

# RAITIO

3/2012



Ysi Länsiterminaaliin 13.8.2012  
Bussilinja 18 kautta aikojen  
Tampereen raitiotiesuunnitelmat 1907–1929

## Pääkirjoitus

### Hyvä lukija,

Jätkäsaareen pääsee nyt kahdella eri raitiolinjalla, kahta eri reittiä. Länsiterminaaliiin Kampin läpi johdettava uusi rata avattiin liikenteelle elokuussa. Viime vuosina onkin rakennettu ilahduttavan paljon uudisrataa. Nyt kuitenkin näyttää siltä, että tahti hiipuu. Vielä vuonna 2008 kerroimme Raitiossa, miten raitioliikenne elää Helsingissä renessanssia: piti tehdä hankesuunnitelmia ja päätöksiä raitioiteistä Laajasaloon, Kalasatamaan, Ilmalaan... Nyt, neljä vuotta myöhemmin, voidaan todeta, että kovin vähän on lopulta tapahtunut. Kaupunginvaltuusto ei ole Jätkäsaaren jälkeen tehnyt yhtäkään hankepäätöstä uusista raitioiteista.



Suunnitteluresurssit ovat niukat. Ei ehditä suunnitella uusia ratoja eikä niiden liikennettä, kun rajalliset resurssit on kohdennettu muualle. Virastot eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen siitä, mikä raitioliikenteen rooli oikeastaan on. Raitioliikenteen ja uusien linjojen kannattavuutta halutaan mitata, mutta mittaustapa ei kaikkien mielestä anna luotettavia tuloksia. Ilmalan raitiotie kytkettiin yhteen Keski-Pasilan rakentamisen kanssa – lisää viiveitä.

Kun Helsingissä edetään verkkaisesti, niin ”hitaat hämäläiset” taitavat ehtiä tehdelle. En olisi yllätynyt, jos seuraava raitiotietyömaa perustetaankin Tampereelle – siellä kun on tarkoitus aloittaa rakennustyöt jo kolmen vuoden kuluttua. Helsingistä ei sellaisia raitiotiehankeita löydy, jotka näillä näkymin saataisiin suunnittelupöydältä päätöksentekoprosessiin ja rakentamiseen kolmessa vuodessa.

Ensi vuonna perehdymme oman artikkelin muodossa siihen, mitä Helsingin raitiotiehankeille oikeastaan kuuluu. Hitaasta tahdista huolimatta pääkaupungissakin tapahtuu – Munkkivuoren raitiotiestä valmistui ”tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys” kesällä ja Jokerin hankesuunnitelmatyö pitäisi käynnistää syksyn aikana. Toivotaan, että suunnittelu johtaa toteutukseenkin.

Tässä numerossa raportoimme tietysti yhdeksikön jatkeesta, mutta lisäksi mukana on mukava paketti historiaa: Tampereen toteutumattomat raitiotiesuunnitelmat 1900-luvun alusta, elettyä elämää 1930-luvun Helsingistä sekä elokuussa rajusti muuttuneen sinisen bussilinjan 18 tarina aikojen alusta asti.

Toivotan mukavia lukuhetkiä lehden parissa.

**Daniel Federley**  
päätoimittaja

## Raition edellisiä numeroita myytävänä

Raition painosmäärä mitoitetaan siten, että lehtiä jää jäsenjakelun ja irtonumeromyyntin jälkeen jonkin verran varastoonkin tulevia jäseniä ja muita kiinnostuneita ajatellen. Tällä hetkellä vanhin tilattavissa oleva lehti on vuodelta 2002 ja vuodesta 2005 alkaen on lähes kaikkia numeroita vielä saatavana, tosin joitain hyvin rajoitetusti.

Jos tahdot täydentää kokoelmaasi, käy osoitteessa [www.raitio.org/myynti](http://www.raitio.org/myynti). Saatavilla oleva valikoima on esitelty siellä kansikuvineen ja juttuluetteloineen.

Samasta osoitteesta löydät myös SRS:n mainiot väripostikortit! Valikoimassa on muun muassa tamperelainen trollikka, metron koejuna M3+M4 sekä kaksiakselisia raitiovaunuja 1970-luvun Helsingistä



ISSN 0356-5440

35. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä. Jäseneksi voi liittyä osoitteessa [www.raitio.org/jaseneksi](http://www.raitio.org/jaseneksi).

PÄÄTOIMITTAJA Daniel Federley  
[daniel.federley@raitio.org](mailto:daniel.federley@raitio.org)

PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITTAJA Arto Hellman  
[lehtiutiset@raitio.org](mailto:lehtiutiset@raitio.org)

MUU TOIMITUSKUNTA  
Johannes Erra, [johannes.erra@raitio.org](mailto:johannes.erra@raitio.org)  
Tom Heino, [tom.heino@raitio.org](mailto:tom.heino@raitio.org)  
Jorma Rauhala, [jorma.rauhala@raitio.org](mailto:jorma.rauhala@raitio.org)

TAITTAJA Eero Laaksonen

KUSTANTAJA Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPIKKA Edita Prima Oy 2012

© Suomen Raitiotieseura ry

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

## Kansikuva



Raitiolinjan 9 uusi osuus Jätkäsaaren Länsiterminaaliiin avattiin liikenteelle 13.8.2012. Kuvassa on aamun ensimmäinen vuorovaunu 112, jonka lähtöaika oli 6.01. Pysäkki sijaitsee aivan terminaaliiin uloskäynnin luona, joten laivamatkustaja ei voi olla ratikkaa huomaamatta. Taustalla näkyy Tallink Starin savupiippua. Kuva Daniel Federley





*Daniel Federley*

# KUULUMISIA JÄTKÄSTÄ



Ensiaamun linjaliikennettä Ruoholahdenka-  
dulla: välipalavaunu 96 oli kolmas Länsitermi-  
naalista lähtenyt ysi. Vaunu on lähtenyt Ruoho-  
lahden villojen pysäkiltä kohti keskustaa. Jo-  
keri-valot eivät vielä olleet toiminnassa. Kuva  
Daniel Federley 13.8.2012.



**Jätkäsaaren raitioteiden ensimmäinen vaihe on otettu kokonaisuudessaan käyttöön, kun raitiolinjan 9 liikenne Länsiterminaalista alkoi suunnitellusti maanantaina 13.8.2012 klo 6.01.**

### 13.7.2012

Länsiterminaalin uudisradan sähkötkytettiin päälle. Tämän jälkeen alkoi radan puhdistaminen ajokuntoon.

### 23.7.2012

Ensimmäinen koeajo raitiovaunulla Länsiterminaalisiin. Työvaunu 2010 lähti Vallilasta aamuyhdeksältä. Uudisrata ajettiin kävelyvauhtia läpi. Työvaunun edellä kulki torniauto seuraamassa virroittimen kulkua ajolangalla. Koeajo sujui hyvin ja vailla yllätyksiä.

### 24.7.2012

Länsiterminaalisiin ajettiin koeajoja eri vaunutypeilla. Aamulla kello 9.20 aikoihin työvaunu 2010 sekä variotram 205 koeajoivat radan. Siten 205 oli ensimmäinen matkustajaliikennevaunu uudisradalla.

Kello kymmenen maissa vaunu 82 eli välipala aloitti koekierroksen uudisradalla. Sen jälkeen uudisrata ajettiin läpi vielä pitkällä mannella 162 sekä neliakselisella vaunulla 12.

Koeajot eivät juuri tuoneet mukanaan yllätyksiä. Variotramin peili otti kiinni kahteen tolppaan, mutta niitä siirtämällä ongelma tuli ratkaistua.

Koeajolla huomio kiinnittyi vielä käytännössäkin siihen, miten huonosti Tyynenmerenkadun raitiovaunukaista on suunniteltu. Leveän kaista-alueen keskeltä on varattu tilaa keskikorokkeille sillä seurauksella, että raitiovaunukiskot ovat aivan kaista-alueen reunassa. Raitiovaunu kulkee osin kaistaa reunustavan reunakiven päällä ja on siten täysin autoliikenteen armoilla – lähellä reunakiveä ajava rekka tai bussi estää raitiovaunun kulun täysin.

### 30.7.2012

Simonkadulle kolme vuotta sitten asennettu katulämmitys ei kestänyt montakaan talvea rikkoontumatta. Korjaustyöt sulkivat Simonkadun raitioliikenteeltä, jolloin myöskään Länsiterminaalin radalle ei ollut pääsyä.



Ensimmäinen raitiovaunu eli työvaunu 2010 uudisradalla 23.7.2012. Vaunun edellä ajoi torniauto seuraamassa virroittimen kulkua ajolangalla. Taustalla näkyy vuonna 1981 rakennettu entinen Silja Linen M/S Finlandia, nykyinen St. Peter Linen M/S Princess Maria, joka tekee risteilyitä Pietariin. Kuva Daniel Federley.



Ensimmäinen matkustajaliikennevaunu Länsiterminaalisiin johtavalla uudisradalla tiistaina 24.7. klo 9.20. Vaunu 205 oli kilvitetty asianmukaisesti KOE -Länsiterminaalii - Ei matkustajille -tekstein. Tässä Kampintorin pysäkillä kuvatussa otoksessa on rinnalla myös lakkautetun bussilinjan 14B auto.



Variotramia seurasivat muutkin vaunutypit. Kuvassa ollaan Länsiterminaalien päätepysäkillä, koeajovaununa välipalavaunu 82. Kyytiin pyrkijöitä oli jo, vaikka linjaliikenteen alkuun oli lähes kolme viikkoa. Kuva Jorma Rauhala 24.7.2012.



SRS:n ennakkoojelu Länsiterminaaliin toteutui 9.8. vaunulla 339. Sää suosi sekä ajelua että kuvausta. Kuvassa ollaan Ruoholahdenrannassa kuvaustauolla. Kuva Daniel Federley.

Pysäkeillä oli kilvet vaihdettu yön aikana: ysin määränpäänä on nyt Länsiterminaali. Helminäytössä tosin luki vielä Kolmikulma. Kuva Daniel Federley 13.8.2012.



Länsiterminaalin ensimmäinen ysi. Vaunu 112 lähti aikataulunmukaisesti klo 6.01. Arkiaamun ensimmäinen vuoro on tarkoitettu Tallinkin lähtöselvitysvirkailijoille, joiden on ehdittävä terminaaliin kuudeksi. Kyytiin nousijoita ei Jätkäsaaren päätepysäkillä taida tavanomaisena aamuna olla kovin runsaasti – nyt kyytiin nousi harrastajia kameroineen. Kuva Daniel Federley 13.8.2012.

## 9.8.2012

Korjaustyöt Simonkadulla oli saatu pääosin valmiiksi, ja Kampin radalla kytkettiin sähköt jälleen päälle.

Radalla suoritettiin aamulla koeajoja. Aamupäivällä medialle järjestettiin tutustumisajo. Vaunu 89 lähti Rautatientorilta klo 10 ja se oli kilvitetty asianmukaisin 9 Länsiterminaali -tekstein. Hufvudstadsbladet raportoi media-ajolta kuvien kera, Helsingin Sanomat tyytyi huomattavasti vaatimattomampaan uutisointiin.

Saman päivän iltana tehtiin myös SRS:n ennakkoojelu Länsiterminaaliin vaunulla 339. Vaunu kilvitettiin Kampintorilla linjalle 9. Kuvauspysähdyksiä pidettiin useita ja Länsiterminaalin päätepysäkillä seistiin hiukan pidempään. Mukana oli noin 60 jäsentä. SRS kiittää HKL:n ratapuolta ajelun mahdollistamisesta.

Yhdeksännen päivän iltaan mennessä kaikki uudisradan pysäkkikilvet olivat paikoillaan Länsilinkin pysäkkiä lukuun ottamatta. Länsilinkin pysäkillä oli aauspäivänä 13.8. vielä tilapäiset tolpat.

## 13.8.2012

Linjaliikenne alkoi maanantaiaamuna aikataulun mukaisesti klo 6.01. Ensimmäisessä lähdössä oli vaunu 112 vuorossa 84. Vaunun kyytiin oli jo matkalla hallista Länsiterminaaliin noussut Kalliossa ja keskustassa useita harrastajia sekä muita uutta linjapidennystä juhlistamaan tulleita kaupunkilaisia. Taisi kyydissä olla jokunen ihan ”oikeakin” matkustaja.

Rata oli puhdistettu ja esteet raivattu, joten yllätyksiä ei juuri sattunut. Vain valo-ohjaus oli vielä kovin kankeaa. Ruoholahdenkadulla Hietalahdenkadun risteyksessä ei valoetus toiminut lainkaan, ja vaunut joutuivat odottelemaan ajolupaa parikin minuuttia. Parhaimmillaan tai pahimmillaan näihin valoihin kertyi aamulla kolme vaunua – kaksi keskustan suunnasta tulevaa ja yksi satamasta tuleva.

Myöskään Lapinlahdenkadun risteuksen liikennepyrjän varoitusvalot eivät olleet aamulla toiminnassa.

Aamun mittaan uudella osuudella oli mukavasti matkustajia – risteilymatkustajat olivat löytäneet linjan hyvin heti ensimmäisenä liikennöintipäivänä ja välipysäkeiltä nousi kyytiin Ruoholahden asukkaita.

Ensimmäisenä päivänä liikenteessä olivat seuraavat vaunut (sulkeissa vuoronumero): 100 (80), 213 (81), 103 (82), 229 (83), 112 (84), 216 (85), 96 (86), 209 (87), 46 (180) ja 43 (182).



## 14.8.2012

Jo toisena päivänä yksi joutui kolmeen eri otteeseen poikkeusreitille. Ensin rekka esti liikenteen Länsiterminaalille, jolloin vau-  
nut käännettiin Kampista Töölön hallille.  
Varayhteydet Ruoholahdenkadulta Itäme-  
renkadulle ja Salmisaareen eivät olleet vie-  
lä käytössä.

Toinen häiriö johtui väärin pysäköidystä henkilöautosta Ruoholahdenkadulla. Parkki-  
paikat on tässä sijoitettu hyvin lähelle rai-  
tiovaunukiskoja. Tämän häiriön aikana ysin  
vaunut kulkivat Hietalahteen. Länsitermi-  
naali olisi saatu palveltua, jos varayhteydet  
Hietalahdesta Jätkäsaaren puolelle olisivat  
olleet käytettävissä: suunnassa terminaaliin  
olisi voitu ajaa normaalireitillä ja suunnassa  
keskustaan Bulevardin kautta.

Kolmas häiriö johtui paloautoista Mal-  
minrinteessä. Ne olivat saapuneet paikalle  
Lapinlahdenkadulla sattuneen kellaripalon  
seurauksena ja veivät ysin vaunut noin tun-  
nin ajaksi jälleen Hietalahteen.

Kahden ensimmäisen päivän aikana sat-  
tui Porkkalankadun ja Ruoholahdenkadun  
ahtaassa risteyksessä myös peräti kolme bus-  
sin ja raitiovaunun välistä kolaria, jossa bussi  
osui raitiovaunun peiliin.

## 15.8.2012

Raitiovaunuille maalattiin pysäytysviiva  
kymmenkunta metriä ennen Hietalahdenka-  
dun risteystä suunnassa Länsiterminaaliiin.  
Raitiovaunu väistää tässä Espoosta saapu-  
vaa bussiletkaa.

## 16.8.2012

Jälleen ajettiin poikkeusreittiä Ruoholahden-  
kadulle väärin pysäköidyn auton vuoksi. Täl-  
lä kertaa vaunut kääntyivät Kolmikulmassa.

## 20.8.–21.8.2012

Yöllä asennettiin ajolangat ja jaksoerotin Itä-  
merenkadun ja Ruoholahdenkadun väliselle  
yhdysraiteelle. Liikenteelle varayhteys avat-  
tiin 29.8. Yksi vaunu eksyi ensimmäisenä  
päivänä varayhteydelle ihan vahingossa, kun  
vaihde oli jäänyt väärään asentoon. Ysi voi  
tarvittaessa ajaa Salmisaareen kääntymään.

*Sarjassa on seurattu Jätkäsaaren raitio-  
tietyömaiden etenemistä – ensin valmis-  
tui Saukonpaateen johtava rata 1.1.2012  
ja nyt Länsiterminaalien rata. Sarja päättyy  
tältä erää. Toivottavasti pääsemme pala-  
maan asiaan, kun radoille aikanaan teh-  
dään jatkoa.*



Albertinkadulta tulevia  
autoja varoitetaan raitio-  
vaunusta tällaisella elekt-  
ronisella liikennemem-  
killä, joka syttyy hyvissä  
ajoin ennen vaunun tu-  
loa. Kuva Daniel Federley  
13.8.2012

Linjan 9 ensimmäinen  
yleisöaikataulu Länsiter-  
minaalien reitillä. Aikatau-  
lun tiedoista poiketen w-  
vuorot liikennöivät ainakin  
26.12.2012 asti. N-vuorot  
klo 23.18, 23.38 ja 23.58  
ajavat aikataulun tiedoista  
poiketen Pasilaan asti.

| 9                                     |                       | Länsiterminaalit -<br>Rautatieasema - Itä-Pasila |                       | 13.8.2012-16.6.2013 |  |
|---------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------|-----------------------|---------------------|--|
| Länsiterminaalit<br>Västra terminalen |                       | Pasilan asema<br>Böle station                    |                       |                     |  |
| Ma-pe / Mä-fr                         |                       | Ma-pe / Mä-fr                                    |                       |                     |  |
| 6                                     | 01 13 25 37 49        | 5                                                | 36b 48b               |                     |  |
| 7                                     | 00 07 17 27 37 47 57  | 6                                                | 00b 01 11 21 31 41 51 |                     |  |
| 8                                     | 07 17 27 37 47 57     | 7                                                | 01 11 21 31 41 51     |                     |  |
| 9                                     | 07 17 27 32n 41 51    | 8                                                | 01 11 21 31 41 51     |                     |  |
| 10                                    | 01 11 22 33 43 53     | 9                                                | 01 11 21 31 41 51     |                     |  |
| 11-13                                 | 03 13 23 33 43 53     | 10-13                                            | 02 12 22 32 42 52     |                     |  |
| 14                                    | 06 16 26 36 46 56     | 14                                               | 02 12 22 32 42 52     |                     |  |
| 15                                    | 06 16 26 36 46 56     | 15                                               | 00 10 20 30 40 50     |                     |  |
| 16                                    | 06 16 26 36 46 56     | 16                                               | 00 10 20 30 40 50     |                     |  |
| 17                                    | 06 16 26 36 46 56     | 17                                               | 00 10 20 30 40 50     |                     |  |
| 18                                    | 06 16 26 36 46 56     | 18                                               | 00 10 20 30 40 50     |                     |  |
| 19                                    | 05 15 25 35 43 53 58n | 19                                               | 00 10 20 31 42 52     |                     |  |
| 20                                    | 07 17 27 37 47 57     | 20                                               | 02 12 22 32 44 56     |                     |  |
| 21                                    | 07 19 31 43 55        | 21                                               | 08 20 32 44 56        |                     |  |
| 22                                    | 07 19 31 43 53        | 22                                               | 08 20 32 46           |                     |  |
| 23                                    | 07 18n 38n 58n        | 23                                               | 06 26 46w             |                     |  |
| 0                                     | 18wn 48wn             | 0                                                | 16w 36w               |                     |  |
| 1                                     | 08wn                  |                                                  |                       |                     |  |
| La / Lö                               |                       | La / Lö                                          |                       |                     |  |
| 6                                     | 01 21 41 56           | 5                                                | 38b 58b               |                     |  |
| 7                                     | 09 21 33 45 57        | 6                                                | 16b 28b 38 40b 54     |                     |  |
| 8                                     | 08 20 31 43 55        | 7-8                                              | 06 18 30 42 54        |                     |  |
| 9                                     | 07 16 28 40 52        | 9                                                | 06 18 30 42 52        |                     |  |
| 10                                    | 02 12 22 32 42 52     | 10-19                                            | 02 12 22 32 42 52     |                     |  |
| 11                                    | 02 12 22 33 43 53     | 20                                               | 02 12 22 32 44 56     |                     |  |
| 12-17                                 | 03 13 23 33 43 53     | 21                                               | 08 20 32 43 55        |                     |  |
| 18                                    | 03 13 23 33 43 53 58n | 22                                               | 07 19 31 46           |                     |  |
| 19-20                                 | 06 16 26 36 46 56     | 23                                               | 06 26 46w             |                     |  |
| 21                                    | 05 17 29 41 53        | 0                                                | 16w 36w               |                     |  |
| 22                                    | 06 19 31 43 53        |                                                  |                       |                     |  |
| 23                                    | 06 18n 38n 58n        |                                                  |                       |                     |  |
| 0                                     | 18wn 48wn             |                                                  |                       |                     |  |
| 1                                     | 08wn                  |                                                  |                       |                     |  |
| Su / Sö                               |                       | Su / Sö                                          |                       |                     |  |
| 5                                     | 59                    | 5                                                | 36b 56b               |                     |  |
| 6                                     | 19 39 54              | 6                                                | 16b 31b 32 52         |                     |  |
| 7                                     | 09 24 39 51           | 7                                                | 12 27 42 54           |                     |  |
| 8-9                                   | 03 15 27 39 51        | 8                                                | 06 18 30 42 54        |                     |  |
| 10                                    | 04 16 26 38 50        | 9                                                | 05 17 29 41 53        |                     |  |
| 11-17                                 | 02 14 26 38 50        | 10-16                                            | 06 18 30 42 54        |                     |  |
| 18                                    | 03 15 27 39 51        | 17                                               | 06 18 30 42 53        |                     |  |
| 19                                    | 04 16 28 40 52        | 18-21                                            | 04 16 28 40 52        |                     |  |
| 20                                    | 05 17 29 41 53        | 22                                               | 04 16 27 47           |                     |  |
| 21-22                                 | 06 18 30 42 54        | 23                                               | 07 27 47              |                     |  |
| 23                                    | 06 18 38 58           | 0                                                | 17 37                 |                     |  |
| 0                                     | 18n 48n               |                                                  |                       |                     |  |
| 1                                     | 08n                   |                                                  |                       |                     |  |

w) Liikennöidään / trafikeras 13.8 - 4.9.2012  
b) Helsinginkadun pysäkillä / från hållplatsen Helsingegatan  
n) Helsinginkadun pysäkillä / till hållplatsen Helsingegatan

Matalalattivaunut mustalla / låggolvsbussar med svart text  
Korkealattivaunut sinisellä / höggolvsbussar med blå text

Kokonaismatka-aika / total körtid 30 - 37 min





Juhani Katajisto kuvasi 3.3.1969 Jätkäsaaren silloista kiskoliikennettä. Pr1 nro 772 vetää perässään pitkää letkaa tavaravaunuja. Tämä Lokomon vuonna 1925 valmistama höyryveturi teki päivätyönsä Helsingin paikallisjunissa mm. Tikkurilaan, Keravalle ja Kauklahteen. Viimeisen kerran veturi oli liikenteessä kuvausvuonna 1969. Veturityyppi suunniteltiin Helsingin paikallisjuniin, siis matkustajaliikenteeseen, ja suurimman osan ajasta nämä veturit liikennöivät Helsingin seudulla vetäen kaksiakselisia Ek-sarjan puupenkkiäisiä vaunuja. Vetureita käytettiin myös lyhyen

matkan tavarajunissa sekä satamien vetopäivystyksissä. Yli 40 vuotta myöhemmin, 20.8.2012, kuvattu rinnastus on kovin erinäköinen, mutta Huutokonttori on paikoillaan ja kiskoliikennekin kulkee, tosin kapeammalla raideleveydellä ja hiukan eri käyttötarkoituksella. Kuvan nivelvaunu 53 on vuodelta 1974, valmistunut siis vain viisi vuotta yläkuvan ottamisen jälkeen. Rinnastuskuva Daniel Federley.





# SINISEN LINJAN KYYDISSÄ 1930-LUVULLA

*Elettiin vuotta 1930, kun perheeni – äitini, sisareni ja minä – muutti Lapinlahdenkadulta ylös Töölön, Turuntielle taloon numero 25. Olin tuolloin 10-vuotias koulupoika, ja koulua kävin Lönnrotinkadun Lönkanissa, ruotsinkielisessä oppikoulussa. Koulumatka sujui tietysti raitiovaunulla 4, jonka linjaväri oli sininen. Nelonen kulki Hietalahden ja Töölön tullen väliä Turuntietä ja Bulevardia pitkin. Pohjoinen päätepysäkki oli ”Viidenpennintullin” kohdalla eli suurin piirtein siinä, missä Lääkärinkadun risteys nyt on. Hietalahden suuri silmukka kulki samaa reittiä kuin nytkin. Päätepysäkki oli Kalevankadun ja Ruoholahdenrannan kulmassa.*

Linjan moottorivaunut olivat saksalaista kalustoa: Norddeutsche Waggonfabrikin kori sekä AEG:n moottorit ja ajokytkimet. Perävaunuina olivat ensimmäiset sähköraitiovaunut, Kummerit vuosilta 1900–1901, joista moottorit oli poistettu. Kesällä perävaunuina käytettiin myös avoimia kesävaunuja, ja ne vasta olivatkin suosittuja!

Koululaiset saivat tuohon aikaan koulustaan ostaa koulumatkaa varten määrätyn määrän koululaislippuja alennettuun hintaan. Edellytettiin, että näillä lipuilla kulkevat eivät käytä istumapaikkoja. Luonnollista oli silloin tietenkin hakeutua etusillalle seisomaan kuljettajan viereen. Siinä oli hieno näköala eteenpäin ja oikeassa etunurkassa, jossa oli vaunun käsijarru, oli sopiva tila pienelle koulupojalle. Kuljettaja käytti

ilmajarrua, joten tämä käsijarru oli siltä varalta, että ilmajarruun tulisi vika. Käsijarrua käytettiin myös, jos vaunu jätettiin seisomaan vailla virtaa, esimerkiksi halliin päivän päätteeksi.

Rahastajalla ei ollut omaa istuinta, vaan tämä oleskeli takasillalla, mikäli ei ollut rahastamassa. Matkustajat tulivat vaunuun takaovesta ja poistuivat etuoven kautta. Etuovi avattiin käsin mekaanisella vipulaitteella. Vielä voisi mainita, että liikenne 1930-luvulla oli niin leppoisaa, että ennen vaunun liikkeelle lähtöä kuljettaja soitti kelloa, joka sijaitsi vaunun etusillan lattian alla. Sen poljin oli kuljettajan oikean jalan kohdalla lattiassa. Myös vaunujen kohdatessa soitettiin kelloa. Katolta oli vielä jarrujen paineilmalla toimiva

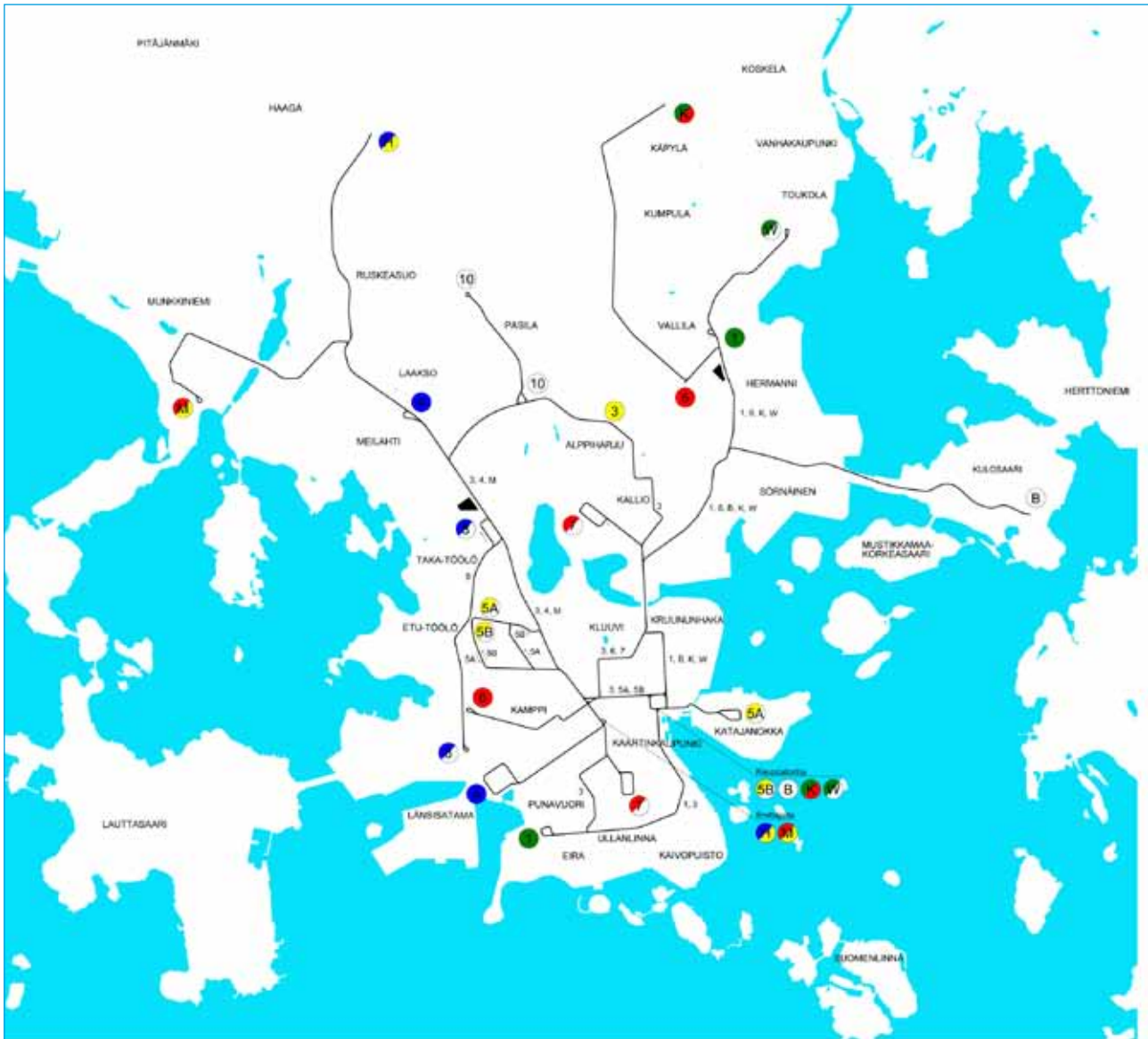
ASEA:n pikkuruotsalainen 65 avoperävaunun kanssa nelosella Töölön hallin kohdalla Turuntielle 1930-luvun lopussa. Ratatyöt ovat meneillään, raidetta siirretään enemmän kadun keskelle. Oikealla näkyy hieman hallin suunnasta tulevaa vaihdekujaa. Kokoelma Jorma Rauhala.

pilli, mutta se oli harvoin käytössä ja vain hätätapauksessa.

Koulut alkoivat kahdeksalta ja aamuisin kuljin aina samassa vaunussa, saman kuljettajan vieressä. Aamuvaunun numero oli 175 ja vakinaisena kuljettajana valkokuukkainen, vanhahko setä, jonka sukunimi oli Hult. Luulenpa, että mies oli kuusisakymmenissä. Hän oli hyvin arvokkaan näköinen virkapuvussansa ja takin napinlävestä roikkui hopeinen kellonperä ja vielä yhtiöltä saatu hopeinen jetoni osoituksena hyvin suoritetusta elämäntehtävästä. Hult oli henkeen ja vereen raitiotieläinen ja uskomattoman ylpeä muun muassa silloin, kun hänen vanhin poikansa Ragnar oli päässyt yhtiöön töihin vastaamaan vaihteiden huollosta.



## Helsingin raitiolinjat 1.9.1930



|    |                     |                                           |
|----|---------------------|-------------------------------------------|
| 1  | vihreä              | Eira – Hermannii                          |
| 3  | keltainen           | Eira – Kallio – Töölö – Kauppatori – Eira |
| 4  | sininen             | Hietalahti – Töölön tulli                 |
| 5A | keltainen/valkoinen | Arkadia – Katajanokka                     |
| 5B | keltainen/valkoinen | Arkadia – Kauppatori                      |
| 6  | punainen            | Maria – Hermannii                         |
| 7  | punainen/valkoinen  | Kirurgi – Diakonissalaitos                |
| 8  | sininen/valkoinen   | Ruoholahti – Turuntie                     |
| 10 | valkoinen           | Eläintarha – Pasila                       |
| B  | valkoinen           | Kauppatori – Kulosaari                    |
| H  | sininen/keltainen   | Erottaja – Haaga                          |
| K  | vihreä/punainen     | Kauppatori – Käpylä                       |
| M  | punainen/keltainen  | Erottaja – Munkkiniemi                    |
| W  | vihreä/valkoinen    | Kauppatori – Arabia                       |

Raitioliikenteessä tapahtui linjamuutoksia 20.9.1930, kun kaupungin ensimmäinen poikittaislinja eli sinivalkoinen linja 8 avattiin koko pituudeltaan. Linjan 8 uusi reitti oli Ruoholahti – Vallila. Samassa yhteydessä linja K siirrettiin kulkemaan Portaninkadun ja Sturenkadun kautta, kun aiemmin oli ajettu Hämeentietä ja kierretty Sturenkadun kautta Mäkelänselälle. Myös linjan 6 pohjoinen pääte pysäkki palasi 20.9.1930 Hämeentie 97-99 kohdalle, kun linja oli jonkin aikaa tehnyt lenkin Hämeentietä Sturenkadulle, jolloin päätepaikka oli Mäkelänselän risteyksessä.

Tarkemmat linjakohtaiset tiedot reittikatuineen ja karttoineen löytyvät SRS:n kotisivulta [www.raitio.org](http://www.raitio.org) > Helsingin raitiotietolinjat > Raitiotietolinjat nyky päivään.



Saksalainen NWF-moottorivaunu nro 17x (ehkä jopa artikkelissa mainittu nro 175) 4-linjalla. Kuva on Ruoholahdenrannan päätepy-säkiltä 1930-luvun puolivälistä. Määränpäälki on jo käännetty "Töölön tullin" suuntaan. Vasemmalla on Valtionrautateiden Ruoholahden ratapihaa tavaravaunuineen. Kokoelma Jorma Rauhala

On luonnollista, että kuljettajan ja koulupojan välille syntyi "hyvää huomenta"-tuttavuus, ja se kehittyi sitten ajan mittaan niin, että minä pikkuinen naskali sain ruvetta avaamaan etuovea ja polkemaan lattiakelloa pysäkillä liikkeelle lähtiessä ja vaunujen kohdatessa. Joskus talvella Hult pyysi minua mukaansa hiihtämään Seurasaareen ja niin me teimme hiihtoretken, jonka jälkeen kävin Hultin kotona Töölönkatu 49:ssä lämmintä mehua juomassa. Töölönkatu 49 on raitiotieyhtiön 1925 rakennuttama kivitalo, jossa edelleenkin on työsuhteasuntoja raitiotieläisille.

Kotini ikkunat Turuntie 25:ssä olivat pihan puolella, mutta äidin vanhemmat, isoisä ja isoäiti, asuivat samassa rapussa ja heidän ikkunoistaan oli hieno näköala raitiovaunuhallien pihaan. Isovanhempien asunnossa oli leveät ikkunalaudat ja raitiovaunuista kovasti kiinnostuneena istuin sisareni kanssa monet illat kello kuuden maissa ikkunassa seuraamassa, kun avonainen Västerås-vaunu, pikkuruotsalainen, noukki halliin määrättyjen linjojen perävaunut. Näitä hallipihan järjestelytehtäviä hoitavia vaunuja kutsuttiin pässeiksi. Ne olivat tunnelmallisia hetkiä, ja isoäiti toi aina Ruutu-näkkileivän paloja, päällä pikkaisen voita, "karamelleiksi", kun tätä ohjelma-numeroa seurasin.

Raitiovaununkuljettaja Hult ja neloslinjan elämykset siirtyivät sitten hauskojen muistojen lokeroon, kun muutimme Turuntieltä Museokadulle vuonna 1934. Koulumatka muuttui patikkamatkaksi, koska mitään sopivaa linjaa ei ollut Museokadun länsipään ja Lönnrotinkadun välillä. Kouluni ulkopuolella oli kyllä bussipysäkki, mutta se oli yksityisen Omnibus Oy:n punaisten bussien liikennöimä, eikä niihin saanut koululaislippuja.

Jenkki-vaunu nro 161 matkalla 6-linjalla Mariasta Hermanniniin 23.8.1935 Heikinkadun ja Kaivokadun risteyksessä. Heikinkadulla on meneillään suuri ratatyömaa. Oikealla näkyy HBL:n taloa. Kokoelma Jorma Rauhala.

### Sakemannit: HRO 171-180 sekä 181-200

|                 |                                                                                      |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Valmistaja      | Norddeutsche Waggonfabrik AG                                                         |
|                 | sähkölaitteet General Electric (171-180), AEG (181-200)                              |
| Valmistettu     | 1923–1924                                                                            |
| Toimitettu      | 1924–1925                                                                            |
| Leveys          | 2,05 m                                                                               |
| Pituus          | 10,2 m                                                                               |
| Korkeus         | 3,55 m                                                                               |
| Moottorit       | 2x GE 249A, Hv: 36, K/min: 625 (171-180)<br>2x US 353B, Hv: 40, K/min: 470 (181-200) |
| Jarrut          | käsijarru Peacock, ilmajarru Knorr, sähköjarru oikosulku                             |
| Tyhjäpaino      | 11,35 t (171-180), 11,875 t (181-200)                                                |
| Istumapaikkoja  | 21                                                                                   |
| Seisomapaikkoja | etusilta 12<br>takasilta 14                                                          |



### Töölön Jenkit

Yksi vaunutyyppi, joka erityisesti on jäänyt mieleeni, oli nämä amerikkalaiset vaunut, Jenkit. Ne olivat hyvin lapsiystävällisiä raitiovaunuja, sillä niiden ikkunat tulivat matalammalle ja niissä oli kunnolliset ikkunalaudat, joten lapsikin näki näistä vaunuista hyvin ulos, kun istui. Vaunuilla oli myös aivan ominainen ääni: kun kuljettaja palautti kontrollerin nollaan ja löi siten sähköt pois, kuului ”klukluk”. Tuo ääni oli todellinen amerikkalaisten vaunujen ominaisääni, jonka tunnistaisin vielä tänä päivänä. Nämä vaunut kulkivat yhdessä perävaunun kanssa viitosen linjalla.

### Jenkit: HRO 151-170

|                 |                                                        |
|-----------------|--------------------------------------------------------|
| Valmistaja      | Brill Co, General Electric Co                          |
| Valmistettu     | 1920                                                   |
| Leveys          | 1,9 m                                                  |
| Pituus          | 10,3 m                                                 |
| Korkeus         | 3,46 m                                                 |
| Moottorit       | 2x GE 249A, Hv: 36, K/min: 625                         |
| Jarrut          | käsijarru telkinpyörä, ilmajarru, sähköjarru oikosulku |
| Tyhjäpaino      | 11,0 t                                                 |
| Istumapaikkoja  | 21                                                     |
| Seisomapaikkoja | etusilta 12<br>takasilta 14                            |

Näistä sekä muista tuon ajan vaunutyypeistä on lisätietoja sekä valokuvia SRS:n kotisivuilla osoitteessa [www.raitio.org](http://www.raitio.org) > Suomen raitiotiet ja raitiovaunut > Helsinki > HRO raitiovaunut 1890–1944.



## Tilaa ratikka- joulukortit nyt!

0,80 €



30 €  
koko nippu  
50 kpl

Vuoden 2012 joulukortissa on talvinen kuva Saukonpaaden uudelta ratikkaradalta. Kuvassa näkyy linjan 8 Variotramin lisäksi Jätkäsaaren maamerkkejä – Verkko-kauppa ja Bunkkeri vasemmalla sekä Tallink Star oikealla.

Kuva jää harvinaiseksi, sillä ajan mittaan asuinrakentaminen peittää tämän avaran maiseman.

Tämän vuoden joulukortin painosmäärä on rajoitettu, joten ennakkotilaus kannattaa tehdä mahdollisimman pian. Kortit toimitetaan yhdessä maksulomakkeen kanssa viimeistään marraskuun alkuun mennessä.

Korttien hinta on 0,80 € / kpl tai alennuksella koko 50 kpl nippu hintaan 30 €.

Tilauksen voit tehdä internetissä sivulla [www.stadinratikat.fi/kauppa](http://www.stadinratikat.fi/kauppa) tai sähköpostitse osoitteeseen [339@stadinratikat.fi](mailto:339@stadinratikat.fi) tai puhelimitse numeroon (09) 489 263.

**Myös edellisvuosien joulukortteja on rajoitetusti jäljellä!**

Postituskulut: alle 15 euron tilaukset 0,90 e, yli 15 euron tilauksista ei kuluja.



Oyj Stadin Ratikat Ab

# TAMPEREEN RAITIOTIESUUNNITELMAT 1900-LUVUN ALUSSA

*Tampereen alustava raitiotiesuunnitelma julkaistiin viime vuoden lokakuussa. Näillä näkymin Tampereella voisi päästä raitiotien kyytiin aikaisintaan vuonna 2017. Raitiossa 4/2011 esiteltiin nykyiset suunnitelmat perusteellisesti. Yritys saada Tampereelle raitiotie on ollut hämäläisittäinkin hyvin hidas; Tampereen raitiotien historia ulottuu 105 vuoden päähän. Tässä artikkelissa tarkastellaan Tampereen ensimmäisiä raitiotiesuunnitelmia vuosien 1907 ja 1929 välillä.*

## Kasvava teollisuuskaupunki

Keskeisen sijainnin ja koskesta saatavan voiman ansiosta kahden järven välissä sijaitsevan Tampereen voimakas teollistuminen alkoi 1800-luvun alussa. Kaupunkiin perustettiin useita tehtaita, joiden myötä alueelle tulvi uusia työläisiä. 1870-luvulla kaupungin asukasluku oli 7000 henkeä ja 1900-luvulle tultaessa oli väkimäärä kasvanut jo 36 000 henkeen. Lisäksi kaupungin pinta-ala kolminkertaistui. Rautatien tuloa Tampereelle juhlistettiin 22.6.1876. Tampereelle oli myös vilkas laivaliikenne Näsijärvellä Mustanlahden satamaan ja Pyhäjärvellä Laukontorin satamaan.

Tampereen kaupunki sijoittuu kapealle kannakselle Pyhäjärven ja Näsijärven väliin, jolloin itse kaupunki oli hyvinkin tiivis kokonaisuus. Tehtaiden työntekijöillä oli käytännössä lyhyt kävelymatka työpaikoilleen. Muuttoliikkeen johdosta esikaupunkeja alkoi muodostua Messukylän kunnan Järven-

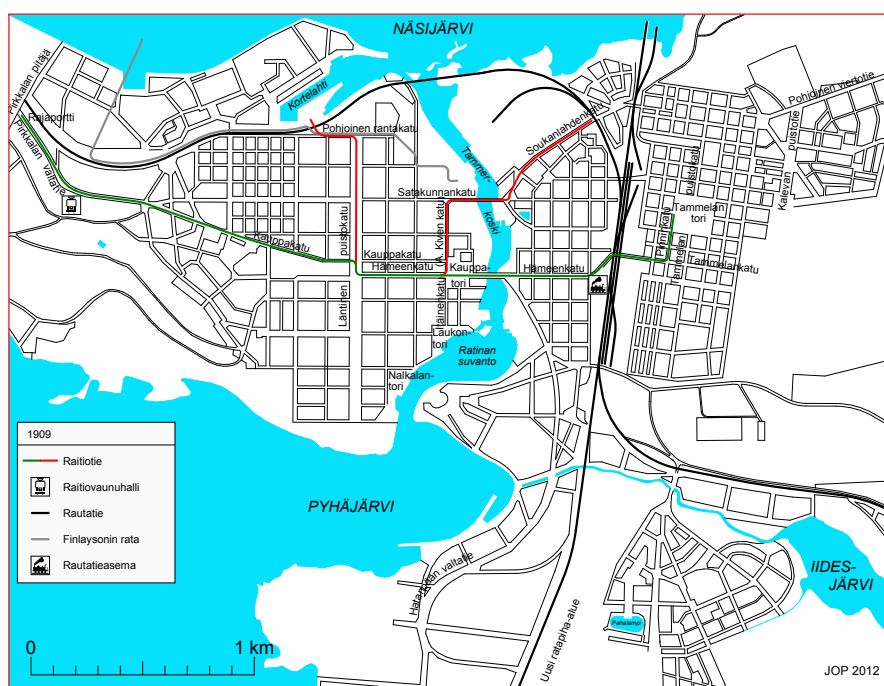
sivun ja Pirkkalan kunnan Pispalan alueille, joiden uusista asukkaista valtaosa työskenteli Tampereen tehtailla. Välimatkaa näille kahdelle ääripäälle muodostui seitsemän kilometriä, jolloin kauimpana asuville työläisille alkoi jo kertyä matkaa työpaikoilleen.

## Ensimmäinen raitiotiekomitea 1907–1909

Aloite raitiotien rakentamisesta tuli vuonna 1907 yhdeltätoista kaupungin johtopiireihin kuuluneelta henkilöltä johtajanaan rahatoimikamarin jäsen insinööri Magnus Lavonius, jota voisi pitää yhtenä Tampereen raitiotietä eniten eteenpäin vieneistä tahoista.

Aloitteessa esitettiin, että Tampereen raitiotie toteutettaisiin – toisin kuin Helsingissä ja Turussa – kunnalliselta pohjalta, sillä näin katsottiin saatavan paras suunnittelu ja etu aikaiseksi. Valtuusto lämpeni ajatukselle ja 4.6.1907 nimesi komitean 5000 silloisen markan suuruisen määrärahan kera tutkimaan raitiotien perustamista Tampereelle. Komiteaa johti Magnus Lavonius. Muita jä-

Vuoden 1909 komitean mietinnön mukainen yhden linjan vaihtoehto (vihreällä) sekä kahden linjan vaihtoehto (lisäosuudet punaisella).





seniä olivat arkkitehti Birger Federley, raha-toimikamarin sihteeri K.J. Karlsson, sähkölaitoksen johtaja Vasili Strahoff, levyseppä Aku Vuorela sekä rautakauppias ja tehtailija Rudolf Winter.

Vuonna 1909 komitea sai mietintönsä valmiiksi. Kokemuksia ja esimerkkejä oli haettu erityisesti pohjoismaisista raitiotiekaupungeista. Ensimmäisen linjan reitiksi kaavailtiin Tammelantori – Hämeenkatu – Rajaportti, joka oli silloinen kaupungin raja Pispalanharjulla. Tämän 3,6 kilometriä pitkän yksiraiteisen radan kustannuksiksi oli arvioitu 570 000 markkaa. Toisena vaihtoehtona oli myös toisen haaran rakentaminen Mustanlahden satamasta Läntistä puistokatu (nykyinen Hämeenpuisto) Hämeenkadulle ja Keskustorin kautta Satakunnansillalle ja siitä Soukanlahdenkadulle. Tämän toisen vaihtoehdon kustannukset olisivat olleet 870 000 markkaa. Raitiotien varikolle oli merkitty varaus VII kaupunginosaan ton-teille 95–98. Samalle paikalle rakennettiin johdinautojen varikko vuonna 1949.

Raideleveydeksi katsottiin otettavaksi rautateiltä tuttu 1524 mm. Raitiovaunujen käyttövoimana olisi toiminut sähkö, joka tuohon aikaan oli jo vakiinnuttanut asemansa raitiotieiden käyttövoimana. Raitiotiehanke olisi rahoitettu kahden vuoden maksuajalla olevalla 650 000 markan lainalla. Komitea päätyi toteamaan, että raitiotie olisi mitä todennäköisimmin kaupungille kannattava

## Finlaysonin sähkörata – Tampereen ainoa toteutunut raitiotie

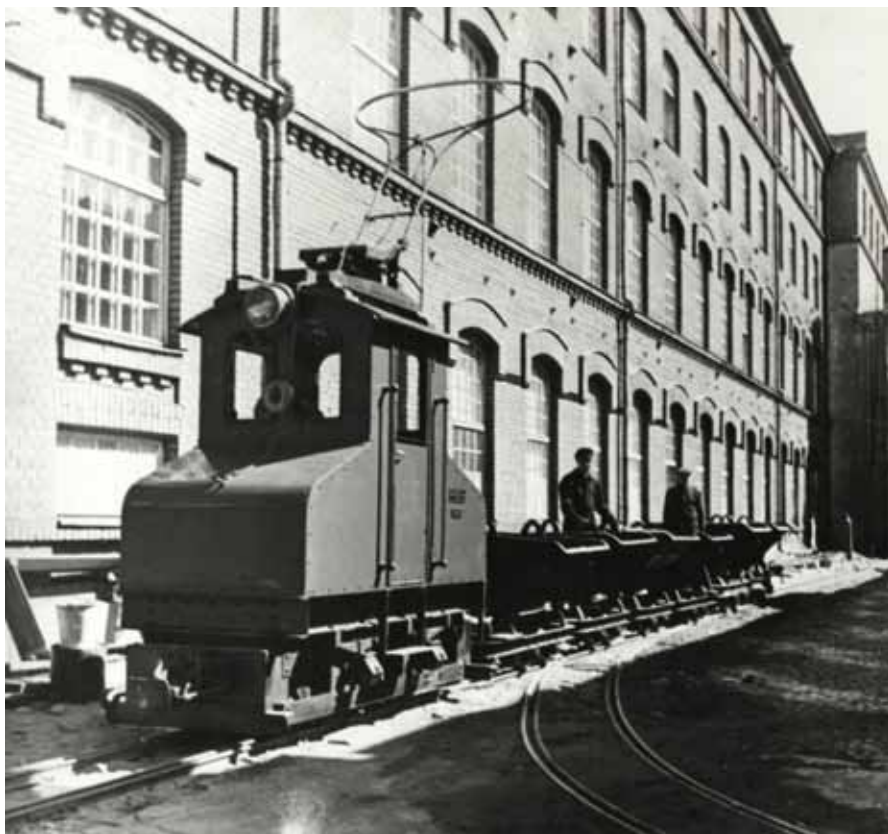
Tampereen toteutuneena raitiotienä voidaan pitää Finlaysonin puuvillatehtaan kapearaiteista sähkörautatietä. On syytä huomata, että Finlaysonin sähkörata mainitaan asiakirjoissa nimenomaan raitiotieksi.

Finlaysonin tehtaan laajeneminen ja höyryvoiman käyttöön siirtyminen synnyttivät kuljetustarpeen: oli saatava polttoainetta höyrykoneelle. Tehdas sai vuonna 1876 kaupungilta luvan hevosvetoisen raitiotien rakentamiseen Santalahden halkotarhalta tehtaalle. Samana vuonna harkittiin jo höyryveturin hankkimista, mutta kuljetukset hoidettiin hevosten vetäminä aina vuoteen 1909 saakka. Aluksi radalla kuljetettiin hal-koja, mutta loppuaikana pääsääntöisesti kivihiiltä. Rataa käytettiin jonkin verran myös tehtaan sisäisissä puuvillakuljetuksissa.

Radan sähköistämiseksi saatiin lupa vuonna 1898 ja vuonna 1902 alkoi koeliikenne kaksiakselisella sähköveturilla, joka oli valmistettu saksalaisella Kummer & Co:lla. Veturi osoittautui kuitenkin aivan liian heikoksi kuljettamaan jopa 100 000 halkokuutiota vuosittain. Veturia palautettiin ja samalla tilattiin uusi saksalaiselta AEG:ltä. Uusi veturi saapui vuodeksi 1909. Uusikaan veturi ei ollut riittävän raskas, mutta 1700 kg lyijyharkoilla lisättynä sille saatiin tarpeeksi painoa. Uuden veturin myötä jouduttiin sähköistys muuttamaan 200 voltin tasavirrasta 500 volttiin. Muuna kalustona radalla oli 60 kaksiakselistaa kuoppavaunua, 30 kaksiakselistaa halkovaunua ja muutamia puuvillavaunuja sekä kivenkuljetusvaunuja.

Finlaysonin 600 mm raideleveyden yksiraiteinen rata kulki Santalahden halkovara-  
rastolta Porin radan vartta aina Mustanlahteen saakka. Siellä se siirtyi Näsijärvenka-  
dun reunaan (silloinen Pohjoinen Rantakatu), jota pitkin se kulki katuverkossa tehtaalle  
saakka. Radan liikenne lopetettiin syksyllä 1957 Porin radan toisen raiteen rakentami-  
sen vuoksi. Finlaysonilla rataa ei enää katsottu niin tarpeelliseksi, että se olisi siirretty  
uudelle linjaukselle. Tehtaan sisäisessä liikenteessä käytettiin lakkautuksen jälkeenkin  
vielä yksittäisiä käsin liikuteltavia vaunuja.

AEG:n sähköveturi on edelleen tallessa museokeskus Vapriikin omistuksessa, jos-  
kaan ei tällä hetkellä yleisön nähtävillä.



hanke, josta olisi suurta hyötyä erityisesti  
laitakaupungin maanarvon nousun muodos-  
sa. Lisäksi kunnallista toimintamallia pai-  
notettiin.

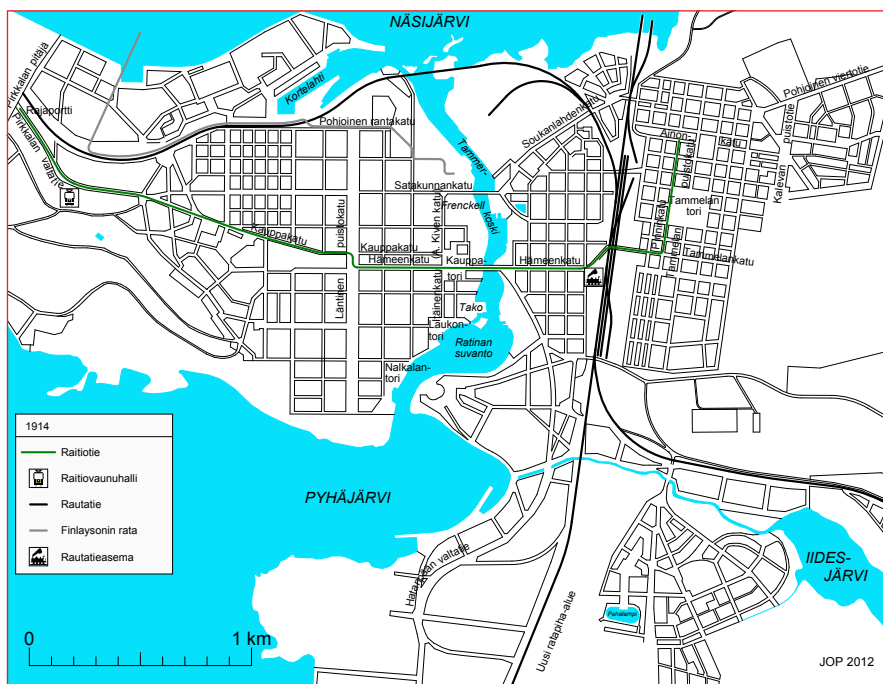
Kertalipun hinnaksi katsottiin 15 penniä.  
Alennuslippu olisi ollut useasti matkustavil-  
le 10 penniä. Jotta raitiotie olisi ollut kan-  
nattava, olisi sillä täytynyt tehdä 960 000  
matkaa vuodessa, mikä oli 12 matkustajaa  
vuorokohden. Toisessa vaihtoehdossa olisi  
matkoja pitänyt tehdä 1 200 000 vuodessa.  
Väkilukuun suhteutettuna (43 000 asukasta)  
olisi raitiotiellä pitänyt olla ensimmäisessä  
vaihtoehdossa 21,5 ja toisessa vaihtoehdossa  
27,4 nousua asukasta kohden vuodessa. Sil-  
loisiin pohjoismaisten raitiotiekaupunkien  
nousumääriin vertaillaessa Tampereella ol-  
tiin varsin vaatimattomalla asenteella liik-  
keellä. Esimerkiksi Tampereen kokoisessa  
Norjan Trondheimissa tehtiin peräti 41,3  
matkaa asukasta kohden vuodessa.

Finlaysonin AEG-sähköveturi kuusivaunuisen  
junansa kanssa tehdasalueella 1950-luvulla.  
Kuva Runeberg, Pirkanmaan maakuntamuseon  
valokuva-arkisto.



Finlaysonin 103 vuotta vanha AEG-sähköveturi on varastoitu tulevaa mahdollista näyttölepanoa varten, ja on ollut sitä jo 55 vuotta! Vain veturin tämän puolen ovi on avattavissa, samoin valmistajankilvet ovat vain tällä puolella. Lyyra-virroittin on tallessa veturin vierellä. Toisen puolen ovi on pysyvästi kiinni, sillä hyttiin sen puolen seinää vasten on joskus liisäetty kuljettajalle penkki. Alun perinhän veturia ajettiin seisten. Veturille soisi jo turvallisemman seisontapaikan, vaikkapa Werstaan Höyrykonemuseon yhteyteen, sillä tämä "pässi" liittyy hyvin läheisesti museon teemaan. Kuva 27.4.2004, Jorma Rauhala.

Vuoden 1914 komitean mietinnön mukainen yksilinjainen raitiotie.



## Magnus Lavonius – Tampereen raitiotien puolestapuhuja

Magnus Lavonius syntyi 1870 Viipurissa. Hän valmistui diplomi-insinööriksi Suomen Polyteknisen opiston konerakennusosastolta vuonna 1893. Vuosina 1894–1895 hän täydensi opintojaan Saksassa. Vuonna 1895 Lavonius värvättiin Tampereen Pellava ja Rautateollisuus Oy:n (myöhemmin Tampella) kutomojohtajaksi. Vuonna 1909 hän siirtyi Lapinniemen eli Tampereen Puuvillateollisuus Oy:n isännöitsijäksi johtaen tehdasta aina vuoteen 1945 saakka. Lavonius toimi uransa aikana lukemattomissa lautakunnissa ja luottamustehtävissä, muun muassa Tampereen rahatoimikamarin jäsenenä, kaupunginvaltuuston jäsenenä ja puheenjohtajana sekä sähkölaitoksen hallituksen jäsenenä. Lavoniuksen merkittävin toimi oli hänen tehtävänsä Rafael Erichin hallituksessa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministerinä 1920–1921.

## Toinen raitiotiekomitea 1913–1914

Mielipiteet raitiotiestä jakaantuivat varsin paljon. Raitiotie nähtiin oivana esikaupunkien kulkuvälineenä työläisille kasvavassa kaupungissa, mutta kaupungin kyky kustantaa raitiotie epäilytti. Monet olisivat halunneet antaa asian yksityisten hoidettavaksi, kuten muissa Suomen kaupungeissa oli toimittu. Raitiotietä pidettiin kuitenkin edelleen järkevänä ja tarpeellisena, joten konsuli Gösta Sumeliuksen, insinööri August Huikkariosen ja varatuomari Yrjö Pulkkisen muodostama komitea asetettiin kehittämään raitiotien eteenpäin viemistä.

Suunnittelu sai tosin uusia puitteita vuonna 1912, kun Frenckellin paperitehdas anoi lupaa rakentaa omia tavarakuljetuksiinsa varten raitiotie Tammerkosken varrella olevalta tehtaaltaan rautatieasemalle. Sähkölaitoksen hallintokunta suosittelee tämän radan rakentamista kaupungin harteille. Lisäksi vuonna 1913 Tampereen kaupunki osti

Hatanpään kartanon maa-alueet, joten vuoden 1909 raitiotien suunnitelmaa jouduttiin katsomaan uudessa valossa. Marraskuussa 1913 päätettiin palata aiheen pariin ja perustettiin jälleen komitea, joka koostui pääasiassa vuoden 1907–1909 komitean jäsenistä, puheenjohtajanaan jälleen Magnus Lavonius. Vuonna 1912 kuolleen Rudolf Winterin tilalle otettiin rakennusmestari Mikko Tamminen ja sihteeriksi tekniikan ylioppilas V.K. Kaimio.

Vuonna 1914 valmistunut esitys oli muuten samanlainen kuin vuoden 1907, mutta merkittävän erona oli se, että yksiraiteisuuden sijaan raitiotie olisi rakennettu kaksiraiteisena koko matkaltaan johtuen Turun ja Helsingin huonoista kokemuksista yksiraiteisilta radoilta. Lisäksi Tammelan torilta rata olisi jatkunut lyhyen matkaa Aionkadulle. Suunnitelmat Mustanlahden ja Soukanlahden haaroista oli jätetty kannattamattomina pois. Tulevaisuuden mahdollisena laajennuksena tarkasteltiin linjaa, joka olisi kulkenut Tammelan puistokatua (nyk. Yliopistonkatu) Järvensivulle ja Hatanpäälle saakka, jolloin joka toinen vaunu olisi liikennöinyt Tammelan puistokatua pohjoiseen ja joka toinen etelään.

Liikennettä olisi pyöritetty kymmenellä moottorivaunulla, joista kaksi olisi ollut varakalustona. Lisäksi liikenteessä olisi ollut neljä avonaista "lisävaunua". Linjan vuorovälinä olisi ollut viisi minuuttia, keski nopeudeksi arvioitiin 12,5 km/h. Erityispiirteenä mainittakoon, että Frenckellin paperitehtaan sekä Kattohuopa- ja Paperitehtaan (nyk. Tako) tavaraliikenne rautateille olisi hoidettu raitioverkon kautta. Tämä olisi ollut ainutlaatuinen piirre suomalaisilla raitioiteilla, joskaan ei ainutlaatuinen maailmalla. Vuoden 1914 lipunhinnat pysyivät samoina kuin aikaisemmin.

Vuoden 1914 hankkeelle arvioitiin kustannuksiksi 850 000 markkaa. Apuna laskelmissa olivat ruotsalaisen ASEA:n edustajat. Rakennukset, raiteet, ajolangat, kalusto ja

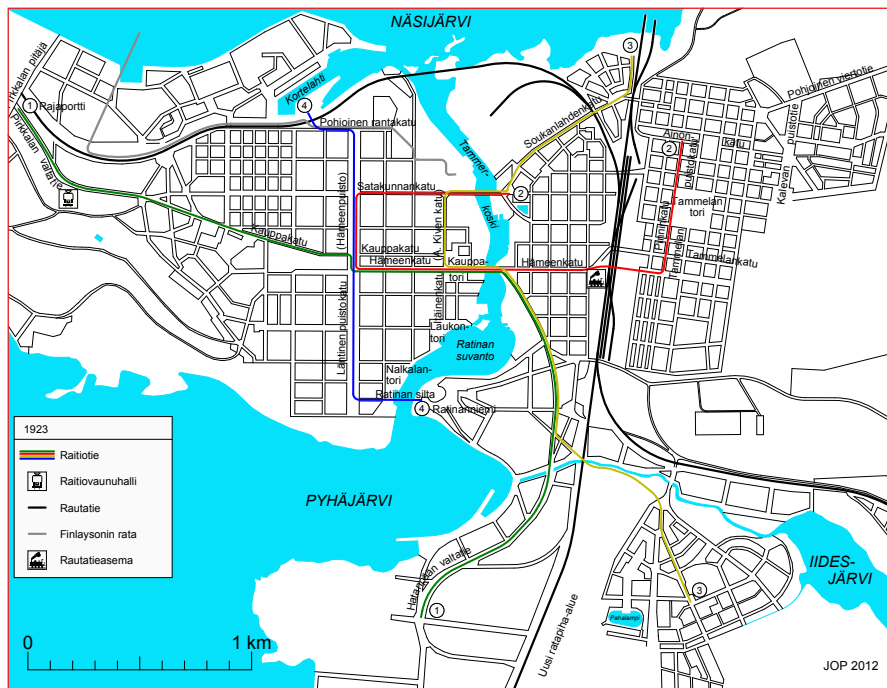


varaosat olisivat kustantaneet 793 000 markkaa. Viidenkymmenen hengen kokoisen henkilökunnan vuotuiset menot olisivat olleet 176 000 markkaa. Yllättäviin menoihin varattiin rahaa 57 000 markkaa. Rahan arvo ei ollut juurikaan muuttunut sitten vuosien 1907–1909 kustannusarvion. Hinnannousu johtui pitkälti kaksiraiteisuuden lisäämistä kustannuksista.

Raitiotie joutui lopulliseen käsittelyyn valtuustossa 10.3.1914. Rahatoimikamari puolsi hanketta ja varasikin 900 000 markkaa otettavasta seitsemän miljoonan markan lainasta. Äänin 43–12 päätettiin, ettei nyt tehdä välitöntä päätöstä raitiotien rakentamisesta, mutta valtuusto hyväksyi rahatoimikamarin esityksen ja päätti ruveta selvittämään teknisiä yksityiskohtia. Tampereen raitiotien rakentuminen näytti olevan varsin hyvällä mallilla. Elokuussa alkanut ensimmäinen maailmansota kuitenkin pisti Tampereen raitiotien jäihin viideksi vuodeksi.

## Raitiovaunuja vai linja-autoja?

Sodan jälkeen kaivettiin raitiotien suunnitelmat jälleen esiin. Raitiotietä varten varattiin vuonna 1918 otetusta 10 miljoonan markan lainasta 2 850 000 markkaa. Toukokuussa 1919 varatuomari Yrjö Raevuori esitti hankkeen valmistelun aloittamista. Valtuusto hyväksyikin asian, mutta raitiotielle varatut rahat oli jo ehditty käyttää muihin hankkeisiin. Päätettiin perustaa raitiotievaliokunta, jonka työnä oli laatia suunnitelma ja kustannusarvio raitiotiestä. Lavonius toimi alkajaisiksi jälleen puheenjohtajana, mutta erosi valio-



kunnasta vuonna 1920. Muita jäseniä olivat arkkitehti Birger Federley, insinööri Lauri Helenius, sähkölaitoksen johtaja Hjalmar Svanström ja toimitusjohtaja Emil Viljanen.

Valiokunnan vaihtuvuus oli suurta. Lavonius erosi vuonna 1920 ja hänen tilalleen otettiin varatuomari Raevuori, jonka tilalle tuli myöhemmin varatuomari Kaapro Murros. Samana vuonna myös Birger Federley erosi ja hänet korvasi kaupunginarkkitehti Bertel Strömmer. Svanström muutti paikakunnalta vielä samana vuonna. Murros erosi valiokunnasta vuonna 1923 ja hänen tilalleen astui varatuomari Viljo Sainio. Lopullisen

Vuoden 1923 komitea esitti jopa neljää raitiolinjaa. Linjat on tässä esitetty eri värein, mutta varsinaisia linjavärejä ei komitean esitykseen kuulunut.

valiokunnan kokoonpanoksi muodostui näin ollen kaupungininsinööri Akseli Linnavuori, varatuomari Viljo Sainio, sähkölaitoksen uusi johtaja J.A. Simola ja toimitusjohtaja Emil Viljanen.

Valiokunnan vaihtuvuudesta ja erimielisyyksistä huolimatta se päätyi ehdottamaan aivan uudentyyppistä raitiotietä Tampereelle. Suunnitelmassa oli huomioitu entis-

## Kaarlo Leander – Linja-autoliikenteen aloittaja Tampereella

Elokuussa 1920 liikemies Kaarlo Leander jätti Tampereen maistraatille hakemuksen matkustajaliikenteen aloittamisesta auto-omnibusvaunuilla reitillä Rajaportti – Järvensivu. Liikennettä varten Leander hankki Saksasta kaksi käytettyä Horch-merkkistä 52-paikaista kaksikerroksista linja-autoa. Liikenne alkoi syyskuun kuudes päivä. Autoilla liikennöitiin ennen työajan alkamista Rajaportilta Järvensivulle ja päinvastoin. Iltapäivällä autoilla kuljettiin kaupungista Rajaportille ja Järvensivulle.

Liikenne alkoi varsin lupaavasti korkeasta lipunhinnasta huolimatta (2 mk). Linja-autopiletti tuli kuitenkin halvemmaksi kuin pika-ajurien käyttö. Leander totesi lipputulosten nousseen liikenteen alkuaikoina jopa 10 000 markan päivätuloihin. Tämä herättää hiukan epäilyksiä, sillä 10 000 markkaa olisi vaatinut 5000 matkustajaa päivittäin ja 50 täyttä vuoroa. Tosin alkuaikoina autot olivat varsin suosittuja ja suurimmaksi matkustajamääräksi yhdellä kertaa on laskettu peräti 101 Lokomon rotevaa seppää. Liikenne sujui loka-marraskuuhun saakka hyvin, mutta sadekelit muuttivat kaupungin huonokuntoiset kadut mutavelliksi raskaiden autojen alla. Lisäksi autot reistasivat usein, mikä johti liikenteen luotettavuuden

rajuun heikkenemiseen. Leander tiputti hinnan jo 1,5 markkaan ja alennusliput maksoivat 75 penniä. Silti matkustajakato jatkui ja liikenne loppui marraskuun lopulla vasta kolmen kuukauden kuluessa alkamisestaan. Joulukuussa Leandera vaadittiin raastuvassa luovuttamaan omaisuutensa velkojille. Ilmeni kuitenkin, että autot olivat vuokralla helsinkiläiseltä välitysvälikkeeltä. Leanderin osalta eivät ongelmat loppuneet tähän, vaan velkoja seurasivat vielä syytteet työaikalain rikkomisesta, sunnuntailevon laiminlyömisestä ja tapaturmavakuutuksen puuttumisesta.

Myöhemmin Leander syytti raitiotiehanketta ajaneita henkilöitä haitasta ja suoranaista sabotaaista linja-autoyhtiötään vastaan. Toisaalta Leanderin linja-autokokeilua pidetään myös yhtenä syynä siihen, miksi innostus raitioiteihin lopahti Tampereella.

Vaikka Leanderin hanke epäonnistui, oli hänen kokeilunsa maassamme ainutlaatuinen. Sen ansiosta Tampereesta tuli ensimmäinen suomalainen kaupunki, jossa alkoi sisäinen linja-autoliikenne. Myöhemmin 1920-luvulla alkoi Tampereelle ilmestyä uusia liikennöitsijöitä kovaan tahtiin.

tä enemmän tulevaisuutta ja raitiotien osuutta kaupungin liikenteen osana ja varsinkin tärkeänä yhteytenä sisävesisatamien ja rautatieaseman välillä. Linjoja oli nyt yhden sijaan peräti neljä. Ensimmäinen linja olisi kulkenut Pirkkalan rajalta Keskustorin kautta Hatanpäälle. Toinen linja olisi kulkenut Satakunnankadun kautta Hämeenpuistoon ja siitä Hämeenkadun ja Keskustorin kautta rautatieasemalle, jossa rata olisi alittanut rautatien uuden tunnelin kautta ja jatkanut Tammelaan. Kolmas linja olisi tullut Naistenlahdesta Lapintietä pitkin Satakunnankadulle ja siitä Keskustorille, josta se olisi jatkanut Viinikkaan. Neljäs linja olisi kulkenut Ratinanniemestä uuden sillan kautta Nalkalan torille ja siitä Mustanlahden satamaan. Ongelmaksi muodostuivat kuitenkin jälleen rahan puute ja tällä kertaa myös valiokunnassa esiintyneet erimielisyydet.

Koska raitiotien tulemistä jähkailtiin, ottivat paikalliset elinkeinoelämän edustajat ohjat omiin käsiinsä. Vuosina 1919 ja 1920 perustettiin Auto-Omnibus Osakeyhtiö, jonka oli tarkoitus aloittaa liikennöiminen Tampereella kahdella linjalla. Yksi linja olisi kulkenut Pispalasta Satakunnankadun kautta Hatanpään tehtaalle, toinen Järvensivulta Tammelan, rautatieaseman ja Keskustorin kautta laivarantoihin. Taksat oli suunniteltu varsin halvoiksi, 50–70 penniksi. Hanke

Vuonna 1923 tahtoi viipurilainen insinööri ja entinen kauppa- ja teollisuusministeri Erkki Makkonen rakentaa Tampereelle yksityisen raitiotien (vihreä linja). Kaupunki vaati myös kartan punaisia laajennuksia tehtäväksi samassa yhteydessä ensimmäisen linjan kanssa.

ei kuitenkaan edennyt. Elokuussa se kaatui kokonaan, koska liikemies Kaarlo Leander ehti aloittaa linja-autoliikenteen Tampereella. Hän kuitenkin joutui lopettamaan liikenteen ongelmien vuoksi jo ennen joulua.

## Sittenkin yksityinen raitiotie Tampereelle?

Raitiotiehanke meinasikin raueta kokonaan, mutta vuonna 1923 astui kuvioihin mukaan viipurilainen insinööri ja entinen kauppa- ja teollisuusministeri Erkki Makkonen.

Makkosen kanssa tehtiin sopimusluonnos yksityisen raitiotien perustamisesta. Kaupungilla oli luonnoksessa 40 % osuus yhtiön osakkeista. Lisäksi yhtiö olisi saanut yksinoikeuden raitioliikenteen harjoittamiseen neljäkymmenen vuoden ajaksi. Valiokunta asettiinkin kannattamaan Tampereen Raitiotie Oy:n perustamista. Kaupungin raitiotierahastoon oli kertynyt tuona aikana neljä miljoona markkaa. Kustannusarvio Makkosen raitiotiestä vuonna 1923 oli 6 100 000 markkaa. Kaupungin olisi siis tarvinnut sijoittaa raitiotiehen vain osa neljän miljoonan markan suuruudesta rahastostaan.

Makkonen palasi vuosien 1907–1914 ajateltuun linjaan Rajaportilta Tammelantorille. Teknisenä asiantuntijana toimi Viipurin raitiotieosakeyhtiön toimitusjohtaja Eugen Landsdorf. Reitti olisi ollut 3,25 km pitkä. Makkonen halusi saada kustannussäästöjä, joten rata oli tarkoitus rakentaa osittain yksiraiteisena. Tiheä vuoroväli olisi saatu aikaan rakentamalla kohtauspaikkoja riittävän taajaan. Lipunhinnaksi muodostui vuoden 1923 rahassa yksi markka. Matkustajia arvioitiin

vuodessa olevan 1 800 000, mikä oli 42 nousua vuodessa asukasta kohden.

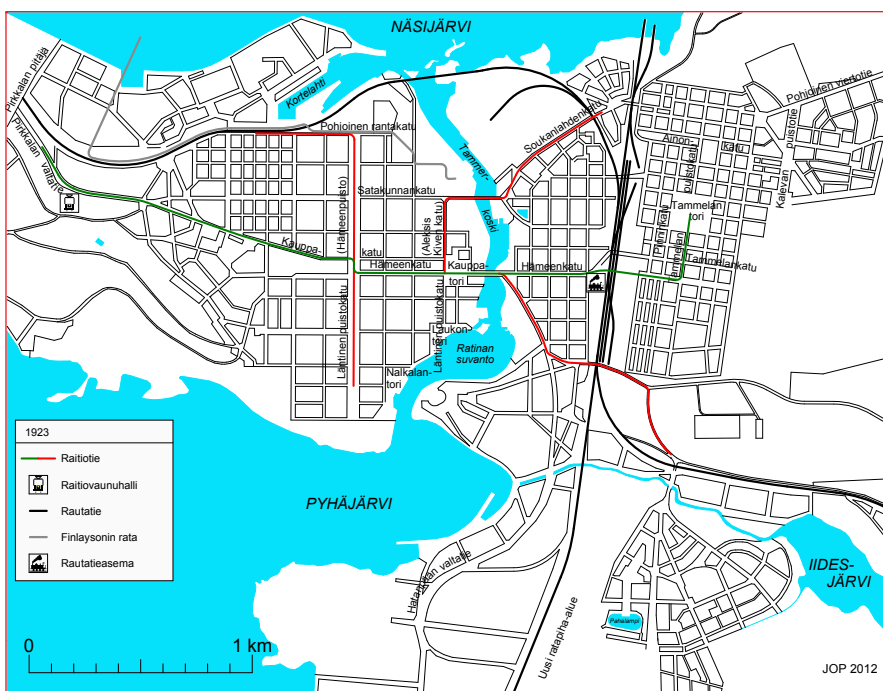
Yksimielisyyteen ei silti päästy. Makkonen olisi halunnut rakentaa aluksi yhden linjan ja laajennukset myöhemmin. Valiokunta taas olisi halunnut nähdä enemmän kuin yhden linjan liikenteessä. Myös raideleveydestä kiisteltiin. Valiokunta ehdotti rautateiltä tuttua 1524 mm ja Makkonen muista suomen raitiotiekaupungeista tuttua 1000 mm, jotta käytettyä kalustoa olisi voitu hyödyntää. Lisäksi monet eivät pitäneet edelleenkään ajatuksesta, että kaupungin liikennettä hoitaisi yksityinen taho. Pelättiin, ettei kaupungilla olisi riittävästi valtaa vaikuttaa yhtiön tariffeihin ja uusien ratojen linjaamiseen.

Vuonna 1924 myös saksalainen Siemens teki tarjouksen Tampereen raitiotien rakentamisesta, mutta asiaa ei edes käsitelty valtuustossa. Samana vuonna alettiin selkeästi kyllästyä raitiotiehankeen jatkuvaan epäonnistumiseen. Tuolloin alettiin suunnitella kunnallisen linja-autoliikenteen aloittamista. Valiokunta, joka suunnitteli raitiotietä, saikin seuraavaksi tehtäväkseen tutkia kunnallista linja-autoyrittystä. Valiokunta ei lämmennyt ajatukselle, vaan tyytyi ehdottamaan, että kaupunki seuraisi yksityisten yrittäjien harjoittaman liikenteen kehitystä. Raitiotievaliokunnan työ päättyi käytännössä vuoteen 1923, vaikka se olikin nimellisesti olemassa vuoteen 1929 saakka.

Viimeisen kerran raitiotie nähtiin valtuuston käsiteltävänä 4. kesäkuuta 1929, tasan 22 vuotta sen jälkeen, kun raitiotietä ensimmäisen kerran käsiteltiin valtuustossa. Tuohon mennessä oli kaupungissa alkanut linja-autoliikenne Kaarlo Leanderin johdolla ja raitiotien rakentaminen oli riippuvainen myös monista muista hankkeista, kuten sähkölaitoksen voima-aseman uudistamisesta, läntisten liitosalueiden liitoskysymyksestä, Tammelan sillan leventämisestä jne. Kaupunginhallitus esitti asian hautaamista ja valtuusto kannattikin esitystä. Raitiotiehankeen osalta lyötiin naula arkkuun, mutta toisin kuin monet silloin luulivat, ei lopullisesti.

### Pääasialliset lähteet

Jarmo Peltola: Onnikoita ja rolikoita, 1998  
Mikko Uola: Tampere silloin eilen, 1977  
Matti Viitaniemi: Länsilinjat Oy (historiikki), 1989  
Antero Kalliomäki: Finlaysonin rata, Resiina 4/1980  
Karttälähteet: Piirka





**Kimmo Nylander  
Pertti Leinomäki**

# HELSINGIN LINJA 18

***Bussilinjaa numerolla 18 ajettiin Helsingissä ensi kertaa yli 70 vuotta sitten ja yhtäjaksoistakin liikennöintiä on kestänyt jo 63 vuotta. Liikennöitsijänä on koko ajan ollut HKL, sen edeltäjä tai seuraaja. Tämä on kertomus linjan vaiheista kantakaupunkilinjojen suuriin muutoksiin saakka elokuussa 2012.***

Scania-Vabis B 75/Helko oli hyvin tyypillinen vaunu 1960-luvun alkupuolelta noin kymmenen vuoden ajan. Punainen ympyrä linjanumerossa merkitsi keskustalinjaa, jonka esikau-punkibusseja edullisempi taksa oli sama kuin raitiovaunuilla. Huomaa myös trolleybussilinjan 14 ajolangat. Auto 48 Töölöntorin kulmal-la 7.5.1972, Lars Richter.

Ensimmäinen bussilinja tunnuksella 18 aloitti Helsingissä 19. päivänä marraskuuta 1938, liikennöitsijänä kaupungin omistama Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö. Reitti kulki Kolmikulmasta Taka-Töölöön. Vaunut ajoivat Heikinkatua, eli nykyistä Mannerheimintietä Museokadulle asti. Linja jatkui edelleen Töölönkatua pohjoiseen Nordenskiöldinkadulle ja vielä Minna Canthin katua Päivärinnankadulle päätepysäkille. Paluussa jatkettiin Päivärinnankatua Turuntielle (Mannerheimintie) ja Nordenskiöldinkadulle ja Töölönkatua takaisin. Linjaa ajettiin enimmillään viidellä autolla viiden minuutin vuorovälillä kierrosajan ollessa 25 minuuttia. Talvisota katkaisi liikennöinnin 17. joulukuuta 1939.

Toisen kerran liikennöitiin linjalla 18 Naistenklinikalta Topeliuksenkatua, Töölönkatua ja Heikinkatua Erottajan kautta Kaupatorille vuoden 1940 syyskuun lopusta marraskuun 17. päivään asti.



Suomen Autoteollisuuden korittama Sisu SHD-7 nro 68 kuvattuna vuonna 1939. Tätä vaunusta tuli poikkeuksellisen pitkäikäinen palveltuaan HRO/HKL:n käytön jälkeen tam-

misalolaisia. Tammellundin Liikenne koritti auton vielä vuonna 1960 ja sillä ajettiin vuoteen 1968 asti. Sarja käsitti autot 68–75 ja oli tyypillinen linjalle 18. Kuva HKL.

Seuraavan kerran aloitettiin ajot numerolla 18 jatkosodan jälkeen marraskuun 10. päivänä 1944. Lähtöpaikka oli nyt rautatieaseman tuntumassa Seurahuoneen lähellä. Pohjoispäässä ajettiin Linnankoskenkadulle asti. Tämä versio oli myös lyhytaikainen – liikennöinti päättyi jo 22. kesäkuuta 1945. Tänä aikana tapahtui kuitenkin liikennöitsijän uudelleenjärjestely, jossa Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiöstä muodostettiin Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL).

## Yhtäjaksoinen liikenne alkaa

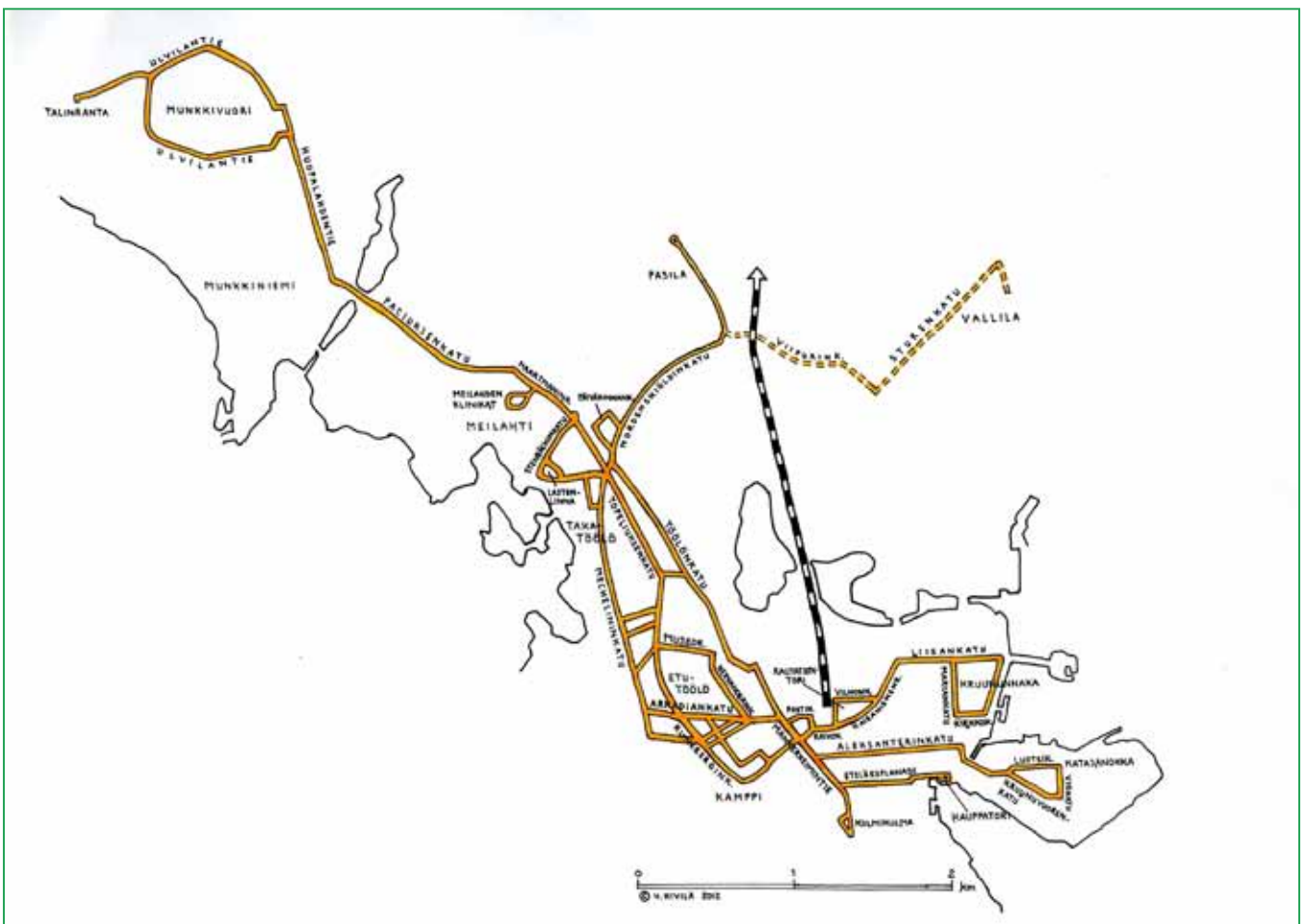
Neljäs käynnistys tapahtui kesällä 1949. Raitiovaunun kalustosta oli pulaa ja bussilinjan 18 aloitus kesäkuun 16. päivänä liittyi raitiovaunun linjan 5 lakkauttamiseen. Bussilla hoidettiin yhteys Katajanokalta Etu-Töölöön. Katajanokan reittiosuus kulki ympäränä. Luotsikadulta lähdettiin ja ajettiin Kanavakatua Päävartiontorin läpi Mariankadulle sekä edelleen Aleksanterinkadulle ja Mannerheimintielle. Paluussa tultiin Kanavakatua, Kruunuvuorenselkää ja Vyökata Luotsikadulle. Etu-Töölön reittikin kiertettiin ympyrälenkinä Arkadiankatu – Mecklininkatu – Caloniuksenkatu – Museokatu – Nervanderinkatu – Arkadiankatu jne. Lin-



jatunnuksella 18A ajettiin lenkki kuvattulla tavalla myötäpäivään ja tunnuksella 18N puolestaan vastapäivään. Päätepysäkki sijaitsee Caloniuksenkadulla. Kirjaintunnuksella viittasivat Arkadian- ja Nervanderinkatuun. N-kirjain ei siis tässä vaiheessa tarkoittanut yölinjaa. Linja koostui kahdeksasta vakiovuorosta ja seitsemästä ruuhkavuorosta. Tiheimmillään autot ajoivat lähes peräkkäin kahden minuutin vuorovälillä.

Linjalle 18N kilvitetty bussi 35 esittelykuvassa. HKL hankki näitä Valmet-korisia AEC Regal Mark III -vaunuja kaikkiaan viisi kappaletta. Autossa on ikkunalinjan yläpuolella vuorokilpapaikka. Rekisterikilpi on valkopohjainen vuoden 1949 kilpi. Kuva Foto Roos/HKL.

Kartta, johon on merkitty kaikki linjan 18 käytämät reittikadut 1930-luvun lopusta alkaen. Karttapiiros Hannu Kivilä.







Tuohon aikaan esiintyi myös erikoinen kerran päivässä aamuisin ajettava 18F-vuoro. Se lähti Vallilan hallilta kiertäen Pasilan kautta Nordenskiöldinkadulle ja edelleen Caloniuksenkadulle ja oli mitä ilmeisimmin sukua raitiolinjalle 5F, jolla niin ikään ajettiin yksi vuoro hallista Pasilan kautta Katajanokalle silloin kun raitiolinja 5 oli kulussa.

Raitiovaunu 5 palasi liikenteeseen 15. helmikuuta 1951. Niinpä bussilinjat 18 reitti muuttui, lähtöpaikkana oli nyt Rautatienatori (Kansallisteatteri). Arkadiankadulta tehtiin koukkaus Pohjoisen Rautatiekadun ja Runeberginkadun kautta takaisin Arkadiankadulle ja edelleen Mechelininkadulle. Loppureitti Etu-Töölössä oli tyystin erilainen kuin aikaisemmin. Mechelininkadulta käännyttiin vasemmalle Rajasaarentielle ja heti saman tien oikealle Lepolankujalle (vuodesta 1954 Kajanuksenkatu). Pujottelu jatkui Linnankoskenkadulle, Lastenlinnantielle ja Stenbäckinkadulle päätepysäkille. Paluussa mentiin Linnankoskenkadulle ja sieltä suoraan Mechelininkadulle. A- ja N-tunnuksia ei enää käytetty. Linja pyöri kuudella vakiovuorolla ja kahdella ruuhkavuorolla vuorovälillä ollessa huippuajana neljä minuuttia. Kovin pitkäikäinen ei tämäkään reittiversio ollut, sillä seuraavat muutokset toteutettiin jo vuoden 1951 lokakuussa.

### Kruununhakaan

Lokakuun 10. päivänä 1951 reittiä muutettiin jälleen, mutta sen jälkeen tilanne vakiintui pitkäksi aikaa. Lähtöpaikka siirrettiin Kruununhakaan. Kirkkokadulta käännyttiin Pohjoisrantaan, sieltä Liisankadulle ja eteenpäin Rautatienatorille. Paluussa Liisankadulta ajettiin Mariankatua Kirkkokadun lähtöpysäkille.

Etu-Töölössäkin ajolinjat uusittiin taas kerran. Mannerheimintieltä mentiin suoraan Arkadiankatua Mechelininkadulle, sieltä Eteläistä Hesperiankatua Runeberginkadulle ja Topeliuksenkatua Stenbäckinkadulle. Viimeinen kääntyminen vasemmalle Linnankoskenkadulle ja oltiin päätepysäkillä Lastenlinnan kupeessa. Paluussa ajettiin Lastenlinnantietä Stenbäckinkadulle ja siitä tulosuunnan reittiä kohti Kruununhakaan.

Linjan 18 kalustosta ei ole kovin tarkkoja tietoja alkua ajoilta, mutta ainakin 1950-luvun alkupuolella nk. Lato-Scania-vaunuja 81–90 ja 136–147 käytettiin yleisesti. Alustana näissä toimi bulldog-mallinen Scania-Vabis 2B22-V ja korinvalmistajana



Jokin vaunu Ajokin Scania-Vabis-sarjasta 311–328 tulossa Koskelan hallista matkalla Silta-saarenkatua linjalle. Taustalla Hakaniemen Apteekki nykyisen Metallitalon paikalla. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista, 1959.

Bussit korvasivat raitiolinjaa 5 vuosina 1949–1951. Vaunu 138, Lato-Scania, Scania-Vabis 2B22-V / Karia, kääntymässä Mannerheimintieltä Aleksanterinkadulle matkalla Katajanokalle. Rahastajankilpi on jo uutta mallia. Kuva Helsingin kaupunginmuseo 1949.

Karia. Bulldogeissa moottori ja kuljettajan paikka ovat vierekkäin etuakselin päällä ja etuovi sijaitsee etupyörän takana. Linjaa ajettiin myös AEC Regal-vaunuilla sarjasta 34–38, kunnes 1950-luvun puolivälin paikkeilla linjalla käytettiin uusia suuria Scania-Vabis B71 -vaunuja sarjasta 160–167.

Vuonna 1957 kalusto vaihtui. Lato-Scania ja AEC:t väistyivät ja tilalle saatiin 1956–57-mallisia Scania-Vabis B71 -busseja sarjoista 291–310 ja 311–328; ensiksi mainitussa sarjassa oli korinvalmistajana Helko ja jälkimmäisessä Ajokki.

### 1960-luvun alkupuolella

Kymmenen vuotta liikennöitiin ilman minikäänlaisia reittimuutoksia. Lokakuussa 1961 muutettiin Kruununhaan ympyrälenkki kulkemaan päinvastaiseen suuntaan. Syyskuussa 1964 myös kierros Lastenlinnan ympäri muutettiin päinvastaiseksi. Tarkat päivämäärät näille korjauksille ovat 22.10.1961 ja 27.9.1964. Vuoromäärä pysyi pitkään vakiona, linja pyöri seitsemällä kokopäivävuorolla ja kahdella tai kolmella ruuhkavuorolla.

Vuonna 1960 HKL hankki autosarjan 405–424, Scania-Vabis B75-alustaisia vaunuja Wiiman korilla. Ne sijoitettiin aluksi Itä-Helsingin linjoille, mutta pian huomattiin, että ne vähine istuinpaikkoinen soveltuivat paremmin keskustalinjoille. Niinpä niitä siirrettiin myös linjalle 18 keväällä 1962. Tämä jäi kuitenkin lyhyeksi vaiheeksi, sillä jo syksyllä havaittiin vain vuoden ikäisiä Helko-korein varustettuja Scania-Vabis-sarjasta 435–454. Näiden autojen korit olivat jo modernia HKL-mallia, jota Helkon lisäksi myös Wiima valmisti.

### Meilahden klinikoille

Syyskuun alussa 1965 päätepysäkki siirrettiin Meilahden klinikoille. Topeliuksenkadulta käännyttiin Linnankoskenkadulle ja Lastenlinnan takaa kiertäen ajettiin Stenbäckinkatua takaisin Topeliuksenkadulle ja edelleen Haartmaninkatua sairaala-alueen keskelle. Samassa yhteydessä Kruununhaan suunnan ajolinjat Etu-Töölössä muuttui kiertämään Hietaniemenkadun ja Eteläisen Rautatiekadun kautta Arkadiankadulle.

Tämä perustilanne vakiintui taas pitkäksi aikaa. Pari pikkukorjausta kuitenkin toteutettiin. Heinäkuusta 1970 alkaen kierrettiin Sokoksen tavaratalo Meilahden suunnassa

Postikadun puolelta ja joulukuun alusta 1973 lähtien ajettiin tätä kautta myös paluusuunnassa. Samaan aikaan joulukuussa Kruununhaan lähtöpysäkki siirrettiin Liisanpuistikon viereen.

## Vanha kalusto rahastajalinjoilla

HKL aloitti asteittaisen kuljettajarahastukseen siirtymisen 1960-luvun puolivälissä ja tehtävä saatiin päätökseen runsaan kymmenen vuoden kuluessa. Bulldog-malliset autot soveltuivat huonosti kuljettajarahastukseen ja siksi 1960-luvulla otettiin käyttöön myös keskimooottorista kalustoa, jota saatettiin käyttää sekä rahastaja- että kuljettajarahastuslinjoilla. Vuodesta 1968 alkaen hankittiin pääsääntöisesti vain kuljettajarahastukseen soveltuvia vaunuja, koska katsottiin, että aikaisemmin ostetut rahastajabussit riittävät rahastajalinjoille. Tämä merkitsi, että kaikkein raskaimmin kuormitetuilla linjoilla ajettiin kaikkein vanhimmallalla kalustolla. Vilkkaimmat linjat nimittäin jätettiin viimeisiksi kuljettajarahastukseen siirtyjiksi ja useimmat vanhat monikäyttöautot tarvittiin kuljettajarahastuslinjojen ruuhkavuoroihin.

Linjalla 18 käytettiin 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa edelleen bulldog-mallisia Scania-Vabis B75-busseja Helkon korilla. Autoihin noustiin takaa, jossa rahastaja istui. Poistuminen tapahtui keski- tai etuovesta. Viimeistään keväällä 1965 kalusto vaihtui pari vuotta nuorempiin Scanioihin sarjasta 475–499 ja vuodesta 1969 vakiona ajoivat vaunut sarjasta 16–55 vuodelta 1965. Yksi säilytetyistä HKL:n museoautoista on tuosta sarjasta ja havaintojen mukaan juuri tuo museokappale nro 33 on liikennöinyt linjalla 18 vakiona ainakin vuonna 1970.

## Uusia busseja jo ennen kuljettajarahastusta

1970-luvun alussa todettiin, että rahastajalinjoille tarvitaan uutta kalustoa jo ennen kuljettajarahastukseen siirtymistä. Uudet HKL:n takamooottoriset bussit varustettiin automaattivaihteistolla ja suuremmalla istumapaikkamäärällä kuin ennen. Ruuhkaisilla keskustalinjoilla ajettiin kuitenkin vanhoilla keppi-vaihteisilla bulldogeilla.

Helpotusta tilanteeseen saatiin syksystä 1972 alkaen. Silloin liikennelaitos hankki

Auto 955 pysäkillä Simonkentän vieressä matkalla Munkkivuoreen. Tälle paikalle rakennettiin myöhemmin massiivinen Scandic Hotel Simonkenttä. Kuva Pertti Leinomäki 3.5.1984.



Rahastajan kanssa linjalla oleva Wiiman Sisu 261 Rautatientorilla vuonna 1973. Ovisivun kilpapaikassa on oranssi E-kilpi. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.

moderneja Sisu-busseja Wiiman korilla numeroille 257–311. Näissä oli muiden HKL-vaunujen tapaan ovijärjestys 2-2-0, mutta lisäksi rahastajan aitio auton etuosassa. Tätä ratkaisua kokeiltiin jo aikaisemmin muutamissa yksittäisissä autoissa, mutta nyt saatiin rahastajalinjoillekin merkittävästi uutta kalustoa. Ratkaisu ei ollut täysin ongelmaton, sillä takaovien puuttuminen ja rahastajan istuminen matkustamon etuosassa aiheuttivat hämmennystä matkustajissa.

## Kuljettajarahastus

Yksityisillä liikennöitsijöillä kuljettajarahastukseen siirtyminen tapahtui hyvin vapaamuotoisesti. Samaa linjaa saatettiin ajaa välillä rahastajan kanssa ja välillä ilman. Liikennelaitoksella sen sijaan siirtyminen tehtiin hyvin täsmällisesti eli linjaa ajettiin rahastajan kanssa tiettyyn päivämäärään asti ja sitten alkoi kuljettajarahastus. Vuonna 1974 uusi järjestelmä alkoi olla loppusuoralla. Rahastajien kanssa ajettiin enää keskustalinjoilla sekä muutamalla kuormitettulla esi-

kaupunkilinjalla. Linjan 18 busseja ajettiin kahden hengen miehityksellä syksyyn 1974 saakka. Kuljettajarahastus alkoi 28. päivänä lokakuuta.

Muutos ei aluksi vaikuttanut paljonkaan käytettyyn kalustoon, sillä vuoden 1972 Sisut toimivat mainiosti myös kuljettajarahastuksessa ja vuosien myötä rahastajanaitiot purettiinkin pois. Vuonna 1975 Sisujen tilalla nähtiin vähän tuoreempia Volvoja sarjasta 421–430 sekä toisaalta vähän vanhempia Scanioita vuosilta 1971–72. Volvojen alustamalli oli B59, Scanioiden BR110 ja korina kaikissa Wiiman HKL-malli. 1970-luvun puolivälissä käytettiin vielä nimikkojärjestelmää, joten vakiobussit voidaan nimenä autokohtaisesti. Linjan 18 Volvot olivat 421–425 ja Scania 930, 950 ja 951. Myöhemmin nimikoista luovuttiin ja kalustokirjavyys lisääntyi.

Kuljettajarahastukseen siirtymisen jälkeen reitti pysyi ennallaan vielä runsaan kolmen vuoden ajan. Vapun jälkeen vuonna 1978 Taka-Töölön reittiä oikaistiin Meche-







linikadulta suoraan Linnankoskenkadulle, ilman koukkausta Töölöntorin kautta.

### Munkkivuoreen

1980-luvulla HKL alkoi yhdistellä keskustaja esikaupunkilinjvoja. Suomen Turisti-auto Oy oli liikennöinyt 1950-luvulta alkaen reittiä Simonkentältä Munkkivuoreen. Tämä linja sai vuonna 1966 tunnuksen 35. HKL:n 18 ja STA:n 35 päätettiin yhdistää ja näin syntyi syyskuun alussa 1983 linja 18 Kruununhaka – Kampi – Munkkivuori. Kruununhaka Kaivokadulle reitti kulki entiseen tapaan, mutta Kaivokadulta jatkettiin Simonkatua ylös Urho Kekkosen kadulle (paluu Kansakoulukatua). Tästä ajettiin entisen 35:n mukaisesti Munkkivuoreen. Mechelininkadulle ja Stenbäckinkadulle ei enää menty vaan kuljettiin Runeberginkatua ja Topeliuksenkatua Haartmaninkadulle ja edelleen Tukholmankadulle. Munkkiniemen tultaessa käännettiin heti Huopalahdentielle ja siitä Ulvilantielle ostoskeskuksen eteläpuolelle. Ajantasauspysäkki sijaitsi Ulvilantie 11:n kohdalla. Lyhyen seisahduksen jälkeen jatkettiin katu eteenpäin ympäri koko Munkkivuoren päätyen jälleen Huopalahdentien risteykseen ostoskeskuksen pohjoispuolelle. Yhdistetyn linjan liikennöitsijänä jatkoi HKL. Kesäkuussa 1986 ajantasauspaikka siirtyi Ulvilantien alkuun.

### 1990-luvulla

Vuoden 1995 alussa HKL:stä tehtiin liikelaitos. Alkavan kilpailuttamisen vaatimuksesta liikennelaitoksen linja-autoliikenne piti eriyttää emo-HKL:stä. Näin syntyi tytärliikelaitos nimellä HKL-Bussiliikenne. Periaatteessa linjalla 18 jatkoi sama liikennöitsijä kuin ennenkin.

1990-luvun puolella välissä alettiin Munkkivuoren kupeeseen rakentaa uutta Talinrannan asuinalueita. Vuoden 1998 alussa

linjan 18 reittiin liitettiin edestakainen käynti uuden alueen keskusaukiolla Muusantorilla.

### Munkkivuoren linjan kalustoa

Linjaa 18 liikennöitiin koko ajan pääsääntöisesti HKL:n Ruhan varikon autoilla. Nimmikkojärjestelmää ei enää käytetty, joten linjalla saattoi nähdä kaikkia Ruhan busseja.



Pitkän tauon jälkeen hankittujen autojen korit erosivat huomattavasti 1970-luvun autoista. Kesän 1985 linjan 18 vuorot lähtivät Koskelan hallista. Ajokki-Volvo Munkkivuoreessa 5.7.1985. Kuva Pertti Leinomäki.

Talinrannan uudelle asuinalueelle aloitettiin linjan 18 liikenne 1.1.1998. Vuosina 1994–1998 palvelu hoidettiin linjalla 57. Vaunu 9806 pysäkillä 4.6.1998. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL:llä oli kalustohankinnoissa 1980-luvun alussa pitkä tauko, joten vuosikymmenen puoliväliin saakka ajettiin 1970-lukulaisilla autoilla, tyypillisinä työkaluina Sisu BT-69 BVT, Scania BR111M ja Volvo B59 Wiiman K100-korilla. Vuodesta 1985 alkaen hankittiin lähes yksinomaan Volvo B10M-Wiima K202-malleja. Näistä muodostui pääkaupunkiseudun perusbussi 1990-luvulla. Yksi sarja tilattiin kuitenkin Ajokin korein ja näitäkin havaittiin joskus Munkkivuoreen ajamassa, kuten myös Volvo-kauden ainoata Scania-sarjaa vuodelta 1988. Vuoden 1988 syyskauden alusta siirryttiin linjalla 18 nivelkalustoon, vanhimpina vuoden 1985 mallit. Keskimuotoisista niveliä hankittiin vuoteen 1991 saakka.

Nivelvaunu 9001 pysäkillä Mariankadun ja Liisankadun kulmassa 2.8.1998. Suuren kapasiteetin vuoksi linjalla ei tarvittu yhtä monta vaunua kuin muuten. Kuva Pertti Leinomäki.



HKL kokeili pysäkkien reaaliaikanäyttöä vuonna 1992 ja kohteeksi valittiin juuri linja 18. Kokeiluun liittyivät myös pysäkinäytöt busseissa. Näytöt asennettiin nivalautoihin 8801–8812 eli nämä vaunut ajoivat nyt vakituisesti Munkkivuoreen. Aika ei kuitenkaan ollut vielä kypsä näin vallankumoukselliseen tekniikkaan ja kokeilu päättyi melko pian. Näyttöpömpelit pysäkeillä säilyivät paikoillaan vielä melko pitkään ja bussien pimeät sisänäytöt pysyivät noissa kahdessatoista autossa loppuun saakka.

Matalalattiaisuus yleistyi 1990-luvulla nopeasti. HKL-Bussiliikenne hankki kokeeksi kaksi matalalattiaista nivelbussia vuonna 1996, mutta ne eivät toimineet tyydyttävästi. Nivelien sijasta ostettiin matalalattiaisia teliautoja vuodesta 1996 alkaen. Linjalla 18 ajettiin kuitenkin pääasiallisesti edelleen vanhoilla korkealattiaisilla nivelbusseilla, sillä kilpailutettu liikennöinti alkoi vasta vuonna 2002.

Matalalattiaisuuden lisäksi myös vaatimukset alhaisista pakokaasupäästöistä kovenivat 1990-luvulla. HKL:llä päätettiin, että kantakaupunkilinjoilla liikennöivän kaluston pitää olla maakaasukäyttöistä. Vuosina 1998–99 hankittiinkin kaksiakselisia maakaasubusseja, mutta teliautoja piti odottaa vuoteen 2002. Volvo B10BLE-CNG 6x2 8500LE-vaunut sarjasta 201–228 ajoivat sen jälkeen vakiokalustona linjalla 18.

### Aika ennen suurta kantakaupunkilinjojen uudistusta

Kilpailutuksen alettua 1990-luvulla ihmeteltiin yleisesti, miksi kaupungin omistamat liikennöitsijät, HKL-Bussiliikenne ja Suomen Turistiauto Oy, kilpailevat verissä päin linjoista. Asia ratkaistiin vuodenvaihteessa 2004/2005, kun HKL-BL ja STA yhdistettiin Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi. Liikennöitsijän nimi siis vaihtui, mutta samat siniset bussit jatkoivat edelleen linjalla 18. Seuraava kilpailutuskausi ei tuonut muutosta asiaan. Uusi sopimuskausi alkoi vuoden 2008 alussa. Maakaasukaluston hankinnassa siirryttiin kuitenkin MAN Lion's City-malliin ja näitä ilmaantui Volvojen rinnalle linjalle 18 vuonna 2008.

Linjamuutoksia ei Talinrannan koukukausen jälkeen tehty ennen vuotta 2008, jolloin kesäkuun alussa Kampin kierto jäi pois ja ajoreittinä käytettiin jälleen Arkadiankatua.

### Viimeisin uudistus

Etelä- ja Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman mukainen liikenne alkoi elokuus-



sa 2012. Yhtenä tavoitteena oli saada tiheä runkobussiliikenne linjojen 14, 18 ja 39 yhteiselle reittiosuudelle. Bussi 18 poistettiin Kruununhaasta ja keskustan lähtöpysäkki siirtyi Eiraan, samaan paikkaan, jossa aikoinaan kääntyi johdinautolinja 14. Munkkivuoren päässä Ulvilantie ajetaan nykyisin kaksisuuntaisesti ja päätepysäkki on entisen ajantasauspysäkin kohdalla. Uutta yölinjaa 18N ajetaan Kruununhaasta keskustan kautta Munkkiniemeen ja sieltä Professorintietä Munkkivuoreen. Aivan kokonaan ei siis Kruununhakaakaan hylätty, ja vanha tuttu tunnus 60 vuoden takaa tuli taas käyttöön.

### Viimeisin kilpailutus

Kolmannen kilpailun tulokset julkistettiin keväällä 2012 ja liikennöitsijänä vuoden 2013 alusta jatkaa edelleen Helsingin Bussiliikenne Oy. Samaan sopimukseen kuuluivat myös linjat 18N ja 17.

Helsingin bussiliikenteen kaasuteli Kruununhaassa Liisanpuistikon päätepysäkillä 3.8.2012. Tämän sarjan vaunut kärsivät useista vioista ja monen kohtalona oli poisto varsin aikaisin. Kuva Jani Asén.

Maakaasuautojen verotuskäytännön muututtua niiden käytöstä tuli epäedullista. Linjan 18 liikennöinti jatkuu siksi uudessa muodossaan jälleen pääasiassa dieselbussein.

Uusia MAN-kaasubusseja saatiin linjalle 18 vuonna 2008. Linjan siirryttyä Eiran reitille teliautot vaihdettiin kaksiakselisiin. Auto 803 Rautatientorin pysäkillä 10.8.2012. Kuva Jani Asén.





# POHJOISMAIDEN UUSIN PIKARAITIOTIE KUULUMISIA BERGENIN BYBANENILTA



*Teksti Mikko Alameri,  
Johannes Erra ja  
Daniel Federley  
Kuvat Jorma Rauhala*

Pohjoismaiden tuorein raitiotie, Bergenin Bybanen, avattiin linjaliikenteelle 22.6.2010. Keskustasta Nesttuniin ulottuvan linjan matkustajamäärät ovat ylittäneet odotukset. Koko Bergenin joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet raitiotien avaamisen jälkeen yli 5 % siitäkin huolimatta, että monet Bergenin bussilinjoista on muutettu raitiotietä syöttäviksi liityntälinjoiksi.

Raitiolinjaa käyttää arkisin päivittäin noin 27 800 matkustajaa.

Ensimmäisen linjan pituus on 9,1 kilometriä ja keskinopeus 28 km/h. Bergenissä voidaan hyvin perustellusti puhua myös raitiotien ”palauttamisesta”, sillä linja seuraa suurelta osin vuonna 1965 lakkautettua linjaa 1, Engen–Minde, tosin nykyinen linja on huomattavasti pidempi.

Rakennustyöt Nesttunin ja Rådalin välisellä jatko-osuudella käynnistyivät tammikuussa 2011 ja osuus avataan liikenteelle kesällä 2013. Seuraavana on vuorossa linjapidennys Bergenin lentoasemalle. Norjan hallitus on sitoutunut rahoittamaan osan molemmista pidennyksistä.

Kalustona käytetään Stadlerin Variobahn-raitiovaunuja, joiden leveys on 2,65 metriä ja pituus 33 metriä. Vaunujen huippunopeus on 70 km/h. Ensimmäiset kaksitoista vaunua toimitettiin lokakuuhun 2010 mennessä. Seuraavasta viiden vaunun erästä kaksi vaunua toimitettiin suunnitellusti vuonna 2011, ja ne mahdollistivat vuorovälin tihentämisen viiteen minuuttiin. Lopuille vaunuille ei odotuksista poiketen ollut välitöntä tarvetta, joten ne toimitettiin

Raitiotielinjan 1 päätepysäkki keskustassa, Byparken, 16.9.2011. Vasemmalla Nordtrikk-tilausvaunu 208 Rundtur-kilvillä ja oikealla vuorovaunu 205 lähdössä Nesttuniin. Koska pikaraitiotien vaunut ovat junamaisesti kaksisuuntaisia, ratakäytävän tilantarvekin on pieni. Päätepysäkki on tilaimese; se ei tarvitse laajaa silmukkaa, vaan pikaraitiotien koko pääterminaali on näkyvissä tässä kuvassa. Päätepysäkki tarvitsee vain puolenvaihtovaihteet. Stadlerin Variobahn-vaunut ovat onnistuneet valinta kalustoksi. Ne kulkevat kuin unelma, ylimääräistä ääntä tuskin kuulee vaihteissa tai risti-koissaan ajettaessa.



Sliping Beauty, eli vaunu 901, on Leipzigistä käytettynä ostettu hiomavaunu (entinen LVB nro 5090). Perussaksalaisen oloisen 1970–80-luvun ratikan keulan omaavan niveltyövaunun valmistivat vuonna 1993 Linke-Hofmann-Busch ja Schörling ja tyyppimerkintä on taustoja selittävä ”Han-nover”. Sliping Beatyn talliraiteena toimii tällä hetkellä Kronstadin varikolla oleva katusillanalus valtion rataverkkoon liittyvällä yhdysraiteella. Sillan päällä kulkee ratikkalinjan 1 reitti. Hiomavaunu on nykyaikaiseen tapaan monitoimivaunu, jolla voidaan myös hoitaa lumityöt sekä ilmajohdon huurteenpoisto. Kuvattu 16.9.2011.



vaunupulaa poteneelle Croydonin raitiotielle Lontooseen. Bergen saa korvaavat vaunut tänä syksynä. Kolmas hankintaerä, viimeiset kolme vaunua kahdestakymmenestä, toimitetaan kesään 2013 mennessä, jolloin linjan pidennys Rådaliin valmistuu.

Raitio-lehden numerossa 3/2010 on Mikko Laaksosen laaja artikkeli Bergenin raitiotiestä.

Myös johdinautoliikenne Bergenissä jatkuu edelleen. Duobussit 6702 ja 6703 1990-luvun alusta poistettiin käytöstä vuonna 2011. Näillä näkymin toinen auto romutetaan, toinen myydään. Siten johdinautoliikenne hoide-

taan yksinomaan MAN/Neoplan/Kiepe-johdinautoilla vuonna 2003 toimitetusta sarjasta 6334-6339. Johdinautoliikenteen tulevaisuus vuoden 2014 jälkeen näyttää hyvin epävarmalta. Sekä kunta, lääni että liikennöitsijä pitävät johdinautoliikenteen jatkamista liian kalliina ja tahtovat lopettaa liikenteen vuoteen 2015 mennessä. Päätöstä asiassa ei vielä ole tehty.

## Bybanenin vuorovälit

Tämänhetkisen aikataulun mukaan vuorovälit ovat arkisin 10 minuuttia, ruuhka-aikoina 5 minuuttia.

La-aamuisin klo 9.30 asti vuoroväli on 15 minuuttia, su-aamuisin klo 10.30 asti 30 minuuttia. Päivällä ajetaan viikonloppuisinkin 10 minuutin välein klo 24 asti.

Yöliikennettä on joka yö klo 00-01 15 minuutin vuorovälillä ja viikonlopun öinä eli perjantaista lauantaihin ja lauantaista sunnuntaihin vuorovälit ovat 20 minuuttia klo 1.20-4.00.

Pieninumeroinen Variobahn-vaunu 201 lähellä Floridan pysäkkiä kantakaupungissa, kuuden aikatauluminuutin päässä lähtöpysäkiltä 16.9.2011. Raitiotieradat ovat kaupunkialueella urakiskoisia, siis kadulla muun ajoneuvoliikenteen ja jalankulkijoiden joukossa kulkiessaan sekä myös omilla kaistoillaan, jolloin on kaupunkikuvaa kohentavasti voitu tehdä oikeaoppista multapohjaista nurmirataa ilman (Helsingistä tuttua) reikäbetonikiveystä. Keski-kaupungin ulkopuolella radat ovat enimmäkseen pölkkyratoja, ja tästä ratainfrastrukturaan johtuen voidaan myös käyttää kaluston suurinta nopeutta, joka on 70:n tuntumassa. Katujen risteykset ovat tuolloin myös varoituslaitoksilla varustettuja. Pollarit tai brankkaritkaan eivät saa ajella ratikan omilla kaistoilla, eivät näillä nurmadoillakaan. Helsingissäkin oli puistoissa ennen määräyskilpiä: Älä tallaa nurmikoita!

Bergenissä on myös yksi johdinautolinja, nro 2, Landåslinjen. Linjaa liikennöidään niveljohdinautoilla vain arkena ja päiväaikaan. Viikonloppuina ja illalla linja hoidetaan tavanomaisilla naftabusseilla. Kuvassa EL-rekisterissä olevat MAN-Neoplan-autot 6335 ja 6336 Birkelund-stoppenin päätesilmukassa 16.9.2011.





## Geneven raitioliikenne 150 vuotta

Samaan aikaan kun Suomessa rautatiet täytivät 150 vuotta, on Geneven kaupungin raitiotieliikenne 150-vuotias. Tapahtumaa juhliittiin kokonainen viikonloppu TPG:n (Transports Publics Genevois) organisoimana kesäkuun puolivälissä.

Lauantaina pidettiin avoimet ovet TPG:n varikoilla. AGMT:n (Association Genevoise du Musée des Tramways) museoraitiovaunuilla ajettiin nykyratikoiden joukossa linjalla 12 ensimmäistä rataosuutta Carouge – Place de Neuve. Liikenteessä oli myös vanhoja johdinautoja ja histo-

riallisia busseja. Kaikkiin pääsivät halukkaat kyytiin.

Sunnuntain päätaphtuma oli raitiovaunuparaati, johon oli koottu raitiovaunuja hevosraitiovaunusta uusimpaan Tangoon. Paraatin jälkeen vaunut olivat näytteillä Place de Neuve -aukiolla Geneven keskustassa, jossa oli myös infokioski, kirjakauppa, pelejä ja musiikkia sekä oheismateriaalin jakelua. Tram-150 -logolla varustettuja ilmapalvoja, olkihattuja ja viuhkoja jaettiin kaikille. Hatut ja viuhkat tulivatkin tarpeeseen, kun ratikkaparaattia jouduttiin odottamaan aika-

moisessa helteessä. Väkeä oli paljon liikkeellä, kaikilla kamera tai puhelin kädessä tungeksimassa lähemmäksi vaunuja saadakseen paremman valokuvan ja estämässä paraatin etenemistään. Keskikaupungin muu liikenne oli melkolailla tukossa, vaikka TPG:llä oli ilmapäivä juhlan kunniaksi.

Paraatia varten oli lainattu vaunuja Bernistä, Neuchâtelista, Blonay-Chambyn museoradalta ja Pariisista, koska Genevessä ei ole tallella kaikkia vanhoja raitiovaunutyyppejä.

Julkinen liikenne alkoi Genevessä jo paljon ennen hevosraitiovaunua. Vuodesta 1833 ajettiin säännöllistä omnibusliikennettä Place de Neuven ja Carougen välillä, ensin kerran tunnissa ja pian puolen tunnin välein. Hevososen vetämissä vaunuissa oli neljä matkustajapaikkaa. Hevosraitiovaunut tulivat 1862 ja höyryraitiovaunut 1878, jolloin rataa jatkettiin kaupungin keskustasta itään Chêneiin. Vanhat hippomobiilivaunut muutettiin liitevaunuiksi. Rataverkkoa laajennettiin ja sähkөөn siirryttiin 1894. Ensimmäiset bussilinjat tulivat käyttöön 1928 ja johdinautot 1942.

Raitiolinjoja ajettiin alas 1950-luvulta alkaen, kunnes 1969 oli jäljellä vain yhdeksän kilometrin mittainen linja 12, joka kulki muinaista ensimmäistä raitiolinjaa Carougesta Place de Neuvelle ja sen jatkeita. Geneven raitioteiden uusi tuleminen alkoi yleiseurooppalaisen muodin mukaan 1990-luvulla.

Kulkuetta johti kuplavalokkari-poliisiauto ja kunniakomppania rumpaleineen. Paraatiraitiovaunut olivat:

1. Hevosraitiovaunu (TN, Neuchâtel)
2. Höyryraitiovaunu 12 (BTG, Bern) ja liitevaunu 31 (BTG, Bern)
3. Raitiovaunu 151 (Geneve v.1911, nyt BC Blonay-Chamby) ja liitevaununa motrice 80 (Geneve v.1901, nyt AMTUIR, Paris)
4. Raitiovaunu 67 (Geneve v.1901, nyt AGMT) ja liitevaunu 363 (Geneve v.1919, nyt AGMT)
5. Raitiovaunu 125 (Geneve v.1920, nyt käyttää AGMT, omistaa BC)
6. Raitiovaunu 729 (Geneve v.1952, nyt AGMT) ja liitevaunu 308 (Geneve v.1951, nyt AGMT)
7. Kaksiosainen nivelvaunu Vevey/Düwag (TPG, Geneve v.1987)
8. Kolmiosainen nivelvaunu Vevey/Düwag (TPG, Geneve v.1987)
9. Bombardier Flexity Cityrunner 877 (TPG, Geneve v.2005)
10. Stadler Tango 1811 (TPG, Geneve v.2011)



Hevosraitiovaunu 1800-luvulta kulkee tässä luonnollisesti hevosen vetämänä. Höyryraitiovaunu oli lainassa Bernistä.

## Daniel Federley Transtechin raitiovaunu tulee

### Maketti Kaapelitehtaalla

Transtechin uuden raitiovaunun maketti esiteltiin lehdistölle 6.6. ja se oli koko kesän esillä Kaapelitehtaalla osana HI Design 2012 -näyttelyä. Vaunun muotoilun lähtökohtana on ollut oikean viestin antaminen matkustajille: vaunu on laadukas ja kestävä, ja se vie varmasti perille kaikissa olosuhteissa. Muotoilussa on paljon yksityiskohtia, joista tunnistaa sukulaissuhteen edellisiin vaunusarjoihin: puskurin korkeus, värit, lippa tuulilasin päällä, harmaa kattokotelo ja pystysuuntainen keulaprofiili. Myös viininpunaiset istuimet ja musta lattia muodostavat yhteyden vanhaan kalustoon. Vaunun ulkomuodossa ja värytyksessä on tärkeänä näkökulmana vaunun sopiminen niin Helsingin historiallisen keskustan arvorakennusten kuin betoni-Pasilankin kaupunkikuvaan.

Kuten tunnettua, Helsingin ilmasto-olosuhteet ja poikkeuksellinen ratainfra aiheuttavat raitiovaunulle haasteita. Helsinkiin räätälintyönä mitoitettu vaunussa on otettu huomioon kaikki mahdolliset olosuhteet: vaunulla voi liikennöidä rajoituksetta niin 35 asteen pakkasessa kuin paahtavalla helteelläkin. Lämmitetty lattia huolehtii siitä, ettei jäätä pääse kertymään kynnyksiin tai lattia-alueelle. Lämmitys hoidetaan ensimmäisenä maailmassa energiatehokkaalla jarruenergian talteenottojärjestelmällä, joka perustuu veden kykyyn ottaa vastaan ja luovuttaa energiaa. Vaunulle ei muodostu ongelmaksi jyrkinkään kaarre, mäki tai notko, eikä edes niiden yhdistelmä. Vaunun joka suuntaan joustava nivelrakenne ja kääntyvät telit varmistavat miellyttävän matkustuskokemuksen ja takaavat vaunun rakenteelle pitkän eliniän.

Matkustamon LED-valaisimet ja vaaleat sisustuspinnat luovat avaran ja laadukkaan vaikutelman, jonka viimeistelee tilava ja valoisa nivelen alue vaunuosien välissä. Raitiovaunun ulkovalot ovat kaukovaloja lukuun ottamatta LED-valaisimia. LED-ulkovalojen etuja ovat hyvä valoteho ja pitkät huoltovälit. Myös linjakilvet on toteutettu valkoisilla LED-teksteillä näkyvyyden takaamiseksi niin kirkkaassa auringonpaisteessa kuin pimeän kaudenkin aikana. Linjakilpien valmistaja on bussipuolelta tuttu Mobitec.

### Koeajoraide Otanmäellä

Transtechin tehtaiden yhteyteen Kajaanin Otanmäelle valmistui elokuussa sähköistetty



Kaapelitehtaan HI Design 2012 -näyttelyn vetonaula eli Transtechin raitiovaunun maketti sijaitsi näyttelyhallin perällä. Maketti oli vain noin 14 metriä pitkä, kun lopullisen vaunun pituus on hiukan yli 27 metriä.



Vaunun viereen oli rakennettu "pysäkkikoro" havainnollistamaan matalaa lattiaa. Valkoiset LED-kilvet on tässä korvattu valkoisin tekstein. Määränpäättekstien näkyvyys tulee olemaan huomattavasti parempi kuin nivelvaunuissa.

ty koeajoraide raitiovaunujen ensimmäisiä koeajoja varten. Raiteen toisessa päässä on tiukka 15 metrin kaarresäteen kaarre, muuten rata on suora. Sen pituus on noin 1000 metriä. Koeradalla on tarkoitus tehdä mah-



Matkustamo on valoisa ja avara. Vaaleat seinät tekevät vaunusta hiukan steriilin oloisen. Vastapainona perinteinen musta kumilattia sekä harmaan ja viininpunaisen sävyiset penkit tuovat sitten hiukan eloisuutta.

dollisimman suuri osatarkoituksista; esimerkiksi kiihtyvyyden ja jarrutuskokeet tehdään Otanmäellä. Radan tasasuuntaaja on hankittu VR:ltä.

### Mikä uudelle vaunulle lempinimeksi?

Kaapelitehtaalla oli mahdollisuus antaa vaunusta palautetta sekä ehdottaa sille lempinimeä. Harrastajat toki tietävät, että vaunulla on ollut vakiintunut lempinimi jo kauan. *Transu* vain ei ole kovin salonkikelpoinen kutsumanimi. Nykyisen poliittisen korrektiuden aikana tuosta saattaa joku jopa loukkaantua. Elämään *Transu* taitaa kuitenkin jäädä. Sitä käyttävät paitsi HKL:ssä työkseen vaunun parissa työskentelevät sekä harrastajat, jo myös tavallinen kansa. Monet lempinimeä ehdottaneet olivat päätyneet *Transuun* ihan vain itse miettimällä ja päättämällä.





## Raitioliikenne

### Suunnitelmia

**Tampere ja Turku** ovat 28.8.2012 käynnistäneet raitiotien yleissuunnitelman tarjouspyyntövaiheen. Tarkoitus on, että konsultti on valittu vuoden loppuun mennessä.

Tampereen yleissuunnitelma on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2013 loppuun mennessä, jolloin valtuusto voisi tehdä rakennuspäätöksen vuoden 2014 alussa. Aikataulu on jonkin verran viivästynyt viime numerossa kerrotusta, mutta rakentaminen on edelleen tarkoitus aloittaa 2015.

### Liikenne

Halliin menevien vaunujen kilvitys muuttui kesäliikennekauden alusta 18.6. Hallisivulla ilmoitetaan linjan numero sekä määränpää linjan reitin varrelta. Näin esimerkiksi Eläintarhasta Koskelan halliin lähtevän linjan 3B vaunun määränpäänä ilmoitetaan Urheilutalo, mikä on linjan viimeinen pysäkki. Urheilutalon kohdalla kilpiin tulee teksti Koskelan halli ja vaunu jatkaa matkaan suorinta, yksiselitteistä tietä Koskelaan. Myös tällä osuudella kuljetetaan matkustajia. Vastaavasti Katajanokalta lähtevän nelosen kilvissä lukee 4 Ooppera. Uusi järjestely poistaa sekaannuksen mahdollisuuden, kun vaikkapa Rautatieaseman pysäkillä tulevasta Koskelan halli -kilvitetystä vaunusta ei tiennyt, kulkiko se Hämeentien vai Porthaninkadun kautta. Valistunut harrastaja saattoi toki selvittää asian vuoronumerosta.

Määränpäätekstivaihtoehdot hallivuoroilla ovat:

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| 1 Sturenkatu   | 3T Töölön halli |
| 1A Sturenkatu  | 3T Ooppera      |
| 1A Urheilutalo | 3T Kauppatori   |
| 3B Urheilutalo | 4 Töölön halli  |

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 4 Ooppera       | 8 Vallila       |
| 4T Ooppera      | 9 Kallio        |
| 6 Vallila       | 10 Töölön halli |
| 7A Sturenkatu   | 10 Ooppera      |
| 7B Töölön halli |                 |

Lisäksi linjoilla 7B ja 9 on Pasilasta Koskelaan ajavia vuoroja, joilla kilvityksenä on ainoastaan Koskelan halli.

Kulttuurilinjalla 5, Linjat – Rautatieasema – Kamppi – Töölö, aloitettiin liikennöinti 20.6. Linja liikennöi kesällä ke-pe klo 13–16 ja talviaikatauluissa ke-pe klo 15–18. Kalustona on kulttuurivaunu HKL 166, kun se on ajokunnossa. Myöhemmin kesällä vaunuun saatiin linjanumerokin esille.

Vaunu on ollut harmillisen paljon poissa liikenteestä pääasiassa jarruvikojen vuoksi. Näin sattui 9.2.: ”Silakka” 7B:llä jämähti klo 17.45 Aleksanterinkadun ja Snellmaninkadun risteykseen siten, että linjat 1A Käpylän suuntaan, 3T, 4 ja 7B eivät päässeet eteenpäin. Linjoille annettiin ohjeet siirtymisestä poikkeusreiteille. Jo vajaan kymmenen minuutin kuluttua ohjeet peruutettiin, koska 4:n (!) kuljettaja onnistui saamaan kalavaunun liikkeelle.



Vuoron 33 vaunu 218 lauantaina 30.7.2012 Porvoonkadun pysäkillä matkalla Eläintarhasta (lähtö klo 20.45) Urheilutalolle ja edelleen Koskelan halliin. Kuva Lauri Rätty.

Savusilakka-lisänimen vaunu sai 15.2. satuneen tulipalon vuoksi. Vaunu syttyi palamaan Mannerheimintielle Töölön hallin pysäkin kohdalla noin kello 17.25. Sammutustyöt kestivät hiukan yli puoli tuntia. Henkilövahinkoja ei tullut. Vaunu oli kuitenkin kuukausia poissa liikenteestä.

Tämän lisäksi vaunu on ollut poissa liikenteestä ainakin 11.5., 16.5.–18.5., 13.6.–15.6., 27.6. sekä 12.7.–13.7. Kun kulttuurivaunu on ollut epäkunnossa, on se korvattu jollain toisella vaunulla.

Linja 9 siirtyi 13.8. reitille Länsiterminaalili – Rautatieasema – Itä-Pasila, ks. s. 3–7.

### Kalusto

Mainosvaunut ovat uusiutuneet pitkin kesää, ks. kuvat.

Työlava-auto: elokuun puolivälissä HKL-Raitioliikenne sai ensimmäisen kiskopyörillä varustetun työlava-auton. (Schörling Rail Tech GmbH / MB Actros).

Pikkuruotsalainen eli Stadin Ratikoiden entisöimä vaunu SR 50 (ASEA 1909) saapui Helsinkiin 5.7. Aamulla 6.7. vaunu laskettiin Vallilassa kiskoille. Viimeistelytyöiden jälkeen vaunu hinattiin 10.8. Koskelaan ja ensimmäiset koeajot aloitettiin. Katsastus oli vuorossa 15.8. Samana yönä aloitettiin koeajot rataverkolla. SRS:n jäsenille vaunu esiteltiin Koskelan varikolla 22.8. Koeajot ja viimeistelytyöt jatkuvat alkusyksyn mittaan.

Tilausajovaunu HKL 150 eli Ludde on ollut lähes koko kesän poissa liikenteestä vikaantumisen vuoksi. Sitä on tuurannut pääasiassa Kulta Katriina eli HKL 162 sekä sen vikaantuessa HKL 89 eli tavallinen välipalavaunu, jossa on kytkennät mikrofonian varten.

Uusi työvaunu, oletettavasti numeroltaan 2011, saapuu Helsinkiin arviolta marraskuussa.



Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteyksessä sattui 5.6. onnettomuus, jossa kuorma-auton nostin repi risteuksen ajolangat alas. Linjat 1, 1A ja 9 olivat poikkeusreiteillä Sörnäisten ja Mäkelänkadun kautta. Uudet ajolangat asennettiin välittömästi, mutta poikkeusyhteys Sturenkadulta Aleksis Kiven kadulle jäi langoittamatta. Tätä ei kuitenkaan tiennyt sen poikkeusreiteille määrätyn 7B:n kuljettaja, joka 11.6. yritti kääntyä tuosta risteyksestä sillä seurauksella, että vaunun virroitin vaurioitui ja linja 9 joutui jälleen poikkeusreiteille. Linjan 1A liikenne oli tuolta päivältä jo päättynyt tämän onnettomuuden sattua. Kuva Jukka Lyly.

## Ratatyöt ja poikkeusliikenne

Erilaiset poikkeusreitit ovat värittäneet menneitä kesää. Keskikesällä raitiolinjasto muutui lähes viikottain. Osa poikkeusreiteistä oli tiedossa hyvissä ajoin, kun taas osa otettiin käyttöön hyvinkin lyhyellä varoitusaajalla.

**28.5.** Linja 4 liikennöi Kauppatorilta Munkkiniemeen Kruunuvuorenkadun kiskotöiden vuoksi. Myös T-vuorot ajettiin tunnuksella 4. Bussit 4X ja 4TX kulkivat Katajanokalle.

**4.6.** Linjat 4 ja 4T palasivat normaalireitille.

**2.7.** Linja 8 liikennöi Salmisaaresta Arabiaan Länsisatamankadun rakennustyömaiden vuoksi.

**7.7.** Oopperan rataristeyksen uusimistyö alkoi. Samalla alkoi myös kiskotyö Mannerheimintiellä Oopperan eteläpuolella sekä Tilkan sillan peruskorjaus.

Linja 3T liikennöi Oopperan sijaan Sibeliuksenkadun kautta.

Linja 4 liikennöi Katajanokalta Arkadiankadun, Runeberginkadun ja Sibeliuksenkadun kautta Munkkiniemeen.

Linja 7 liikennöi samoin Arkadiankadun, Runeberginkadun ja Sibeliuksenkadun kautta.

Linja 8 liikennöi Jätkäsaaresta Sibeliuksenkadun ja Eläintarhan kautta Sörnäisiin ja Arabiaan. Pois jääneellä osuudella Töölön

löntorilta Urheilutalolle ei ollut korvaavaa bussiliikennettä.

Linja 10 liikennöi Kirurgilta Arkadiankadun, Runeberginkadun ja Sibeliuksenkadun kautta Kuusitiele. Bussi 10X kulki Kuusitieltä Pikku Huopalahteen.

**14.7.** Oopperan risteysalue saatiin käyttöön. Linjat 3T ja 8 palasivat normaalireitille.

Linja 4 liikennöi Katajanokalta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Munkkiniemeen.

Lisälinja 6X liikennöi arkinen ruuhka-aikaan Kolmikulmasta Vallilaan metron keskustaosuuden korvausliikenteenä.

Linja 7 liikennöi Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta.

Linja 10 liikennöi Kirurgilta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Kuusitiele. Bussi 10X kulki Kuusitieltä Pikku Huopalahteen.

Metrolinjaa ajettiin reiteillä Kulosaari–Mellunkylä ja Itäkeskus–Vuosaari Kalasataman siltatöiden vuoksi.

**20.7.** Lisälinjan 6X viimeinen liikennöinti-päivä.

Oopperan pysäkin kiskotyömaa 8.7.2012. Kuva Jukka Lyly.

**23.7.** Linja 4 liikennöi Kauppatorilta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Munkkiniemeen Päävartiolla tehtyjen kaukolämpötöiden vuoksi. Myös T-vuorot ajettiin tunnuksella 4. Bussit 4X ja 4TX kulkivat Katajanokalle.

Linja 7 liikennöi Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta.

Linja 10 liikennöi Kirurgilta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Pikku Huopalahteen.

Metrolinja palasi normaalireitille.

**30.7.** Linjat 3T ja 5 liikennöivät Kampin sijaan Arkadiankadun kautta Simonkadun katulämmityksen korjaustöiden vuoksi.

Linja 4 liikennöi Kauppatorilta Munkkiniemeen Päävartiolla tehtyjen kaukolämpötöiden vuoksi. Myös T-vuorot suunnassa Munkkiniemeen ajettiin tunnuksella 4, mutta Munkkiniemestä Kauppatorille käytettiin tunnusta 4T, vaikka reitti olikin identtinen tunnusta 4 käyttävien vuorojen kanssa. Bussit 4X ja 4TX kulkivat Katajanokalle. Linjat 7 ja 10 palasivat normaalireiteille.



Metron korvaavaa raitiolienkennettä lisälinjalla 6X, Kolmikulma – Vallila. Kuva Lauri Rätty 17.7.2012.





Variotram 213 sai kylkiinsä siniset teippaukset, jotka mainostavat sitä, että HKL on siirtynyt ostamaan raitio- ja metrolienteessä vesivoimalla tuotettua sähköä. Alkupäivinä vaunussa ei ollut järjestysnumeroita lainkaan. Vesivoimaratikatista tuli "vesivaurio" heti ensimmäisenä liikennöinti-iltana äitienpäivänä 13.5., kun vasemmalta tullut taksi täräytti vaunun kylkeen Karhupuiston kulmalla. Eipä ainakaan voi taksinkuljettaja väittää, että vihreä ratikka näkyi huonosti. Tässä kuvassa ollaan ensimmäistä päivää linjalla Jäähallin edustalla. Kuva Daniel Federley 13.5.2012.



Museolinja joutui tänäkin kesänä useasti poikkeusreiteille runsaiden kesätapahtumien vuoksi. Kuvassa ollaan 16.6. järjestetyn Sambakarnevaalin jaloista poissa Katajanokan terminaalilla. Kesän aikana museolinja kulki muun muassa reittiä Kauppatori-Linjat (Helsinki Priden vuoksi 30.6.) sekä Kauppatori-Eira-Erottaja-Kauppatori (Katariinankadun kävelykatuava-jaisten vuoksi 18.8.). Kuva Lars Wernbom.

Linjan 10 pääte pysäkki Kuusitiellä ja linjan 10X ottopysäkki raitiovaununupysäkin tuntumassa. Jättöpysäkki jäi kauas kuvan ulkopuolelle, liikenneympyrän taakse. Linjan 10X bussit lähtivät melko säännönmukaisesti 6–8 minuutin kuluttua siitä kun raitiovaunu saapui. Harva viitsi jäädä odottelemaan syöttöbussin lähtöä. Kuva Daniel Federley 18.7.2012.



Linjan 4 eteläinen päätepysäkki oli viikon 21 ajan Kauppatorilla kiskotöiden vuoksi. Myös T-vuorot ajettiin tuolloin linjan 4 tunnuksella. Kauppatori esiintyy myös vaunujen elektronisissa määränpääkilvissä. Korvaavat bussit 4X ja 4TX veivät Katajanokalle. Kuva Daniel Federley.

**12.8.** Syysliikenne alkoi. Kaikki linjat palasivat normaaleireille.

Poikkeusliikennettä aiheuttamaton ratatyö oli Vallilassa Euran hallin ratapihan uusiminen 9.7.–28.7.

## Metro

Siilitien metroaseman pohjoispuolinen raide suljettiin 18.6. Junat käyttivät vain eteläistä raidetta 29.7. asti. Vuoroväli oli 8 minuuttia. Raide suljettiin laituritasolla tehtävän laatoitustyön vuoksi. Kesän aikana aloitettiin myös laituritasolla olevan ylälippuhallin uusiminen. Peruskorjaus valmistuu vuoden 2013 alkupuolella.

Metroliikenteessä oli katkos 14.–22.7. välillä Kulosaari – Ruoholahti. Kalasataman aseman itäpäässä kallion päällä kulkenneet raiteet korvattiin sillalla.

## Automaattimetro

HKL:n johtokunta päätti purkaa HKL:n ja Siemensin väliset sopimukset Helsingin metron ja Länsimetron automatisoinnista asiasta 16.5. pidetyssä ylimääräisessä kokouksessaan. HKL veloitettiin käynnistämään pikaisella aikataululla kulunvalvonnan kilpailuttaminen. Uusittu kulunvalvontajärjestelmä ei olisi mahdollistanut automaattiajtoa, mutta olisi antanut mahdollisuuden metrolii-



kenteen laajentamiseen ja nykyistä tiheämpiin vuoroväleihin myös kuljettajan ajamissa metrojunissa. Tavoitteena oli päättää uuden kulunvalvontajärjestelmän toimittajasta syksyllä 2012 ja solmia sopimus vuoden 2012 loppuun mennessä.

Johtokunnan päätöksestä huolimatta HKL ja Siemens jatkoivat neuvotteluja. Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri päätti 21.5.2012 ottaa em. johtokunnan päättämän asian kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Neuvotteluissa Siemens ilmoitti 23.5.2012 hyväksyvänsä aikaisemmasta kannastaan poiketen sen, että avoimet riita-asiat käsitellään projektin myöhemmässä vaiheessa sen jälkeen, kun kaikki vanha kalusto on automatisoitu ja otettu liikenteeseen, mikä etenemissopimuksen mukaisesti tapahtuu maaliskuussa 2015. HKL:n ja Siemensin yhteinen neuvottelutulos saavutettiin

sunnuntaina 27.5. vain päivää ennen kaupunginhallituksen kokousta.

Kaupunginhallitus kumosi kokouksessaan 28.5. apulaiskaupunginjohtajan esityksestä Liikennelaitoksen johtokunnan päätöksen. Se päätti palauttaa asian johtokunnalle uudelleen valmisteltavaksi asiassa aikaansaatua neuvottelutulos huomioon ottaen. Samana päivänä HKL ja Siemens allekirjoittivat etenemissopimuksen 28.5.2012. Projektin jatkuu tällä hetkellä alkuperäisen sopimuksen mukaisesti Siemensin toimittamana.

HKL:n johtokunta hyväksyi allekirjoitetun sopimuksen 4.6.2012. Sopimuksen myötä tavoitteena on, että länsimetron liikenteen aloitus tapahtuu suunnitellussa aikataulussaan. Alkuperäinen sopimus metron automaatiojärjestelmästä on arvoltaan 99,9 miljoonaa euroa ja siihen liittyvä Länsimetron kulunvalvontaa koskeva sopimus 56,3 miljoonaa euroa.

## Avustajat

|                 |                |
|-----------------|----------------|
| Johannes Erra   | Jaakko Pertilä |
| Daniel Federley | Lauri Rätty    |
| Tom Heino       | Ensio Virta    |
| Jukka Lyly      | Lars Wernbom   |

Avustuksia Päätepysäkeille voit jatkuvasti toimittaa sähköpostitse osoitteeseen [lehtiutiset@raitio.org](mailto:lehtiutiset@raitio.org) tai postitse Seuran postilokeroon PL 234, 00531 Helsinki.



SR 50 eli vuonna 1909 valmistunut ns. pikku-ruotsalainen ensimmäistä kertaa kaupungilla aamulla 16.8. klo 2.01. Kuva Daniel Federley.



## Jäsentapahtumia Syyskokous

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään la 24.11.2012 klo 13 Töölön kirjastossa, 4. kerroksen Mika Waltari -salissa, Topeliuksenkatu 6, Helsinki. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, minkä jälkeen on varattu noin 1,5 tuntia kuvien katseluun ym.

## Tutustumiskäynti Otanmäen tehtaille

SRS:n jäsenille tarjoutuu mahdollisuus käyntiin Transtechin tehtaille Otanmäkeen lokakuussa. Tuolloin ensimmäinen NRV2010-raitiovaunu on jo koeajoja vaila valmiina. Tarkka päivä ja ohjelma ilmoitetaan ensi numerossa. Autokuljetus järjestetään Flyben lennoilta Kajaanin lentoasemalta ja -asemalle.

Kesän aikana HKL 153 on saanut uudet mainokset (Frezza). Aiemmin Frezza-mainokset olivat vaunussa HKL 151. Kuva Arto Hellman 4.8.2012.

Vaunu 164 mainostaa nyt OP-pankkia. Kuva Arto Hellman 10.8.2012



Kulttuuriratikan ensimmäinen lähtö Ensi linjalta 20.6. Vaunussa ei ole vielä linjanumeroa ja ruotsin kielen kanssa on vähän niin ja näin – kun kulttuurivaunu on ainutlaatuinen, olisi Kulturspårän määräisessä muodossa oikea kirjoitusasu. Kuva Arto Hellman.

Takakannen kuva. Ranskaan ja Espanjaan on 1990-luvulta lähtien avattu kymmeniä moderneja raitiotiejärjestelmiä. Sevillan lyhyt linja kuuluu näistä vaatimattomimpiin. MetroCentrosi kutsuttu 2,2 km pitkä, viisipysäkkinen linja on avattu vuonna 2007. Ratikka toimii metron syöttöliikennevälineenä syöttäen metromatkustajia vanhaankaupunkiin. Avenida de la Constituciónin kävelykadulla raitiovaunu kulkee jalankulkijoiden lomassa ja sen nopeus on rajoitettu kahteenkymppiin. Kelloa kilistettiin ahkerasti, ja jalankulkijat pysyivätkin melko hyvin poissa raitiovaunun tieltä. Taustalla näkyy Sevillan katedraali. Kuva Daniel Federley 29.4.2012.

## SUOMEN RAITIOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2012

PL 234  
00531 Helsinki  
Nooa Säästöpankki  
IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC –koodi): HELSFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen  
sisäänpääsy pohjoismaisten  
raitiotieseurajen ylläpitämille  
museoraitioiteille ja museoihin.  
Tiedustele lipunmyynnistä.

PUHEENJOHTAJA  
Jorma Rauhala  
puh. 040 862 0957  
jorma.rauhala@raitio.org

SIHTEERI  
Juhana Nordlund  
puh. 044 339 3910  
juhana.nordlund@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA  
Daniel Federley  
puh. 040 702 8488  
daniel.federley@raitio.org

RAHASTONHOITAJA  
Kimmo Säteri  
puh. 050 522 9588  
kimmo.sateri@raitio.org

ARKISTONHOITAJA  
Pertti Leinomäki  
puh. 050 538 4495

JÄSEN  
Mikko Alameri  
puh. 0400 475 352  
mikko.alameri@raitio.org

VARAJÄSEN  
Teemu Collin  
puh. 040 820 2337  
teemu.collin@raitio.org







SRS  
PL 234  
00531  
Helsinki



\* . KH23 \*

