150. RAITIO

2/2017

40V RAITIO

Pääkirjoitus

Hyvä lukija,

aloitan pääkirjoituksen tasavallan presidentti Niinistön lauseella: rakastan tätä maata. Itse ilmaisen asian hieman toisella tavalla: rakastan tätä lehteä.

Kuluva vuosi on virstanpylväitä ja merkkipaaluja täynnä joka suhteessa: Mannerheimin syntymästä tuli kuluneeksi 150 vuotta, Suomi täyttää 100 vuotta, Raitio-lehti täyttää 40 vuotta, Helsingin nivelvaunujen kakkossarja valmistui 30 vuotta sitten. Kaikista tärkein: kädessäsi on Raitio-lehden 150. numero, johon on koottu 150 erilaista uutista menneiltä vuosikymmeniltä.

Tässä numerossa edeltäjäni Ismo Leppänen, Jorma Rauhala, Juhana Nordlund ja Daniel Federley kertovat, miten Raitio-lehti ja sen tekeminen on vuosien saatossa muuttunut. Alkaen siitä aikakaudesta, jolloin tietokoneita ei ollut olemassakaan aina tähän päivään saakka. On suorastaan suuri ilo ja kunnia jatkaa edeltäjieni viitoittamaa tietä.

Kuluva vuosi 2017 muuttaa raitiolinjastoa perusteellisesti. Syysliikenteen alussa toteutuu Raili-suunnitelman ensimmäinen osa, joka käsittää mm. rengaslinjojen 7A ja 7B reitin lakkautuksen ja korvaamisen uusilla yhteyksillä. 2-linjan reitti siirtyy kulkemaan Arkadiankatua pitkin Lasipalatsille ja sieltä Aleksanterinkadulle, eli vanhalle 3T:n reitille. Käpylästä tulee pääsemään vaihdotta Töölön kautta keskustaan, kun linja 1 aloittaa uudella reitillään. Linja 1 kulkee myös viikonloppuisin.

Tämän kesän suuret poikkeusreitit alkavat heti kesäkuun puolenvälin jälkeen ratatöiden johdosta. Reijolankadun ratatyöt pääsevät vauhtiin kesän aikana, Jätkäsaari taas saa jälleen uuden yhteyden Huutokonttorin ja Saukonpaaden välillä, kun Välimerenkadun rata valmistuu. Heinäkuun alussa linjat 2/3, 7A ja 7B ajavat viimeistä kertaa nykyisillä reiteillään ennen suuria ratatöitä. Ratatöiden jälkeen elokuussa aloittavat uudet linjat uusilla reiteillään. Näitä kaikkia käsittelemme tarkemmin seuraavassa lehdessä.

Artic-vaunut ovat lisääntyneet säännöllisin väliajoin. Tätä kirjoittaessani 428-vaunua kuljetetaan kohti Tamperetta ja sieltä se jatkaa noin vuorokautta myöhemmin Helsinkiin. Variotram-vaunujen lopullista kohtaloa taas odotetaan vieläkin. Vanhimmat Variot täyttävät ensi vuonna 20 vuotta, mutta jatkuuko niiden ura vielä tämän jälkeen? Aika näyttää.

Toivotan kaikille lukijoille mukavia lukuhetkiä tämän juhlapainoksen parissa ja bongareille mielenkiintoisia bongaushetkiä! Kiitos myös kaikille lehden tekijöille ja avustajille!

Jukka Lyly
päätoimittaja

Sisällys

Raitio 40 vuotta 3
Tietäminen ei ole minkään arvoista, jos siitä ei kerrota 14
Nuoruuteni luksusratikat 24
Tampere 25
Päätepysäkki 26

RAITIO

ISSN 0356-5440

40. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä. Jäseneksi voi liittyä osoitteessa www.raitio.org/jaseneksi.

PÄÄTOIMITTAJA Jukka Lyly
jukka.lyly@raitio.org, 040 716 3977

PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITTAJA Jaakko Pertilä
lehtiuutiset@raitio.org

MUU TOIMITUSKUNTA
Johannes Erra, johannes.erra@raitio.org
Jussi Eskelinen, jussi.eskelinen@raitio.org
Tom Heino, tom.heino@raitio.org
Jorma Rauhala, jorma.rauhala@raitio.org
Jari Välimaa, jari.valimaa@raitio.org

TAITTAJA Eero Laaksonen

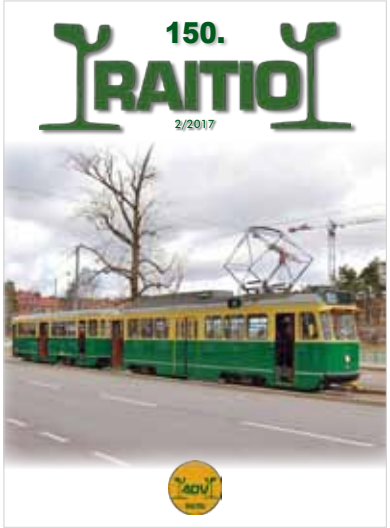
KUSTANTAJA Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA Edita Prima Oy 2017

© Suomen Raitiotieseura ry

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

Kansikuva



SRS:n kevätajelu järjestettiin lauantaina 22.4. Tätä lehteä juhlistaaksemme ajoimme poikkeuksellisesti linjalla 150, vaikka sivukilpeen olikin unohtunut normaalin 15-linjamme numero. Kalustona oli 1950-luvun lopun teliyhdistelmä 9+505, millä ajoimme mm. usean harvoin käytetyn yhteyden kautta. Ajelusta on tarkemmin kerrottu sivulla 29. Jorma Rauhala otti kuvan retken viimeisellä tauolla Kuusitien slingassa, joka vielä hetken aikaa on pelkkä varayhteys.

Jaakko Pertilä

RAITIO 40 VUOTTA

Raitio-lehdellä on kaksinkertaisesti syytä juhlaan. Paitsi, että Raition ensimmäisen numeron julkaisemisesta on kulunut 40 vuotta, on käsissäsi lehden 150. numero. Tässä artikkelissa paneudumme lehden historiaan ja esittelemme muutamia lehden tekijöitä.

Näin lukijoille toivotettiin ensimmäisessä Raition numerossa vuodenvaihteen terveiset. Lehden nykyinen toimitus toivottaa lehden alkutekijöille samat terveiset: Hyvää 40:ttä Vuodenvaihtoa!

Alku hankalaa ja hidasta

Suomen Raitiotieseura ry täytti äskettäin 45 vuotta. Seuran perustava kokous oli 16.1.1972 klo 16. Kokouksessa oli mukana 19 henkilöä, joista 18 liittyi heti kättelyssä jäseniksi. Tätä kirjoittaessani jäseniä on 559 ja kumulatiivisesti laskettuna jäseniä on jo lähemmäs tuhat.

Vertailukohtana nykypäivään voisi olla, että perustettavaan sosiaalisen median ryhmään saattaa muutamassa päivässä kertyä satoja jäseniä. Voidaankin leikitellä ajatuksella, että jos ratikkaseura perustettaisiin nyt johonkin someryhmään, siihen liittyisi varmasti hetkessä tuhat jäsentä. Mutta olisivatko he valmiita maksamaan jäsenyydestä mitään tai tekemään seuran toiminnan eteen mitään?

Vanhoina aikoina tiedonkulku uudesta yhdistyksestä saavutti uudet jäsenkandidaatit kuulopuheiden kautta. Jäsenmäärä kasvoi hitaasti mutta heti alkuun varmasti. Heistä moni on ollut valmis maksamaan jäsenyydestä jo vuosikymmenten ajan. Tähän on varmasti ollut yhtenä syynä juuri Raitiolehti, sitä kun tehtiin heti alkuun vakavissaan vaikkei suinkaan aina vakavalla naamalla. Tahallinen ja jälkikäteen katsottuna tahatonkin huumori kukkivat monissa lehdissä. Koska suuremmatkin mediatalot osaavat aika ajoin nauraa itselleen, miksemme mekin. Siitä syystä olemme koonneet artikkelin sekaan muutamia kommelluksia vuosien varrelta.

Tulevat viisi vuotta kuluvat nopeasti ja toivottavasti pääsemme silloin tekemään jälleen normaalista poikkeavan Raition, seuran 50-vuotisjuhlalehden. Nyt on kuitenkin aika juhlia 40-vuotiaan Raitio-lehden taivalta.

Ennen Raitiota

Rautatieharrastajien vuodesta 1969 julkaisemassa Resiina-lehdessä julkaistiin vuosina 1972–76 SRS:n palstaa. Palstan pituus oli tavanomaisesti 2–5 sivua ja se sisälsi uutistyyppistä aineistoa sekä jäsentiedotuksia.

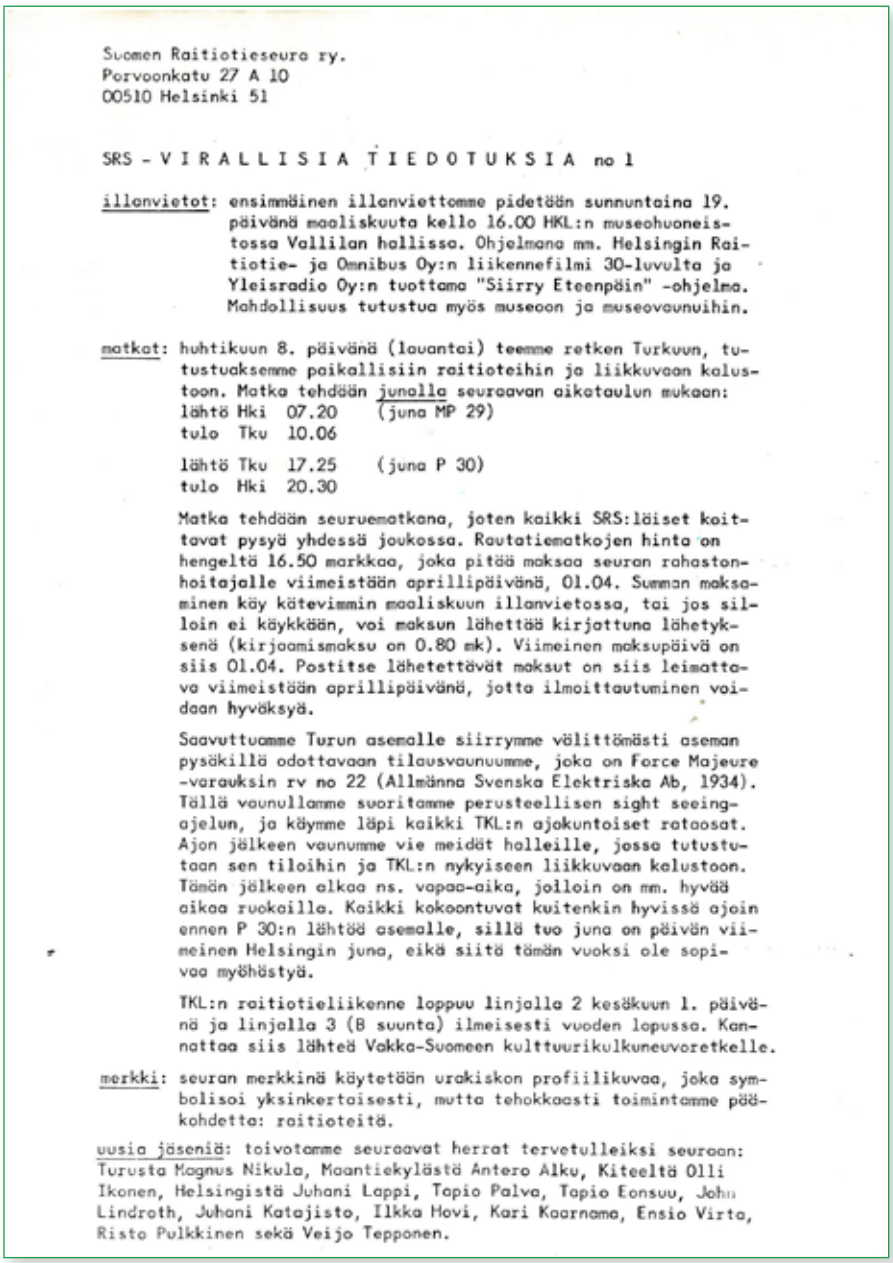
Resiina-lehden palstan lisäksi jäsentiedotuslehtisiä oli aika ajoin lähetetty postitse. Niitä julkaistiin nimillä ”SRS – Virallisia Tiedotuksia” ja ”Raitio” ja ne kokosi pääasiassa **Jorma Rauhala**. Alkuun Rauhala kirjoitti tekstit Yliopiston kirjastossa, siellä kun oli vapaasti käytettävissä kirjoituskone. Myöhemmin Rauhala hankki itselleen oman käytetyn sähkökirjoituskoneen eräästä kirjoituskonekorjaamosta Viipurinkadulta.

Valmiiden arkkien monistaminen tehtiin aluksi Yliopiston, Porthanian, eteisaulassa olleella kolikoilla toimineella kopiokoneella. Hieman myöhemmin monistus tehtiin HKL:n Vallilan korjaamon työnjohtaja

Sarvilyhty

Mitäpä se tarkoittaa? Raitioliikennesanastossa http://raitio.org/ratikat/sanasto/sanasto.htm sana selitetään näin: ”Vanhoissa vaunuissa linjavärit paloivat pimeän aikaan vaunun etu- ja takapäässä tuulilasin yläpuolella olleissa pienissä lyhdyissä eli sarvilyhdyissä.”

Jäsenjulkaisun nimen oli alunperin tarkoitus olla Sarvilyhty. Nimenä se olisi ollut historiallinen muttei olisi ehkä kuvannut harrastuksemme laatua yhtä tarkkaan kuin Raitio, eikä olisi auennut ulkopuolisille juuri lainkaan. Niinpä lehden nimeksi valittiin Raitio, joka kuvaa harrastustamme täydellisesti.



Suomen Raitiotieseura ry.
Porvoonkatu 27 A 10
00510 Helsinki 51

SRS - V I R A L L I S I A T I E D O T U K S I A no 1

illanvietot: ensimmäinen illanviettomme pidetään sunnuntaina 19. päivänä maaliskuuta kello 16.00 HKL:n museohuoneistossa Vallilan hallissa. Ohjelmana mm. Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n liikennefilmi 30-luvulta ja Yleisradio Oy:n tuottama "Siirry Eteenpäin" -ohjelma. Mahdollisuus tutustua myös museoon ja museovaunuihin.

matkat: huhtikuun 8. päivänä (lauantai) teemme retken Turkuun, tutustuaksemme paikallisiin raitioteihin ja liikkuvaan kalustoon. Matka tehdään junalla seuraavan aikataulun mukaan:
lähtö Hki 07.20 (juna MP 29)
tulo Tku 10.06

lähtö Tku 17.25 (juna P 30)
tulo Hki 20.30

Matka tehdään seuruematkana, joten kaikki SRS:läiset koittavat pysyä yhdessä joukossa. Rautatiematkojen hinta on hengeltä 16.50 markkaa, joka pitää maksaa seuran rahastonhoitajalle viimeistään aprillipäivänä, 01.04. Summan maksaminen käy kätevimmin maaliskuun illanvietossa, tai jos silloin ei käykkään, voi maksun lähettää kirjattuna lähetyksenä (kirjaamismaksu on 0.80 mk). Viimeinen maksupäivä on siis 01.04. Postitse lähetettävät maksut on siis leimattava viimeistään aprillipäivänä, jotta ilmoittautuminen voidaan hyväksyä.

Saavuttuamme Turun asemalle siirrymme välittömästi aseman pysäkillä odottavaan tilausvaunuumme, joka on Force Majeure -varauksin rv no 22 (Allmänna Svenska Elektriska Ab, 1934). Tällä vaunullamme suoritamme perusteellisen sight seeing-ajelun, ja käymme läpi kaikki TKL:n ajokuntoiset rataosat. Ajon jälkeen vaunumme vie meidät halleille, jossa tutustutaan sen tiloihin ja TKL:n nykyiseen liikkuvaan kalustoon. Tämän jälkeen alkaa ns. vapaa-aika, jolloin on mm. hyvää aikaa ruokailla. Kaikki kokoontuvat kuitenkin hyvissä ajoin ennen P 30:n lähtöä asemalle, sillä tuo juna on päivän viimeinen Helsingin juna, eikä siitä tämän vuoksi ole sopivaa myöhästyä.

TKL:n raitiotieliikenne loppuu linjalla 2 kesäkuun 1. päivänä ja linjalla 3 (B suunta) ilmeisesti vuoden lopussa. Kannattaa siis lähteä Vakka-Suomeen kulttuurikulkuneuvoretkelle.

merkki: seuran merkkinä käytetään urakiskon profiilikuvaa, joka symbolisoi yksinkertaisesti, mutta tehokkaasti toimintamme pääkohdetta: raitioteitä.

uusia jäseniä: toivotamme seuraavat herrat tervetulleiksi seuraan: Turusta Magnus Nikula, Maantiekylästä Antero Alku, Kiteeltä Olli Ikonen, Helsingistä Juhani Lappi, Tapio Palva, Tapio Eonsuu, John Lindroth, Juhani Katajisto, Ilkka Hovi, Kari Kaarnama, Ensio Virta, Risto Pulkkinen sekä Veijo Tepponen.

Resiina-lehdessä julkaistun palstan lisäksi jäsenille lähetettiin ajoittain tiedotekirjeitä. Seuran perustamisvuonna 1972 Turun raitiotiet olivat toiminnassa viimeistä vuottaan ja ensimmäisen jäsenkirjeen aiheena oli seuruematkan järjestäminen Vakka-Suomeen.

Suurin sivunumero 132

Älkää kuvitelkokaan, että yhdessä meikäläisessä raitiolehdessä olisi koskaan ollut 132 sivua! Tällainen sivunumero kuitenkin löytyy lehdestä 4/1978. Alkuvuosina vuosikertojen sivunumerot laskettiin kumulatiivisesti eli esimerkiksi 2-numeron ensimmäinen sivunumero jatkui suoraan 1-numeron viimeisestä.

Birger Enbomin käytössä olleella vahakopiokoneella. Tällä menetelmällä sivu piti kirjoittaa ensin kalkeerityyppiselle alkuperäispaperille, jota sitten pyöritettiin kopiokoneen rummulla. Välillä lisättiin väriainetta sekä muita kemikaaleja ja lopulta saatiin aikaan muutamia kymmeniä kopioita. Ainakin kerran kiireen sattuessa tiedotteiden monistamiseen jouduttiin käyttämään erästä kaupallista hakaniemeläistä monistuslaitosta.

Resiina-lehteä julkaistiin kolmen yhdistyksen – Veturien ystävät ry, Museorautatie Forssa–Humppila ry ja SRS – voimin ja lehden painatuskustannukset jaettiin tasan kolmen kesken. SRS ei ollut tyytyväinen Resiina-lehdessä julkaistun palstan vähäiseen sivumäärään eikä siten kustannusten jakoonkaan. Resiinan painoarvo oli rautateissä ja lehden linjaa taas häiritsi raitiovaunuista ja linja-autoista kirjoittaminen. Niinpä Resiinan SRS-palsta saavutti loppunsa vuonna 1976 ja SRS:lle alettiin hahmotella omaa jäsenjulkaisua. Oma lehti luvattiin ilmestyväksi seuraavana vuonna. Tässä onnistuttiin ainakin melkein. Raitio 1–4/1977 nimittäin painettiin loppuvuonna 1977, vaikka se päästiin postittamaan jäsenille vasta vuoden 1978 puolella. Vuoden 1977 ainut numero paljasti myös sen, että lehteä aiotaan tehdä neljästi vuodessa. Julkaisuaikataulussa on pysytty 1980–90-luvun vaihdetta lukuunottamatta.

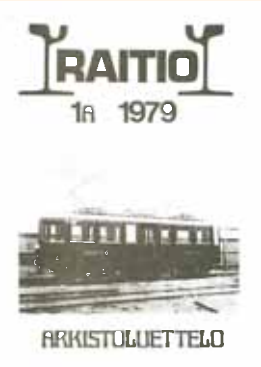
Äkkiseltään laskien tämä vuoden 2017 vuosikerta olisi lehden 41:s. Kyseessä on kuitenkin vasta vuosikerta 40, sillä vuonna 1989 lehti ei ilmestynyt. Jos tarkkoja ollaan, niin vuonna 1989 taisi ilmestyä kaksikin numeroa. Lehden ilmestymistahti oli jäänyt kalenterikierrosta niin paljon jälkeen, että vuoden 1988 4-numero ilmestyi vasta alkuvuonna 1989. Tuolloin päätettiin kuroa aika kiinni ja numeron 4/1988 jälkeen hypättiin suoraan numeroon 1/1990. Se taas ilmestyi jo loppuvuodesta 1989.

Raitio jatkoi taas säännöllistä ilmestymistään, tosin resurssipulan vuoksi muutaman vuoden ajan vain kolmasti vuodessa. Vuoden 1995 alusta saatettiin taas aloittaa 4-numeroinen vuosikerta. Osaltaan tähän oli syynä se, että yhdistysten jäsenlehdille myönnetään arvonlisäverottomuus, mikäli lehti ilmestyy neljästi vuodessa. Toisaalta neljästi vuodessa ilmestyvälle aikakaus-

150 vai 151 numeroa?

Vuonna 1979 ilmestyi viidentenä numerona 1A/1979, 14-sivuinen artikkeliluettelo. Sitä ei kuitenkaan ole laskettu mukaan 150:een numeroon, koskei se sisältänyt toimituksellista materiaalia.

Myöskään alkuvuosina Raitio-nimellä jaettuja tiedotusmonisteita ei ole laskettu mukaan varsinaisen Raitio-lehden numerointiin eikä liioin otettu huomioon julkaistujen lehtien sivumäärää laskiessa.



Pääkirjoitus oli mukana ensimmäisessä Raition numerossa ja sen viesti on ajankohtainen yhä edelleen: lehteä tekevät jäsenet jäsenille, lukijat lukijoille.

lehdelle sai Postilta huokeamman postitushinnoittelun, kuin harvemmin ilmestyvälle. Tästä seurasi se, että neljäs numero saatiin aikaan ikään kuin ilmaiseksi ja ainut vaiva lehden tekijöille oli saada riittävästi materiaalia neljään vuosittaiseen numeroon. Tässä on kuitenkin onnistuttu viimeiset 22 vuotta, ja viime vuosina lehti on tullut – ei, vaan tuotu! – postiluukkuun helmi-maaliskuussa, ennen juhannusta, syyskuun aikana sekä joulun alla.

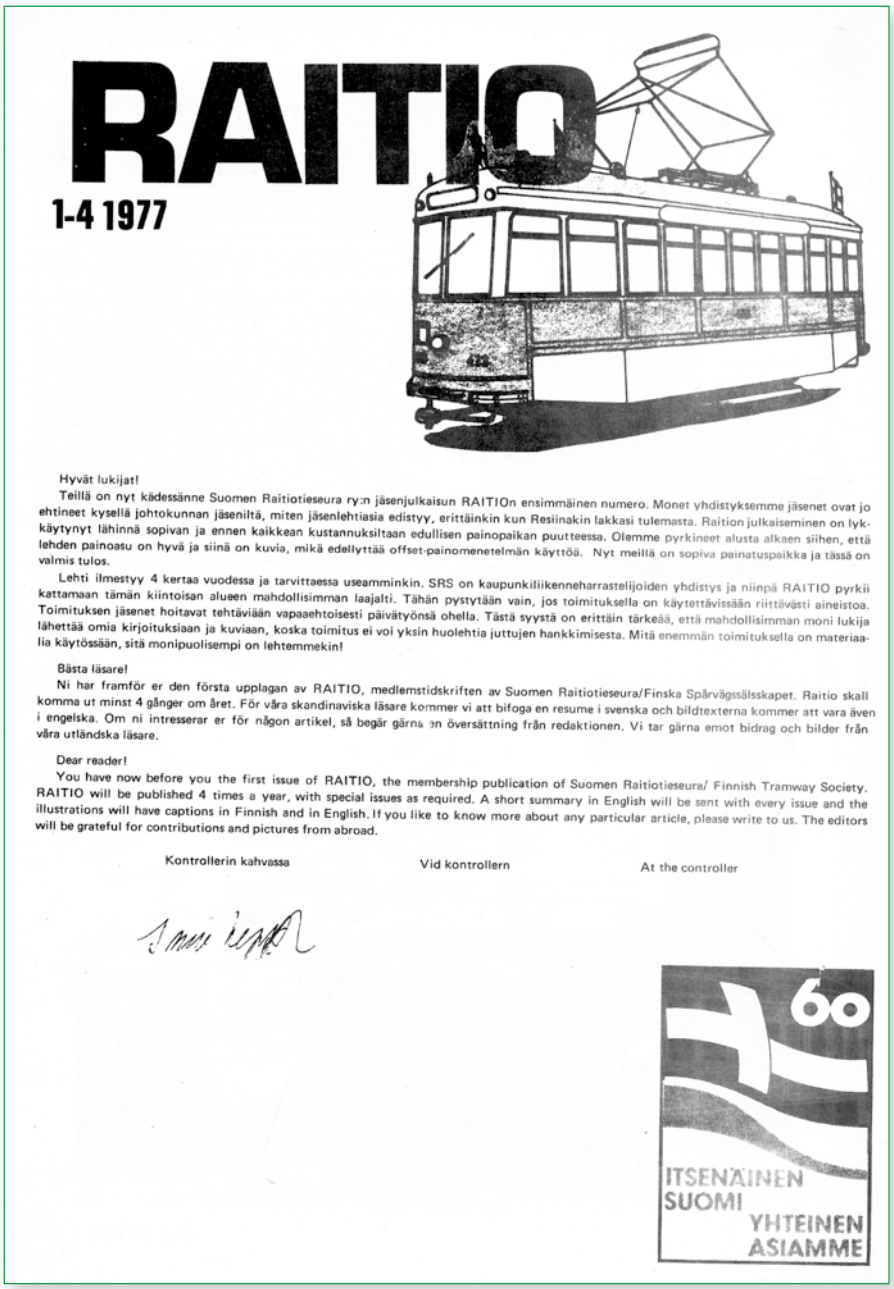
Hera

Oman lehden perustaminen otti aikansa. Rauhala ja **Arto Hellman** hankkivat loppuvuonna 1977 käytetyn offset-painokoneen konttorikoneliike Oy H. Federley AB:sta Pohjoisesplanadilta. Lisäksi sieltä ostettiin uutena alumiinisten painolevyjen kuvauslaite. Osuvin nimi tuolle laitteelle voisi nykyisin olla skanneri.

Julkaiseminen ei tuohon aikaan ollut yhtä yksinkertaista kuin nykyisin. Raitiolla oli alusta alkaen ISSN-numero, jonka **Mikko Alameri** hankki Yliopiston kirjastosta. ISSN-numeron hankkimisesta taas seurasi se, että painetuista tuotteista piti toimittaa kuusi vapaakappaletta Yliopiston kirjastoon. Näin asia on edelleenkin: kirjapainoilla on vastuu painaa nuo ylimääräiset kuusi lehteä, jotka eivät sisälly painosmäärään, ja lähettää ne Yliopiston kirjastoon. Sieltä lehdet jaetaan edelleen maakuntakirjastoihin.

Omatarvekirjapainon perustamisesta tuli tehdä ilmoitus raastupaan. Hakemukseen tuli liittää todistus vastuullisen toimijan, tässä tapauksessa Arto Hellmanin, oikeustoimikelpoisuudesta. Tämä siksi, että mikäli julkaisuissa havaittaisiin jotakin painovapauslain vastaista, olisi firma helppo viedä käräjille. Painotalo oli siis virallinen ja se painoi virallista aikakauslehteä.

Näin perustettiin painotalo Hera ja Raitio-lehden julkaiseminen päästiin aloittamaan! Hera, joka on lyhenne nimistä Hellman ja Rauhala, painoi lehdet ensimmäisestä numerosta lähtien numeroon 1/1982 saakka. Painotyö tehtiin erään itähelsinkiläisen omakotitalon silloin asumattomalla vintillä. Historian siipien havinaa on siinä, että samassa huoneessa on sittemmin aloitettu ratikkaseuran verkkosivuston kokoaminen ja yhä edelleen siellä on raitio.orgin pääkallonpaikka.



RAITIO

1-4 1977

Hyvät lukijat!

Teillä on nyt kädessänne Suomen Raitiotieseura ry:n jäsenjulkaisun RAITIOn ensimmäinen numero. Monet yhdistyksemme jäsenet ovat jo ehtineet kysellä johtokunnan jäseniltä, miten jäsenlehtiasia edistyy, erittäinkin kun Resiinakin lakkasi tulemasta. Raition julkaiseminen on lykkäytynyt lähinnä sopivan ja ennen kaikkean kustannuksiltaan edullisen painopaikan puutteessa. Olemme pyrkineet alusta alkaen siihen, että lehden painoasu on hyvä ja siinä on kuvia, mikä edellyttää offset-painomenetelmän käyttöä. Nyt meillä on sopiva painatuspaikka ja tässä on valmis tulos.

Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa ja tarvittaessa useamminkin. SRS on kaupunkiliikenneharrastelijoiden yhdistys ja niinpä RAITIO pyrkii kattamaan tämän kiintoisan alueen mahdollisimman laajalti. Tähän pystytään vain, jos toimituksella on käytettävissään riittävästi aineistoa. Toimituksen jäsenet hoitavat tehtäviään vapaaehtoisesti päivätyönsä ohella. Tästä syystä on erittäin tärkeää, että mahdollisimman moni lukija lähettää omia kirjoituksiaan ja kuviaan, koska toimitus ei voi yksin huolehtia juttujen hankkimisesta. Mitä enemmän toimituksella on materiaalia käytössään, sitä monipuolisempi on lehtemmekin!

Bästa läsare!

Ni har framför er den första upplagan av RAITIO, medlemstidskriften av Suomen Raitiotieseura/Finska Spårvägssälsskapet. Raitio skall komma ut minst 4 gånger om året. För våra skandinaviska läsare kommer vi att bifoga en resume i svenska och bildtexterna kommer att vara även i engelska. Om ni intresserar er för någon artikel, så begär gärna en översättning från redaktionen. Vi tar gärna emot bidrag och bilder från våra utländska läsare.

Dear reader!

You have now before you the first issue of RAITIO, the membership publication of Suomen Raitiotieseura/ Finnish Tramway Society. RAITIO will be published 4 times a year, with special issues as required. A short summary in English will be sent with every issue and the illustrations will have captions in Finnish and in English. If you like to know more about any particular article, please write to us. The editors will be grateful for contributions and pictures from abroad.

Kontrollerin kahvassa — Vid kontrollern — At the controller

60

ITSENÄINEN SUOMI YHTEINEN ASIAMME

Raition päätoimittajat

Ismo Leppänen

s. 1948

Raition päätoimittaja 1977–1991
SRS:n johtokunnan jäsen 1972–1994

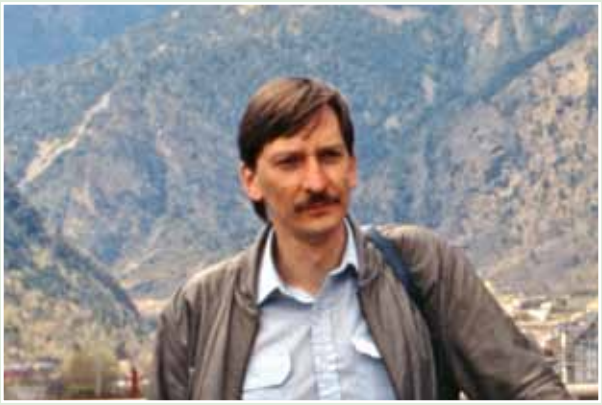
Kiinnostukseni raitiovaunuihin alkoi jo 1950-luvulla, jolloin perheemme asui Taka-Töölössä. Parhaat kyläilypaikat olivat Töölön hallia vastapäätä Eino Leinon kadulla ja Töölön tullissa. Vietin aikaa seuraamalla raitiovaunuja ikkunasta.

Päätoimittajan urani alkoi, kun yhdistys päätti alkaa julkaista omaa jäsenlehteä. Silloiseen työpaikkaani hankittiin IBM Composer kylmäladontakone, jolla aloin tuottaa palstoiksi ladottua tekstiä Jorma Rauhalalle sivujen valmistusta varten. Mtöhemmin lehdet ”painettiin” samaisen työpaikan suurella kopiokoneella, jolloin sivuista saatiin kaksipuolisia. Sähköistä sivunvalmistustakin pääsin kokeilemaan Xerox Documenterilla.

4413 sivua

Tämän lehden takasivu on koko lehden historiassa 4413:s. Mutta mitä ihmettä?! Onko lehdessä nyt muka ilmestynyt pariton määrä sivuja? Kyllä se vaan on mahdollista, niin taidokkaita lehden tekijät ovat olleet!

Tosiasiassa sivumäärän laskutapa on arveluttava. Lehden 2/86 painotyö oli nimittäin ehditty tehdä, kun lehteen päätettiin vielä lisätä kesäliikenteen 1986 ratikkavuorolista ja halliaikataulut. Nämä kolme yksipuolista A4-arkkia lisättiin sivujen 50 ja 51 väliin ilman sivunumerointia. Jos tyhjiksi jätetyt sivutkin lasketaan mukaan, on sivuja ilmestynyt kaikkiaan 4416. Lasketaan ihmeessä, sillä siitä seuraa se, että tämän lehden keskiaukema on kumulatiiviselta sivunumeroltaan 4400 ja 4401. Onhan se kolmas juhlan aihe!



Jorma Rauhala

s. 1953

Raition päätoimittaja 1991–1998
SRS:n johtokunnan jäsen vuodesta 1972

Suomen Raitiotieseuran puheenjohtaja Ismo Leppänen toimi alkujaan käytännöllisyyden vuoksi myös jäsenlehti Raition vastaavana päätoimittajana. Tehtävä eriytettiin vuodesta 1991 alkaen, jolloin sihteerin työnkuvani laajeni aikaisemmasta lehden toimitussihteerin tehtävästä myös sen päätoimittajaksi. Toimitussihteerinä (ja taittajana) olin toiminut lehden alusta alkaen. Raitio tehtiin saksitaittona leikkaa-liimaa -menetelmällä, eli paperiarkille liimattiin lopulliseen muotoonsa kirjoituskoneella kirjoitetut tekstiliuskat sekä oikeankokoiset valokuvat suoramonistusta varten. Päätoimittajaksi tullessani toimin seuran varapuheenjohtajana, mutta parin vuoden kuluttua tilanne oli jälleen lehden kannalta alkuperäisen muotoinen eli olin puheenjohtaja ja lehden päätoimittaja. Melko pian ryhdyin suunnittelemaan lehden tekoa tietokoneavusteisesti, jotta koko prosessin voi tehdä yksi henkilö keskitetysti kotonaan – jos vain artikkeliavustuksia ja valokuvia on saatavilla. Lehden teko Ventura-julkaisuohjelmalla alkoi vuoden 1993 alusta. Kirjapaino kilpailutettiin ja lopputuloksena oli jo varsin näyttävä jäsenlehti. Tekstin kirjoitus oli vanhaan nähden helppoa, sillä julkaisuohjelma muotoili sivut haluttuihin palstoihin saman tien. Vuonna 1998 luovutin lehden päätoimittajuuden silloiselle sihteerille Juhana Nordlundille ja jättäydyin vain puheenjohtajaksi. Luovuin myös lehden taitosta, minkä jälkeen sen ovat tehneet tekniikkaan paremmin perehtyneet taittajajäsenemme.

Tällaisella hyvinkin sähkökirjoituskoneen näköisellä laitteella koostettiin tekstit alkuvuosina.

Paitsi, että painolaitoksen perustaminen ei ollut helppoa, ei helppoa ollut painaminenkaan. Lehti ei syntynyt muutamaa nappia painamalla, kuten nykyisin olisi helppo mieltää, vaan siihen tarvittiin paljon ruumiillistakin työtä. Offset-painoa varten täytyi ensin tehdä mallisivu painettavasta sivusta. Mikäli yksi sivu oli pelkkää tekstiä, se oli helppo kirjoittaa puhtaaksi kirjoituskoneella tai muulla sen aikaisella tekstinkäsittelylaitteella ja tehdä siitä suoraan mallisivu. Jos taas yhdellä sivulla oli useampia artikkeleita tai artikkelien osia ja mahdollisesti kuvia, oli mallisivu tehtävä ”saksitaitolla” eli leikkaa-liimaa-askartele-menetelmällä. Puhtaaksikirjoitettu tekstiosuus leikattiin sopivan kokoisiksi kokonaisuuksiksi ja liimattiin tyhjälle arkille. Alkuperäiset valokuvat liimattiin kohdilleen halutun kokoisina. Sen jälkeen mallisivu ”skannattiin” alumiinilevylle, mikä tapahtui pimiössä punavalon turvin. Prosessi muistutti hyvin paljon valokuvien tekoa.

Lehden etusivuilla oli alkuvuosina lähes poikkeuksetta koko sivun levyinen vaakasuuntainen valokuva. Offset-painomenetelmä ei sallinut kuvakoon muuttamista, joten normaalia suurempikokoisen kuvan aikaansaamiseksi negatiivista oli ensin tehtävä halutun kokoinen positiivi, josta sitten yhden suhteessa yhteen tehtiin mallisivulle kuva.

Usean illan työ

Heran painokone oli rumpumallinen ja kuvattu ohut painolevy otti aina joka kierroksella hieman väriainetta sekä painettavan paperin. Rummun kierrosaika oli noin sekunnin luokkaa. Painoaika ei kuu-

Muutamia teema- ja erikoisnumeroita

- 1/1982 SRS:n 10-vuotisjuhlanumero
- 1/1985 Raition 30. numero
- 4/1987 Trolley-spesiaali
- 1/1992 SRS:n 20-vuotisjuhlanumero
- 1/2002 SRS:n 30-vuotisjuhlanumero
- 2/2002 Helsingin Metro 20 vuotta -teemanumero
- 3/2008 Turun sähköraitiotiet 100 vuotta -teemanumero
- 2/2012 SRS:n 40-vuotisjuhlanumero
- 3/2014 Tampereen raitiotie -teemanumero
- 2/2017 Raitio-lehden 150. numero ja samalla lehden 40-vuotisjuhlanumero

losta kummoiselta, mutta muiden työvaiheiden myötä koko lehden painamiseen kului vähintään 2–3 iltaa.

Offset-painovaiheessa kostutustelat kostuttavat painolevyn pinnan samalla, kun väritelat levittävät värin painolevylle. Kostutusvesi tarttuu painolevyn ei-painaville pinnoille ja painoväri puolestaan painaville pinnoille. Siitä painoväri siirtyy edelleen kumisylinterille, tietenkin peilikuvana. Paperi taas kulkee kumisylinterin ja vastasylinterin välistä jolloin väri siirtyy painopaperille, jälleen edellisen peilikuvana.

Tällä menetelmällä saatiin painettua lehden yksi sivu ja sitten siirryttiin seuraavan sivun kimppuun. Vaan ei sittenkään! Kullakin sivulla musteen tuli kuivua aikansa, ennen kuin päästiin painamaan paperin kääntöpuolta. Niinpä parittomat sivut kannatti painaa ensin ja musteen kuivuttua siirryttiin painamaan kääntöpuolia, parillisia sivuja. Lisäksi oman vaivansa toi se, että kunkin sivun painamisen jälkeen painolevyt tuli pestä huolellisesti ennen kuin niille pystyi valmistamaan uuden mallisivun.

Painotyön jälkeen Rauhala ja Hellman nitoivat paperit lehtikokonaisuuksiksi ja edelleen kuorittivat ne, kostuttivat postimerkkien liimapinnan – mitään tarramerkkejähän ei tuolloin ollut – ja liimasivat merkit kuoriin. Yliopiston kirjastoon toimitettujen vapaakappaleiden lähetys onnistui ilman postimaksua, kunhan kuoressa oli asianmukainen osoite sekä teksti ”vapaakappale”.

Osoiteliuskat oli sentään painettu tarroille lähes alusta alkaen, joten ne saattoi vain liimata kuoriin. Lähettäjän eli seuran osoite leimattiin kuoriin leimasimella. Samoin painotuote- ja myöhemmin 2-postimerkinnät leimattiin. Lopulta iso kasa kuoria vietiin Postin kannettavaksi. Rauhala ne yleensä keräsi kassiinsa ja vei yömyöhällä LOY:n bussilla kotiin palatessaan postilaatikkoon Hakaniemeen.

Tarveaineita tukusta

Bulevardilla oli noihin aikoihin firma, josta Hera hankki painomusteet, ”pastat”. Pastaa myytiin isoissa tuubeissa, joista muste levitettiin painolevyille. Lähes alusta alkaen kansilehden logo painettiin vihreällä ja kaikki muut osat mustalla. Tässä meneteltiin tietenkin niin, että ensin tyhjälle paperille painettiin vihreällä RAITIO-logo. Sen jälkeen sama paperi syötettiin painokoneeseen uudelleen ja tällä kertaa muu osa etusivusta painettiin mustalla. Vielä piti painaa paperin kääntöpuoli, joten kansilehti kävi painokoneessa siis kolme kertaa.

Täsmällinen määrä lehtiä painoon

Aikanaan lehtiä painettiin vain jäsenmäärän ja vapaakappaleiden verran ja korkeintaan muutama ylimääräinen kappale. Kalliita tarveaineita ei haluttu kuluttaa turhaan, seuran budjetti kun oli pieni ja osa kuluista maksettiin toimituksen omasta pussista. Jos jäsenmäärä oli vaikka 50, painatustyö saatettiin lopettaa vaikka 61. lehden valmistuttua. ”Jaha, 61 sivua on nyt painettu, lopetetaan tähän!”

Nykyisin lehtiä painetaan 600. Seuran jäsenmäärä on n. 550 ja vapaakappaleet mukaan lukien niitä postitetaan n. 570. Kolmisenkymmentä lehteä voi siis hyvinkin jäädä varastoon, joita sitten myydään edelleen.

Vihreää pastaa kului kuitenkin tavattoman vähän. Jotta sitäkin saatiin kulumaan, numero 3/1981 painettiin kokonaan vihreällä. Mutta sehän sopi hyvin ratikkalehden imagoon jo siksi, että kyseisessä lehdessä käsiteltiin silloista raitiolinjaston uudistusta. Modernit helsinkiläisratikat olivat silloin vielä oranssi-harmaita, mutta Raitio oli jo

Tilaa nyt vanhoja Raitioita!

Juhlavuoden kunniaksi saat varastossamme olevia vanhoja Raitioita vain 3 € kappalehintaan!
Tarjous ei koske vuoden 2017 lehtiä

Myynnissä on edelleen seuraavat lehdet:
1/2002: SRS 30 vuotta, SRS:n ajelut ja tutustumiset, Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä osa 2, Kolmikymppiset ratikat, Autot 8814–8838
2/2003: Vaunut 1–30 eläkkeelle, Kabus -kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit osa 2
1/2005 : Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä osa 3, Siniset bussit osa 9
2/2005 : Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikkukakkonen historiaan, Siniset bussit osa 10
3/2005: Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Siniset bussit osa 11
4/2005: Käpylän raitiotie 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hochbahn, Siniset bussit osa 12
1/2006 : Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Siniset bussit osa 13
2/2006: Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit osa 14
3/2006: Arabian raitiotie 80 v, S-Bahn osa 2, Siniset bussit osa 15
4/2006: Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit osa 16
1/2007: 2010-luku: Raitioteiden renessanssi, Siniset bussit osa 17
3/2007: Metro 25 vuotta, Siniset bussit osa 19
4/2007: Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit osa 20
2/2008: Oslon paikallisliikenneradat ja metro, Siniset bussit osa 22
4/2008: Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta, Linja 17
1/2009: Rotterdamin metro, Teneriffan raitiotie, Siniset bussit osa 23
2/2009: Karlsruhe, Kööpenhamina, Siniset bussit osa 24
3/2009: Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie
4/2009: Johdinautoja Keski-Euroopassa osa 1, Siniset bussit osa 25
1/2010: Kesävaunu 233 syntyi uudelleen, Siniset bussit osa 26
2/2010: Johdinautoja Keski-Euroopassa osa 2, Baselin raitiovaunuja, Siniset bussit osa 27
4/2010: Bombardierin Pasilan konepaja, Johdinautoja Keski-Euroopassa osa 3, Windhoff -monitoimityövaunu
1/2011: Joukkoliikennejärjestelmä 2025 Tampereella, Olympiakaupungin uudet vaunut (Innsbruck), Siniset bussit osa 29
4/2011: Tampereen raitiotiehanke, HKL:n vaunuhankinta, Kesällä 1944
1/2012: HKL 151–154 Typ Mannheim, Etelä-Helsingin joukkoliikennesuunnitelma
2/2012: Suomalaista raitiotie-elämää 1972, Suomen Raitiotieseura ry 40 vuotta 1972–2012
3/2012: Ysi Länsiterminaaliin 13.8.2012, Bussilinja 18 kautta aikojen, Tampereen raitiotiesuunnitelmat 1907–1929
4/2012: HKL:n välipalavaunut, Pikkuruotsalaisen SR 50 entisöinti
1/2013: Belgian raitiotiet, Töölön halli, Helsingin laajennushankkeet
2/2013: Ratasähkö, Perävaunukaupungit, Helsingin linja 16
3/2013: Düwag-vaunuja 1950-luvun Helsinkiin, Transtech Artic liikenteessä, Viipurin 1920-luku
4/2013: Dallasin pikaraitiotie, Tampereen rollikat, Raitiovaununkuljettajana 1970-luvulla
2/2014: Lissabonin raitiotiet, Seurasaaren bussit, Kumulatiivinen kartta Helsingin raitioteistä
3/2014: Tampereelle raitiotie, Resiinalla metroradalla
4/2014: Raitiotiemäisimmät sähköratamme, Kainuun Artic Baijerin-matkalla, Turun raitsikkasuunnittelu etenee, Helsingin uudet metrovaunut, Raitiotien höyryvoimalaitoksia
2/2015: Düwag-Gelenkwagen, Gdansk, Raitiovaununkuljettajien EM-kisa, Mitä kuuluu, Raili?
3/2015: Ennen kaikki oli toisin (muistelmia Helsingin raitioliikenteestä 1980-luvulta), Näin rakennetaan Helsingin ratikkaradat, Automaattimetro jota ei tullutkaan – toinen näytös
4/2015: Helsingin matkalippujen historiaa 1890–1944, Kehärata, Raide-Jokerin suunnittelu etenee, Nordtrikk 2015 Lidingössä
2/2016 : Rahastajan työpäivä museoraitiovaunussa, Univaunu kulkee yhä Lapinlahdenkadulla, Moonikasta Kerstiin – Tallinnan raitiotiet katsovat tulevaisuuteen
3/2016: Helsingin linja 13, Viikkarin viitonen
4/2016: Raitiolinjat 11, 12 ja 15, Tampereen raitiotien kartta
1/2017: Melbourne, Reijolankadun raitiotie, Sähköbussit – pilottivaihe käynnistyi

Tilauksen voit tehdä sähköpostitse tai puhelimitse sihteeriltä.

Tarjous koskee numeroa 4/2016 ja sitä vanhempia lehtiä. Kuluvan vuoden lehdistä perimme 6 €/kpl. Hinta sisältää postituskulut Suomeen.

tuolloin edellä aikaansa ja näki, että vihreä on sittenkin stadin ratikoiden oikea väri. Kaupunginhallitus päätti ratikoiden värityksestä vasta vuonna 1986.

Paperia hankittiin myös tukuittain kerralla useamman lehden tarpeisiin paikoista, mistä sitä halvimmalla sai, ja niitä kuskattiin yleensä sukulaisten autoilla tukusta ”painotalolle”. Lehteä tehtiin tunteella, eikä kaikkia paino- ja oheiskustannuksia koskaan laskutettu seuralta. Jo itsessään painokoneen kustansivat Hellman ja Rauhala itse. Ei seuran taloudellinen tilanne tuohon aikaan olisi niin suuria kustannuksia kestänytkään.

Nykyisen jäsenmäärän, n. 550, jäsenmaksut riittävät juuri ja juuri kattamaan seuran menot. Lehden painatus- ja postituskulut vievät tuloista suurimman osan, yli 10 000 € vuodessa. Mikään rahasampo seura ei siis ole eikä sen sellainen sääntöjen mukaan pidäkään olla.

Yhden sivun painatus unohtui

Trollikka-erikoisnumerossa 4/1987 päätoimittajalle kävi kömmähdys ja hän unohti kokonaan monistaa kuvasivun 95 ennen materiaalin lähettämistä painotalolle. Sivu tehtiin myöhemmin valokopiokoneella ja sivulla olleet kolme valokuvaa kopioitiin suoraan alkuperäisistä valokuvista. Jälki olikin sen näköistä!

Alihankintaa kopiokoneella

Alkuun painotyö oli vielä jotenkin siedettävää, jäsenmäärä kun oli nykyiseen nähden murto-osa. 1970-luvun loppupuolella jäseniä oli vasta päälle viidenkymmenen. Sadan jäsenen rajapyykki rikkoutui 1980-luvun alkuvuosina. Lehden painaminen ja postittaminen alkoi käydä työstä, kun jäsenmäärä kasvoi vuosi vuodelta.

Heran toiminta ulkoistettiin niin, että lehdestä 2/1982 lähtien painatus tehtiin ulkopuolisella konttorikopiokoneella. Rikos on jo vanhentunut, joten nyt voidaan myöntää, että sivut monistettiin silloisen päätoimittajan **Ismo Leppäsen** työpaikalla ja hänen työnantajansa Scan-Auton monistuskoneella. Lieventävänä asianhaarana mainittakoon, että pitihän uusien laitteiden toimintaa testata ennen kuin niillä voitiin tehdä työtehtäviä…

Päätoimittajan tehtävän lisäksi Leppänen vastasi lehdessä olevien tekstien latomisesta silloisen työnantajansa IBM MC Composer -kylmäladontakoneella. Leppänen toimitti sitten paperit toimitussihteeri Rauhalalle, joka leikkasi ja liimasi sivut painokuntoon aiemmin mainitulla ”saksitaitolla”.

Numerosta 4/1986 lähtien lehdessä oli esipainettu A3-kokoinen kansilehti, joka pai-

Juhana Nordlund

s. 1964

Raition päätoimittaja 1998–2011
SRS:n johtokunnan jäsen 1991–2015

Elokuu 1997 oli meneillään ja seuran johtokunnankokous pidettiin 23. päivänä (33-vuotispäivänäni) Spårakoff-raitiovaunussa. Kokouksen aikana Jorma Rauhala ilmoitti, että hän ei enää aio jatkaa lehden vetäjänä. Hän oli jo tätä aiemmin toivonut, että Raitiolle löytyisi uusia tekijöitä. Vapaaehtoisia päätoimittajaehdokkaita ei tuntunut olevan ja totesin, että voin alkaa koota lehteä. Tehtävä mietitytti aika tavalla, sillä tuohon aikaan päätoimittaja oli myös lehden taittaja.

Asia eteni sillä tavoin, että saman vuoden joulukuussa menin Vantaan Jokiniemeen Rauhalan luokse kylään, missä me katsoimme hänen tietokoneeltaan, miten sen ajan mittapuun mukaan modernia taitto-ohjelmaa käytetään. Ei se tosiasiassa mitenkään ylivoimaiselta vaikuttanut, joten uuteen tehtävään ryhtyminen ei tuntunut enää ollenkaan pelottavalta ainakaan lehden taittamisprosessia ajatellen.

Seuraavassa vaiheessa kotikoneelleni asennettiin taitto-ohjelma, joka ei ollut sama kuin edeltäjälläni. Toimintaperiaate oli kuitenkin hyvin samankaltainen, joten toinen ohjelma ei muodostunut ongelmaksi. Niihin aikoihin Rauhala lupasi, että hän tekee vielä lehden 1/1998, mutta sen jälkeisten numeroiden ilmestymisestä vastaan minä. Keväällä 1998 sitten aloin vääntää ikään kuin kokeilumielessä ensin yhtä juttua ja sen jälkeen muitakin. Avustajien materiaali tuli tuttuun tapaan seuran postilokeroon 00531:een, joskin jotkut taisivat lähettää aineistoa kotiosoitteeseenikin.

Tuolloin internetin käyttö oli merkittävästi vähäisempää nykyiseen verrattuna. Raitiokin tuotettiin teknisessä mielessä niin, että taitto-ohjelmalla muokatut sivut tulostettiin kotitulostimella paperille. Kuvia varten varattiin sopivan kokoiset kentät. Lopulta A4-nipun ja valokuvien kanssa mentiin painotaloon, jossa selostettiin tarkemmin, miten esimerkiksi kuvat tulee sijoittaa lehteen. Etukannen logoa varten oli olemassa valmis malli, jota painotalo hyödynsi.

Lehden tekemisessä oli mukavinta hyvä yhteishenki avustajien kanssa. Osa heistä olivat ikään kuin vakituisia eli heiltä saattoi tulla materiaalia monta kertaa vuodessa.

Lehden taittamistyöhön tarjoutui jäsenemme Tuomas Karppinen jo vuonna 1999. Karppinen ei hänkään kovin pitkään ehtinyt taittaa lehteä, vaan uudeksi taittajaksi tuli kesällä 2001 alan ammattilainen, kustantaja Eero Laaksonen. Jo Karppisen aikana tekninen puoli oli edennyt sellaiseen vaiheeseen, että lehden aineisto pystyttiin siirtämään painotalolle digitaalisessa muodossa.

Uusi vuosituhat merkitsi uudistuksia. Ensin väriä saatiin kansilehtiin, myös niiden sisäpuolille. Eli 32-sivuisessa lehdessä värejä alkoi näkyä sivuilla 1, 2, 31 ja 32. Värillisten sivujen määrä alkoi kasvaa jo pian. Ensin väriarkkeja oli lehdissä vain jokunen, mutta jo aika pian Raitio oli muuttunut kokonaan värilliseksi julkaisuksi. Nykyään ei monikaan välttämättä osaisi edes kuvitella muun näköistä Raitiota.

Yhteistyömme Laaksosen ja avustajien kanssa jatkuikin peräti kymmenen vuotta. Syyskesällä 2011 päädyin siihen, etten ehdi enkä jaksa vetää Raitiota jatkossa. Ilmoitin päätöksestäni seuran johtokunnalle, joka alkoi miettiä jatkosuunnitelmia lehden ilmestymisen turvaamiseksi. Vielä vuoden 2011 kuluessa uutena päätoimittajana aloitti Stadin Ratikoista tuttu Daniel Federley.

nettiin AAM-yhtiöiden kirjapainossa. Eron edellisiin lehtiin huomaa oikeastaan vain siinä, että kannen Raitio-logo oli mainitusta numerosta lähtien jälleen vihreä. Kansilehden valokuvien laatu oli myös aiempaan verrattuna parempi, vaikkakin nykytasoon verrattuna arveluttava. Lehden sisäsivut tehtiin vielä aiemmin mainitulla kopiokoneella ja ne nidottiin esipainetun kansilehden sisään.

Monisteesta oikeaksi painotuotteeksi

Ismo Leppänen päätoimitti lehteä ensimmäisestä numerosta aina numeroon 3/1990 asti eli kaikkiaan 48 lehteä. Päätoimittajaksi ryhtyessään Leppänen joutui hankkimaan todistuksen siitä, että hallitsi itseään ja omaisuuttaan eli ei ollut holhottava. Lehden alkuvaiheessa oli tapana, että seuran puheenjohtaja oli myös päätoimittaja ja sihteeri taas toimitussihteei, joka tekee käytännön toimitustyön. Näin varmistuttiin siitä, että jos painovapauslakia olisi kuitenkin jollain lailla rikottu, olisi telkien taakse joutunut päätoimittaja, mutta sihteeri olisi voinut jatkaa lehden julkaisemista maan alla…

Leppäsen jälkeen päätoimittajaksi ryhtyi entinen sihteeri Jorma Rauhala. Rauhala ei juuri esittelyjä kaipaa, hän on Leppäsen ohella ollut perustamassa seuraa ja käytännössä hoitanut suurimman osan seuran juoksevista asioista yli 40 vuoden ajan. 1990-luvulla Rauhalan kontolle kuului siis myös lehden päätoimittaminen ja hänen johdollaan julkaistiin 25 lehteä.

1990-luvulle tultaessa koko kirjapainoala oli jo pitkälti siirtynyt digiaikaan ja Raitio-lehti seurasi hiljalleen kehitystä. Ensimmäisenä lehden painatus ulkoistettiin ja lehtien 1/1990–3/1992 painotyön teki AAM-yhtiöt. Yhtiö oli sama, jossa oli aiemmin painettu kansilehdet. Tämän jälkeen painatus tehtiin Painatuskeskus Oy:ssä ja edelleen siitä myöhemmin perustetussa Oy Edita Ab:ssä. Sittemmin lehteä on painanut Painopörssi Oy, Monistamo KOPSUT ja Päijät-Paino. Editan asiakkaaksi palattiin vuonna 2003 ja lehti on siitä lähtien painettu samassa paikassa Helsingin Hakuninmaalla.

Ensimmäinen digitaalisesti taitettu lehti oli vuoden 1993 1-numero, mutta painoon lehti toimitettiin vielä pitkän aikaa senkin jälkeen paperilla. Internet-yhteyksiä ei vielä tuohon aikaan ollut, joten valmiit mallisivut tulostettiin paperille päätoimittajan koneella.

Tulostettuihin papereihin saattoi vielä lisätä huomautuksia kirjoituskoneella tai vaikkapa käsin. Tämän jälkeen kokonaisuus toimitettiin isona paperinivaskana painotalolle, joka edelleen painoi lehden. Noin viikkoa myöhemmin painotalo toimitti takaisin vielä suuremman kasan paperia, siis koko painosmäärän. Näin päästiin taas aloittamaan postitusosuus: osoitteet, postimerkit, kirjelaatikoihin raahaamiset jne.

Rauhalan päätoimittajakaudella seuran 10-vuotistaipaleita juhlistettiin ensi kerran tarkemmin. Numerossa 1/1992 julkaistiin kartta Helsingin raitiovaunujen sijaintitiedoista 16.1.1992 klo 16. Vertailukohdaksi otettiin liikennetilanne seuran perustamisen aikoihin. Vuonna 1972 tammikuun 16. päivä oli sunnuntai, joten vertailukartassa julkaistiin raitiovaunuvuorojen sijainnit aikataulujen perusteella tavanomaisena tammikuisena arkipäivänä 1972.

Lehden tekeminen nykyaikaistuu

Juhana Nordlund astui päätoimittajan saappaisiin numerosta 2/1998 lähtien. Tietokoneet ja tietoliikenneyhteydet olivat tässä vaiheessa jo jokaisen saatavilla ja lehti pystyttiin toimittamaan lähes täysin digitaalisesti kotoa käsin. Alkuun Nordlund taittoi lehden itse, numeroissa 3/1999–1/2001 taiton teki kirjapainoalaa myöhemmin opiskellut **Tuomas Karppinen**.

Karppinen oli tuolloin tuore helsinkiläinen ja myös tuore SRS:n jäsen. Silkasta innostuksestaan hän tarjoutui taittamaan Raitiota. Alan opintoja tai mainittavaa työkokemusta hänellä ei vielä tuolloin ollut, mutta sittemmin Karppinen on työskennellyt taittajana ja graafikkona laajalla skaalalla eri alojen lehdissä. Joukkoliikenne, raitiovaunut ja kaupunkisuunnittelu ovat säilyneet hänen kiinnostuksensa kohteina.

Lehdestä 3/2001 lähtien taittajana on ollut pitkän linjan harrastaja ja graafisen alan ammattilainen **Eero Laaksonen**. Laaksonen on pienkustantamossaan kustantanut useita raideliikenneaiheisia kirjoja. Hänen toinen kiinnostuksensa kohde on luonto, ja hänen kustantamanaan on ilmestynyt myös mm. lintuaiheisia kirjoja.

Nordlundin ja Laaksosen yhteistyöllä lehti saavutti pitkälti nykyisen muotonsa. Artikkelit alkoivat sivulta 3 ja viimeisimpänä lehdessä oli Päätepysäkki ja jäsentiedotteet. Kansikuvana oli lehden alkuvuosina saattanut olla mikä tahansa raitioaiheinen kuva. Tästä lähtien kansikuvana oli yleensä johonkin lehden artikkeliin liittyvä kuva tai muuten ajankohtainen aihe.

Täysvärikannet oli ensi kerran numerossa 2/2001 mutta sisäsivut olivat vielä mustavalkoisia. Vielä seuran 30-vuotisnumerokin 1/2002 oli sisäsivuiltaan mustavalkoinen, mutta numerosta 2/2002 lähtien koko lehti on ilmestynyt täysin värillisenä. Tällä haavaa näyttää siltä, että teknisesti parempaa lehteä ei voi saada aikaan. Ehkä on kuitenkin syytä arvioida asiaa uudelleen kymmenen vuoden päästä, jolloin näemme, miten kirjapainoala on kehittynyt.

Lehden sivumäärä ei aikanaan ollut lainkaan vakio. Lehden historiassa on nähty niin 16- kuin 52-sivuisiakin lehtiä. Alkuun, kun sivut painettiin A4-arkeille, riitti, että sivumäärä oli kahdella jaollinen. Jos suunniteltu sivumäärä oli pariton, tyhjäksi jäävälle sivulle saatettiin lisätä täytekuva. Usein sivuntäytteenä on ollut esimerkiksi jokin vanha lehtileike tai mainoskuva, mutta muutaman kerran on käytetty jotakin seuran aihealueeseen lähes täysin liittymätöntä kuvaa.

Väärä sivumäärä

Numeron 3/1988 kanssa kävi toinen kämmi. Sivumäärä ei ollutkaan neljällä, vaan kahdella jaollinen. Painotalo ei asiaa ihmetellyt vaan painoi 18-sivuinen lehden. Tällöin 2 sivua lehdestä jäi täysin valkoiseksi! Asia korjattiin lisäämällä valkoiseksi jääneelle 3-sivuille isokokoinen teksti

3 1988
RAITIO

Näin jälkikäteen ajateltuna, olisihan sitä kolmossivulle voinut lisätä jotain mielenkiintoisempaakin…

Nykyisin vuositasolla ilmestyy neljä 32-sivuista lehteä eli yhteensä 128 sivua. Ennen, kun sivumäärä ei ollut vielä vakio, on sivuja julkaistu eniten vuonna 2002, 160 sivua. Vähiten, 80 sivua, taas ilmestyi vuonna 1992 ja tietenkin vielä vähemmän vuonna 1977, jolloin ainoan numeron pituus oli vain 16 sivua.

Varmasti joku keksii aasinsillan, miten tällainen kuva liittyy seuramme aihepiiriin, mutta minä en sitä oivalla. Tämän kaltaisia kuvia kuitenkin käytettiin lehden alkuvuosina sivuntäytteenä.

Myöhemmin sivumäärän taas tuli olla neljällä jaollinen. Numerosta 4/2002 lähtien sivumäärä on vakiintunut 32:een, sillä se oli aikanaan kelvollisin sivumäärä tämän kokoluokan lehdelle ja se tuli kokonaisuudessaan halvimmaksi. Ken on perehtynyt "1 per neliöjuuri 2"-perusteisiin A-arkkeihin, ymmärtää, että 32 A4-sivua kuluttaa täsmälleen 1 m2 kokoisen A0-arkin. Siksipä seuralaiset ovat saaneet tuon yhden neliömetrin verran paperia kotiinsa kannettuna neljästi vuodessa. Nykyisin lehti tosin taidetaan painaa suoraan A3-arkeille, joten em. sääntö ei enää päde. Mikä tahansa neljällä jaollinen sivumäärä olisi mahdollinen siis nykyisinkin, mutta 32 sivussa on pysytty silti viimeiset 15 vuotta.

Nordlundin päätoimittajakaudelle osuivat seuran 30-vuotisnumero 1/2002 ja heti perään Helsingin metron 20-vuotista taivalta juhlistanut numero 2/2002. Turun sähköraitioteiden alkamisen kunniaksi tehtiin numero 3/2008. Nordlund on toistaiseksi pitkäaikaisin päätoimittaja. Hänen johdollaan julkaistiin kaikkiaan 54 lehteä.

Kohti nykymuotoa

Loppuvuonna 2011 koko seurassa alkoi tietynlainen sukupolvenvaihdos. Lehden päätoimittajana aloitti **Daniel Federley**, joka uudisti lehden linjaa kohti aitoa raitiovaunuaiheista lehteä. Jorma Rauhala antoi tuolloin luvan lehden uudistamiseen niin, että lehdessä saa muuttaa mitä tahansa, mutta Raition kansikuvalogon on pysyttävä ennallaan. Logo oli aikanaan tehty niin, että phoenix-ratakiskon profiili oli leikattu paperille ja RAITIO-teksti lisätty letraset-siirtokirjaimilla kiskojen väliin ikään kuin väliraudaksi.

Logon ensiesiintyminen oli jo kesällä 1973 silloisen jäsenluettelon kansilehdellä, joskin "välirautana" oli tuolloin teksti SRS. Nykymuodossaan RAITIO-väliraudalla logo nähtiin ensimmäisen kerran ensimmäisen lehden kannessa. Samainen logo koristaa edelleenkin lehden kantta. Viime numerossa logon värisävy tarkistettiin ja se on nyt Articeista tuttu vihreä. Internet-maailmassa värikoodi tunnetaan numerolla 2d5a27 tai RGB-numeroilla 45, 90, 39. Toisena värinä Raitiossa käytetään tummankeltaista täyteväriä d3a130 tai RGB 211, 161, 48, joka sekin on Articin väri.

Federleyn aloitettua suurin muutos nähtiin siinä, että joka lehteen pyrittiin ottamaan mukaan jotain historiasta, jotain nykypäivästä ja jotain tulevaisuudesta. Artikkeleissa painopiste oli Suomen raitioteissä, mutta muutakaan kaupunkiliikennettä ei täysin unohdettu. Busseja on käsitelty Helsingin kantakaupunkipainotteisesti mm. historiallisissa artikkeleissa ja suuria muutoksia käsittelevissä uutisissa. SRS:n "etupiiriin" jo alusta lähtien kuulunutta metroliikennettä on myös seurattu useassa artikkelissa.

Daniel Federley

s. 1977

Raition päätoimittaja 2011–2016
SRS:n johtokunnan jäsen 1996–2016

Liityin SRS:ään vuonna 1992 ja täysi-ikäisyyden saavutettuani aloitin johtokunnassa varajäsenenä vuonna 1996. Päätoimittajan tehtävät otin vastaan syksyllä 2011 melko lyhyellä varoitusajalla. Päätoimitin vuosina 2011–2016 yhteensä 19 numeroa ja valmistelin seuraajaani varten vielä kahdennenkymmenennenkin. Kaudellani lehti ja toimituksen työtavat uudistuivat voimakkaasti: lehdestä ryhtyi vastaamaan toimituskunta, johon valikoitui SRS:n jäsenistöstä lehteä jo aiemmin avustaneita jäseniä siten, että toimituskuntaan saatiin monipuolista tietämystä esimerkiksi historiasta, kalustosta, ulkomaiden tapahtumista ja niin edelleen. Myös toimituskunnan ulkopuolelta pyydettiin aktiivisesti ja saatiinkin useita monipuolisia artikkeleita sekä jäseniltä että yksittäistapauksissa myös Seuran ulkopuolisilta kirjoittajilta. Lehden sisällön painopistettä kehitettiin muun muassa lukijakyselyn perusteella Seuran ydintoiminnan suuntaan: suomalaisiin raitiovaunuihin ja -teihin. Mukana oli silti tuttuun tapaan artikkeleita ja uutisia myös ulkomailta sekä Helsingin metrosta ja kantakaupungin busseista ja kuriositeettina katsaus maamme raitiovaununomaisiin teollisuuden sähköratoihinkin.

Nykyisin raitiovaunuharrastukseni keskittyy museoraitiovaunuliikenteen järjestämiseen pikkuruotsalaisella ja avoperävaunulla, mutta Raitiota avustan edelleen Jätkäsaaren seurannan muodossa.

Federleyn kaudella julkaistiin mm. yhdistyksen 40-vuotislehti 2/2012. Lehdessä muisteltiin seuran alkuaikoja ja mm. verrattiin jälleen raitioliikenteen sen hetkistä tilannetta vuoden 1972 tilanteeseen. Helsingin rataverkon kasvu oli jo taas lähtenyt käyntiin, joten vertailu oli mielenkiintoinen: rataverkko on laajentunut mutta liikenteessä oleva vaunumäärä pienentynyt.

Tampereen raitiotien suunnittelun alku osui jo Nordlundin kaudelle, jolloin raitiotiepäätöksen vaiheita alettiin seurata. Federleyn kauden aikana tiivistyi paitsi päätöksenteko myös sen seuranta lehdessä. Tamperetta on seurattu useassa lehdessä, laajemmin teemanumerossa 3/2014.

Helsingin uudisratojen rakentamista on myös seurattu useassa artikkelissa jo Nordlundin aikana. Pasilan ja Kampin ratojen rakentamista seurattiin aikanaan, viimeisimpänä taas on julkaistu Kuulumisia Jätkästä -sarjaa. Siinä on seurattu Jätkäsaaren ratojen suunnittelua ja toteutusta piirustuksin, kuvin ja sanoin. Jätkäsaaren radat ovat tämänhetkisten suunnitelmien mukaan valmiit vuonna 2024, joten kyseiseen juttusarjaan on odotettavissa lisäosia vielä monen vuoden ajan.

Federley luopui päätoimittajuudesta kesällä 2016. Hänen johdollaan syntyi kaikkiaan 19 numeroa. **Jaakko Pertilä** toimitti numeron 3/2016, vaikka lehden kokoaminen perustui pitkälti Federleyn valmistelemaan materiaaliin.

Tällä hetkellä…

Yhdistyksen historiassa ensimmäinen haku päätoimittajan tehtävästä julkaistiin piakkoin Federleyn lopetettua. Kyselyjä tuli muutama, mutta varsinaisia hakemuksia vain yksi. Päätoimittajaksi valittiin sen perusteella **Jukka Lyly**. Lyly on intohimoinen ratikkaharrastaja ja hän on työskennellyt ratikan kuljettajana vuodesta 2011. Hän on myös kolmannen polven HKL:läinen. Isoäiti oli rahastaja etupäässä busseissa, isä alkujaan bussin ja myöhemmin ratikan kuljettaja ja on toiminut jo vuosikausia hallimiehenä Koskelassa. Eipä listalta puutu siis enää kuin metropuolen ammattilainen!

Seuran toimintaan Lyly on osallistunut Päätepysäkin vakituisena avustajana useiden vuosien ajan ja vapaa-ajallaan hän on kuvannut mm. ratatyömaita. Töissään spärakuskina hän taas on raportoinut eteen tulleista häiriötilanteista. Lylyn toinen kiinnostuksen kohde on Suomen historia ja itsenäisyys. Historiallinen näkökulma tulee siis varmasti säilymään, sillä historialliset

Jaakko Pertilä

s. 1976

Väliaikainen päätoimittaja 2016
SRS:n johtokunnan jäsen 2015–

Ensimmäinen muistoni ratikoista liittyy tietenkin Tarkkiksen päättärillä olleeseen puulaituriin – vai oliko sittenkin Ratti-Karian perävaloihin Tehtaankadulla. Muistot hämärtyvät. 1970-80-luvun vaihteessa harrastukseni alkoi kuitenkin muotoutua. Äitini luonnollisesti edisti harrastustani ja hänen avullaan kirjoitin kirjeen HKL:n Leila Olviselle, joka kehotti ottamaan yhteyttä Suomen Raitiotieseuraan. Loppuvuonna 1985 hain seuran jäsenyyttä ja minut hyväksyttiin mukaan.

Pysyin pitkään rivijäsenenä, kunnes viime vuosikymmenen alkupuolella aloin oma-alotteisesti tuottaa materiaalia seuran verkkosivuille ja lehteen. Muista tuotoksistani en niin tiedä, mutta linjastohistoriikkia varten tekemistäni kartoista olen edelleen ylpeä. Ne ovat aikakautensa näköisiä ja ehkä ulkoasupäivityksiä kannattaisi jo pikku hiljaa alkaa miettiä.

Syksyllä 2013 otin pyynnöstä vastaan Päätepysäkin toimittajan tehtävät ja vuoden 2016 alussa puolestaan verkkosivujen päivityksen.

Kesällä 2016 otin muutaman viikon varoitusajalla vastaan päätoimittajan tehtävät, jotta lehden ilmestyminen saatiin pysymään luvatussa. 3-numeron materiaali oli pitkälle suunniteltu ja omalle osalleni koitui lähinnä uutisseurannan koostaminen niin Helsingistä kuin Tampereelta sekä tietenkin materiaalin kasaaminen hyväksi kokonaisuudeksi yhdessä taittaja Eero Laaksosen kanssa.

Tämän jälkeen olen toiminut lehden nimeämättömänä toimitussihteerinä eli käytännössä olen koostanut lehdet julkaisukuntoon numeron 3/2016 jälkeenkin. Vaikka työ on hauskaa, on turhan suuri määrä seuran toiminnasta nyt keräytynyt muutaman ihmisen harteille. Eroon ette minusta pääse, mutta toivoisin silti lukuisia hakemuksia seuran eri tehtäviin, niin lehdentekijöiksi kuin nettipäivittäjiksi!

aiheet tuntuvat olevan ehtymätön lähde, ja jo käsitellyistäkin aiheista tuntuu löytyvän aina lisää kirjoitettavaa.

...ja tästä eteenpäin

Bussiliikenne on jo vuosien ajan kehittynyt runkolinjatyyppisiksi ja toisaalta niitä täydentäviksi linjoiksi. Sama kehitys on nyt tulossa myös raitioliikenteeseen (ks. uutinen Päätepysäkiltä). Metrosta on viime aikoina kuulunut lähinnä ikäviä uutisia, mutta toivottavasti pääsemme jatkossa kertomaan metrostakin positiivisia uutisia.

Lehti pyritään kuitenkin pitämään hyväksi havaitulla linjalla. Mm. artikkelisarjat raitioteiden uudisratojen rakentamisista ja muusta kehityksestä pidetään ilman muuta ohjelmistossa. Niin historiallisia kuin tulevaisuuden aiheitakaan ei jätetä pois julkaisusuunnitelmasta. Varmoja voimme olla siitä, että vaikka raitioteistä riittää yllin kyllin kirjoitettavaa, muutakaan kaupunkiliikennettä ei unohdeta. Se, miten paljon kukin liikennemuoto saa palstatilaa, jää nähtäväksi. Miten me olemme lehden teossa onnistuneet, jää Sinun, hyvä lukija, päätettäväksesi! Voit antaa kehitysehdotuksesi tai moitteesi suoraan johtokunnalle (ks. yhteystiedot s. 2), mutta muista samalla, että seura on juuri sen näköinen kuin sen jäsenet. Mikäli haluat mukaan itseäsi kiinnostavan artikkelin, kerro sekin. Kaikki juttuaiheet ovat tervetulleita ja erityisen tervetulleita valmiiksi kirjoitettuna!

Ideasta paperille

Äkkiseltään voisi kuvitella, että neljästi vuodessa ilmestyvän lehden toimittaminen kävisi käden käänteessä. Lehden teko on kuitenkin aikaa vievä prosessi erityisesti siksi, että sitä tehdään vapaa-ajalla. Kolme kuukautta seuraavan lehden ilmestymiseen kuluu nopeasti.

Kun lehti on saatu painoon, on syytä aloittaa seuraavan lehden tarkempi suunnittelu. Käytännössä ideatasolla olevien artikkeleiden hahmottaminen on täytynyt aloittaa jo paljon aiemmin. Päätoimittajan on hyvä tehdä julkaisusuunnitelma vähintään vuodeksi eteenpäin. Päätoimittajalla on myös hyvä olla hyvät suhteet harrastuksemme eri alojen tietäjiin ja ammattilaisiin. He voivat joko kirjoittaa osan artikkeleista itse tai antaa asiantuntija-apua niiden kirjoittamisessa.

Erilaisista näkökulmista kirjoitetut artikkelit ovat lehden suola. Välillä on mukava lukea ammattimainen kirjoitus esimerkiksi länsimetron kehityksestä, välillä taas keveämmin kirjoitettu muistelu raitioteiden arkipäivästä 50 vuoden takaa ulkopuolisen silmin. Yhtä kaikki jokainen lehden kirjoittaja on ansiokkaasti osallistunut lehden tekemiseen ja omalla kirjoitustyylillään elävöittänyt lehteä. Kiitos kaikille kirjoittajille, vaikka monen heidän nimensä on jätetty tästä pois!

Ajankohtaiset aiheet on sidottu juuri tiettyyn numeroon. Tämä juuri lukemasi artikkeli on sidoksissa tietenkin juuri tähän numeroon, kun taas seuraavaan numeroon 3/2017 on tulossa artikkeli Railista (eli raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta) ja sen käyttöönotosta elokuussa.

Kaikki artikkelit on hyvä merkitä julkaisusuunnitelmaan hyvissä ajoin, samoin kuin

Jukka Lyly

s. 1981

Raition päätoimittaja 2016–

Olen vuosimallia 1981 ja nykyinen työpaikkani on HKL, tarkemmin HKL-Liikennöinti ja sen ratikkapuoli. Olen toisen polven sporakuski ja kolmannen polven HKL:läinen. Joukkoliikenteestä ja sen historiasta ja kehittymisestä olen ollut kiinnostunut jo pikkupojasta saakka. Faija aloitti oman työuransa HKL:n bussipuolella vuonna 1976 ja bussiliikenteeseen kasvoin kiinni, kun sitä sain sylivauvasta lähtien seurata.

Kiinnostus ratikoihin ja muuhun kiskoliikenteeseen on alkanut vähitellen 2000-luvun kuluessa. Oma urani HKL-Raitioliikenteessä alkoi keväällä 2011, ja siitä lähtien olen ollut myös Suomen Raitiotieseurassa mukana. Seurassa olen mukana joukkoliikenteen historian takia.

Päätoimittajana aloitin syksyllä 2016.

Raition avustajaksi?

Raition kirjoittajia ovat SRS:n jäsenet. Ehkä Sinäkin voisit silloin tällöin avustaa Raitiota artikkelilla, pienellä tai suurella? Jos mielessäsi on jokin aihe, josta voisit kirjoittaa lehteen, ota yhteyttä päätoimittajaan tai toimituskuntaan. Yhteystiedot ovat sivulla 2. Sovitaan yhdessä, mistä kirjoitat, miten toimitat aineiston ja mihin mennessä se pitää saada toimitukseen. Tekniikka ei ole rajoituksena – selkeä käsinkirjoitettu tekstikin saavuttaa toimituksen vaikka kirjepostissa. Jos kuvia tarvitaan, toimitus auttaa. Raitiota tekevät jäsenet jäsenille, lukijat lukijoille. Kiitos Sinunkin avustasi!

niiden arvioitu sivumäärä. Päätoimittaja kertoo artikkelien kirjoittajille kirjoitusten toivotun pituuden sekä deadlinen. Deadline on yleensä kuukausi ennen lehden painoon menoa. Päätoimittaja avustaa kirjoittajaa tekstissä esiintyvien epätäsmällisyyksien ja kirjoitusasun kanssa sekä tarvittaessa hankkii kuvituksen ja laatii kuvatekstit.

Kun artikkelit on toimitettu päätoimittajalle, hän lähettää ne edelleen lehden taittajalle alustavien taitto-ohjeiden kanssa. Tässä vaiheessa taittaja tekee lehden A-version, johon artikkelit on vain ns. massoitettu. Kärjistäen voisi sanoa, että teksti ja kuvat ovat sivuilla vielä hujan hajan, mutta A-versiosta selviää, kuinka paljon artikkelit tosiasiassa kuluttavat lehdestä tilaa. Useasti käy niin, että lehdestä on tulossa ylipitkä, esimerkiksi 35-sivuinen. Tällöin päätoimittajan on määriteltävä, mitä artikkeleita lyhennetään tai siirretäänkö jokin artikkeli kokonaan johonkin myöhempään lehteen. Monasti pienet lyhennykset onnistuvat esimerkiksi kuvien kokoa säätämällä, mutta valitettavan usein joudutaan lyhentämään tekstiäkin.

Jos taas näyttää, että lehdestä onkin tulossa 32 sivua lyhyempi, on tyhjät sivut tietenkin saatava täyteen. Lyhyitä 1–3 sivun pituisia artikkeleita kannattaa myös pitää varastossa juuri tällaisia tilanteita varten. Pitkiäkin ns. kelluvia artikkeleita kannattaa myös ideoida jatkuvasti. Tästä voisi olla esimerkkinä lehdessä 4/2016 julkaistu raitiolinjoja 11, 12 ja 15 koskeva artikkeli, joka ”kellui” toista vuotta ennen julkaisua.

Ikuinen arvoitus on Päätepysäkki, jonka pituus määrittyy pitkälti liikenteessä olleiden muutosten mukaan. Useasti päätoimittajan ja uutistoimittajan välillä on käyty kiivaita keskusteluja siitä, mitä Päätepysäkillä lopulta julkaistaan. ”Päättäri” kuluttaa lehdestä tavanomaisesti 5–7 sivua ja palstan sisällön määrittelee pitkälti uutisoitavien aiheiden ajankohtaisuus sekä dokumentointiarvo. Palstan pituutta pystytään säätelemään kuvien määrällä ja koolla. Osa uutisarvoltaan vähemmistä uutisista voidaan jättää kellumaan seuraavaan numeroon tai unohtaa kokonaan.

Lehtitaiton seuraava versio

A-version jälkeen taittaja säätää päätoimittajan ohjeiden mukaan sivuntaiton lopulliseen muotoon ja samalla ehkä artikkelien järjestystäkin muutetaan loogisemmaksi. Taittoversioita saattaa tulla helposti kuusi, aina F:ään asti, ja aikaa vierähtää helposti lähemmäs kuukausi.

Lopulta saadaan kasaan 32-sivuinen lehti, jossa kaikki on kohdallaan – vai onko sittenkään? Nyt on nimittäin aika oikolukea lehti isomman porukan eli toimituskunnan kesken ja tässä vaiheessa pienempiä virheitä tuppaa löytymään vielä kosolti vaikka päätoimittaja olisi ollut kuinka tarkka.

Päätoimittajan, toimitussihteerin ja taittajan lisäksi toimituskuntaan kuuluvat nykyisin Jorma Rauhala, Mikko Alameri, **Tom Heino, Johannes Erra, Jussi Eskelinen** ja **Jari Välimaa**, ja he tahoillaan lukevat koko lehden läpi etsien erityisesti asia- mutta myös kirjoitusvirheitä. Koko toimituskunta osallistuu lehden tekemiseen jo ideointivaiheessa ja esimerkiksi Erra on korvaamaton apu ulkomaanuutisia laatiessa. Rauhala taas tietää lähes kaiken historiasta ja Heino kalustoasioista. Eskelisen kontolle kuuluu selvittää nykyhetken raitioliikenteen uutisointi Helsingissä, Välimaa taas seuraa Tampereen raitiotien edistymistä.

Kun oikoluku on tehty ja virheet kirjattu ylös, taittaja tekee lopullisen version, jonka päätoimittaja vielä tarkistaa. Kun lopullinen versio on hyväksytty, on aika antaa painolupa: taittaja saa lähettää pdf-tiedoston painotalolle. Tämän jälkeen päätoimittajan ei kannata enää vilkaistakaan puolivalmista lehteä. Lopulliseen painotuotteeseen kun ei enää pysty vaikuttamaan ja typerimmät virheet löytyvät vasta valmiista lehdestä.

Eikä virheitä välttämättä huomata edes valmiista lehdestä, ainakaan heti. Äskettäin isäni mainitsi lehteä 2/2012 silmäillessään, että sivun 10 vasen alakuva ei suinkaan ole Kapteeninkadulta, kuten kuvatekstissä mainitaan. Asia on jo viisi vuotta vanha, joten oiotaan asia tässä: kuva on tietenkin Laivurinkadulta. Normaalisti oikaisuja varten on olemassa niinkin oivallinen palsta kuin ”Oikaisuja”!

Vanhat lehdet netissä

Varmasti kaikille jäsenillemme sivusto www.raitio.org on jossain määrin tuttu, mutta harvalla on ollut aikaa tutustua koko sivuston sisältöön. Verkkosivujen webmasterina on alusta asti eli vuodesta 1998 lähtien toiminut Arto Hellman. Hän on ansiokkaasti ja käytännössä yksin koodannut sivuille valtavan tietopaketin SRS:n harrastuskohteista. Yhä edelleen sivusto pidetään kasassa hänen johdollaan vaikka Jaakko Pertilä on nimellisesti toiminut webmasterina syksystä 2016 lähtien. Sivuston materiaalin määrä on niin suuri, että tuskin kumpikaan tykönään hallitsee kokonaisuutta täysin.

Sisällöntuottajina sivuilla ovat toimineet iso osa harrastajista. Mm. linjahistoria-osion perustiedot ovat koonneet **Toivo Niskanen, Ensio Virta**, Jorma Rauhala ja Tom Heino. Pienempiä lisätietoja on tullut useilta jäseniltä. Samoin nettisivujen uutispalsta on pitkälti perustunut jäseniltä tulleisiin avustuksiin.

Sivuston syövereistä, tai tarkkaan ottaen rinnakkaissivustolta www.raitio.de, löytyvät myös vanhat Raitio-lehdet pdf-tiedostoina aina ensimmäisestä numerosta lähtien. Tätäkin ennen kaikki seuran julkaisemat tiedotteet ja Resiina-lehden raitio-palstat vuodesta 1972 löytyvät samasta osoitteesta. Vanhat lehdet ja tiedotteet ovat digitoineet Jorma Rauhala ja **Jyrki Längman**, kiitos heille tästä urakasta! Lehtiin voi tutustua osoitteessa www.raitio.de/lehdet.

Uusimpia numeroita viimeisen noin kymmenen vuoden ajalta ei ole julkaistu vielä netissä, niitä nimittäin on vielä irtonumeromyynnissä. Odotamme hartaasti, että joku jäsen tai miksei vaikka ulkopuolinenkin ostaisi vanhat lehdet loppuun, jonka jälkeen lehti voidaan julkaista myös netissä. Luettelo myytävänä olevista lehdistä on julkaistu sivun 7 ilmoituksessa.

Vakiopalstoina Päätepysäkki ja Taulut

Lehden ainoita vakiopalstoja ovat olleet Päätepysäkki ja Taulut. Viime mainittua toimitti vuodesta 1978 lähtien **Jarmo Oksanen**. Palstan nimenä oli yleensä Taulut, mutta toisinaan kulloiseenkin tilanteeseen sopiva otsikko.

Alkuvuosina palstan materiaalina olivat Oksasen kokoamat raitioliikenteen halliaikataulut sekä karttamuodossa julkaistut hallireitit eli juuri ne harrastajalle tärkeät tiedot, joita ei yleisöaikatauluista pystynyt suoraan selvittämään. Muutaman kerran Raition liitteinä julkaistiin raitioliikenteen vuorokohtaiset päätepysäkkiaikataulut, jotka Oksanen

oli koostanut HKL:n toimittamista vuoroaikataulumateriaalista.

Myöhemmin palsta kehittyi pakinatyyppiseksi jutusteluksi. Oksasen humoristinen ja mukaansatempaava kirjoitustyyli oli yksi syy, miksi tykästyin lehteen. Etsikääpä vanhoista lehdistä vaikkapa kohdat ”kuljettajan kengännumero”, ”paatunut rikollinen” tai ”aikataulutoimittaja painukoon eläkkeelle” – ette voi olla myhäilemättä!

Alkuperäisen Taulut-palstan julkaiseminen loppui 1997, minkä jälkeen sitä on muutaman kerran herätelty henkiin. Nykyisin Taulut ilmestyy ajoittain omana palstanaan, ajoittain taas Päätepysäkin yhteydessä muttei kovinkaan säännöllisesti. Entisaikojen tapaista materiaalia, kuten halliaikataulut, ei ole enää vuosiin julkaistu lehdessä. Niitä on sittemmin koottu nettisivuille http://raitio.org/ratikat/helsinki/hkl/liikenne/liikenne.htm, missä tosin ei valitettavasti ole materiaalia kaikilta aikataulukausilta.

Päätepysäkki, tuo oiva liikennetiedon tallettaja, sen sijaan on pitänyt pintansa alusta alkaen. Vain muutamasta lehdestä tämä palsta on puuttunut, esimerkiksi Turun sähköraitioteiden 100-vuotisjuhlaa juhlistaneesta numerosta 3/2008. Palstaa on välillä julkaistu nimellä Liikenneuutiset, mutta idea on aina ollut sama: tallettaa liikenteessä tapahtuneet muutokset ja poikkeukset jälkipolville painetussa muodossa.

Palstaa toimitti alkujaan Arto Hellman. Hän teki muistiinpanot käsin, jotka Ismo Leppänen sitten kirjoitti puhtaaksi käytössään olleella kylmäladontakoneella ja myöhemmin aivan oikealla tietokoneella. Nordlundin päätoimittajakaudella palstan kokosi Nordlund itse. Hellman palasi Federleyn pyynnöstä vuonna 2011 vielä toimittamaan palstaa, kunnes numerosta 4/2013 lähtien sen on toimittanut Jaakko Pertilä.

150 uutista

Vanhojen artikkelien uudelleenjulkaisemista on toisinaan mietitty. Erityisesti Raitiovaunumme kautta aikojen -sarja olisi mielenkiintoista julkaista uudelleen ja päivittää tähän päivään. Uudelleenjulkaisuihin ei ole kuitenkaan turvauduttu, sillä uutta materiaalia on runsaasti tarjolla. Normaalisti Raitiolehdessä ei siis julkaista jo aiemmin julkaistua materiaalia, mutta tällä kertaa teemme poikkeuksen. Päätepysäkki-palstan kunniaksi julkaisemme nyt 150 vuosien varrella julkaistua uutista uudelleen kunnioittaen niiden aikaista taitto- ja painolaatua.

Joka numerosta ei ole uutista ja tuorein uutinen on lehdestä 2/2017. Painotus on pitkälti 1980–90-luvuilla eli niissä uutisissa, jotka ovat jo hiljalleen alkaneet unohtua. Näistä saa jonkinlaisen kuvan siitä, miten uutispalsta on kehittynyt tai miten se ehkä joidenkin mielestä on taantunut.

Alkuvuosien lehdissä, silloin kun SRS oli vielä ”salaseura”, uutisointi saattoi olla räikeämpääkin ja niissä oli enemmän sisäpiirin tietoa. Myös lähiaikojen suunnitelmista kerrottiin avoimemmin. Mukana saattoi joskus olla myös sellaista ennakkotietoa, mikä ei koskaan toteutunut.

Yhteiskunnan muututtua ennakkotietojen uutisointi on siirtynyt sosiaaliseen mediaan. Päätepysäkillä pyritään julkaisemaan vain jo toteutuneet muutokset ja tässä roolissa palsta on mainio tiedon tallettaja jälkipolville. Nykyisin Päätepysäkillä pyritään kertomaan vain faktat toisinaan paneutuen joihinkin mielenkiintoisimpiin suunnitelmauutisiin tarkemmin. Tulevista muutoksista kerrotaan vain, mikäli ne ovat täysin varmoja.

Mutta toisin siis oli ennen. Tämän artikkelin jatkeena on 150 vanhaa uutista ja lisäksi lehden lopusta löytyy luonnollisesti tuorein Päätepysäkki. Siellä uutisia ei ole aivan yhtä paljon, tarkkaan ottaen ”vain” 28, mutta lehteä lukiessanne nekin ovat pitkälti jo mennyttä aikaa, sitä historiaa, mihin palstan suosio perustuu.

Toivotan hauskoja lukuhetkiä vanhojen uutisten parissa!

Artikkelia varten on haastateltu Ismo Leppästä, Jorma Rauhalaa, Arto Hellmania, Juhana Nordlundia, Daniel Federleytä, Tuomas Karppista, Eero Laaksosta ja Jukka Lylyä. Haastattelujen lisäksi teksti perustuu pitkälti kirjoittajan vanhoista Raitioista ja muista seuran tiedotteista keräämiin tietoihin.

Linjat 1-1A — KAUPPATORILTA tai PERÄMIEHENKADULTA — MA - PE — 2.6.1985

Vuoro	1	2	101	3	103	4	5	102	110	103	6
						6.10	6.10A	6.20A	6.28A	6.36A	
	6.44A	6.52A	7.00A	7.08A		7.16A	7.24A	7.32A	H7.31	H7.39	7.47
	7.55	8.02	8.10	8.17		8.25	8.32	8.40			8.47
	8.55	9.05		9.15		9.25	9.35				9.45
	9.55	10.05		10.15		10.25	10.35				10.45
	10.55	11.05		11.15		11.25	11.35				11.45
	11.55	12.05		12.15		12.25	12.35				12.45
	12.55	13.05		13.15		13.25	13.35	101	102		13.45
	13.55	14.05		14.15		14.25	14.35	14.45	14.55		14.54A
	15.02A	15.10A		15.18A	15.26A	15.34A	15.42A	15.50A	15.58A		16.06A
	16.14A	16.22A		16.30A	16.38A	16.46A	16.54A	H16.55	H17.03		17.11
	17.19	17.27		17.35	17.43	17.51	18.05				
	18.15			18.30		18.45	19.00				
	19.10			19.25		19.40	19.55				
	20.05			20.20		20.35	20.50				
	21.00			21.15		H21.28					

A:lla merkityt ovat linjan 1A lähtöaikoja Perämiehenkadulta. Kauppatorin välipisteaika on 8 minuuttia ja iltapäivällä 9 minuuttia Perämiehenkadulta lähtöä myöhemmin.

Linjat 1-1A — KÄPYLÄSTÄ — MA - PE — 2.6.1985

Vuoro	1	2	101	3	103	4	5	102	110	103	6
									5.52A	6.01A	
	6.09A	6.17A	6.25A	6.33A		6.41A	6.49A	6.57A	7.05	7.13	7.20
	7.28	7.35	7.43	7.50		7.58	8.05	8.13			8.20
	8.28	8.38	H8.38	8.48		8.58	9.09	H9.09			9.19
	9.29	9.39		9.49		9.59	10.09				10.19
	10.29	10.39		10.49		10.59	11.09				11.19
	11.29	11.39		11.49		11.59	12.09				12.19
	12.29	12.39		12.49		12.59	13.09	101	102		13.19
	13.29	13.39		13.49		13.58	14.06	14.14			14.22A
	14.30A	14.38A		14.46A	14.54A	15.02A	15.10A	15.18A	15.26A		15.34A
	15.42A	15.50A		15.58A	16.06A	16.14A	16.22A	16.30	16.38		16.46
	16.54	17.02		17.10	17.18	17.27	17.39				H17.38
	17.52	H17.51		18.07	H18.07	18.22	18.37				
	18.47			19.02		19.17	19.32				
	19.42			19.57		20.12	20.27				
	20.37			20.52		21.07	H21.13				
	H21.22			H21.37							

Huomaa alleviivattujen peräkkäisten lähtöjen järjestyksen vaihtuminen Käpylässä

A:lla merkityt ovat linjan 1A lähtöaikoja

Ratikoiden aikataulukooste – päätepysäkkilähdöt vuoroittain – jaettiin muutaman kerran Raition liitteenä 1980-luvun puolessa välissä. Tämä aikataulu on edellisen linjastoremontin alkumetreiltä kesältä 1985, joten linja 1/1A on silloin jo ajanut nykyistä reittiään. Tehkääpä tutkimusta vuorojen kierrosajoista ja vuoroväleistä nykyisiin verraten!

TIETÄMINEN EI OLE MINKÄÄN ARVOISTA, JOLLEI SIITÄ KERROTA

1/1977

16.12.76

Linjan 1 Kauppatori – Käpylä uusi reitti välillä Sturenkatu Hakaniemi: Mäkelänkatu – Sturenkatu – Brahenkatu – Helsinginkatu – Kaarlenkatu – Viideslinja – Porthaninkatu – Hakaniemi.

Alettiin liikennöidä linjoja 2 Kauppatori – Itä-Pasila ja 2A Eira – Itä-Pasila. Ensimmäisessä 2A:ssa, joka lähti Itä-Pasilasta klo 05.50 oli 3 matkustajaa ja kaikki SRS:n jäseniä.
Linjojen ensimmäiset lähdöt: MA-PE 5.51, LA 5.53 SU – –. Viimeiset lähdöt: " 17.45, LA 15.15 SU – –.

1/1978

4.10.1977
Liikennelaitoksen lautakunta päätti supistaa raitiolinjan 1 liikennöintiaikoja vuoden 1978 alusta siten, että arkisin ajetaan klo 6–21, lauantaisin 8.30–17 ja sunnuntaisin ei liikennöidä laisinkaan.

18.11.1977
Liikennelaitoksen lautakunta päätti hankkia kotimaisen johdinauton koekappaleen. Auto valmistuu keväällä 1979.

2/1978

1978-04-08
Vanhan Ylioppilastalon tulipalon johdosta olivat seuraavat poikkeusreitit käytössä raitioteillä klo. 08.00 aikaan.

- 3T kääntyi Perämiehenkadulla, myöhemmin Kauppatorilla
- 5 ajoi Hietalahteen
- Bussilinja 5X ajoi reittiä Erottaja (Bulevardi) – Kauppatori – Katajanokka
- 3B ajoi normaalia reittiä

1978-04-14
Linjalla 1 ajettiin alkuillasta muutama vuoro Arabiaan. Syynä oli ajojohtojen katkeaminen Pyöräilystadionin lähistöllä.
Bussilinja 1X ajoi väliä Sturen-/Mäkelänkadun risteys – Käpylä.

3/1978

13.6.78
HKL ilmoitti lehdissä, että kuljettajarahastuskokeilu linjalla 10 alkaa 16.6 ja että lastenvaunuja ei voida kuljettaa. Asiasta nousi mahtava poru ja 16.6 saatiin lukea lehdistä, että lastenvaunutkin pääsevät mukaan

16.6.78
Kuljettajarahastuskokeilu alkoi linjalla 10. Vaunut kulkivat ilman rahastajaa ma-pe klo. 21.00 jälkeen sekä la-su koko päivän.
Kaikki matkustajat nousevat vaunuun etuovista. Takaovia ei käytetä lainkaan.
Etuovien keskitanko on poistettu, jotta lastenvaunut saadaan mukaan.
Kuljettajarahastusvaunuissa on edessä kilpitelineessä keltaisella pohjalla musta E sekä takaovien kohdalla kilpi: edestä sisään.

4/1978

Espoon kaupunki on keväällä 1978 tiedustellut VR:ltä mahdollisuuksia jatkaa sähköjunalinjaa E (Helsinki – Espoo) Kauklahteen.
VR:n vastauksesta ilmenee, että nykyisten kääntymisaikojen puitteissa ei ole mahdollista ulottaa E-linjaa Kauklahteen asti. Mikäli aikatauluja muutettaisiin, eräät pääradan yhteydet katkeaisivat ja kalustoa tarvittaisiin pidempien kokonaiskulkuaikojen myötä lisää. Kauklahden lähivuosien kasvuennusteet huomioon ottaen ei myöskään edellytetä tarvittavan suurempaa tarjontaa.

Espoon ja Kauklahden välimatka on 3,8 km. Liikennepaikkojen välillä on myös Pellon seisake, jonka etäisyys Espoosta on 2,0 km.

Sähköjunaliikenteen alkaessa rantaradan ruuhkalinja (nykyinen E) ajoi Helsingin -- Kauklahden väliä. Sittemmin siitä tehtiin linja S Helsinki – Kauniainen ja nykyään se on siis linja E Helsinki – Espoo.

1/1979

27.12
Bussilinjan 5S Kauppatori – Katajanokka (Ehrensvärdin terminaali) liikennöinti aloitettiin. Joulukuu 1978 kuului vuosisadan kylmimpiin ja niinpä myös Suomenlinnan uusi lautta oli vaikeuksissa kovan jäätilanteen johdosta eikä kyennyt noudattamaan aikataulua. Sitä avusti väliin jopa Valtion jäänmurtaja. Jalankulkujääntien valmistuttua Suomenlinnaan liikennöitiin linjaa 5S reittiä Kauppatori – Ehrensvärdin tie. Tulipalopakkasilla sattui myös tulipaloja. Vaunu 10 syttyi tuleen Koskelan hallipihalla ja vaurioitui jonkin verran.

2/1979

Raitioliikenne kuluttaa 306 tonnia hiekkaa vuodessa. Kulutus on suurin lehtikelien aikana sekä pakkasen lauhtuessa nopeasti. Raitiovaunujen yhteispituus on museovaunut (10) ja työvaunut (12) mukaan lukien 3144 m.
Linja-autojen polttoaineenkulutus vaihtelee linjoittain. Esimerkiksi linjalla 95 se on 42 litraa/100 km ja linjalla 17 62 litraa/100 km. Arkipäivänä kuluu keskimäärin 40 000 litraa polttoainetta.
HKL:n vuoden 1978 tilinpäätöksen mukaan laitoksen alijäämä jäi 11,3 Mmk talousarvion lukuja pienemmäksi. Toiminnalliset tulot olivat n. 240 Mmk, eli 57,2 % kokonaistuloista. Puuttuvan osan maksaa kaupunki. Tulot lisääntyivät edelliseen vuoteen verrattuna n. 12,5 % ja käyttömenot jäivät n. 29 Mmk arvioitua pienemmäksi.

2/1979

3.4.1979
Ensimmäinen »uusi» raitiovaunu sai romutusmääräyksen. Vaunu 345 siirrettiin Vallilasta Koskelaan 6.4, paloiteltiin kahteen osaan 10.4 ja vietiin autolla romuliikkeeseen 17.4. Romutuksen syynä oli rungon ja peltien vääntyminen korjauskelvottomaksi vaunun kaaduttua viime vappuna linjalla 5 Runeberginkadun ja Arkadiankadun kaarteessa.

3/1979

4.6.79
HKL:n johdinautot 1 ja 605 ajoivat peräkkäin linjan 14 reittiä; ajon aikana vertailtiin vaunujen laahainhiilien kulutusta. 605:n hiilet oli vaihdettava n. 3,5 kierroksen jälkeen, kun taas vaunun 1 hiilet kestivät 7 kierrosta.

4/1979

HKL:n uusituissa hallireittejä koskevissa ajo-ohjeissa mainitaan mm:
- Matkustajia on otettava ja laskettava pois reittiin kuuluvilla varsinaisilla ja H-pysäkeillä. Matkustajille on mainittava, että vaunu menee halliin.
- Rautatientorin, Asema-aukion, Erottajan ja Simonkentän pääteasemilta halliin ajavat linja-autot ottavat matkustajia pääteasemilta ja laskevat pois kaikilla reittiin kuuluvilla pysäkeillä. Mikäli samanaikaisesti on vaunuun tulijoita, nämä otetaan mukaan.
  Yöliikennevuorojen on otettava matkustajia reittiin kuuluvilta pysäkeiltä, vaikka vaunussa ei olisikaan pysäkillä poistuvia.

4/1979

HKL:n liikennekaluston hankintaan on vuoden 1980 budjetissa varattu 8 Mmk linja-autoja varten, 5 Mmk johdinautoja varten ja 15 Mmk raitiovaunuja varten.

Mec-Rastor Oy, joka tutkinut HKL:n toiminnan tehostamista, on viimeksi suositellut mm. seuraavaa.
- Raitioliikennettä lisättävä tavoitteena keskikaupungin diesellinja-autoliikenteen vähentäminen
- Ei uusia busseja kolmeen vuoteen. Muuten niitä on liikaa metroliikenteen alkaessa
- Metron ja lityntäliikenteen alkuvaikeuksiin voidaan varautua lykkäämällä bussikaluston romuttamista vuoden 1983 puolelle
- STA:n ja HML:n varikkotoiminnat tulisi siirtää HKL:n varikoille.

1/1980

Ratojen varsille on ilmestynyt alkuvuodesta koko joukko kohtauskieltomerkkejä:
- Hämeentie, Vallilan eteläinen tulovaihde, Arabian suunta
- Hämeentie, Paavalin kirkko, Arabian suunta
- Helsinginkatu, Mannerheimintien risteys, Runeberginkadun suunta.
- Sturenkatu, Mäkelänkadun risteys, Paavalin kirkon suunta

Kaikki kiellot ovat ennen vaihdetta, jonka väärä asento saattaa aiheuttaa vaunujen yhteentörmäyksen. Edelliset, nyttemin jo poistetut merkit sijaitsivat Kanavakadulla ennen Kanavasiltaa ja Brahenkadulla Helsinginkadun puoleisessa päässä. Edellisen merkin syynä oli vanha kapea Kanavasilta ja jälkimmäisen Brahenkadun epävakaa perusta.

1/1980

12.2.80
Bussilinjan 19 Olympialaituri – Suomenlinna liikennöinti aloitettiin jälleen klo. 12.00. Linjaa liikennöidään pikkubusseilla niin pitkään kuin jäätien kunto sallii.
Linjan 5S liikennöinti lopetettiin samalla.

2/1980

HKL alkoi soveltaa joukkoliikenteen tarkastusmaksua. Tärkein muutos vanhaan rahastusjärjestelmään verrattuna on se, että näyttö- ja sarjalippujen haltijat voivat nousta kuljettajarahastusraitiovaunuihin myös takaovista.
Kaikissa vaunuissa on nokalla HKL:n keltamusta nuolikuvio. Kuljettajarahastusvaunuissa on nuolikuvion alla E-tunnus.
Ensimmäisen päivän saalis kuuluu olleen puolenkymmentä 50 mk:n maksumääräystä.

3/1980

Postitalon pysäkin menevän ja tulevan raiteen yhdysraide (»häpeävaihde») purettaneen. Tällä hetkellä se on jo ajokiellossa ja osittain purettu. Uusi vastaava tulee EHKÄ Mannerheimintielle Kolmen sepän aukion paikkeille v. 1981, kun aukion ratatyöt saadaan loppuun.

4/1980

26. ja 27.10.80
Kumpanakin päivänä suistui raitiovaunu kiskoilta. Linja 5 vaunu suistui Snellmaninkadulla illalla 26.10 hallireitillään ja linjan 2 vaunu Mäkelänkadulla Sturenkadun risteyksessä 27.10 aamulla. Kummankin onnettomuuden syynä oli jäinen rata sekä vaunujen kuluneet pyörät ja matalat laipat. Sunnuntaina 26.10 oli voimakas pyry ja molemmat rataosat ovat viikonloppuisin vajaakäytössä.
Linjoja 2 ja 2A liikennöitiin katkoksen aikana Brahenkadun sekä Sturenkadun–Hämeentien kautta.

1/1981

Raitiovaunuilmaisimilla varustetut liikennevalot alkuvuodesta:
- Tilkka
- Sturenkadun - Helsinginkadun risteys
- Mäkelänkadun - Radanrakentajantien risteys
- Eteläarannan - Eteläisen Makasiinikadun risteys

Uusia on hankkeilla toistakymmentä.

Linja-autoilmaisimen ohjaamat liikennevalot:
Helsingin ensimmäiset linja-autoilmaisimen ohjaamat liikennevalot ovat Pihlajamäentien - Viikintien risteyksessä. Katuun on sijoitettu 150 m ennen risteystä ilmaisinsilmukat, jotka tunnistavat linja-autot ja varaavat vihreän vaiheen siten, että linja-autot pääsevät pysähtymättä läpi. Koekäytössä ilmaisimet ovat olleet erehtymättömät.

2/1981

HKL:n lautakunta on päättänyt, että metroliikenne on aloitettava viimeistään kesäkuun alussa 1982. Liikenne käynnistyy tällöin koeluontoisena Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä. Myöhemmin kesäkuussa liikenne ulottuu Rautatientorille asti. Koeliikenteen aikana liikennöidään ma-pe klo 6-9 ja 15-18.
Vakinainen liikennöinti aloitetaan 1.8.1982 Itäkeskuksen ja Rautatientorin välillä. Liikennöintiaika on ma-pe klo 6-18. Tällöin pyritään aloittamaan myös liityntäliikenne metroasemille.
Varsinainen liityntäliikenne alkaa vuoden 1983 alusta, jolloin metro kulkee ma-la 5.30-23 ja su 7-23.

3/1981

HKL:n, kaupunkisuunnitteluviraston ja metrotoimiston yhteisesti laatima joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma vuosille 1982–86 on valmistunut. Suunnitelmassa on toteutettu kaupunginhallituksen palvelutasoohjeiden mukainen vähimmäistasopalvelutaso koko kaupungin alueella. Muita tavoitteita ovat [illegible] vähentäminen ja palvelun tason yhtenäistäminen. Vuosina 1982–86 mm. otetaan metro käyttöön, supistetaan [illegible] linjojen kulku keskustaliikenteen muutoksilla sekä vahvistetaan raitioliikenteen asemaa.
Näin vahvistetaan raitioliikennettä!
- linjat 2 ja 7 sekä 4 ja 5 yhdistetään
- linjasta 13 tehdään rengaslinja
- linjojen 3 ja 8 reittiä muutetaan
(- 75 moottorivaunua ja 5 perävaunua korvataan 42 nivelmoottorivaunulla – toim.huom.)
- raitiolinjat järjestetään niin, että vältetään päällekkäisyyttä metron kanssa

- Linja-autopuolella on tarkoitus mm. yhdistää linjat 14 ja 32 sekä 18 ja 33. Linja 16 lyhennetään Merihakaan ja linja 23 jatketaan Rautatientorille kaikkina liikenneaikoina
- Itä-Helsingissä Kontulan, Vesalan, Mellunmäen, Vartioharjun, Vuosaaren ja Puotilan bussilinjat johdetaan Itäkeskuksen metroasemalle
- Herttoniemen, Roihuvuoren, Tammisalon, Laajasalon ja Santahaminan linjat johdetaan Herttoniemen metroasemalle
- Myllypuron ja Marjaniemen linjat molemmille mm. asemille
- linja 57 Herttoniemi – Kulosaari – Hakaniemi hoitaa Kulosaaren yhteydet sekä yhteyden Sörnäisten rantatielle.

Koillisessa esikaupungissa johdetaan joukkoliikennepalvelujen lisäämistä tuntuvasti ennakoitavissa olevien matkustajamäärien muutosten takia. (Sehän sopii Oy Liikenne Ab:lle, joka ajaa nämä linjat; suunta lienee ainut, jota kehitetään tällä tavoin).
- Jakomäen linjat johdetaan pääasiassa Lahdentien kautta
- linjat 70, 73 ja 78 muuttuvat katuverkon rakentamisen vuoksi
- linjojen liikennettä lisätään ja tasataan!

Pohjois- ja Luoteis-Helsingissä
- linja 47 siirretään kulkemaan Mannerheimintien kautta [illegible] ja jatketaan Simonkentälle
- linjat 67 ja 68 yhdistetään
- linja 23 jatketaan Maunulaan ja Pasilaan

Poikittaislinjat
- linjat 54 ja 58 päätetään Itäkeskukseen ja linja 55 jatketaan Koskelaan.

Näin tästä suunnitelmasta päätetään tulevaisuudessa:
Suunnitelma menee liikennelaitoksen lautakuntaan, joka pyytää lausunnon kaupunkisuunnittelulautakunnalta ja metrotoimikunnalta. Saatuaan nämä lausunnot liikennelaitoksen lautakunta tekee esityksen kaupunginhallitukselle, joka päättää yleisperiaatteet ja tavoitteet.
Autoliikenteen linjakohtaisista muutoksista päättää kaupunginhallitus liikennelaitoksen lautakunnan esityksestä. Raitioliikenteestä päättää liikennelaitoksen lautakunta (valitettavasti[?]!)

3/1981

Linjalla 4 oli kesäkuun toisen viikonlopun aikana oletettavasti varsin merkillinen raiteelta suistuminen (raportti pohjautuu jälkikäteen tehtyihin näköhavaintoihin): Munkkiniemeen matkalla olleen moottorivaunun viimeinen teli oli jostakin syystä suistunut kiskoilta KOP:n Tukholmankadun konttorin edustalla, mutta kuljettaja ei ollut havainnut asiaa, vaan jatkoi Sairaanhoitajaopiston pysäkille. Pysäkin tienoilla raiteilta suistunut teli oli lähtenyt harhailemaan omia teitään, mutta oli palannut omille kiskoilleen n. 30 m päässä pysäkkikorokkeesta. Tällöin oikeanpuoleiset pyörät olivat saaneet vasemman puoleisen uraan vasemman puoleisten pyörien kulkiessa pitkin betonia. Matkaa oli jatkettu näin aina Meilahden pysäkille asti, jolloin teli lähti jälleen omille teilleen ja törmäsi mm. pysäkin eteläiseen liikenteenjakajaan.

4/1981

19.10.81
Metron ensimmäinen junanvalvojakurssi alkoi. Ennen liikenteen aloittamista järjestetään vielä kolme vastaavaa kurssia. Osa oppilaista koulutetaan edelleen liikenteenohjaajiksi. Ensimmäiselle kurssille oli hakijoita 189, joista otettiin 22. Näistä kahdeksan tuli HKL:n ulkopuolelta. Junanvalvojakurssi kestää kaksi ja puoli kuukautta, ja se sisältää noin 400 tuntia opetusta. Liikenteenohjaaja saa viiden kuukauden aikana noin 800 tuntia oppia.
Junanvalvojakurssi sisältää perehdyttämistä noin 60 tuntia, lakitekstiä 10 tuntia, metroliikenteen teoriaa noin 180 tuntia, ajoharjoittelua noin 50 tuntia ja ajoharjoittelun seurantaa noin 100 tuntia. Ajoharjoittelun seuranta = oppilas seuraa, kun oppilas ajaa.

2/1982

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geoteknillinen osasto on lähettänyt HKL:lle alustavan selvityksen raitiovaunutunnelin rakentamisesta Suomenlinnaan. Tämä selvitys on tehty harjoitustyönä Helsingin teknisen korkeakoulun vuoriteollisuusosastolla. Geoteknisen osaston mielestä tunneliehdotus on teknisesti mahdollinen ja taloudellisesti edullinen ratkaisu.
Raitiotietunneli kulkisi Kaivopuistosta Laivasillankadun ja Ehrenströmintien kulmauksesta Suomenlinnaan Pikku-Mustan ali Ison Mustasaaren länsipäähän. Tunnelin pituus olisi 2200 m. Tunnelin yhteyteen sijoitettaisiin Kaivopuistoon noin 200 auton pysäköintilaitos, jonka suuaukko sijaitsisi Olympiaterminaalin läheisyydessä.
Tunnelin rakentamiseen kuluisi noin neljä vuotta ja kustannuksiksi on laskettu tunnelin osalle 28 mmk sekä pysäköintilaitoksen osalle 12 mmk.

2/1982

1.6
Metron matkustajakoeliikenne alkoi. Metrolinjaa Itäkeskus – Hakaniemi liikennöidään Itäkeskuksesta 5.30-9.00 ja 14.35-17.35 sekä Hakaniemestä 5.58-9.28 ja 15.03-18.03 viiden minuutin välein.

Ensimmäinen Itäkeskuksesta lähtenyt juna (vuoro 1) koostui yksiköistä 123-124+141-142. Juna lähti noin 5.31 täynnään lähes peikästään lentimiehiä ja alempia kunnan virkamiehiä perheineen.

Ensimmäisenä päivänä joka vuorossa oli kaksi yksikköä, 2.6 ajettiin yhdellä yksiköllä, mutta jo 3.6 iltaruuhkassa oli joka toisessa vuorossa kaksi yksikköä. Myöhemmin lomakauden aikaessa jätettiin kuitenkin toinen yksikkö pois. Ensimmäisenä neljänä päivänä kuljetettiin noin 45.000 matkustajaa.

Sveitsiläiset Auteica -lippuautomaatit lakkoilivat ensi päivinä. Lehtitiedoista poiketen ne menivät epäkuntoon myös oikein käytettynä.

Metron vuorokohtaisia aikatauluja emme ole vielä saaneet, mutta käytössä näyttää olevan yhdeksän vuoroa (vuorot 1-9). Ainakin radiopuhelinkeskusteluissa käytetään sanaa vuoro. Vuoronumero on ohjaamon (vasemmassa) sivuikkunassa.
Alkuaikoina reittikilvissä, joissa käytetään pääteasemina Itäkeskus ja Rautatientori, saattoi olla väärä teksti, mutta pian nekin olivat kohdallaan.
Metrolinjan linjatunnus Almex-M/Front -koneissa on 44. Auteica - kertalipuissa ei ole linjatunnusta (mutta kylläkin aseman nimilyhenne).
Mahdollisten liikennehäiriöiden yhteydessä liikennöivien korvaavien linja-autojen tunnus on 00.

3/1982

Syksyn aikana on perävaunut 501, 510, 520 ja 528 viety Koskelaan romutusta odottamaan.
Niin vain kävi, että viimeinen kerta kun Helsingissä käytettiin perävaunuja oli 31.5.1983

Moottorivaunujen 1—15, 16—30 ja 331—374 takapään kytkimestä poistetaan perävaunujen vedossa tarvittu sähkökaapelointi kytkinrasioineen. Yhteen vielä tuntemattomaan vaunuun jätetään nämä laitteet museoperävaunun kuljettamista varten.

3/1982

Sarjassa "yliampuvaa otsikointia"

Keskisuomalainen 16.11.1982

Raitiovaunu surmasi naisen

Nainen kuoli jäätyään raitiovaunun alle Helsingin keskustassa maanantai-iltana. Onnettomuus sattui Mannerheimintie 12:n kohdalla.
Vuonna 1910 syntynyt nainen lähti ylittämään Raitiovaunukiskoja pysäkin kohdalla, eikä ilmeisesti huomannut lähestyvää vaunua, vaan jäi sen alle.

3/1982

24.9.82
Ensimmäinen päivä, jolloin metroliikenne jo melkein korvattiin bussilinjalla 00. Tällöin nimittäin havaittiin erään vaunun akselin laakeripesässä väsymismurtuma. Junien suurin sallittu nopeus pudotettiin välittömästi 50 km:iin/t. Viikonlopun tehotarkastuksessa havaittiin kuudessa vaunussa vastaavia murtumia. Kaikki vaunut olivat pitkään liikenteessä olleita. Valmet Oy vaihtaa takuutyönä kevytmetalliset laakeripesät teräksisiin. Tämä kestää noin 4-5 kuukautta. Tänä aikana vaunut tarkastetaan 2-3 päivän välein. Nopeuden pudotus aiheuttaa vain sen, että matka päästä päähän kestää jo melkein aikataulun mukaiset 15 minuuttia. Mainittakoon, että myös nivelraitiovaunuissa kevytmetalliset laakeripesät ovat osoittaneet heikkoutensa haikeilemalla tiuhaan tahtiin.

1/1983

Jos metroliikenteessä on häiriö, joka kestää tai sen arvellaan kestävän yli puoli tuntia, kumipyörämetro alkaa toimia.
Tällöin aletaan liikennöidä bussilinjaa 00 Itäkeskus—Hakaniemi. Reitti on Itäväylä—Sörnäisten rantatie—Hakaniementori.
Itäkeskuksen päätepysäkki on metroasemalla. Siilitien aseman pysäkki on Itäväylän rampilla. Herttoniemen aseman pysäkki on keskustaan päin ajettaessa rampilla ja itäsuuntaan ajettaessa Itäväylällä linjan 58 pysäkillä. Kulosaaressa pysähdytään molemmilla pysäkeillä. Seuraava pysäkki on Suvilahti. Hakaniemen päätepysäkki on torin itälaidassa sijaitseva linja-autoille varattu pysäkkialue.
Linjalla noudatetaan ajankohdan mukaan metron aikataulua, mutta kuljetuskapasiteetti riippuu kuormituksesta, eli autoja pyritään lisäämään ja vähentämään joustavasti tarpeen mukaan.
Mikäli osaa metrolinjasta kyetään liikennöimään, linja 00 ajaa vain sitä väliä, jota junat eivät kulje.
Linjalla 00 tarvittava kalusto otetaan liikenteenohjauskeskuksen käytössä olevista vuoroista (vara XX) sekä tarvittaessa liityntäliikenteestä ja myös ruuhka-ajan lisäliikennevuoroista. Enimmillään otetaan runkolinjalle puolet liityntäliikenteen vuoroista sekä noin puolet linjojen 14, 16, 17, 36 ja 55 vuoroista. Ruuhka-aikoina otetaan vuoroja myös linjoilta 16A, 32, 39, 42, 55V, 62, 63, 64, 65A ja 66A. Linjan 00 ruuhka-ajan kuljetuskyvyn on oltava 10.000—11.000 matkustajaa tunnissa sekä muuna aikana 3000-4000 matkustajaa tunnissa.

1/1982

Helsingin Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää HKL:n esittämiä raitiolinjojen muutoksia (RAITIO 3-1981) liian rajuina:
Rajut muutokset raitiolinjoilla aiheuttavat hankaluuksia ja katkoja yhteyksissä, ja useat totutut kulkuyhteydet heikentyvät. Ainoa hyvä HKL:n ehdotuksessa on uusi rengaslinja 7, joka on suunniteltu Mäkelänkadulta Pasiloiden kautta Nordenskiöldinkadulle. Lautakunnan mielestä raitioliikenteen osuutta tulisi lisätä myös vuorovälejä lyhentämällä sekä reittimuutosten tulisi olla mahdollisimman vähäisiä. Tämä on lautakunnan mielestä ainoa oikea liikennepolitiikan suuntaus. Busseilla pitäisi vain täydentää raitioliikennettä kantakaupungissa.
Tämä lausunto meni lautakunnassa läpi äänin 5-4 (vasemmisto ja liberaali äänestivät puolesta).

Kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee Iso-Roobertinkadusta joukkoliikenteetöntä kävelykatua. Linjat 3B ja 3T kulkisivat Fredrikinkatua suoraan Bulevardille.

Metrotoimistokin haluaisi karsia raitiolinjastoa. Päällekkäisen liikenteen välttämiseen nimellä kulkeva suunnitelma lopettaisi raitioliikenteen Hakaniemen ja Sörnäisten väliltä Hämeentieltä.
Metrotoimikunta haluaa lakkauttaa linjan 6 kokonaan. Linja 10 kulkisi Hietalahteen. Linja 7 nykyisellään ja entisellään lopetettaisiin myös. Linja 8 suunnattaisiin Helsinginkatua ja Hämeentietä Arabiaan. Jne. Täytyy toivoa, että näistä ei joudu kirjoittamaan tarkemmin. (Tai jos joutuu, kysymyksessä on tieto siitä, että moinen ajatusraakile on hylätty toteutuskelvottomana – toim. huom.)

HKL:n mielestä Töölön hallit pitäisi toistaiseksi säilyttää. Mitä tarvitaan kunnes neliakselit vaunut romutetaan ensi vuosikymmenellä. Museoksi tarkoitettu halli on sekin tarkoitus säilyttää, mutta HKL etsii sopivaa maksumiestä, esimerkiksi kaupunginmuseota. Toivottavasti valtuusto muistaa vanhat päätöksensä, jotka koskevat liikennemuseota.

3/1983

1.9.983
Syysaikataulut otettiin käyttöön. Kesäaikatauluja noudattavat edelleen 22, 33, 53, 59, 71S, 71T, 80N, 83M ja 83N.
Linjaa 2 liikennöidään lauantaisin.
Linjalle 6 ei tullut perävaunuja.
Linjoja 42X, 66X, 84X ja 86X alettiin liikennöidä.
Linjaa 50 liikennöidään myös lauantaisin.
Linjaa 55A liikennöidään vain la-su.
Linjan 83M päätepysäkiksi tuli Väylänsuun pysäkki.

Linjaa 18 Kruununhaka – Kamppi – Munkkivuori alettiin liikennöidä. Reitti Kruununhaka – Rautatientori säilyi ennallaan. Rautatientori – Kaivokatu – Simonkatu – Fredrikinkatu, josta 35 reittiä Munkkivuoreen. Linjaa liikennöi HKL. Vuorovälit: ru 6 min, ma-pe päivä 8 min, la aamu 15 min, la päivä 8-9 min, su aamu 15 min, su päivä 11 min, ma-su ilta 11-15 min, ma-su yö 20 min.

Linjan 24 reitti muuttui: – Arkadiankatu – Mechelininkatu – Linnankoskenkatu –. Uudet vuorovälit: ru 12 min, ma-pe päivä 15 min, ma-pe ilta ja la-su 15-20 min.

Linjaa 14 Eira – Meilahden klinikat ja johdinautolinjaa 14A Eira – Tukholmankatu alettiin liikennöidä. Linjan 14A kalustona on vain koejohdinauto 1. Autolla ajetaan vuoroa 570, jonka lähtöjä ei ole yleisöaikatauluissa. Vaunun ei siten tarvitse olla säännöllisesti liikenteessä.

Linjan 21 vuoro 538 ajaa hallista (RU) iltapäivällä Salmisaaren Alkon tehtaan portilla olevalle pysäkille, josta se lähtee klo 15.50 Asema-aukiolle.

4/1983

22.11.83
Metroliikenteessä oli häiriöitä. Esimerkiksi Kampista klo 17.20 lähtenyt juna saapui Itäkeskukseen 6 minuuttia myöhässä. Hakaniemen valvomon alueella sivuutettiin kaikki opastimet poikkeusopasteella (valko-puna), mikä hidasti matkantekoa. Kyseessä oli asetinlaitehäiriö. Itäkeskuksessa käytettiin poikkeuksellisesti ruuhka-aikana linja-autojen »lähdönkielto-opastimia».
Yleisesti ottaen voidaan todeta, että metrojunat ovat todella harvoin myöhässä. Eräskin matkustaja, joka käyttää metroa päivittäin, totesi, että tämä oli hänen osaltaan ensimmäinen tapaus tänä vuonna.

1/1984

Johdinautoon HKL 1 vaihdetaan keväällä sarjavalmisteinen taajuusmuunnin ja koeliikenne jatkuu vuoteen 1985. Tällöin HKL on valmis määrittelemään Helsinkiin soveltuvan johdinauton rakennevaatimukset ja tekemään esityksen Helsingin johdinautoliikenteen tulevaisuudesta. Samanaikaisesti selvitetään, onko niveljohdinauto sopiva hankintakohde sekä paljonko tarvitaan diesel-varakalustoa.
Tämänhetkisten laskelmien mukaan johdinautoliikenne on 10–15 % kalliimpaa kuin dieselbussiliikenne.

2/1984

16.1.–16.4.1984
HKL kokeili neljää nivelbussia:
HKL 2 Mercedes-Benz O 305 G/Ajokki
HKL 3 Scania N112A/Ajokki
HKL 4 Sisu BK 200 D/Wiima
HKL 5 Volvo B10M/Wiima

Mersussa ja Scaniassa on takamoottori ja vetävä (»työntävä») taka-akseli. Sisussa ja Volvossa on keskimoottori ja keskimmäinen akseli vetävä.
Kaikissa autoissa oli valokenno-ohjatut ovet ja pysäkkijarrut. Autojen ovet avautuivat pysäkille pysähdyttäessä kuin nivelratikoiden ovet. Kaikki autot olivat Ruskeasuon varikolla ja jokaisella ajettiin 13.000–18.000 km linjoilla 17, 42, 58, 65A ja 66A. Yhteensä 75 kuljettajaa koulutettiin ajamaan nivelbussia. Lopputulos oli, että kaikki autot sopivat HKL:lle. Sittemmin on tilattu Volvo/Wiima-nivelbusseja.

2/1984

Heinäkuussa keskitettiin henkilökuntapulasta johtuvat häiriöt linjalle 7. Linjaa liikennöitiin, mutta säännöllisen epäsäännöllisesti.

Linjaa 7 liikennöidään tällä tietoa viimeisen kerran 31.8. Linja 8 siirtyy uudelle reitille 1.9. Samanaikaisesti otettaneen Sörnäisten metroasema käyttöön.

Toistaiseksi vahvistamattomien tietojen mukaan Rattikariat häviäisivät linjalta 5 syksyllä. Tarkoittaneeko tämä kenties siirtymistä kuljettajarahastukseen, vai joutuvatko kulttuurilinjan matkustajan »nauttimaan» pikku-Valmetin kyydistä?

2/1984

12.7.84
Julkinen sana välitti hämmästyttävän tiedon, jonka mukaan erittäin suosittu ja ainutkertaisuuskin, eli »Turisti-kolmonen» on vaiennut, koska HKL ja liikennehenkilökunta eivät ole päässeet yksimielisyyteen kuulutuslaitteiden käytöstä. Henkilökunnan edustajat ovat ehdottaneet kuulutusten lopettamista kokonaan tai hoitamista muulla tavoin (vaunuun siis kuljettajan lisäksi kuulutuslaitteen napinpainaja?!?). Seuraavaksi raitiovaununkuljettajat varmaan vaativat, että matkustajien kuljettaminen on lopettava, koska pysäkeillä seisahtuminen haittaa raitiovaunun kuljettamista. Todella pöristyttävää ja uskomatonta ajattelemattomuutta ja palvelualttiuden sekä markkinointihengen puutetta!

2/1984

Toukokuussa (tarkka päivä ei tiedossa) ajoi vaunu 34 kolarin henkilöauton kanssa Ruskeasuolla. (Vaunu 34 on kuulemma kolhituin nivelvaunu.) Kolarissa särkyi mm. etukulmassa oleva pääkytkin, jolloin vaunu tuli ajokelvottomaksi. Vaunu laitettiin hinaukseen toisen nivelvaunun perään. Kun yhdistelmä oli nousemassa Tilkanmäkeä, vaunujen välinen kytkentä petti. Kuinka ollakaan hinattavassa vaunussa (siis 34) ei ollut ristin sieluakaan, joten se lähti valtoimenaan valumaan takaperin alamäkeen. Kaiken kukkuraksi (ehkä kuitenkin onneksi) oli sopivan matkan päässä tulossa linjan 10 vaunu 69. Irralleen päässyt 34 rysähti tietenkin 69 nokkaan.
Niinpä vaunu 34 vaurioitui keulasta, perästä ja nivelestä. Ennen pyöreä nivelosa on lähinnä epämääräisen muotoinen. Vaunun 69 koko etuosa meni muusiksi. A-vaunun kaikkiin »ikkunanpuitteisiin» tuli iskun voimasta pussit, jne. Tämän vaunun niveleen kuntoa ei ollut tarkastettu vielä 30.5. (Nivel on hyvin arka paikka ja vaurioituu kolareissa herkästi.)

4/1984

1.11.84
Viimeinen metrojuna, eli 183–184 tuotiin Helsinkiin.

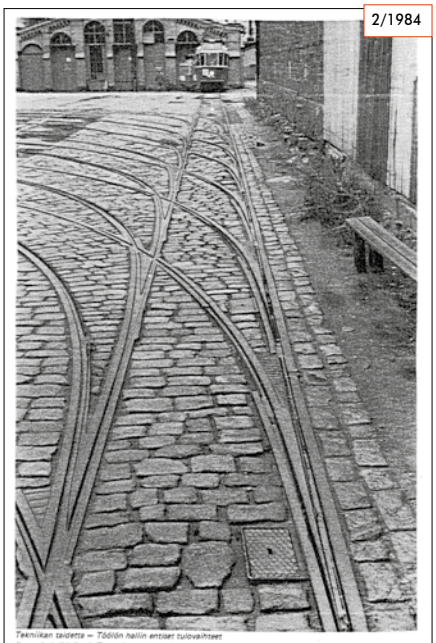
1/1985

Koejohdinauto HKL 1 palasi puolen vuoden poissaolon jälkeen marraskuun lopulla liikenteeseen linjalle 14A, jota ajetaan taas »säännöllisesti» kuljettajatilanteen mukaan. RAITIOn aiemmassa numerossa julkaistu linjan 14A aikataulu pätee edelleen.

1/1985

Uudet nivelbussit tulivat helmikuun alussa käyttöön linjalle 42. Esimerkiksi 9.2. joka toinen vuoro ajettiin »katuhaitareilla». Ajossa olivat mm. autot 5, 8502, 8503 ja 8504.

2/1984



Tekniikan taidetta – Töölön hallin entiset tulovaihteet (huom! yksikielisiä). Taustalla vanha korjaamo, joka on tarkoitus muuttaa liikennemuseoksi.
Old single-tongue points at the back of Töölö depot. The building in the background is the original horse tram depot which is to be converted into a transport museum.
Kuva/photo: I. Leppänen, 26.10.1989

2/1985

11.3.85
Kaupunginhallitus käsitteli mahdollisuutta säilyttää koko Töölön varikkoalueen rakennuskanta. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti viime vuoden lopulla, että hallialueen pohjoisosa kaavoitetaan asuntokäyttöön, ja jätti hallien kohtalon avoimeksi. Tämän päätöksen kuitenkin katsottiin merkitsevän hallien purkamista.
Apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja esitti kuitenkin kaupunginhallitukselle, ettei lautakunnan ehdotusta hyväksyttäisi, vaan se palautettaisiin sille uudelleen valmisteltavaksi. Asiasta ei kuitenkaan tehty päätöstä.
Tuomiojan mielestä koko alueelle olisi laadittava uusi kaavamuutos siten, että rakennusten suojelutarve ja käyttömahdollisuudet tutkitaan uudelleen.
Vanhin halli vapautuu HKL:n käytöstä vuonna 1987. Kaupunginhallitus on jo vuonna 1979 kehottanut HKL:sta sijoittamaan liikennemuseon tähän rakennukseen. HKL aikookin lähiaikoina (???) ryhtyä hallin korjaustöihin. Kustannukset arvioidaan noin 2.500.000 markaksi.
Mannerheimintien varrella olevat hallit tarvitaan raitiovaunujen huolto- ja säilytystiloiksi ainakin vuoteen 2000.

25.3.85
Edellä mainitusta asiasta päätettiin apulaiskaupunginjohtaja Tuomiojan esityksen mukaan.

3/1985

23.9.85
Linjan 7 vuorossa 77 ollut vaunu 78 kaatui Länsi-Pasilassa Palkkatilanportin ja Pasilankadun risteyksessä. Yksi matkustaja loukkaantui, vaikka vaunu oli täynnä. Kaatumisen osatekijä lienee liian suuren tilannenopeuden lisäksi se, että ajoradan asfalttireuna päättyy liian aikaisin, joten reunan ja kiskojen välissä on melkoinen ura. Jos yksi teii suistuu kiskoilta, koko vaunu menee nurin.
Vaunu säilyi miltei kokonaisena, telitkään eivät irronneet. Nosturin ja metalliketjujen avulla vaunu nostettiin sellaisenaan pystyyn ja kiskoille; nosto saatiin valmiiksi n. klo 19. Töölön hallista haettiin vaunu 59, jolla vaurioitunut vaunu hinattiin Töölön pihalle. Hinauksen aikana vaunun 59 takatelin jarrut jumiutuivat.
Vaunun 78 paluuta linjalle saataneen odottaa arvioiden mukaan runsaat puoli vuotta, sillä se jouduttaneen purkamaan miltei alkutekijöihinsä. Töölössä seisoo verstaan puolella lisäksi Salmisaaressa kolhittu »laihian nivel» 22.
Vaunu 78 siirrettiin myöhemmin Vallilaan. Sen korjauskustannuksiksi on arvioitu noin 125.000 mk.

4/1985

30.10.85
HKL aloitti noin kuukauden kestäneen kokeilun uudenlaisella hybridibussilla. Kysymyksessä on diesel-paineakkuauto, joita mm. SL ja HT ovat käyttäneen koeluontoisesti noin vuoden ajan. HKL:n käytössä oleva auto on lainattu Volvo-Auto Oy:n välityksellä Kööpenhaminasta.
Paineakulla on saatu noin 30 % polttoaineensäästö kaupunkiliikenteessä ja pakokaasujen määrän on arvioitu vähenevän huomattavasti. Kun paineakulla varustettu auto jarrutaa, nivelakselista voimansa saava ketju pyörittää kytkimen välityksellä hydraulipumppua. Pumppuun virtaa pienpaineakusta öljyä, joka siirretään suurpaineakkuun.
Suurpaineakku on kaksiosainen; etuosassa on öljytila ja takaosassa kaasutila. Tilojen välissä on varreton mäntä. Jarrutettaessa mäntä puristaa kaasun noin 360 bar paineeseen. Kun auto pannaan seisahduksista liikkeelle, kaasu työntää öljyn suurpaineakusta hydraulipumpun kautta pienpaineakkuun. Hydraulipumppu toimii moottorina, joka pyörittää ketjun välityksellä nivelaksella, ja auto lähtee liikkeelle. Kun paineakku on saavuttanut lepopaineen, dieselmoottori tulee mukaan. Jarrutus 50 km/t nopeudesta pysähdyksiin varaa akun täyteen paineeseen, jolloin kiihdytysvaiheessa päästään 35 km/t nopeuteen.
Paineakun ja dieselmoottorin toimintaa valvoo pienoistietokone. Kuljettajan kannalta ajaminen on samanlaista kuin minkä hyvänsä automaattivaihteisen bussin. Auto on HT nro 1632.

4/1985

HKL pyrkii julkaisemaan aikataulukirjan syksyllä 1985. Kirjasta tulee maksullinen. Talvi- ja kesäaikataulut julkaistaan erikseen.
Kirja sisältää mm. tiedot lähtöajoista päätepysäkeiltä, matka-ajat tärkeimmille välipysäkeille, liityntälinjoilla myös vastaavien metrojunien lähtöajat. Kirjassa on myös liikennekartta ja reittiselostukset.

4/1985

30.10.85
HKL:n lautakunta päätti, ettei johdinautoliikennettä jatketa. Päätöstä vastusti vain Helsinki 2000:n edustaja. Ajojohtimet poistetaan, mutta auto 1 säilytetään mahdollisia tulevia tarpeita varten.

1/1986

6.12.85
Pystyssä ollut kuorma-auton lava repi ajojohdot alas Runeberginkadun ja Hesperiankadun risteyksessä. Kolmoset ajoivat Mannerheimintietä ja kahdeksikko – Helsinginkatu – Mannerheimintie – Rautatientori ja takaisin. Johdinauton linjakuparit tulivat myös alas, mutta niitä ei tietenkään enää ripustettu takaisin.

12.12.85
Noin klo 17 aikaan alkoi maa vyöryä Ratamestarinkadulla. Kadun varressa olevan rakennustyömaan kohdalta hävisi maa noin 35 metrin matkalta raitiotiekiskojen alta. Linjan 7 (B) liikennöinti Pasilassa keskeytyi.

13.12.85
Korvaava bussilinja 7X alkoi liikennöidä Mäkelän- ja Sturenkadun risteyksestä (pysäkki Vallilan ammattikoulun kohdalla) Nordenskiöldinkadulle. Raitiolinja 7 (B) siirtyi poikkeusreitille – Hakaniemi – Hämeentie – Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – Runeberginkatu – Ruusulankatu – Sibeliuksenkatu – Mannerheimintie –.
Linjan 7X reitti muuttui myöhemmin: Mäkelänkadun/Hämeentien risteys – Mäkelänkatu (Sturenkadun risteyksestä edelleen ratalinjaa pitkin) – Kumpulantie – Ratamestarinkatu – linjan 7 (B) reitti – Nordenskiöldinkatu, josta tyhjänä suoraan Mäkelänkadulle.

1/1986

13.1.86
Linjan 8 vaunu 25 kääntyi vauhdilla Harjutorin silmukkaa kohti. Vaunu nousi vaihteessa kiskoilta ja jäi nojaamaan lumipenkkaa vasten. Kaksi jalankulkijaa ja yksi matkustaja loukkaantui.
Onnettomuus tapahtui iltapäivällä. Klo 15 vaunu oli kiskoilla ja klo 17.15 se työnnettiin Vallilan halliin. Vaunun kallistuessa oli takateli irronnut ja ilmeisesti rikkoutunut, sillä hinausauto joutui kannattelemaan vaunun takapäätä kuljetuksen ajan.
Vaihde johti poikkeavalle raiteelle ilmeisesti harjavaunun jäljiltä. Nyt on alle kahdessa viikossa tapahtunut kaksi samankaltaista onnettomuutta. Niiden ja monien muiden vastaavien hinnalla olisi jo varmasti kustannettu nykyaikaiset ja selvänäyttöiset vaihdeopastimet joka vaihteeseen.
Tämäkään ei yksin tietenkään riitä. Kuljettajan on vielä muistettava katsoa opastinta ja toimia sen mukaan. Ilmeisesti tarvittaisiin vielä järjestelmä, joka tarkastaisi vaihteen asennon ja kääntäisi sen itsetoimivasti tarvittaessa. Joihinkin vaihteisiin voitaisiin myös asentaa laite, joka palauttaa vaihteen automaattisesti »perusasentoon», kun vaunu on edennyt tarpeeksi pitkälle.

1/1986

Kaupunginhallitus päätti osaltaan, että johdinauton koeliikenne loppuu Helsingissä. Linja puretaan, mutta auto 1 säilytetään. Päätös nuijittiin joulukuun alkupuolella.

1/1986

Metron ns. turbojunat M3–M4 ja M5–M6 korjataan ja muutetaan moottorittomiksi välivaunuiksi. Moottorittoman ja sähköjarruttoman vaunun vaikutusta junan kulkuun on kokeiltu marras-joulukuussa. Ruuhkajunassa 11 on ollut päivittäin toisena parina 105-106. Vaunun 105 moottorit on ohitettu ylimääräisellä kaapelilla, jotta vaunusta voi ohjata, mutta moottorit ja sähköjarru ovat poissa käytöstä.

Metrossa kokeillaan muutakin. Vaunussa 175 on puinen ajokahva, jonka asentoakin on hieman muutettu. Ajokahva on metallia, joka on talvella kylmä. Ennen puista kahvaa on kokeiltu myös muovista vaihtoehtoa.

2/1986

Rakentamistoiminta

Metroradan Kontula–Mellunmäki rakentaminen alkaa tänä kesänä. Valmista pitäisi olla vuonna 1989. Vantaalaisten vitkutteleva päätöksenteko sai aikaan sen, että rata ja asema eivät ole valmiit syksyllä 1988.

Poliittisella päätöksellä tulee Mellunmäen asemalle kaksi liukuporrasta hintaan 1,6 miljoonaa markkaa.

Myllypuron ja Kontulan asemille ei muuten liukuportaita tule, koska haluttiin karsia kustannuksia.
Varmaan matkustaja ajattelee, että kustannuksia olisi voitu karsia jostain muualta.

2/1986

5. 5. 86
Helsingin kaupunginhallitus päätti viimeinkin raitiovaunujen väristä. Pitkä ja monivaiheinen prosessi saatiin päätökseen, ja kelta-vihreä väriyhdistelmä voitti. Viimeiset nivelvaunut maalataan siis jo tehtaalla »traditionaalisilla» väreillä. Muiden värit vaihtuvat täysmaalauksessa.
Mainittu päätös aiheutti Vallilassa heti sen, että täysmaalausta odottavaa nivelvaunua ei alettu maalata, koska ei tiedetty, että joko se pitäisi maalata kelta-vihreäksi. Kyseinen vaunu 59 päätettiin lopulta useiden vaiheiden jälkeen maalata kelta-vihreäksi. Seuraavana on vuorossa vaunu 61.

2/1986

Väitetään, että koko Euroopassa on kaupan 17 harjavaunujen ajomoottoreihin sopivaa 30-luvun laakeria. HKL ei kuitenkaan osta niitä, vaan hankkii yhden kappaleen kerrallaan ja »säästää». Kalliita ne kuulemma ovat, mutta vielä kalliimmaksi tulee, jos niitä täytyy ruveta teettämään.
Voihan olla, että HKL:ää »vedetään höplästä» ja em. laakereita on maailma pullollaan. Muistuu mieleen tarina muoviosasta, jollaisia tarvitaan nivelvaunuissa. HKL osti niitä länsi-saksalaiselta firmalta. Aikanaan kuitenkin selvisi, että em. firma osti ne suomalaiselta valmistajalta.

Ilmeisesti vasta yhteen harjavaunuun on tehty muutos, jolloin harjaa on siirretty pidemmälle vaunu alle, nokkaa on hieman jatkettu ja siihen on asennettu kumipuskuri. Tarkoituksena on mahdollistaa nivelvaunujen työntäminen.

Aika on kuitenkin ajamassa harjavaunujen ohi. Edellä mainittu varaosien saanti on yksi esimerkki. On mahdollista, että aletaan suunnitella pikku-Valmetien muuttamista harjavaunuiksi.

3/1986

Metron koeliikenne Kontulaan alkoi 21. 10. Matkustajat voivat käyttää junia, mutta liityntäliikenne ei vielä toimi. Normaali liikenne alkaa 1. 11., jolloin myös liityntälinjat muuttuvat.

16.–20. 10. (havainto)
Metrojunat ajoivat uusien aikataulujen mukaan Kontulaan asti. Matkustajia ei kuljetettu Itäkeskusta pidemmälle. Uudet sivureittikilvet olivat myös käytössä.

3/1986

13. 10.
Kaupunginhallitus myönsi rakentamisluvan metroradalle Kamppi–Ruoholahti.
Rataosuuden pituus on noin 1,5 km ja se kulkee tunnelissa noin 30 m syvyydessä.
Ruoholahden metroasema sijaitsee Itämerenkadun suuntaisena Länsiväylän liittymien välissä noin 26 m syvyydessä. Tästä voidaan jatkaa edelleen Lauttasaaren suuntaan.
Työtunnelin suu tulee Länsiväylän ja Porkkalankadun liittymän länsipuolelle. Kampin–Ruoholahden rata maksaa noin 203 miljoonaa mk, josta Ruoholahden aseman osuus on noin 100 miljoonaa mk. Rata on käytössä vuodenvaihteessa 1991–92.

4/1986

3. 11.
Edellisessä numerossa mainittua linjaa 97T ei näy yhdessäkään vuoroaikataulussa. Linjaa siis liikennöidään LOK:n käytössä olevilla vuoroilla, jos liikennöidään ollenkaan.

Sen sijaan vuoroaikatauluista löytyi kaksi linjaa, joita ei mainita missään:
3. 11. alettiin liikennöidä linjoja:
– 91V Itäkeskus–Puotila. Linjaa liikennöidään ruuhka-aikoina ruuhkasuuntaan. Linja on sama kuin entinen apulinja 91 ja vuorotkin ovat samat.
– 92T »Arhotien pysäkki–Neulapadontien pysäkki». Vuoro 681 ajaa Neulapadontien pysäkiltä klo 8.30 reittiä Myllypurontie–Myllymestarintie Arhotien pysäkille, jossa se on klo 8.36. Vuoro 769 ajaa reitin päinvastoin klo 14.15–14.21.

1/1987

9. 1. 87
Tähän mennessä vuosisadan kylmin päivä (Kaisaniemessä – 33 °C), joka aiheutti suuria vaikeuksia raitioliikenteessä. Sähkökatkoksia oli pitkin päivää eri suunnilla.
Jo pitkään jatkunut erittäin kylmä sää oli hyydyttänyt lukemattomia busseja. Pahimmillaan puuttui yli 20 vuoroa. Tähän päivään asti ei raitioliikenne kuitenkaan ollut kärsinyt.
Klo 16 aikaan hitsattiin kiskoilla Vallilan maasillalla. Ehkäpä kisko oli katkennut.
VR:n sekä kauko- että lähiliikenne kärsi pakkasesta. Helsingin–Kirkkonummen välillä korvattiin junavuoroja jopa busseilla.
Ilma jäähtyi yhä, illalla oli jo – 34 °C. Menossa oli mm. Helsingin raitioteiden historian kylmin päivä. Vaan vaunut kestivät, sähkönjakelu ei.

2/1987

HKL:n bussien määrä vähenee vuoteen 1993 mennessä 420:een. Nivelbusseja on tuolloin 110. Vuonna 1988 hankitaan 60 bussia ja seuraavana vuonna 66. Tämän jälkeen hankitaan noin 35 autoa vuodessa. Bussien keski-iän on tarkoitus laskea yli 9:stä 7,5:een vuoteen. Väliaikaisesti keski-ikä putoaa 5,5 vuoteen. Vanhoja autoja peruskorjataan tänä vuonna 40 ja ensi vuonna 50. Osa korjauksista teetetään laitoksen ulkopuolella.

2/1987

Tänä kesänä linja 3T pysäkkikuulutukset korvataan kokeeksi valotekstillä. Laite on jo tutuksi tullut valotaulu nr 1:n etuosasta.

29. 5.
Raitiovaununrahastajien ammattikunta siirtyi muistojen joukkoon. Tänä viimeisenä päivänä oli liikenteessä vain yksi rahastajarahastusvuoro, eli 1. Vaunu oli 337. Ammattikunta ehti täyttää 97 vuotta. Sen »viimeinen edustaja» oli Taimi Leimonen.
Sekä rahastaja että kuljettaja kukitettiin, sillä kyseessä oli myös viimeinen pikku-Valmetin ajo. Se päättyi Koskelan ratapihalle klo 17.17.

2/1987

19. 3.
Metrojunassa kuultiin ensimmäistä kertaa asemakuulutus. Junan lähdettyä asemalta kuulutetaan seuraava asema. Ääni on tallennettu digitaalisena laitteen muistiin. Pääteasemalla kuljettaja näppäilee laitteeseen tiedot lähtö- ja määräasemasta. Laite hoitaa sitten kuulutukset. Äänen laatu ei ole kovinkaan kaksinen. Puuromainen ja »bassovoittoinen» ääni hukkuu helposti taustameluun.

3/1987

HKL:n museobussit 157 (Scania-Vabis/Valmet, 1952) ja 260 (Sisu/Wiima, 1958), jotka ovat yksityisomistuksessa, siirtyvät takaisin laitokselle ja ehkä takaisin tulevaan museoon. HKL kunnostaa nykyisinkin ajokuntoiset bussit edelleen »priimakuntoon».

1/1988

Nivelvaunujen väritystilanne 22. 2. 1988:
Nr II punaharmaat: 71-103
vihreät: 104-112
Nr I punaharmaat (vanhat numerot): 33, 34, 35, 40, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 56, 69 (48 ja 49 maalaamossa odottamassa vuoroaan)
punaharmaat (uudet numerot): 39, 52, 54, 55, 57, 58, 60 63, 65
vihreät: 31, 32, 36, 37, 38, 41, 42, 44, 59, 61, 62, 64, 66, 67, 68, 70

2/1988

23. 5.
Liikkeelle laskettiin uusi erikoispostimerkki, jonka maksuarvo on 2,40 markkaa. Merkki kuuluu Euroopan posti- ja telehallintojen työelimen CEPT:n tämän vuoden aiheeseen liikennevälineistä, joiden suunnittelussa otetaan huomioon ekologiset näkökohdat. On siis julkaistu hevosraitiovaunumerkki; kuvassa on HRO:n vaunu 11 (Scania, 1890).
Merkin on taiteillut valokuvan pohjalta Paavo Huovinen, sen painos on neljä miljoonaa, hammaste on 13 x 12 3/4, lävistyskoko D, 29,1 x 40,8 mm, arkkikoko 50 pm, paper 90 + 15 g ei luminoiva, päällystetty painopaperi. Merkit on painettu Suomen pankin setelipainon neliväriöffsetilla.
Samoin julkaistiin postimerkkikeskuksen maksimikortti nro, jossa on Unto Laitilan kuvaama vaunu 11 Suomen pankin edessä. Maksimikortin leimassa (23. 5. 1988/Helsinki) on kuvattu hevosen länget.
Niin kuin kaikki tietävät, maksimikortin kuvan, merkin ja leiman on liityttävä toisiinsa ja merkin on siksi oltava kuvassa. Postin kuljetettavaksi tällainen ei vielä ole kelvollinen, vaan silloin pitää olla merkki osoitepuolellakin.

3/1988

17. 7.-18. 9. 88
Metrojunissa kuljetetaan kokeeksi sunnuntaisin polkupyöriä. Pyöriä voi kuljettaa klo 7-12 välillä. Junassa pyörät on vietävä ensimmäiseen vaunuun. Yhdessä junassa saa olla enintään 12 pyörää. Asemilla pyöriä ei saa kuskata portaissa eikä liukuportaissa, vaan hississä.

3/1988

Vantaalainen keilahallin isännöitsijä "sai palstatilaa" uutisanniltaan vähäisenä kesäaikana jopa valtakunnallisista sanomalehdistä. Mies on nimittäin ideoinut raitiolinjan Tikkurilasta Vantaan lentoasemalle. Hänen mielestään junilla lentoasemalle matkaavat voisivat nousta junasta Tikkurilassa (jos pikajunat siellä pysähtyisivät) ja jatkaa matkaa raitiovaunulla. Myös Vantaalla mahdollisesti käyvät turistit ovat mielessä. Raitiolinjaa ei vedettäisi aivan suoraviivaisesti, vaan kierrätettäisiin matkailukohteiden (?) kautta. Ja onhan lentoasemalla hotelli ja Tikkurilaankin on sellainen suunnitteilla.
Raitiolinjan rakentaminen (n. 4 km) maksaisi noin 30 miljoonaa markkaa ja kalustoa saisi ulkomailta tai Turusta.
Hankkeeseen mukaan tulleen rakennusliikkeen edustaja ei tietenkään pidä ideaa huonona. Vantaan matkailupäällikkö pitää ideaa jännänä. Aina ajan tasalla oleva kaavoitus- ja kiinteistöviraston päällikkö muistuttaa, että suuntaus on sellainen, että raitiovaunuista on luovuttu. Hän kyllä totetaa, että Vantaalla on tilaa, ja myöntää, että raitiovaunu on epäilemättä ympäristöä saastuttamaton vaihtoehto.
Onpa tarkoitus perustaa yksityinen yhtiökin edistämään tätä hanketta. Ehkäpä kuulemme sitten ensi kesänä asiasta lisää.

HKL:n uusimmasta aikataulukirjasta on tehty myös 1000 kpl eripainos heikkonäköisille. Kirja on harmaa, paksumpi ja suurikokoisempi kuin normaali laitos.

4/1988

YTV:n ja VR:n välinen uusi sopimus tuli voimaan 1. 1. 1989. Sopimuksen periaate on sama kuin YTV:n ja bussiyhtiöiden välisten, eli YTV ostaa palvelun VR:ltä. Sopimus merkitsee myös sitä, että VR:n lippuvalikoimasta poistuvat A-, B- ja AB-vyöhykeliput koululaislippuja lukuunottamatta. Samoin YTV pääsee suunnittelemaan junaliikennettä. Kuitenkin YTV-alueen kiskoille pitää mahtua myös pika- ja tavarajunat.

1/1990

7. 6. 89
HKL:n lautakunta tyrmäsi kaupunginvaltuutettujen enemmistön tekemän esityksen johdinautoliikenteen aloittamisesta.

HKL pitää trollikoita liian kalliina verrattuina dieselbusseihin. Saasteista puhuttaessa HKL viittaa uusiin moottoreihin ja tulevaan kaasubussikokeiluun.

HKL hankkii uusia dieselbusseja 1990 44 miljoonalla ja 1991 39 miljoonalla. Busseissa on uusi moottori, jonka pakokaasupäästöt ovat erittäin pienet. Moottori täyttää maailman tiukimmat pakokaasunormit, jotka tulevat voimaan USA:ssa 1990. Tämän vuoden alusta Suomessa voimaan tulleen päästönormin ECE R49 moottori alittaa reippaasti (noin 54 - 90 %). Bussien ulkopuolinen melutaso tule olemaan 78 dB (nykyiset 85 dB).

Kirjauutuus

Suomi on merkittävä linja-autojen valmistusmaa ja Suomessa tehdyt linja-autot lukeutuvat maailman parhaimpien joukkoon. Suomalaiselle linja-autorakentamiselle 2000-luku on ollut hyvin myrskyisä ja muutokset ovat olleet todella suuria. Kaikista vastuksista ja dramaattisista tapahtumista huolimatta linja-autojen valmistus jatkuu yhä satavuotiaassa Suomessa ainoana Pohjoismaana.

Tämä runsaasti kuvitettu kirja on erinomainen tietoteos kaikille linja-autoista kiinnostuneille. Kirjassa esitellään tärkeimmät 2000-luvun linja-automallit ja kerrotaan niiden syntyhistoriasta asioita, joita ei ole koskaan aiemmin julkaistu. Se on myös jännittävä tarina suomalaisesta osaamisesta ja peräänantamattomuudesta kansainvälistyvässä maailmassa. Kirjoittaja on yksi Suomen parhaista alan asiantuntijoista.

- yli 500 valokuvaa, piirrosta ja kuvaa
- Sidottu, kovakantinen teos
- 192 sivua
- Koko 210 x 297 mm
- ISBN 978-952-5805-94-9

Hinta 40 euroa + toimituskulu 3 euroa

KUSTANTAJA LAAKSONEN
info@kustantajalaaksonen.fi
040 738 2716
www.kustantajalaaksonen.fi

Suomessa painettuja suomalaisia kirjoja

4/1988

HKL suunnittelee seitsemän uuden autolinjan aloittamista syksystä 1989. Linjoille on varattu numerot N1 - N7. Niitä on tarkoitus liikennöidä läpi koko yön 50-80 min välein. Linjaston pohjana ovat nykyiset HK-vuorot. Koska viimeksimainittuja on kuitenkin ajettava, maksaa seitsemän HK-vuoron muuttaminen "normaaliksi" bussilinjaksi vain noin miljoona markkaa vuodessa lisää. Linjastolle tulee kahden vuoden koeaika, jonka jälkeen sen tarve tutkitaan uudelleen.
Linjoille tulee erikoisvarustellut bussit, joiden kuljettajanovi muodostaa yhtenäisen turvaseinän. Seinässä on ainoastaan rahastusaukko. Turvaseinä suunnitellaan kuitenkin sellaiseksi, että päiväliikenteessä voidaan toimia normaalikäytännön mukaisesti. Seinän kokeilut alkavat talvella 1989.
Poliisin kanssa sovitaan erikoisjärjestelyistä kuljettajien ja kunnon matkustajien turvallisuuden takaamiseksi. Häiriötilanteen mukaan bussi joko ajetaan lähimmälle poliisiasemalle tai poliisi tulee pikana paikalle.
Yölinjoille tulee kaksinkertainen maksu. Näyttölipulla matkustavat joutuvat ostamaan lisäksi kertalipun.
Linjastoa varten perustetaan 35 kuljettajan työryhmä, joka tekee keskeytymätöntä kolmivuorotyötä. Yölinjaa ajaa kerrallaan seitsemän kuljettajaa ja muut ajavat "normaalilinjoja". Kullakin linjalla on vain yksi auto.
Linjasto on pääpiirteissään seuraavanlainen lokakuun 1988 suunnitelmien mukaan.

N1: Koskela - Rautatientori - Eira - Lauttasaari - Rautatientori - Koskela
N2: Kamppi - Töölö - Munkkiniemi - Munkkivuori - Pitäjänmäki - Konala - Ruskeasuo - Linja-autoasema - Kamppi
N3: Rautatientori - Hakaniemi - Pasila - Haaga - Etelä-Kaarela - Maununneva - Kivihaka - Pasila - Hakaniemi - Rautatientori
N4: Koskela - Oulunkylä - Maunula - Tuomarinkylä - Siltamäki - Tapaninkylä - Pukinmäki - Veräjämäki - Koskela
N5: Rautatientori - Vallila - Malmi - Tapanila - Puistola (Heikinlaakso) - Jakomäki - Malmi - Koskela
N6: Rautatientori - Herttoniemi - Myllypuro - Kontula - Mellunmäki - Vuosaari - Puotila - Roihupelto - Länsi-Herttoniemi - Rautatientori
N7: Rautatientori - Herttoniemi - Puotinharju - Roihuvuori - Laajasalo - Herttoniemi - Rautatientori

1/1990

10. 4. 89
Helsingin kaupunginhallitus myönsi linjaluvat seitsemälle yölinjalle. Kahden vuoden pituinen koeliikenne alkaa 1. 9. 89.
Lehdessämme aiemmin olleisiin tietoihin verrattuna ovat ainakin linjatunnukset muuttuneet, eli ne ovat 01N - 07N.
Linjojen vuorovälit ovat 50 - 80 min ja niitä liikennöidään n. 2.15 - 5.30.

2/1990

15.2.
Heti puolenyön jälkeen kaatui vaunu 43 linjalla 3T Töölöntorille johtavan vaihteen jälkeen. Ennen vaunua 43 oli harjavaunu kääntynyt torin sivuraiteelle. 3T:n kuljettaja ajoi ylinopeutta vaihteeseen eikä huomannut sen poikkeuksellista asentoa. Neljä matkustajaa loukkaantui.

Mannerheimintien raitioliikenne oli myös tuona yönä poikki putkitöiden takia (ollut useana yönä). Niinpä linjoja 3 ja 4 liikennöitiin Hakaniemen kautta.

2/1990

HKL:n raitiotievaurioissa käyttämä vuodelta 1972 peräisin oleva Mersu-hälytysauto piti maaliskuussa korvata uudella autolla. Kyseinen auto, jonka tunnusnumero on 355, on sijoitettu Töölön halliin vaikka se onkin rekisteröity Haagan paloasemalle. Vanha 355 havaittiin hälytysajossa vielä maaliskuun puolivälissä Mannerheimintiellä tapahtuneen yliajon takia.

3/1990

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

3/1990

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

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

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

1/1991

Vuonna 1993 pitäisi metrolla olla toiminnassa uusi liikenteenohjausjärjestelmä, joka mahdollistaa mm. kuljettajattoman ajon sekä laituri-informaation.

2/1991

16.4.
Raitiovaunu 67 sai kunnian olla ensimmäinen vaunu, josta pääsee sisään joka ovesta. Kaikkien ovien kohdalla on avaa-nappi. Systeemi "kaikista ovista sisään ja ulos" on ollut jo vuosia käytössä monin paikoin Euroopassa ja USAssa. Tässäkin HKL:n vaunussa oli tehtaalta tullessa avauspainonapit kaikkien ovien kohdalla, mutta HKL poisti ne ennen liikenteeseen ottamista (paitsi A-vaunun lastenvaunupainonappi).

2/1991

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

3/1991

9. 9.
Linjan 1 vaunu 29 törmäsi Sofianlehdossa HKL:n bussi 8707 kylkeen. 23. 9. oli määrä päättää, meneekö bussi ns. lunastukseen, sillä niin huonoon jamaan se meni. Jos näin käy, 8707 on nuorimpana poistettu HKL:n bussi aikoihin.

3/1991

Kohta alkaa se kauan puuhattu informaatiokokeilu linjalla 18. Kokeilu tuli mahdolliseksi, kun liikenneministeriö myönsi valtionapua ja Helsingin kaupunginhallitus määrärahan. Kustannuksia jakavat myös HKL, kaupunkisuunnitteluvirasto ja EB-liikenne. Projektissa on mukana myös VTT. Kokeilu maksaa 4,1 miljoonaa markkaa ja jatkuu vuoden 1992 loppuun.
Busseissa oleva laitteisto antaa HKL:lle tieto matkustajamääristä, ajoajasta, nopeudesta, pysähtymisajoista ja aikataulujen noudattamisesta. Kuljettajalle laite kertoo oman sijainnin suhteessa lähimpiin edellä ja perässä kulkeviin vuoroihin.
Kahdeksallatoista linjan 18 pysäkillä on pysäkkitaulu, josta näkyy tavanomaisten tietojen lisäksi aika minuutteina seuraavan bussin saapumiseen. Lisäksi 1-4 näyttölampulla näytetään saapuvien bussien sijainti linjalla (edellisten pysäkkien nimi). Lisäksi kolmella pysäkillä on painonappi, jolla matkustajat voivat ilmoittaa kuljettajalle, että pysäkillä on kyytiin haluavia matkustajia. (Ehkä saamme lisätietoja...)

1/1992

Eräässä aiemmassa numerossa tiedusteltiin Saunalahdentien ja Hollantilaisentien kaarteessa olevien ajojohtokoskettimien tarkoitusta. Jos koskettimien alueella vaunun nopeus nousee yli 10 km/h, katkeaa ajojohtimesta virta. Ennen kaarretta on kilpi "10 km 50 m". Tällä kymppitonneja maksaneella järjestelmällä estetään maan tärisemisen ja "viskin läikkyminen erään kadun varren talossa asuvan rouvan lasissa". Että sellainen tapaus.

1/1992

Linjasta 4 tehdään "mallilinja". Ehkä jo vuonna 1995 tulevat matalalattiavaunut tälle linjalle. Vuosina 1993-94 aiotaan linjan ilmettä kohottaa ja nopeuttaa matkaa. Pysäkeille tulee uudet ranskalaiset pysäkkikatokset. Matalalattiavaunut tarvitsevat 25-30 cm korkeammat laiturit. Pysäkeille tulee informaatiotaulut kertomaan mm. seuraavasta vaununtulosta. Rv-kaistat erotetaan (vihdoinkin) reunakiveyksillä ja tärkeimmät liikennevalot saavat rv-liikennettä nopeuttavat ilmaisimet.

1/1992

2.12.91
TuKL otti käyttöön Buscom Oy:n rahastusjärjestelmän linjoilla 2 ja 50. Se perustuu tietokoneohjattuun matkalippuun eli etäkorttiin. Kortti on käytössä aluksi kuukausilippuna ja maksaa 20 markkaa ylimääräistä (=pantti). Etäkortti on pankkikortin kokoinen ja sen sisällä on mikropiiri ja kuparilanka. Korttia ei tarvitse vetää minkään lukulaitteen läpi vaan lukulaite rekisteröi kortin vaikka lompakosta matkustajan ohikulkiessa. Korttiin voidaan ohjelmoida matkoja kappaleittain tai rahasummia. Lukulaite hyväksyy kortin piippauksella ja vihreällä valolla. Keltainen valo kertoo, että loppu on lähellä ja punainen, ettei kortti ole voimassa. Korttien tiedot rekisteröityvät lukulaitteeseen, josta ne myöhemmin puretaan varikkolaitteistoon. Järjestelmä antaa matkustajatilaston ilman eri laskentaa. TuKL:n järjestelmä maksaa 500.000 mk, josta liikenneministeriö maksaa 300.000 mk.

2/1992

YTV on tilannut Genimap Oy:ltä kolme joukkoliikenteen aikatauluautomaattia hintaan 350.000 mk. Asennustöihin yms varataan 50.000 mk. Infoautomaatti vastaa kysymykseen, miten matkustaja pääsee kaupunkiliikenteellä jostain paikasta johonkin toiseen paikkaan. Automaatista saa markalla haluamansa aikataulun ja reitin paperille tulostettuna. Mukana ovat kaikki kaupunkiliikenteen välineet. Automaatit tulevat Helsingin ja Pasilan asemille sekä linja-autoasemalle.

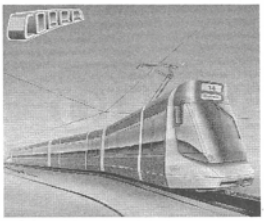
2/1992

KULOSAAREN JUMBO HELSINKIIN
Röykästä on tarkoitus tuoda toinen siellä kesämökkitarpeina 1950-luvulta saakka ollut Brändö Spårvägs AB:n telimoottorivaunu (ASEA 1917/1919).

Kesämökki on ollut metsähallituksen vuokratontilla ja vuokra-aika päättyy ensi keväänä. Mikäli HKL ei hakisi tätä äärimmäisen arvokasta vaunua takaisin, se tultaisiin paloittelemaan paikan päällä. Toivomme pelastusoperaatiolle menestystä ja toivottavasti vaunun alle saadaan jostain sopivat telit.

1/1993

Kaupunginvaltuusto on jäädyttänyt uusien raitiovaunujen hankintaa varten suunnitellut määrärahat ja tämä tarkoittaa ikävä kyllä sitä, että uusia ja samalla myös **matalalattiavaunuja** voi aikaisintaan odottaa v. 1997. Tällöin vaunut 1...30 ovat jo 38 vuotiaita. Sehän ei ole raitiovaunujen iässä vielä paljoa, jos huolto ja kunnostus pelaa.



*Sveitsiläinen **COBRA**-vaunu.*

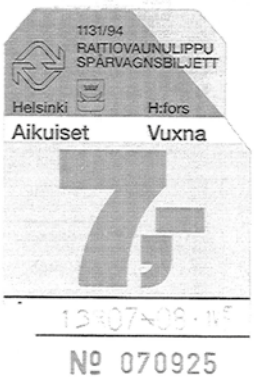
1/1993

5.1.
Porttirahastus otettiin käyttöön Helsingin asemalla. Perjantaisin ja lauantaisin kello 23.15 lähtien yöliikenteen loppuun tarkastetaan kaikkien Helsingistä lähtevien lähiliikennejunien matkustajien liput asemalaiturilla. Raiteille 5-10 on rakennettu erityiset veräjät, joitten kautta pääsee yöllä lähteviin lähiliikennejuniin. Veräjät avataan 15 minuuttia ennen junien lähtöä. Alkupäivinä VR yllättyi pommilla yrittäneiden lukumäärästä ja junat jäivät jopa puolituntia myöhään, kun liputtomat eli melkein koko asiakaskunta jonotti asemalaiturille pystytetystä myyntikojusta lippuja. Kaikki nimittäin odotettiin kyytiin. Veräjätarkastusta tietenkin myös vastustettiin, mutta he olivat juuri niitä, jotka eivät ole ostaneet junalippua sen koommin kun avorahastus useita vuosia sitten otettiin käyttöön. Seuraavana viikonloppuna aloitettiin junissa tehostettu lipuntarkastus myös muilta asemilta nouseville. Junatarkastuksissa on todettu, että nyt kun kertalippu joudutaan ostamaan, niin se ostetaan lyhyimmälle välille, jotta päästäisiin edes junaan. Kaupunki-, seutu- ja VR:n yöhyketariffien vilpillisiä ylityksiä on vaikka kuinka paljon.

Vihjeenä vain kaikille liikenneyrityksille: Jos haluatte saada nykyistä suuremmat lipputulot niin järjestäkää suljettu lipuntarkastus kuten ennen oli.

3/1994

Lokakuun alussa otettiin käyttöön uusi lipputyyppi, Helsingin raitiovaunuissa kelpaava aikuisten raitiovaunulippu, hinta 7 mk. Siihen ei sisälly vaihto-oikeutta eli kyseessä on ensimmäinen todellinen "kertalippu" sitten vuoden 1973. Lipussa on mainittuna suurikokoisesti myös sen hinta eli se on siten ensimmäinen laillinen lippu sitten vuoden 1977 muutoksen jälkeen, jolloin hinnat hävitettiin. Tämäkin lipputyyppi on käytössä vain koeajan eli 31.3.95 saakka. Hintaviranomaiset ovat tarkkoja kauppojen ja kaiken liike-elämän suhteen, jotta hinnat ja maksut olisivat hyvin esillä. Maamme liikennelaitokset ovat edelleen tässä suhteessa kaiken laillisen toiminnan ulkopuolella, paitsi nyt tullut uusi rv-lippu !



3/1993

Postitalon pysäkit olivat poissa käytöstä 1. 7. alkaen noin kolme viikkoa. Tilapäiset pysäkit olivat Arkadiankadulla ja Mannerheimintiellä. Pysäkit korotettiin tulevaisuuden matalalattiavaunujen lattiankorkeudelle. Samanlainen pysäkkikorotus tehtiin Töölön kisahallin Mannerheimintien pysäkillä 15. 7. alkaen parin-kolmen viikon ajan.

3/1994

PC:n käyttäjiä varten ilmestyi syyskuun puolivälissä 3,5" -levyke, jossa on Helsingin joukkoliikenteen aikataulukirjan tiedot. Korpun hinta on vaatimattomat 20 mk ja sitä saa ostaa HKL:n lippumyymälöistä. Levykkeen on valmistanut Raitiotakin painava Painatuskeskus Oy. Laitteistovaatimukset ovat vähintään 386-tietokone, Windows 3.1, 3 M vapaata kovalevytilaa, VGA värinäyttö. Aikataulutiedot voi myös imuroida Eunet Finland Oy:n tiedostopalvelimesta "ftp.eunet.fi". Tiedosto "hkl0994.exe" on hakemistossa "/EUnet/dist". Mukana on myös tiedosto "luehkl.txt". Internetin Mosaic-käyttäjille osoite on "ftp://ftp.eunet.fi/EUnet/dist/hkl0994.EXE".

3/1993

Syyskuun toisena päivänä otettiin käyttöön uusittu iltapäivän (klo 9.30 -) valorytmi Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä. Linjat 3B ja 6 pääsevät Mannerheimintieltä lähes pysähtymättä aina Rautatientorille asti (ennen matka oli yhtä seisomista). Vaunut saavat ajoluvan heti, kun Mannerheimintietä suoraan kulkeva autoliikenne sen menettää. Aiemmin ajolupa tuli vasta Simonkatu - Kaivokatu -suuntaisen liikenteen jälkeen. Rytmityksen muutos aiheutti sitten samalla sen, että samaan aikaan saa ajoluvan myös linja 7B. On olemassa myös valovaihe, jossa ajolupa on yhtäaikaa sekä 3T:llä ja 6:lla Mannerheimintielle että 7B:llä Kaivokadulle. Annetuissa ohjeissa sanotaan: "ajettava vauhdilla ja varoen". Toivottavasti ei pelti kolise.

2/1994

Linjoja 01N -06N alettiin liikennöidä 4. 5. alkaen myös keskiviikon ja torstain välisina öinä.

1/1994

Postitalon raitiotiepysäkin laitureiden korottamistyöt ennakoivat matalalattiaraitiovaunujen tuloa; vaunun lattiataso sekä laituritaso ovat samat ja vaunuun on siten helppo mennä ja tulla. Kuva M Nummelin 21. 7. 1993.

3/1994

Kaikissa raitiovaunuissa on automaattisella kellolaitteella varustetut Almex M -leimauskoneet. Kellonajan voi asettaa viiden minuutin tarkkuudella, mutta viisiä minuutteja ei tule leimaan. Jos siis laitteeseen on asetettu kelloaika 1325, leima näyttää kuitenkin 1320. Kellolaite siirtää aikaa viiden minuutin välein 5 minuuttia eteenpäin. Yövaunuissa kuljettaja vaihtaa vuorokauden vaihduttua seuraavan päivän ja muuttaa kelloajan tunnit 24:stä 00:aan. Busseissa on sekä kellolaitteella varustettuja että varustamattomia Almexeja. Kellolaitteisia ovat kaikki A-numeroidut laitteet sekä vanhemmista 800-900 -sarjan laitteet (ainakin). Laite 1 on edelleenkin vain ja ainoastaan koulutuskäytössä kuljettajakursseilla ja lienee viimeinen alkuperäisen värinen eli musta. Punaisen leiman saaminen on nykyään tavattoman vaikeaa. Useimmissa laitteissa leimaus on violetti. Kaikissa nivelratikoissa on violetti leima. Neliakselisissa punaisen leiman saa tiettävästi enää vain vaunujen 9 ja 13 takaosan Almexista.

3/1994

Seutuliikenteen linja-autoliikennekilpailun ensimmäisellä kierroksella kesäkuussa parhaiten pärjäsi STA:n tytäryhtiö PKL kaappaamalla noin 80 % koko potista. Pieniä voittajia olivat HKL ja Swebus / Transbus. Häviäjiin lukeutuivat Vantaan Liikenne ja Espoon Auto, samoin Lähilinjat ja Westendin Linjat menettivät osuuksiaan. Hintataso putosi 33,2 %, linjakohtaiset hinnanalennukset vaihtelivat 20-40 %:n välillä. Liikennöitsijämuutokset tapahtuvat 1.1.1995. Ohessa lista muutoksista: 103Z Espoon Auto (vanha) / (uusi) Pääkaupunkilinjat; 112Z Westendin Linja / HKL; 250, 261, 271, 510 Espoon Auto / Pääkaupunkilinjat; 519, 614, 615, 616 Sirolan Liikenne / Pääkaupunkilinjat; 530 Espoon Auto + Vantaan Liikenne / Pääkaupunkilinjat; 735 Lähilinjat / Pääkaupunkilinjat. Vantaan Liikenne sai pitää linjan 631 ja Vanhakylän Linja linjan 128, josta Espoon Auto putosi pois. Linja 522 jää Pääkaupunkilinjoille, jolloin STA ja SIL putoavat pois. Jotain muutakin lienee vielä muuttumassa.

1/1995

Joukkoliikennelautakunta on hyväksynyt Bussi-Jokerin suunnittelun lähtökohdat. Jokeri on joukkoliikenteen kehämäinen runkolinja Itäkeskus – Oulunkylä – Huopalahti – Pitäjänmäki – Leppävaara (– Tapiola). Rakennustöihin pitäisi päästä ensi vuoden aikana. Vielä puuttuvia katuosuuksia Viikin ja Oulunkylän välillä (3,5 km) sekä Eliel Saarisen tien keskikohta (1,3 km) ryhdyttäneen silloin rakentamaan. Jokeri-bussit kulkisivat ruuhka-aikoina viiden minuutin välein ja yhdellätoista vaihtopysäkillä olisi joustavat vaihtomahdollisuudet muihin kulkuneuvoihin. Jokeri suunniteltiin alunperin leveäraiteiseksi pikaraitiotieksi, mutta nyt liikenne aloitettaisiin siis busseilla.

3/1995

Vihreä NrII 97 oli ainakin jo 25.2. linjalla ja seuraavalla viikolla linjalla 8. Vaunun takaosa töhrittiin totaalisesti jo kahden ensimmäisen päivän aikana. Vaunussa on koeluonteisesti vihreät pehmustetut istuimet. Samanlaiset tai -kaltaiset tulee kahteen nivelvaunuun (97 ja 51). Kokeilun perusteella päätetään, uusitaanko muutkin ja jos niin minkälaisin istuimin. Ainakin nämä vihreät riitelevät pahasti sisäseinien värin kanssa. Kirkkaan vihreät istuimet on suunnitellut arkkitehti Esko Miettinen. Paripenkkiset istuimet 97:n A-vaunussa ovat kuten autoissa 9402-11 eli seinän puoleinen on edempänä. Vaunun 51 A-penkit ovat samassa linjassa. Kummankin vaunun B-vaunussa paripenkit ovat vanhaan malliin vierekkäin. Vaunun 97 A-vaunun oikeanpuoleinen ajosuuntaan istuttava yksinäisistuin uupuu. Istuinmateriaali on tehty hengittävästä kuidusta, joka päästää kosteuden läpi. Kaikki materiaali on kierrätyskelpoista. Matkustajat ovat kiittäneet uusia mukavampia tuoleja. Nr I:ssä istuimet ovat pehmeitä keinonahkapenkkejä ja NrII:ssa ne ovat metallisia mutta pehmeäksi karvoitettuja kuppi-istuimia.

4/1995

"Taiteiden yö" hulinoitiin jälleen 31.8.-1.9. välillä, poikkeusliikennettä: bussilinjoilla lisäkalustoa tarpeen mukaan, uhkarohkeat raitiolinjat 6X Senaatintori - Vallila ja 10X Kirurgi - Kuusitie liikennöivät klo 4:ään, samanmoinen bussilinja 20X Erottaja - Kaapelitehdas liikennöi 22.45 - 4 vartin välein, linjat 01N - 06N ajettiin ja tarvittaessa lisälähdöin, linjat 16 ja 17 kulkivat turvallisesti poikkeusreiteillä keskustassa, vaarallisen alueen kiertänyt bussilinja 3X liikennöi Eira - Tehtaankatu - Eteläranta - Eira, raitiolinjat 3B ja 3T olivat varmuuden vuoksi poikkeusreiteillä, eivätkä tulleet vaaralliselle vyöhykkeelle (Aleksi - Kauppatori), raitiolinja 4 turvasi kulkunsa kiertämällä PT - RT - Liisankatu - Senaatintori - KTN.

4/1995

Viimeinen punaharmaa nivelvaunu 75 meni syyskuun loppupuolella viikolla 38 täyskorjaukseen ja maalaukseen.

4/1995

Munkkiniemen Puistotielle Solnantien ja Laajalahdentien väliin on tämän vuoden kesänä valmistunut uusi ruohorata. Ulkomailta Suomeen tuotu idea on kokeilu, jonka mahdollisti Munkkiniemessä tehty rataremontti. Kuuden metrin levyinen ja satakunta metriä pitkä viherkaista näyttää kauempaa katsottuna tasaisen vihreältä nurmelta, mutta lähietäisyydeltä se on betonin ja ruohon ruuduttamaa ja täplittämää. Alue on perustettu betonisille reikäkiville. Reiät on täytetty mullalla, johon ruohonsiemet kylvettiin. Betonipohja valittiin, koska ruohikon on kestettävä mm. painavia huolto- ja kunnossapitoautoja. Ruohoksi on valittu kuivan paikan seosta, joka on lyhytkasvuista eikä siksi ole tarvinnut leikkausta. Kesän kuivuuden se kesti hyvin ilman kastelua. Kauneuden lisäksi nurmikko vaimentaa ratamelua.

1/1996

HKL on ilmoittanut tyytymättömyytensä kaupunkisuunnitteluviraston ehdotukseen heikentää Mannerheimintiellä mm. Aleksanterinkadun ja Kaivokadun välillä raitioliikenteen sujuvuutta. Mannerheimintiellä oleva kolmiraiteinen rata on tarkoitus 1997–99 muuttaa kaksiraiteiseksi poistamalla liikennettä sujuvoittaneet ryhmitysraiteet. Niiden tilalle on kaavailtu istutettavaksi lehtipuita, jotka eivät syksyisin lehtikelien aikaan ole ainakaan liikenneturvallisuutta parantava ratkaisu. 1930-luvun puoliväliin saakka silloiselta nimeltään Heikinkadulla kasvoi esplanadimaisesti puita kadun keskellä. Liikenteen lisäännyttyä puut jouduttiin poistamaan, mutta nyt jonkin käsittämättömän syyn takia puut halutaan yli 60 vuoden tauon jälkeen palauttaa.

2/1996

Helsingin joukkoliikennelautakunta oikeutti 7.3. HKL:n neuvottelemaan ja tekemään hankintasopimuksen 20 matalalattiaraitiovaunusta ABB Daimler–Benz Transportation (Finland) Oy:n (ADtranz) kanssa edellyttäen, että hankintahinta on enintään 200.000.000 markkaa (ilman alv:tä) ja että toimittajan kanssa päästään sopimukseen kehittyneemmästä sähkönsyöttöjärjestelmästä (= HKL:n NAC-vaunussa nro 11 oleva järjestelmä). Vaunun muotoilusta sovitaan myös tarkemmissa neuvotteluissa. Vaunut toimittaa ADtranz – Rautaruukki / Transtech –konsortio. Ensimmäinen vaunu saataneen liikenteeseen 1998 ja muut kahden vuoden kuluessa. Vaunut ovat 24 metriä pitkiä kokomatalia viisiosaisia nivelvaunuja. Lattiakorkeus ovilla on noin 30 cm. Istumapaikkoja on jonkin verran enemmän kuin nykyisissä 20 metriä pitkissä korkealattiaisissa nivelvaunuissa, joiden permanto on kadun tasosta 91 cm ylöspäin. Jopa niiden alin porrasaskelmakin on korkeammalla kuin uusien vaunujen lattia, eli kulku uusiin vaunuihin on todella helppoa. Helsingissä koeajoissa olleet AEG– ja Munico –vaunut olivat hankittavan vaunutyypin kilpailijoita.

2/1996

Kolmoslinjojen ikimuistoinen "viidenminuutin päätepysäkki" Porvoonkadulla on kesän alussa jäänyt historiaan. Uusi päätepysäkki on Eläintarha (EL).

3/1996

Talviaikataulut 12.8. alkaen: ruuhka-aikoina **kolmen minuutin liikenne** välillä RL–IK ja kuuden min välillä IK–MM. IK:n raide 1 vihdoin käytössä. Ruoholahdesta lähdetään "minuuttia myöhemmin" eli 10 min vuorovälillä lähtöminuutti on 8 ja viiden minuutin välillä 3 ja 8. Junat ruuhka-aikoinakin nelivaunuisia.

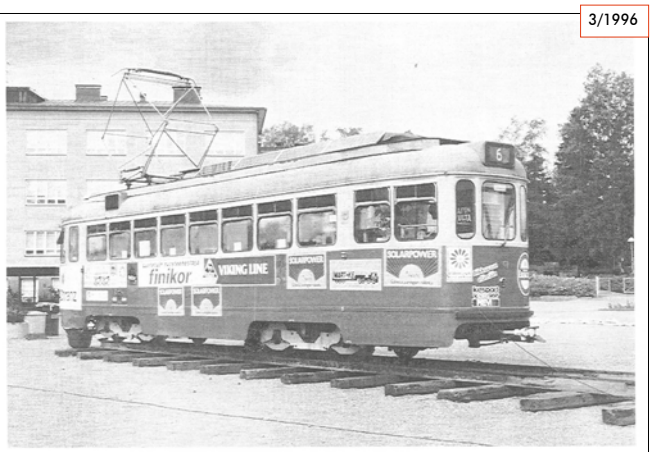
2/1996

Vielä joitakin vuosia sitten olisi ollut vaikeata uskoa, että vuoden 1959 telivaunu voi näkyä samassa kuvassa Haagan paloaseman kanssa. Kuvassa HKL 30 vuorossa 195. Kuva Juhana Nordlund 30.4.1996.

2/1996

Tammikuussa otettiin julkiseen keskusteluun Helsingin integroitu raideliikenne, ts. metron ja VR:n sähköjunalinjat yhdistettäisiin. Ensimmäinen vaihe toteutuisi vuoteen 2002 mennessä = metron haararata Kampista Töölöön (Ooppera), toinen vaihe vuoteen 2003 mennessä = Töölöstä Pasilan rautatieasemalle, kolmas vaihe vuoteen 2006 mennessä = metrojunat liikennöisivät linjalla Mellunmäki-Martinlaakso. Neljäs vaihe valmistuisi vuodeksi 2010 = metron liikennöiminen Huopalahdesta Leppävaaraan. Viides vaihe toteutuisi vuoteen 2015 mennessä = uusi metron haararata Hakaniemestä Pasilan asemalle ja metron liikennöinti Tikkurilaan saakka. Viimeinen vaihe on yhdysrata Tikkurilasta lentoasemalle ja Martinlaaksoon. HKL:n suunnittelujohtajan arvion mukaan integroidun rataverkon tekeminen maksaa vuosien 1996-2020 välisenä aikana 2.000.000.000 markkaa. Sillä summalla saadaan uusina metro-osuuksina kantakaupunkiosuus Kamppi –Töölö –Pasila –Hakaniemi ja sähköjunille poikittainen lentokenttärata. Edellisen osuuden kohdalta voidaan todeta, että pintaliikennettäkin alueella jo on ja jälkimmäisen kohdalta sen suuri merkitys on mm. M– ja P –junien yhdistäminen ja kalustokierron helpottuminen. VR-Rata Oy:n johtaja vastasi melko pian integraatiosuunnitelmien tultua julki, ettei metron ja VR:n ratojen yhdistäminen ole järkevää. Raideleveyden lisäksi ei ole muita kuin suuria teknisiä eroavaisuuksia, jotka toki rahalla voidaan poistaa. HKL:n suunnitteluyksikkö vetoaa integroidun suunnitelman yhteydessä tammikuussa 1993 julkistetun ulkomaisen asiantuntijakolmikon lausuntoon. Kuten olemme jo Raition numerossa 1 * 1993 todenneet, työryhmä ajoi erityisesti uusien raideliikenneosuuksien rakentamista länteen, Espooseen. Integroidulla ajatuksella tarkoitettiin "Light Rail" –pikaraitioteitä, jotka voitaisiin yhdistää Helsingin "Heavy Rail" –metrolinjaan. Kolmikon tarkoituksena ei ollut muuttaa jo ennestään toimivaa VR:n sähköjunaliikennettä kahdella miljardilla markalla metrojunilla ajokelpoiseksi. Pikaraitiotie voisi olla leveäraiteinen ja sähköiseltä käytöltään kaksineuvoinen, siis kykenevä kulkemaan sekä metro-osuuksilla että Espoon lähiöissä raitiotiemaisesti (eli kuten syöttöbussitkin) suoraan asumalähiöihin katuväylien tai omien reittiensä mukaisesti. Siten vältettäisiin massiivisen syöttöbussiliikenteen järjestäminen Espoon eteläalueilla, joita seutuja ei ole rakennettu ehkä-rakennettavaa metrolinjaa tukien. Tämä oli kansainvälisten asiantuntijoiden viesti pääkaupunkiseudun liikennesuunnittelijoille.

3/1996



Lahden ensimmäinen yleensä ja samalla maailman ensimmäinen pelkästään aurinkovoimalla liikkunut raitiovaunu, eli Timo Jakolan moottorivaunu HKL 19, sai kulkuvoimansa langattomasti suoraan aurinkokuntamme keskuksesta. Historiallista koetta (jossa Lahden sähkölaitos jäi nuolemaan näppejään), tuki ADtranz Finland, Neste Solarpower ja HKL–Raitiotiet.
Kuva Pertti Leinomäki 31.7.1996.

3/1996

Pysäkkikilvet Helsingissä ovat viime aikoina muuttuneet. Raitiovaunu- ja bussikuviot ovat nyt entistä yksinkertaisempia ja nauretavampia pikkulasten suunnittelemia silhuettipiirroksia. (Toimitus ottaa mielellään tiedon, mistä alakoulusta ne ovat peräisin.) Raitiovaunupysäkin viisikymmenluvun alussa käyttöön otettu tyylikäs neliakselisen moottorivaunun etuviistokuva on yht'äkkiä kadonnut ja täydellisesti. Vaunussa oli erikoisuutena "aurinko" eli pyöreä linjanumerovalo. Pysäkkikilven mukaisia vaunuja ei ole Helsingissä koskaan ollut – lähinnä niitä muistuttivat Turun RM2–vaunut eli ns. aavevaunut. Vaunun kuva kuitenkin osoitti 1950–luvun alun käsityksen modernista raitiovaunusta. Silloin ei meillä ollut vielä yhtäkään nykyaikaista telivaunua. Mutta mitä tämä uusi lapsellinen kyhäelmä kertoo nykysuunnittelijan kehitystasosta – olemme kohta saamassa huippuhienoja matalalattiaisia nivelvaunuja ja meidän pitää odottaa kymmenien miljoonien hintaista vaunua lähes hevosraitiovaunun kuvan alla. Herätkää te virkamiehet, jotka tällaista soopaa meille laskun maksajille tarjoatte!

4/1996

Helsingin Puhelin Oy (HPY) on julkaissut keväällä 1996 Suomen ensimmäiset kaupunkiliikenneaiheiset puhelukortit yhteistyössä HKL:n kanssa. Kuva-aiheina ovat nivelraitiovaunu, metrojuna sekä sininen bussi. Korttien arvo on 30 mk ja niitä myydään HPY:n toimistoissa.

1/1997

Helsingin uusin johdinauto nro 1 oli viime vuoden keväällä Ruhassa ulkosalla ja nyt se on taas ollut joulun alta lähtien ulkona samassa jonossa kuin poistettavat STA:n autot. Istuimet ovat osin irrotettu ja virroittimien kelajohdot ovat katkenneet. Sisällä hallissa säilytetään veneitä, joittenka takia johdinauto on "häädettynä" ulkona. Veneistä kiinteistöyhtiö saa kaipaamaansa vuokratuloa.

2/1997

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosasto on julkaissut kantakaupungin joukkoliikenneselvityksen "Kanjo" ja se on luettavissa mm. kirjastoissa. Kannattaa tutustua. Siinä on koko raitiolinjasto pantu uusiksi lukuunottamatta linjaa 10. "Ratikka"–vaihtoehdossa **linja 1** on Kampintori – Rautatientori – Sörnäinen – Mäkelänkatu – Koskela (pikaratikka), **linja 2** Eira (Merikatu) – Fredrikinkatu – Kamppi – Rautatientori – Linjat, **linja 3** Eira (Perämiehenkatu) – Kauppatori – Töölö – Topeliuksenkatu – Meilahden klinikat, **linja 4** Katajanokka (terminaali) – Ooppera – Munkkiniemi, **linja 5** Katajanokka (Merisotilaantori) – Ooppera – Munkkiniemi, **linja 6** Hietalahti – Bulevardi – Rautatientori – Sörnäisten satama – Arabianranta, **linja 7** Ilmala – Pasila – Aleksis Kiven katu – Kallio – Kruununhaka – Aleksanterinkatu – Bulevardi – Fredrikinkatu – Töölö – Topeliuksenkatu – Jäähalli – Pasila (Velodromi), **linja 8** Jätkäsaari – Ruoholahti – VR:n ratakuilu – Runeberginkatu – Helsinginkatu – Vallila (Päijänteentie), **linja 9** Ruoholahti – Jätkäsaari – VR:n ratakuilu – Rautatientori – Kallio – Sturenkatu – Paavalin kirkko, **linja 10** Kirurgi – Ooppera – Pikku-Huopalahti. Näille reiteille on myös vaihtoehtoja. Mechelininkadulla ja Porvoonkadulla – Viipurinkadulla ei ole raitiovaunuliikennettä, ei myöskään Hämeentiellä Hermannin / Vallilan kohdalla (Arabiassa kyllä). Linjan 1 pikaratikka-idea perustuu siihen, että se liikennöi ainoana linjana Mäkelänkatua ja Hämeentietäkin Haapaniemenkentälle asti (jossa siihen yhtyy 6), linja 8 tosin menee Sörnäisten metroaseman kautta. Kalustotarve tällä linjastolla olisi seuraavanlainen: **1** = 7, **2** = 8, **3** = 11, **4** = 8, **5** = 9, **6** = 11, **7** = 16, **8** = 11, **9** = 12 , **10** = 7 eli yhteensä sata vaunua ruuhkassa. Bussilinjoista häviäisivät 17, 18 ja 55, moniin muihin tulisi reittimuutoksia.

3/1997

LINJAT

Ensimmäinen HKL:n kesäaikatauluvihko ilmestyi: kesäliikenne raitioteillä oli 2.6.–31.8., metrossa 20.6.–3.8. ja bussilinjoilla kesä alkoi 2.6. sekä päättyi pääosin jo 11.8 mutta joiltakin osin vasta 31.8. Rv-linjat 4 ja 10 siirtyivät syysliikenteeseen 11.8., linjoilla 2, 3B ja 3T ei ollut erillistä kesäaikataulua.

Linjaa 2V ei liikennöity 2.6.–31.8., linjoja 67X, 85V, 91V ja 99 ei liikennöity 2.6.–10.8., linjoja 64S, 86S ja 96S ei liikennöity 16.6.–10.8. eikä linjaa 71V liikennöity 30.6.–3.8.

1/1998

Helsingin sisäisen bussiliikenteen ensimmäisen tarjouskilpailun voitti Linjebuss-yhtymän Sirolan Liikenne Oy. Toisena voittajana oli HKL. Suurimpana häviäjänä oli HKL ja sitten tämän kierroksen kokonaan menettäneet Suomen Turistiauto Oy ja Oy Liikenne Ab. Kilpailutetuilla linjoilla alenevat vuosikustannukset noin 17,5 %, etukäteen luultiin kaupungin liikepalvelulautakunnassa alenemisen jäävän 8-10 prosenttiin. Uudet linjojen liikennöitsijät aloittavat työnsä ensi elokuussa. Tulevat muutokset ovat (muodossa vanha / uusi) HKL / SIL linjat 22, 71 ja 01N - 07N; STA & HKL / SIL 46; STA / SIL 47, 63 ja 71V; LOY / SIL 73B; LOY / HKL 78. HKL sai pitää linjat 62, 90, 90A, 90B, 90N, 91, 93N, 96 ja 98V.

3/1998

SRS INTERNETISSÄ

SRS on avannut internetiin omat kotisivunsa, joille toivotetaan kaikki tutustumaan. Osoite on: www.nettilinja.fi/~ahellman/index.htm .

Kotisivuilla on lyhyt esittely raitiotieseurasta, sähköinen jäsenhakemuskaavake, myytävät tuotteet, huomattava määrä hienoja linkkejä koti- ja ulkomaalaisiin internetosoitteisiin jatkotutustumista varten, kuvasivut sekä uutispalsta.

Palautteita kotisivuista voi tehdä seuran internetyhteyshenkilölle Arto Hellmanille, jolle jo nyt kuuluu kiitos arvokkaasta työstä. Uutispalstan ajankohtaisuuden voitte te jäsenet ylläpitää ilmoittamalla sinne omia havaintojanne. Luonnollisesti Päätepysäkki seuraa tapahtumia entiseen tapaan, mutta internetissä voidaan saavuttaa ajankohtaisuus aivan toisella tavoin. Osoitteen hankalahkon pituuden voi käyttäjä ohittaa tekemällä bookmarkin sivuille.

2/1999

Variotram HKL 202 saapui Koskelaan 13.5. klo 19.55. Lavettia veti jälleen siilinjärveläisen Kulj. K. Rissanen Oy:n Volvo FH16 (XGS-467). Vaunu jäi yöksi odottelemaan. Aamulla kuormaa alettiin purkaa jälleen kerran säilytyshallin ja bussivarikon väliselle kiskotukselle. Vaunun takapyörät laskeutuivat radalle klo 8.30 ja etupyörät 8.35. Klo 8.52 vaunu kytkettiin hinuriksi värvättyyn Valmetiin HKL 27, joka lähti hinaamaan Variota klo 8.55 ympyräradan kautta ja vaihteissa peruuttaen vekslaillen huoltohallin raiteelle 19, jonne Varion etuosa sukelsi klo 9.05 ja tilan tultua raivatuksi myös takaosa klo 9.10.

Tämänkin vaunun "telit" ovat vuodelta 1998 ja siten, että A-teli on numeroltaan SIE 165849, B on SIE 165848 ja C on SIE 165850. Vaunu virroitin on edellisen Variotramin tapaan pitkällä hiilivälillä varustettu Schunk WBR82HKL (1,7 kV) vuodelta 1998, valmistenumero on 0001.

HKL 203:n kuljetus oli suunniteltu touko-kesäkuun vaihteeseen. Neljännen käyttöönottotestaus lienee alkanut toukokuussa ja viides on odotellut telejä. Koreja on koottu jo niin paljon, että jo 13:nnen Variotramin koriosat olivat valmiina.

Mainittakoon, että vaunut 201 ja 202 on maalattu Rautaruukilla, sensijaan seuraavien vaunujen pellit on maalautettu jollain automaalaamolla.

2/1999

HKL:n liikennevälineissä aiettaneen jakaa ensi syyskuussa Metro-nimisiä ilmaisjakelulehtiä. Lehti on neliväärinen uutislehti, joka on vähintään 16-sivuinen.

3/1999

UUSIA M200-SARJAN vaunuja tullaan toimittamaan seuraavan aikataulun mukaisesti: 203+204 9.2000, 201+202 11.2000, 205+206 3.2001, 207+208 4.2001, 209+210 5.2001, 211+212 6.2001, 213+214 6.2001, 215+216 7.2001, 217+218 8.2001, 219+220 8.2001, 221+222 9.2001 ja 223+224 10.2001.

3/1999

MAANANTAINA 30.8. Variotram-vaunut 202 ja 203 aloittivat linjaliikenteen linjan 10 ruuhkavuoroissa 190 ja 195. Vuorossa 190 ollut vaunu 202 ajoi hallista ulos aamulla klo 6.04 ja ajoi Pikku Huopalahteen. Sieltä ensimmäinen aikataulunmukainen lähtö oli klo 6.16. Vuoro 195 ajettiin Töölön hallista ulos klo 7.03 ja vaunu suuntasi kohti Kirurgia. Ensimmäinen Kirurgin virallinen lähtöaika oli 7.18. Samat vaunut ajoivat linjan 10 ruuhkavuoroissa myös illalla, mutta toisin päin sijoitettuina (202/195 ja 203/190). Ensimmäisinä ajopäivinä oli havaittavissa myöhästymisiä. Pahimmissa tapauksissa vaunu jouduttiin kääntämään jo Kuusitien silmukassa. Vaunut suunnitelleen Adtranzin nimestä tuli 30.7. alkaen DaimlerChrysler Rail Systems. Kun koko 20 vaunun sarja on toimitettu Liikennelaitokselle, sijoitetaan vaunut miltei kaikille linjoille. Matalalattiavaununin hoidettavat vuorot merkittäneen yleisöaikatauluihin vastaavalla tavalla kuin bussipuolella.

3/1999

TRANSTECH UUDELLE OMISTAJALLE

Rautaruukki Oyj Transtechin osti espanjalainen Patentes Talgo SA. TALGO tulee sanoista Tren Articulado Ligero Goicoechéa Oriol.

4/1999

HELSINGIN SANOMAIN uutisen mukaan metrojuna katkesi kahtia välillä IK - Siilitie lauantaina 20.11.1999.

1/2000

RAITIOLINJOJEN 3B, 3T JA 4 perjantaiaikataulut muuttuivat 3.12.1999 alkaen. Kello 22 alkaen ajetaan kuten lauantaisin, mikä merkitsee liikenteen tihentymistä.

2/2000

16.5.2000 OTETTIIN HKL:N RATAPUOLELLA käyttöön "ratikkaportti". Portissa on puomissa kiinni renkaat, jotka rullaavat ratikan kylkeä pitkin puomin avauduttua sitä työntämällä. Portti nyt käytössä linjan 1 päätepysäkillä Käpylässä. Portti estää autojen ajamisen ratatyömonttuun.

3/2000

ALKUSYKSYLLÄ TEHDYN mielipidetiedustelun mukaan selvä enemmistö espoolaisia haluaa länsimetron. Kanta oli positiivinen siinäkin tapauksessa, että kunnallisveroa jouduttaisiin korottamaan.

4/2000

30.10. OTETTIIN ELIELINAUKION bussiterminaan vihdoin käyttöön. Helsingin linjoista sinne siirtyivät 40, 41, 43, ja 43B. Seutulinjoista taas Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien seutulinjat sekä lentokenttälinjat 616 ja 617, samoin Pohjolan Henkilöliikenteen kalustolla hoidettavat FINNAIR-bussivuorot.

4/2000

KAASUBUSSI HKL 9401 (GAS-1) on lokakuun alun ollut erityisesti linjalla 57.

4/2000

HKL:N HENKILÖSTÖLEHTI "Liikennepeili" (3/2000) kertoo mm, että "seuraavan kymmenen vuoden aikana ratasähköjännite nostetaan 600 V:sta yleiseurooppalaiselle tasolle 750 V:iin, mm koska uudet raitiovaunut käyttävät enemmän kiihdytysenergiaa. Vanha kalusto mukautetaan kestämään suurempaa jännitettä vuosihuoltojen yhteydessä. Uusien vaunujen virittäminen uudelle tasolle käy vaivattomammin."

1/2001

TURUSSA ON NYT kuultu tieto, että Airistolla olisi raitiovaunu merenpohjassa Anttiskarin luoteispuolella. Raitiovaunu on hankittu raitiotien lopettamisen jälkeen kesämökiksi (kuten 50-l. esim vaunut 107, 1xx ja 112). 70-luvulla sille ei kuitenkaan saatu rakennuslupaa, jolloin vaunu vedettiin jäälle ja sen annettiin upota. Myöhemmin vaunu on tarttunut kalastajien verkkoihin jolloin verkkoja irrottanut sukeltaja on todennut raitiovaunun lojuvan pohjassa.

Onko kellään lisätietoja ko. vaunusta? Jos osoittautuu että vaunu on mielenkiintoista tyyppiä (ei perävaunusarjaa 116-130 tai moottorivaunusarjaa 16-33 tai 38-47) ja kohtuullisesti säilynyt sen voisi nostaa kunnostusta varten.

Lisätiedot voi lähettää sähköpostitse osoitteella *mikala@utu.fi* Mikko Laaksoselle.

1/2002

Runeberginkatu - Ruusulankatu -risteys, suunta 2, on nyttemmin epävirallisesti nimitetty Maukan Mutkaksi syksyn 2001 kaadon ansiosta.

1/2003

YTV julkisti joulukuun puolessa välissä bussiliikenteen tarjouskilpailukierroksen tulokset. Huomattavalla osalla linjoista entinen liikennöitsijä säilyy. Kokonaan uuden poikittaislinjan 550 eli nk. Esi-Jokerin saa ajettavakseen HKL-Bussiliikenne. HKL-Bli jatkaa liikennöintiä myös linjoilla 452, 453, 711 ja 732. Savonlinja-Yhtymään kuuluva Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy puolestaan saa ajettavakseen ruuhkalinjat 503 ja 516. Connex jatkaa liikennöintiä linjoilla 504, 143, 145, 150 ja 151 sekä aloittaa liikennöinnin aiemmin Concordian liikennöimällä linjalla 147. Edelleen Connex jatkaa liikennöintiä seutulinjoilla 472 / 484 ja saa lisäksi ajettavakseen Vantaan linjat 35 sekä 43–45. Concordia saa ajettavakseen linjan 730 sekä Vantaan sisäisen linjan 60. Uudet sopimukset alkavat elokuussa 2003.

1/2004

12.11. raitiolinjalla 1 ajaneen nivelvaunun 73 (toivottavasti havainnoitsijan numeromuisti ei petä) sisäänäyttö tuntui näyttävän omiaan, sillä jo matkalla Liisankadulta Senaatintorille (kellon ollessa noin puoli kolme) se ehti näyttää hyvinkin mielenkiintoisia pysäkkitietoja kuten Kansallisarkiston kohdalla "Retkeilymaja", Tuomiokirkon nurkalla "Suomenlinnan lautta" ja Aleksilla Senaatintorin laidassa "Linja-autoasema" (ja samat toki muillakin kielillä). Linja-numero ja päätepysäkki sentään näkyivät oikein. Tai jos tarkkoja ollaan, kaikissa tapauksissa tekstin 10. kirjain jäi pois, sillä näytöstä oli yksi kirjain mustana.

2/2003

Lauantaina 15.3.2003 ajoi Helsingin Citylinja 12 viimeiset kierroksensa. Linja päätettiin lakkauttaa säästösyistä, matkustajamäärien jäätyä alhaisiksi. Viimeisenä päivänä ajossa oli toinen linjalle hankituista midibusseista. Kutsenits City V numerolla 404 ja 12-metrinen Volvo / Säffle -matalalattiabussi. Ympyrä tavallaan sulkeutui, linjan liikennöinti aloitettiin 2002 vappuna nimenomaan kahden Volvo / Säffle n voimin. Säffle sai kunnian ajaa viimeisen lähdön.

1/2003

Pikku Huopalahden raitiokiskot ovat etenkin kaarteiden kohdalta kuluneet varsin pahoin. Syynä voidaan pitää Variovaunujen jäykkää "telirakennetta". Variot "syövät" linjansa kiskoja – etenkin kaarteiden kohdalta.

4/2004

5.10. n. klo 8.20 tuli Pasilansillalla havainnoijan ensimmäistä kertaa vastaan Variotram (228) normaalivuorossa linjalla 7A. Kuljettaja ajoi vaunua melko varovaisesti ja hitaasti, ja seuraavan vuoron vaunu oli jo perässä.

4/2004

Nrl HKL 45 nähtiin tiistaina 16.11.2004 linjalla 4 täyskorjattuna ilman keltaista helmen alaosaa. Näin yksi erikoisuus raitiovaunujemme värimaailmassa on jäänyt historiaan.

1/2005

HKL - Bussiliikenne ja Suomen Turistiauto Oy yhdistyivät Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi, joka ryhtyi liikennöimään HKL - Bussiliikenteelle ja STA:lle kuuluneita linjoja.

1/2005

Osa raitioliikenteen normaaleista vuoroista jäi helmikuun lopulla ajamatta vaunupulan vuoksi.

Pula johtuu uusista Variotram-vaunuista, joiden takuukorjaukset olivat kasaantuneet. Esimerkiksi erään viikon alun aikana vain viisi vaunua oli liikenteessä ja 35 seisoi odottamassa toimenpiteitä. Edeltävänä viikonloppuna matalalattiavaunut eivät liikkuneet lainkaan.

Ruuhka-aikana liikenteessä on käytetty myös vuoden 1959 vaunuvanhuksia ja vuonna 2004 testausta varten hankittua saksalaista 1960-luvun nivelvaunua (Ludde).

Vuorojen peruutukset ovat vaihdelleet päivittäin, mutta niitä on esiintynyt paljon sekä aamu- että iltapäiväruuhkien aikaan. Esimerkiksi keskiviikkona 16.2. peruutettuja vuoroja oli iltapäivällä kymmenen.

2/2005

UUTTA KALUSTOA SEUDULLA

HKL on ostanut **neljä nivelraitiovaunua Mannheimista**, Saksasta. Vaunuista kerrotaan tarkemmin toisaalla tässä lehdessä.

24.5. alkoi MVV 456:n kuljetus Mannheimista kohti Helsinkiä.

3/2005

Peruskunnostetussa metrovaunuparissa M109+110 on uudet M200 -tyyliset linjakilvet.

Myös metrovaunupareissa 119+120, 121+122 ja 141+142 on uusitut linjakilvet ja sisällä asemanäytöt. Näyttö- ja kuulutusjärjestelmä ei tosin 17.8. ollut käytössä ko. vaunuparien ollessa linjalla.

Metrojen peruskunnostustilanne
- Talgolla: 133-134
- Varustelussa: 109-110, 117-118, 119-120, 121-122, 129-130, 141-142
- Valmiit: 113-114, 123-124, 125-126, 137-138, 175-176

3/2005

MUUTA

Kesällä julkaistiin uutinen, että kaikki matalalattiaraitiovaunut 201 - 240 korjataan Saksassa.

4/2005

KALUSTOASIAA

HKL:n tekemien tutkimusten pohjalta on päädytty ratkaisuun, jossa Valmetin nivelvaunusarjaan Nrl lisätään yksi aktiivisilla mekaanisilla jarruilla ja hiekoituksella varustettu teli sekä noin 6,5 m pitkä matalalattiainen matkustamo-osa. Kasvava paino kompensoidaan nostamalla vaunun moottoritehoa noin 20%.

Välipala varustetaan vipuliukuovella, ilmanvaihtoyksiköllä ja lattialämmityksellä. Matkustajapaikkoja on välipalassa 11 ja tilaa on kahdelle lastenvaunulle tai pyörätuolille.

Prototyyppi pyritään saamaan matkustajaliikenteeseen vuoden 2006 loppupuolella.

1/2001

Helsingissä matalien nivelbussien suosio ja maine eivät ole kovin korkealla. Alkaa näyttää jo siltä, että parista harvinaisuudesta aiotaan pyrkiä eroon vielä kuluvan vuoden aikana. Kuva Juhana Nordlund 4.3.2001

1/2006

Almexien ja pahvilippujen aikakausi Helsingissä päättyi 31.1., kun pahviset raitiovaunuliput olivat voimassa viimeistä päivää. Jo 1.2. oli vaunuista poistettu Almex-leimauslaitteet, vain niiden kiinnitystolppa oli jäljellä. Tiettävästi ainakin Varioon 201 Almexeja jäi paikoilleen joksikin aikaa.

3/2006

Helsingin raitiolinjoilla tapahtui kesäliikenteeseen siirtymisen päivinä 4.6. muutoksia.

- Raitiolinja 4T, Katajanokan terminaali - Munkkiniemi, alkoi ajaa myös viikonloppuisin. Bussilinja 13 Katajanokan terminaalista Lasipalatsille lopetti liikennöintinsä, kun 4T:n viikonloppuliikenne alkoi.
- Raitiolinjan 4 yöliikenne harveni. Yöllä ajetaan noin 20 minuutin välein.
- Raitiolinjan 3T yöliikenne lakkasi. Viimeiset lähdöt Eiran sairaalalta ja Eläintarhasta ovat nyt noin klo 23 - 23.30.

1/2007

Langaton laajakaista

HKL on aloittanut langattoman laajakaistaverkon kokeilun liikennevälineissä. Verkko on rakennettu käyttäen WLAN:ia ja Digitan @450-laajakaistaa. Ensimmäiset laajakaistayhteydet on asennettu osaan linjojen 52, 52A, 58, 58B ja 59 busseista sekä muutamaan eri linjoilla liikennöivään raitiovaunuun. Kokeilussa mukana olevat liikennevälineet tunnistaa niiden etuikkunassa tai ovessa olevasta WLAN - avoin internet -tarrasta.

Matkustajille verkkoyhteyden suurin hyöty on matkan nopeutuminen: yksi laajakaistaverkon tärkeimmistä tavoitteista on nopeuttaa joukkoliikennettä tarjoamalla järjestelmälle kytketylle ajoneuvolle tarvittaessa liikennevaloetuus.

Sujuvamman matkan lisäksi bussin tai raitiovaunun WLAN-yhteys tarjoaa matkustajille mahdollisuuden saada ajantasaista joukkoliikennetietoa matkan aikana sekä maksuttoman väylän myös muualle internetiin. Omalta päätelaitteeltaan matkustajat voivat tulevaisuudessa esimerkiksi seurata bussin reittiä ja tarkistaa seuraavilta pysäkeiltä lähtevien vaihtoyhteyksien aikataulut. Jo nyt matkustaja näkee palvelusta mahdolliset joukkoliikenteen poikkeustiedotteet sekä kaupunkiliikenteen viimeisimmät uutisotsikot.

Kun matkustaja avaa internetselaimen bussissa tai raitiovaunussa, avautuu ensimmäisenä joukkoliikennetietoa tarjoava internetsivu. Tämän jälkeen internetin käyttö myös muuhun tarkoitukseen on mahdollista koko matkan ajan.

Mobiililaajakaistaverkkoa käytetään yhtenä tiedonsiirtoväylänä myös Helsingin liikennevaloetuus- ja matkustajainformaatiojärjestelmässä (HELMI). Erityisesti esikaupunkialueiden linjoilla langaton laajakaista mahdollistaa valoetuuksien toteuttamisen aiempaa edullisemmin ja nopeammassa tahdissa.

Bussin tai raitiovaunun mobiililaajakaistayhteyden avulla voidaan tulevaisuudessa toteuttaa monia kuljettajia ja matkustajia hyödyttäviä palveluja. Sen kautta voidaan mm. rakentaa kuljettajan liikennetietojärjestelmä sekä esimerkiksi kameravalvonta niin kuljettajan kuin matkustajienkin turvaksi.

3/2004

Linjan 18 pysäkki "Liisankatu" Mariankadulla. Pysäkillä on ollut viimeinen jäänne linjan 18 reaaliaikaisesta pysäkki-informaatiokokeilusta. Systeemistä käytettiin yleisnimeä INFO 18. Kehitystyö aloitettiin VTT:ssä 1980-luvun lopulla ja asennuksia tehtiin vuosina 1991-92. Koekäyttö aloitettiin 1992 ja saatiin päätökseen 1995. Pysäkeillä olleet reaaliaikanäytöt, tätä viimeistä lukuun ottamatta, poistettiin katukuvasta syksyllä 1996. Tämä viimeinen tolppa poistettiin vuonna 2003, jolloin se luovutettiin Helsingin kaupunginmuseolle. Kuva Arto Hellman 29.9.2003.

1/2005

Lauantaina 12.2.2005 Variotrameja ei liikkunut lainkaan Helsingin raitiotellä. Liikenne hoitui mm. kuvassa näkyvillä noin 30-vuotiailla Valmet-niveliillä. Kuva Juhana Nordlund 12.2.2005.

2/2006

Linja 3T vaunu HKL 82 Bulevardilla Albertinkadun risteyksen luona. Kuva Juhana Nordlund 13.5.2006, Helsinki.

Helsingin Bussiliikenne Oy hoiti poikkeusreittien aikaisen korvaavan liikenteen Eiran ja Bulevardin välillä 13. – 14.5. Autoina olivat yllättäen HelB 9638 ja 9640. Kuva Juhana Nordlund 13.5.2006, Helsinki.

1/2007

2b. Nollaviive-etuudet saatetaan loppuun linjojen 4 ja 10 loppupäissä (Tullinpuomista pohjoiseen) sekä laajennetaan nollaviive-etuuksia raitiolinjojen loppupäiden liikennevaloihin välisiitäin viiteen risteykseen. Keskustassa ei toteuteta nollaviive-etuuksia vuonna 2007.

Nollaviive-etuuksien tavoite on ohjata liikennevaloja siten, että ratikat pääsevät ajamaan pysähtymättä pysäkiltä toiselle.

2/2007

Helsingin liikenne vappuna 2007

Vappuaattona, maanantaina 30.4. Helsingin sisäisessä liikenteessä ajettiin arkiaikataulujen mukaan. Vapunpäivänä, tiistaina 1.5. raitiolinjoilla oli sunnuntaiaikataulut ja metrolla ja busseilla lauantaiaikataulut.

Ydinkeskustan kadut rauhoitettiin jalankulkijoille vappuaatosta klo 17 alkaen vapunpäivän iltaan klo 18 asti. Aleksin ratikat 3B, 3T, 4, 7A ja 7B olivat poikkeusreiteillä vappuaattona noin klo 17 alkaen yöliikenteen loppuun ja bussi 16 vapunaatosta klo 17 alkaen vapunpäivään noin klo 18 asti.

- 3B ja 3T ajoivat Lasipalatsilta Bulevardin, Fredrikinkadun ja Tehtaankadun kautta Perämiehenkadun kääntöpaikalle ja palaavat samaa reittiä Lasipalatsille. Linjat korvasi Eiran ja Etelärannan välillä n. klo 17 -1.30 bussi 3X.
- 4 ajoi molemmissa suunnissa Kruunuhaan kautta Liisankatua ja Snellmaninkatua pitkin.
- 7A ja 7B ajoivat molemmissa suunnissa Aleksin sijasta Kaisaniemenkadun kautta.

Lisäratikka 10X ajoi linjan 10 reittiä Oopperalta Tarkk'ampujankadulle vapunpäivänä noin klo 9 -12.

Ensio Virta

NUORUUTENI LUKSUSRATIKAT

Pikkuruotsalaisten jälkeen HRO:n hankkimat umpivaunut eli Asean Jumbot, Brillin jenkkivaunut, NWF:t ja Asean vaunut olivat jo valtava askel ratikoiden historiassa. Matkustajien ja henkilökunnan ei enää tarvinnut palella avovaunuissa. Penkit sijoitettiin nyt peräkkäin, mikä varmaan oli pettymys sille osalle matkustajista, joka oli tiiraillut silmiin ja vähän muuallekin vastapäisellä pitkällä penkillä istuvia matkustavaisia.

Nuoruuteni luksusvaunut tilattiin vuoden 1940 olympialaisia silmälläpitäen. Jo 1938 saapuivat Breslaussa (nyk. Wrocław) valmistetut LHW:n perävaunut, myöhemmin HKL 701–724. Jo näissä yksisuuntaisissa vaunuissa oli tavallista pehmeämmät penkit käsinojineen, etusillan tangossa aikaa näyttävä viisarikello, rahastajalla merkinantonapit lähellä etusiltaa, keskellä vaunua ja takaoven lähellä. Muistan, että ensimmäistä kertaa näissä istuessani nautin tasaisemmasta ja äänettömämmästä kulusta. Nämä olivat siis ensimmäiset vaunut, joissa ei enää ollut ovia toisella sivulla. Jo se oli uutta.

Seuraavat luksusvaunut olivat SAT:n moottorivaunut, HKL 163–180. Nämä vaunut olivat kuin varta vasten suunnitellut LHW-vaunujen kavereiksi. Samat mukavuudet ja kellokin vielä upeampi, upotettuna etusillan yläpaneliin. Vaunut olisivat vähän myöhästyneet olympialaisista, mutta nehän jouduttiin sodan vuoksi peruuttamaan.

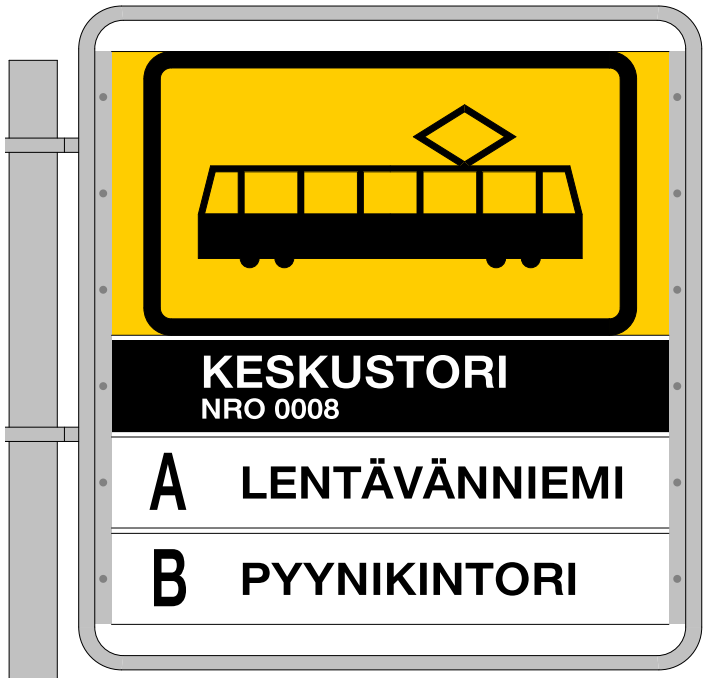
Varsinaiset elämäni luksusvaunut olivat kuitenkin ASEA/AEG:n ennennäkemättömän upeat ja entistä pidemmät vaunut vuosilta 1941–1942, HKL 181–186. Valaistut linjanumerot olivat nekin uutta. Ikkunat olivat isompia, ohjauslaitteet makaavine ratteineen hienoja. Vaunut jopa tuoksuivat hyvälle. Kulku oli varsinkin ylämäissä entistä nopeampaa mutta samalla äänettömämpää. Vaunut sijoitettiin tietysti linjalle M. Tuolloinhan vaunut oli alistettu Töölön tai Vallilan varikoille. Töölöllä oli siis upeammat ratikat. Jako oli niin ehdoton, että sitä ei vahingossakaan rikottu. Töölöläisiä linjoja olivat 1940-luvulla 3, 4, 5, 7, 9, 10, 12, H ja M. Muut linjat olivat siis vallilalaisia, ”työväestön linjoja” vanhempine vaununineen.

Kerran pahimman vaunupulan aikana näin, että yksi kolmosen SAT perässään LHW käännettiin Käpylään, jonne se saapui täpötäytenä.

SAT:t ja varsinkin nämä pitkät ASEA/AEG:t riisuttiin myöhemmin kaikista hienoksista eli kyseessä oli oikeastaan vaunujen harkittu (?) tuhoaminen. Ne tehtiin Arkuiksi, mikä ei suinkaan voinut enää tarkoittaa ainakaan aarrearkkuja.

Mutta eipä hätää, onhan meillä nyt Articit!

Kuva Asean arkisto.



Ratikkapäivää vietettiin Keskustorilla 6.6. klo 14–20. Paikalla oli satoja kaupunkilaisia tutustumassa raitiotien suunnitelmiin, sillä yksistään Ratikkainfossa meni kaupaksi yli 1 000 pääsylippua. Vetonaulana oli Helsingin Artic 428, joka kuljetettiin edellisiltana ja -yönä Otanmäeltä Tampereelle, jossa se siirrettiin Keskustorille tuotujen kiskojen päälle. Heti tilaisuuden jälkeen vaunun matka jatkui Helsinkiin. Kuva Jari Välimaa.

Tampereen raitiotien kiskojen asennus alkoi torstaina 18.5. Hervannassa Insinöörinkadun ja Kanjoninkadun risteyksessä. Tänä vuonna on tarkoitus rakentaa kilometri kaksoisraidetta ja mm. raideristeys Mikontalon eteen Insinöörinkadulle. Itsenäisyydenkadulla (kuva kadun itäpäästä) ratatyöt aloitettiin toukokuun lopulla. Kuva Jari Välimaa 6.6.

Suunnitelmia

Kuljettajarahastus päättyy raitioliikenteessä vuoden 2018 alussa, päätti HSL:n hallitus 23.5. Ennakkoon ostettavia kertalippuja pystyy loppuvuoteen 2017 mennessä ostamaan Helsingin kaupungin Rakennusviraston (HKR) hallinnoimista 400 pysäköintiautomaateista. Pysäkeille, joiden läheisyydessä ei ole pysäköintiautomaattia, asennetaan lippuautomaatti. Jo tämän kesän aikana ennakkoon ostettavien lippujen ostomahdollisuus aiotaan toteuttaa kioskeissa ja kaupoissa.

Raitiovaunulippu poistuu lippuvalikoimasta vuoden 2018 alussa. Raitiovaunulippu otettiin käyttöön 1.10.1994 (vrt. tämän lehden sivu 19). Alunperin lipun voi ostaa vain kuljettajalta ja sillä sai matkustaa yhden matkan siinä raitiovaunussa, mistä lippu ostettiin. Nykyisin lipussa on normaali tunnin vaihtoaika ja sen voi joko ostaa ennakkoon automaatista tai maksaa matkakortin arvolla.

Jokeri

Raide-Jokerin vaunun puumalli valmistui Transtechin Oulun-pajalle keväällä. Maketissa on mukana myös ainakin prototyyppivaunuun mukaan tuleva niiausominaisuus. Maaliskuussa neljä eri tavoin vammaista kokeilivat vaunun toimivuutta alkaen vaunuun pääsystä ja lipun leimausmahdollisuudesta aina yleiseen matkustuskokemukseen. Testiryhmäläiset olivat pitkälti tyytyväisiä jo vaunun alkuperäiseen malliin, mutta joitakin muutoksia on kuitenkin luvassa. Testiryhmän esteettömyystestaukset jatkuvat myöhemmin tänä vuonna.

Liikenne ja poikkeukset

Linjan 5 iltapäivälähdöissä oli abi-risteilyjen ja Viking Linen aikataulumuutosten vuoksi poikkeusaikataulut 16.2.–18.2. Torstaina 16.2. iltapäivälähdöt ajettiin jo pari tuntia normaalia aiemmin niin, että vuorot lähtivät KH:sta n. klo 14 ja palasivat sinne n. klo 16. Perjantaina 17.2. vuorot lähtivät KH:sta jo n. klo 12.30, palasivat TH:iin n. klo 14.30, lähtivät sieltä uudelleen ulos n. klo 15.30 ja palasivat KH:iin normaaliaikaan n. klo 17.30. Lauantaina 18.2. liikennettä oli kuten 17.2. mutta iltapäivälähdöt ajettiin kokonaan TH:sta.

Lisäliikennettä jäähallin jääkiekko-otteluiden jälkeen ajettiin kevään aikana linjalla 7X, TH–TÖ–EL–PRA–ST–UT–OP–TH. Otteluita oli lähinnä tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin. Lokki lähetti vaunut matkaan otteluiden päätyttyä arkina n. klo 21 ja lauantaisin n. klo 19.

SRS:n kevätkokous pidettiin 26.3. Töölön kirjaston Mika Waltarisalissa. Läsnä oli 42 jäsentä. Saimme päätettyä sutjakkaasti sääntömääräiset asiat, sillä kokouksen jälkeen pääsimme kuulemaan mielenkiintoisia faktoja Raide-Jokerin tämän hetkisestä suunnittelutilanteesta.

Esitelmän mieleenpainunein asia oli Vantaanjoen vuollejokisimpukat. Oulunkylän ja Pihlajamäen yhdistävän Maaherrantien sillan läheisyydessä nimittäin on uhanalaisia vuollejokisimpukoita, jotka asettavat rajoituksensa uudelleen rakennettavan sillan rakentamiselle.

Eräitä muita mieleenpainuneita asioita esityksessä olivat:

- Vaunut rakennetaan ensi vaiheessa 34 metrin pituisiksi, mutta ne pystytään pidentämään 45-metrisiksi. Vaunujen muotoilusta ja värityksestä päätetään erikseen myöhemmin.
- Vaunut suunnitellaan niin, että ne pystyvät käyttämään nykyverkon 600 V ja tulevan verkon 750 V jännitteitä.
- Vaunuihin on tulossa niiaus-ominaisuus. Automatiikka mittaa pysäkkilaiturin ja vaunun lattian korkeuseron ja niiaa vaunua tarvittaessa. Invaramppeja ei tämän hetken tiedon mukaan ole tulossa.
- Radan puolenvaihtopaikat on suunniteltu n. 2 km välein myötävaihteina. Tämä mahdollistaisi vaunujen suunnanvaihdon kesken linjan, mutta ei yhden raiteen ajoa. Puolenvaihtopaikkojen sijoituksia mietitään edelleen ja eräänä tavoitteena on rakentaa täydelliset puolenvaihtopaikat. Tämä mahdollistaa yhden raiteen ajo koko verkolla.
- Pistoraiteita esimerkiksi hajonneiden vaunujen tilapäissäilytystä varten mietitään. Rikkuneen vaunun voisi ajaa tai työntää pistoraiteelle. Vaunu haettaisiin pois liikenteen hiljennyttyä ja siitä olisi vähiten haittaa aikataulun mukaiselle liikenteelle.
- Raitiotie ja sen viereiset alueet halutaan erotella eri pinnoitemateriaaleilla ja -väreillä, jolloin konfliktipaikat erottusivat paremmin muille tienkäyttäjille. Tällaisia ovat erityisesti paikat, missä raitiotie ylittää viistoon autokaistan tai jalkakäytävän.
- Täysimuotoisen kulunvalvonnan on katsottu olevan koko radalla turhan raskas ja sellainen voisi tulla kyseeseen vain Patterinmäen tunnelissa Pajamäessä. Muilla osuuksilla täyttä kulunvalvontaa ei tarvittane, sillä 70 km/h huippunopeus riittää koko rataosuudella ja se on mahdollista ilman kulunvalvontaakin.
- GPS:ään perustuva vaunujen sijaintitiedon määritys on epätarkka. Ajatuksena on rakentaa baliiseihin tai rfid-järjestelmään perustuva tunnistusjärjestelmä koko radalle.
- Radan kunnossapitokalustosta ei ole päätöksiä mutta toiveena on ”2-toimisen” kaluston hankkiminen. Kumipyöräiset kunnossapitoyksiköt olisi siis varustettu myös kiskopyörillä ja ne voisivat kulkea myös avorata-alueilla.

Kiitos Raide-Jokerin projektipäällikkö Lauri Kankaalle esitelmän pitämisestä!

Suomalaisittain harvinaista salamatkustusta vaunun 600 takapuskurilla? Ei sentään, kyseessä on Raide-Jokerin mittavaunun koeajot, jota henkilökunta tiiviisti valvoo edessä, takana ja sivulla. Mittavaunu, "HKL 600" valmistui Otanmäessä maaliskuun alussa ja se tuotiin Helsinkiin 9.3. 34,5-metrisen mittakehikon ulottumat ovat samat kuin tulevan Raide-Jokeri-vaunun, ja sillä testattiin vaunun sopivuutta Helsingin raitiotieradoille. Testiajojen myötä ongelmakohdat rataverkolla pystytään korjaamaan jo ennen Artic XL-prototyyppivaunujen valmistumista vuonna 2019. Tässä vaunu 56 vetää tätä lähes 55-metristä junaa. Kuva Teemu Ikonen 15.3.

Viking Line lisäsi 10.4. liikenteeseen uuden aluksen ja se luonnollisesti vaikutti linjan 5 aikatauluihin liikennettä lisäävästi. Vitosen liikennöintiajat olivat 10.4.–18.6. KTR:lta arkisin klo 6.48–7.48, 10.22–11.27, 12.03–13.03, 16.14–17.52, 20.24–21.26, 22.13–22.59 kuitenkin niin, että ma–ke ei ajettu klo 12.03–13.03-lähtöjä. Viikonloppuisin aikataulut olivat samat vähäisiä minuuttieroavaisuuksia lukuun ottamatta, paitsi sunnuntain alkuillan lähdöt ajettiin jo klo 18.59–20.03. Kunakin ajanjaksona linjaa ajettiin kolmella vaunulla 8–10 minuutin välein.

Ajalla 19.6.–30.6. ja 7.8.–20.8. vitosen liikennöintiajat pysyvät pääosin samoina mutta aamupäivän lähdöt klo 10.21–11.27, iltapäivän lähdöt klo 16.09–18.03 ja alkuillan lähdöt klo 20.23–21.27 (su 18.52–19.57) ajetaan neljällä vaunulla. Vuorovälit ovat siten 5–8 min. Keskipäivän lähdöt 19.6. lukien ajetaan nyt joka päivä.

Heinäkuun ajaksi, tarkemmin 1.7.–6.8., myös liikennöintiajoissa tapahtuu pieniä muutoksia. Aamupäivän lähdöt ajetaan klo 9.24–11.23 ja iltapäivän lähdöt klo 16.51–18.03, muut liikennöintiajat pysyvät ennallaan. Neljäs vuoro on liikenteessä myös heinäkuussa aamupäivällä, iltapäivällä ja alkuillalla.

Pitkänäperjantaina 14.4. sekä toisena pääsiäispäivänä 17.4. oli käytössä sunnuntaiaikataulut, linjalla 5 kuitenkin kalenteripäivän mukaiset aikataulut. Via Crucis-tapahtuman vuoksi linjat 7A/B ajoivat suoraan –HT–RT–LP– kiirastorstaina klo 22–23 ja pitkänäperjantaina klo 21.45 lähtien liikenteen loppuun.

Vappuaattona, sunnuntaina 30.4. Aleksin linjat siirtyivät Mantan lakituksen ja koko loppuillan ajaksi poikkeusreiteille. Linjat 2 ja 3 ohjattiin reitille –SIM–YT–VSK–PMK–VSK– tai päinvastoin. Linja 4 kiersi molemmissa suunnissa –RIT–Kruununhaka–RT–LP–. Linjat 7A/B ajoivat suoraan –HT–RT–LP–. Linjan 5 lähdöt klo 17 jälkeen ajettiin reittiä KK–YT–RT–Kruununhaka–RIT–KTR.

Vappupäivänä, maanantaina 1.5. Ensi linja pääsi hetkeksi aikataulunmukaisen liikenteen piiriin. Vapun lisäliikenne Ullanlinnaan järjestettiin uudistetussa muodossa: edellisvuosina molempiin suuntiin ympyrää ajaneen 3X:n sijaan nyt ajettiin heilurilinjaa 2B/3B reitillä RT–SN–KT–OLY–EIR–YT–HT–DIA. Linjatunnus 2B:stä 3B:ksi vaihtui OLY:lla. Linjan 2B päätesilmukka oli linjan 5 tapaan myötäpäivään SN–YT–RT–SN. Linjaparia ajettiin 12 minuutin välein n. klo 9–20.

Kirurgille ajettiin lisäliikennettä totutulla reitillä KIR–OP–TÖ3. Linjatunnus oli nyt kuitenkin 10B, kun se aiempina vuosina on ollut 10X. 10B:tä ajettiin 12 min välein n. klo 8.30–19.

Normaalilinjoja ajettiin sunnuntaiaikatauluin eli pääsääntöisesti 12 min välein. Linjalla 5 oli käytössä maanantain aikataulu.

Ratatöitä Paciuksenkadulla tehtiin useana toukokuun alkuviikon yönä. 9.–10.5., 16.–17.5. ja 23.–24.5. jälkeisinä kuutena yönä linjan 4 yövaunut kääntyivät KST:llä. Bussi 4X kulki reittiä OP(Runerginkatu 60)–TÖT–Topeliuksenkatu–Haartmaninkatu–Tukholmankatu–MKN ja paluusuunnassa MKN–TTP–OP.

Jos Diakonissalaitoksen rata pääsi aikataulunmukaisen liikenteen piiriin, niin kyllä Arenan slingassakin oli toimintaa vappupäivänä. Ainakin yksi kolmonen ohjattin Kaivarin suunnalta reittiä OLY–SNT–HT–ARE, josta vaunu palasi jälleen Eiraan. Samoin ainakin yksi ysi kääntyi ARE:lla käymättä Pasilassa. Molemmilla linjoilla vastaavia käännytyksiä lienee ollut useampiakin. Kuvat Teemu Ikonen 1.5.

Vaunuun 403 asennettiin vuodenvaihteen kokeellinen ajokytkin. Alunperin kuljettajatyöryhmän yhteistyössä kehittämä n. 45 asteen kulmassa oleva ajokytkin on osoittautunut epäergonomiseksi. Uuden ergonomiatyöryhmän työn tuloksena kokeiluun saatiin vaakatasossa oleva ajokytkin. Kuva Kari Wikström 18.1.

Helsinki City Run-juoksun aikana 13.5. linja 8 kääntyi SLS:ssa klo 14.45–17.30 ja linja 10 KST:llä klo 15.30–18.15.

Nokkakolari vaunujen 101 ja 102 kesken tapahtui 18.5. n. klo 10. Vaunu 101 kääntyi Lasipalatsin vaihteessa 401 etelästä tulleen vaunun 102 eteen, jolloin molemmista vaunuista vaurioitui vasen etukulma.Onnettomuus tapahtui vaihdealueella, joten pienten nopeuksien vuoksi henkilövahingot olivat vähäisiä. Vaunujen vauriotkin olivat lähinnä peltivaurioita ja molemmat pystyttiin ajamaan halleihin omin konein. Linjojen 4, 7A/B ja 10 liikenne ohjattiin kulkemaan Kampin ja Töölön kautta noin tunnin ajan. Onnettomuuden syystä ei ole varmuutta.

Naisten kymppi 21.5. vei linjan 8 kolmivaiheiselle poikkeusreitille. Klo 12–13.30 ajettiin reittiä ARB–SÖ–OP–TÖ3. Klo 13.30–14 ajettiin vain ympyräreittiä ARB–UT–SÖ–ARB. Tämä poikkeusreitti jatkui klo 16 asti ja samanaikaisesti klo 14–16 ajettiin myös reitillä SKP–TÖT–TÖ3.

Helatorstaina 25.5. ajettiin sunnuntaiaikatauluin, paitsi linjaa 5 torstaiaikatauluin. **Presidentti Mauno Koiviston** (1923–2017) hautajaisten vuoksi Tuomiokirkon ja Senaatintorin ympäristö suljettiin liikenteeltä n. klo 13–16 väliseksi ajaksi. Linjat 2 ja 3 ajoivat PMK:lle, 4 KK:aan ja 7A/B –HT–RT–LP–. Linjan 5 viimeiset alkuiltapäivän lähdöt ajettiin normaalisti. Surusaatto kulki Tuomiokirkolta Presidentinlinnan kautta Hietaniemeen ja siitä koitui viiveitä kaikille linjoille.

Kalusto

Uusia Artic-vaunuja on saapunut Koskelan varikolle:

- 422 11.4.
- 423 28.3.
- 424 4.4.
- 425 18.4.
- 426 28.4.
- 427 15.5.
- 428 7.6.

Vaunu 422 toimi Otanmäellä pakkastestivaununa, minkä vuoksi sen toimitus oli vasta vaunujen 423 ja 424 jälkeen.

Linjaliikenteessä Artic-vaunut ovat olleet ensi kerran:

- 421 24.2. L6/8
- 422 20.4. L6/8
- 423 3.4. L9
- 424 12.4. L5
- 425 3.5. L9
- 426 10.5. L2/3

Tilapäinen telttahalli raitiovaunujen säilytykseen rakennettiin Koskelan bussihallin pihalle alkuvuonna. Artic-toimitusten myötä Koskelan säilytyshallin tilanahtaus on pahentunut, joten vanhempaa kalustoa siirretään pois uudemman tieltä. Tilapäisessä hallissa on kymmenen urakiskoraidetta, joiden kunkin pituus on n. 75 metriä. Tilamitoitus on tehty Variotram-vaunuja silmällä pitäen, mutta ensi vaiheessa hallissa säilytetään NRV1-kalustoa ja myöhemmin sinne saatetaan sijoittaa myös joitakin perinnevaunuja. Kevään aikana halliin kuljetettiin K. Rissasen autolla NRV1-vaunuja seuraavasti:

- 22.3. vaunut 46 ja 54
- 23.3. vaunut 33, 67 ja 69
- 24.3. vaunu 56
- 4.4. vaunut 44 ja 52
- 16.5. vaunut 32 ja 65

Metrovarikolle vietiin kesän 2016 aikana vaunut 31, 35, 36, 39, 43, 45, 47, 48, 51 ja 53. Päivittäisliikenteen käytössä ovat tätä kirjoitettaessa vaunut 40, 41, 42, 55, 57, 58, 59, 64, 66 ja 70.

Metro

Kahden metrojunan törmäyksestä Itäkeskuksessa viime heinäkuussa valmistui onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta toukokuun alussa. Ajo-opetusjuna oli pysäköity vaihdealueelle kuljettajien ja oppilaiden tauon ajaksi. Samaan aikaan tehtiin koeajoja M300-sarjan junilla. Junien kyljet osuivat toisiinsa. Koeajojuna 302 suistui kiskoilta ja ajo-opetusjuna 157 vaurioitui. Metrorata Itäkeskuksesta Vuosaareen oli poikki seuraavan päivän.

Koskelan yläpihalle rakennettiin alkuvuonna tilapäinen säilytyshalli. Hallin on valmistanut heinolalainen Janus Oy, ovet taas nivalalainen Champion Door Oy. Ensimmäisenä halliin kuljetettiin vaunut 46 ja 54 K. Rissasen lavetilla 22.3. Kuvat Daniel Federley.

Onnettomuuden tutkinnassa ilmeni, että turvalaitesuunnittelussa oli virhe, joka on syntynyt luultavasti jo vuonna 1986 Kontulan radan rakentamisen yhteydessä ja on periytynyt sieltä kahden laitesukupolven yli. Virhe mahdollisti kulkutien muodostamisen koeajojunalle, vaikka opetusjuna oli vaihdealueella. Lisäksi liikenteenohjausjärjestelmä asetti eri kulkutien kuin mitä liikenteenohjaaja oli tarkoittanut.

Onnettomuustutkinta suosittaa, että HKL ja turvalaitetoimittaja pitävät huolta, että mahdolliset virheet eivät siirry meneillään olevassa turvalaitemuutoksessa seuraavaan järjestelmään. Lisäksi HKL:n tulisi varmistaa, että sen turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää Euroopan rautatieviraston vaatimukset. Tätä ei ole vaadittu HKL:ltä ennen vuotta 2016.

Aikataulujen ulkopuolella ajettavaa koeajo- ja opetusajoliikennettä ei myöskään ollut suunniteltu riittävän hyvin. HKL:n tulisi jatkossa aikatauluttaa yöliikenteessä olevat metrojunat ja muut yksiköt sekä laatia niille ajo-ohjelma.

Junien 302 ja 303 kolarikorjaukset ovat yhä kesken. 302:een on tehty korjausten ensimmäinen vaihe, missä metallikorin aukot paikattiin ja kolhut oiottiin. Kaapeloinnit ja muu varustelu vauriopaikkojen ympäriltä on vielä tekemättä. Molemmat junat pyritään saamaan liikenteeseen tämän vuoden aikana. M100-sarjan vaunu 157 sen sijaan on jo korjattu ja se tuotiin Helsinkiin huhtikuun lopulla ja lienee ollut lehden ilmestyessä jo liikenteessä.

Länsimetron loppukustannusennuste, joka päivitettiin viime vuoden lopulla, tulee maaliskuisen tiedon mukaan riittämään hankkeen loppuun saattamiseen. Ennusteessa on huomioitu mm. varaosatarpeita ja varauduttu yllättäviin menoeriin.

Hankkeessa on aloittanut alkuvuodesta riskienhallinnan projekti-insinööri, kaksi rakennuttajapäällikköä ja tiedottaja. Hankkeeseen rekrytoidaan vielä kaksi uutta rakennuttajapäällikköä, arkkitehti ja laatupäällikkö.

Selvitys länsimetron viivästymisestä ja kohonneista kustannuksista salataan kokonaan. Asiasta päätti Länsimetro Oy:n hallitus 13.4. Aiemmin selvityksestä oli tarkoitus salata vain joitakin osia liikesalaisuuksiin vedoten.

Selvityksen päähuomio on siinä, miksi metron valmistuminen viivästyi ja kustannukset nousivat. Selvityksen piti alun perin olla valmis vuodenvaihteessa, mutta sen valmistuminen siirtyi maaliskuulle, sillä siihen päätettiin lisätä myös viimeisin kustannusten nousu loppuvuonna.

Helsingin kaupunginhallituksen konsernijaosto päätti 15.5., että Länsimetro Oy:n yhtiön hallitus ja operatiivinen johto velvoitettaisiin antamaan osakkeenomistajille kaikki niiden tarvitsemat tiedot hankkeesta. Espoon kaupunginhallituksen konsernijaosto taas päätti vaatia Länsimetro-yhtiötä julkistamaan kaikki tarpeelliset tiedot ja asiakirjat tilintarkastajien nähtäväksi erityistilintarkastusta varten. Espoo ei kuitenkaan vaadi asiakirjoja julkisiksi.

Espoo myös kannattaa vastuuvapauden myöntämistä Länsimetro Oy:n hallitukselle ja toimitusjohtajalle, kun taas Helsinki päätti olla hyväksymättä vastuuvapauden myöntämistä ennen erityistilintarkastuksen valmistumista.

Länsimetroa korvaavasta bussiliikenteestä sopii edelleen HSL:n toimitusjohtaja, jolle HSL:n hallitus antoi asiassa jatkovaltuudet kokouksessaan 2.5. Toimitusjohtajalla on myös valtuudet päättää länsimetron käynnistymisen yhteydessä mahdollisesti syntyvien liikennehäiriöiden varalle hankittavasta liikenteestä.

Edellinen korvaavan bussiliikenteen optiosopimus on voimassa kesäliikennekauden 19.6.–13.8.2017 ja nyt käytetty optio 14.8.–15.10.2017. Korvaavaa liikennettä on mahdollisuus jatkaa nykyisen sopimuksen optioilla 17.6.2018 asti.

Länsimetron liikenne ei ala elokuussa, tiedotti Länsimetro Oy 5.5. Viranomaistarkastusvaiheeseen siirrytään kesäkuussa ja koematkustajaliikenne voisi alkaa syyskuussa. Varsinainen metroliikenne ja liityntäliikenne voisivat täten alkaa lokakuussa.

Länsimetron toisen vaiheen eli Matinkylä–Kivenlahti-osuuden liikenne ei myöskään tule valmistumaan aikataulussa. Toisen vaiheen työtunnelien louhinnat alkoivat 2014 ja silloin arveltiin, että toinen vaihe valmistuu 2020. Tämä ei kuitenkaan tule toteutumaan, eikä tässä vaiheessa haluta antaa arviota liikenteen aloitusajankohdasta.

Automaattimetron hankintaa koskeva riita HKL:n ja Siemensin välillä on välimiesoikeudessa ratkaistu HKL:n hyväksi. Välimiesoikeus antoi päätöksensä 11.5.

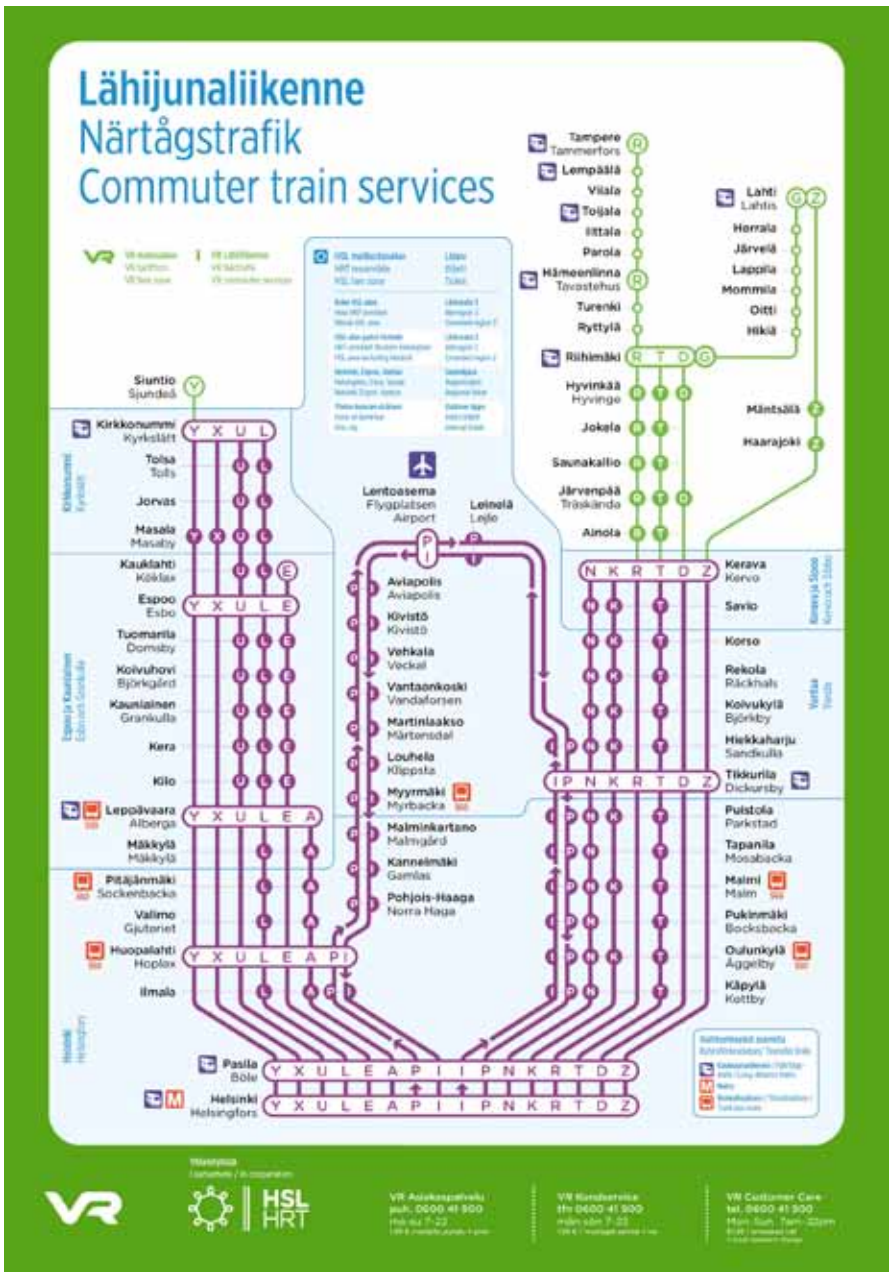
HKL purki automatisoitujen metrovaunujen hankintasopimuksen Siemensin kanssa vuonna 2015. Syynä olivat HKL:n mukaan useat viivästykset ja sopimusrikkomukset. Siemens taas syytti viivästyksistä HKL:ää.

Välimiesoikeus katsoi ensimmäisen toimituserän, johon kuuluivat automaattimetron asetinlaite ja varikon käytönohjausjärjestelmä, viivästyneen 493 päivää sovitusta toimitusajasta ja Siemensin olevan vastuussa tästä viivästyksestä 401 päivän osalta. Automatisointia koskevien sopimusten purkuasia on etenemässä seuraavaksi käsittelyyn Helsingin käräjäoikeudessa. Siellä HKL, Län-

SRS:n kevätajelu järjestettiin 22.4. klo 12–15 yhdistelmällä 9+505. Mukana oli ainakin 68 jäsentä, joten istumapaikat olivat kortilla. Ajelureittinä oli TÖ3–OP–Kiasman vaihde–RUN–OP–Kurvi–HT–RTT(tauko)–KPT–LTR(tauko)–HIE–YT–RT–Mikonkatu(tauko)–KT–HT–UT–STURE–PRA(tauko)–ST–PVK(tauko)–UT–OP–TÖ3–KST(tauko)–TÖ3.

Vaihteleva kevätsää tihkusateineen toi oman lisänsä vaativan vaunuyhdistelmän kuljettamiseen. Kiitos urakasta kuuluu kuljettaja Kalle Henrikssonille sekä rahastaja Jussi Eskeliselle. Erityiskiitos HKL:lle mahdollisuudesta käyttää vaunuyhdistelmää sekä sen varmistamisesta liikennekelpoiseksi.

Pasilassa seisahduimme hetkeksi linjan 7B päätepysäkille Ratapihantielle. Pasilan väliaikaisen asemarakennuksen ylikulku oli juuri valmistunut ja vaihtoyhteydet junasta ratikkaan sujuvat tällä hetkellä paremmin kuin aikoihin. Kuva Teemu Ikonen.



VR:n lähiliikennealue laajeni 19.6. Tampereelle. Riihimäen ja Lahden väli kuljetaan jatkossa G-junalla. Kaavioon on tulossa muutoksia 14.8., jolloin liikenne Karjaalle palautuu sekä jälleen 1.1.2018, kun Siuntio ja Tuusula (Jokelan asema) liittyvät HSL-alueeseen.

simetro Oy ja Siemens puivat sitä, kenelle automatisointihankkeen viivästymisestä aiheutuneet kulut koituvat.

HKL ja Länsimetro Oy vaativat Siemensiltä oikeudessa kaikkiaan lähes 200 miljoonan euron vahingonkorvauksia. Siemensin korvausvaatimus on 175 miljoonaa euroa.

Lähijunat

Lipunmyynti lähijunissa loppuu 19.6., joten jatkossa lippu tulee ostaa etukäteen. Kaikille lähiliikennealueen asemille, paitsi Riihimäki–Lahti-osuudelle, asennetaan vähintään kertalippuautomaatti 19.6. mennessä. Muita lippujen ostokanavia ovat mm. R-kioskit sekä VR:n mobiilisovellus. HSL-alueella matkan voi luonnollisesti maksaa myös matkakortilla tai HSL:n mobiililipulla.

Konduktöörit kuitenkin jatkavat junissa ja he kiertävät pareittain junasta toiseen. Yöaikaan kaikissa junissa on konduktöörit. Jatkossa heidän tehtäviinsä kuuluu muun asiakaspalvelun ja neuvomisen ohella matkustajien lippujen tarkastaminen. Konduktöörit eivät kuitenkaan voi määrätä tarkastusmaksua vaan he voivat ainoastaan poistaa liputtoman matkustajan junasta. Tämä toimintamalli on voimassa HSL:n ja VR:n tekemän sopimuksen mukaisesti vuoteen 2021 asti.

VR:n lähiliikennealue laajenee Tampereelle niin ikään 19.6. Osa Helsingin ja Riihimäen välisistä R-junista on tähänkin mennessä jatkanut Tampereelle asti, mutta välillä Riihimäki–Tampere ne ovat kulkeneet taajamajunia. 19.6. lähtien junat kulkevat koko matkan R-tunnuksella, olkoonkin, että kaikki R-junat eivät jatka Riihimäkeä pitemmälle. Jo aiemmin lähiliikennealueessa mukana olleella Riihimäki–Lahti-osuudella otetaan käyttöön tunnus G.

Karjaa palaa lähiliikennealueeseen 14.8. Raaseporin kaupunki on halukas palauttamaan viime vuonna lopetetun Y-junan ja HSL teki Raaseporille tarjouksen koskien yhtä junaparia Helsinki–Karjaa-välillä. Helsingistä klo 23.01 lähtevä L-juna jatkaa 14.8. lähtien Karjaalle asti, jonne saapumisaika on 0.15. Arkiaamuisin Karjaalta lähtee Y-juna n. klo 5.30 ja se jatkaa nykyisin Siuntiosta klo 6.02 lähtevänä Y-junana Helsinkiin.

Sopimus on voimassa vähintään kesäkuuhun 2019 asti. Lisäliikenteen kokonaiskustannus on Raaseporin osalta n. 260 000 € ja Siuntion osalta n. 30 000 € vuodessa. Inkoossa junat eivät ainakaan ensi vaiheessa pysähdy.

Ulkomaat

Vuonna 2016 raitioliikenne aloitettiin seuraavissa kaupungeissa:

- Cincinnati, Yhdysvallat
- Kansas City, Yhdysvallat
- Washington (DC), Yhdysvallat
- Santos, Brasilia
- Kaohsiung, Taiwan
- Qingdao, Kiina

Vuonna 2016 raitioliikenne lakkautettiin seuraavissa kaupungeissa:

- Kostjantynivka, Ukraina
- Taškent, Uzbekistan

Lisäksi Avdijivkassa Ukrainassa, jossa raitioliikenteen oletettiin lakanneen pysyvästi vuonna 2015, on liikenne alkanut viime vuonna uudelleen, kuitenkin vain yhdellä ainoalla vaunulla. Italian Triestessä raitioliikenne päättyi, mutta muodollista lakkautuspäätöstä ei ole tehty – tätä kirjoitettaessa elää toivo, että liikenne voitaisiin aloittaa kesäkuussa 2017 uudelleen.

Rio de Janeirossa kaksiakselisin vaunuin operoidun 1100 mm raideleveyden raitiotien rinnalle on avattu viime vuonna hyvin moderni 1435 mm raideleveyden raitiotieverkosto.

Myanmarin valtionrautatiet, joiden raideleveys on 1000 mm, varusti Yangonin satamaradan viime vuonna 1435 mm raideleveydellä ja sähköistyksellä. Radalla kokeiltiin henkilöliikennettä Japanin Hiroshimasta käytettynä hankituilla raitiovaunuilla. Tämä liikenne päättyi kuitenkin vajaan kuuden kuukauden jälkeen, eikä vaunuille ole suunniteltu jatkokäyttöä.

Avustajat

Johannes Erra
Daniel Federley
Teemu Ikonen
Markku Laaksonen
Pertti Leinomäki
Juhana Nordlund
Jorma Rauhala
Kari Wikström

SUOMEN RAITIOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2017

PL 234
00531 Helsinki
srs@raitio.org

Nooa Säästöpankki
IBAN: FI54 4405 4020 025891
SWIFT (BIC –koodi): HELSFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen sisäänpääsy pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museoraitioteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

PUHEENJOHTAJA
Tom Heino
puh. 045 324 6344
tom.heino@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA
Ville Elomaa
puh. 050 483 1204
ville.elomaa@raitio.org

SIHTEERI
Jaakko Pertilä
puh. 0400 665 686
jaakko.pertila@raitio.org

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

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

JÄSEN
Jorma Rauhala
puh. 040 845 5901
jorma.rauhala@raitio.org

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

Transdev Finland 3008 (MMM-707) aloitti liikennöinnin Helsingin linjalla 55 keskiviikkona 15.2. Linkker on juuri saapunut Koskelan päätepysäkille. Sähköbussiliikenteestä kerrottiin tarkemmin Raition edellisessä numerossa. Kuva Juhana Nordlund.

Takakannen kuva:
Berliinistä n. 30 km lounaaseen sijaitsee Brandenburgin osavaltion pääkaupunki Potsdam. Kaupungissa on ollut raitiotie vuodesta 1880, aluksi hevosvetoisena. Nykyinen verkko on samassa tariffijärjestelmässä Berliinin kanssa, mutta raitiotie on silti oma, itsenäinen järjestelmänsä. Linjat on numeroitu 91–99 (95 ja 97 puuttuvat välistä). Raideleveys on 1435 mm, jännitettä puolestaan nostettiin lokakuussa 2015 600:sta 750 volttiin. Raitiotie on tavanomainen saksalainen katuraitiotie: osin rata kulkee kävelyalueella, osin autokaistoilla ja varsinkin kauempana keskustasta hyvin erotettuna omalla väylällään. Ajotapa on saksalaisen reipas myös autoliikenteen seassa. Kuvan vaunu 402 on tulossa Bornstedtistä keskustaan ja kulkee vuonna 1755 avatun Nauener Tor -portin lävitse. Rata on kaupunginportin kohdalla hetkellisesti yksiraiteinen. Vaunu 402 on Helsingin Variotramien ikätoveri; saksalaisen Siemensin kuusiakselinen ja viisimoduulinen Combino-vaunu valmistui vuonna 1998. Helsinkiläisten ikätoveriensa tavoin myös Combinot ovat kärsineet samantyyppisistä ongelmista ja 2000-luvun puolivälin jälkeen ne läpikävivät suuren korjauksen, jossa vaunujen kestävyyttä pyrittiin parantamaan. Kalusto on yksisuuntaista, joten päätepysäkeillä on kääntösilmukat – yhtä lukuunottamatta. Glienicker Brücken päätepysäkillä nimittäin on kolmioraidekääntö kuin Turun kakkosella Nummenmäellä ikään! Kuva Daniel Federley 23.12.2016.

Otanmäkeen koeajolle!

SRS:n jäsenet toivotetaan tervetulleiksi maanantaina 7.8.2017 Kajaaniin Otanmäelle matkustamaan uusimmalla Articilla, joka tämän hetken toimitusaikataulun mukaan saattaisi olla vaunu 431.

Retken ohjelma on seuraava:
13.30 autokuljetus Kajaanin lentoasemalta
13.40 autokuljetus Kajaanin linja-autoasemalta
14.30 saapuminen Otanmäen tehtaalle
- ajelu uusimmalla Articilla tehtaan testiradalla sekä ajan puitteissa tutustuminen tehtaan tuotantolinjaan
16.45 paluukuljetus lähtee Otanmäestä
17.30 saapuminen Kajaanin keskustaan

Aikataulu on laadittu siten, että Kajaanin lentoasemalta lähdetään lennon AY201 (HEL 12.00–KAJ 13.20) laskeuduttua, minkä jälkeen haetaan Kajaanin keskustasta muilla välineillä paikalle saapuneet.

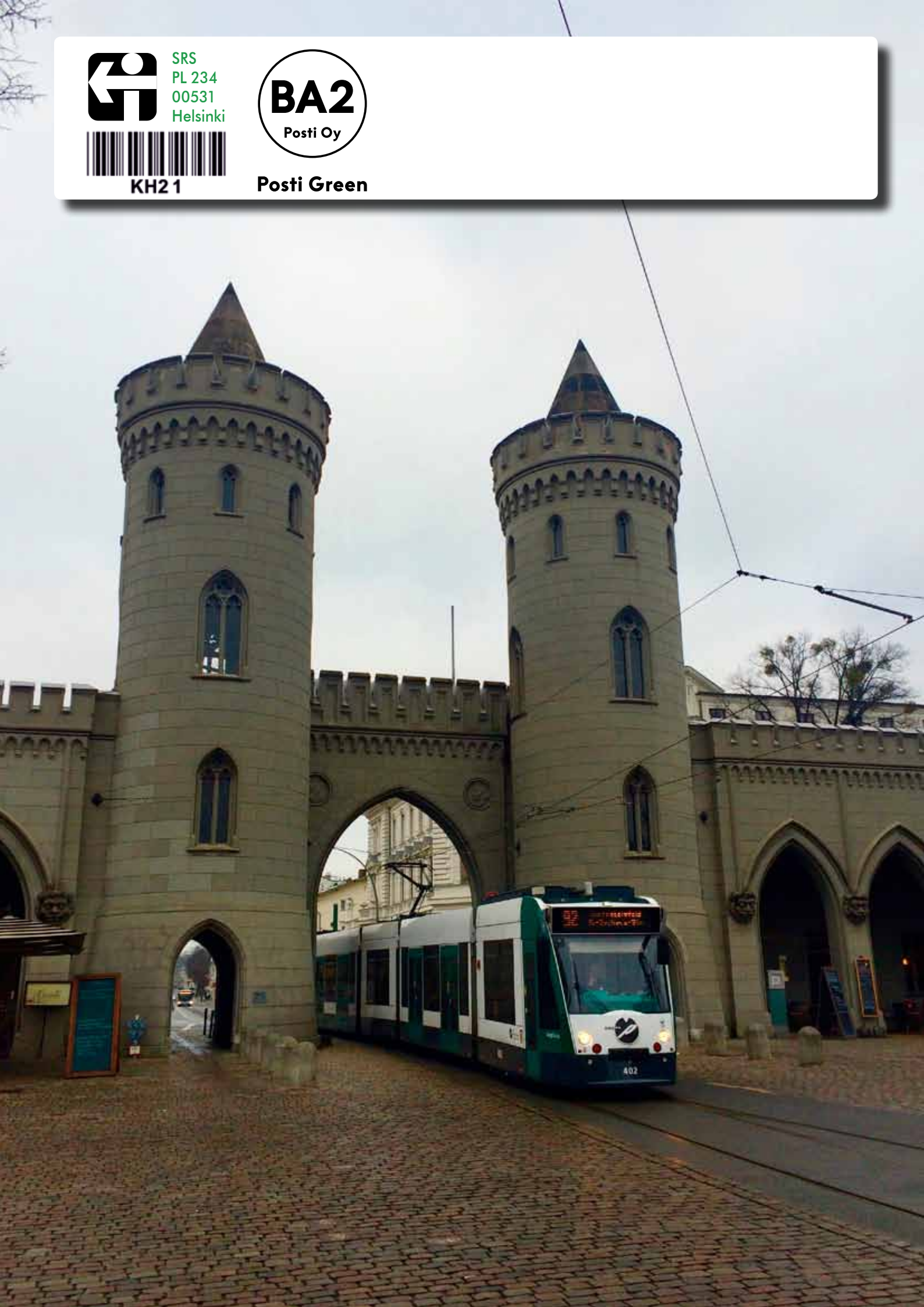
Paluukuljetus on suunniteltu niin, että ehdit klo 17.40 lähtevään bussi-yöjunayhteyteen sekä muihin myöhäisempiin yhteyksiin. Koska lennon AY566 (KAJ 20.15–HEL 21.30) lähtöön on aikaa lähes kolme tuntia, on paluukuljetus tehtaalta vain Kajaanin keskustaan. Sieltä jokainen hakeutuu itse lentoasemalle.

Matkan Kajaaniin **jokainen varaa ja maksaa itse**. Tutustumiskäynti sekä autokuljetus Kajaanin ja Otanmäen välillä sen sijaan on tämän vuoden jäsenmaksunsa suorittaneille SRS:n jäsenille maksuton. Helsingin ja Kajaanin välinen meno-paluuyöjunayhteys maksaa tämän hetken tiedoilla n. 160 €, päivälennot puolestaan n. 270 €. Bussiliikenteestä löytyy hyvinkin halpoja vaihtoehtoja, halvimmillaan jopa vain 28 € hintaisia meno-paluumatkoja. Kannattaa tutkia tarjouksia eri liikennöitsijöiden verkkosivuilta.

Retkelle **ilmoittaudutaan sitovasti 30.6.2017 klo 12 mennessä** osoitteeseen ajeluvaraukset@raitio.org tai puhelimitse sihteerille. Ilmoita nimesi ja matkapuhelinnumerosi sekä kerro käytätkö Seuran järjestämää autokuljetusta ja tuletko kyytiin lentoasemalta vai keskustasta. Lisätietoja saat sihteeriltä sähköpostilla tai puhelimitse.

SRS
PL 234
00531
Helsinki

KH21

BA2
Posti Oy

Posti Green