

3 1992

# TRAITIO

ISSN 0356-5440



SUOMI 75 VUOTTA





PL 234  
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu  
103160-1003977

RAITIO ISSN 0356-5440 15. vuosikerta

Toimitus: J. Rauhala  
(90) 707 2957 (t)  
(90) 873 5836 (k)  
Uutistoimitus: A. Hellman  
(90) 321 066 (k)

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:  
puheenjohtaja Tauno-Juhani Lappi  
k: (90) 565 1348  
varapuheenjohtaja Ismo Leppänen  
sihteeri Juhana Nordlund  
k: (90) 879 4994  
rahastonhoitaja Pertti Leinomäki  
arkistonhoitaja Arto Hellman  
jäsen Ari Oksa  
varajäsen Jorma Rauhala

Arkisto  
Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasi-  
at hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin  
(90) 321 066. Arkistoluetelo on ilmestynyt  
viimeksi 1. 1. 1986

Jäsenmaksut: 80 mk

**Kansikuva:**

*Avoperävaunut olivat vuonna  
1952 Helsingin Olympialaisten  
kenties parasta antia. Kuvas-  
samme ASEAN pikku ruotsa-  
lainen hinaa mukanaa. Hieta-  
lahden laivatelakan vuonna  
1919 valmistamaa vaunua 553  
(aluperin 263) linjalla 4E Erot-  
taja — Munkkiniemi  
Kokoelma J. Rauhala*

Kustantaja Suomen Raitiotiesseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1992

Ilmestyy kolmasti vuodessa.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi  
tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset  
pyydetään lähettämään postiosoitteeseem-  
me tai niistä voi sopia toimitussihteerin  
kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi il-  
moittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

©Copyright Suomen Raitiotiesseura ry 1992

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä  
saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978 4  
1979 3  
1980 1  
1981 1, 2, 3, 4  
1982 1, 2  
1984 3, 4  
1985 3  
1986 2, 3, 4  
1987 1, 2, 3  
1988 1, 2, 3, 4  
1990 2, 3  
1991 2, 3  
1992 1, 2, 3

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta PSP  
54483, hinta 20 mk numerolta.



*HKL:n ensimmäisissä Valmet-johdinautoissa 1940-luvun lopulla ei ollut vielä virroittimien kiristys- ja al-  
vetolaitteistoa eli auton takaseinässä myöhemmin sijainneita keloja naruineen. Tämän hämmästyttävän  
historiallisen tosiseikan voimme todeta tästä ainutkertaisesta valokuvasta. Kepit ovat katolla ilman min-  
käänlaisia alasetoköysiä!*

*Kuva: T. Niskanen v. 1949*

# RAITIOTIEHISTORIALLISTIA TÄHDENVÄLEJÄ

Toivo Niskanen

Seuramme tunnettu raitiotiehistoriallisten arkistojen tutkija ja pitkän linjan harrastaja Toivo Niskanen on koonnut seuraavaan eräitä historiallisesti merkittäviä kuljettajien toimintaohjeita. Jo jonkin aikaa on Niskanen tutkimusten seurauksena tiedetty, että vuodesta 1908, raitiotieverkoston kaksiraiteistamistyön aloittamisesta lähtien, on silloin liikenteessä olleissa Kummer-vaunuissa ollut kahdet virroittimet. Vanhan yksiraiteisen liikenteen aikana käytettiin tankovirroittinta, jonka päässä oli pyörivä rulla eli "trissa". Uudet kaksiraiteisen verkoston myötä saadut ASEA-vaunut taas käyttivät lyyran mallista sankavirroittinta. Koko ajohojdinjärjestelmä piti näinollen muuttua, koska tankovirroittinradoilla vaihteiden kohdalla oli eräänlaiset ilmajohtovaihteet. Lyyran käyttö ei edellyttänyt tällaista. Muutostyöt etenivät linjalta ja siksi oli joidenkin vuosien aikana pystyttävä liikenneöimään sekajärjestelmässä. Kummereiden katoille asennettiin vanhan virroittimen lisäksi uudet lyyrat. Uusituilla ajohojdoilla ei voinut ajaa vanhalla tankovirroittimen rullalla, koska vaihteiden kohdalla ei ollut ilmajohtovaihdetta. Jos "trissalla" olisi ajettu, olisi seurauksena ollut virroitintangon suistuminen langaltaan ja kenties ajohojdon ja kannatinlankojen katkeaminen.

Valokuvia tältä lyhyeksi jääneeltä Kummereiden kahden virroittimen kaudelta on hyvin vähän olemassa. Tähän asti on vasta muutama sellainen saatu jäljitettyä, eivätkä nekään ole riittävän selkeitä virroittimien puolesta julkaistavaksi.

Päiväkäskey nro 76, 29. 8. 1908

Konduktöörejä kielletään ajamasta vaunua trissalla uutta ilmajohtoa pitkin, koska se on rikkonut ilmajohtoa.

Päiväkäskey nro 77, 29. 8. 1908

Vahingon välttämiseksi ei trissaa saa käyttää uuden johdon kanssa, vaan on vaunu pysäytettävä hyvissä ajoin virroittimen vaihtamista varten.

Päiväkäskey nro 102, 15. 10. 1908

Sattuneiden vahinkojen runsalukuisuuden vuoksi vaihdettaessa trissaa sankavirroittimeen tai päinvastoin, käsketään konduktöörejä täten suurempaan varovaisuuteen ja huolellisuuteen.

Seuraavassa joitakin muita mielenkiintoisia määräyksiä tuolta ajalta:

Nro 12, 3. 3. 1908

Kuljettajia kehoitetaan huomaamaan oikea lähtöaika pääteasemalta. Erikoisesti on tullut valituksia vaunujen viivytelystä Hietalahden pääteasteessä, minkä vuoksi yleisö joutuu odotelemaan tarpeettomasti Albertinkadun vaihteella. Vaunut eivät saa ajaa Hietalahden pääteasteessä kulman taakse, vaan on pysähdyttävä aiemmin, niin että kuljettaja voi nähdä Bulevardikadun suoraan edessään.

Nro 69, 2. 8. 1908

Katolisen kirkon luona on konduktöörien avattava myös vasen siltaveräjä, sekä taas suljettava se vaunun lähtiessä liikkeelle.

Nro 70, 6. 8. 1908

Koska nyt ei voida liikennöidä Elisabetin- (= Liisan-) ja Nikolainkatua (= Snellmaninkatua) pitkin, tulee konduktöörien ilmoittaa yleisölle liikenteen kul-

kemisesta Rautatien torin kautta. (Tässä linjahistorioitsijoille mielenkiintoinen tieto, liikenneöintikatkos johtuu kaksiraiteistamistöistä.)

Nro 99, 14. 10. 1908

Maistraatin määräysten mukaisesti tulee valaistuna olevan takavalon olla punaisella lasilla varustettu, mikä täten noudatettavaksi ilmoitetaan.

Nro 103, 18. 10. 1908

Koska kaikkia pysäkkejä ei ole kilpien puutteessa merkitty, ilmoitetaan kuljettajille tiedoksi ja noudatettavaksi, että allamainitut paikat on laskettava pysäkeiksi.

Söörnäisten linja: Lintulahdenkatu, Andstenin kaakelitehdas (= Kaikukadun luona), 5. Linja, Sirkuskatu (= Paasivuorenkatu), Postikonttori (= Helsinki 17 Snellmaninkadulla eli silloinen Helsingin posti).

Hietalahti - Katajanokka - linja: Albertinkatu, Mikaelinkatu (= Mikonkatu), Yliopistonkulma ennen käännettä.

Päiväkäskey on käännetty ruotsista.



# VIISIKYMMENLUVUN SINISIÄ BUSSEJA

Jukka Hannikainen

Sarjamme jatkuu ja nyt on vuorossa päätösosa - kaksi vuosikymmenen loppupuolen isoa autosarjaa, jotka elivät linja-autoille tyypillisesti lyhyen, mutta toiminnallisen elämän.

Aikaisemmat artikkelit on julkaistu Raition numeroissa 2, 3, 4 - 1988, 1, 2, 3 - 1990 ja 1 - 1991.

## Volvo B - 63508 / Valmet vm. 1957 - 1958, nrot 347 - 374

nro	rek.nro	käyttöön- otto	Poistettu liikenteestä
347	BP-550	5.7.57	30.5.68
348	BP-553	8.7.57	11.6.68
349	BP-552	21.8.57	20.5.69
350	BP-549	23.8.57	20.5.69
351	BP-551	29.8.57	29.10.68
352	BP-568	2.9.57	21.3.68
353	BP-596	6.9.57	1.11.67
354	BP-614	10.9.57	27.1.67
355	BP-647	16.9.57	30.5.68
356	BP-682	10.9.57	20.5.69
357	BP-779	25.9.57	29.10.68
358	BP-780	28.9.57	20.5.69
359	BP-862	5.10.57	20.5.69
360	BP-881	7.10.57	1.11.67
361	BP-924	10.10.57	10.9.65
362	BP-982	14.10.57	20.5.69
363	BR-27	17.10.57	23.11.67
364	BS-835	4.3.58	1.11.67
365	BS-836	7.3.58	20.5.69
366	BS-837	14.3.58	7.10.68
367	BS-838	17.3.58	30.5.67
368	BS-839	24.3.58	20.5.69
369	BS-840	31.3.58	20.5.69
370	BU-812	8.4.58	20.5.69
371	BU-813	14.4.58	16.3.66
372	BU-814	24.4.58	20.5.69
373	BU-815	30.4.58	1.11.67
374	BU-816	12.5.58	11.6.68

Pituus: 10 790 mm  
Aks.väli: 6 000 mm  
Paikkaluku: istumapaikkoja 21, seisomapaikkoja 38  
Rengaskoko etu+taka: 11.00 x 20 "

Tämä oli ensimmäinen erä Volvo B 635 -alustoja, joka HKL:lle hankittiin, lukuunottamatta muutamaa aiemmin esiteltyä autoa. Kyseinen alustatyyppi oli hyvin suosittu liikennöitsijöitten keskuudessa sekä Suomessa että Ruotsissa. Käyttökokemukset olivat ilmeisen hyviä voimakkaan moottorin (150 hv, myöh. 165 hv) kanssa. Niinpä HKL

hankki myös näitä alustoja, jotka koritettiin Valmet Oy:llä Tampereella. Myös korit olivat ilmeisen hyvää rakennetta, sillä valmistettiin tuohon aikaan suuri osa koreista Tampereella. Sisustukseltaan värytys oli entuudestaan tuttu; seinät olivat puujäljitelmiä (vaalean ruskea IKI-levy), istuimet punaista begamoid-muovia, otetangot beigen väristä muovipinnoitetta, sisäkatto keraman värinen, lämmityslaitteet ym kuljettajan osastossa kermanväristä ja konesuojus ruskeanpunainen peltikoppa. Ulkoveritykseltään bussit olivat normaaleja eli tumma HKL-sininen, hopeanvärisellä raidalla ja katolla. Kattojen päädyt olivat siniset. Ainoan poikkeuksen alkuperäiseen teki 1960-luvulla auto 355, jonka katto maalattiin harmaalla värillä muuten kokonaan, paitsi että etupääty oli jätetty siniseksi. Oikeastaan muita ulkoisia muutoksia ei tähän sarjaan tehty, paitsi takalinjakilven siirto ylhäältä laatikosta alas ikkunoiden alapuolelle.

Käyttöalueeksi sarjalle muodostui esikaupunkiliikenne kaikille kolmelle suunnalle ja joissakin vuoroissa Lauttasaareenkin jo 1960-luvun alussa.

Sijoitusvarikkona oli pääosin Koskela, jotkut yksilöt oli sijoitettu Ruhaan v. 1961 - 65.

Jostain syystä sarjan käyttöikä jäi keskimääräistä lyhyemmäksi. Lyhin käyttöikä oli autoilla 361 ja 371, vain 8 vuotta. Esimerkiksi Lumiahon Liikenne Jalasjärvellä käytti saman tyyppin alustaa (vm. 1956) Boxerin korilla pitkälle 1980-luvulle asti.

Jos joku tietää vastauksen tai syyn lyhyeen käyttöikänsä, ottaisin tiedon ilomieliin vastaan.

## Scania-Vabis B - 7159 V/Wiima, vm. 1958, nrot 375 - 404

nro	rek.nro	käyttöön- otto	Poistettu liikenteestä
375	BV-162	13.9.58	22.11.71
376	BV-163	13.9.58	31.1.68; törmäsi nosturiautoon Käpylässä, ei korjattu
377	BV-164	13.9.58	14.6.72
378	BV-165	16.9.58	22.11.71
379	BV-166	16.9.58	22.11.71
380	BV-551	16.9.58	22.11.71
381	BV-550	17.9.58	22.11.71
382	BV-549	26.9.58	14.6.72
383	BV-548	26.9.58	22.11.71
384	BV-547	1.10.58	22.11.72
385	BV-546	1.10.58	22.11.71
386	BV-545	3.10.58	22.11.72
387	BV-543	4.10.58	22.11.71
388	BV-542	8.10.58	22.11.71
389	BV-541	10.10.58	22.11.72
390	BV-540	14.10.58	22.11.72
391	BV-539	16.10.58	22.11.71
392	BV-538	18.10.58	14.6.72
393	BV-544	22.10.58	14.6.72
394	BV-579	24.10.58	22.11.71
395	BV-580	28.10.58	22.11.71
396	AI-375	30.10.58	22.11.72
397	AI-382	5.11.58	22.11.71
398	AI-387	8.11.58	14.6.72
399	AI-394	12.11.58	22.11.71
400	AI-577	24.11.58	14.6.72
401	AI-604	18.11.58	22.11.72
402	AI-618	21.11.58	14.6.72
403	AI-624	25.11.58	22.11.71
404	AI-631	28.11.58	29.10.68

Pituus: 10 650 mm  
Aks.väli: 5900 mm  
Paikkaluku: istumapaikkoja 21, seisomapaikkoja 35  
Rengaskoko etu+taka: 11.00 x 20 "

Tämä Scania-Vabis -sarja hankittiin samanlaisella Wiima-korilla kuin Sisu-sarjakin 238-263, mikä on myös aiemmin esitelty tällä palstalla. Sisustus oli myös vastaava kuin Sisulla. Erotuksena oli moottorikoppa, joka Sissussa oli keltainen ja Scaniassa taas alumiinipellillä vuorattu. Päällinen Scanian kopassa oli punaruskeaa korkkimattoa.

Ulkoveritys oli alunperin HKL:n tummansininen hopeanvärisellä raidalla ja katolla. Katon päädyt olivat siniset. 1960-luvun alusta joidenkin autojen katot maalattiin kokonaan vaalean harmaiksi (mm.

nrot 375, 380, 387, 388 ja 393). Vuodesta 1968 alkaen saivat autot 381, 382, 383, 392 ja 400 uudenmalliset harmaat numerot ja noin v. 1969 lähtien maalattiin bussit 377, 401 ja 402 uudelleen vaaleansinisiksi harmaalla yläosalla (ikkunoiden alareunasta ylöspäin). Bussin 403 katto maalattiin vielä v. 1970 - 71 kokonaan harmaaksi.

Liikennealueeksi näille busseille muodostui koko HKL:n liikennekenttä keskustalinjoista esikaupunkilinjoihin. Aluksi niitä asetettiin vakiovuoroihin pääasiassa pohjoisiin esikaupunkieihin, mutta 1960-luvun loppupuolella ne ajoivat mm. linjoilla 81 Herttoniemi (Siilitie) - Pajamäki, myöhemmin 80 Siilitie - Rautatientori, 95 Vartiokylä - Rautatientori, 50 Sörnäinen -

Pajamäki, 82S Roihuvuoren teollisuusalue - Rautatientori, 64S Oulunkylä - Rautatientori. Sijoitusvarikkona oli pääasiassa Koskela ja v. 1961 jälkeen joitakin yksilöitä oli Ruhassakin. Myös Varhassa autot majailivat v. 1968 kesäaikana. Esim. auto 376 oli silloin nimikkovuorossa linjalla 89 Reposalmen uimarannalle, jolloin allekirjoittanutkin pääsi sillä matkustamaan.

Näiden bussien hylkäyksen myötä v. 1972 hävisivät viimeisetkin 1950-luvun siniset bussit liikenteestä ja tähän päättyy myös tämä artikkelisarjamme.

Seuraavassa numerossa pyrimme aloittamaan uuden sarjan, joka käsittelee 1960-luvun sinisiä busseja.

## Raikas kylpy

Viisikymmenluvun aikana linja-autot eivät mahtuneet ylittämään Hevossalmen siltaa Santahaminaan, vaan kuljettajat joutuivat kääntämään sillan pielessä. Kun tiekin oli kapea, ei kääntäminen ollut helppoa. Eräs kuljettaja ryhtyi kääntämään päästettyään ensin matkustajat pois autostaan. Jostain syystä kääntö epäonnistui ja linja-auto suistui etuperin rantatörmää pitkin alas mereen. Auto meni pystyasentoon niin syvälle, että ainoastaan takaosan katto jäi näkyviin.

Kuljettaja ja rahastaja selvisivät ulos autosta ja uivat rantaan. Työtoverit kysyivät kuljettajalta jälkeenpäin, mitä hän teki auton pysähtyessä mereen.

— Vedin käsijarrun päälle ja lähdin pois, kuljettaja vastasi.

Pelastustöiden aikana todettiin auton pysähtyneen päin suurta kiveä. Tämän jälkeen aikaan saatiin kääntöpaikalle puomi estämään tämän laatuista onnettomuusia.



*Sininen bussi 362 Lauttasaarella linjalla 24A, Kuva: B. Ahlnäs 1960-luvun alussa*

# HELSINGIN BUSSILINJOJA

Pertti Leinomäki

## LINJA 41

3. 1. 47 - 29. 8. 54

Rautatietori ... Porvoontie -  
Vartiokylä (Solbacka, nykyinen  
Viikingintien risteys)

25. 8. 48 - v. 49 -alku  
Viikin kautta

1. 1. 53 - 7. 3. 53  
Viikin kautta

30. 8. 54  
jatkettu Mellunkylään (Naula-  
kalliontien risteys)

26. 8. 57  
... Hämeentie - Vilhonvuorenska-  
tu ...

1. 1. 61  
nimenmuutos: Mellunmäki

1. 9. 61  
Sörnäisten rantatietä

18. 1. 64  
Puotinharjun kautta (ei ruuhka-  
aikana)

1. 5. 64  
Rautatietori - Puotinharju -  
Vartioharju (pääte pysäkki kuten  
41A)

1. 2. 65  
Puotinharjun kautta myös ruuh-  
ka-aikana

1. 1. 66  
numeromuutos: 95

## LINJA 41A

30. 8. 54 - 31. 1. 65  
Rautatietori - Vartiokylä (Lep-  
pääsaarentien risteys, nykyään  
Sippolantie)

1. 1. 61  
nimenmuutos: Vartioharju

## LINJAT 41A/S ja 41S

31. 8. 59 - 31. 8. 61

Rautatietori - Mellunkylä (Sör-  
näisten Rantatietä)  
Huom: "S" tarkoittaa yleensä  
Sörnäisten Rantatietä

## LINJA 41N

2. 9. 62  
Rautatietori - Puotila - Mellun-  
mäki

18. 1. 64  
Puotinharjun kautta

1. 5. 64  
Rautatietori - Puotinharju -  
Puotila - Vartioharju

1. 1. 66  
Numeromuutos: 95 N

## LINJA 42

28. 11. 60  
Rautatietori ... Porvoontie -  
Rantakartanon tie - Rusthollarin-  
tie - Puotila (Rusthollarintie 6:n  
aukio)

23. 6. 61  
... Porvoontie - Meripellontie -  
Rusthollarintie - Puotila (Rust-  
hollarintie / Rantakartanon tie)

21. 12. 63  
Jatkettu Kuutsalontien risteyk-  
seen

1. 1. 66  
Numeromuutos: 91

## LINJA 42X

18. 11. 63  
Hakaniemestä ruuhkalinja

## LINJA 43

2. 1. 61 - 31. 8. 64  
Rautatietori ... Itäinen möot-  
toritie - Herttoniementie - Vii-  
kintie - Myllärintie - Myllypuro  
(Huttumyllyntie/Myllärintie)  
(yksityinen liikennöi) (paluu  
Siilitien kautta)

13. 5. 64  
Jatkettu Myllypurontien ja Ka-  
ristimentien kulmaan

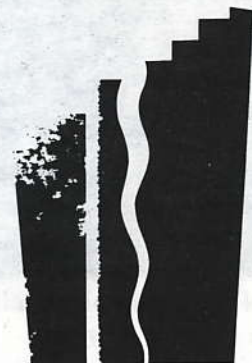
1. 9. 64  
HKL; Rautatietori ... Porvoon-  
tie - Turunlinnantie - Myllymes-  
tarintie - Myllypurontie - Mylly-  
puro (Myllypadontie / Orpaan-  
porras)

1. 1. 66  
Numeromuutos 92:

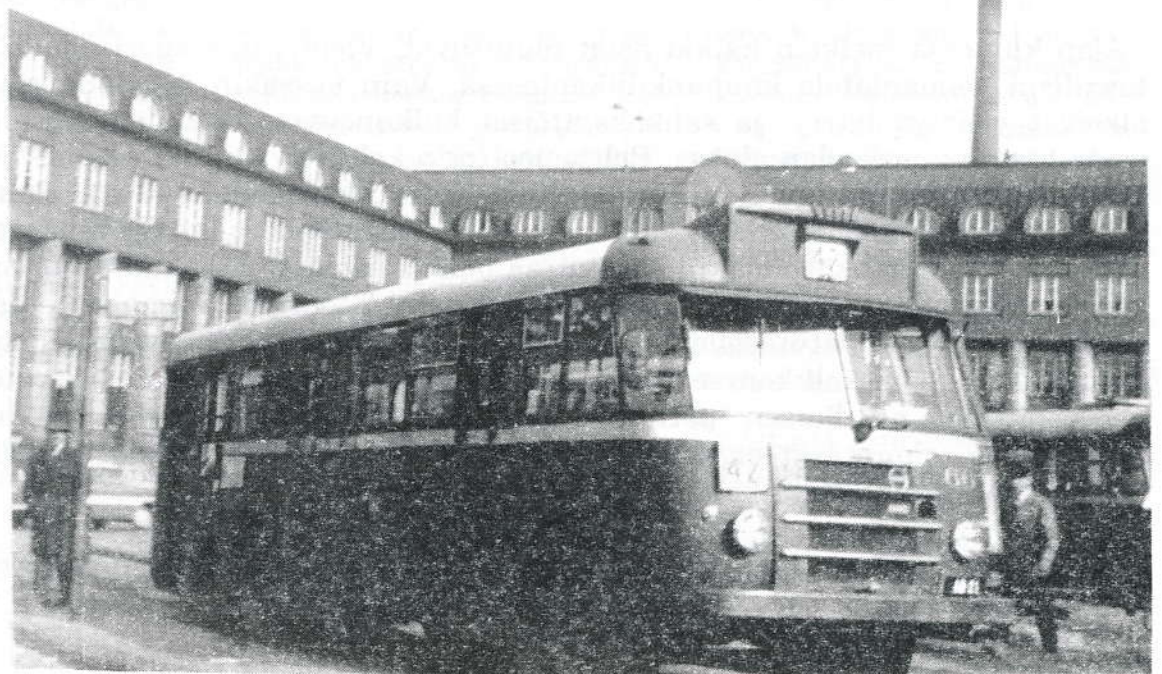
## LINJA 44

1. 9. 63  
Rautatietori ... Porvoontie - Tu-  
runlinnantie - Vanhanlinnantie -  
Puotinharju (Kuusistonlinnan-  
tien ja Arhotien välissä)

1. 1. 66  
Numeromuutos: 90



ФИНЛЯНДИИ 75 ЛЕТ



Linjan 42 Volvo / Helko -bussi 66  
vuodelta 1953.

Kokoelma: P. Leinomäki

Linjan 41 Scania-Vabis / Helko  
-bussi 483.

Kokoelma: P. Leinomäki

Scania-Vabis / Wiima -bussi 404  
Unioninkadulla 3. 1. 1961.

Kokoelma: P. Leinomäki

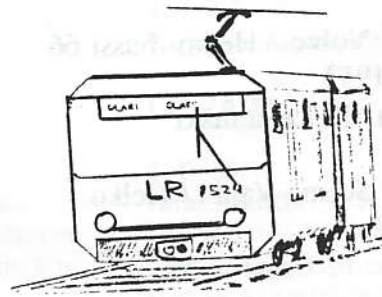
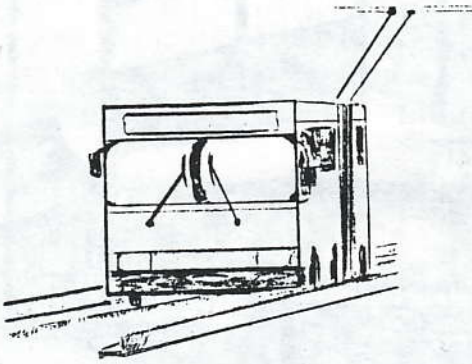


FINNLAND 75 JAHRE

# KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEN TULEVAISUUDENNÄKYMÄ

Juhana Nordlund

Ajan kuluessa melkein kaikki asiat muuttuvat. Vielä viime vuosisadalla lihasvoima oli tavallisin voimanlähde kaupunkiliikenteessä. Vain joissakin suurimmissa kaupungeissa alkoivat yleistyä höyry- ja sähkökäyttöiset kulkuneuvot. Polttomoottori löi itsensä läpi vasta tämän vuosisadan alussa. Polttomoottorin kehittäminen oli toki alkanut jo hyvissä ajoin 1800-luvulla. Harmi kyllä suurin osa liikenteen aiheuttamista ympäristöhaitoista on peräisin juuri polttomoottorista, vaikkakin ko. voimanlähde kehittyy aina vain parempaan suuntaan. Toki sähkövoimakin saastuttaa omalla tavallaan, etenkin kun on kysymys fossiilisia polttoaineita käyttävistä voimalaitoksista. Tosin ydinvoimalaitosten päästöt eivät kohdistu suoraan katutasolle pilaamaan hengitysilmaa. Sähkövoiman läpimurto muun kuin joukko- ja kiskoliikenteen osalta ei voine tapahtua ennen kuin akkuteollisuus kykenee kehittämään sellaisen "patterin", joka mahdollistaa esim. sähköautolle saman suorituskyvyn ja toimintasäteen/lataus kuin mitä vastaavassa polttomoottorikäyttöisessä ajoneuvossa on (tankkausta kohti).



Sekä bussiväylä- että light rail -systemit ovat tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmiä. Ne eivät ole raskaan raideliikenteen kilpailijoita vaan täydentäjiä. Kun harrastetaan tehorakentamista, raskas raideliikenne tulee vähintään yhtä edulliseksi rakennettua neliometriä kohti. Raskaan kiskoliikenteen vastustajilla on toisinaan ollut ikävä tapa tuijottaa vain absoluuttisia hintoja ja väärin siten tosiasioita. Pitää löytää kansantaloudellisesti mielekkäin vaihtoehto!

## RUUHKAT NÄRKÄSTYTTÄVÄT

Liikenteen ongelmia on tietysti muitakin kuin ympäristövahingot. Eräs keskeinen pulma on ruuhkautuminen. Kun liian suuri määrä liian pieniä yksiköitä (esim. henkilöautoja) tunkeutuu yhtäaikaan kapasiteetiltaan rajalliselle väylälle, liikenne puuroutuu. Kun on kysymys ahtaasta kaupunkirakenteesta, lisäkapasiteettia ei ole viisasta hankkia vain katuja levittämällä ja suuria eritasoliittymiä rakentelemalla, vaan joudutaan kehit-

tämään julkista liikennettä. Joukkoliikennettä tarvitaan myös siksi, että joka toinen suomalainen on ajokortiton.

## JOUKKOLIIKENNE HOUKUTTELEVAMMAKSI

Joukkoliikenteen kehittäminen ei saa olla vain yksilöllisen liikenteen hankaloittamista erilaisin maksuin ja rajoituksin. Toki esim. pysäköintipaikkoja rajoittamalla voidaan tehdä yksityisautoilu epämiellyttäväksi ja kalliiksi, mutta sellainen ei kuu-



lu sivistysvaltion tapoihin. Joukkoliikenteen suosiminen pitää tehdä rakentavassa hengessä. Tuote nimeltä "joukkoliikenne" tulee kehittää sellaiseksi, että ihmiset haluavat vapaaehtoisesti käyttää sitä. Sitä pitää markkinoida nopeana, helppona ja ympäristöystävällisenä unohtamatta liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen pitää tuntua asiakkaasta henkilöauton käyttöä miellyttävämmältä. Tässä kohtaa joukkoliikennepalvelujen tarjoajilla on valtava työsaika edessään. Oiva osoitus tästä on henkilöautojen aina vain kasvava suosio (ei sotketa lamaa tähän).

#### ERILAISIA LIKENNEMUOTOJA ERI TEHTÄVIIN

Kaupunkiliikenteessä tavallisimmat joukkoliikennevälineet ovat junat, metrot, light railit, raitiotiet sekä linja-autot. Kaikki mainitut poikkeavat toisistaan kapasiteetiltaan, joustavuudeltaan, ympäristöominaisuuksiltaan ja tietenkin kustannuksiltaan. On selvää, että niillä jokaisella on omat tehtävänsä, vain harvoin voidaan korvata toinen toisella.

#### MATKANOPEUS SUUREKSI

Keskeisimpiä palvelutasotekijöitä on nopeus. Joukkoliikenteen tulisi voida käyttää mahdollisimman usein omia ajouriaan. Kiskoliikenteen tavoin myös bussiliikenne voidaan ohjata omille väylilleen. On jopa tapauksia, joissa bussi- ja kiskoliikenne käyttävät osittain samoja ajouria (Essen). Tämä on taloudellinen tapa parantaa joukkoliikenteen kapasiteettia, keskinopeutta, säännöllisyyttä ja varmuutta. Perinteiset joukkoliikennekaistat ovat tietenkin vielä halvempia, mutta todella tehotomia.

#### MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU VAIKUTTAA KYSYNTÄÄN

Kysyntä määrää tarjonnan myös joukkoliikenteessä. Kysyntään voidaan tietenkin vaikuttaa monella eri tavalla, joista tässäkin on joitakin esimerkkejä vilahtanut. Eräs hyvin keskeinen asia on maankäytön suunnittelu. Kun harrastetaan tehorakentamista, tarvitaan kapasiteetiltaan suuria järjestelmiä. Haja-asutusalueilla joudutaan tyytymään pienempiin. Niin kauan kun maankäyttöpolitiikka on hämärän peitossa, on epätarkoituksenmukaista kinastella, mikä liikennemuoto on sopivin. Tietenkin jos jonkin suuren järjestelmän perustamisinvestoinnit on jo tehty, on vähintäänkin kohtuullista, että ko. järjestelmää suosivaa maankäyttöpolitiikkaa tullaan harrastamaan mahdollisuuksien mukaan.

Liikennevirrat määräävät tarvittavan kapasiteetin. Selvitetään, montako matkustajaa menee tietyssä korridorissa yhteen suuntaan huipputunnin aikana. Lukuarvon huippu on se, joka kiinnostaa. Raskaan raideliikenteen edustajana metro voi ylittää jopa arvoon 70.000 matkustajaa tunnissa. Toisaalta metroa ei kannata rakentaa, jos huippukuormitus jää alle arvon 7.000 matkustajaa tunnissa. Light railin kapasiteetti on usein 4.000 - 7.000 matkustajaa/tunti, mutta erikoistapauksissa voidaan saavuttaa arvo 20.000 matkustajaa/tunti. Bussirata- (bussiväylä-) järjestelmän välityskyvyksi arvioidaan jopa 10.000 matkustajaa tunnissa. Perinteisen "bussit kadulla" -systeemin kapasiteetti on luonnollisesti paljon alhaisempi. Sama koskee antiikkista katuratikkaa, jonka yksi sovellus on Helsingissäkin käytössä. Vanhanaikainen voi silti olla hyvä, niinkuin Helsingin tapaus osoittaa.

Kulkuneuvon lopullinen valinta tietylle alueelle on ennen aikaista, jos ei ole olemassa täyttä varmuutta kyseisen alueen maankäyttöpolitiikasta. Usein kuulee väitettävän, että se ja se

liikennemuoto ei sovi sinne ja sinne, sillä ko. alue on jo valmiiksi rakennettu. Asia ei tietenkään ole aivan näin. Mikään yhdyskunta ei ole välttämättä koskaan kokonaan valmis. Moniin näennäisesti valmiisiin kaupunginosiin voidaan toisinaan rakentaa vielä paljon lisää (esim. Pohjois-Haagan ja Kannelmäen asemaseudut 1970-luvulla). On kokonaan toinen juttu, syntykö tuollaisen tehorakentamisen seurauksena viihtyisiä alueita.

#### KAIKKIA LIKENNEMUOTOJA TULEE KEHITTÄÄ

Kaiken edelläolevan perusteella voidaan todeta, että ainakin suurimmissa kaupungeissamme on perusteita joukkoliikenteen kehittämiseksi. Kysymykseen tulevat kaikki liikennemuodot. Bussiväylä- ja light rail -systemit ovat hyvin varteenotettavia vaihtoehtoja, kysyntää niitä tehokkaammille järjestelmille riittää korkeintaan pääkaupunkiseudulla, sielläkin vain aniharvoilla suunnilla. Asiakslähtöisyys, taloudellisuus, tehokkuus ja ympäristöystävällisyys ovat avaintekijöitä. Mielenkiintoista harrastettavaa pitäisi piisata tulevaisuudessa kaiken järjen mukaan sekä kumi- että teräspyöräfaneille.

Tätä tehdessäni olen käyttänyt lähteinä mm. seuraavia:

- Helsingin Sanomain kuu-kausiliite nro 8, 20. 4. 1991: Joukkoliikenne häviää autolle
- Paikallisliikenne 1991: David Beilinson: Light rail
- Paikallisliikenne Tiedote 4/91: Raidemiehen näkemyksiä 1990-luvun joukkoliikenteestä
- Svenska Omnibustidningen 12/1990: Varför inte bussbanor?
- Martti Tiuri: Maapallon mahdollisuudet
- Tuulilasi-lehdessä Antti Talvite-sarjan lukuisat osat

## UUSI SCANIA-HISTORIIKKI

### Björn-Eric Lindh: Scania fordonshistoria 1891 - 1991

Vaikka Scanian satavuotisjuhla-vuonna 1991 ilmestyi useita erittäin tasokkaita juhla-kirjoja (kirjoista kerrottu Raitiossa 3/1991: Capitolien ja Metropolien jäljillä 2.osa), on keväällä 1992 julkaistu jälleen uusi, sarjaa oivallisesti täydentävä historiikki.

Kyseinen teos poikkeaa asioiden esittämistavaltaan jossain määrin muista juhla-kirjoista. Luonnollisesti ensin kerrotaan Ruotsin elinkeinoelämän rakennemuutoksesta viime vuosisadalla (-oilla) ja uudenaikaisista kuljetus-tarpeista. Yksi kuljetusvälineitä valmistava tehdas päätettiin rakentaa silloiseen Södertelgeen (nykyinen Södertälje). Tämä alunperin rautatievaunutehtaaksi tarkoitettu laitos tunnettiin kirjainyhdistelmällä Vabis = Vagnfabriks Aktiebolaget i Södertelge). Myöhemmin Malmössä alettiin tehdä Scania-merkkisiä (latinaa ja tarkoittaa Skoonea) autoja, moottori- ja polkupyöriä yms. Näiden teollisuuslaitosten fuusion tuloksena syntyneen kuorma- ja linja-autotehtaan historian jokaiselle vuosikymmenelle omistetaan oma lukunsa.

Tällä kertaa yksittäisille valokuville ei anneta yhtä paljon tilaa kuin aikaisemmin, mutta pienikokoisia kuvia on saatu mahtumaan suhteellisen paljon. Kuvat ovat tarkkoja, teknisesti kaikin puolin onnistuneita ja vieläpä mielenkiintoisia! Esimerkiksi Metropoleista ja Capitoleista on paljon sellaisia kuvia, joita allekirjoittanut ei ole aiemmin nähnyt.

Kirjan tekijä on nimenomaan kulkuneuvohistorian ihminen, hän kuuluu mm. lukuisiin harrastajayhteisöihin. Niinpä kirjan sisältö kiinnostaa erinomaisen kovasti juuri harrastajia, ei ehkä niinkään liikennöitsijöitä tai autokauppiaita. Teksti käsittää melko lailla vuosilukuja ja teknisiä numerotietoja, mutta liiallisilta pikkutarkkuuksilta vältytään kokonaan. Jokaisen vuosikymmenen ajoneuvotuotanto on tiivistetty vielä erikseen pieniin taulukoihin. Moottorityypit on koottu samalla tavoin yhteen. Taannoin huomautin aiempien kirjojen ylimalkaisuudesta, mutta nyt sekin asia on järjestyksessä: kaikki tilastot on selkeästi ja täsmällisesti esitetty eivätkä

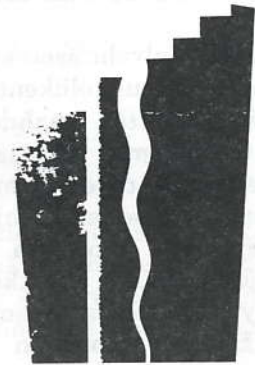
numerotiedot ole missään mielessä ristiriidassa minkään kanssa.

Suomalaisia kaupunkiliikenneharrastajia kiehtovasta matalalattia-Scaniasta ei teoksessa kerrota sanallakaan, ei liioin kuvilla. Ehkäpä 125-vuotis ...

Vaikkei historiikin tarkoituksena varsinaisesti ole huumorin viljely, yksi kuva sai allekirjoittaneen suupielet hymyyn: Scania-hinuri perässään Volvo F88 -rekka. Tyypillistä ruotsalaista leikkimieltyä!

Tämä kirja on taas niitä, jotka kuuluvat ehdottomasti kaikkien kulkuneuvoharrastajien hyllyyn. Mm. C-, CR-, BR-, CN- ja N-malleista löytyy valtavasti sellaista tietoa, mitä ei ole juuri missään muualla kerrottu. Kirjaa myydään Ruotsissa ainakin alan museoissa noin 300 kruunun hinnalla.

**Juhana Nordlund**



FINLANDE 75 ANS

Scania-Vabis B62VE /  
Helko vuosimallia 1954.

Kuva: M. Hellstén



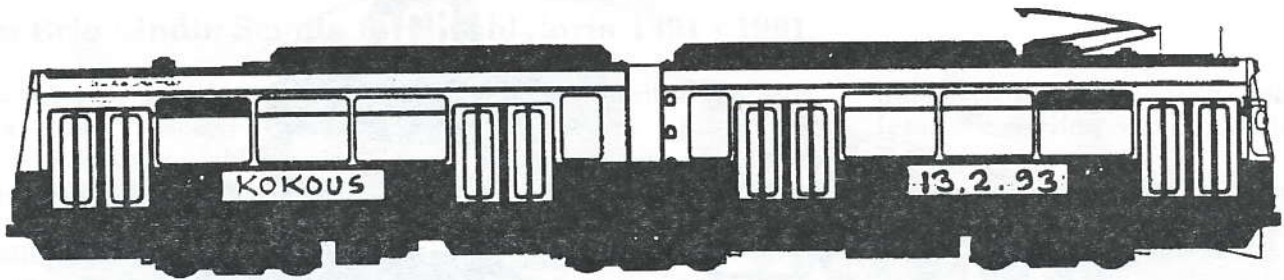
*Scanian uudessa historiikissa on paljon seikkaperäistä tietoa ja mielenkiintoisia kuvia mm. Scanian kokonaan rakentamista, hiljaisista kaupunkibusseista. Kuvassa on CR111M59 vuodelta 1971.  
Kuva: J. Nordlundin kokoelma*



*Raitiotien Enerco-tukemiskone HKL 1767 on erikoinen ilmestys tullessaan kadulla vastaan.  
Kuva: P. Leinomäki, Kauppatori 25.7.1991*

# PÄÄTEPYSÄKKI - LIIKENNEUUTISIA

## Koonnut Arto Hellman



### RAITIOLINJAT

17. 8.

Kahden kuukauden totaalisen seisokin jälkeen ilmestyi jälleen liikenteeseen neliakselisiakin vaunuja.

25. 8.

Töölön hallissa oli aamulla liian vähän vaunuja, joten Koskelasta vietiin kiireellä pari neliakselista Töölöön. Ennen seitsemää nekin olivat jo ajossa. Hakaniemessä pysähdytti kauris näky; peräkkäin aivan tyhjä linjan 2 nivelvaunu ja täpötäysi linjan 3B neliakselinen (vuoro 20 / nro 1).

1. 9.

Kuten arvata saattoi, oli neliakselisia vaunuja vähän joka linjalla. Ykköslinja kokonaan vuoroa 6 lukuunottamatta, kaikki kakkoset, aamulla kaksi kolmosta ja yksi nelonen, kaksi kuutosen ruuhkaa, kaksi kahdeksikon ruuhkaa ja niin edelleen. Ykkösenkin ainoa nivel hajosi illalla ja työnnettiin pois, tilalle tietysti neliakselinen.

3. 9.

Kauppatorilla ajolangat alhaalla ennen klo 13, korjaustyöt kestivät toista tuntia. Lukuisia poikkeusreittejä ja muutama vaunu satimessa Aleksilla ja Kauppatorilla ilman virtaa. Ykköset kääntyivät ensin Rautatientorilla ja noin klo 13.45 alkaen Katajanokan terminaalissa. Tämä

älykäs ohje aiheutti mittavia myöhästymisiä aikatauluista.

Elo-syyskuussa on ollut ratatöiden vuoksi erinäisiä poikkeusreittejä lähinnä yövaunuilla puolenyön jälkeen. Samalla on ollut linja-autoja tunnuksin 3X ja 4X.

21. 9.

Iltapäivällä otettiin käyttöön Koskelan hallin ja Kustaa Vaasan tien risteyksen liikennevalot. Raitiovaunu tilaa valot virroitimmella ajolangassa olevasta nupista. Kääntyville autoille ei kuitenkaan ole eri valoja, vaan niiden on käännettävä vanhaan tapaan väistämismellollisuutta noudattaen.

Marraskuussa on koko rataosuus Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteyksestä Arabiaan ja takaisin urakiskoa. Viimeiset ns. rautatie- eli Vignol-kiskot revittiin pois loka-marraskuussa.

### AUTOLINJAT

STA:lla ajetaan säännöllisesti nivelbusseilla lauantaisin linjoilla 40 ja 41. Linja 40 vaihtaa tavallisen bussinsa niveleen klo 23 jälkeen ilmeisesti linja-autoasemalla, linja 41 nivel kulkee jo noin klo 20 alkaen aina yöliikenteen loppuun asti. Tällainen nivelbussiliikenne on jatkunut ainakin noin vuodesta 1986 - 87 alkaen, myös kesäisin.

Sirolan Liikenteen lentokenttälinjoilla kulkee nykyään joskus Sirolan Liikenteen bussejakin, useimmitenhan nyt kyljessä lukee Vantaan Liikenne.

4. 9.

Linjan 13, Asema-aukio - Katajanokka, aikataulut muuttuivat laivojen liikennöinnin muutosten vuoksi.

20. 10.

kello 10 alkoivat linjat 70, 73 ja 76 pysähtyä myös Kaisaniemen pysäkillä.

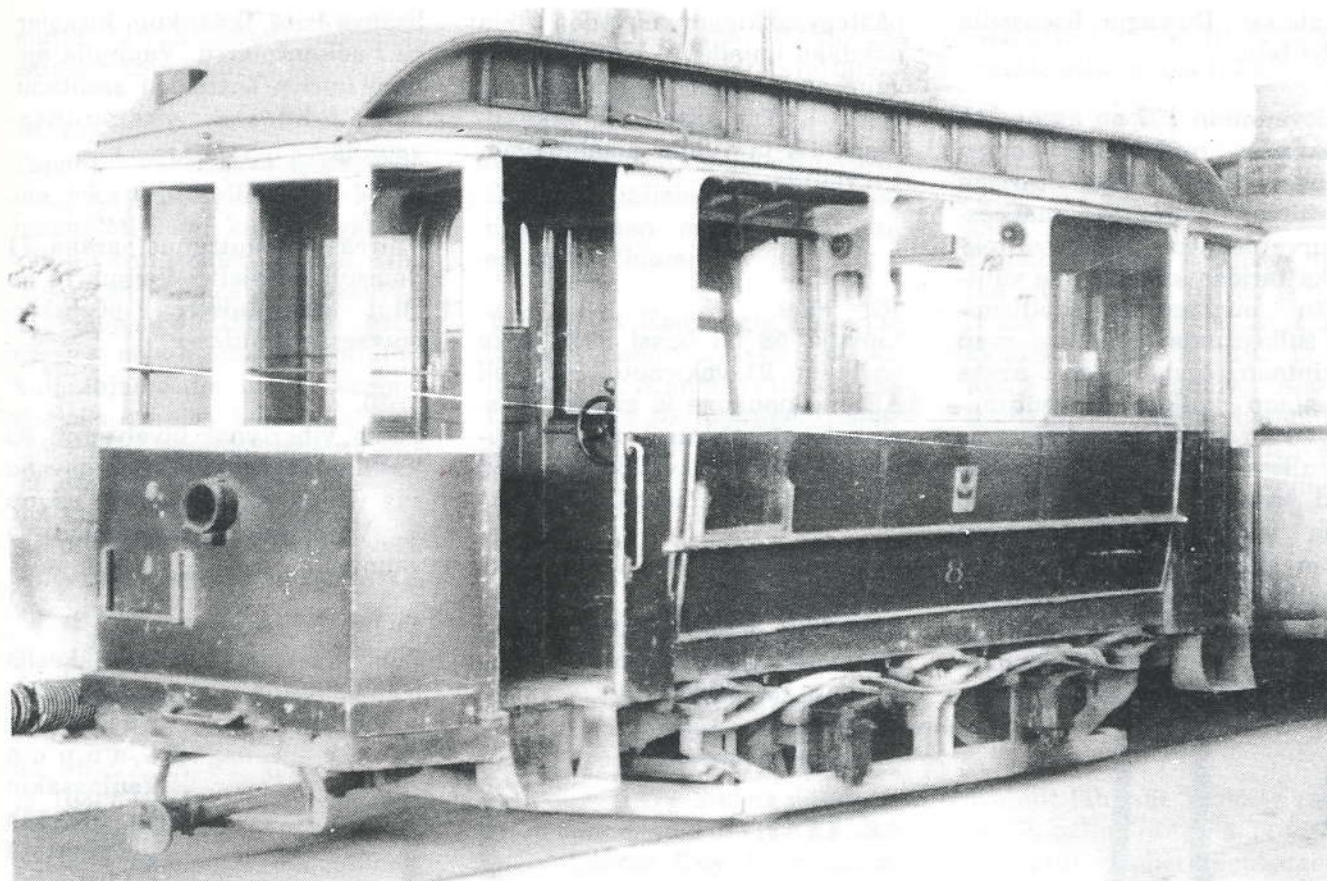
Linja 55 on nykyään nivelbussilinja.

23. 11. - 31. 12.

väliseksi ajaksi muuttuivat linjojen 71 ja 71S reitit Hernepellontiellä tehtävän tietyn vuoksi. 71 ei aja lakkautetun Herttoniemen radan tasoristeyksen kautta. Linja 71 ajaa molempiin suuntiin Pihlajamäentien risteykseen asti Viikintietä. 71S sen sijaan kulkee keskustan suuntaan moottoritietä pitkin ja Pihlajamäkeen Viikintietä pitkin. Molemmat linjat käyvät mennen tullen kiertämässä Pihlajistossa.

### Kuljettaja katsokoon ensin

lähäs vanha rouva suositteli kuljettajille neuvoksi sekä matkustajien turvallisuuden parantamiseksi: — Eivätkö kuljettajat voisi ennen hätäjarrutusta katsoa sisäpeilistä, että kaikki matkustajat pitävät tangoista kiinni. Silloin ei kukaan kaatuisi vaunuissa.



Kummer 582 vielä ollessaan HKL:n Vallilän museon kokoelmissa ja noin 20 vuotta ennen konservointia. Kuva: J. Rauhala

## METRO

3. 8. Juhlittiin 10 vuotta vanhaa metroa. Filateelinen erikoisleimaus järjestettiin 2. 8. Rautatientorin metroasemalla. Samantyyppinen HKL:n oman maksuleimakoneen sivuleima on ollut käytössä syksystä alkaen. Leiman kuva-aiheessa metron vaunupari leijuu ilmapallomeressä, aika erikoinen kiskoliikenteen aihefilatelialaan kuuluva leima. Varikolla Roihupellossa järjestettiin yleisökiertoajeluita ja Jugend-salissa sekä Amandassa näytettiin metron rakentamisesta kertovia elokuvia. Metron matkustajaliikenne aloitettiin 1. 6. 1982 rataosalla IK - Hakaniemi, 1. 7. jatkettiin linjaa Rautatientorille ja 2. 8. tasavallan presidentti Mauno Koivisto oli avaamassa liikenteen matkustamalla juhlahjunalla.

## KALUSTO

15. 8. Ratti-Karia eli Mustangi 320 oli kouluvaununa klo 11 - 13.30. Ajoreitti VH - St - Helsinginkatu - Sls - Tk - Hpl - Tk - Lp - Kt - Eir - Yt - Rt - Ht - Brh - St - VH. Samalla testattiin linjan 8 uusittu kiskotus Hesarilla ja raivattiin puomit ym. esteet syrjään. Vaihteenkääntömagneetin sijoituksesta johtuen 320 ei käännä Metallitalon, Kauppatorin nollaraiteen eikä Salmisaaren sivuraitteen vaihteita.

24. 8. Vihreä nivel 85 koeajossa Vallilän kulmilla.

Neliakselisten vaunujen jarru- takaparkkivalot vaihdettiin vuoden 1992 aikana keltaisesta punalasisiksi. Samaten niihin on tehty takapään sivuvilkut, jotta autoilijat paremmin huomioisivat vaunun seisomisen laiturittomilla pysäkeillä. Neliakselisiin vaunuihin on myös asennettu vasem-

man puolen tausta- eli perustuspeilit, jotka eivät mahdu maalisti olemaan auki ulos, mutta jotka voidaan sisältä painaa ulos. Vaunuista 17 ja 18 puuttuivat vielä syksyn alussa

Ison-Valmetin sarjassa (nrot 1 - 30) vanhanlainen saksisankarointin oli syyskuussa enää vain muissa 19, 23 ja 24, muissa sarjassa olevissa sarjan vaunuissa on yksipolviset virroitimet. Keppi-Karioissa (nrot 1 - 15) sisangat ovat välttämättömyydenä koska niiden telit ovat niin vinjousitettuja, että yksipolvisen virroittimen saattaa huonokuntoisella radalla vaunun heilaillessa muljahtaa ajolankalle saaden aikaan pahaa jälkeä. Keppi-Karioitten telit perusvaunujen Ratti-Karioitten sveitsiläiseen SIG:n telilisenssiin ja ne muistavat vielä kuinka vaikeat kulkuominaisuudet niillä. Kaikki Ratti-Karioita uudemmat vaunut ovat jousitukseltaan jäykempiä, mukaanlukien ensimmäiset nivelvaunut, joissa

saksalaisen Düwagin lisenssillä tehdyt telit.

Raitiovaunuun 107 on asennettu kesäkuussa uudenlainen ovien ohjausprosessori, joka tarjoaa toivottavasti parempaa matkusturvallisuutta. Prosessoriteknikka tarjoaa kuljettajalle välittömän puuttumismahdollisuuden sulkeutumassa olevan oven toimintaan, ovet voidaan avata uudestaan kesken sulkeutumisen. Ovien valokennon hajotessa tai tullessa ilkevaltaisesti peityksi, kyseisen oven merkkivalo alkaa vilkkua. Kuljettaja voi tällöin sulkea oven nappia painamalla. Ovipuoliskon väkivaltaisen kiinnivetämisen satuttua, kuljettaja voi sulkea molemmat ovet nappia painamalla. Alku-

päätepysäkkiajan vähyden takia nähdään linjalla 1A oikea tunnus vain etukilvessä ja muissa kilvissä 1. Tai sitten on takakilvessä 1A ja vaunu ajaakin vain 1:n reitillä.

15. - 16. 9.

Linjalla 58 oli bussi 8948, joka on linjan 91 vakioauto. Siinä oli AES:n lippukone ja sivuikkunassa asiaankuuluvasti matkalippujen kokeilutarra, vaikkei linja 58 kuulukaan kokeilun piiriin.

Syyskuussa oli Varhan käytössä nivelbussi. Kyseessä oli Ruhan auto 8601, jota käytettiin linjalla 59 vuorossa 709. Lokakuun alussa auto palasi läntiseen yksik-

lisäävä laite, ikäänkuin kiskojaru / seisontajarru. Vaunulla ajetaan uusien laitteiden asentamisen johdosta yksisuunta-vaunujen tapaan.

21. 9.

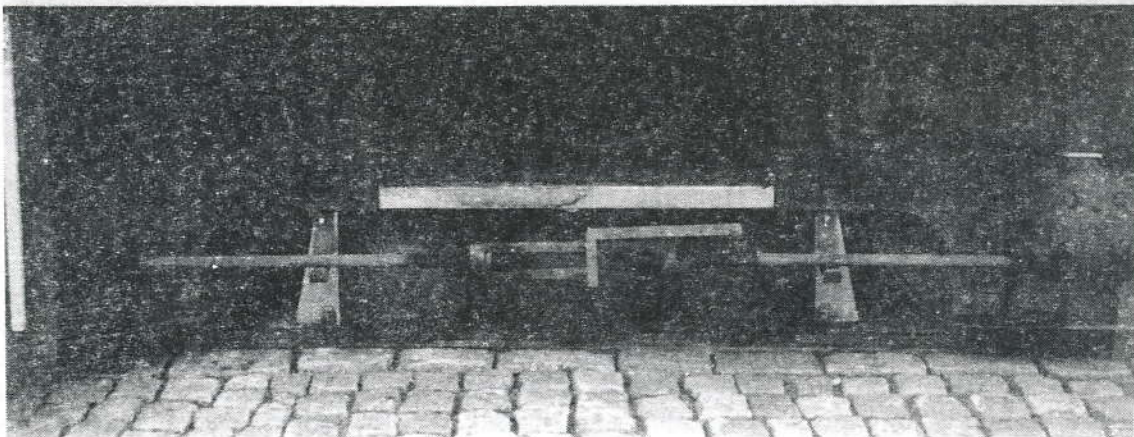
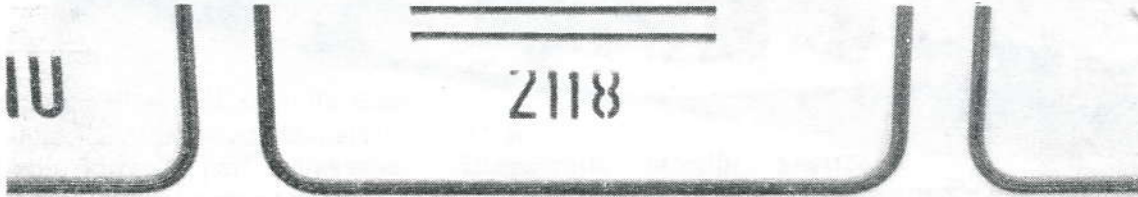
Vihreäksi muuttunut sarana 71 ilmestyi koeajolle. Vaunu 16 on ollut jonkinlaisessa peruskorjauksessa Vallilassa.

5. 10.

Vasta vihertynyt nivelvaunu 86 Vallilan ratapihalla. Seuraavana saa vihreäkeltaisen värin vaunu 90. Vallilassa on täysremontissa vaunu 15.

11.10.

Puhdistusvaunu 2118 liikkeellä Hämeentiellä sunnuntaiaamupäivällä. Vaunun keulassakin on nykyään pölyämistä estävä kumihelma. Mainittakoon vielä, että nykyisin sivuilla olevat kumihelmat olivat aluksi metalliset ja ne veivät paikoitellen katukivet mennessään. Siksi ne vaihdettiin taipuisampaan materiaaliin. Vaunuun on



Puhdistusvaunu 2118 esittelyssä Vallilla ratapihalla 16. 9. 1992. Kolme pyörivää teräsharjaa ovat pyörästön välissä. Kuva: J. Rauhala

hankaluutena on esiintynyt vaunun nelosovien jääminen seilaamaan edestakaisin tottelematta minkäänlaisia nappeja.

Raitiovaunuihin ollaan tilaamassa automaattisen kilvityksen prototyyppiä. Tavoitteena on info- ja kilvitysjärjestelmä, jolla kuljettaja saa ohjaamosta asetettua vaunun kaikki sisä- ja ulkokilvet samanlaisiksi. Nykyisin

köön ja 59 muuttui kokonaan Ruhan linjaksi. Vuoden vaihteessa on tarkoitus siirtää myös linja 57 kokonaan Ruhan liikennöitäväksi.

Hiomavaunuun 2119 on asennettu painevesijärjestelmä, jolla suihkutetaan kiskot puhtaiksi ennen hiontaa. Tänä vuonna on vaunuun lisätty myös hiomakivien kosketuspainetta tarvittaessa

suunniteltu myös imuria syntyvän suuren pölypilven estämiseksi.

13.10.

Nyt se sitten toteutui. Nousu bussiin 8 ... 11 raskaan työtuntin jälkeen antoi ilon kuunnella kovaäänisistä radiomainoksia ja ylipirteitä Radio Ettanin juontajia. Eihän se radio kovalla ollut,

mutta tuli kokemattomuuttaan istuttua koväänisen alla.

15. 10.

Tapahtui valitettava työtapaturma, joka johti hallimiehen kuolemaan. Mies jäi kahden vaunun väliin, kun toinen vaunu lähti "itsestään" liikkeelle. Vastaavien vahinkojen välttämiseksi asennetaan neliakselisiin vaunuihin kuljettajan aition hälytyssummari, joka soi jos kuljettaja avaa ohjaamon veräjän ajokytkimen suunnanvaihtokahvan olematta nollassa. Täyskorjatussa vaunussa 16 on nyt jo sellainen "veräjänvartija"; se tuli liikenteeseen viikolla 45.

17. 11.

Punaharmaita nivelvaunuja ovat enää: 75, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102 ja 103 eli vain kuusitoista vaunua. Osasta tehtiin kuun loppupuolella ns. poroja.

Autossa HKL 8961 on uskollisesti Vantron-sisälinjanumerokilvessä 978 silloin kun se on linjalla 97. Muualla autossa, myös kuljettajan paneelissa on toki 97. Kun kuljettaja vaihtaa linjanumeroksi 94A:n on Vantronissa loogisesti vain 94.

Yleensä näkemäni Vantronit ovat kuitenkin pimeinä.

20. 11. - 6. 12.

Jo toinen talvi pororatikoita; elikkä punaharmaita nivelvaunuja, joitten lipputankoteline on poistettu ja tilalle laitettu sarvia markkeeraava häkkyrä, on ollut liikenteessä marras- ja joulukuun aikana. Pororatikoilla on tietysti myös silmät, nyt ne on teipattu tuulilasin yläkulmiin ja punainen nappinenä on lasin alapuolella. Vaunun kyljissä on erikoisisot jouluaiheiset mainostarrat. Järjestelyistä vastaavat Linnanmäen huvipuisto ja Lasten Karnevaalit Oy. Yksi porovaunu osallistui 21.11. pidettyyn joulupukin kulkueeseen Aleksilta Manskulle.

On kuulunut juttuja, että Saksan Liittotasavallasta vuokrattaisiin vuonna 1993 koekäyttöön matalalattiavaunu. Vaunu olisi augsburgilainen MAN-vaunu. Toivotaan, että tällainen tai jokin muu nykyaikainen matalalattiavaunu saataisiin Suomeen.

Tampereen Kaupungin Liikennelaitos on saanut syksyn 1992 kuudessa viisi Scania N113 CLB AALG / Wiima 202 matalalattiabussia:

605	FAS-462	1820874	= alustan valmistenumero
606	FAS-661	1820875	
607	FAS-450	1820876	
608	OFU-467	1820877	
609	OFU-468	1820878	

Vantaan Liikenne Oy on saanut lokakuun 1992 aikana liikenteeseen viisi Scania N113 CLB AALG / Carrus City L matalalattiabussia:

221	CBB-709	1820702	
222	CBB-693	1820703	
223	CBB-710	1820871	
224	CBB-760	1820872	
225	CBB-817	1820873	

Sekä TAKL:n että VL:n autoissa on ympäristöystävällinen DSC 11 27 EDC -moottori sekä katalysaattori. TAKL:n autoissa on 2-vaihteinen GAV783R -vaihteisto, VL:n autoissa 3-vaihteinen GAV 671 (Voith D863). VL:n 221:ssä on kokeiltu maantieperää. TAKL:n autojen akseliväli on 6,5 m ja VL:n 6,7 m. TAKL:n autoissa on 43 istumapaikkaa ja VL:n 40.

Vantaan Liikenne on saanut muutaman Volvo B10B / Wiima 202 takamoottoriauton. Autot ovat ns. puolimatalia. Jäähdyttäjä sijaitsee ovettomalla puolella takapyörän edessä. Matalalattia-Volvo tulee järeällä etuakselellä. Erillisjousitetuissa oli kuulemma liikaa vikoja. Myös Scania siirtyi jäykkiin etuakseleihin.

Metsälän Linja on tilannut kaksi matalalattia-autoa lisää.

MUUTA

28. 8.

Taiteiden Yöstä edellisen numeron juttuun korjattavaa ja paljon uutta tietoa: Linjaa 2X ajettiin kahdella vaunulla, 102 ja 110. Reitti oli Kauppatori - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Hakaniemi - Arenan silmukka. Vuoronumeroita ei ollut eikä kirjallista aikataulua, edessä lisänä poikkeusreittikilpi, sisäkilpiä ei ollut. Vaunu 110 oli sitäpaitsi kilvitetty suurimmaksi osaksi pieleen, sillä edessä oli kyllä 2X, mutta sivuilla ja takana 2V.

Vaunut lähtivät Töölöstä raiteelta 10, paluu raiteille 14 (102) ja 15 (110). Kuljettajien itseteemat aikataulut LOKin ohjeiden mukaan olivat tällaiset:

Vaunu 110:

TH 1.32 - Ruusulankatu - Helsinginkatu - Porthaninkatu - Hakaniemi Ht 1.45 - Kauppatori Kt 2.00 - Ht 2.20 - Kt 2.35 - Ht 2.55 - Kt 3.15 - Ht 3.35 - Kt 3.45 - Yt - Lp - Tk - TH 4.00

Vaunu 102:

TH 1.32 - Tk - Lp - Kt 1.45 - Ht 2.04 - Kt 2.15 - Ht 2.40 - Kt 2.55 - Ht 3.15 - Kt 3.30 - Ht 3.40 - Porthaninkatu - Helsinginkatu - TH 3.55

Arenan silmukan vähiten käytetty osuus eli raiteenpätkä Toisella linjalla on kiskotuksen osalta huonossa kunnossa, hitsausseamat ovat lohjenneet ja sivusuunnan heitot melkoiset.

Linjalla 2X ei ollut järjestyshäiriöitä, mutta vaunulle 102 löytyi Kaisaniemen metrotyömaalta liikenne-este; kuorma-auto seiso kiskoilla ja miehiä oli montussa tutkimassa jotain. Vaunu ja sen noin 200 matkustajaa saivat odotella kymmeni-

sen minuuttia, ennen kuin työmiehet keksivät mitä piti tehdä. Nostivat ison puupölin montusta auton lavalle ja poistuivat. Kellon kilisyttäminen, torven soittaminen ja varsin vapaamuotoiset ulkokuulutukset eivät nopeuttaneet auton poistumista yhtään. Tällainen episodi sattui siis klo 2.25 - 2.35.

Vuoroväli venyi pakostakin 20 minuuttiin Aleksin tukkoisuuden sekä jatkuvan reittiselostamisen vuoksi.

Muita Taiteiden Yön kotkotuksia: Aleksille jäi pari vaunua jumiin vellovan ihmismassan keskelle loppuillasta, joten kolmoset ja neloset ohjattiin poikkeusreiteille. Kolmoset Perämiehenkadulle ja neloset Kirurgille. Jossain välissä ajettiin Snellmaninkadullakin. Aleks avautui noin klo 1.25 ja niin pääsi 2X ajamaan lasimeressä.

Taiteiden Yön toimikunta sai HKL:ltä 50.000 mk:n laskun; kaksi nivelvaunun tuulilasia, kahden vaunun kaikki sivulasit sekä maalaustöitä ja yksi taikkuna, josta heitettiin sisään suojiemerkki tolppineen. Olisipa uudenvuoden- ja vappuöilläkin jonkinlainen järjestävä taho, jolle voisi lähettää laskun niinä öinä tehdyistä tuhotöistä. Tai sitten laskun voisi toimittaa kaikille 30 - 50 vuotiaille lapsellisille vanhemmille lasten kotikasvatuksen puuttumisen johdosta.

Uusia radiolaitteita asennettiin syksyllä Varhan autoihin. Samalla myös vanhoihin busseihin tulee nyt musiikkiradio, radion äänen saa kuljettaja halutessaan myös matkustamoon. Kuka tahansa matkustaja voi asetuksen mukaisesti halutessaan suljettua kuljettajalla radion, jos ei halua kuunnella esim. Radio Ykköstä. Asennustyön aikana saattoi myös kokopäivävuoroissa näkyä tilapäisesti Sisu-pusseja.

Designin voitto järjestä: Miksi-köhän esimerkiksi bussipysäkin nimikilvessä on "Malm. hautausmaa" eikä "Malmin hautausmaa". Tiedämme, että pysäkin nimikilvessä teksti täytyy alkaa samalta tasolta kuin sen alla olevien linjakilpien teksti. Kolmasosa nimiliuskasta jää tällä tavoin tyhjäksi. Eikö järki voisi voittaa ja riviä aloittaa yhtä merkkiä aikaisemmin, etenkin kun nimiliuskan alla ei ole linjanumerointa. Jos pitää lyhentää, niin erinimien mielivaltainen lyhentäminen ei liene kovin järkevää, lyhennettäköön silloin mieluummin vaikka "hautausmaa" "hautausm.:ksi". PS 1: Aiemmin pysäkkikilvessä ollut Viikimäki on jo aikaa ollut Viikinmäki, ja hyvä niin. PS 2: Puotila ei ole ruotsiksi Bodby Gård. Katsotaanpa lukeeko tätä palstaa kukaan kilvistä vastaava, että koska se sitten korjataan.

Jos ette löydä perille Helsingin, Espoon tai Vantaan aikataulukirjojen ja linjakarttojen avulla, joita on saatavana Helsingissä HKL:n palvelupisteistä ja Espoosta sekä Vantaalta R-kioskeista, kaupunkitoimistoista, joukkoliikennetoimistojen palvelupisteistä ja rautatieasemilta, voitte soittaa Liikenneneuvonnan numeroon 10 10 111. Se kertoo aikataulut ja reitit. Testatkaapa jollakin kimurantilla kysymyksellä!

STA-konserniin kuuluvat Suomen Turistiauto Oy ja tytäryhtiöt Pääkaupunkiseudun Linjaliikenne Oy ja Suomen Tilausauto STA Oy. Linja-autojen lukumäärä v. 1992 on 181 kpl ja henkilökuntaa on 410.

15. 9. aloitettiin lippulajitutkimus, joka päättyi lokakuun loppuun mennessä. Tutkimuksen avulla selvitetiin kunkin YTV-kunnan osuus seudullisen joukkoliikenteen kustannuksista ja kerättiin tietoja joukkoliikenteen kehittämistä linjastosuunnittelua varten. Matkustajalaskijat liik-

kuivat vaunuissa ja pyysivät nähdä käytetyn lipun.

3. 10.

Kaupunkiliikennetapahtuma Itäkeskuksessa ja koko pääkaupunkiseudulla vietettävä kaupunkiliikennekampanja. Kaksi matkustajaa sai matkustaa yhden lipulla; esimerkiksi lastenlipulla menevä voi ottaa mukaan aikuisen ilmaiseksi. Tarjous oli voimassa koko liikennöintivuorokauden paitsi seuraavana yönä klo 2.45 lähteneissä yölähdöissä.

9. - 10. 11.

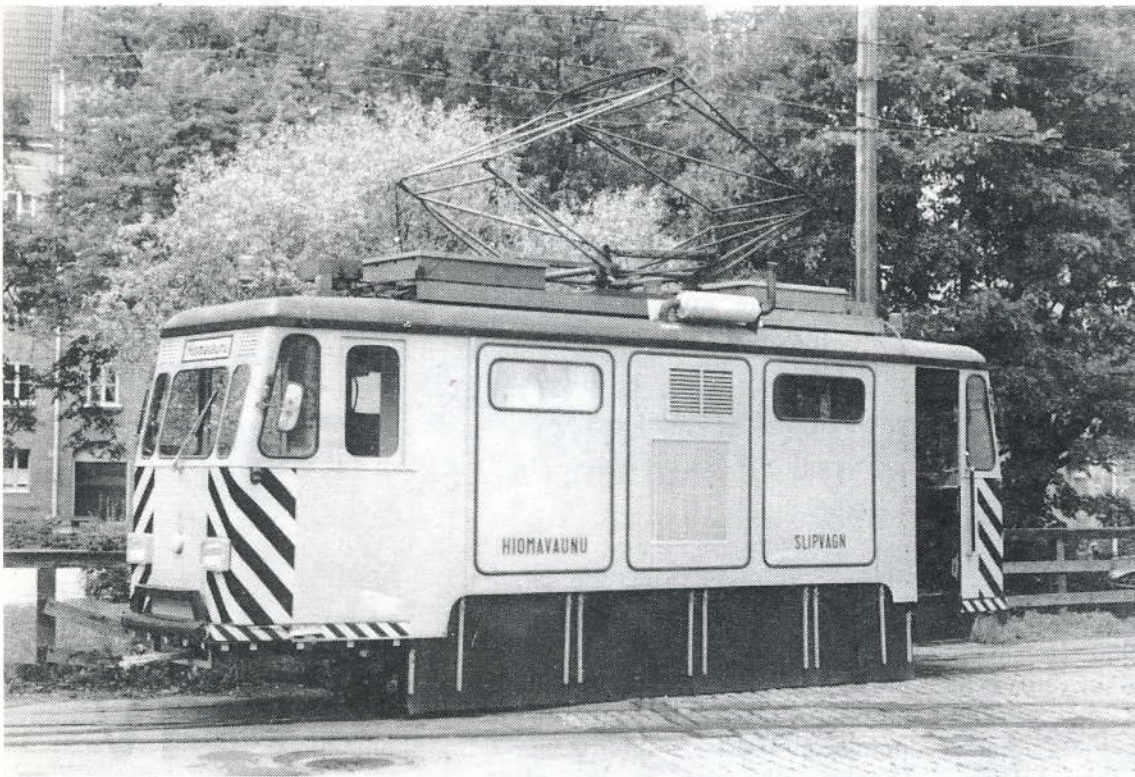
Pohjolankadulla olleet pintavaihteet poistettiin yön aikana. Pintavaihteessa saa nopeus olla enintään 5 km/h eli ns. kävelyvauhtia.

Vuoden 1993 aikana pitäisi rakennettaman vaihdeyhteys mentullen Liisankadulta Kaisaniemenkadulle Rautatientorin suuntaan.

Ensi kesänä avautuva kaupunkiliikennemuseo on konservoinut ensimmäisen vaununsa. Kyseessä on Kummer -perävaunu 582, joka on ollut kaupunginmuseon konservaattorin työmaana viime aikoina. Vaunu on konservoitu sellaiseksi kuin se oli 1950-luvun alussa joutuessaan vanhuuden lepoon.

Kummer sai tilauksen 18. 11. 1898 ja valmisti tämän vaunun sähkömoottorivaunuksi nro 2 v. 1900, perävaunuksi nro 34 se alennettiin jo v. 1923. HKL antoi viimeisimmän numeron v. 1945. Olisipa ollut hienoa, jos Kummer olisi saanut alkuperäiset värinsä, koristeelliset maalauksensa, lakatut penkkinsä, verhot ikkunoihinsa, trolleytangon katolensa yms., mutta nyt se on todellakin konservoitu sellaiseksi millainen se oli kuuttakymmentä vuotta käydessään kuluneena, kolhuisena ja loppuajattuna. Helsingissä on kuitenkin tehty raitiotiehistoriaa, sillä meillä on nyt todennäköisesti maailman ainoa konservoitu raitiovaunu.





Puhdistusvaunu 2118 Vallilan ratapihalla uudessa "mekossaan".  
Kuva: J. Rauhala 16. 9. 1992

## KORJAUSTA EDELLISEEN LEHTEEN

Raitiovaunua ei todellakaan lueta ajoneuvoksi, mutta Tielikennelain 47. luvun mukaan raitiovaunukuljettajan on soveltavin osin noudatettava ajoneuvon kuljettajia koskevia määräyksiä. Kielto- ja rajoitusmerkeistä 11 kpl ei nimenomaan koske raitiovaunuja, mutta esim. kielletyn ajosuunnan merkki ja kärkikolmio koskevat periaatteessa myös raitiovaunuja puhumattakaan varoitusmerkeistä.

Edellisessä numerossa sanottiin linjan 8 palanneen 1. 10. 1992 Koskelan hallin linjaksi, jota ei sitten kuitenkaan tapahtunutkaan. Lokakuun alku oli suunniteltu vuosien 1992 - 93 linjaväli voimaantumisasajankohdaksi. Henkilökunnan runsaahkon poikkinaimisen

vuoksi muihin yksiköihin (mm. autoliikenteeseen), linjaväli voimaantumisasajankohta siirrettiin autoyksiköiden kanssa samaan ajankohtaan. Autoyksiköt taas viivästyivät linjaväleissään liikennöintitietojen viivästytyä.

Linja 8 jää toistaiseksi Töölön varikon linjaksi. Linjan 4 yövaunuvuorot siirtyvät Töölön vuoroiksi 1. 1. 1993 ja linjat 3B/3T jäävät Koskelan vuoroiksi.

Linjojen 1 / 1A, 2 ja 10 tauotus jatkuu yhä eli 30. 9. jälkeenkin.

Taiteiden yössä 2X:llä ajaneet vaunut olivatkin numerot 102 ja 110.

Uusia kuljettajia ei otettu tänä vuonna, mutta alkuvuodesta 1993 sitten kyllä. Syyskuun alussa 1992 raitiovaunukuljettajia oli 334.

Linjan 6 ruuhkavuorot ovat olleet neliakselisia (paitsi vuoro 155 aamuisin, jolloin se ajaa linjalla 4).

Bussilinja 8X ajoi kesällä raitiotiekiskoja myöten Meckelininkadun lisäksi myös Helsinginkadulla, Runeberginkadulla ja Itämerenkadulla.

1. 1. 93 alkaen linjan 4 yövaunut Töölön ja 3B / 3T yhä vain Koskelassa.

1. 1. 93 alkaen linjalta 6 vähennetään yksi vakiovuoro, mutta ruuhkavuoroja on neljä.

Hakaniemen 15 km/h nopeusrajoitus on alunperin säädetty jalankulkijoiden poukkoilun takia, mutta seurausena on tietenkin, että melu alakertaankin vähenee.

## SEURAN UUTISIA

Syyskokous 21. 11. 1992 pidettiin tuvantäyteen osallistujajoukon kanssa HKL:n pääkonttorissa. Kokouksessa valittiin vuodelle 1993 johtokunta, jonka kokoonpano on seuraavanlainen: Puheenjohtaja Jorma Rauhala, varapuheenjohtaja Ismo Leppänen, sihteeri Juhana Nordlund, rahastonhoitaja Krister Engberg, arkistonhoitaja Toivo Niskanen, jäsen Ari Oksa ja varajäsen Tarmo-Juhani Lappi.

Vuoden 1993 jäsenmaksun suuruudeksi päätettiin 100 markkaa. Tämän postin mukana saat uuden jäsenkortin maksuosi-

neen. Muistathan myös, että jäsenkortilla saat eräitä erikoisia etujakin; vapaat matkat Tukholman ja Malmköpingin ja erällä muillakin pohjoismaisilla museoraitioteillä.

Kiitämme nyt luottamustoimistaan jättäytyneitä monivuotisia johtokunnanjäseniä rahastonhoitaja Pertti Leinomäkeä ja arkistonhoitaja Arto Hellmania työstään, jotka he ovat Seuran hyväksi tehneet. Pertti tulee kirjoittamaan edelleenkin lehtemme palstoilla mm. linjahistoriikkeja Helsingin bussilinoista ja Arto puolestaan toimittaa vanhaan tapaan uutispalstaa "Päätepyysäkkiä". Avustajat voivat toimittaa aineistonsa suoraan osoitteella: Arto Hellman, Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki tai helistämällä iltaisin (90) 321 066.

Syyskokouksessa järjestettiin diakuvakilpailu eurooppalaisten raitiotiekaupunkien tuntemuksesta. Maailmanmatkaajajäsenemme Markku Nummelin (kaukaisimmat raitiotiepaikat, missä hän on käynyt, ovat Kiinassa ja Japanissa) kokoama maanosamme viidenkymmenen eri raitiotiejärjestelmän kuvakisan voitti Ismo Leppänen, joka tunnisti 35 oikeaa kaupunkia! Euroopassa on todella paljon raitiotiepaikkakuntia (eikä Markku ole vielä edes kaikissa mahdollisissa paikassa käynyt). Kilpailun palkintona luvattiin voittajalle arvokas yllätyspalkinto eli kunniamaininta seuraavassa Raitiossa, joten onnea Ismolle!

Kevätkokouksen 1992 pöytäkirjat ovat vielä palautumatta sihteerille. Herrat silloiset pöytäkirjantarkastajat, putsatkaapa työpöytäanne ja palauttakaapa pöytäkirjat tuota pikaa!

Helsingin kaupunginmuseon alaisen Liikenne- ja raitiovaunumuseon sekä Seuran yhteistyöstä kuultiin syyskokouksessa alustavasti, että neu-

vottelut toimintatavoista sekä SRS:n panostuksista museon käynnistämävaiheessa on tarkoitus selvittää vuoden 1993 alkupuolella. Samalla tulevat esille mahdollisuudet osallistua museon toimintaan vapaaehtoisien jäsenten hoitaman organisaation avulla. Näistä seikoista kuullaan varmasti lisää kevätkokouksessa 13. 2. 1993 klo 13.00. Tule paikalle kuulemaan uudet kuulumiset.

## KUTSU KEVÄTKOKOUKSEEN 13. 2. 1993

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään lauantaina helmikuun 13. päivänä alkaen klo 13.00. Kokous pidetään HKL:n pääkonttorin neuvottelutiloissa Toinen Linja 7. (Koska ulko-ovea ei voi pitää vartioimatta auki, tulkaa paikalle hyvissä ajoin eli viimeistään klo 13.00.) Sääntömääräisten asioiden lisäksi näemme kuvaesityksiä. Erikoisohjelmassa on Mikko Alameren diaesitys Turun raitiovaunuista alkaen vuodelta 1967. Tervetuloa joukolla kokoukseen ja laita päivämäärä jo nyt ylös kalenteriisi, sillä postimaksujen säästämiseksi emme lähetä enää uutta kutsua!

**PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITUS:** Arto Hellman, Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki.

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Tom Heino, Tauno-Juhani Lappi, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Ari Oksa, Jorma Rauhala, Kari Saarinen, Sakari K. Salo ja Ensio Virta.

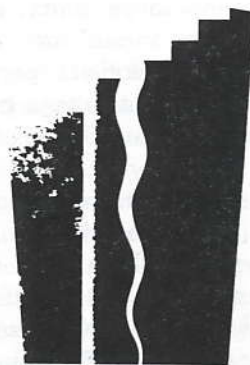
Huomasitko, että jotain jäi puuttamaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. PÄÄTEPYSÄKKI toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.



*Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalla YTV:llä on uusi liikemerkki.*

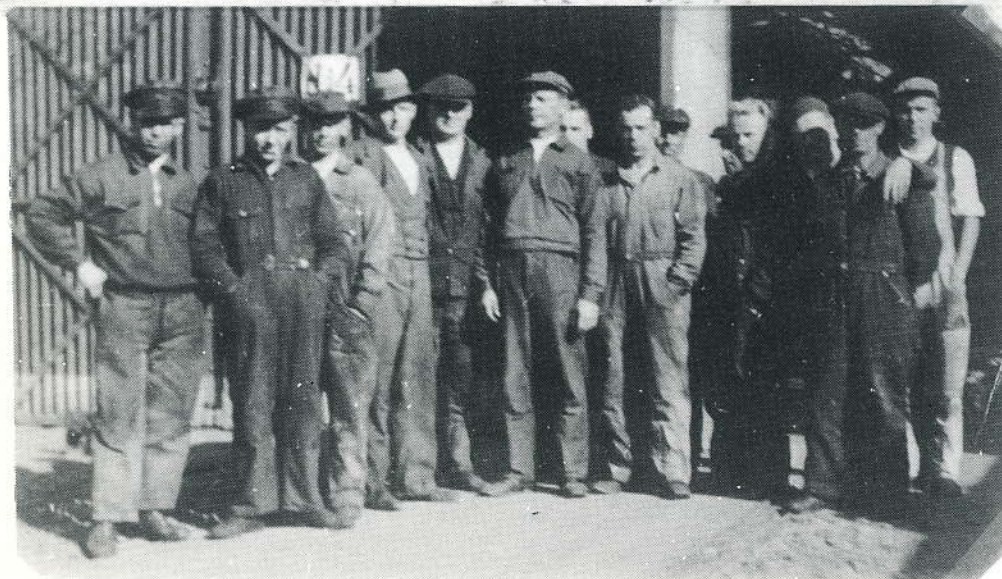
**"Lisäteiden rakentaminen on yhtä viisas ratkaisu ruuhkiin kuin jos potilas valittaa lääkärille tukkoista nenää ja lääkäri ehdottaa ratkaisuksi, että suurennetaanpa nenää."**

**20-kaistaisen tien vastustajat West Oaklandissa.**



**FINLANDIA 75 AÑOS**

KUVIA VIIPURIN RAITIOTEILTÄ  
Ylinnä vaununhenkilökuntaa, keskellä radanrakentajia (oikealla jokin  
kiskoilla kulkeva työkone) ja alinna korjaamoväkeä.  
Kokoehma: J. Rauhala



**HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA**

**MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR**

**GOD JUL OG GODT NYTT ÅR**

**WESOŁYCH ŚWIAT**



**KELLEMES KARÁCSONYI ÜNNEPEKET**

**PRETTIGE KERSTDAGEN, GELUKKIG NIEUWJAAR**

**MUCHAS FELICIDADES**

**BUON NATALE**

**RÕÖMSAID PÜHI JA HEAD UUT AASTAT**

**EN RIGTIG GLÆDELIG JUL OG ET GODT NYTÅR**



**FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GUTES NEUES JAHR**

**BONNES FÊTES ET HEUREUSE ANNÉE**

*toivottaa raitiotiejoulupukki.*

**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR**

*Kuva: I. Leppänen*