2 1993

RAITIO

TRIESTE - OPICINA RAITIOTIE AINUTLAATUINEN RAITIOTIE EUROOPASSA

teksti ja kuvat Markku Nummelin

Eräs Euroopan kauneimpia raitioteitä on Italiassa Triestestä Opicinaan johtava rata. Raideleveydeltään rata kuuluu Helsingin sukulaisraitioteihin eli kiskojen väli on yksi metri. Kauneutensa lisäksi rata on teknisen toteutuksensa takia ainutlaatuinen. Osalla matkaa raitiovaunut työnnetään köysivetoisella "veturilla" rinnettä ylös.

Kaupunki

Italian koillisosassa Venetsian itäpuolella sijaitsevassa Triestessä on noin 250.000 asukasta. Trieste on tärkeä satama- ja teollisuuskeskus. Aikanaan Trieste toimi Itävalta-Unkarin merisatamana. Sekä Slovenia että Kroatia ovat näköetäisyyden päässä kaupungista. Kaupungin sijainti on hyvin kaunis Adrianmeren ja Istrian niemimaan vuoriston välissä.

Työntyri ja raitiovaunu köysiosuuden yläpäässä. Vetovaijerin käyttökoneisto on sijoitettu raiteen alle, 28.4.1993.

Urakiskoa, köysirataa ja Vignolia

Trieste - Opicina -raitiotie koostuu kolmesta täysin erityyppisestä osuudesta. Rata nousee 5175 metrin matkallaan lähes merenpinnan tasosta 348 metrin korkeudelle Opicinan ylätasangolle. Rata alkaa Piazza Oberdan -aukiolta normaalina katuraitiotienä. Linja kulkee urakiskoillaan vilkkaan autoliikenteen seassa vajaan puolen kilometrin matkan. Tällöin vaunu saapuu köysiradan alkuun, jossa "veturi" asettuu työntämään raitiovaunua. Vaunun ja veturin välille kytketään puhelinkaapeli. Nyt matka jatkuu noin 800 metriä 8 - 26 % kaltevuudessa rinnettä ylös. Kaksi veturia on kytketty yläaseman kautta vetovaijerilla yhteen ja nämä yksiköt kohtaavat kaksoisraiteella köysiradan puolivälissä. Kaksoisraideosuudella on jopa puomein turvattu tasoristeys. Nousun jälkeen raitiovaunu irrottautuu työntyristään ja jatkaa normaaleilla rautatiekiskoilla 3,9 km matkaansa. Yksiraiteisella radalla on varsin tiheästi aukiajettavilla vaihteilla varustettuja kohtauspaikkoja.

Raitiotie ylittää kaksi kertaa valtion rautateiden FS:n normaaliraiteisen rautatien. Tosin kummallakin kerralla radat ovat tunneleissa näkymättömissä.

Kun rata vihittiin juhlallisesti käyttöön 9.9.1902, rinneosuudella oli käytössä hammasrattaat ja vaunujen työnnöstä vastasivat hammasrataveturit. Ratayhtiön nimi oli silloin Societa anonima delle piccole ferrovie di Trieste. Nykyinen hammasrattaat korvannut köysiveto otettiin käyttöön 26.4.1928.

Radan virtajärjestelmä on 600 V tasavirta.

Linja 2

Trieste - Opicina -rata on nykyisin liikennelaitoksen linja 2. Koko matkasta on maksettava kaksi

vyöhykettä eli matkan hinnaksi tulee 1300 liiraa eli vajaat 5 mk. Radan vuoroväli on normaalisti 22 minuuttia, ruuhka-aikoina tiheämpi. Välipysäkkejä on 11, joista kaksi on köysirataosuudella. Normaaliliikenteessä tarvitaan samanaikaisesti kolme vaunua ja kaksi köysirataveturia.

Kalusto

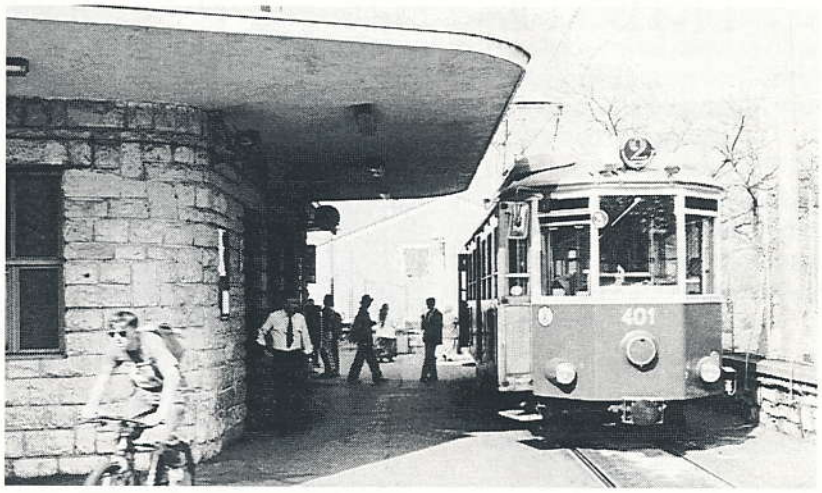
Raitiotien nykyiset kuusi moottorivaunua vuodelta 1935 ovat sinivalkoisia; sen sijaan työntöveturipari vuodelta 1928 on keltainen. Työntöveturit ovat saaneet uudet korit 1977 ja 1978. Moottorivaunujen suurin nopeus on 35 km/h, teho 4 x 33 kW ja taarapaino 16,8 tonnia.

Edustava kiskoliikennemuseo

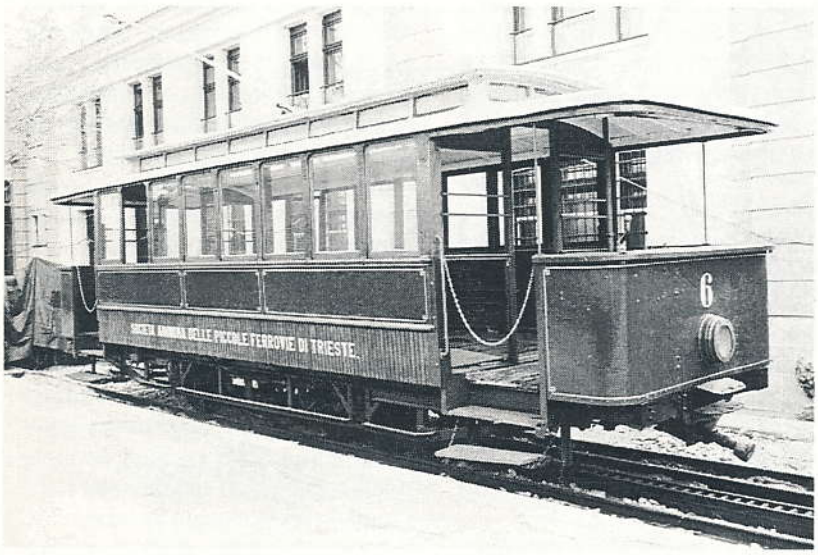
Triestessä toimii myös Italian ainoa harrastajien ylläpitämä rauta- ja raitiotiemuseo. Museo toimii entisellä Campo Marzion rautatieasemalla. Esillä on mm. toistakymmentä veturia ja useita raitiovaunuja. Näyttelyhalleissa esitellään rautateiden lisäksi huomattavan tarkasti alueen raitioteiden kehitys; mukana ovat myös nykyiset Slovenian ja Kroatian alueet. Triesten kaupunkiraitioteiden viimeinen linja lakkautettiin 31.3.1970. Näiden ratojen raideleveys oli Opicinan radasta poiketen 1435 mm.

Työntöveturi nro 1 valmistautuu työntämään moottorivaunun nro 406 rinnettä ylös, 28.4.1993.

Triesten lisäksi Italiassa on raitiotieliikennettä Milanossa, Torinossa ja Roomassa. Ratojen raideleveys on 1435 mm. Uutta metristä raitiotietä ollaan rakentamassa Firenzeen.

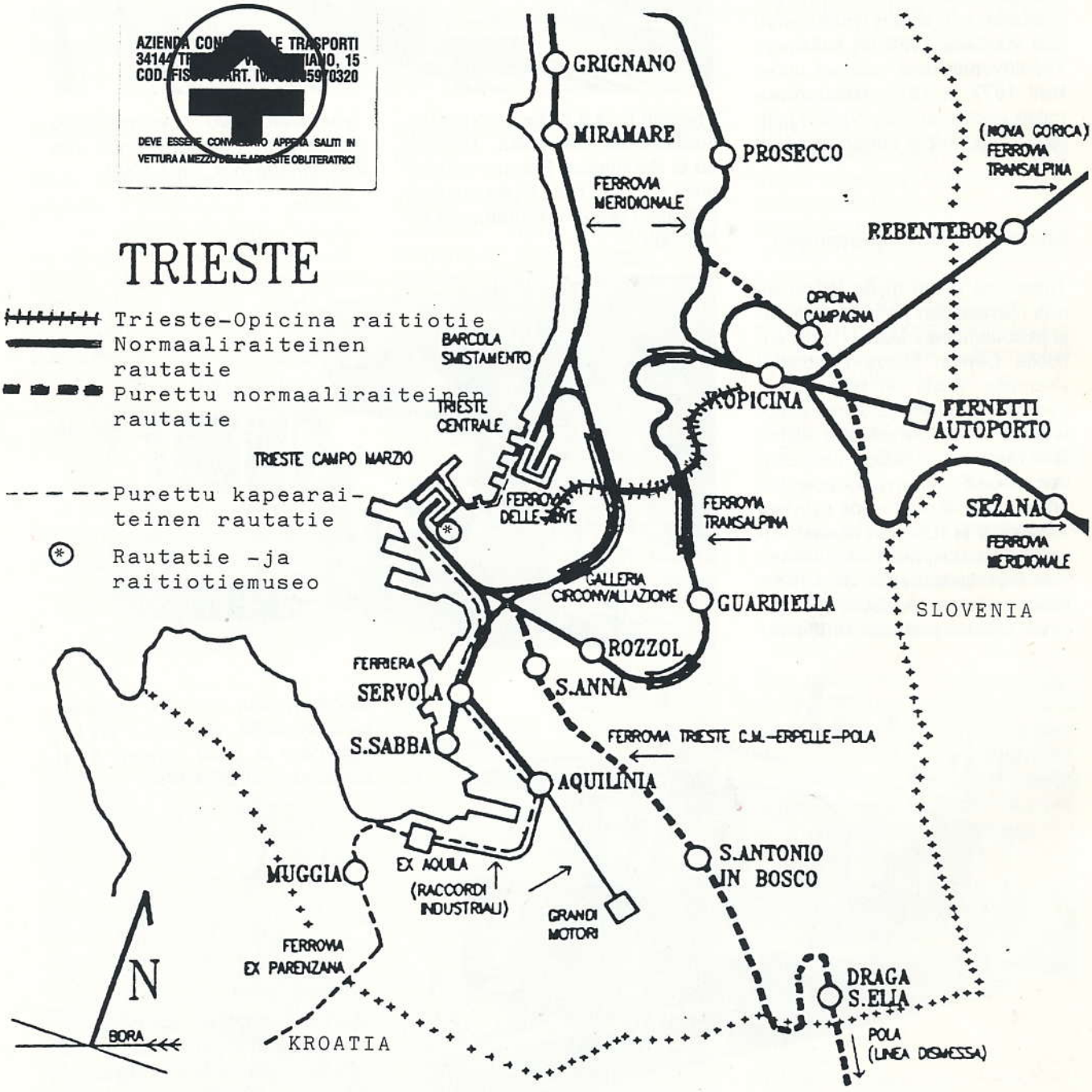


Moottorivaunu nro 401 Opicinan päätepysäkillä. Numero 2 on linjanumero ja pieni numero 3 on vuoronumero, 28.4.1993.



Opicinan raitiotien alkuperäinen moottorivaunu vuodelta 1902 Triesten kiskoliikennemuseossa Campo Marzion asemalla, 29.4.1993.

Trieste - Opicina -raitiotie ja Triesten ympäristön rautatiet. Oikealla (idässä) Slovenia ja alhaalla Kroatia. Etelään Parenzanaan johtaneen puretun kapearaiteisen radan raideleveys oli 762 mm.



LONTOON BUSSIT

teksti ja kuvat Kimmo Nylander

Lontoon liikennevälineitä ovat bussi, metro ja juna sekä kevyttä raideliikennettä edustava Docklands Light Railway. Tässä tarinassa kerrotaan lähinnä bussiliikenteestä.

Lontoon liikennelaitoksen Routemaster RML 2728 vuosimallia 1968 Edgware Roadilla toukokuussa 1978.

Lontoon pääasiallisin bussiliikennöitsijä on Lontoon liikennelaitos (London Transport / London Buses). Vuodesta 1985 alkaen on kuitenkin yhä useamman linjan liikennöitsijä valittu tarjouskilpailun perusteella ja näin usealla reitillä ajavat nykyään yksityisen liikennöitsijän bussit. Aluksi kilpailutettavat linjat olivat yleensä esikaupunkialueilla, mutta nykyään näkee yksityisten busseja aivan Lontoon keskustassakin. Autoissa käytetään liikennelaitoksen lippuja, tästä on merkkinä autojen keulassa oleva tarra. Sopimukset ovat yleensä kolmen vuoden mittaisia. Yksi alkuaikojen tarjouskilpailujen voittajista oli suomalaissyntyinen Veikko Kokkila, jonka Scancoaches-yhtiö sai liikennöitäväkseen linjan 283 vuonna 1986. Linjaa ajettiin Scanbus-nimellä ja Scania K93 / Joncheere Transcity -busseilla. Vuonna 1989 yhtiö menetti linjan liikennelaitokselle ja on sen jälkeen taas keskittynyt vain turistiliikenteeseen.

Yksityisten liikennöitsijöiden tultua mukaan kaupunkiliikenteeseen on keskusteltu siitä, pitäisikö kaikkien Lontoossa liikennöivien bussien olla punaisia. Kompromissina on ehdotettu, että auton keula voisi olla punainen, mutta ainakin toistaiseksi yksityiset bussit ovat omissa väreissään.

Yksityisten firmojen lukumäärä Lontoon kaupunkiliikenteessä on 16, kun lasketaan yhteen sellaiset liikennöitsijät, jotka ajavat entisiä liikennelaitoksen linjoja. Yhtiöiden lukumäärää voidaan venyttää yli viidenkymmenen, jos mukaan lasketaan kaukaisempienkin esikaupunkien ja lähimaaseudun bussiliikenne alueilla, jotka eivät kuulu Lontoon lippujärjestelmän piiriin.

Myös liikennelaitos on ollut muutosten kourissa. Mahdollista tulevaa yksityistämistä silmällä pitäen laitoksen bussipuoli (London Buses Ltd) jaettiin erillisiin yksiköihin, joita tällä hetkellä on 12.

Jonkin tietyn alueen linjakokonaisuuksille on myös kehitelty yhteinen markkinointinimi kuten esim. Riverside Bus, Roundabout, Golden Arrow jne.

Lontoon liikennelaitoksen bussikalusto

Lontoon busseissa ei pelkkä numero kerro mistä autosta on kysymys, vaan järjestysnumero koostuu aina tyyppitunnuksesta ja numerosta. Kunkin tyypin numerointi alkaa ykkösestä.

Tärkeimmät bussityypit

Seuraavalla sivulla olevassa luettelossa mainittujen tyyppien lisäksi on olemassa lukuisia muitakin autotyyppejä, joissa autojen lukumäärä vaihtelee yhdestä muutamaan kymmeneen. Liikennelaitoksen bussien kokonaismäärä on n. 5450, joista midi / pikkubusseja on yli 1000.

Tärkeimmät bussityypit

Tyyppi	Alusta/kori	Moottori	Ovet	V:mallit	Muuta
RM,RML	AEC Routemaster/ Park Royal	AEC AV590 Leyland 0600 Iveco 8361 Cummins 6C 8.3	002*	1958-68	Iveco ja Cummins käyttöön vaihtomoottoreina 90-luvulla * avoin oviaukko
D	Daimler Fleetline/ Park Royal Metro-Cammel	Leyland 0680 Gardner 6LXB Iveco 836-S11	220	1970-78	Leyland ja Gardner alkuper. moottorit
M	MCW Metrobus	Gardner 6LXB Cummins L10	220	1978-84	
T	Leyland Titan/ Park Royal,Leyland	Gardner 6LXB Leyland TL 11	220	1978-84	
L	Leyland Olympian/ Eastern Coach Works (ECW)	Gardner 6LXB Cummins L10	220	1984 1986-89	
VC	Volvo Citybus B10M/ Northern Counties	Volvo THD101GB	220	1989,1992	osassa puolituristi-ist. 2-kerr.
S	Scania N112DRB ja N113DRB/Alexander ja Northern Count.	Scania DS11	200	1989 1991-92	
SP	DAF DB250/ Optare Spectra	DAF	220	1992	
Yksikerrosbussit (täysikokoiset)					
LS	Leyland National Leyland National 2	Leyland 510 Leyland 0680	220	1976-79 1981	
DA	DAF SB220/ Optare Delta	DAF LC1160	200	1989-90 1992	
LA	Dennis Lance/ Alexander PS	Cummins		1992	
Pikkubussit, midibussit					
DR	Dennis Dart/Reeve Burgess ja Plaxton	Cummins 6 BT	200	1991-92	
DT	Dennis Dart/Duple ja Carlyle	Cummins 6 BT	200	1990-91	
DW	Dennis Dart/Wright	Cummins 6 BT	200	1990-92	
MA	Mercedes-Benz 811D/ Alexander	MB OM364A	200	1988-91	
MR MRL	MCW Metrorider/ MCW ja Optare	Cummins 6 B	200	1987-92	
RW	Renault 50/Wright	Perkins 440	200	1990	
SR	Mercedes-Benz 811D/ Optare StarRider	MB OM364A	200	1988-89	

London Northernin Leyland Titan T 419 Regents Parkissa 10.5.1989.

Midibusseja on liikkeellä valtavat määrät, useat samantyyppisiä kuin liikennelaitoksella. Joillakin liikennöitsijöillä on myös liikennelaitokselta käytettynä hankittuja yksi- ja kaksikerrosbusseja. Tyypilliseen brittiläiseen tapaan on useissa busseissa vain kaksoisovi edessä. Muita ovia ei ole lukuunottamatta auton toisella puolella olevaa varauloskäyntiä.

*(*Volvo mahuri-kaksikerrosbussista on aikaisemmin käytetty nimiä Ailsa Citybus, Citybus, Volvo B10MT tai D10M. Mahuri-Volvoa valmistettiin Britanniassa 1980-luvulla. Valmistus siirtyi välillä pelkästään Ruotsiin, kunnes jatkui taas saarivaltakunnassa vuoteen 1992, jolloin valmistusohjelmaan tuli B6. Citybus-nimeä käytetään edelleen vain kaksikerrosbussin yhteydessä.*

Yksityisten yhtiöiden kalusto

Yksityisfirmojen kirjavan kaluston kaksikerrosbussien ylivoimainen ykkönen on Leyland Olympian. Autot ovat joko kokonaan Leylandin tuotantoa tai sitten varustettu mm. Alexander-, Roe- tai Northern Counties -korilla. Muita suosittuja malleja ovat aikaisempien vuosien ykkönen Leyland Atlantean tai sitten Volvo Citybus B10M(*, MCW Metrobus tai Scania N112. Korimerkkeinä ovat yleensä Northern Counties, Roe, Alexander tai East Lancs.

Yksikerrosbussien suosituimpia ovat Leyland National ja Leyland Lynx. Volvo B10M on myös melko yleinen useilla eri korimerkeillä varustettuna sekä DAF SB220 / Optare Delta.

Veikko Kokkilan linja-autoyrityksen Scania K92 / Joncheere ajoi linjaa 283 vuosina 1986-89. Kuvamme on toukokuulta 1989.

Lontoon bussien linjakilvet

Isossa-Britanniassa on bussien linjakilpi-informaatio ollut aina runsasta, joskus kuitenkin selkeyden kustannuksella. Myös Lontoon bussien kilvet ovat täynnä tietoa sisältäen yleensä linjatunnuksen, suuren määrän välipaikkoja sekä kyseisen ajosuunnan määränpään. Suomen kaltainen käytäntö, jossa autossa on pelkkä linjatunnus, ei tulisi kysymykseenkään. Vertaus tosin ontuu, sillä Suomessahan esim. Helsingissä on reitin määränpää mainittu pysäkkikilvessä ja kaikilla poikkeusvuoroilla on oma lisäkirjaimella varustettu linjatunnuksensa. Lontoossa sen sijaan useimmat poikkeusvuorot ajetaan samalla tunnuksella ja näin määränpääteksti autossa on välttämätön, jotta matkustaja tietää kuinka pitkälle bussi menee.

Lontoon pysäkeillä on varsinaisesti mainittu vain linjojen numerot, mutta tolpassa olevista aikatauluista (tai ensimmäisten ja viimeisten vuorojen luettelosta) saa tietoa linjan reitistä sekä määränpäästä.

RM ja RML -busseissa on edessä perinteinen suorakaiteen muotoinen kolmiosainen kilpikokonaisuus, jonka alareunassa on pitkämäinen määränpääkilpi. Sen yläpuolella on lähes neliönmuotoinen linjanumerokilpi ja loppuosa, pinta-alaltaan suurin, on täynnä välipaikkojen nimiä. Linjanumero löytyy lisäksi konepellin yläpuolella olevan tyhjän tilan takareunasta, ohjaamohan on vain puolen auton levyinen. Suuri sivukilpi on sijoitettu takaoviaukon yläpuolelle ja sisältää linjatunnuksen ja välipaikkoja. Takana on numerokilpi ja pitkämäinen määränpääkilpi. Kaikki kilvet ovat rullakilpiä, valkoista tekstiä mustalla taustalla (poikkeuksia löytyy).

D, M, T ja L -busseissa ovat etukilvet periaatteessa samanlaiset kuin edellä. Tosin M, T ja L -tyypeissä on linjatunnus- ja välipaikkakilpi yhdistetty samaan rullaan. Sivulta löytyy yleensä linjatunnus ja välipaikkojen nimiä. D-busseissa kilpi sijaitsee kerrosten välissä ensimmäisen sivuikkunan yläpuolella (linjanumero erillisessä kilvessä), M ja T -bussien sivukilpi on ensimmäisen sivuikkunan yläreunassa, L-tyypissä alareunassa, linjanumero ja tekstit samassa rullassa. Takana on linjanumero.

Gold Arrowin Midibussi MA26 Mercedes-Benz 811D Alexander-korilla toukokuussa 1989.

VC ja S -busseissa on jälleen kolmeen osaan jaettu etukilpi, koska linjanumero on nyt kolmiraitakilvessä. Alareunan määränpääosa on kapeampi kuin aikaisemmin, koska numero-osa on koko "ikkunan" kokoinen. Itse numerot eivät kuitenkaan ole juuri suurempia kuin ennen. Sivulla on ikkunan yläreunaan sijoitettu kolmiraitanumerokilpi. Takana ei kaikissa autoissa ole kilpeä lainkaan.

LS-busseissa (yksikerroksisia) on edessä kolmiraitanumerokilpi sekä suorakaiteen muotoinen suuri reittikilpi, jossa määränpää suuremmalla tekstillä seuranaan sekava rykelmä pienemmällä tekstillä painettuja välipaikkoja. Sivulla ei LS-busseissa katsota tarvittavan minkäänlaista informaatiota. Takana on kolmiraitanumerokilpi.

DA-bussien kilvet ovat periaatteessa samanlaiset, sisältäen kuitenkin myös kolmiraitakilven sivuikkunassa.

Red Arrowin LS506 Leyland National 2 Waterloon sillalla v. 1982. Postikortti.

Midibusseissa on yleensä edessä kolmiraitakilpi sekä pitkämäinen reittikilpi. Joissakin korimalleissa linjatunnukset ovat melko pieniä. Samoin reittikilpeen mahtuu usein vain määränpää, joskus on myös pienellä tihrustettuja välipaikkojen nimiä.

Sivukilpi-informaatio sisältää normaalisti linjanumeron ja välipaikkojen nimiä. Takana on pelkkä linjatunnus.

Joissakin autoissa on kokeiltu pistematriisikilpiä, mutta lähes kaikissa busseissa on edelleen käsipelillä pyöritettävät rullakilvet.

London & County -yhtiön Volvo B10M / East Lancs. 15.2.1992.

Linjatunnusjärjestelmä

Suur-Lontoon alueen bussilinjoilla käytetään numeroita 1-599 (lähimaaseutu ja kaukaiset esikaupungit myös 600-999). Kuten aikaisemmin jo on todettu ajetaan poikkeusvuorot yleensä samalla tunnuksella, joten lisäkirjaimen numeron jälkeen sisältävät tunnukset (esim. 22A) eivät ole kovin yleisiä. Sen sijaan linjakokonaisuudet, jotka liittyvät esimerkiksi samaan esikaupunkiin, on usein sijoitettu saman alkukirjaimen alle, esim. Uxbridge U1, U2, jne. tai Docklands D1, D2, D3 jne. Yölinjat ovat N-alkuisia.

Toisin kuin monissa kaupungeissa, joissa tietyllä sataluvulla alkavat linjanumerot ajavat tietyllä suunnalla kaupunkiseutua, voi Lontoossa nähdä lähes minkä tahansa sataluvun numeroita missä päin kaupunkia tahansa. Monet reitit kulkevat myös keskustan poikki, toisin kuin esim. Tukholmassa, jossa keskustassa ajavat yleensä vain kantakaupunkibussit ja esikaupunkilinjat lähtevät terminaaleistaan kantakaupungin reunoilta. Lontoossa saatetaan juuri sataluvulla erottaa toisiinsa läheisesti liittyviä reittejä. Esimerkiksi linjat 346 ja 446 saattavat olla saman reitin erilaisia versioita.

Mainittakoon tässä samalla, että metrolinjat tunnistetaan nimen perusteella (Circle Line, Jubilee Line jne.) ja Docklands Light Railwayn kahdella reitillä on värinmukaiset nimitykset (Green Route ja Blue Route).

Bussilla matkustaminen

Lontoossa on kahdenlaisia bussipysäkkejä. Tavallisia pysäkkejä, joilla bussit pysähtyvät aina sekä ns. request-pysäkkejä, joilla bussi pysäytetään käsimerkillä. Joillakin esikaupunkialueilla on lisäksi pikkubussireittejä, joilla autot pysähtyvät missä tahansa (hail and ride).

Bussin lähestyessä pysäkkiä pitäisi linjatunnuksen lisäksi tarkistaa myös bussin määränpää, sillä kaikki autot eivät aina aja reitin päähän asti.

Perinteisiin kaksikerrosbusseihin (RM, RML) noustaan takaa. Bussiin noustua rahastaja tulee rahastamaan sitten kun ehtii. Bussin yläkerrassa eikä portaissa saa olla seisovia matkustajia. Nykyään ei missään Lontoon liikennevälineissä saa tupakoida.

Autosta poistuminen ei rahastajabusseissa ole ongelmallista, koska suurin osa pysäkeistä on sellaisia, joilla bussi pysähtyy aina. Sen sijaan on katsottava, koska bussi pysähtyy pysäkille ja koska taas liikenne-esteen takia. Vaikka monilla onkin tapana hyppiä bussista vaikkapa liikennevaloissa, on vaarana auton liikkeellelähtö kesken kaiken.

Moderneimpiin kaksikerrosbusseihin noustaan etuovista oli niissä rahastaja tai ei. Rahastajan olemassaolon tietää bussin keulassa olevasta tekstistä "Pay conductor"

(jos joku nyt vielä linjanumeron ja määränpään lisäksi ehtii lukemaan muita tekstejä). Kuljettajarahastusbusseissa lukee vastaavasti "Pay driver". Pyhäpäivinä on kaikilla linjoilla kuljettajarahastus ja ajossa on vain sellaisia autoja joihin noustaan edestä.

Poisturminen tapahtuu normaalisti, annetaan pysähtymismerkki ja poistutaan keskiovista. Aikaisemmin merkinantonappeja oli vähän ja pysähtyy-valoa ei ollut, mutta nykyään nappeja on enemmän ja vanhempiinkin autoihin ollaan asentamassa "Bus stopping"-valokilpiä. Lastenvaunuille ei kaksikerrosbusseissa ole erillistä tilaa, eikä niitä yleensä busseissa kuljetetakaan. Sen sijaan pienemmille tavaroille tai kokoontaitettaville rattaille on tilaa portaiden alla.

Uusissa busseissa on yleensä ns. DiPTAC-varustus, johon kuuluu vammaisten matkustamista helpottavia asioita, kuten mm. kirkkaanvihreät tai oranssit tukitangot, sivulinjakilpi silmien tasolla sivuikkunan alareunassa, pysähtyy-valo yms. DiPTAC-varustus asennetaan myös useimpiin vanhoihin M ja T -busseihin.

Liikennelaitoksen yksikerrosbusseissa, pikkubusseissa sekä yksityisten autoissa on yleensä kuljettajarahastus. Autoihin noustaan etuovesta ja poistutaan keskiovesta, jos sellainen on. Lastenvaunujen kanssa bussiin meno saattaa aiheuttaa hämminkiä. Joillakin esikaupunkialueiden paikallisilla linjoilla saattaa olla hyvinkin erilaisia käytäntöjä.

Busseissa ei yleensä ole oviautomatiikkaa, mutta uusi laki vaatii, että 1.4.1993 mennessä on kaikissa v. 1980 ja sen jälkeen käyttöönotetuissa busseissa oltava keskioviin kytketty pysäkkijarru. Myös äärivalot uutena pakollisena varusteena on otettu käyttöön 1.4.1991 alkaen.

Lippujärjestelmä

Lontoon monimutkaiseen tariffiin ei syvennytä tässä kovin tarkasti. Vyöhykkeitä on kuitenkin useita ja käytössä on kertamaksu ja näyttöliput (Travelcard), joita turistitkin voivat hankkia sekä paikalliset näyttöliput (Local Bus Pass). Sarjalippuja ei ole. Vain pari pysäkinväliä matkustavan ei tarvitse maksaa täyttä yhden vyöhykkeen kertamaksua, vaan tätä varten on tarjolla alennettu taksa (short-hop).

Bussiaiheen ulkopuolelta mainittakoon, että metromatka on maksettava lippuluukulla tai automaatissa etukäteen ja liput tarkastetaan useimmiten vielä poistuttaessa aseman ylätasolla.

Docklands Light Railwayllä matka maksetaan etukäteen automaattiin. Virtakiskosta sähkönsä saavat Stadtbahn-tyyppiset vaunut liikkuvat automaattisesti ilman kuljettajaa, mutta junassa on valvoja, joka tarkastaa liput ja sulkee ovet.

Lontoon suosituin bussityyppi, Routemaster (RM, RML)

Lontoon kaksikerrosbusseihin on perinteisesti noustu takaa avoimesta oviaukosta. Tätä tyyppiä edusti myös Lontoon sodanjälkeisen ajan bussimalli RT, joka viisikymmenluvulla muodosti liikennelaitoksen kaluston selkärangan. Kun sitten tehtiin päätös johdinautoliikenteen lopettamisesta, tarvittiin suuri määrä korvaavia dieselbusseja. Tähän tehtävään kehitettiin RT:stä parannettu uusi malli Routemaster, josta tuli viimeinen nimenomaan Lontoota varten suunniteltu bussimalli. Ensimmäiset prototyypit valmistuivat vuosina 1954-57, sarjatuotanto alkoi 1958. RT-mallin valmistuksen loputtua jo vuonna 1954, Routemastereista kehittyi 1960-luvulla Lontoon yleisin ja suosituin bussityyppi. Sen katsottiin kaikilta ominaisuuksiltaan olevan ihanteellinen liikenneväline Lontoon keskustalinjoille. Kuitenkin jo vuonna 1965, RM-tuotannon vielä jatkuessa, liikennelaitos sai kokeiltavakseen uudentyyppisiä ovilla varustettuja busseja, ja ensimmäiset varsinaiset tällaiset autot otettiin käyttöön vuonna 1970 (DM, DMS) Routemaster-tyyppisten autojen katsottiin olevan vanhanaikaisia ja kuljettajarahastukseen siirtyminen oli päivän sana. RM-tuotanto oli päättynyt vuonna 1968 ja oltiin sitä mieltä, että Routemasterit saavat pian tehdä tilaa moderneimmille busseille. Autoja myytiinkin jonkin verran (mm. Suomeen tulivat RM 421 ja 626). Kuljettajarahastukseen siirtyminen kohtasi kuitenkin vastustusta monelta taholta ja 1980-luvulla jälleen todettiin, että RM-tyyppinen bussi on sittenkin kaikkein joustavin keskustaliikenteessä.

Autoja peruskorjattiin ja yritettiin kaikin keinoin pitää hengissä. Uuden vastaavan mallin valmistaminen olisi ollut vaikeaa, olihan alustan valmistanut AEC lopettanut toimintansa jo aikoja sitten. Uusi takamoottorimalli ei tulisi kysymykseen, eikä kaupunkiliikenteeseen sopivia bulldog- tai hetkumalleja ollut kovin runsaasti tarjolla. Mahurimalli tuntui ainoalta sopivalta ja hetken aikaa oli esillä Volvo B10M-alusta mahdollisena ehdokkaana.

1980-luvun lopulla oltiin siinä tilanteessa, että vanhat AEC-moottorit alkoivat väsyä ja varaosiakin oli vaikea saada. Niinpä aloitettiin mittava moottorinvaihto-operaatio. Routemasterit saivat nokalleen uudet Cummins- tai Iveco -koneet. Myös matkustamojen sisustuksia uusittiin.

Keväällä 1992 oli 2760:sta Routemasterista jäljellä vielä runsaat 800. Aika näyttää kehitetäänkö vielä uusi "perinteinen" Lontoon bussi vai onko tulevaisuus täysin keski- ja takamoottoristen ovellisten bussien.

Lontoon liikennelaitoksen bussien tyyppitunnukset

Yksikerrosbussit, linjaliikenne

DA DAF SB220 / Optare Delta a) **29**

LA Dennis Lance / Alexander b) **16**

LS Leyland National single decker **184**

LSL Leyland National single decker long **3**

LX Leyland Lynx **11**

RN Renault PR100 / Northern Counties **1**

DK DAF SB220 / Ikarus (puolituristeja) b) **10**

Kaksikerrosbussit, linjaliikenne

D Daimler Fleetline/Park Royal, Metro-Cammell **236**

H Hestair Dennis Dominator / Northern Counties **3**

L Leyland Olympian/ECW **286**

M MCW Metrobus c) **1445**

RM AEC Routemaster / Park Royal **339**

RML Routemaster Lengthened **502**

S Scania N112, N113/Alexander, Northern Counties d) **71**

SP DAF DB250 / Optare Spectra b) **22**

T Leyland Titan **1124**

V Volvo Ailsa B55/Alexander **3**

VC Volvo Citybus B10M / Northern Counties **39**

Turistiautot

DB DAF MB200/Berkhof Esprite **1**

DD DAF SB2305 / Duple 320 **6**

DS Volvo B58, B10M / Duple Laser, Plaxton Paramount **3**

DV DAF MB230, SB2305, SB300 / Van Hool Alizee **40**

LD Leyland Tiger / Duple Caribbean **2**

LP Leyland Leopard / Plaxton Supreme **2**

SKY Neoplan Skyliner **1**

TP Leyland Tiger / Plaxton Paramount **1**

TPL Leyland Tiger / Plaxton Paramount, Duple 340 **8**

VT Volvo B58 / Duple **1**

Pikkubussit, midibussit

CV OMNI / CVE **4**

DR Dennis Dart / Reeve Burgess, Plaxton f) **138**

DRL DR Lengthened **16**

DT Dennis Dart / Duple, Carlyle **168**

DW Dennis Dart / Wright g) **126**

DWL DW Lengthened **14**

FR Iveco 49.10/Reeve Burgess **8**

FS Ford Transit / Dormobile single decker **4**

MA Mercedes 811D / Alexander **134**

MC Mercedes 811D / Carlyle **5**

MR MCW Metrorider **78**

MRL MR Lengthened h) **143**

MT Mercedes 709D / Reeve Burgess **7**

MTL MT Lengthened **6**

MW Mercedes 811D / Wright **16**

OV Volkswagen LT55/Optare **45**

RB Renault 50 / Reeve Burgess **35**

RH Iveco 49.10 / Robin Hood **12**

RW Renault 50 / Wright **90**

SR Mercedes 811D / Optare StarRider **122**

Autojen lukumäärät 1.1.1992

a) 10 ajossa, loput tilauksessa
b) tilauksessa
c) luvussa mukana myös lentokenttäbussit
d) 31 ajossa, loput tilauksessa
f) 64 ajossa, loput tilauksessa
g) 112 ajossa, loput tilauksessa
h) 216 ajossa, loput tilauksessa

Kilpailutettavien linjojen yksityiset liikennöitsijät 1.1.1992

Armchair
Atlas Bus
Boro'line Maidstone
BTS Coaches
Capital Citybus
County Bus & Coach
Golden Miller
Grey-Green
Kentish Bus
London Buslines
London Country South West
Luton & District
Metrobus
R & I Tours
Sovereign Bus & Coach
Thamesway

Lontoon liikennelaitoksen yksiköt

Nimi
Markkinointinimi

London Central Buses
London Central

South East London & Kent Bus Company
Selkent

South London Transport
South London

London General Transport Services
London General

London United Busways
London United

Centrewest
Centrewest

Metroline Travel
Metroline

London Northern Bus Company
London Northern

Leaside Bus Co
Leaside Buses

East London Bus & Coach Company
East London

Stanwell Bus Company
Westlink

London Coaches
London Coaches

East Londonin S15 Scania N113DRB / Alexander Harbour Exchange Squarella Docklandsilla.

Artikkelia koottaessa on käytetty apuna mm. seuraavia julkaisuja:

Nicholas King; London Bus Handbook, osat 1 ja 2

London Omnibus Traction Society; Buses of London Fleetbook 1992

Kevin Lane; Bus & Coach Recognition London's Buses

Ian Allan kustantamo; Buses-lehti

Londoner's Omnibus / In London -raportit

PIENTÄ HISTORIALLISTA

koonneet Toivo Niskanen ja
Jorma Rauhala

Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:lle ovat tarjonneet raitiovaunujaan ym. tilbehööriä muiden muassa seuraavat firmat.

Vuonna 1890, kun raitiotien rakennussuunnitelmat olivat kantautuneet maailmalle, The Anglo-American Brush Electric Light Corp. Ltd tarjoutui sähköistämään Helsingin raitiotiet, samoin teki Thomson Houston -yhtiö.

Loka-marraskuussa 1891 insinööri A. von Knorring ja maisteri Lindelöf tarjoutuivat valmistamaan raitiovaunuja Helsinkiin. Raitiotieyhtiö pyysi heitä tekemään yksikaksi koevaunua, mutta niitä ei sitten tullut.

Joulukuussa 1891 tuli vaunutarjouksia uusista hevosvaunuista seuraavilta toiminimiltä:
- *randerslaiselta Scandia AS:ltä, tukholmalaiselta Atlas AB:lta (lähes turkulaisten vaunujen kaltaisia),*
- *insinööri Oskar Eklundilta (malliltaan Scandian kaltaisia),*
- *yhteistarjous sörnäisläisiltä Osbergska Verkstaden & Brobyggnads Ab:lta (malli Scandia) ja*
- *Hietalahdesta Sandvikens Skeppsdocka och mekaniska verkstaden Ab:lta.*

Vuonna 1897 saatiin hevosraitioteiden sähköistystarjouksia seuraavilta yhtiöiltä:
- A.E.G:ltä
- A.S.E.A:lta
- AG Electrizitätswerke, vormals O. L. Kummerilta ja
- Union Electrizitäts-Gesellschaftilta Berliinistä.

Helmikuussa 1908 oli saatu tarjoukset mm. seuraavilta toimittajilta:
Täydelliset tarjoukset tulivat seuraavilta:
- *A.S.E.A., Tukholma*
- *A.E.G., Berliini*
- *Siemens Schuckert Werke, Berliini*
- *Sachsenwerke AG für Kraft und Licht, Dresden (**Kummerin seuraajatehdas**)*

Muita tarjoajia olivat:
- *AB Arlöfs Mekaniska Werkstad och Waggonfabrik, Arlöf*
- *De Förenade Elektriska AB, Tukholma*
- *Bauwe & Marpaut - Usicus & Fenderies a Marpaut, Ranska*
- *Robert Liebseher Wagenbau Anstalt, Dresden*
- *Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg AG.*

ASEA voitti kilpailun.

Heinäkuussa 1919 oli saatu vaunutarjoukset mm. seuraavilta toiminimiltä:
- A.S.E.A.
- M.A.N.
- Insinööritoimisto Albert af Forselles, joka edusti erästä englantilaisyhtiötä sekä Schweizerische Waggonfabrikia ja G.E:tä
- Zitting & Co, joka edusti englantilaista John Birchiä
- professori Strukel, joka edusti Sächsische Wagonfabrik Werdauta
- Siemens & Halske
- The Brush Electrical Engineering Co Ltd

Eräitä muita vaunutarjoajia ovat olleet seuraavat:
- *Beuchelt & Co Waggonfabrik, Grünberg (moottorivaunuja 1927)*
- *Hannoversche Waggonfabrik AG, Hannover (moottorivaunuja 1923)*
- *The Brush Electrical Engineering Co Ltd (moottorivaunuja 1919)*
- *Gebrüder Schöndorff AG, Düsseldorf (moottorivaunuja 1927)*
- *Christoph & Unmack AG, Niesky (perävaunuja 1927)*
- *Scandia AS, Randers (perävaunuja 1923)*
- *Gebrüder Credé & Co, Niederzwehren (perävaunuja 1927)*
- *Waggonfabrik AG Uerdingen (Rhein) (perävaunuja 1927)*
- *Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås (akkuresiina 1908)*
- *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Nürnberg (moottorivaunuja 1927)*
- *H. Fuchs Waggonfabrik AG, Heidelberg (perävaunuja 1923)*
- *Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (perävaunuja 1923)*
- *Maschinenfabrik Esslingen (perävaunuja 1923)*
- *Orenstein & Koppel (moottori- ja perävaunuja 1925)*
- *AB Arlöfs Mekaniska Verkstad & Waggonfabrik, Arlöf (moottorivaunuja 1911)*
- *Köln-Ebrenfeld (moottorivaunuja 1923)*
- *Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik Van der Zypen & Charlien GmbH, Köln-Deutz (moottori- ja perävaunuja 1927)*
- *Sächsische-Waggonfabrik-Werdau AG, Werdau (moottorivaunuja)*
- *Les Ateliers Mètallurgiques SA (moottorivaunuja 1923)*
- *Linke-Hofmann-Lauchammer AG, Köln (moottorivaunuja 1923)*
- *Sachsenwerk AG, Niedersedlitz - Dresden (**Kummerin perilliset**) (virroittimia 1922)*
- *Siemens (ratamoottoreita 1924)*

"Kulosaaren raitiotiesillan vihkiäiset.

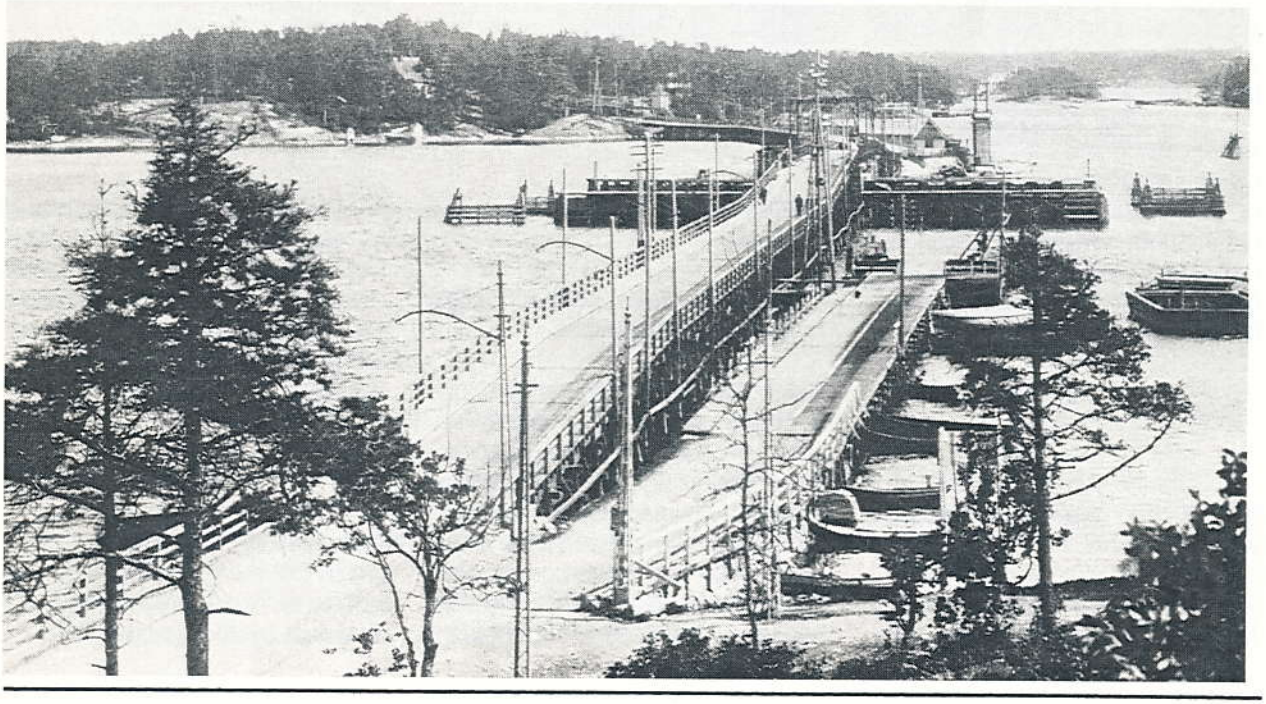
Kun Helsingistä noin sata vuotta sitten tuli pääkaupunki, lienee vain harva aavistanut, miten nopeasti se vaurastuisi ja kehittyisi. Sillä niin nopeasti kuin Helsinki, on vain harva kaupunki kasvanut. Vain sata vuotta, ja onhan pääkaupunkimme jo melkoinen suurkaupunki, jolla on useita esikaupunkejakin.

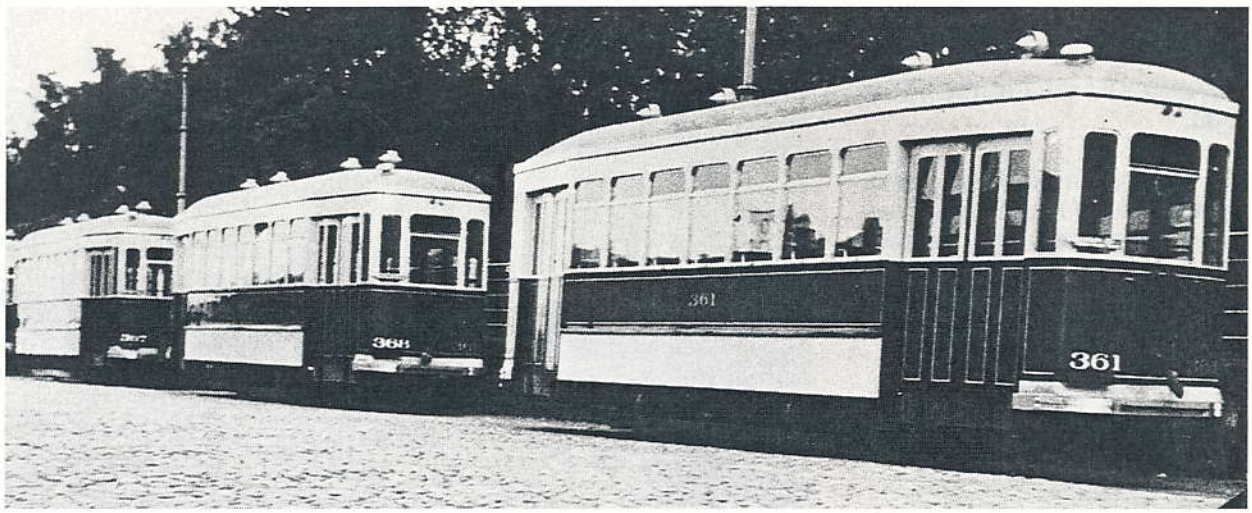
Näistä esikaupungeista ehkä huomattavin, Kulosaari, on tähän asti ollut siitä ikäänkuin irrallaan kuulumatta varsinaiseen kaupunkiin. Raitiotieyhteys on tosin ollut olemassa, mutta vesi on ollut kaupungin ja Kulosaaren välillä, joten on täytynyt käyttää lauttaa kulkuneuvona. Tämä on tietysti ollut hyvin hankalaa, jonka takia jo v. 1917 ruvettiinkin ajattelemaan sillan rakentamista sille paikalle, jossa oli lautalla liikuttava. Tavallista siltaa ei kuitenkaan voitu rakentaa, sillä tältä kohdalta täytyi laivojen päästä kulkemaan, ja siksi päätettiin rakentaa kääntösilta, jonka koska hyvänsä voi avata ja sulkea. Työt alkoivat jo huhtikuussa v. 1917, ja nyt silta vihdoin on valmistunut, niin että t. k. 16 p:nä (16.1.1920) voitiin vihkiä tarkoitukseensa. Sen rakentaminen on kestänyt melko kauan, kolmatta vuotta, mutta on otettava huomioon, että punakapina keskeytti rakennustyöt, ja sitäpaitsi on sattunut useita pienempiä lakkoja, joiden takia paljon aikaa on kulunut hukkaan. Ja pääasiahan kuitenkin on, että silta nyt on valmis, niin että raitiovaunut voivat ajaa suoraa päätä kaupungista Kulosaareen. Uusi silta ei ole tärkeä yksinomaan Kulosaarelle, jonka asukkaista nyt on tullut oikeita helsinkiläisiä; ainakin yhtä suuri merkitys sillä on Helsingin kaupungille, sillä suurHelsingin unelma on tämän jälkeen paljon lähempänä täyttymistään kuin ennen." (Suomen Kuvalehti, nro 4 / 1920)

Kulosaaren silta 1920-luvulla.
Kuva: Museovirasto

Lisää sillasta Raitio 1-1986

Kuljettajia muistutettiin marraskuussa 1938, että Kulosaaren puusillalla oli 20 km/h nopeusrajoitus.





"Uusia raitiovaunuja saapui jälleen eilen.

Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö sai eilen uusia raitiovaunun perävaunuja, jotka on valmistettu Saksassa. Vaunut ovat samanlaisia kuin 10 viime vuonna ja 4 viime kuun lopulla Saksasta saapunutta vaunua, joilla on liikennöity säännöllisesti Munkkiniemen ja 3. linjalla. Vaunuissa on pehmustetut istuimet." (Uusi Suomi 4.7.1940)

Lisää LHW-vaunuista Raitio 3- ja 4-1985.

"Raitiovaunulla sotaharjoituksiin.

Tänä aamuna pääsivät Suomen Valkoisen Kaartin komppanioiden pojat ensi kertaa sivilimiesten tavoin harjoituksiin kaupungin ulkopuolelle. Kaupungin laajentumisen vuoksi on näet matka harjoitusmaastoon yhä pidentynyt, minkä vuoksi komppanioiden kuljetusta varten tästä lähtien on varattu raitiovaunut." (Kuva Erottajan silmukassa odottavasta ASEAn junasta, johon sotilasosasto marssii.) Ilta-Sanomat 23.8.1939

"Valkoinen Kaarti matkustaa raitiovaunulla.

Koska kaupunki on tullut yhä suuremmaksi ja etäisyydet keskustasta kaupunginrajoille ovat yhäti kasvaneet, on Suomen Valkoinen Kaarti, joka on aina pitänyt harjoituksensa kaupungin länsi- ja pohjoispuolella, joutunut menemään pitkälle harjoituspaikoilleen. Saadakseen aikaan nopeamman joukkojen siirtymisen kasarmeilta, tehtiin keskiviikkoaamuna kokeilu ja lähetettiin aamuvarhaisella, klo 6.45, yksi osasto raitiovaunulla sinisen linjan uudelle päätepysäkille Paciuksenkadun alapäähän. Kuljetus tapahtui nopeasti, kuten saattoikin odottaa. Kello 10.30 osasto palasi samalla vaunulla kaupunkiin. Suomen Valkoinen Kaarti tulee tulevaisuudessakin käyttämään tätä kuljetusmuotoa." (Hbl 24.8.1939)

Linke-Hofmann-Werke AG:n (LHW) tehtaat Breslaun kaupungissa Saksan Sleesiassa tekivät mm. kuvan vaunut HRO 361, 368, 367 jne. Eteläsatama 4.7.1940.

"Raitiotievaunuja tavarainkuljetukseen.

Tämä helpottaisi pääkaupungin nykyistä kuljetuspulmaa.

Nykyisen kuljetuspulman helpottamiseksi erikoisesti pääkaupungissa on johtaja Kaarlo Leander jättänyt Helsingin kaupunginhallitukselle kirjelmän, jossa hän esittää kaupunginhallituksen harkittavaksi, eikö raitiotieverkostoa olisi syytä nykyisissä oloissa käyttää sopivin järjestelytoimenpitein myöskin tavarain kuljetukseen. Eräinä järjestelytoimenpiteinä esitetään kirjelmässä, että kiireellisesti ryhdyttäisiin järjestämään lyhyitä raiteita nykyiseltä raiteelta sivuun sellaisille suurille liikennepaikoille kuin rautatieasemalle, satamiin, toreille, tehtaille, suurliikkeiden varastoalueille, valtion ja kaupungin laitoksille, esikaupunkeihin jne. Näille lisäraiteille siirrettäisiin sitten moottorivaunujen avulla yksinkertaisen tavaran kuljetukseen tarkoitetut, helposti rakennetut tavaravaunut lastausta ja purkausta varten, jolloin henkilöliikenne ei tästä kuljetuksesta ensinkään hidastuisi. Järjestämällä sitten itse liikenne mahdollisimman joustavaksi, päästäisiin pääkaupungissa ja miksipä ei Turussa ja Viipurissakin, jos menetelmä niissäkin otettaisiin käytäntöön, huomattavasti parempaan tilanteeseen halkojen, perunain ym. välttämättömien tarvikkeiden kuljetuksessa."
(Suomen Sosialidemokraatti 27.9. 1941)

15.6.1928 esitettiin Postilaitokselle, että moottorivaunuihin voitaisiin asettaa jälleen postilaatikot. Asia ei antanut aihetta enempään, sillä kiinteitä postilaatikoita oli tuolloin jo riittävässä määrin talojen seinissä.

Helmikuussa 1968 HKL:lle myönnettiin oikeus pystyttää mm. Hakaniemen raitiotiepysäkeille uudenlaiset pysäkkikatokset.

"Uudistuksia raitiotielinjoilla.

Eilen aloitettiin eduskuntatalon edustalla ilolla tervehdittävä muutostyö: raitiotiekiskot, jotka tällä kadunkohdalla vanhaan tapaan ovat kulkeneet rinnakkain toista ajotien reunamaa, siirretään nyt keskellä katua kulkeviksi. Tätä muutosta varten ryhdyttiin eilen kaivaustöihin. Kiskot tulevat ainakin osittain myös uusittaviksi, ja työmaana on tällä kohdin yli 200 metrin pituudelta katua, t. s. eduskuntatalon edustalta museotaloon asti. Kuten tunnettua, on raitiotiekiskojen tähänastinen "toispuolinen" asema aiheuttanut liikenteessä paljon haittaa, joten uudistus on, kuten sanottu, sangen tervetullut." (Ilta-Sanomat 23.8.1939)

Kuva työmaalta, tämänaamuisista kaivaustöistä, vaunut 101 ja 237.

Maistraatti hyväksyi 11.5.1933 keskinopeuden noston 15 km/h:sta 18 km/h:iin ja suurimman nopeuden noston 25 km/h:sta 35 km/h:iin.

Vuonna 1963 asennettiin ensimmäinen radiopuhelin yhteen moottorivaunuun.

Vuonna 1965 laitettiin kahteen 301-330 vaunuun turistikuulutuslaitteet. Esimerkiksi vuonna 1968 aloitettiin linjan 3T turistikuulutukset toukokuun 5. päivänä, laitteet oli kahdeksassa ratti-Kariassa ja selostus oli käytössä klo 9-21.

Vapusta 1914 lähtien oli raitiovaunujen sisällä mainoksia. Ilmoituksia vaunuihin ottivat herra Holger T. Nielsen sekä Helsingfors Spårvagns Annonsbyrå / Öflund & Pettersson.

Joulukuun 2. päivänä 1908 päätettiin ottaa käyttöön kaikissa moottorivaunuissa kolmikulmaiset pääty-linjakilvet. Siihen saakka oli käytetty kaksipuolisia levyjä.

Eversti Zur-Mühlen Pietarista ehdotti syyskuussa 1908 Helsingin Raitiotieyhtiölle, että raitiovaunut voisivat olla kaksikerroksisia. Eversti olisi muuttanut yhden kokeeksi omaan laskuunsa, mutta asia ei kiinnostanut helsinkiläisiä.

1930-luvun alussa Haagan raitiotiellä oli kaupunkiliikenteentaksa Uudellepellolle saakka. Siitä edemmäksi käytettiin vanhaa taksaa, joka oli kalliimpi kuin linja-autolla matkustettaessa Helsingistä Haagaan. Haagalaiset jäivät ja nousivat vaunuun tämän takia suurin joukoin Uudessapellossa kulkiessaan Helsinkiin. Raitiovaunu kulki tämän takia melkein tyhjänä Uudenpellon ja Haagan välin. Uusipelto (Nyåker) nykyisellä Ruskeasuolla oli alkuaan Korpaksen tilan erään tiluksen nimi.

Helsingin maistraatti hyväksyi vuonna 1920 raitiovaunujen kulkunopeudeksi 416 metriä minuutissa (27 km/h) ja aikataulusuunnittelunopeudeksi 250 metriä minuutissa (15 km/h).

Suuntavilkut otettiin käyttöön raitiovaunuissa 1.10.1959.

On muuten mukava tietää, että Helsingin nykyisillä kaupunginosilla on (ollut) kummikuntia Ruotsissa: Pitäjänmäen kummikunta on Täby, Haagan Strömstad, Munkkiniemen Solna, Oulunkylän Norrtälje, Lauttasaaren Nacka ja Kulosaaren Hässelby.

Vuoden 1940 Olympialaisten lisääntyvän raitiotieliikenteen tarpeiksi katsottiin 18.1.1939 tarvittavan entisten raitiovaunujen lisäksi seuraavat määrät uusia; 12 boggiemoottorivaunua, 12 moottorivaunua, 14 perävaunua ja 60 Kööpenhaminasta käytettynä ostettavaa avoperävaunua. Helsingin raitioteiden kalusto oli vanhaa ja sitä ei ollut riittävästi. Tuolloin moottorivaunut olivat iältään 9-31 vuotiaita ja perävaunut puolestaan 9-39 vuoden ikähaarukassa. Olympialaisia varten tilattiinkin sitten kuusi ASEA:n boggievaunua, 18 kaksiakselista Sisun moottorivaunua ja 14 LHW:n perävaunua (10 oli jo tilattu edellisenä vuonna). Tanskalaisia Scandian avoperävaunuja vuosilta 1901, 1902, 1904 ja 1909 ostettiin 31 kappaletta.

Marras-joulukuussa 1914 tehdään sivuraide rautatieaseman luokse. Syynä mainitaan junalla idästä saapuvat haavoittuneet sotilaat, jotka näyttävät siis jatkavan matkaansa raitiovaunuilla.

Vuonna 1921 Helsingin Raitiotieyhtiö sopi Mainos- ja Käännöstoimisto Empiricin kanssa matkalippujen takamainoshankinnasta.

Matkalippujen painatustyöt annettiin Kulutusosuuskuntien Keskusliiton kirjapainolle vuodesta 1928 alkaen. KK sai laittaa ja hankkia ilmoituksia lippujen taakse. Sopimusta oli jatkettu siten, että ainakin vuonna 1939 se oli vielä voimassa.

31.12.1897 myytiin kuusi hevosomnibussia pietarilaiselle Albert Haasenbeinille.

Postitalon raitiovaunupysäkin hätä- eli "häpeävaihteet" rakennettiin Erottajan silmukan purkamisen yhteydessä (27.10.1966).

Hätävaihteet Hämeentielle (Arena) ja Museokadun-Runeberginkadun-Caloniuksenkadun kulmaan rakennettiin vuonna 1931.

HRO:N PÄIVÄKÄSKYJÄ:

Konduktööreille ilmoitetaan tiedoksi ja noudatettavaksi, että Aleksanterin- ja Hakasalmenkadun *(nykyinen Keskuskatu)* kulmaus on katsottava pysäkiksi. (Nro 114 / 6.11.1908)

Onnettomuuksien välttämiseksi on kuljettajien, vaunujen kohdatessa toisensa, soitettava kellolla varoitusmerkki.
(Nro 118 / 20.11.1908)

Ajettaessa uusilla vaunuilla *(siis ASEAn pikkuruotsalaisilla)* kuljettajien tulee huomata seuraavaa; Siirtyminen viidennestä nastasta kuudenteen on sallittu vain, jos vaaratta voidaan jatkaa yhdeksänteen nastaan saakka, muussa tapauksessa ei saa ylittää viidettä nastaa. Siis jos kuljettaja jo on siirtynyt kuudenteen, on hänen jatkettava yhdeksänteen nastaan saakka. Eli kuudennelta, seitsemänneltä eikä kahdeksannelta nastalta ei saa palata nollalle, sillä se rikkoo kytkimen.
(Nro 120 / 1.12.1908)

Tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan, että sekä etu- että takapään kilvet tulee asettaa niin, että ne osoittavat suunnan minne vaunu on menossa. Esim. jos vaunu lähtee Hietalahdesta Katajanokalle, niin asetetaan molemmat päätykilvet niin, että Katajanokka on esillä. Jos vaunu on matkalla Töölöstä Kaivopuistoon, käännetään molemmat kilvet osoittamaan Kaivopuistoa, vähän ennen Kaivopuistoon tuloa käännetään kilvet näyttämään Rautatieasemaa ja kun asemalta lähdetään paluumatkalle asetetaan Kaivopuisto näkyville sekä ennen tämän kohdan ohittamista kilvet käännetään osoittamaan Töölöä.
(Nro 121 / 5.12.1908)

Tulevasta maanantaista lähtien kuljettajien on käännettävä virroitin pääteasemilla samoinkuin heidän on annettava yhdellä merkkikellon soitolla ilmoitus konduktöörille matkustajan noustessa etusillalle. Virkapukuisesta poliisista ja omasta liikennehenkilökunnasta ei ilmoiteta. Nämä määräykset on otettu uuteen kuljettajan ohjesääntöön. (Aiemmin konduktöörit käänsivät virroittimen)
(Nro 132 / 19.12.1908)

Tänä iltana alkaa kiskojen vaihto Pitkälläsillalla, mistä on ilmoitettava yleisölle ja on heille annettava siirtolippu vaunua vaihdettaessa sillalla. (Nro 41 / 11.3.1909)

Huomisesta alkaen määrätään kuljettajat ajamaan Hietalahdessa päätepisteeseen saakka Hietalahden satamassa. Uusi pysäkki on höyrypursien odotuspaviljongin luona ja vaunut ohittavat Köydenpunojankadun pysähtymättä.
(Nro 57 / 28.5.1909)

Pysäkkikilpi pystytetään Yrjön- ja Bulevardikatujen kulmaan. Niin myös Raatimiehen- ja Tehtaankatujen risteykseen, mikä tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.
(Nro 63 / 8.6.1909)

Kuljettajille ilmoitetaan tiedoksi ja noudatettavaksi, ettei soiteta varoituskelloa tarpeettomasti. Niin pian kuin varoitus on tehonnut ts. este on poistunut raiteilta, on soitto välittömästi lopetettava. Tästä on aiemmin puhuttu koulussa kuljettajasäännöksiä käsiteltäessä.
(Nro 85 / 17.7.1909)

Kuljettajasäännön 30 §:n mukaisesti suurempinumeroisen linjan vaunuilla on etuoikeus risteyksissä ja käänteissä. Tästä yleissäännöstä poiketen Söörnäisten linjan vaunuilla on kuitenkin Liisan- ja Unioninkadun kulman käänteessä etuoikeus Lapinlahden vaunuihin, mikä kuljettajille tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.
(Nro 104 / 28.8.1909)

Vaunun puhdistusharja säilytetään aina etusillalla, mikä tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.
(Nro 153 / 18.10.1909)

Maanantaista, tämän kuun 25. päivästä kääntyvät Hietalahden vaunut takaisin Köydenpunojankadun kulmasta, mikä tiedoksi ilmoitetaan. (Purjehduskausi päättyi, vrt päiväkäsky 28.5.1909) (Nro 163 / 23.10.1909)

Huomisesta tämän kuun kolmannesta päivästä alkaen Töölön vaunut eivät enää aja Rautatientorille, vaan Länsi-Henrikinkadulle, mistä vaunut kääntyvät takaisin hätävaihteen kautta.
(Nro 173 / 2.11.1909)

Konduktöörejä kehotetaan tarkasti huomioimaan määräys "Fullsatt - Täynnä" -kilven esiinlaskemisesta, milloin vaunu on täynnä matkustajia. (Nro 176 / 3.11.1909)

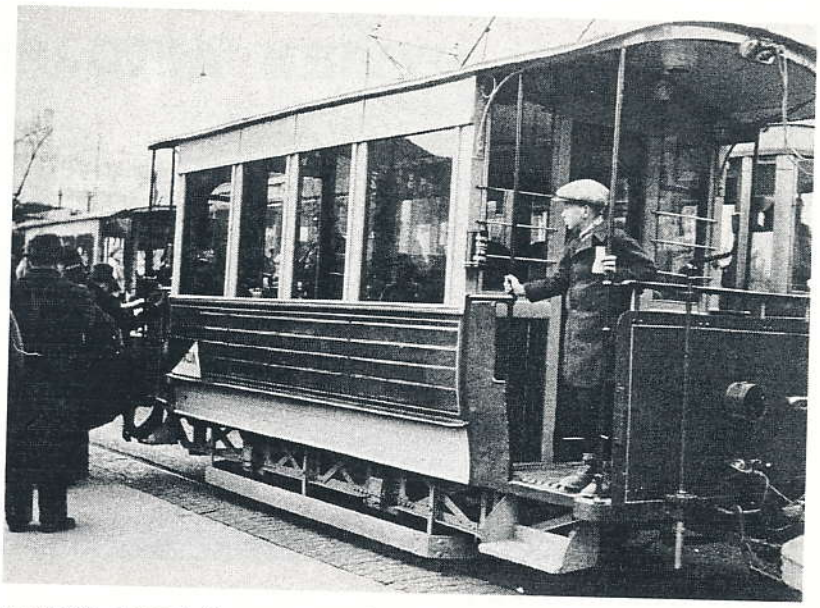
Sattuneesta syystä kehotetaan konduktöörejä käyttämään pillillä merkkejä antaessaan lyhyttä ja terävää vihellystä, jotta ajurit eivät käsittäisi vihellystä väärin.
(Nro 192 / 19.11.1909)

Uusien vaunujen kuljettajia kehotetaan lukitsemaan kellopoljin joka kerta käännyttäessä pääteasemalla, jotteivät takasillan matkustajat voisi ilkivaltaisesti väärinkäyttää varoituskelloa, mitä on tapahtunut Hietalahden linjalla.
(Nro 193 / 19.11.1909)

Konduktöörejä kielletään antamasta vaunulle lähtömerkkiä viheltämällä. Niitten joilta on kadonnut vihellyspilli, tulee kääntyä konttorin puoleen saadakseen uuden. (Nro 196 / 23.11.1909)

Onnettomuuksien välttämiseksi vaunujen kohdatessa toisensa, käsketään konduktöörejä vastaantulevan vaunun ollessa lähestymässä, huomauttamaan poistuville matkustajille "Mötande vagn kommer" ja jos matkustaja ei ymmärrä ruotsia "Vaunu tulee vastaan". (Nro 62 / 14.4.1910)

Konduktöörejä käsketään huomioimaan tarkkaan, mitä säännösten § 15 sivulla 13 määrää, nimittäin että "konduktöörien on varoitettava matkustajia astumasta vaunusta ennenkuin se on pysähtynyt". (Nro 67 / 15.4.1910)



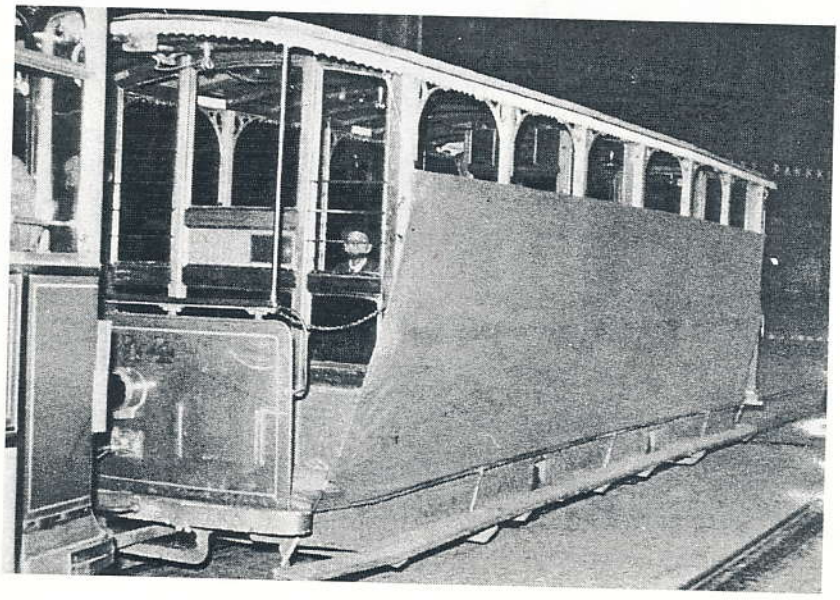
Umpiseinät saanut avoperävaunu HRO 1 Arkadian linjalla.

"Pulavaunuja raitioteillä.

Avovaunuihin seinät faneerista ja purjekankaasta.

Raitiotieliikenteen viime viikkoina yhä kasvaessa raitiotieyhtiö on vaunupulan vuoksi varustanut Tanskasta ostettuja avovaunuja faneeriseinillä. Näitä perävaunuja on tällä hetkellä liikenteessä 4. Viikottain niitä valmistuu liikennöitävään kuntoon 2. Kaikkiaan on aikomuksena ottaa niitä käyttöön 20. Kun näitäkään vaunuja ei saada faneerin puutteen vuoksi kunnostetuksi tarpeeksi pian, on yhtiön täytynyt ottaa väliaikaisesti käytäntöön todellisia pulavaunuja, nimittäin sellaisia avovaunuja, joiden toinen avoseinämä on verhoiltu purjekankaalla. Näitä vaunuja oli käytännössä eilen yksi ja lähipäivinä niitä saadaan lisää 3 kappaletta kuntoon." (Uusi Suomi 19.10.1940)

Purjekankaalla verhottu avovaunu HRO 244.



VANHOJEN HYVIEN AIKOJEN BUSSIT
osa 2

teksti Juhana Nordlund
kuvat Pertti Leinomäki,
Hannu Pulkkinen ja
HKL Museon kokoelmat

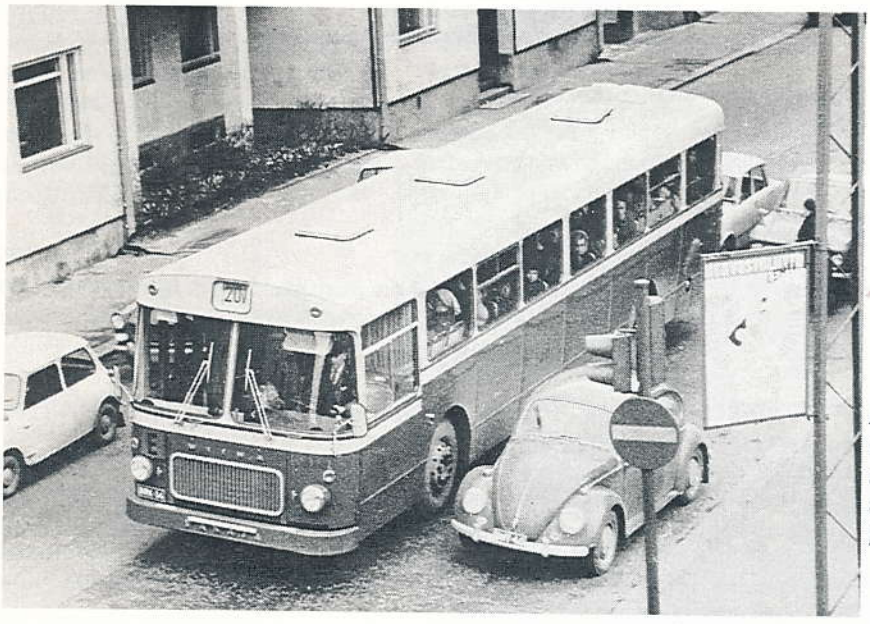
Tällä kerralla muistelemme kuvien avulla HKL:n "Nappula-Vanajia". Ensimmäinen tällainen hankittiin koemielessä jo vuonna 1964, mutta varsinaiset sarjat saatiin liikenteeseen vuosina 1966-67. Vanajat koritti Ajokki (1 kpl), Autokori (3 kpl) ja Wiima (57 kpl).

HKL 1, ***Vanaja VLK 3-68/6250 / Ajokki*** *vuodelta 1964 Ruhassa keväällä 1976. Vaihteisto on Wilson puoliautomaatti ja moottori Leyland O.680. Kuva PL*

HKL 1:n pituus oli täydet 12 metriä. Tuon ajan bussit olivat yleensä jonkin verran lyhyempiä.
Kuva HP 1975-76

HKL 192 vuodelta 1967 linjalla 82V Rautatientorilla. Auto on tyyppiä ***Vanaja VLK 4-68/6000 / Wiima****. Auto on poistettu 30.12.1977. Kuva HP*

Auto 200 linjalla 20V Hietalahdentorin luona 1960-luvun lopulla. Ajokin ja Wiiman korittamissa Vanajissa ovijärjestys oli 2-2-2, kun taas Autokorin versiossa (autot 178-180) ei ollut takaovia lainkaan. Kuva HKL Museo



Auto 199 linjalla 20V Abrahaminkadulla noin neljännesvuosisata sitten. Autossa ei liene ollut radiopuhelinta kuvanottohetkellä. Kuva HKL Museo

Vuoden 1967 hankintaerään kuuluneita Wiima-korisia Vanajia uunituoreina Ruhassa. Kuva HKL Museo

Auto 214 (sarjasta 208-237) aivan uutena Ruskeasuon korjaamon edustalla. Autoissa 208-222 oli alkuun harmaat puskurit. Kuva HKL Museo

Auto 225 vuodelta 1966 linjalla 93 Vilhonkadulla Rautatientorin tuntumassa. Auto on poistettu liikenteestä 27.12.1976 kymmenen vuoden ikäisenä. Kuva HP

Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Taas on valikoima supistunut, mutta vielä on seuraavia saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

1978 - 4
mm. SWS-johdinauto rakenteilla HKL:lle. Rv-nimikkoluettelo v. 1969.

1979 - 3
mm. Metro tulee. IVA79 näyttely Hampurissa. UITP-näyttely Helsingissä. Raitiovaunumme kautta aikojen 3.osa: HKL 1-15.

1981 - 1
mm. Uudet nivelvaunut tulossa. HKL:n kaksiakseliset raitiovaunut 1970, 1971, 1972. Löytöretkellä Pohjolassa 2.osa: Trondheim.

1981 - 2
mm. Viipurin raitiotiet. Raitiovaunumme kautta aikojen 7.osa: HKL 31-70.

1981 - 3
mm. Raitiovaunujen kehitys Euroopassa 1965-1980. TaKL:n linja-autot. Suomen raitiovaunut 1981.

1981 - 4
mm. Löytöretkellä Pohjolassa 3.osa: Oslo.

1982 - 1
mm. Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy (eripainos loistoteoksesta v. 1914). Punakaartin liikennöimä Helsingin kaupungin raitiotiet HKR v. 1918. Helsingin raitiolinjojen linjavärit. Siniset bussit 3.osa.

1982 - 2
mm. Löytöretkellä Pohjolassa jatkoa 3.osaan: Oslo. Siniset bussit 4.osa.

1984 - 3
mm. Portugalin sähköraitiotiet.

1984 - 4
mm. Uusia nivelvaunuja Pohjoismaihin. Leningrad.

1985 - 3
mm. Suomen raitiotiet ennen vuotta 1930. Raitiovaunumme kautta aikojen 8.osa: HKL 701-724.

1986 - 2
mm. Turun raitiotiet 1908. Seutulippu - tariffiohjeet. Porin linjat 1986. HKL:n kalusto 1986.

1986 - 3
mm. Raitiotiet Helsingissä n. 1910. HKL:n linja-autotietoa 1986.

1986 - 4
mm. Konalan liikenne. Strömbergin toimittamat ajoneuvosähkökäytöt maailmalla 1970- ja 1980 -luvuilla. Helsingin ja Turun raitioteiden kertalippujen hinnat eri vuosina. Turun raitiotielinjahistoria karttoina. Viipurin raitiotiet karttakaaviona.

1987 - 1
mm. Pietarin liikennetietoja v. 1909. TuKL:n telimoottorivaunun tekniikkaa. HKL:n museotoiminnasta.

1987 - 2
mm. Hiekkalaisten liikenne. TaKL:n linja-autot 1986.

1987 - 3
mm. HKL:n uusimpia bussisarjoja. Marjaniemen liikenne. Pietarin liikenteestä 1873.

1988 - 1
mm. Oulunkylän-Viikin-Hertonäsin rautatie ja henkilöjunakokeilu v. 1962-63. Lisää Marjaniemen liikenteestä. Pakilan linja-autoliikenteen vaiheita.

1988 - 2
mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaiheita.

1988 - 3
mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja.

1988 - 4
mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. HKL:n autoliikenteen vuoroista ja vuoropareista.

1990 - 2
mm. Ulkomaankirjeenvaihturi uudisoi. Pikaraitiotie Espoon joukkoliikenteen ratkaisuna. Uusia raitioteitä pääkaupunkiseudulle. Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma. Vuosikymmenten takaa - uutta kalustoa 1930-luvun lopulla. Helsingin bussilinjoja. Viisikymmenluvun sinisiä busseja.

1990 - 3
mm. Jyväskylän liikenteen autoja 1980-luvun lopulla. Helsingin bussilinjoja. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Tampereen liikennelaitoksen matalalattiabussi nro 108. Ulkomaankirjeenvaihturin raportti.

1991 - 2
mm. Metrojunakalustoon tehtyjä muutoksia 1982-91. Capitolien ja Metropolien jäljillä 1.osa.

1991 - 3
mm. Raitiotievaihteiden sähkökääntölaitteet ja vaihteiden sähkölämmitys. Helsingin bussilinjoja. Capitolien ja Metropolien jäljillä 2.osa.

1992 - 1
mm. Helsinkiä silloin kun SRS syntyi. Raitiovaunutilanne Helsingissä 16.1.1992 klo 16.00. Lahden raitiotie- ja liikennelaitossuunnitelmat. Helsinkiläistä raitiotie-elämää 1930-luvun puolivaiheilta vuosikymmenen loppuun.

1992 - 2
mm. Kuvia Toivo Niskasen kamerasta. K.E.Kallion linja-autoyritys Kauniaisissa. Kuulumisia Tallinnan raitioteiltä. Rajatorpan linja-autoliikenteestä. Oulun paikallisliikennekatsaus - Koskilinjat.

1992 - 3
mm. Raitiotiehistoriallisia tähdenvälejä. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Helsingin bussilinjoja. Kaupungin joukkoliikenteen tulevaisuudennäkymiä. Uusi Scania-historiikki.

1993 - 1
mm. Raitiovaunulla Pariisissa. Metriset raitiotiet. Wienin joukkoliikenne. Helsingin bussilinjoja. Kaupunkiliikennemuseo. Vantaan Liikenne Oy:n historiaa. Vanhojen hyvien aikojen bussit osa 1.

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta (PSP 54 483)

hinnat numerolta ovat
10 mk = 4/78 - 3/86,
15 mk = 4/86 - 3/92 ja
20 mk = 1/93 numerosta
eteenpäin.

HELSINGIN BUSSILINJOJA

teksti Pertti Leinomäki
kuvat Bo Ahlnäs

LINJA 30

15.2.1951 - 28.8.1955,
2.9.1957 - 1.9.1962
Rautatientori ... Kulosaaren silta - Herttoniemen valtatie - Kulosaarentie - Kulosaari (Kulosaarentie / Lars Sonckin tie)

1.1. - 7.3.1953
Ajettiin Viikin eikä Kulosaaren puusillan kautta.

1.9.1960 -
Päätepysäkki ... Risto Rytin tie - Tupasaarentie - Kulosaaren puistotie ... (II)

29.4.1961 -
(II) ... Tupasaarentie - Svinhufvudintie - Ståhlbergintie - Kulosaarentie ...

1.5.1964 - 31.12.1965
(I) Vanha kirkkopuisto - Bulevardi - Eteläinen Esplanadikatu - Kauppatori - Mariankatu - Liisankatu - Pohjoisranta - Sörnäisten rantatie
(II) ... Pohjoinen Esplanadikatu - Lönnrotinkatu - Yrjönkatu - Vanha kirkkopuisto

1.1.1966
Numeromuutos: **57**

LINJA 33

15.9.1937 - 20.12.1941
Rautatientori - Marjaniemi

21.12.1941 - 16.2.1944
Lyhennettiin; Marjaniemi - Kulosaaren bensiiniasema.

17.2.1944 - 22.6.1945
Jatkettiin; Marjaniemi - Sörnäisten apteekki.

Linjan 30 ***Leyland L.O.P.S.U. 1/1 / Helko*** *nro 277 vuodelta 1953 varhaisella kuljettajarahastuksen "E + Edestä sisään Ingång framtill" -kilvillä varustettuna. Tekstikilpi on etuoven vieressä, takaovilla on normaaliin tapaan reittikilpi. Mainittakoon, että Helko on palkittu tästä teräskorityypistään kultamitalilla.*

23.6. - 31.10.1945
Lyhennettiin; Marjaniemi - Kulosaaren bensiiniasema.

1.11.1945 - 31.10.1946
Jatkettiin; Marjaniemi - Hakaniemi.

1.11.1946 - 31.12.1965
Jatkettiin; Marjaniemi - Rautatientori.

19.9. - 28.9.1946, 1.1. - 7.3.1953
Ajettiin Viikin kautta.

1.9.1961 - 31.12.1965
(I ja II suunnat) ... Kulosaaren silta - Kulosaaren puistotie - Tupasaarentie - Risto Rytin tie - Herttoniementie ...

1.1.1966
Numeromuutos: **93**

LINJA 33S

31.8.1959 - 31.8.1960
Rautatientori ... Sörnäisten rantatien kautta ... Marjaniemi.

LINJA 35

15.9.1937 - ?.12.1939,
(v. 1939 oli 360 liikennöintipäivää)
1940, *(oli 344 liikennöintipäivää)*
1.1.1941 - 20.12.1941
Rautatientori - Degerö (Laajasalo; puoleenväliin saarta, päätepysäkki kylän päätien varrella)

1.1. - 22.6.1945
Lyhennettiin; Laajasalo - Sörnäisten apteekki.

23.6. - 31.10.1945
Lyhennettiin; Laajasalo - Kulosaari.

1.11.1945 - 31.10.1946
Jatkettiin; Laajasalo - Hakaniemi.

19.9. - 28.9.1946
Ajettiin Viikin kautta.

1.11.1946 - 31.5.1950
Jatkettiin Laajasalo - Rautatientori.

1.3. - 24.7.1955
Rautatientori - Herttoniementie - Degeröntie - Abraham Wetterin tie - Roihuvuorentie - Itä-Herttoniemi (Keijukaistenpolun risteys)

25.7.1955 - 20.2.1958
Jatkettu; Vuorenpeikontien risteykseen.

29.8.1955 - 1.9.1957
Rautatientori ... Kulosaari ... Itä-Herttoniemi

ks. myös linjat 35A ja 35V.

V.1958
nimenmuutos: Rautatientori - Roihuvuori.

21.2.1958 - 31.12.1965
Jatkettu; Roihuvuorentien ja Prinssintien risteykseen.

1.1.1966
Numeromuutos: **82**

LINJA 35A

29.8.1955 - 1.9.1957
Rautatientori - Kulosaari

Linjan 33 ***Scania-Vabis C75 Capitol*** *nro 7 vuodelta 1962 on myös "etuovesta sisään" -tyyppinen auto, ensimmäiseen ja neljänteen sivuikkunaan on maalattu etuovea kohti osoittavat nuolet.*

LINJA 35V

29.8.1955 - 1.9.1957
Rautatientori - Itä-Herttoniemi

LINJA 35S

31.8.1959 - 31.8.1961
Rautatientori - Roihuvuori
Kuten 35, mutta Sörnäisten rantatien kautta.

LINJA 35X

18.11.1963 - 31.12.1965
Hakaniemi - Roihuvuori.

1.1.1966
Numeromuutos: **82X**

Linjan 35S autona on nro 82, ***Scania-Vabis B22V*** */ (Karia) vuodelta 1949. Kori on uusittu v. 1959* ***HKL****:n ja* ***Helko****n korittamoilla.*

PÄÄTEPYSÄKKI

"Tietäminen ei ole minkään arvoista, jos siitä ei kerrota"

toimittaja Arto Hellman

TAPAHTUU

22.7. torstaina
Tutustumisretki Tallinnan raitioteille, ohjelmassa museovaunuajelu ja varikkokierros.

Lähtö Helsingistä Eteläsataman Makasiiniterminaalista M4 klo 8.00 kantosiipialus H/S Liisalla. Ilmoittautuminen laivalle tapahtuu klo 7.00 - 7.30 välisenä aikana. Tulo Tallinnan Linnahalliin klo 9.30. Paluussa Tallinnan satamassa on oltava klo 17.00 - 17.15. Liisa lähtee klo 18.00 ja saapuu Helsinkiin klo 19.30.

Seuraavanlaista ohjelmaa pyritään järjestämään: museovaunuajelu kaikille raitiotieosuuksille eli Kadriorgiin, Kopliin, Tondiin ja Ülemisteen kaksiakselisella moottorivaunulla nro 14. Vaunu on valmistunut 1950-luvun alussa Ilmarine-tehtaalta, mutta se pohjautuu sodassa vaurioituneeseen 1920-luvun puolivälin moottorivaunuun (Dvigatel / ASEA / AEG / Siemens). Samantien tutustutaan raitioteiden varikkoon ja siellä olevaan vaunukalustoon. Näemme mm. hevosraitiovaunun ja toivoaksemme on tallella myös vanhempi bensiinikäyttöinen työvaunukin.

Laivamatkat maksavat 290 markkaa, eli hiukan enemmän kuin kevätajelulla toivoimme. Lapset (4 - 11 v.) maksavat 145 mk. Muistakaa ottaa passi mukaan. Museovaunun vuokra on tässä vaiheessa tuntematon, mutta tuskin päätähuimaava lisämenoerä, jonka hoidamme paikan päällä.

Ruokailuun on päivän mittaan hyvää aikaa ja sen jokainen saa tehdä parhaaksi katsomassaan ravintolassa tai baarissa. Hintataso on kaikkialla edullinen ja ruokapaikkoja on keskustassa runsaasti. Niiden osoitteita voi myös tiedustella matkan aikana. Kruunuja saa vaihdettua vaikkapa sataman pankista.

Kaupungin nähtävyyksien katseluun ja omatoimiseen kiertelyyn esim. viehättävässä vanhassakaupungissa ja Toompealla on myös hyvää aikaa. Joku saattaa löytää myös jotain ostettavaa kaupungin eri liikkeistä. Kantosiipialuksilla ei ole tilanpuutteen vuoksi erillisiä myymälöitä, joten mahdolliset tuliaiset pitää hankkia maista. Alkoholia ei voi tältä matkalta tuoda Suomeen.

Mikäli Viron Rautatiemuseon muutto uuteen paikkaansa ratapihan lähistölle on siihen mennessä tapahtunut, ja se vain on auki, niin käynti sinne koetetaan järjestää. Ratapihalla on lämmityshöyryvetureita ja kapearaiteinen höyryveturikin on erään lähistöllä olevan teknisen oppilaitoksen pihassa nähtävänä niille, joita konekulttuuri kiehtoo.

Linja-autoista puheenollen kaupungissa on ajossa kohtalaisen paljon entisiä suomalaisia busseja, esim. STA:n kaupunkibusseja. Tsekkoslovakialaisvalmisteiset multippeliajossa olevat johdinautot ovat sitten tietysti eräs Tallinnan mukavista puolista. Raitiovaunuthan ovat myös peräisin samasta maasta ja niitä on multippeliajossa olevat telivaunut ja lyhytnivelvaunut (siis ilman teliä nivelen alla). Vaunut ovat hienoja, mutta radat vielä kommunistisen komennon peruja huonossa kunnossa.

Kaupungissa on paljon erilaista nähtävää ja koettavaa, joten varmasti jokaiselle löytyy jotakin puuhaa muutamaksi iltapäivän tunniksi ennen "lentoveneen" paluuta. Huonovointisuuteen taipuvaiset varautukoot tuulisella säällä noin tunnin kestävään höykytykseen Suomenlahden avo-osuudella, laivassa kun ei ole jousia.

Ilmoittautumiset Raition toimitukseen seuran puheenjohtajalle Jorma Rauhalalle 5.7. mennessä puh. (90) 873 5836. Toimita sen jälkeen valokopio passisi henkilötietoaukeamasta.

29.7. torstaina
Tutustumiskäynti metron vielä avaamattomalle osuudelle Kampista Ruoholahteen. Kokoontuminen Kampin metroasemalla junien tulolaiturilla klo 15.30. Matkustamme Ruoholahteen, tutustumme uuteen elokuussa avattavaan asemaan ja palaamme takaisin Kamppiin. Käynti on muuten ilmainen, mutta Kampin asemalla ollessasi sinulla pitää olla voimassaoleva matkalippu.

UUSIA POSTIKORTTEJA

SRS:n tyylikkäät väripostikortit ovat ilmestyneet! Ensimmäisessä kortissa esiintyvät Turun Eerikinkadulla 15.4.1972 Mikko Alameren ikuistamina "aavevaunu" 52 linjalla 2 ja jonkin matkaa perässään kaksiakselinen vaunu 29 linjalla 3. Kuvauspaikka on kauppahallin luona (varjo näkyy kadussa) ja taustalla ovat kadun toisella puolen sijainneet ja nykyään lähes hävitetyt ihastuttavat vanhat liiketalot Aschanin kahviloineen ja kullattuine Viipurinrinkeleineen.

Toisessa kortissa on puolestaan "Munkkiniemen boggievaunu" nro 182 perinteisessä maisemassaan Helsingin Liisankadulla ohittamassa ruumisarkkuliike Mikko Monosen liikehuoneistoja. Tämän kuvan on ottanut Jorma Rauhala huhtikuussa 1977. Postikortit on painanut Pirkanmaan Graafinen Oy jo aikaisemmin rautatieharras-

tuspiireissä tunnetulla ammattitaidollaan.

Postikortteja myydään SRS:n tilaisuuksissa ja kokouksissa sekä muissakin sopivissa yhteyksissä. Suurempia määriä voidaan myös lähettää postitse maakuntaan postimaksu hintaan lisättynä. Vakiokirjeeseen (2 mk:n maksu) mahtuu viisi korttia. Helsingin keskustassa liikkuvat voivat poiketa hankkimassa omansa myös suoraan puheenjohtajalta (soita ja sovi, puhelin: 707 2957). Kortteja saa myös sihteeriltä.

Entä mitä maksaa? Kappalehinta on viisi markkaa, eli sama kuin yleensäkin korkealaatuisilla korteilla. Ostamalla niitä tuet omaa seuraasi ja tuloilla edesautat uusien tavoitteiden saavuttamisessa.

UUSIA MUSEOVAUNUJA

11.5.
Kulosaaren Jumbot tuotiin Röykästä Koskelaan. Vaunut ovat ulkoiselta kunnoltaan melko kohtuullisen näköisiä. HKL:n tarkoitus on pitkällä tähtäimellä tehdä huvilavaunusta 69 (ex 114, ex 2) ajokuntoinen peli, kunhan siihen vain ensin löytyisi sopivat telit (ulkomailta). Liiterivaunu 68 (ex 113, ex 1) mennee museolle ja jäänee sellaiseksi kuin nyt on.

Vaunut peiteltiin seuraavina päivinä kuormapeitteillä ja ne jäivät Koskelaan sivuraiteelle nro 23 odottamaan lähitulevaisuudessa tapahtuvaa siirtoa Vallilaan. Sinne tuli tilaa, kun kaupunkiliikennemuseon kuusi vaunua siirrettiin Töölöön.

RAITIOTIELINJAT

Helsinkiin on ehkä tulossa kokeiltavaksi matalalattiavaunu. Vaihtoehtoisia tulijoita ovat saksalaisvaunut Augsburgista (tai Zwickausta) (MAN/AEG/Siemens), ranskalaisvaunu Saint-Étiennestä (Vevey, Sveitsi) tai uusin Cobra-sveitsiläisvaunu Zürichistä (Schindler). Saint-Étiennessä käytetään muuten tankovirroitinta, kuten Helsingissäkin Kummerien aikaan! Virroitin pitää tässä tapauksessa tietysti vaihtaa - olisiko lyyra mitään! No ei tietenkään, kyllä siinä sitten olisi oikea pantograafi. Maailmalla on muuten vielä melko monia raitiotiepaikkakuntia, joissa käytetään trolleytankoa eivätkä lyyran käyttäjätkään ole vielä kaikki hävinneet. Kumpiakin on Euroopassakin. Sekajärjestelmiäkin on ja eräs trolleytangon ja pantograafin yhteiskäyttäjistä on eteläisen pallonpuoliskon suurin raitiotielaitos Melbourne, jolla on noin 600 vaunua ja 220 km linjaa. Ajojohdot pitää olla yhteiskäytössä tietysti rakennettu ensisijaisesti tankoja varten, eli vaihteet pitää olla myös ilmassa.

Maaliskuusta alkaen on tehty erinäisiä kiskotöitä ja niitä tehdään syystalveen saakka:

-Toukokuun alkupuolella valmistui Hämeen- ja Kustaa Vaasan tien risteyksen ympäristön kiskotus. Vaihteet ja ristikot uusittiin kesäkuun alussa.

-Toukokuun aikana uusittiin kiskotusta myös Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä lukuunottamatta edellisvuonna uusittua osuutta Mannerheimintieltä etelästä Kaivokadulle. Nämä työt aiheuttivat linjojen 3B, 3T ja 4 yöliikenteelle poikkeusreittejä. Korvaaviakin linja-autojakin oli.

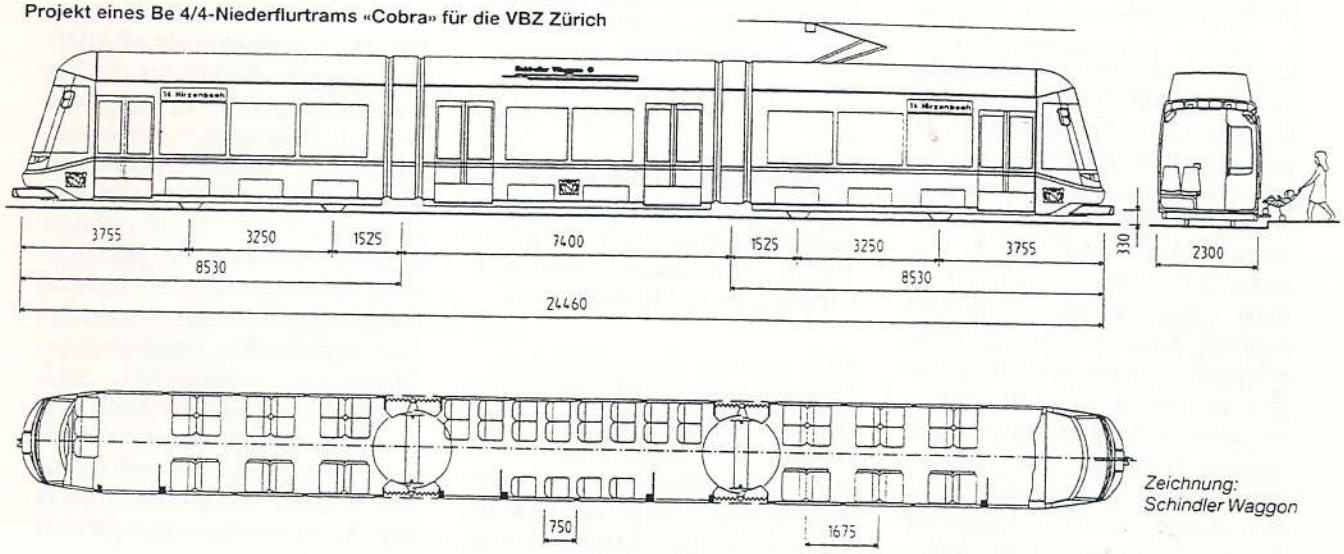
-Touko-kesäkuun vaihteessa uusittiin Satama- ja Kruunuvuorenkatujen risteyksen kaarrekiskotus. Kiskotuksen hitsauskorjausta ja parantelua jatkettiin kesäkuussakin ja linja 4 on kääntynyt silloin Kauppatorilla. Bussi 4X on hoitanut Katajanokan.

-Toukokuun lopulla ja kesäkuun alussa tehtiin kiskonvaihtoa Eduskuntatalon edustalla. Yöliikenne on mennyt ajoittain Runebergin- ja Arkadiankatujen kautta.

-Kesäkuun alussa uusittiin Töölöntorin edustalla liikenneympyrän molemmin puolin linjojen 3B ja 8 käyttämää kiskotusta.

-Toukokuun toisella viikolla val-

Projekt eines Be 4/4-Niederflurtrams «Cobra» für die VBZ Zürich



Zeichnung: Schindler Waggon

mistui Koskelan pihalle uusi läpiajettava raiteen 15 kiskotus. Raiteen 16 kiskotus purettiin kokonaan viikkoa myöhemmin johtuen heinäkuussa alkavasta KH:n huoltohallin täysremontista. Tästä johtuen KH:n raiteesta 1 tulee huoltoraide ja sillä olevat tilausajovaunut palaavat Vallilan majoitukseen. KH:n säilytyshallin sisäänajo-oven tuntumaan tulee vaunujen pesulaite. Vanha romuraide eli "umpisuoli" on suurimmaksi osaksi purettu. Kesäkuun alkuviikolla sillä seisoi em. pesulaitetöiden vuoksi yleensä raiteen 1 peränurkassa majaillut H-1.

-Töölön hallivaihteet ja niihin liittyvä kiskotus Eino Leinon kadulla uusittiin huhti-toukokuun aikana.

-Toukokuun puolenvälin jälkeen otettiin käsittelyyn Töölön piha liikennemuseon edustalla. Liikennemuseon raiteille 1 ja 2 johtaneen vaihteen pohjoispuolinen osuus (mukaanlukien suorakulmainen ristikko vanhaan korjaamoon) purettiin. Em. vaihteen perään tehtiin kesäkuun alkuviikolla museon (kolmannelle eli) raiteelle 4 uusi kiskotus. Aiemminhan raiteelle 4 pääsi vain ajamalla ensin säilytyshallin taakse ja peruuttamalla sieltä.

-Toukokuun viimeisellä viikolla alkoi ja kesäkuun ensimmäisen viikon loppuun mennessä valmistui Toisella linjalla Arenan silmukan kiskon vaihto. HKR korjasi samalla katukiveystä.

Linjan 8 uudet liikennevaloetuudet otettiin käyttöön toukokuun alussa Linnanmäen pysäkiltä länteen tai lännestä tälle pysäkille; tilataan ajolangasta tilausnupilla. Samantyyppisesti tilattava etuus tuli toukokuun alussa linjalle 1/1A, välivaihe Sturen- ja Aleksis Kiven katujen risteyksessä molempiin suuntiin. Kevään aikana on myös Mannerheimintien sekä Helsinginja Runeberginkatujen risteyksessä valorytmitystä ja valotolppien sijaintia muutettu. 13.5. otettiin käyttöön Sturen- ja Mäkelänkatujen risteyksen uusittu valojärjestelmä, joka toimii seuraavasti: Mäkelänkatua etelästä pohjoiseen ja päinvastoin, normaalirytmissä. Mäkelänkadulta Sturenkadulle länteen, normaalirytmissä ja lisäksi välivaihe vaihteenkääntäjällä. Mäkelänkadulta Sturenkadulle itään, tilattava aina vaihteenkääntäjällä ja valotolppaa tälle käännökselle ei aiemmin ollutkaan. Sturenkatua idästä länteen ja päinvastoin, normaalirytmissä. Sturenkadulta idästä Mäkelänkadulle, tilattava aina vaihteenkääntäjällä. Sturenkadulta lännestä Mäkelänkadulle, normaalirytmissä (nopeutettu entiseen verrattuna), vaihteenkääntäjällä vielä hiukan nopeammin. Välivalovaihe suunnitteilla.

Vaunu 75 Formian edessä, Lari valmistaa vaunua hinauskuntoon. Kuva: Markku Nummelin, 26.3.93

Kimmontien pysäkkiparin älyvapaaseen valorytmiin odotellaan myös jonkinlaista parannusta.

23.3.
Vuoro 104 siirtyi ensimmäisenä uuteen radiopuhelinjärjestelmään. Vakiovaununa oli jonkin aikaa 87, joka oli ensimmäinen nivelvaunu, jossa oli uusi radiopuhelin.

25.3.
Linjan 6 ruuhkavuorot siirtyivät uuteen radiopuhelinjärjestelmään. Aamuruuhkassa 152/24, 153/15 ja 156/19. Seuraavaksi muuttunevat linjojen 1/1A ja 2 ruuhkavuorot.

26.3.
Liikenne oli iltapäivällä (alkaen klo 14.42) sekaisin ja Kaisaniemenkadun kautta kulkevien linjojen osalta osittain pysähdyksissäkin. Kaisaniemenkatu 4:n kohdalla metroaseman työmaan luona repi vaunu 75 ajolangat alas ja virroittimesta tuli kaunokirjoituskirjain T:n näköinen. Metrotyömaalla oli nostettu 3000 litran bensasäiliötä ilmaan, mutta se pääsi irtoamaan ja putosi ohikulkeneen vaunun katolle edellämainituin seurauksin. Ajolangat korjattiin ripeästi ja tunnin sisällä vaunua oltiin jo pukseeraamassa perässä tulleella vaunulla halliin.

26.3.
Iltaruuhka ja halliinajo: 3B/12/3.
5.4.
Aamuruuhka: 4/144/20.
7.4.
Aamuruuhka: 4/144/5.
Vuorossa 144 on aamuruuhkassa usein neliakselinen vaunu vuoron lyhyen ulkonaolon vuoksi.

25.4
SRS:n ajelulla vaunulla 320 ajettiin oikein urakalla: reitti oli (KH) - VH - Käpylä - Sörnäinen - Helsinginkatu - Kaarlenkatu - Snellmaninkatu - Katajanokan terminaali - Kauppatori - Kolme seppää - Perämiehenkatu - Kolme seppää - Snellmaninkatu - Linjat - Rautatientori - Arenatalo - Runeberginkatu - Munkkiniemi - TH - Museo - Salmisaari - Kuusitie - Hietalahti - Mannerheimintie - Helsinginkatu - Sturenkatu - Arabia - VH - (KH). Kahdesta yrityksestä huolimatta emme päässeet ajamaan Töölön torille, koska yksi huolimaton Marsu oli kaikenaikaa radalla poikittain. Aikaa meni pyöreästi viisi tun-

tia (sisältäen noin puolen tunnin pysähdyksen uudella museolla) ja ajokilometrejä kertyi kutakuinkin noin 67 km.

27.4.
Vuoro 175 pudotti löystyneet ajolangat Koskelassa. Ruuhkavuoroja jäi halliin yli tunnin ajaksi.

Noin klo 18.55 jokin traktori pudotti ajolangat Nordenskiöldinkadun rautatiesillan alla. 3B/3T ajoivat Pasilan kautta noin tunnin ajan.

3.5.
Raitioliikenteen radioliikenteen uusi ohjauspaikka aloitti toimintansa Töölössä.

9.5.
Äitienpäivän kunniaksi "museovaunu" 157 kierteli pitkin Helsingin raitioteitä ja vaunussa olleet apulaisliikennemestarit jakoivat kukkia pysäkeillä odottaville äideille (siis raitiovaunua).

toukokuu ja kesäkuun alku
Nivelvaunujen radiopuhelinasennustöiden vuoksi oli linjojen 8 ja 10 ruuhkavuoroissa sekä linjan 1 vakiovuoroissa neliakselisia vaunuja.

13.5.
174/7B/10
14.5.
156/6/68 poikkeuksellisesti

26.5.
"Museovaunu" 157 oli pari tuntia tilausajossa.

1.6.-31.8.
Kesäaikataulut ovat voimassa eikä erillisiä heinäkuun aikatauluja ole. Poikkeuksena on linja 4, joka ajalla 28.6.-15.8. liikennöi reittiä Katajanokka - Kuusitie. Paciuksenkadulla on rata-, viemäri- ja muita töitä. Bussilinja 4X ajaa jälleen puuttuvan osuuden Munkkiniemeen. Linjaa 2 liikennöidään myös heinäkuussa. Vuorovälit ovat harventuneet johtuen mm. siitä, että kesän aikana ruuhkavuoroja on vain linjoilla 1/1A ja 4. Kesän ajaksi jäivät totaalisesti sisään vuorot 16, 23, 40, 47, 101, 103, 105, 107, 152, 153, 156, 165, 166, 174, 175, 182, 183, 184, 185, 193 ja 194.

Koska 1.6. mennessä vasta puoleen vaunustosta oli ehditty asentaa uudet radiopuhelinlaitteet, voi neliakselisia vaunuja näkyä myös kesäaikana linjalla 2. Ja näkyykin toistaiseksi. Useana kesäkuun alun päivänä kaikki vuorot on hoidettu neliakselisilla. Kesän edetessä pidemmälle luultavasti kakkosenkin vaunusto siirtyy nivelpainoitteiseksi.

6.6.
Nähtiin Ylioppilastalolta Erottajan suuntaan kulkenut 3X-raitiovaunu. Kaivopuistossa pidetyllä Beach Boys -konsertilla lieni osuutensa.

6.-7., 7.-8. ja 8.-9.6.
Välisinä öinä liikennöitiin linjaa 4 välillä Munkkiniemi - Kauppatori. Bussilinja 4X hoiti liikenteen välillä Kt-Ktn. Kanavakadun - Mariankadun kiskotuksen korjaushitsaus oli syynä näihin poikkeuksiin.

8.6.
Kaikki kakkoset olivat taas neliakselisia. Syynä oli se, ettei Itäkeskus kuullut vanhoja radioita kovin lännessä käytettyinä. Vanhoilla radiolaitteilla varustettuja nivelvaunuja sai olla vain linjoilla 1/1A ja 6, muualla oli oltava uudet radiot. Jotta nivelet riittäisivät tähän suunnitelmaan oikein jaoteltuna, ei kakkosella toistaiseksi saanut olla nivelvaunuja. Vanhat radiolaitteet huolletaan, tarkastetaan ja myydään pois.

8.-9.6.
Linjaa 6 liikennöitiin klo 8.50-14.20 välillä Hietalahti - Paavalin kirkko, johtuen Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteyksessä olevien vaihteiden ja ristikoiden uusimistöistä. Toukolaan ei järjestetty korvaavaa bussilinjaa.

12.6.
Helsinki-päivänä järjestettiin Katajanokan Vanhassa Satamassa lapsille erityistä ohjelmaa ja tähän liittyen kaupunginkanslian tiedotustoimisto oli vuokrannut VTS-vaunut 337 ja 339 erikoislinjalle Katajanokan terminaali - Kauppatori - Hakaniemi - Karhupuisto - Helsinginkatu - Töölöntori - Aleksanterinkatu - Katajanokan terminaali. Vaunut kulkivat klo 10-15 puolen tunnin vuorovälein ja pysähtyivät ottamaan ja jättämään matkustajia kaikilla pysäkeillä. Matkustaminen oli ilmaista. Vaunut olivat koristeltu kylkiin teipatuilla keltaisilla ja vihreillä muoviläpysköillä, jotka ajettaessa "elivät".

METROLINJA

29.3. (havaintopäivä)
Junat on käännetty. Pariton vaunu on nyt länsipäässä ja koirankuljettajilla alkoi juoksuaika.

1.5.
Viiden minuutin vuoroväli KP-IK klo 9-13. Vilkkaimpana aikana kuusivaunuiset junat.

3.5.
Katkaistiin Oulunkylän-Herttoniemen rata parisataa metriä metrovaihteelta Herttoniemeen päin. Paikalle asennettiin raidepuskin.

11.5.
Ensimmäinen omin voimin kulkenut metrojuna 137 - 173 - 183 kävi koeajolla Ruoholahdessa. Testin tarkoituksena oli tutkia virtakiskon toimivuus kaikilla raiteilla. Kampin virransyöttö ei riittänyt, vaan Ruoholahdesta piti ottaa lisävirtaa. Lisäksi koeajolla paljastui, että molempien kääntöraiteiden maadoitus oli tekemättä, jolloin junalla kääntöraiteelle ajettaessa syntyi komea valokaari paluuvirran hypätessä ratakiskosta eristeen yli. Seuraavan kerran Ruoholahdessa kävi niin ikään Kampissa ollut kolmen vaunuparin ruuhkajuna kokeilemassa uusia kuulutustekstejä ja pysähtymispaikkoja sekä esitekuvausten vuoksi 28.5.

16.6.-15.8. metron kesäliikenneaika. Kuusivaunuiset junat ajavat ruuhka-aikoina 16.-18.6 ja 9.-13.8. Saman ajan on ajossa myös ruuhkajuna 11. Lauantai- ja sunnuntaiaamujen lisäksi ajetaan kaksivaunuisin junin myös 27.6.-1.8. iltaisin alkaen Mellunmäestä klo 21.35. Ruuhkavuoroa 11 ei ajeta enää 16.8. jälkeen.

AUTOLINJAT

helmikuun puoliväli
Linjoille 03N ja 04N lisälähtö klo 3.45

maaliskuu
Puolivälissä kuuta havainnoitsijan kävellessä Kaivokadulla Hyvä Ystävä "Monetarion" ohi, hän huomasi ravintolan seinässä kadulle asti näkyvän ilmoituksen, että edellisessä numerossamme mainitut yölinjat 01X ja 02X itä-Helsinkiin on HKL:n ansiosta lopetettu. Linjat 01N-03N Espooseen ajavat edelleen. Itä-Helsingin linjat olivat eräänlaisia "nokkavuoroja" HKL:n yölinjoille, tosin kääntäen. Ehti tankata ja bailata vielä vähän pitempään kuin jos olisi käyttänyt HKL:n autoja. HKL:n autojen sanottiin myös jättäytyneen lähdöistä 15-20 minuuttia myöhään, jotta HKL olisi saanut osansa 01X- ja 02X -linjoille tähdänneistä kulkijoista. Liike-elämä on kovaa!

30.3.
Linjan 17 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: - Erottajankatu - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu -. Muutos on vain tässä ajosuunnassa.

2.4.
Linjojen 03N ja 04N viimeinen lähtö Rautatientorilta muutettiin tapahtuvaksi klo 4.00. Lähdöt ovat siis klo 2.40 ja 4.00.

5.-8.4.
Linjoja 71V, 72A ja 75X ei ajettu.

8. ja 12.4.
Ajettiin myös linjoilla 01N - 06N.

12.5.
Reittimuutos klo 10 linjoilla 78, 78A ja 98:
-78 uusi reittiosuus
ap: - Leikosaarentie (uusi "päätepysäkki" liluodontien risteys) - Kaivonkatsojantie - Kallvikintie -,
ip: sama päinvastoin.
-78A uusi päätepysäkki Kallahdenraitin ja Meri-Rastilantien risteyksessä - Meri-Rastilantie - Kaivonkatsojantie - Kallvikintie -.
-98 uusi reittiosuus: - Kallvikintie - Kaivonkatsojantie - Meri-Rastilantie -. Ajetaan vain tähän suuntaan.

4.6.
-Linjaa 71V liikennöitiin viimeisen kerran.
-Linjat 01N, 02N, 05N ja 06N saivat toisen lähdön. Rautatientorin uudet lähdöt ovat vastaavasti klo 4.00, 4.00, 4.15 ja 4.30.

7.6.
Kesäaikataulut käyttöön:
-Linjan 50 reitti muuttui, uusi reittiosuus: - Aleksis Kiven katu - Ratapihantie - Asemapäällikönkadun silta - Pasilankatu - Radiokatu - Ilmalankatu - Hakamäentie - Vihdintie -. Linjaa liikennöidään ma-pe n. 5.30-21.30.
-Alettiin liikennöidä linjaa 58B. Linja on kuten 58A, mutta se ajaa Pasilan aseman ja Asemapäällikönkadun sillan kautta. Liikenne alkaa n. 18.30, jolloin 58A lopettaa.
-Linjan 22 reitti muuttui, uusi reittiosuus: - Pasilankatu - Radiokatu - Ilmalankatu - Hakamäentie - Postintaival -.
-Linja 59 lyhennettiin reitille Herttoniemi (M) - Ilmala. Päätepysäkki on Ilmalantorilla. Linjaa liikennöidään ma-pe n. 5.30-21.30.
-Linja 66A liikennöi la ja su tunnuksin 66B Rautatientori - Länsi-Pasila.
-Linjoja 64S, 86S ja 96S ei ajeta 21.6.-15.8.

KALUSTO

20.1.-5.2.
Viime numerossa kerroimme HKL:llä kokeiltavana olleesta TAKL:n telibussista. Samaan aikaan oli Tampereella ajossa HKL:n nivelbussi 9101 ajaen koko ajan linjan 22 (Annala - Haukiluoma) vuorossa 2. Autojen vaihto oli siis "auto autosta".

TAKL hankkii vuonna 1993 seuraavat autot: 2 kpl Volvo B10B-LE / Carrus City L ja 5 kpl Scania N113CLL / Lahti 402.

HKL 9301, CBH-176, Volvo B10B-LE / Carrus City L, asetettiin huhtikuun alussa linjalle 14 vuoroon 202. 9301:n etu- ja keskiovien askelkorkeus on 32 cm. Niiauslaitteella etuoven askelkorkeus putoaa 23 cm:iin. Käytäväleveys on 70 cm ja takaosaan noustaan 23 cm:n kynnyksen yli. Takalattia nousee 8 %, lattiakorkeus on takaoven kohdalla maasta 85 cm. Matalalattia-alustat ovat koritehtaille hankalia ja sen huomaa tämänkin auton istuinten sijoituksesta. Kaikki istuimet taitavat muuten olla korokkeella, joten olisiko tällaista autoa sanottava matalakäytäväbussiksi? Carrus on herättänyt kiinnostusta myös Ruotsissa ja auto on ollut kokeiltavana Göteborissa sekä tietenkin sikäläisellä Volvolla muutaman viikon ajan.

Linjalla 65A on huhtikuussa liikkunut matala nivel-MB O 405 GN, CBH-196, ilman järjestysnumeroa. Moisen hienouden hankintahinta pyörii parin miljoonan tuntumassa.

Matalalattiamersu linjalle 65A teipattuna. Kuva: Juhana Nordlund.

TAKL sai vuonna 1992 kolme uutta Volvo B10M / Wiima -telibussia (nrot 207-209) ja viisi uutta Scania N113 / Wiima -matalalattiabussia (nrot 605-609). Vanhoja poistettiin 19 kappaletta (10 kpl Scania BR 111 v. 1976 ja 9 kpl Sisu BT69 v. 1977-78). Seitsemän Sisua lahjoitettiin Tampereen ystävyyskaupunkiin Tarttoon, yksi Sisu päätyi myynnin kautta myös Viroon ja yksi meni romuksi. Scanioista kuusi myytiin välittäjän kautta Venäjälle ja seitsemäskin lienee päätynyt toista kautta sinne. Loput romutettiin.

Metsälän Linjan 3, CBH-375, on Scania N113CLL / Lahti 402. Vaihteisto on vielä kaksiportainen GAV773R ja moottori turboahdet-

tu DS 11 74. Autossa toimii myös pakokaasujarru. Scanian valmistenumero on 1821878. Etuosan sivulasit ovat "näyteikkunakokoa". Lahti-korit ovat kevyitä ja ruostumattomia alumiinikoreja.

Metsälän Linjan 8 on lähes samanlainen kuin kolmonenkin. Nro 8:n moottori on kuitenkin välijäähdytteinen DSC 11 71 ja vaihteisto 3-portainen Voith D863. Toukokuun alussa auto seisoi vielä Scan-Autolla.

Keskuslinjan 3, SFU-858, on Scania N113 / Lahti 402. Ovijärjestys on 1-2-0. Auto on ns. puolimatala, akseliväli on peräti 7,2 m.

Keskuslinjan 1 on samankaltainen kuin kolmonen, mutta alusta on Scania L113 (puolimatala). Akseliväli on 6,9 m ja keskiovet aukeavat kolmosen tavoin ulospäin. Ykkösen rek.nro on AGG-302.

Vantaan Liikenne sai kesän kynnyksellä 15 autoa. Jo 27.4. Volvo-Auton pihalla Kaivokselassa oli nähtävillä auto 125, Volvo B10B-LFM / Carrus City M. Auto on puolimatala, vaikka näyttää ulkonaisesti täysin matalalta.

Vantaan Liikenteen uusien Volvo B10B / Carrus City M -autojen järjestysnumerot ovat 120-126, 130 ja 131. Sirola on myös saanut samanlaisia eli 406 ja 407. Niinikään Hakunila on saanut puolimatalia Volvoja alkaen numerosta 273.

Vapun kynnyksellä on nähty myös Scan-Autolla Konalassa puolimatala Scania L113 / Carrus City (ilman L- tai M-kirjainta). Esittelyauto?

STA 46 on nykyään Pääkaupunkilinjat 4 ja STA 47 puolestaan Pääkaupunkilinjat 18 (Volvo B10M / Wiima 202).

STA:n vuoden 1993 Scanioihin tulee nopea perä, ts. V_{max} 100 km/h. Vaihteistoksi tulee Voith D863 ja moottoriksi DSC 11 24 EDC.

Liikenne Oy:n sini-valko-hopeat

Metsälän Linjan nro 3, keväällä käyttöönotettu matalalattiabussi. Syksyllä STA ja TAKL saavat samankaltaisia busseja.
Kuva: Pertti Leinomäki 13.5.1993.

katurit 30.4.: 61, 64, 66, 73, 78, 80-82, 85, 89, 157, 159, 162, 164, 176, 228, 233, 235-240, 243-249 sekä 265. Alleviivatut ovat Lahti-korisia ja muut Wiimoja.

Nivel-Sisu ATJ-272, ex STA 176, ex ex STA 41, ex ex ex HKL 4, on myyty Askaisten Autolle.

Tammelundin Liikenteen ex 18, ASA-591, Scania BR112S59 / Wiima K201-121 on myyty Turkuun Y. Förbomille. Autoa on muutettu mm. siten, että siinä on nykyään parietuovet. Rek.nro on nyt BFY-833.

22.3.
Sirolan Liikenteen 438 (Scania / Wiima) linjalla 70 (ip).

22.3.
7A / ? / 27 (ip)
23.4.
64S / ? / 8838 (ip).

HKL:n suunnitelmissa on hankkia jälleen muutaman vuoden tauon jälkeen busseja. Kysymyksessä ovat matalalattiabussit ja suunnitteilla on hankkia sekä kaksiakselisia että nivelbusseja. Varsinaista tarvetta uusien bussien hankintaan ei ole, sillä HKL:n bussikalusto on pääasiassa melko nuorta. Sen sijaan tarvetta on matalalattiabusseille, joita sopimusliikennöitsijät jo hankkivat (esim. STA 20 kpl, TLL 4 kpl ja MLO 4 kpl).

Hankintasuunnitelma on alustavasti vuosille 1994-99 seuraava: Ruha 32 kpl, Koskela alle 30 kpl ja Varha 24 kpl. Automerkeistä ei ole vielä tarkempaa tietoa, mutta vakavammin on ollut kokeiltavana mm. Scania ja Volvo ja onhan täällä nähty MB- ja MAN -autojakin. Tilaukset ajoittuvat todennäköisesti vuoden 1993 loppukesään tai syksyyn.

Huhtikuussa nähtiin Lahdessa "keikkabussina" entinen TuKL:n Sisu / Trafora -pikkubussi.

Huhtikuussa nähtiin Katajanokalla entinen STA nro 261, myöhemmin Pääkaupunkilinjat nro 15. Bussi oli alkujaan tilausajokäytössä, mutta myöhemmin siihen lisättiin mm. keskiovi ja sitä käytettiin lähinnä linjalla 13. Auto on puoliautomaattivaihteinen. Kun se nyt nähtiin, siinä oli virolaiset rekisterikilvet ja kyljessä teksti "Eesti Mehekoor".

Silloin tällöin palstallamme mainitaan jossain tapahtuneesta kolarista. Itseasiassa niitä tapahtuu lähes päivittäin. Mainitaan tässä nyt vain esimerkin omaisesti, että 111:stä raitiovaunuista jokainen on vuodessa keskimäärin 2,5:ssä kolarissa. Ne ovat joko pieniä kiinniottoja tai isompia peltirutistuksia, eli lähes päivittäisiä tapahtumia.

Yöraitiovaunuissa eli niissä, joiden halliinajo on klo 1:n jälkeen tulisi aina olla Nr II. Kuljettajan turvapleksi ulottuu niissä edemmäs kuin Nr I:ssä, joten rahastusvälineet ovat paremmassa turvassa. Eikä Nr II:n penkkejäkään voi pahemmin viillellä.

20.2.
Vaunussa 52 olleet koeluontoiset kuljettajan istuimen käsinojat poistettiin.

8.3.
Tähän mennessä uusi radio oli asennettu vaunuihin 15 ja 21, joilla ajettiin koeajoa. Vaunut kulkivat peräkkäin (ei kuitenkaan kytkettyinä) eri puolilla kaupunkia ja kokeilivat releointia ja etsivät katvealueita bukseerausta ajatellen.

Vaunun 44 kojelaudassa ovinappien yläpuolella oleva musta laatikko on koekäytössä olevan pyöränlaipanvoitelujärjestelmän ohjauslaite. Vaunu liukuu ristikoissa oikein hyvin, mutta normaalikiskotuksella ei aivan yhtä hyvin. Huomionarvoista on myös, että pyörät eivät juurikaan kilju kaarteissa.

maaliskuu
Raitiovaunujen vuorokilpiä on nyt myös keltaisina, esimerkiksi vuoroissa 152 ja 156.

Nivelvaunu 51 lienee ainoa, jossa on jäljellä alkuperäisenmalliset Nr I:n ajovalot.

11.3.
Vasta viherkeltaiseksi värjätty eli siis täyskorjauksessa ollut vaunu 87 oli koeajolla.

10.-11.5
Keltavihreäksi muuttunut nivelvaunu 91 oli koeajolla, linja-ajoon 12.5.

Keltavihertynyt vaunu 92 valmistui touko-kesäkuun vaihteessa viikolla 22, mainokset siihen saa kiinnittää 25.8. Seuraavana täysremontissa on vaunu 89.

21.5.
Oranssissa vaunussa 97 ollut vihreä ihmissuojan laukaisukaari muutettiin kolarivaurioiden paikkailun yhteydessä jälleen oikean väriseksi eli oranssiksi.

Sallinkadun pysäkkipari on vuoden alusta alkaen ollut nimeltään Töölön halli. Töölön hallin vaihtopaikka ja taukotilat otettiin käyttöön 1.6., Töölön radiopuhelinjärjestelmän ohjauspaikka aloitti toimintansa jo 3.5. Lasipalatsin LOK lopetti 7.6. ja nyt raitioliikenteen vanhaan järjestelmään vastaa enää vain Itäkeskus.

31.5.
7A / ? / 8 (ip).

1.6.
Eipä näkynyt ensimmäistäkään neliakselista vaunua iltapäiväruuhkassa linjoilla 1 / 1A. Kesä saapui! Mutta tilanteet muuttuivat...

7.6.
HKL 9201 linjalta 23 vuorosta 243 linjalle 14. TLL saa linjalle 23 toisen matalalattiavuoron ja HKL taasen yhden vuoron lisää linjalta 52.

7.6.
Museovaunut 165 ja 243 kuljetettiin Vallilasta Töölön museoon, kumpikin hinattiin erikseen ratti-Karialla 320 (linjalla 15S).

8.6.
Loput museoon esilletulevat vaunut eli 11, 19, 91 ja 582 hinattiin edellisen päivän tapaan. Vaunut sijoitettiin keulat lipunmyyntiä päin näin; Raide 1: ei vaunuja ollenkaan (vaan johdin- sekä dieselbussi). Raide 2: 165, 243, 91. Raide 3: 11, 582, 19.

MUUTA

Koskapa ei olla aiemmin ehditty mainita, niin parempi nyt; vuonna 1987 HKL poisti käytöstä lippujen leimauspihdit. Nykyään Liikenne Oy on Helsingin viimeinen pihtejä käyttävä yhteistariffiliikennöitsijä (VR käyttää toki myös pihtejä). Jos Almex-leimauslaite on epäkunnossa, niin LOY:n kuljettaja leimaa liput pihdeillä. Muilla yhteistariffiyhtiöillä tiedot kirjoitetaan käsin.

Hbl-lehti 2.4. esitteli uutta visiota (leveäraiteiseksi) pikaraitiotieksi välille Sörnäinen - Pasila - Meilahti HYKS - Munkkiniemi - Tapiola. Suunniteltu linja korvaisi niin länsimetron kuin Jokeriradankin ja se rakennettaisiin osittain maanalaisena. Kesäkuun alussa tälle uudelle ehdotukselle löytyi syynsä, se liittyi liikenneministeriön selontekoon Helsingin tietullien käyttöönotosta. Lisäksi ehdotettiin "pisararataa - tippabaanaa" (johtuu linjauksen muodosta), maanalaista VR:n kaupunkirataa. Asemat olisivat Pasila - Kamppi (M) - Erottaja - Hakaniemi (M) - Pasila.

Kesäaikataulujen käyttöönottovaiheessa toimittaja liikkui useassakin HKL:n bussissa sen verran lähellä etuosaa, että sattui kuulemaan radiopuhelimesta "tiedotuksen matkustajille". Tokihan sen kuulivat vain ne matkustajat, jotka olivat riittävän lähellä kuljettajan kovaäänistä (uusi radiopuhelinjärjestelmä). Metroasemillakin kuulutetaan joskus, mutta useimmiten kuulee vain sen, että kovaäänisestä tulee ääntä.

65-vuotiaiden liput poistuvat Helsingistä vuoden 1994 alusta. Varusmiesten alennusoikeus päättyy, kun kantakortti vanhenee.

25.3. - kesäkuu
Pystytettiin Helsingissä 125 ranskalaista sadekatosta. 18 kpl tuli sellaisille pysäkeille, joilla ei ole vielä koskaan ollutkaan katosta.

HKL:n autoliikenneyksiköt ovat tästä vuodesta alkaen täysin itsenäisiä yksiköitä. Viralliset nimet ovat Ruha = läntinen-, Koskela = pohjoinen- ja Varha = itäinen bussiliikenneyksikkö.

Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunnalla eli YTV:llä on olemassa ilmainen seutuliikenteen palautepuhelinlinja 0800-9-54321. Soittakaa ja kehukaa ilmaiseksi!

Kauppalehti kertoi 20.4., että Ruotsin kolmanneksi suurin bussiyhtiö Linjebuss AB on tehnyt useita tarjouksia suomalaisista yksityisistä bussiyhtiöistä. "Vielä emme ole onnistuneet, sillä tarjouksemme ovat kai olleet liian alhaisia", kertoo LB:n toimitusjohtaja Ole Oftedal. Tarjouksia on tehty "useita" ja joku tai joitakin on sisällä. Kohteet ovat Oftedalin mukaan suuria yksityisiä yhtiöitä. LB tulee

Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan sisäiset liput

Lippulaji	Helsinki	Espoo ja Kauniainen	Vantaa
Kertalippu, aikuiset	9,00	9,00	9,00
Kertalippu, lapset 7 - 16 v	4,00	4,50	4,50
10 matkan lippu, aikuiset	75,00	80,00	80,00
10 matkan lippu, lapset 7 - 16 v	25,00	40,00	40,00
10 matkan lippu, alennusryhmä 1	50,00	60,00	60,00
10 matkan lippu, alennusryhmä 2	35,00		
30 päivän lippu, aikuiset	170,00	180,00	170,00
30 päivän lippu, lapset 7 - 16 v	60,00	90,00	85,00
30 päivän lippu, alennusryhmä 1	125,00	135,00	127,50
30 päivän lippu, alennusryhmä 2	85,00		
30 päivän yleislippu, aikuiset	280,00	360,00	
30 päivän yleislippu, lapset	120,00		
Vuosilippu			
Koko vuosi, Vantaalla 12 kk	1 700,00		1 600,00
1. ja 2. puolivuosi, Vantaalla 6 kk	850,00		800,00
1. - 4. vuosineljännes	425,00		
Vuosilippu, alennusryhmä 1			
Koko vuosi	1 250,00		
1. ja 2. puolivuosi	625,00		
1. - 4. vuosineljännes	312,50		
Jatkoyhteyslippu, aikuiset	32,00		
Jatkoyhteyslippu, lapset 7 - 16 v	16,00		
Helsinki-kortti, aikuiset, 1 vrk	80,00		
Helsinki-kortti, aikuiset, 2 vrk	105,00		
Helsinki-kortti, aikuiset, 3 vrk	125,00		
Helsinki-kortti, lapset, 1 vrk	45,00		
Helsinki-kortti, lapset, 2 vrk	55,00		
Helsinki-kortti, lapset, 3 vrk	65,00		

Tampereen liput

Lippulaji	mk
Kertalippu,aikuiset	8,00
Kertalippu, lapset	4,00
10 matkan lippu	60,00
10 matkan lippu,lapset	25,00
10 matkan lippu, koululaiset, eläkeläiset ja vammaiset	30,00
30 matkan lippu	150,00
Kuukausilippu, aikuiset	180,00
Kuukausilippu, lapset	105,00
Vuosilippu, henkilökohtainen	1 780,00
Vuosilippu, haltijakohtainen	2 500,00

Turun liput

Lippulaji	mk
Aikuisten kertalippu	7,00
Lasten kertalippu, 7 - 17 v	3,50
Aikuisten alennuskortti (10 matkaa)	60,00
Lasten alennuskortti, (10 matkaa)	30,00
Eläkeläis- ja inv.kortti	30,00
Koululaisalenn.kortti	20,00
Koululaisten kuukausikortti	100,00
Kuukausikortti	170,00
Kolmen kuukauden kortti	450,00
Vuosikortti, henkilökohtainen	1 700,00
Vuosikortti, haltijakohtainen	2 550,00

Matkalippujen hinnat 1.1.1993

Matkailijalippujen hinnat 1.1.1993

Matkailijalippu	Helsinki	Tampere	Turku
Aikuiset, 1 vrk	25,00	25,00	20,00
Aikuiset, 3 vrk	50,00		
Aikuiset, 5 vrk	75,00		
Lapset, 1 vrk	12,50	20,00	
Lapset, 3 vrk	25,00		
Lapset, 5 vrk	37,50		

VR:n matkaliput

Lippulaji	mk
Kertalippu	
yhdellä vyöhykkeellä	9,00
kahdella vyöhykkeellä	15,00
kolmella vyöhykkeellä	21,00
neljällä vyöhykkeellä	27,00
viidellä vyöhykkeellä	33,00
kuudella vyöhykkeellä	38,00
seitsemällä vyöhykkeellä	42,00
10 matkan lippu	
yhdellä vyöhykkeellä	81,00
kahdella vyöhykkeellä	135,00
kolmella vyöhykkeellä	189,00
neljällä vyöhykkeellä	243,00
viidellä vyöhykkeellä	297,00
kuudella vyöhykkeellä	342,00
seitsemällä vyöhykkeellä	378,00
30 päivän lippu	
yhdellä vyöhykkeellä	185,00
kahdella vyöhykkeellä	330,00
kolmella vyöhykkeellä	440,00
neljällä vyöhykkeellä	540,00
viidellä vyöhykkeellä	635,00
kuudella vyöhykkeellä	715,00
seitsemällä vyöhykkeellä	870,00

Lastenlippujen hinnat ovat puolet vastaavista aikuisten lipuista.

Opiskelijoiden 10 matkan lippu on lasten 10 matkan lipun hintainen.

Pääkaupunkiseudun seutuliput

Lippulaji		mk
Kertaseutulippu, aikuiset		15,00
Kertaseutulippu, lapset 7 - 16 v		7,50
10 matkan seutulippu, aikuiset		125,00
10 matkan seutulippu, lapset 7 - 16 v		62,50
10 matkan seutulippu	alenn.ryhmä 1	alennusryhmä 2
- helsinkiläisille	94,00	62,50
- espoolaisille	94,00	62,50
- kauniaislaisille	94,00	62,50
- vantaalaisille	94,00	
30 päivän seutulippu, aikuiset		
- helsinkiläisille		360,00
- espoolaisille		360,00
- kauniaislaisille		360,00
- vantaalaisille		360,00
30 päivän seutulippu, lapset 7 - 16 v		
- helsinkiläisille		180,00
- espoolaisille		180,00
- kauniaislaisille		180,00
- vantaalaisille		180,00
30 päivän seutulippu	alenn.ryhmä 1	alennusryhmä 2
- helsinkiläisille	270,00	180,00
- espoolaisille	270,00	180,00
- kauniaislaisille	270,00	180,00
- vantaalaisille	270,00	
Matkailijaseutulippu, aikuiset		
- 1 vuorokausi		48,00
- 3 vuorokautta		96,00
- 5 vuorokautta		144,00
Matkailijaseutulippu, lapset 7 - 16 v		
- 1 vuorokausi		24,00
- 3 vuorokautta		48,00
- 5 vuorokautta		72,00

Lisäksi 27.2. alkaen: HKL:n "viikonlopun perhelippu" 20 mk.

Oftedalin mukaan osallistumaan tarjouskilpailuihin Helsingin seudulla. Kaksi vuotta Kööpenhaminan seudulla joukkoliikennettä hoitanut LB on Tanskassa suurin yksityinen bussiyhtiö. Oftedalin mukaan toiminta on kannattanut heti ensimmäisestä päivästä alkaen.

Tampereella lopetettiin vuoden vaihteessa instituutio nimeltä "liikennelaitoksen lautakunta". Asiat hoitaa nykyään kaupunginhallituksen liiketoimintajaosto.

TAKL luopui syksyllä 1992 Pyynikin hallista, joka aikoinaan toimi myös johdinautohallina. Kaikki varikkotoiminta keskitettiin Nekalaan.

VIRHEET (nro 1 * 1993)

Tammelundin Liikenteen auton 28 rek.nro on CBG-494.

TAKL:n auton nro 209 rek.nro on MFL-312.

Metsälän Linjan autojen 7 ja 15 akseliväli on 6 metriä.

Lähiliikenteen porttirahastus otettiin käyttöön 5.2.1993.

Kaisaniemessä 20.2. suistunut vaunu oli 69 / 7B. Vaunusta suistui ainoastaan etuteli. Rautatientorilta lähteneet bussit ajoivat vaunun nostotempun ajan Kaisaniemenrantaa, josta ei tunnetusti pääse kovin montaa kulkuneuvoa kääntymään kerrallaan Pitkällesillalle eli jonoa riitti.

Raitiovaunussa 9 on myös jäljellä keltainen jarruvalo.

Automaattisesti toimiva on Itävallassakin saksaksi "selbsttätig".

ULKOMAILTA

Kiiruna
Museoraitiotie toimii tänä kesänä viimeistä kauttaan. Liikennöinnin lopettaminen juontaa juurensa kolmeen seikkaan; kävijöitä ei ole ollut riittävästi, harrastajia raitiotien ylläpitämiseen on niukasti ja raitiotie sijaitsee Luossavaara - Kirunavaara AB:n malmikaivosten päällä, jolloin linjalla on jonkinlainen sortumavaara. Käykääpä kokemassa maailman pohjoisin museoraitiotie! Museoraitiovaunu lähtee 14.6. - 13.8. välisenä aikana maanantaista perjantaihin klo 17.15. Lähtöpaikka on lähellä kaivosmuseota. Linjapituus on 1,5 km ja raideleveys tuttu metri. Juhannuksena ei liikennöidä. Museoraitiotien vihonviimeinen kulkupäivä on sunnuntaina 15.8. ja vaunut kulkevat tuolloin puolen tunnin välein klo 11 - 16.

Tukholma
-SL Buss AB Hornsbergillä on kaksi matalalattia-autoa tyypiltään Scania CN113CLL MaxCi. Autot liikkuvat linjalla 62.
-Vielä toukokuussa 1993 SL Buss AB Söderhallen ajoi ainakin kolmella Scania CR111M -autolla. Järjestysnumerot olivat 5303, 5417 ja 5424. Autojen sarjatunnus on H59A. H59-autoja SL:llä on ollut kaikkiaan 133 kappaletta eli numerot 4996 - 5005, 5066 - 5075, 5211 - 5310 ja 5416 - 5428. Autot on otettu käyttöön vuosina 1974 - 78.
-Roslagenin suunnalla on näkynyt vielä tämän vuoden keväänä v. 1975 mallisia Volvo B-58-55 / Wiima -nivelautoja. Autoja ei paljoakaan vaivaa 18 vuoden ikä.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset:

Mikko Attila, Tom Heino, Hans Jaatinen, Pasi Jakovleff, Timo-Pekka Lange, Tauno-Juhani Lappi, Pertti Leinomäki, MfSS, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Ari Oksa, Jarmo Oksanen, Antti Perälä, Juhani Poussa, Jorma Rauhala, Sakari K. Salo, Kai Sillanpää, Tero Tuovinen ja Risto Vormala sekä *Herra X.*

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella. Mottomme on: *Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepysäkille.*

Raition Päätepysäkin osoite:
Arto Hellman, puhelin *(90)321 066*
tai postitse osoitteella
Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki.

Kansikuva: Baijerilainen MAN - matalalattiavaunu nro 2701 Münchenissä.
Kuva: Jorma Rauhala 10.1.1993

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 54 483
KOP 103160-1003977

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta v. 1993:
puheenjohtaja *Jorma Rauhala*
puh k: (90) 873 5836
puh t (90) 707 2957
sihteeri *Juhana Nordlund*
puh k: (90) 879 4994
varapuh.johtaja *Ismo Leppänen*
rahastonhoitaja *Krister Engberg*
arkistonhoitaja *Toivo Niskanen*
jäsen *Ari Oksa*
varajäsen *Tauno-Juhani Lappi*

RAITIO ISSN 0356-5440
16. vuosikerta
Lehti ilmestyy kolmesti vuodessa ja jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2C, 01370 Vantaa
Kustantaja: Suomen Raitiotieseura ry
Painopaikka: Painatuskeskus Oy
© Suomen Raitiotieseura ry 1993