Arkistoluetelo on ilmestynyt viimeksi 1. 1. 1986

Jäsenmaksut: 80 mk

Junissa myytävä
kertalippu, aikuiset

1121/91 KERTALIPPU ENKELBIJETT	
Helsinki	Helsingfors
Aikuiset	Vuxna
Lippu oikeuttaa vaihtoon tunnin kuluessa lippuun leimasta ajasta. Säilytä lippu matkan ajan.	
Biljetten berättigar till övergång i en timme efter det stängda klockslaget. Spara biljetten under resan.	
1991	

Junissa myytävä
kertalippu, lapset 7-16 v

1122/91 KERTALIPPU ENKELBIJETT	
Helsinki	Helsingfors
Lapset/Barn	7-16 v/år
Lippu oikeuttaa vaihtoon tunnin kuluessa lippuun leimasta ajasta. Säilytä lippu matkan ajan.	
Biljetten berättigar till övergång i en timme efter det stängda klockslaget. Spara biljetten under resan.	
1991	

Espoon kaupunki Esbo stad	
Vapaalipun kantakortti Stamkort för fribiljett	
Kantakortti on voimassa viimeistään Stamkortet bör löpna senast	
Käännä 299/90 Vänd	

2302/91 30 PÄIVÄN LIPPU 30-DAGARSBIJETT	
Espoo	Esbo
Lapset/Barn	7-16 v/år
MITÄTÖN	
Välmeren voimassaolopäivä Seta giltighetstid	
Tarkista syntymäaikä ja lipun viimeinen voimassaolopäivä.	
Kontrollera angivet födelsedatum och giltighetstiden.	
1991	
N. 00000 käännä vänd	

RAITIO ISSN 0356-5440 14. vuosikerta

Toimitus: J. Rauhala (90) 707 2957 (t)
(90) 873 5836 (k)

Uutistoimitus: A. Hellman (90) 321 066 (k)

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1991

Ilmestyy kolmasti 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 1991

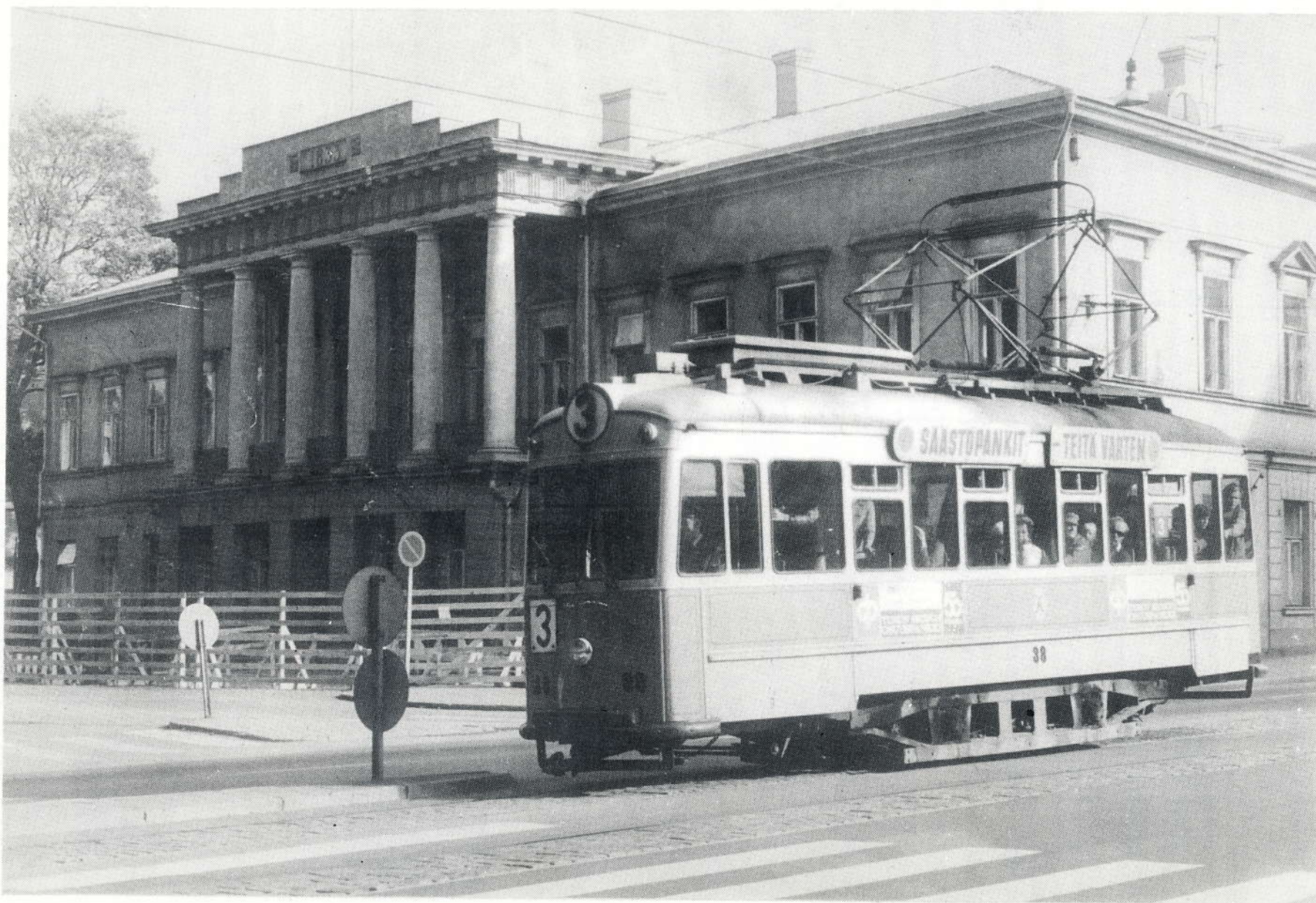
Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4
1979: 3
1980: 1
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1984: 3, 4
1985: 3
1986: 2, 3, 4
1987: 1, 2, 3, 4
1988: 1, 2, 3, 4
1990: 2, 3

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

Espoon kaupunki Esbo stad	
30 päivän lipun kantakortti Stamkort för 30-dagarsbiljett	
Aikuiset Fullvuxna	
Kantakortti on voimassa viimeistään Stamkortet bör löpna senast	
291/86	

Espoon kaupunki Esbo stad	
30 päivän lipun kantakortti Stamkort för 30-dagarsbiljett	
Lapset 7-16 v Barn 7-16 år	
Kantakortti on voimassa viimeistään Stamkortet bör löpna senast	
292/86	



*Turun vaunu 38 Uudenmaankadulla Åbo Akademin päärakennuksen edessä. Se oli alunperin vaakamestari Trappin kotitalo ja valmistui vuonna 1833, raitsikka puolestaan vuonna 1951.
Kuva: J Rauhala 1.10.1972*