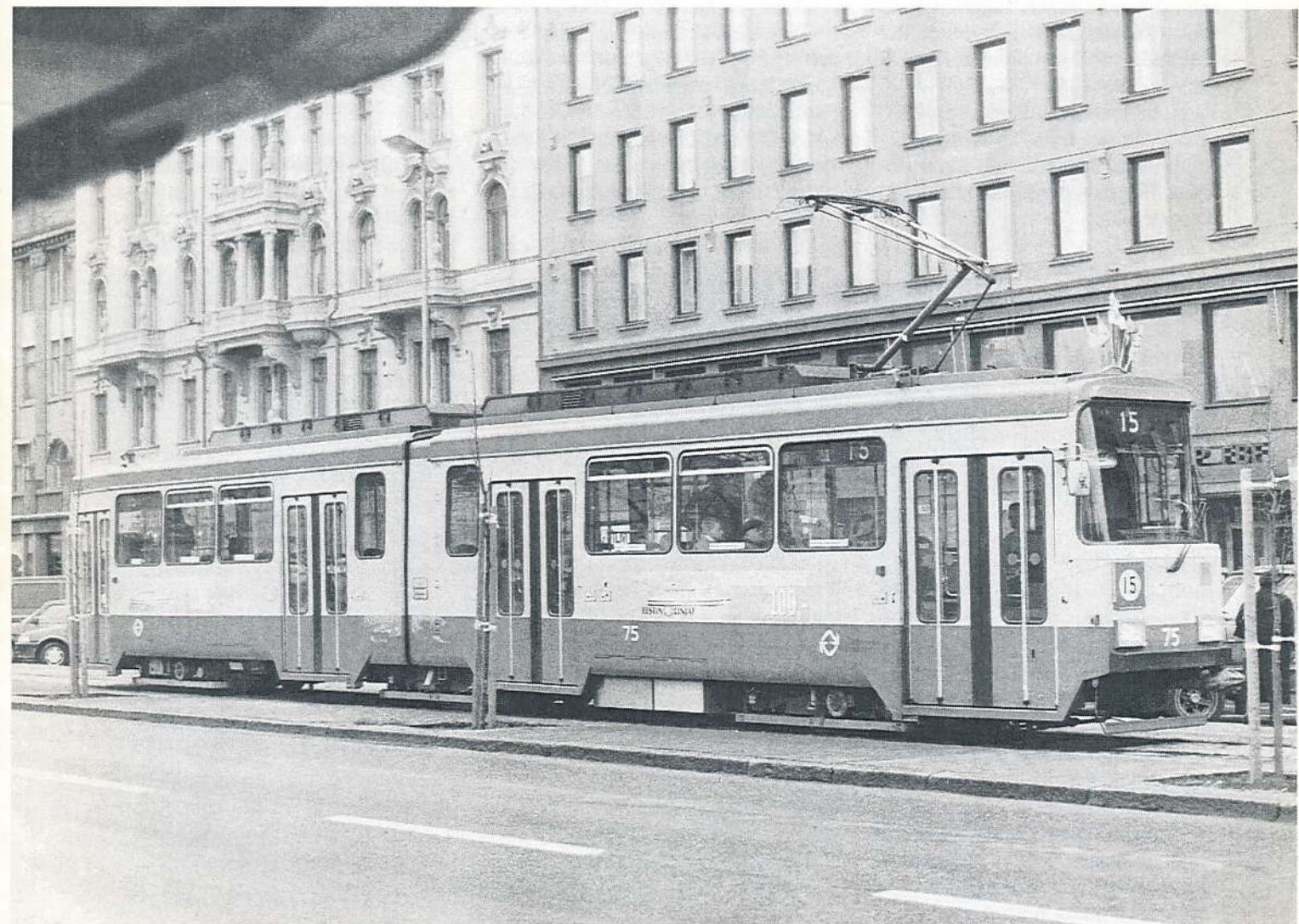


# TRAITIO

1 1996





# LIIKENNE OY:N KAUPUNKILINJAT ITÄ-HELSINGISSÄ

Teksti Kimmo Nylander

Kuvat Krister Engberg, Pertti Leinomäki, Kimmo Nylander

**Tämän päivän itä-Helsingin joukkoliikenteen perusrunkona on metro ja sen liityntäliikenteessä HKL:n siniset bussit. Toisin oli kuitenkin ennen, jolloin bussireitit kulkivat Helsingin keskusta saakka, eikä yksikään liikennelaitoksen linjoista vuosina 1965–82 ulottunut Kontulaan, Vesalaan, Mellunmäkeen tai Vuosaareen. Näiden alueiden liikenteen hoiti yksinään Oy Liikenne Ab punakeltaisilla busseillaan.**

Tämä artikkeli käsittelee vain Helsingin sisäisiä linjoja. Niiden lisäksi Liikenne Oy on paikallisliikenteessä liikennöinyt itä-Helsingissä linjaa 915 Vuosaari-Tapiola Espoon Auto Oy:n kanssa sekä linjaa 940 Rautatientori-Kontula-Hakunila Lähilinjat Oy:n kanssa.

Helsingin sisäisiin reitteihin kuului myös U94-uimarantalinja Kontulasta Reposalmen uimarantalalle. Tämäkin on jätetty käsittelyn ulkopuolelle.

## **Maaseudusta esikaupunkialueeksi**

Nykyisen itä-Helsingin alueen merkittävä tapahtuma 1930-luvulla oli Porvoontien valmistuminen. Alue kuului tuolloin Helsingin maalaiskuntaan ja oli myös maisemaltaan selkeää maaseutua.

Vuonna 1935 perustetun Oy Liikenne Ab:n busseilla oli jo 1930-luvun lopulla pysyvä jalansija Porvoontien liikenteessä. Yksi yhtiön reiteistä kulki Helsingin keskustasta Mellunkylään ja toinen Vuosaareen (tunnettiin silloin ruotsalaisella nimellä Nordsjö). Lisäksi oli muutamia reittejä Sipooseen ja kauemmaksikin.

Vuoden 1946 alussa tapahtui suuri alueliitos, jolloin kaikki Helsingin nykyiset esikaupunkialueet Vuosaarta lukuunottamatta liitettiin

tiin Helsinkiin. Vuosaaren liitos tapahtui vasta 1966.

1940-luvun lopulla olivat Liikenne Oy:n tulevat valta-alueet vielä hyvin harvaan asuttuja. Mellunkylässä oli muutamia tiloja, kuten Borgs (nykyrajojen mukaan Vartiokylän puolella), Fallbacka, Bredbacka ym. 1950-luvulla kehittyivät Kontulan ja Vesalan omakotialueet. Myös Vuosaareen oli monenlaista maaseutuasutusta.

Liikenne Oy:n lähilinjat alueella pysyivät pääsääntöisesti ennallaan 1960-luvulle asti. Itä-Helsingissä linjoja oli nyt kuitenkin kolme. Yksi reiteistä ajoi Porvoontien ja Naulakalliontien kautta Vesalaan. Se sai numerokseen 71. Toinen kulki Kukanniityntien-Humikkalantien kautta Vesalaan ja sai numerokseen 70. Kolmas oli Vuosaaren linja 72, joka siis silloin ulottui Helsingin maalaiskunnan puolelle. Itäisimmässä Helsingissä punaisten bussien harmoniaa lähiliikenteessä rikkoi ainoastaan HKL, joka vuosina 1954–64 liikennöi linjaa 41 Mellunkylään asti.

## **Lähiöräjähdys**

1950–60 -luvut olivat Helsingissä valtavaa lähiörakentamisen aikaa. Itä-Helsingin kerrostalorakentamisen aloitus tapahtui vuonna 1948 länsi-Herttoniemessä. Sitten oli vuorossa Roihuvuori

(aluksi nimellä Itä-Herttoniemi) ja 1950-luvun lopulla Puotila. 1960-luvun alussa alkoivat mittavat rakennustyöt mm. Laajasalossa, Puotila 2:ssa (= Puotinharju) ja Myllypurossa. Nämä kaikki alueet olivat HKL:n reviiriä.

Vuonna 1964 alkoivat työt Kontulassa ja Vuosaareen. Kontula kasvoi vuosien mittaan n. 17.000 asukkaan alueeksi ja Vuosaareenkin väkiluku nousi lähelle viittätoista tuhatta. Vesala pysyi aluksi pientalovaltaisena lukuunottamatta muutamaa Tuukkalantien vuokrakolossia. Mellunmäessä kerrostalorakentaminen alkoi vuonna 1967, mutta valmistuttuaankin alueen asukasluvu jäi noin viiden tuhannen tasolle.

1960-luvun puolivälissä Liikenne Oy aloitti ensimmäisen uuden linjansa Kontulaan. Tästä alkoi yhtiön valtava kasvu, joka johti siihen, että Liikenne Oy ajoi pelkästään itä-Helsingissä noin viittätoista eri linjaa 22:lla eri linjatunnuksella. Lähiöitten liikennöimisalueen asukasluvu oli n. 40.000.

## **Kasvu alkaa**

Kontulan ensimmäinen reitti oli linja 73, joka ajoi keskustasta Porttikujalle. Linjalla oli myös joitakin Z-vuoroja Keinutielle.



Vuosi 1966 oli jo suurten muutosten aikaa. Heti vuoden alusta Vuosaari liitettiin Helsinkiin ja käyttöön otettiin uusi postinumeroihin perustuva linjanumerojärjestelmä. Liikenne Oy:n idän reittien numerot muuttuivat seuraavasti:

Hki-Kontula 73 → 94  
 Hki-Mellunmäki-Kallvik (Kallahti) 72 → 96V  
 Hki-Mellunmäki-Vesala 71 → 97  
 Hki-Kulosaari-Vesala 70 → 98

Vesalan postinumero oli Kontulan tapaan myös 94, mutta koska Kontulaan oli suunnitteilla useita uusia linjoja, katsottiin järkevämmäksi antaa Vesalan linjoille numerot, jotka eivät vielä silloin olleet postinumeroissa käytössä. (Mellunmäki oli Hki 95 ja Vuosaari kokonaan Hki 96). Näin kuitenkin jouduttiin jo heti alussa luopumaan linjatunnusten ehdottomasta sijoittelusta postinumeroalueiden mukaisesti.

Vuoden 1966 aikana linjan 94 päätepysäkki siirtyi Porttikujalta Naapurintielle ja perustettiin uusi linja 94S Keinutielle. Myös Vuosaareen tuli kaksi uutta linjaa 96 ja

96S. 96 kulki Itäistä moottoritietä (= entinen Porvoontie, nykyinen Itäväylä) Mellunmäen risteykseen asti, josta se kääntyi Kallvikintielle ja jatkoi edelleen Niinisaarentietä ja Porslahdentietä. Päätepysäkki oli Vuosaarentiellä. 96S ajoi Meripellontietä uuden Vuosaaren silnan yli Vuotielle ja edelleen reittiä Kallvikintie-Niinisaarentie-Porslahdentie. Päätepysäkki oli Lokkisaarentien risteyksessä.

Linjan 96V reitti Vuosaareen oli Itäinen moottoritie – Kallvikintie – Ramsinniementie – Leikosaarentie – Uutelantie. Päätepysäkki oli Uutelantiellä Nordsjön kartanolle vievän tien risteuksen tuntumassa lähellä nykyistä Porslahdenkujaa. Paikalla näkyy vieläkin pieni pysäkkilevitys. Vielä tapahtui jotain myös Kontulassa, kun linjan 94 tunnus muutettiin muotoon 94V.

Kontulan rakentaminen edistyi. Uutta väkeä muutti alueelle koko ajan ja uusia linjoja tarvittiin. Vuonna 1967 perustettiin nykyisen 97:n esi-isälinja 94 Hki-Kontula (Tanhuantie) ja vuonna 1968 oli vuorossa 94K Hki-Kontula (Kontulan-

kaari). 94K kulki aluksi vain Sakan risteykseen asti. Samoihin aikoihin Mellunmäen ensimmäiset kerrostalot valmistuivat Pallasturintiellä eli nykyisellä Pallaksentiellä ja linjaa 94 muutettiin siten, että se ei enää poikennut Tanhuantielle, vaan jatkoi Kontulasta Mellunmäkeen.

Vuonna 1969 myös puotinharjulaiset pääsivät Liikenne Oy:n kyytiin, sillä kaikki reitit linjaa 96S lukuunottamatta laitettiin kulkemaan Turunlinnantietä. Yhteiset matkaliput HKL:n kanssa tulivat tosin käyttöön vasta 1971. 1960-luvun lopussa perustettiin vielä uusi poikittaislinja 78 Vuosaari-Kontula-Arabia.

Vuosikymmenen vaihteessa jo olemassa olevia linjoja jatkettiin rakentamisen edistyessä. Vuonna 1970 linjaa 94K jatkettiin Kontulankaaren päähän ja 1971 jatkettiin 94 Mellunmäessä vähän pitemmälle, Saanatunturintien risteuksen lähelle. Katujärjestelyjen muutosten johdosta linja 98 Vartiokylässä siirtyi reitille Kukkaniihtyentie-Inkerointentie-Kiviportintie – Soraharjuntie jne.

Auto 36 (Volvo B615 / Wiima 2) vm. 1959 Kallvikin linjalla 21.1.1963. Kuva Pertti Leinomäen kokoelma



OY LIIKENNE AB  
 ☎ 66 44 32  
**40**  
 P  
 Lippu säilytettävä tarkastusta varten.  
 Biljetten bör uppbevaras för kontroll.  
**579062**



Vuonna 1972 tuli liikenteeseen vain pari muutosta. Uutena erikoisuutena esiteltiin koululaislinja 503 Vuosaaresta Sömäisten kautta Pitäjänmäen teollisuusalueelle. Linjalla oli pari vuoroa päivässä ja se oli pääasiassa tarkoitettu palvelemaan Etelä-Haagassa sijainneen Suomalaisen Yhteiskoulun vuosaarelaisoppilaita. HKL:llä oli vastaavanlainen linja 502 Myllypurosta. Toinen reittimuutos oli Vesalan linjojen 97 ja 98 lyhentäminen. Uusi pääte pysäkki oli nyt Tuukkalan tiellä.

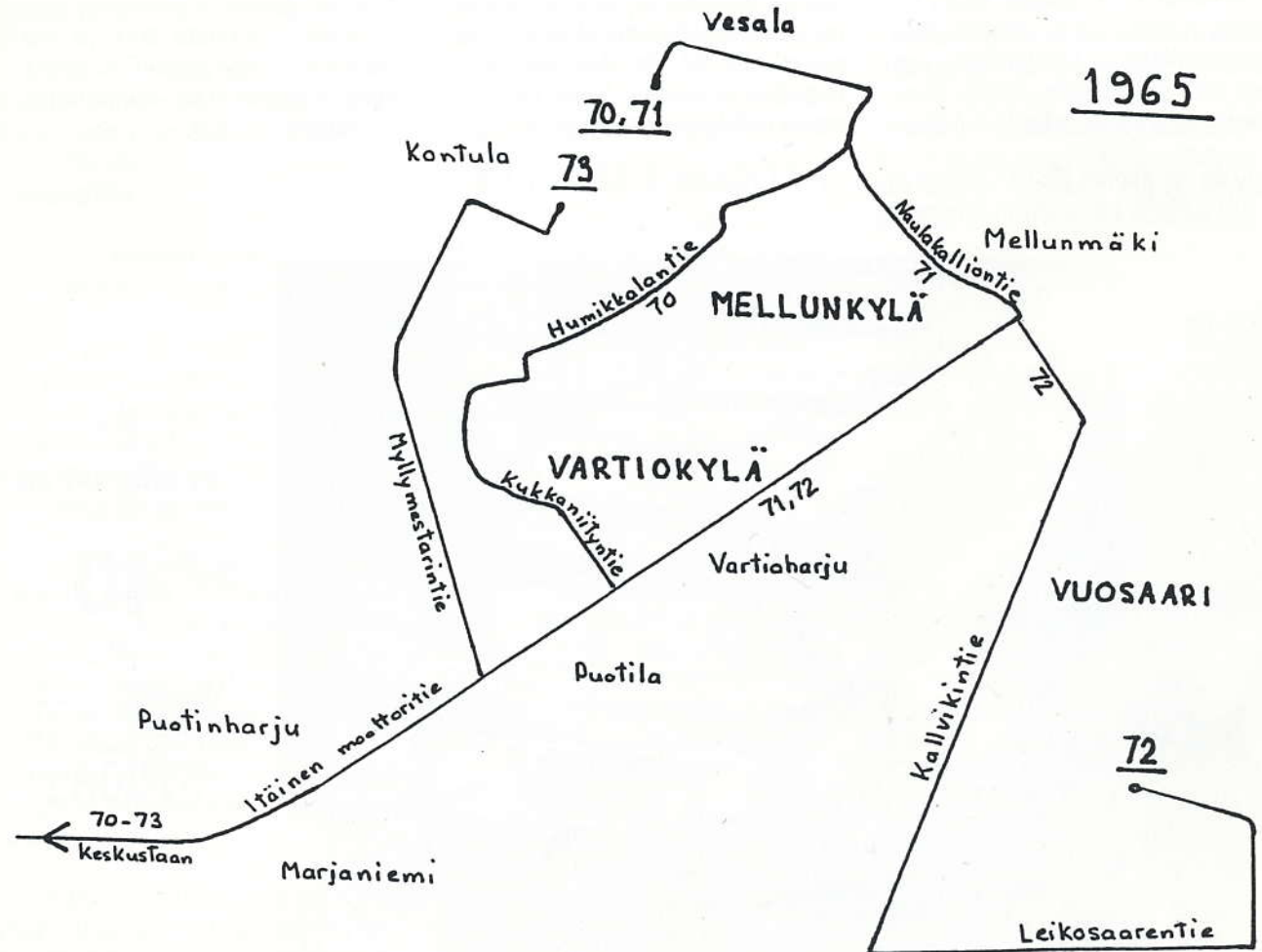
Vuosi 1973 oli sitten useiden muutosten aikaa. Helsingin keskustan koulujen alettua kärsiä oppilaspulasta, siirsi osa niistä toimintansa esikaupunkialueille. Näin päätti tehdä myös Tehtaanpuiston yhteiskoulu, joka aikoi muuttaa Vuosaareen. Se alkoi jo

ottaa oppilaita Vuosaaresta, vaikka vielä toimikin keskustassa ja siksi tarvittiin taasen uusi koululaislinja. 4. maaliskuuta aloitti kulkunsa linja 504 Eira-Vuosaari. Samana päivänä järjestettiin myös Vuosaaren linjat 96 ja 96S uudelleen. 96 siirrettiin kulkemaan Vuosaaren siltaa ja edelleen Vuosaarentietä Porslahdentielle. Uusi pääte pysäkki oli Niinisaarentien risteyksessä. 96S lyhennettiin siten, että pääte pysäkki oli nyt Kallvikintien ja Mustalahdentien risteyksessä.

Huhtikuun puolessa välissä uusittiin puolestaan Mellunmäen linjasto. Alueen rakentaminen oli taas edistynyt ja linjaa 94 jatkettiin pitemmälle; nyt Kaunispääntielle asti. Tämä tapahtui 15.4. ja 16.4. aloitti vielä kaksi uutta ruuhkalinjaa. 97A:n lähtöpaikka oli Hakaniemessä, josta se ajoi suoraan Itäväylää Mellunmäkeen Pallas-

tunturintielle asti. Toinen uusi linja 97S lähti Snellmaninkadulta Senaatintorin läheltä ja kulki sitten loppumatkan 94:n tapaan Kontulan kautta Mellunmäkeen Kaunispääntielle. Myöhemmin 94 ja 97S siirtyivät uuteen silmukkaan Itäväylän risteyksen tuntumaan. Toukokuun alusta linjan 78 reittiä jatkettiin Arabiasta eteenpäin. Vuosaaresta oli nyt suora yhteys Alppilaan asti.

Seuraava suuri muutospäivä oli ensimmäinen lokakuuta. Uudet linjat vaikuttivat Kontulassa ja Vesalassa. Kotikonnuantielle perustettiin uusi linja 94A ja Kontulan läpi Vesalaan alkoi ajaa ruuhka-aikoina 97V. 94V muutettiin ruuhkalinjaksi, muina aikoina Naapurintielle pääsi uudella Puotinharjusta lähtevällä linjalla 94N. Jo tuolloin siis lopetettiin suoria yhteyksiä keskustaan; ei tosin kovin hyvällä menestyksellä, kuten vuotta myö-





hemmin jouduttiin toteamaan. Yksi linja lopetettiin kokonaan, se oli 97 Rautatientori–Mellunmäki–Vesala.

Linjatunnuksia yritettiin selkiyttää. Selkeydestä ei kuitenkaan aluksi voinut puhua, kun yhden Vuosaaren linjan tunnus siirrettiin toiselle Vuosaaren linjalle. Näin kuitenkin tapahtui ja Vuosaaren Kallvikin linjasta tuli 98 (ent. 96V) ja 96S muuttui muotoon 96V. Vesalan päälinjasta tuli 97 (ent. 98).

### Vuodet 1974–75

Valmet Oy:n uusi laivatelakka Vuosaarissa valmistui ja sinne tarvittiin bussiyhteyksiä. Ensimmäinen näistä oli vuoden 1974 alusta aloittanut uusi ruuhkalinja 96S, joka kulki Kruununhaasta Puotinharjuun ja edelleen Kallvikintien kautta telakalle. Kokopäiväinen yhteys tuli kuitenkin vasta

elokuussa, kun 5.8. alkoi linja 96 ajaa telakalle asti. Yöliikenteessä ajettiin tunnuksella 96N entiselle käänstöpaikalle.

Mellunmäen Naulakalliontie rauhoitettiin bussiliikenteeltä 16.10., kun linja 78 siirrettiin Mellunmäentielle.

Bussinvaihto kesken matkan ei koskaan ole ollut matkustajien suuressa suosiossa ja näin oli asia myös Naapurintiellä asuvien kohdalla. Sikäläiset ihmiset mieluummin kävelivät kotiinsa muilta Kontulan linjoilta, kuin että olisivat vaihtaneet Puotinharjussa kotiovelle menevään autoon. Niinpä hyvin kevyillä kuormilla ajanut linja 94N päätettiin lopettaa loppuvuodesta.

Vielä vuoden viimeisinä viikkoina kiusattiin vesalalaisia taas linjatunnuksen selkiyttämällä. Alueen

päälinja, joka ensiksi oli ollut 70, sitten 98, sitten 97, oli nyt 90. Toinen Vesalan reitti 97V sai uudeksi tunnukseksen 94T.

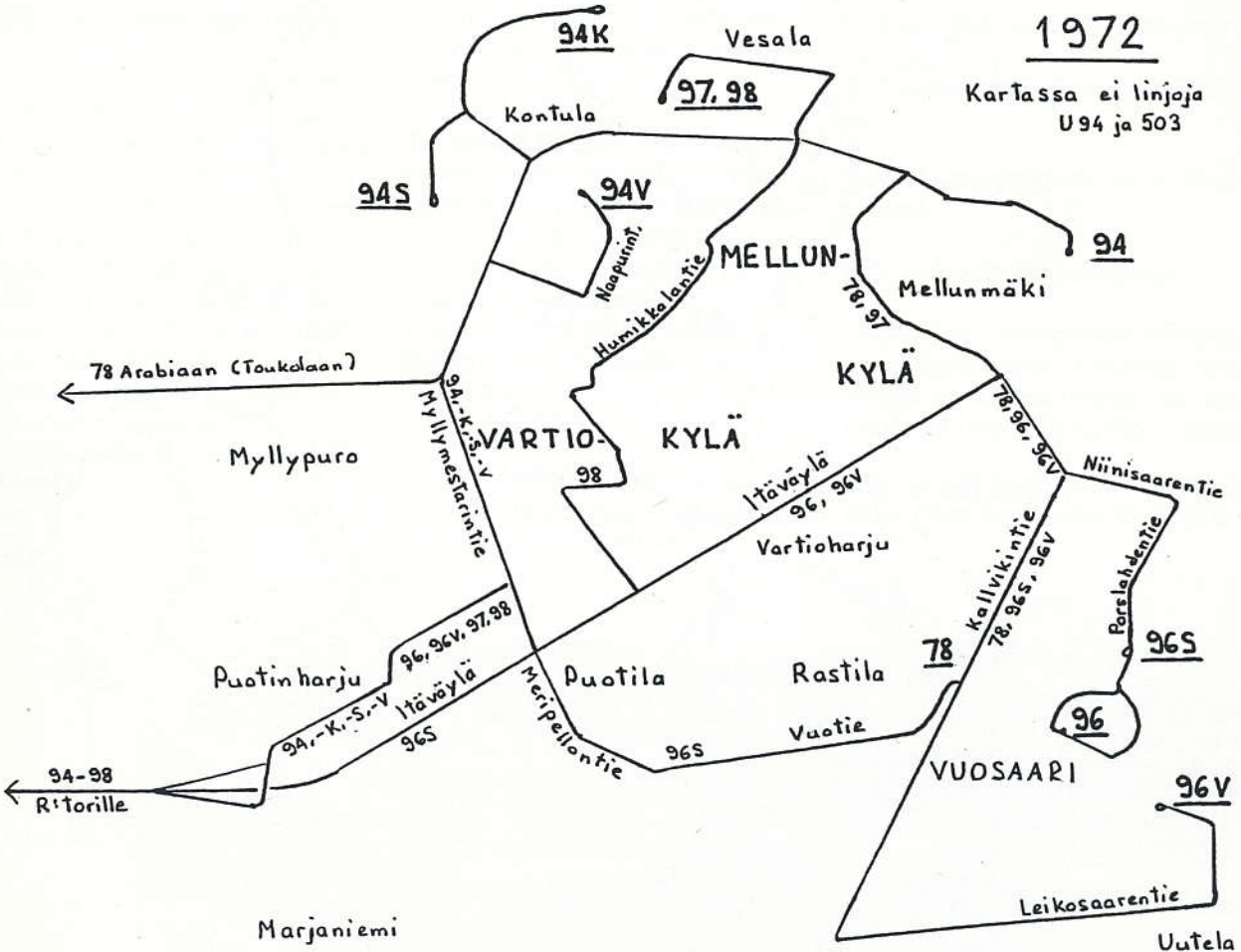
Vuoden 1975 ainoa muutos koski Mellunmäkeä. Maaliskuun alusta sai Mellunmäen päälinja 94 uudeksi numerokseen Vesalan linjalta vapautuneen 97:n.

### Vuosi 1976

Liikennelaitos yritti yhtenäistää linjatunnuksen kirjaimistoa siten, että samalla kirjaimella ilmaistaisiin aina samantyyppistä poikkeamaa päälinjasta. Tämänmukaisesti muutettiin jälleen 30.1. linjatunnuksia seuraavasti:

Rautatientori–Kontula (Kotikonuntie) ennen 94A, nyt 94B

Rautatientori–Kontulankaari ennen 94K, nyt 94

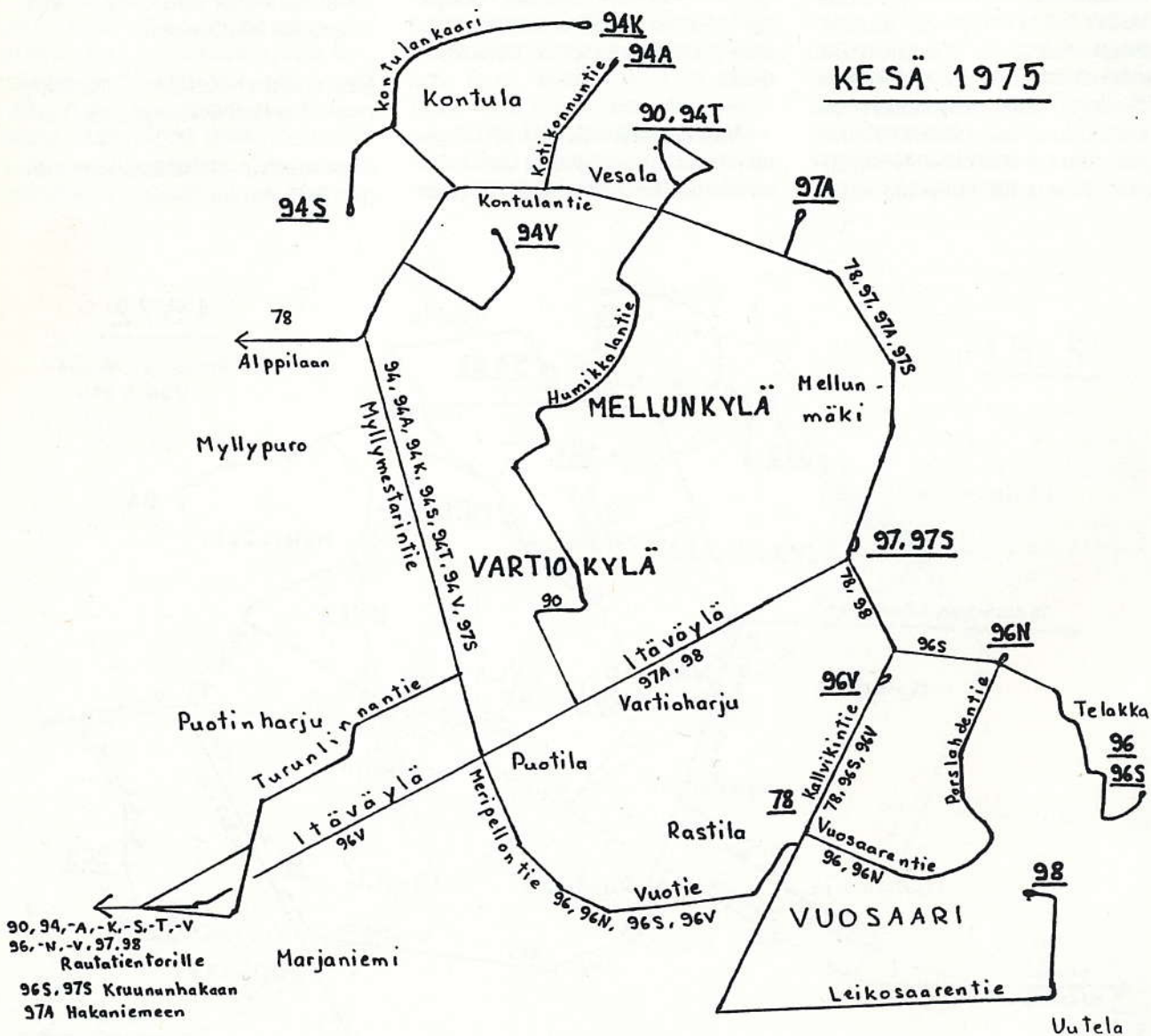




- 78 Vuosaari-Toukola-Alppila
- 90 Rt-Vartiokylä-Vesala
- 94A Rt-Kontula (Kotikonnuntie)
- 94K Rt-Kontulankaari
- 94S Rt-Kontula (Keinutie)
- 94V Rt-Kontula (Naapurintie)
- 94T Rt-Kontula-Vesala
- 96 Rt-Vuosaari (Porslahdentie-Telakka)
- 96N Rt-Vuosaari (Porslahdentie)
- 96S Kruununhaka-Vuosaari (Kallvikintie-Telakka)

- 96V Rt-Vuosaari (Kallvikintie)
- 97 Rt-Kontula-Mellunmäki
- 97A Hakaniemi-Mellunmäki
- 97S Kruununhaka-Kontula-Mellunmäki
- 98 Rt-Mellunkylä-Vuosaari (Uutelantie)
- 503 Vuosaari-Sörmäinen-Pitäjänmäen teoll.alue (ei kartassa)
- 504 Vuosaari-Eira (ei kartassa)

KE S Ä 1975







*Auto 40 (Volvo B635 / Helko) vm. 1959 Rautatientorilla lähdössä linjalla 96S Vuosaareen. Kuva Krister Engberg 1960-luvun lopulla.*

Hakaniemi–Mellunmäki ennen 97A, nyt 97V

1. marraskuuta lopetettiin linja 504, kun Tehtaanpuiston Yhteiskoulu muutti Vuosaareen.

### **1977: Itäkeskus alkaa hahmottua ja pikalinjat tulevat**

Pitkäaikainen kädenvääntö siitä, rakennetaanko itäinen aluekeskus Puotinharjun ja Myllypuron vai Puotinharjun ja Marjaniemen väliin oli ratkennut jälkimmäisen vaihtoehdon hyväksi. Niinpä 1970-luvun puolivälissä oli aloitettu alueen rakennustyöt. Ensimmäisenä tehtiin entisten Nymanin peltojen halki kulkeva viivasuora Kauppakartanonkatu ja sitten alkoivat ensimmäisten asuintalojen sekä Citymarket-tavaratalon rakennustyöt.

Vuonna 1977 ensimmäiset asukkaat jo asuivat kadun varrella. Alueen ensimmäinen bussiyhteys oli HKL:n ruuhkalinja 91V, joka 1. helmikuuta laitettiin kulkemaan Kauppakartanonkadun kautta. Mutta jo 7.3. tarjottiin itäkeskuslaisille kokopäiväinen yhteys, kun Liikenne Oy:n 96V alkoi myös kulkea entisillä Nymanin mailla.

Vuoden 1977 toinenkin muutos kosketti vuosaarelaisia 96V:n käyttäjiä, sillä 28. maaliskuuta aloitti Liikenne Oy:n ensimmäinen pikalinja. Linjan tunnus oli 96X ja se ajoi pääasiallisesti 96V:n reittiä, mutta ei Vuosaaren jälkeen pysähtynyt kuin vasta Hakaniemessä.

*Autot 121 (Volvo B635 / Wiima 3) vm. 1966 ja 148 (Volvo B58 / Wiima 3) vm. 1967 Mellunmäen pääte pysäkillä. Kuva Pertti Leinomäki 30.3.1976.*



### **1978: Itäpaketti**

Vuonna 1978 toteutettiin 1.6. suuri Itä–Helsingin linjojen uudelleenjärjestely, joka vaikutti huomattavasti myös Liikenne Oy:n linjastoon.

Kolme linjaa lopetettiin kokonaan:

90 Rautatientori–Vartiokylä–Vesala

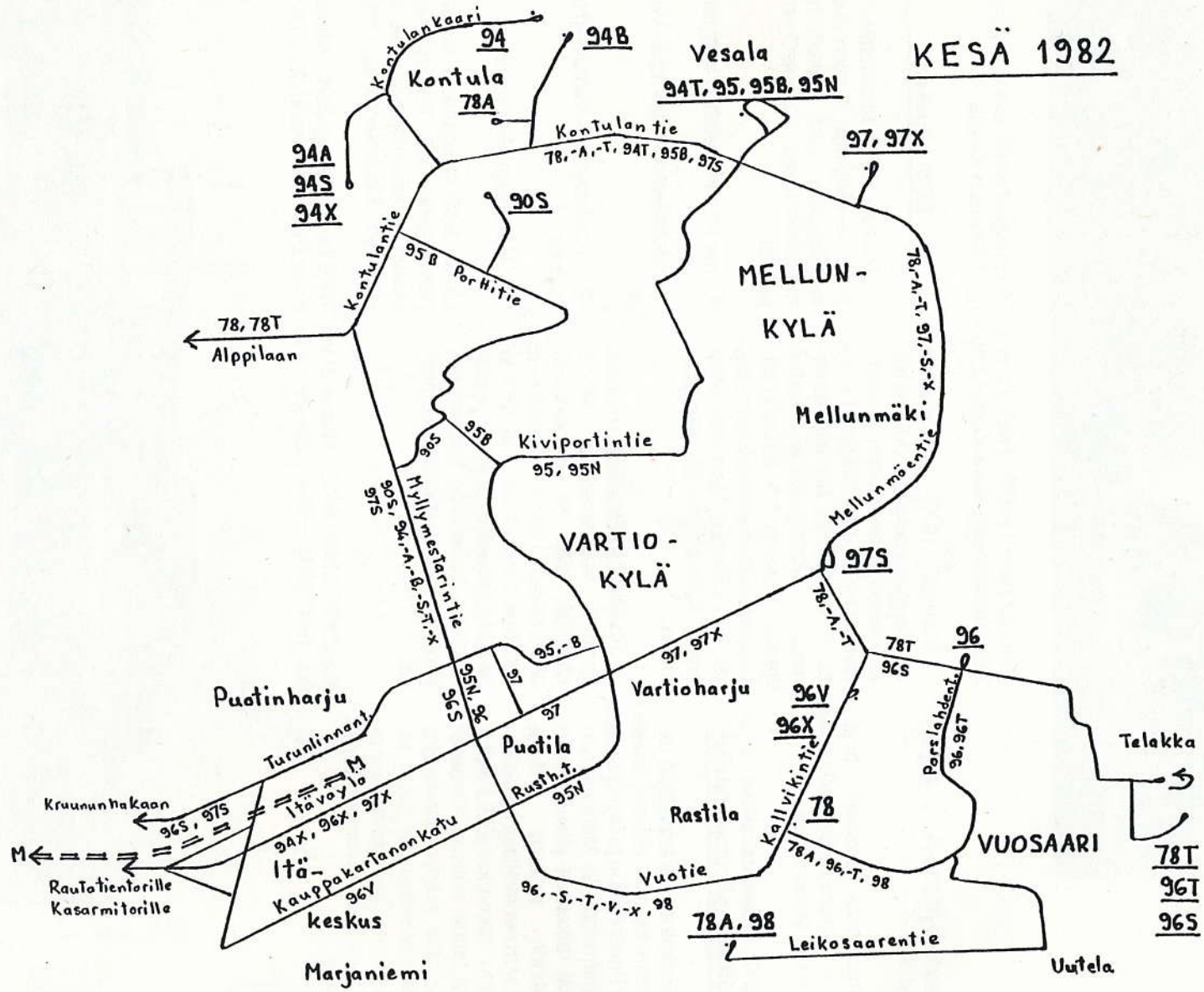
94V Rautatientori–Kontula–(Naapurintie)

97V Hakaniemi–Mellunmäki

Linjan 94S lähtöpaikka siirrettiin päiväliikenteessä Kasarmitorille, iltaisin ja viikonloppuisin se ajoi edelleen Rautatientorilta, mutta

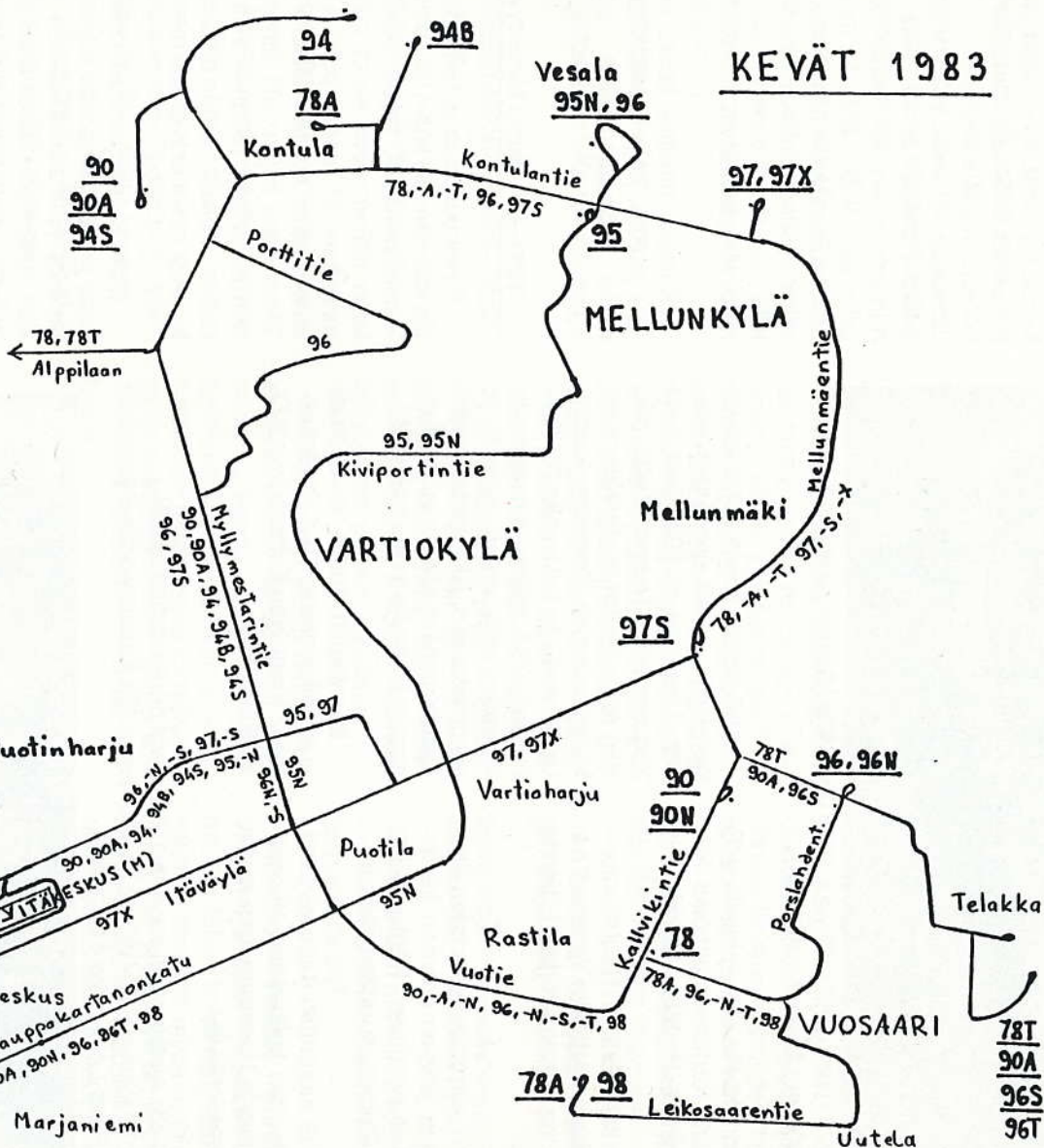


KESÄ 1982





KEVÄT 1983



\* = terminaalialueen kautta, jossa seisonta-aika

Itäkeskuksesta  
90\*, 90A\*, 94, 94B, 95  
96\*, 96T, 97, 98

Kruununhakaan  
 ← 96S, 97S  
 M ← = = =  
 Rautatien torille  
 Kasarmitorille

Itäkeskus  
 Kauppo Kartanonkatu  
 90, 90A, 90N, 96, 96T, 98

Marjaniemi

78T  
90A  
96S  
96T





Auto 273 (Volvo B58 / Wiima K-200) vm. 1976 Mellunmäentiellä linjalla 78. Kuva Kimmo Nylander v. 1987

nyt tunnuksella 94A. Linjalle 94B tuli lisänä Karjatanhuanpolku–Humikkalantie–Porttitie –lenkki.

HKL:n linja 95/95N (Rautatientori–Vartioharju) jatkettiin Vesalaan asti ja osa vuoroista tuli Liikenne Oy:lle.

Linja 97 siirrettiin kulkemaan Puotiharjun jälkeen suoraan Itäväylää Mellunmäkeen. Päätepysäkki siirtyi Pallastunturintien päähän.

Linja 98 muutettiin ruuhkalinjaksi. Se siirrettiin kulkemaan Vuosaaren siltaa ja Vuosaarentien kautta Leikosaarentielle.

Keinutielle ajettiin vielä vuonna 1985 myös puolituristikalustolla. Auto 212 (Volvo B57 / Wiima M-303) vm. 1983 Kasarmitorilla linjalla 94S. Kuva Pertti Leinomäki 11.4.1985.



Myös uusia linjoja tuli ja lisäksi perustettiin uusia rinnakkaisversioita. Uusi linja oli 90S, joka kulki Kasarmitorilta Naapurintielle tehden myös 94B:n tapaan kiemurat Humikkalantien–Porttities kautta. Uusia versioita tuli linjalle 78. Tunnuksella 78A ajettiin Vuosaaren ja Kontulan väliä arkinen päivällä ja viikonloppuisin. Alppilasta saakka ajettiin myös muutama vuoro Vuosaaren telakalle tunnuksella 78T.

Itäpakettiin kuului vielä kaksi uutta pikavuoroa: 94X Rautatientorilta Kontulaan Keinutielle ja 97X Mellunmäkeen.

Itäpaketin jälkeen ei reittejä tarvinnut korjailta ollenkaan vuonna 1979. Seuraavana vuonna muutoksia oli jo muutama. Ensimmäinen uudistus oli erikoiskiemuraversio linjalle 95. Sen tunnuksena oli 95B ja se kiersi normaalin 95-reitin lisäksi vielä Kontulan kautta. Tätä versiota ajoi pelkästään Liikenne Oy. (HKL:llä oli oma muunnoksensa 95S Kasarmitorilta Vartioharjuun.) Muutospäivä oli 31.3. Ilmeisesti samassa yhteydessä jäi 94B:n Porttities lenkki pois, kun numeroa suurempi "bertta" tuli tilalle. 95 / 95B / 95N oli muuten ainoa Liikenne Oy:n linjoista, joka silloin pysähtyi Kaisaniemen pysäkillä. Syynä oli tietenkin se, että myös HKL ajoi linjaa 95 / 95N.

Kolmas muutos koski linjoja 96S ja 97S, jotka laitettiin kiertämään Sahaajankadun kautta 19.11.

### 1981–82: Metro lähestyy

Syyskuun alussa 1981 päätettiin kääntää osa linjan 96 vuoroista Porslahdentiellä myös päiväsaikaan. Nämä vuorot saivat takaisin tunnuksen 96 (ennen 96N) ja telakalle ajettiin nyt tunnuksella 96T. Tämä sekä linjan 503 lopettaminen 28.5.1982 olivatkin viimeiset reittimuutokset pitkään aikaan, jotka eivät olleet sidoksissa metron.

Metron rakentaminen edistyi ja junat jyskyttivät radalla edestakaisin mm. hiekkasäkkilastissa. Vuoden 1982 kesäkuussa alkoi metro kuljettaa matkustajia Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä. Heinäkuun alusta metro ajoi jo sitten Rautatientorille saakka. Tällä ei kuitenkaan vielä ollut vaikutusta bussireitteihin, vaan ne ajoivat metron rinnalla keskustaan.

Varsinaisen metroliiikenteen aloituspäivä oli 3. elokuuta 1982 (avajaisjuhllaisuudet tasavallan presidentin johdolla olivat edellisena päivänä). Tämä päivä vaikutti bussiliikenteeseenkin sen verran, että Liikenne Oy:n linjoista 90S, 94, 94A, 94B, 94S, 94T, 96, 96T ja



98 siirrettiin kulkemaan Kontulan / Vuosaaren suunnassa Itäkeskuk- sen metroaseman kautta.

Elokuun lopussa 1982 päättyi Liikenne Oy:n mahtavin aika Itä- Helsingissä.

Itä-Helsingin linjasto 30.8.1982 saakka:

78 Vuosaari (Lokitie)-Kontula- Alppila

78A Vuosaari (Leikosaarentie)- Kontula (Ostostie)

78T Vuosaaren telakka-Kontula- Alppila

90S Kasarmitori-Kontula (Porttitie -Naapurintie)

94 Rautatientori-Kontulankaari

94A Rautatientori-Kontula (Keinutie)

94B Rautatientori-Kontula (Kotikon- nuntie)

94S Kasarmitori-Kontula (Keinutie)

94T Rautatientori-Kontula-Vesala

94X Rautatientori-Kontula (Keinutie) PIKA

95 Rautatientori-Puotinharju-Var- tioharju-Vesala (HKL:n kanssa)

95B Rautatientori-Puotinharju-Var- tioharju-Kontula-Vesala

95N Rautatientori-Puotinharju- Puotila-Vesala (HKL:n kanssa)

96 Rautatientori-Puotinharju- Vuosaari (Porslahdentie)

96S Kruununhaka-Sahaajanka- tu-Vuosaari (Kallvikintie-Telakka)

96T Rautatientori-Puotinharju- Vuosaari (Porslahdentie-Telakka)

96V Rautatientori-Kauppakarta- nonkatu-Vuosaari (Kallvikintie)

96X Rautatientori-Vuosaari (Kall- vikintie) PIKA

97 Rautatientori-Puotinharju- Mellunmäki

97S Kruununhaka-Sahaajanka- tu-Kontula-Mellunmäki

97X Rautatientori-Mellunmäki PI- KA

98 Rautatientori-Puotinharju- Vuosaari (Vuosaarentie-Leikosaa- rentie)

### Liityntäliikenne alkaa

Metroluokkennettä suunniteltaes- sa otettiin myös huomioon mah- dolliset häiriöt junaliikenteessä ja niiden vaikutus liityntäliikenteeseen. Siksi pidettiin tärkeänä, että koko syöttöliikenteen hoitaisi HKL, jotta kaikki syöttöbussit olisivat saman radiopuhelinjärjestelmän pii- rissä. Suunniteltiin ketjureaktio, jossa Liikenne Oy:n bussit siirtyvät idän liikenteestä koillis-Helsinkiin, STA:n busseja siirretään koillises- ta luoteis-Helsinkiin ja HKL:n lii- kennettä vastaavasti itään. Näin vuorotasapaino yhtiöiden kesken pysyi suurin piirtein ennallaan.

Vaikka aivan aluksi liikennettä ei vielä HKL:lle siirrettykään, pie- nentyi Liikenne Oy:n autotarve syyskuussa jo jonkin verran kier- rosaikojen lyhentyessä siirryttäes- sä liityntäliikenteeseen. Monia lin- joja myös lopetettiin jo tässä vai- heessa.

1. 9. 1982:

Seuraavat linjat lopetettiin: 90S, 94A, 94T, 94X, 95B, 96T ja 96X.

Linjojen 94, 94B, 95 ja 98 lähtö- paikka siirtyi yöliikennettä lukuun- ottamatta Rautatientorilta Itäkes- kukseen.

Linjan 95 päätepysäkki siirtyi Tuukkalantielta Humikkalantielle Kontulantien risteykseen ja liiken- nöinti siirtyi kokonaan Liikenne Oy:lle. 95N ajoi edelleen Tuukka- lantielle, mutta senkin hoiti Liiken- ne Oy yksin.

Linjan 97 lähtöpaikka siirtyi myös Itäkeskukseen, mutta vain päivä-, ilta- ja viikonloppuliikenteessä. Ruuhka-aikoina ajettiin edelleen keskusta.

94S muuttui ruuhkalinjaksi ja siirtyi kulkemaan Liisankadun-Hakanie- men sillan kautta.

Linjat 96 ja 96V muuttuivat yölin- joiksi uusilla tunnuksilla 96N ja 90N.

Linjan 95 reitti Puotinharjussa muuttui samaksi, kuin 97:llä (Van- hanlinnantieltä nykyisen Brahelin- nantien kautta Itäväylälle).

Uudet reitit olivat tehokkaita heilu- rilinjoja keskuspaikkanaan Itäkes- kuksen metroasema:

90 Vuosaari (Kallvikintie)-Itäkes- kus (M)-Kontula (Keinutie)

90A Vuosaari (Telakka)-Itäkeskus (M)-Kontula (Keinutie)

96 Vuosaari (Porslahdentie)-Itä- keskus (M)-Porttitie-Vesala

Lisäksi ajettiin muutama vuoro Itä- keskuksesta Vuosaaren telakalle tunnuksella 96T.

Kontula, Vesala, pohjoinen Vartioharju sekä Vuosaari olivat nyt siis lähes kokonaan liityntälii- kenteen varassa myös ruuhka-ai- koina, kun taas mellunmäkeläiset pääsivät ruuhka-aikoinakin suo- raan keskusta ja vieläpä myös pikalinjalla.

Näin oli liityntäliikenne käyn- nistynyt ja matkustajat nyreissään.

### 1983: Linjojen siirto HKL:lle alkaa

Kesäkuun ensimmäisenä 1983 alkoi linjojen siirto Liikenne Oy:ltä HKL:lle. Tässä vielä lista linjoista ennen siirtoja.

31.5.1983:

78 Vuosaari (Lokitie)-Kontula- Alppila



78A Vuosaari (Leikosaarentie)-Kontula (Ostostie)

78T Vuosaaren telakka-Kontula-Alppila

90 Vuosaari (Kallvikintie)-Itäkeskus (M)-Kontula (Keinutie)

90A Vuosaari (Telakka)-Itäkeskus (M)-Kontula (Keinutie)

90N Rautatientori-Vuosaari (Kallvikintie) (yö)

94 Itäkeskus (M)-Kontulankaari

94 Rautatientori-Kontulankaari (yö)

94B Itäkeskus (M)-Kontula (Kotikonnutie)

94B Rautatientori-Kontula (Kotikonnutie) (yö)

94S Kasarmitori-Kontula (Keinutie)

95 Itäkeskus (M)-Vartioharju-Vesala (Humikkalantie)

95N Rautatientori-Puotinharju-Puotila-Vesala (Tuukkalantie) (yö)

96 Vuosaari (Porslahdentie) - Itäkeskus (M) - Porttatie - Vesala (Tuukkalantie)

96N Rautatientori-Puotinharju-Vuosaari (Porslahdentie) (yö)

96S Kruununhaka-Sahaajankatu-Vuosaari (Kallvikintie-Telakka)

96T Itäkeskus (M)-Vuosaari (Telakka) (vain pari vuoroa)

97 Itäkeskus (M)-Mellunmäki

97 Rautatientori-Puotinharju-Mellunmäki (ruuhka-ajat ja yö)

97S Kruununhaka-Sahaajankatu-Kontula-Mellunmäki

97X Rautatientori-Mellunmäki PIKA

98 Itäkeskus (M)-Vuosaari (Vuosaarentie-Leikosaarentie)

Sitten alkoi tapahtua:

1. kesäkuuta: Linjat 95, 95N, 97 ja 97S siirtyivät HKL:lle. Lisäksi pikalinja 97X lopetettiin.

Liikenne Oy:llä vielä jäljellä 90, 90A, 90N, 94, 94B, 94S, 96, 96N, 96S, 96T ja 98 sekä tämän 90-sarjan ulkopuolella 78, 78A, 78T.

16. tammikuuta 1984: 90, 90A, 90N ja 96T siirtyivät pois.

Liikenne Oy:llä vielä 90-sarjasta 94, 94B, 94S, 96, 96N, 96S ja 98.

2. toukokuuta annettiin liityntälinjojen yöversioille N-tunnus. Poikkeuksena oli kuitenkin 94B. 94BN-yhdistelmää ei olisi saatu autojen kilpirulliin ilman hankalia lisätoimenpiteitä.

Liikenne Oy:tä tämä N-uudistus ei enää paljoa koskenut, sillä suurin osa muutoksen kohteista oli jo HKL:llä. 94 ja 94B olivat ainoat ja kun 94B:tä ei muutettu jäi jäljelle vain linjan 94 yöversion muuttuminen muotoon 94N. Muutoksen jälkeen edellä oleva lista jäljellä olevista 90-sarjan linjoista oli siis: 94, 94B, 94B (yö), 94N, 94S, 96, 96N, 96S ja 98.

Ja siirrot jatkuivat:

1.6.1984: 94 ja 94N siirtyivät HKL:lle. Jäljellä vielä 94B, 94B (yö), 94S, 96, 96N ja 98.

1.9.1984: 94B ja 98 siirtyivät. Jäljellä enää 94S, 96, 96N ja 96S.

15.4.1985: 94S lopetettiin. Jäljellä enää 96, 96N ja 96S.

Linjan 96S reitti siirtyi 16.4. Vuosaaren suunnassa Pohjoisrantaan pitkin kulkevaksi. Linjaa ajettiin vain yksi vuoro aamulla ja iltapäivällä.

Lokakuun alusta 1985 noin puolet linjan 96 vuoroista siirtyi HKL:lle. Jäljellä oli siis enää "puolikas" linja 96/N, sekä kahden vuoron linja 96S (sekä 78).

### Viimeinen päivä liityntäliikenteessä

Uudenvuodenaatto 31.12. 1985 oli viimeinen päivä, jolloin punakeltaisia busseja ajoi syöttölinjoilla Vuosaassa. Vuoden 1986 alusta 96S sekä loputkin vuorot linjalta 96/N siirtyivät HKL:n sinisille busseille. Näin olivat Liikenne Oy:n ajot metron liityntäliikenteessä päättyneet. Linjasto oli siirtynyt koillis-Helsingin suunnalle ja ainoaksi itä-Helsingin linjaksi jäi 78 rinnakkaisversioineen.

YHTEINEN KASSA LAJIN O. MÄKILÄ

-0\*7.80E 247 11

18 X 78 W/S

OY  
LIIKENNE  
AB

Alentamaton kertamaksu Enkel avgift utan rabatt

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
a	0	10	20	30	40	50	60	70	80
b	0								

OY LIIKENNE AB

ALENNUSLIPPU RABATTBILJETT 25

Kelpaa 1963 15 1965 1966 Gäller

No 9444

matkaliput Jorma Rauhalan kokoelmista.



# HELSINGIN RAITIOTEIDEN 600 V DC AJOJOHTOVERKKKO

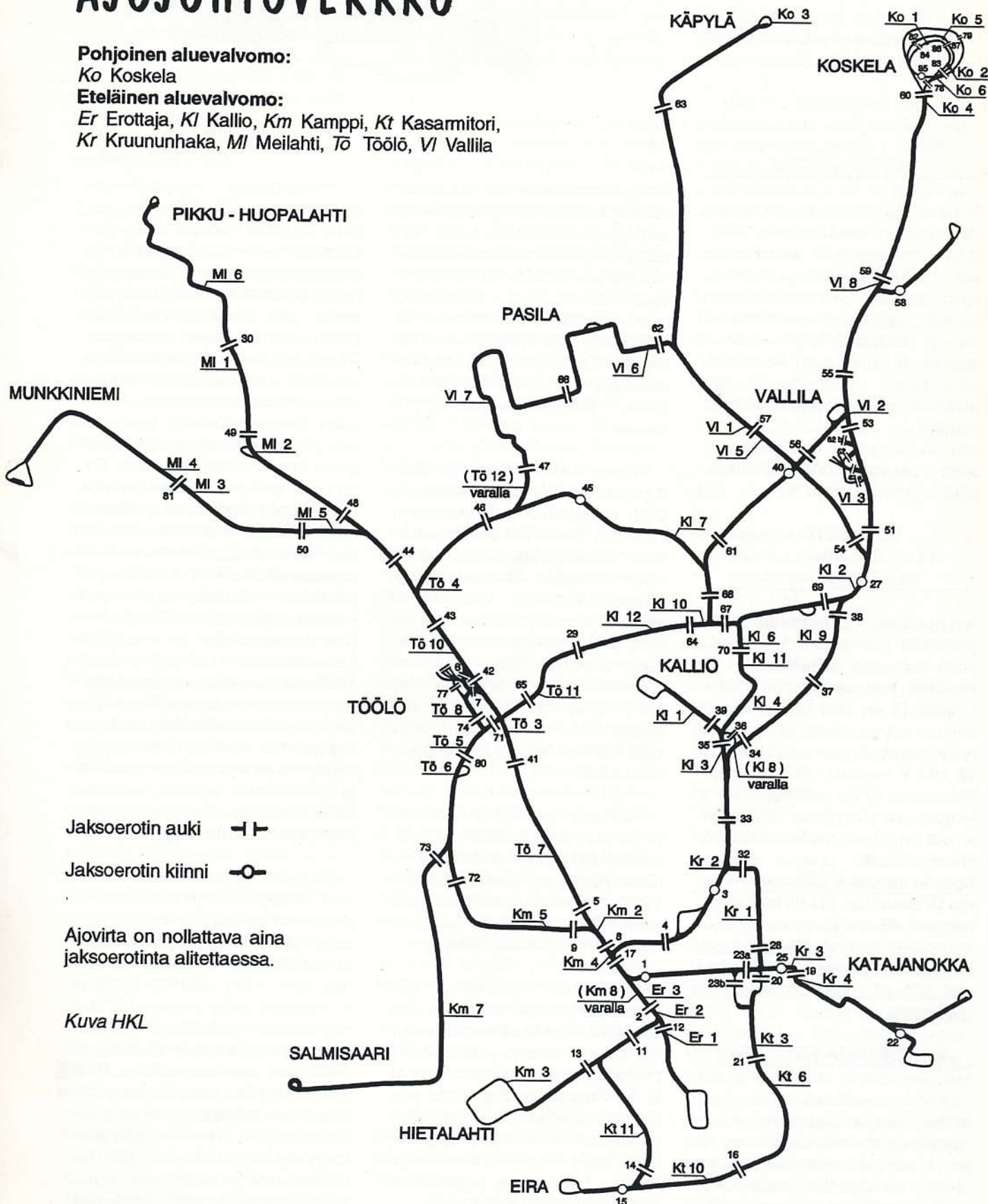
**Pohjoinen aluevalvomo:**

*Ko* Koskela

**Eteläinen aluevalvomo:**

*Er* Erottaja, *KI* Kallio, *Km* Kamppi, *Kt* Kasarmitori,

*Kr* Kruununhaka, *MI* Meilahti, *Tö* Töölö, *VI* Vallila



Jaksoerotin auki —|—

Jaksoerotin kiinni —○—

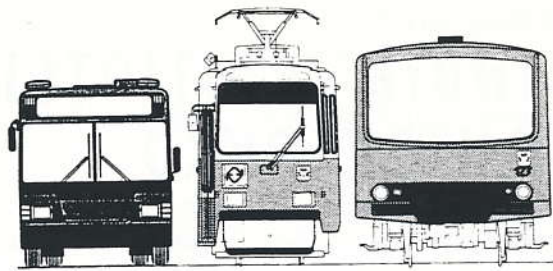
Ajovirta on nolattava aina jaksoerotinta alitettaessa.

Kuva HKL



# PÄÄTEPYSÄKKI

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



## KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen **kevätkokous** pidetään sunnuntaina **11. helmikuuta klo 14.00** Raitioliikennemuseon kokoustiloissa. Sääntömääräisten asioiden jälkeen alkaa raitiovaunu- ja kaupunkiliikenneaiheisen tavarantoiminnan huutokauppa. Etukäteistutustumista varten on liitteenä alustava myyntiluettelo. Huudot maksetaan käteisellä. Voit myös itse tuoda jotain huudettavaksi, soita neuvot puheenjohtajalta. SRS:n provisio on 15 %.

## KEVÄTAJELU RAITOTIEJUNALLA JA MUSEOBUSSILLA

Sunnuntaina **21. huhtikuuta** järjestetään perinteinen **kevätajelu** koko perheelle. Lähtö **klo 11.00** Koskelan raitiovaunuhallin pihalta. Linjalla 15 on tällä kertaa Karian telijuna vetovaunun ainoa siihen työhön nykyään teknisesti kykenevä HM V -vaunu nro 14 (Karia / Strömberg 1959) perässään HP II -vaunu nro 505 (Karia 1958). Ajelureitti on jälleen mielenkiintoinen. Helsingiläisellä upealla museobussilla tehdään päätteeksi kierros lähiseudulla. Yhteismatkalippu maksaa 40 mk ja se maksetaan vaunun rahastajalle. Merkitse ajelupäivä nyt kalenteriisi, sillä tästä ajelusta ei enää myöhemmin muistuteta.

## JOHTOKUNTA TIEDOTTAA

Lehden mukana on ensimmäistä kertaa jäsenkortti, johon pyydetään merkitsemään oma nimi. Kortti on voimassa vuoden 1996 ja se oikeuttaa ilmaiseen sisäänpääsyyn mm. Helsingin Rai-

tioliikennemuseoon ja erinäisten muiden (ulkomaisten) raitiotiemuseoiden ja museoraitioteiden sisäänpääsyihin ja vapaisiin matkoihin. Pohjoismaisista paikoista voidaan mainita mm. paikallisten seurojen ylläpitämät kohteet, ei kuitenkaan liikennelaitosten omat museot. Esim. Tukholman museoraitiotiellä (linja 7) sitä voi käyttää, mutta ei sikäläisessä Raitiotiemuseossa.

Viime marraskuussa pidettiin syyskokous Suomen Turistiauto Oy:n kokoustiloissa Ruskeasuon varikolla. Siellä tutustuttiin varikoon sekä korjaamoon, kuultiin mielenkiintoinen katsaus senhetkisestä tilanteesta kilpailuttamisessa ja perehdyttiin myös yhtiön uusiin linja-autoihin. Museobussi Büssing / Emmelmann oli myös kiinnostava nähtävyys eikä ole poissuljettu, että joskus voisimme sillä myös liikkua. STA:lle vielä kiitokset mielenkiintoisesta tilaisuudesta.

Kokouksessa, johon osallistui yli 30 jäsentä, päätettiin pitää jäsenmaksu v. 1996 entisellään sadassa markassa. Johtokunta on v. 1996 muuten samanlainen kuin aiemminkin, paitsi että varajäseneksi valittiin Daniel Federley.

Käytännön havaintona huomautetaan: mikäli muutatte, niin lähettäkää uudesta osoitteestanne ilmoitus seuran postilokeroon posteista saatavalla maksuttomalla ilmoituskortilla. Jos teette posttiin jonkinlaisen yleisen muuttoilmoituksen, se ei tule seuran tietoon, koska Raitio-lehti ei ole (ainakaan toistaiseksi) postaalisesti lehti, vaan toisen luokan kirje.

Jäsenmaksun maksamisesta muistutetaan, että sääntöjen mukaan se pitää maksaa toukokuun loppuun mennessä. Viime vuonna on jättänyt maksunsa hoitamatta noin 10 henkeä. Ja siitäkin huolimatta, että heille on tilanteesta huomautettu erikseen kirjallisesti. Rästiläinen ei luonnollisestikaan saa Raitioita (edes tätä) ja tarkasteluajankohta on siis aina toukokuun lopussa. Kahden rästimaksum jälkeen sääntöjen mukaisesti jäsen ihan oikeasti erotetaan. Eli: on reilumpaa meitä tätä hommaa vapaa-ajalla pyörittäviä palkattomia työntekijöitä kohtaan, että jos aiot maksaa jäsenmaksun, niin teet sen silloin kun on sen aika - tai jos haluat vetkutella maksamisen kanssa ja aiheuttaa sitä kautta turhaa kirjeenvaihtoa ja seurantaa tuon takia, niin harkitse tekoasi. Meilläkin olisi mielekkäämpää tekemistä. Ja asiaan: Lehden välissä on tämän vuoden jäsenmaksun maksamista varten maksulappu, täydennä se vain omalla nimelläsi ja hoida asia ajoissa kuntoon. SRS kiittää ja tekee parhaansa, jotta jäsenet olisivat tyytyväisiä.

Lopuksi muutama sana koskien Päätepusäkkiä ja sen uutistartontaa: on epäilty ja ihmetelty, että asiat, joista kerromme, ovat välillä tarkkuudeltaan triviaalia. Useinhan niin onkin; suurten uutisten kertominen sekä sekaan heitettyt nipellitiedot sekoittavat palstan niin, että siinä on eloa. Koskaan ei tiedä, mitä seuraavaksi tulee. Siitä olemme myös saaneet kiitosta, että palstalle taltioidaan pienempääkin tietoa, jota ei muualta tule koskaan löytämään. Joskus jokin toteamus voi palstalla olla myös subjektiivinen, mutta havainnot



ovat aina tosia. Jos mielestäsi jokin seikka kaipaa mielestäsi tarkempaa selitystä, niin kerro siitä paremmat tiedosi: toimituksemme joutuu hankkimaan uutisensa aivan samoin keinoin kuin muukin media, eli emme väitä olevamme viimeinen totuus. Saatat tietää jonkin asian paremmin kuin me, mutta meidän tehtävämme onkin saada myös Sinut aktiiviseksi Pääte pysäkki-avustajaksi: toivotavasti onnistumme.

## LINJAT

Merisotilaantorin tulovaihde Katajanokalla on muutettu sähkökäyttöiseksi ja se otettiin käyttöön 24.11.1995 klo 13.

"Liisankadun" raitiopysäkit Snellmaninkadulla on siirretty 16.10. Liisankadulle. Pysäkit ovat korotetut ja levennetyt sekä niitä käyttää myös linja 18.

YT:n suunnan 2 vaihde (iskunvaimentimella varustettu) on saanut jatkoa eli toinen samanlainen vaihde on nyt Siltasaarenkadun ja Toisen linjan sekä Porthaninkadun risteyksen vastavaihde suunnassa 1. Vaihteen kääntökoneiston valmistaja on saksalainen Hanning & Kahl, HKL:n ratakorjaamo Koskelassa valmistaa vaihteet ulkomaisesta raakameriaalista. Kokenemukset ovat olleet myönteisiä ja vaihteita tilataan lisää. Kielien ja välirautojen kuluminen on olennaisesti aiempaa vähempää; vaihteen kääntyessä hitaahkosti myös vaunut kulkevat pienemmällä nopeudella vaihteessa. Hinta on aikaisempiin nähden alhaisempi ja kestoikä pidempi. Tallinnassa on myös ensimmäisenä entisen NL:n alueen paikkakunnista otettu käyttöön samalla kääntökoneistolla varustettu vaihde.

Merisotilaantorin pääte pysäkki oli korotettavana loppusyksyllä. 20.10. lähtien se toimii klo 22-2 aikana vain linjan 4 välipysäkinä, seisonta- ja lähtöpysäkki on kääntöympyrän jälkeen Merisotilaankadun ja Matruusinkadun risteyksen kohdalla. Parin kuukauden jälkeen 20.12. linjan 2V uusi purku-

pysäkki muutettiin Merikasarminkadulle ennen Matruusinkatua. 2V ei enää käytä linjan 4 pysäkkiä Merisotilaantorilla. 2V:n nousupysäkki siirtyi silmukan jälkeiselle neloslinjan "yöpääte pysäkillä", jota linja 4 ryhtyi myös nyt käyttämään välipysäkinä päiväliikenteessäkin.

Linjan 22 myöhäislähtöjen reitti on muuttunut viimeksi 5.6.1995: (Veturitie) - Postintaival - Metsäläntie - Veturitie - Pasilankatu - Pasilansilta - Ratapihantie - Aleksis. Kiven katu - Fleminginkatu - Helsinginkatu - Hämeentie 33 / Vilhonvuorenkatu ja vice versa. Linjan 22 myöhäislähtöjen "liikennöintitapa" riippuu hieman kulloisestakin kuljettajasta. Postikeskuksen suunnasta jotkut lähtenevät aikatauluajan mukaan Ilmalan seisakkeen (2) pysäkillä ja jotkut "Posti 2" -pysäkillä. Edellinen lienee oikea tapa, mutta jälkimmäinen Sörnäisten metroyhteyksien kannalta parempi.

Vantaalla alettiin 6.11. liikennöidä ns. palvelulinjoja Martinlaaksossa sekä Myyrmäessä. Martinlaakson linja (Myyrmäki, Paalutori - Louhela - Kivimäki - Martinlaakso, Raappavuorenrinne) ajetaan Nurmijärven Linjan 12 hengen Rapidipikkubussilla, Myyrmäen linja (Kaivoksela, Kaivosrinteentie - Louhela - Myyrmäki - Rajatorppa - Koivuvaara - Pähkinärinne - Varisto, palvelutalo) 17 hengen PikkuCitybussilla. Linjojen tunnuksina on sydän, Mrl:n linjalla punainen ja Myr:n sininen. Linjat käyttävät reittiensä alueilla tavallisia pysäkkejä, joissa on linjatunnuksena sydän. Liikennöinti maape kolme vuoroa suuntaansa. Normaali liput kelpaavat autoissa. Sellaisilla alueilla, joilla ei ole tavallista bussiliikennettä, autot voi viitata pysähtymään missä haluaa. Linjakokeilu kestää vuoden 1996 loppuun.

Linjojen 13 ja 21V keskustan pääte pysäkit palautettiin 30.11. pääpostin edustalta takaisin Asema-aukiolle.

Linjojen 23 ja 23N reitti muuttui 1.1.1996. Uusi reittiosuus: -Viipurinkatu - Savonkatu - Ratapihantie - Pasilansilta - Pasilankatu-.

Vuodenvaihteesta lukien linja 78 alkoi poiketa Mellunmäen asemalta mennessään Vuosaareen.

**HKL:n pohjoisen bussiliikenneyksikön eli Koskelan varikon linja-autovuorot 1.1.1996:** Yhteensä liikenteessä 79 autoa, joista nivelautoja (N) 25 kpl ja matallia (M) 10 kpl.

### **vakiovuorot, 44 autoa**

linja : vuorot  
17 : 340, 341, 342 M, 343-346  
55 / 55A : 353M-358M  
64 : 367M-372M  
65A : 375N-381N  
71 : 386, 387M, 388M, 389-392  
73 : 309-312  
77 : 394-397  
77B : 398, 399  
05N : 321

### **ruuhkavuorot, 35 autoa**

17 : 680, 681  
50 : 610, 611  
54 : 600N, 601N  
55 : 606M  
58B : 614, 615  
64 : 626N  
64S : 618-622  
65A : 629N-632N  
71 : 640, 641  
71S : 634-639  
73 : 675N-679N  
77 : 672  
77B : 650, 651

## METRO

Loppusyksyn aikana on ollut jälleen vuokralla Oy VR-Rata Ab:n tukemiskoneita. Pitkämatkaisin vierailija saapui kuitenkin Italiasta 3.12. Speno International (Suisse) SA:n kiskonhiontavaunu RR16M6 saapui Railshpin juna-lautalla Hankoon ja suomalaiset telit (kustantaneet Suomen valtio ja Helsingin kaupunki) vaihdettuun se ajoi metroradalle. Hionta tapahtui liikenteen loputtua yöaikaan. Hiomavaunulla oli aluksi vaikeuksia, sillä erinäisiä ulko-



nevia osia vaunun alustassa otti kiinni metron virtakiskon tukirakennelmiin. Ulkonemat toki saatiin poistetuiksi melko helposti.

Jo edellisen Raition ilmestyessä oli liikennöimistä muttetu IK:ssa. (Ks. Raitio 4 \* 1995) Länestä tultaessa opastin DG näyttää aja-opastetta, jolloin Sn 35:tä joudutaan ajamaan lyhyemmän matkaa. Ennen poikkeavaa vaihdetta on nopeudenvalvontapiste, jossa nopeuden on oltava riittävän alhainen.

## KALUSTO

Viime vuoden alkukesällä valmistui täyskorjauksesta vaunu 105, alkusyksyllä vaunut 106 ja 107.

Nrl+ -vaunu 57 valmistui syyskuussa. Valmistumassa oli loppuvuonna Nrl+ 55 ja 69. Seuraavina ovat Nrl 44 ja 61 sekä Nrl 78.

Nrl+ -vaunuja olivat tammi-kuussa 1996: 42 (3-95), 45 (11-93), 46 (06-94), 51 (5-95), 52 (6-95), 54 (04-94), 55 (11-95), 56 (9-94), 57 (9-95), 58 (10-94), 60 (1-95), 65 (12-94) ja 69 (1-96).

Nrl+ -vaunuissa on jo kaikissa sarjatuotantoiset kilpilaitteet paitsi vaunussa 54. Vaunussa 45 ensimmäisenä olleet prototyyppilaitteet on jo vaihdettu uudempiin, mutta vaunun 54 parannellut protolaitteet ovat edelleen paikallaan.

Nrl -vaunuissa numeroissa 36, 39 ja 63 on invertterikäyttöiset vaihtovirtapuhaltimet (raitisilma-, ajomoottori- ja vastuspuhaltimet).

Syyskuun aikana on vaunuihin 9 ja 10 asennettu yksipolvinen virtoritin. Joulukuun alussa saksiska oli enää seuraavissa 1 - 30 vaunuissa: 1, 2, 3, 12, 13, 14 ja 23.

Viimeinen punaharmaa eli vaunu 75 on myös viherkeltaistunut ja on ollut liikenteessä 15.12.1995 klo 14.28 alkaen (aloitti vuorossa 184).

Spårakoff 175:n lämmitystä koetetaan parantaa. Vaunustahan poistettiin muutostöissä lämpöpatterit ja jäljellä on vain vastuslämmön puhallus sisäkatosta. Ohjaimossa ja baaritiskillä on talvellakin lämmintä, mutta muualla ja etenkin käymälässä on sitten viileämpää. Lisälämmityslaitteet voisivat olla ehkä ovikoteloissa.

NAC-raitiovaunu nro 11 on ollut satunnaisesti linjoilla 1A ja 2 14.12.1995 alkaen kouluvaununa ajomestarin valvonnassa. 15.1. jälkeen se on nähty normaalissa ajossa (vuorot 107 ja 108).

## Lakiasiantointimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B

00260 HELSINKI

Puhelin (90) 440 414

Telekopio (90) 440 447

Vallilan korjaamolla oli 25.11.1995 seuraavanlaisia vaunuja korjauksessa: 11 (NAC-vaunun viimeiset v iritykset), 12 (täyskorjauksen jälkihuolto), 13 (telien vaihto, vaunujen 1-14 telit on sovitettu täyshuollettaviksi vuosina 1995-96), 18 (odotti täyskorjausta), 28 (täyskorjaus), 44 (kolarivaurioiden korjaus), 48 (sama syy), 55 (täyskorjaus / modernisointi), 69 (täyskorjaus / modernisointi) ja 75 (täyskorjaus).

Sisun siniset bussit ovat ajonsa jo lähes ajaneet: Koskelan auto 720 oli vielä sunnuntaina

31.12.1995 linjalla 15. Idässä ajetaan vielä jonkinaikaa Sisulla. Autolla 814 yritetään saada 1.000.000 km täyteen, enää ei paljoa puutu. Auto 836 on myös käytössä. Autot 720 ja 970 on tarkoitus säästää perinneautoina.

Joulukuussa vihdoin ilmestyi LOY:n KAbus numero 131 linjalle 77(S). Rek.nro on GBS-993. Takaovi on erikoinen kaksiosainen pikkukääntöovi. Istuimiksi on valittu teräskuupat.

LOY 170 (Scania BR86S / Delta City) on hätävara-auto. Nähty syksyn aikana ainakin kerran ajossa, linjalla 74.

SAO:lla on myös keskimoottoribussi 842 (Volvo B10M / Carrus K204 City), jossa ei ole ikkunaverhoja. Joskus 67(X):llä on näkynyt ent. P.Tyllilä Linja Oy:n autoja.

8718 on saanut loppuvuonna uuden maalipinnan ja verhot ikkunoihinsa. Autossa 8715 on verhot takaoven jälkeisessä ikkunasassa. 8726 on myös saanut verhot ikkunoihinsa. 8714 nähtiin 20.11. linjalla 98. Havainto on ensimmäinen nivelautosta tällä linjalla. Edellisellä viikolla oli nivelauto kilvitettynä tälle linjalle, mutta se ei ollut linjalla.

HKL:n autot 9502, 9503 ja 9505 tulivat 1.12.1995 Silja Sere-naden kyydissä Helsinkiin. Autoja tuli 4-7 bussin erissä seuraavien viikkojen kuluessa. Esim. 9504 nähtiin 21.12. IK:n terminaalissa koekilvillä. Auto 9502 (SGK-921) oli virallisesti ensimmäisen kerran liikenteessä linjalla 14 vuorossa 503 29.12.1995. Loput (9503-9522) rekisteröitiin 1.1.1996 ja laitettiin samantien linjalle.

Ruhan autoissa 9502 ja 9503 on vaihteistona neliportainen ZF 4HP600. Autoissa 9504 ja 9505 on neliportainen Voith. Autoissa 9506-9522 taas on kolmiportainen Voith. Autoissa on enimmäkseen 35 kiinteätä istuinta, sarjan loppupään autoissa kuitenkin 33, sillä keskioven etupuolella oleva paripenkki on korvattu kahden



hengen klaffi-istuimella. Autoissa on perinteiset kultaiset "amerikkalaiset" raitiovaunujärjestysnumerot, samantyylinen teksti "Bussiliikenne HKL" ja hopeanharmaa vyö. Autot ovat edustavan näköisiä. Niitä tapaa linjoilla 23 ja 55(A), mutta myös monilla muilla, vieläpä kaikilla ilmansuunnilla. Ruhassa on autot 9502–9507, Koskelassa 9508–9515 ja Varhassa 9516–9522. HKL:n Scania MaxCien ovi-automatiikka vastaa täysin ruotsalaisia. Autojen etuosa on todellakin matala, sillä etuakselin ja keskisillan välillä ei ole lainkaan istuin-korokkeita eli podestereita. Suurin osa tähänastisista matalista autoistammehan on ollut matalakäytäväbusseja.

VTT:n omistama Saab / Valmet Ecobus on vuodenvaihteen kahta puolen liikennöinyt linjaa 22.

Usea seutuliiKENNELINJA vaihtoi liikennöitsijää 1.1.1996. STA / PKL otti käyttöön autot 126–140 (Volvo B10M / Carrus K204 City). Linjebuss Finland ryhtyi ajamaan mm. Suvisaariston suuntaan kelta-oransseilla autoillaan. LBF:n uusimmissa takamoottori-Volvoissa on ovisysteemi 2–2–0 puolimatalien autojen osalta, matalissa lie-nee 2–2–1.

TuKL:n kaksi ensimmäistä matalalattiabussia (105 ja 106) ovat erikoisia siksi, että niillä on jo aikaisemmin käytössä olleet nume-

rot sekä että ovijärjestys on harvinaisempi 1–2–1. Vuodesta 1967 yhdessäkään TuKL:n täysikokoisessa bussissa ei ole ollut kapeaa etuovea. Autot on sijoitettu erittäin kuormitetulle keskustalinjalle 3.

TuKL 150 maalattiin viime kesäksi siniseksi ja se kulki kesän ns. museobussina kierrellen Turun eri museoiden kautta. Talvikaudeksi auto on siirretty linjaliikenteeseen, lähinnä linjalle 1 Sata-ma-Lentoasema, varustettuna tekstein "Museolinja kulkee taas ensi kesänä". Samanlaisen sinisenä ja samalla linjalla kulkee myös Finnairin mainoksin varustettuna TuKL 135. Matala-106 on nykyään Fritidsresorin mainoksena ol-

*Scania CN113CLL MaxCi, HKL 9506, ensimmäistä päivää liikenteessä. Kuva Juhana Nordlund 1.1.1996.*



*HKL 9511 Rautatientorilla ensimmäisenä liikennepäivänään. Kuva Juhana Nordlund 1.1.1996.*



tuaan vain puoli vuotta TuKL-kel-  
tainen. TuKL 133 on Pendolino-  
väreissä ja se on aseman kautta  
kulkevalla linjalla 30. Lisäksi ainak-  
kin yksi TLO:n bussi on Olvin vä-  
reissä.

TAKL sai syksyllä Scania  
L113TLL / Lahti 402 -autot 213-  
217 sekä vastaavat Carrus City L  
-telimatalat 218-222. Lisäksi tuli  
kaksiakselinen matala-auto nu-  
meroltaan 622, jossa on ovijärjes-  
telmä 1-2-1. 622 on tyyppiltään  
Scania L113CLL / Lahti 402. Kai-  
kissa uusissa autoissa on järeä  
ZF-automaatti HP600.

TAKL:n ensimmäinen nivel eli  
auto 300 museoidaan KLHS:n toi-  
mesta. Sinikeltaiset värit pyritään  
palauttamaan mahdollisimman  
pian.

TLO:n V. Randell on hankkinut  
yhden Scania N113CLL / Lahti 402  
-matalalattiabussin (TGM-917).

Porin Linjat Oy otti joulukuun  
alussa käyttöönsä autot 21 ja 22,  
Scania N113CLL / Carrus K204  
City L. Tammikuussa tuli vielä kol-  
mas samanlainen. PL ajaa näillä  
matalilla busseilla mm. Reposaa-  
reen, jonne on linja-autoasemalta  
matkaa selvästi yli 30 kilometriä.  
Ovisysteemi on 1-2-0.

Lahdessa Koiviston Autot 274  
(HXA-404) ja 335 (HSB-204) oli-  
vat marraskuussa KA:n väreissä,  
mutta kylkeen olikin maalattu  
"Lahden Liikenne".

## LIPPUTARIFFIT

Hintamuutokset 1.1.1996:

Helsinki: Helsinki-kortti aikuiset  
1 vrk 105 mk.

Espoo: Päivälippu 7 mk (laski).

Seutuliput laskivat:

30 pvä aikuiset 340 mk, 30 pvä  
alennusryhmä 2 ja lapset 170 mk,  
30 pvä alennusryhmä 1 255 mk,  
10 mtk aikuiset 120 mk, 10 mtk  
alennusryhmä 2 ja lapset 60 mk,  
10 mtk alennusryhmä 1 90 mk ja  
kimppaseutulippu (entinen perhe-  
seutulippu) 45 mk. Matkailijaliput 1  
/ 3 / 5 vrk : aikuiset 45 / 90 / 135  
mk, lapset 23 / 45 / 68 mk. 30 pvän  
liityntäseutulippua (340 mk) myy-  
dään kaikille asuinpaikasta riippu-  
matta, siinä käytetään yleislipun  
kantaosaa ja maksuosaan merki-  
tään myös auton rekisterinumero.

Tänä vuonna pääkaupunkiseu-  
dun lippuihin on lisätty maininta  
"Sis. ALV 6 %". Ainakin Espoossa  
maininta oli joissakin lipuissa jo vii-  
me vuonna ja VR on sitä käyttänyt  
heti kun matkustaminen tuli pari-  
sen vuotta sitten verolliseksi.

Helsingin perhelippu on kel-  
vannut joulukuusta alkaen myös  
arkipyhinä aamun alusta yöliiken-  
teen loppuun.

Tammikuun lopussa 1996 kel-  
poisuudeltaan päättyviksi merkit-  
tyjä seudullisia ja kaupunkien sar-  
jalippuja voi käyttää tuon päivän  
jälkeenkin, koska hinnat joko py-  
sivät entisinä tai laskivat.

## MUUTA

HKL on ilmoittanut tyytymättö-  
myytensä kaupunkisuunnitteluvi-  
raston ehdotukseen heikentää  
Mannerheimintiellä mm. Aleksan-  
terinkadun ja Kaivokadun välillä  
raitioliikenteen sujuvuutta. Man-  
nerheimintiellä oleva kolmiraitei-  
nen rata on tarkoitus 1997-99  
muuttaa kaksiraiteiseksi poista-  
malla liikennettä sujuvoittaneet  
ryhmitysraiteet. Niiden tilalle on  
kaavailtu istutettavaksi lehtipuita,  
jotka eivät syksyisin lehtikelien ai-  
kaan ole ainakaan liikenneturvalli-  
suutta parantava ratkaisu. 1930-  
luvun puoliväliin saakka silloiselta  
nimeltään Heikinkadulla kasvoi  
esplanadimaisesti puita kadun  
keskellä. Liikenteen lisääntyttä  
puut jouduttiin poistamaan, mutta  
nyt jonkin käsittämättömän syyn  
takia puut halutaan yli 60 vuoden  
tauon jälkeen palauttaa.

*Viime syksynä Helsingin joukkoliikennelautakunta oikeutti HKL Bussiliikenteen tilaamaan kaksi Volvo B10LA  
-matalalattianivelautoa. Kuvassa on vastaavanlainen Göteborgin Raitioteiden (GS) koeauto 20.  
Kuva Juhana Nordlund 14.9.1995, Turku.*





The British Council juhlisti Suomen 50-vuotissuhliansa marraskuussa esittelemällä brittiläistä "Poems of the Underground"-routta kahdeksassa nivelvaunussa.

Kampin metroaseman laiturin päässä olevassa näyttelytilassa esitettiin 21.11.-1.12. musiikki- ja tanssidraama "Melankolina". Kyseessä oli Ryhmä 65:n tuottama rakkaustarina-trilleri, jossa matkailupuntarkastaja ja metrovartija löytävät toisensa.

Linjebuss Finland on osoittanut syksyllä kiinnostusta ostaa Tampereen kaupungin liikennelaitos. Turun kaupungin liikennelaitoksen osto viime keväänä tyrehtyi kaupungin haluttomuuteen myydä yhtiötään. Linjebuss operoi tällä hetkellä Suomen lisäksi Ruotsissa, Tanskassa ja Belgiassa. Se on yksityisessä omistuksessa ja on Tukholman pörssin A-listalla. Linjebussin osakkeiden hankinta on siten mahdollista kaikille halukkaille. Toisen ruotsalaisyhtiön, Swebusin, omistaa yksinomaan ruotsalainen Statens Järnvägar.

YTV järjesti tarjouskilpailun seutulinoista 611, 623 ja 652. Kilpailutettu liikenne alkaa 12.8.1996 ja kestää kolme vuotta.

Finlandia-talossa ja ulkoken-tällä järjestetään 22.-24.5.1996 Pohjoismaiset Paikallisliikenne-päivät. Tänä vuonna ei sentähden järjestetä tavanomaisia paikallisliikennepäiviä. Osallistumismaksu kokoukseen iltaohjelmineen maksaa 3000 mk + ALV, lisätietoja saa AKB Servicesiltä.

## ULKOMAAT

### Oslo

Matalalattiaraitiovaunutilauksen saivat italialaiset Firema ja Ansaldo. Firema toimittaa 17 vaunun korit ja mekaanisen osuuden sekä Ansaldo sähkötekniikan. Vaunun pituus on 32 m, leveys 2,6 m, akseleita on kahdeksan. Ensimmäiset vaunut ovat odotettavissa liikenteeseen v. 1997 lopussa. Ti-



Käsitteet "täysmatala" ja "taakse asti matala" ovat melko suhteellisia. Kuvassa HKL 9501:n takasilta (alusta Volvo B10L). Kuva Juhana Nordlund 14.9.1995.

lauksessa on myös varauma 15 lisävaunulle. Telivaunut 1950-luvulta tulevat pikkuhiljaa häviämään, joten loma- ja tutustumismatka Osloon on nyt paikallaan.

Länsi-Euroopan ainut Tatra-vaunu, Oslon numero 200 vuodelta 1988 (OS:n tyyppi SM90), jota piti ennen liikenteeseen päästöä hiukan korjata vastaamaan norjalaista laatutasoa, on otettu pois normaalista linjaliikenteestä. Vaunu on muutettu viime kesän aikana VBK:n koritehtaalla tilausliikenteen käyttöön erikoiseksi Selskap-trikkeniksi. Vaunussa on nyt sohvavat, pöydät ja mikä tärkeintä, WC. Vaunun numeroksi on muutettu 321. Viisikymmenluvun alkupuolen HøKa-vaunu 250 (SM53) on muutettu Festtrikkeniksi numerolle 322.

### Bremen

Vessalla varustettuja raitiovaunuja löytyy nyt Euroopasta yhä lisää: Bremenissä liikennöi Party-wagen, joka on kunnostettu 16,7 m pitkstä nivelvaunusta nro 442 vm. 1965, siinä on 7 m<sup>2</sup> tanssilat-

tia, 21 istumapaikkaa välipöytien ääressä ja baaritiskin ääressä vielä koko joukko seisomapaikkoja nojailijoille. WC on takasilalla.

## LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Pääte-pysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.

Mottomme on: Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se saat-taa sopia myös Pääte-pysäkillä.

**AVUSTUKSET** tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Alameri, Teemu Collin, Ari Elenius, Tom Heino, Arto Hellman, HKL, Jarmo Hirviniemi, Pertti Leinmäki, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, PLL, Ari Oksa, Jarmo Oksanen, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Niklas Savinsaari, Kai Sil-lanpää, TAKL ja Risto Vormala.



# Yleisön pyynnöstä: AIKATAULUPALSTA

Teksti ja taulukot Jarmo Oksanen

Noin 15 vuoden ajan olen RAITION palstoilla yrittänyt selvittää, mikä Helsingin raitioliikenteessä kulloinkin tapahtuu. Tarkemmin sanoen olen kertonut, mitä on tapahtunut, sillä tiedot useinkin saadaan niin lähellä niiden voimaan astumista, että futuuria ei voi käyttää. Se on melko pitkä aika, varsinkin kun aiheesta ei saa juuri muuta irti kuin lukujen luettelua, olivatpa ne sitten vuorojen numeroita, hallireittejä, vuorovälejä tai muuta vastaavaa. Olen useasti ajatellut lopettaa hampaiden tlysyttämisen tähän loppuun kaluttuun luuhun — semminkin, kun eräissä saamistani palautteista on ollut rivien välistä luettavissa aikataulutoimittajan vaihtamista puoltavia viestejä. Sitäkin hämmästyneempi olin kuullessani, että joku tai jotkut lukijoista ovat peräti kaihvanneet aikataulupalstaa, jota ei muutamassa viime numerossa ole ollut. Voihan tosin olla kyseessä päätoimittajan viimeisin yritys saada puhallettua meikäläiseen uutta intoa. Jos kuitenkin puheessa olisi jotain perää, niin voin vain sanoa palstaa odottaneille: tässä on!

## Talviaikataulut

### Muutokset 1.3.1995

Talviaikataulujen tarkastelussa on palattava aikaan 1.3.1995, jos halutaan, että aikataulupalstaa selaillemalla saadaan aukoton kokonaisuus. Tuon maaliskuisen keskiviikkopäivän aamusta voimaan astuneet muutokset ovat kylläkin löydettävissä viime vuonna ilmestyneistä RAITIOista siroteltuna eri otsikoiden alle. Mutta kerrataan ne nyt vielä:

Linjoilla 1 ja 1A muutoksia tehtiin vain arki- ja viikkokatauluun. Ykköset saivat uuden ruuhkavuoron 106, jonka johdosta lähtöjen lukumäärä muuttui. I-suunnassa (siis Kauputorilta ja Perämiehenkadulta)

laskettuna linjan 1 lähtöjen määrä pysyi jokseenkin ennallaan, mutta lisääntyi linjalla 1A tuntuvasti (39:stä 50:een). Linjan 1A aamun liikennöintiaika piteni. Viimeinen aamun 1A lähti Perämiehenkadulta aiemmin klo 8.31, maaliskuun alun jälkeen 8.55.

Linja 2 oli tietenkin muutosten pääkohde. Kakkoslinja piteni jälleen ja johdettiin nyt Unioninkadulta Kaisaniemenkadun, Kaivokadun ja Mannerheimintien kautta Aleksanterinkadulle ja edelleen Tuomiokirkon nurkalta siihenastista reittiä Katajanokan terminaaliin. Linjapituuden kasvaessa tarvittiin kakkoselle uusi vuoro, numeroltaan 11. Samalla kuitenkin kakkonen menetti ainoan ruuhkavuoronsa 107. Linjan kierrosaika tietenkin piteni (12 minuuttia). Liikennöintiaika kuitenkin supistui hieman, viimeinen lähtö Katajanokan terminaalista oli 16.46, kun vielä helmikuun viimeisenä päivänä se oli 17.22. Kakkosen kaikki vaunut lähtevät halliin Katajanokalta päin siksi, että toiselta päätepysäkillä yhteys Koskelaan on kovin hankala. Vuoden 1995 parin ensimmäisen kuukauden aikana hallinajot kelpasivat miltei yhdeksi linjalähdöksi, sillä hallireitti oli yhtenevä linjan kanssa Hakaniemeen asti. Maaliskuusta lähtien se ei enää päde. Kakkosen vaunut näet ajavat halliin edelleen reittiä Aleksanterinkatu – Snellmaninkatu – Liisankatu – Unioninkatu eikä Ylioppilastalon kautta kiertäen. Päivän viimeinen vaunu Katajanokan terminaalilla oli vuoro 10, lähtö klo 17.31. Kakkoslinjan lähtöjen luku väheni aika paljon, Katajanokan terminaalista laskettuna 81:stä 64:ään. Supistus oli kuitenkin näennäistä, jos otetaan huomioon linja 2V. Tämä kaupungin uusin raitiolinja on itse asiassa sama kuin kakkonen helmikuun loppuun asti sillä erotuksella, että Kataja-

nokan päätepysäkki on Merisotilaantorilla. Linja 2V on ruuhkalinja, jota ajetaan kahdella vuorolla, 107 ja 108, lähtöjä kummassakin suunnassa 16. Aamuisin 2V:n ensimmäinen lähtö Katajanokalta oli vuoden loppuun asti 6.59 ja viimeinen 8.57 ja iltapäivisin 14.22 ja 16.30.

Linjalla 4 tehtiin muutoksia kaikkina liikennöintipäivinä. Arkipäivän kierrosaika supistui 4–6 minuuttia ja vuorojen määrä kahdella. Hyllylle siirtyivät vuoronumerot 49 ja 149 – siis yksi vakio- ja yksi ruuhkavuoro. Vuoron 145 korvasi vuoro 146. Lähtöjen luku Katajanokalta supistui 159:stä 152:een. Lauantaisin linjaa 4 ajettiin sekä ennen maaliskuun vaihdetta että sen jälkeen 9 vuorolla. Vuoro 49 vain korvattiin vuorolla 47, joka aiemmin oli ajossa vain maanantaista perjantaihin. Supistuneen kierrosajan ansiosta lähtöjen luku nousi lauantaissä kymmenellä 132:een. Sunnuntaisin liikennöivät vuorot 40–45, siis kuusi kappaletta aikaisemman seitsemän sijaan. Kierrosaika supistui myös sunnuntaisin; 65–66 minuutista 60:een. Kuudella vuorolla ei sunnuntai- ja viikkokataulussa ollut yhtä monta lähtöä kuin ennen, vaan luku laski 106:sta 96:een. Nelosen yöliikenteen viimeiset lähdöt eivät menneet kerralla kohdalleen. Helmikuun loppuun asti ne olivat olleet kaikkina päivinä Munkkiniemestä klo 1.18 ja Katajanokalta klo 1.30. Maaliskuun alussa sunnuntai/maanantaiyö tuli erilaiseksi kuin muut viikkopäivät: viimeinen vaunu Munkkiniemestä klo 1.10, paitsi maanantaita vasten yöllä klo 1.38; Katajanokalta klo 1.30, paitsi yhteinä yönä klo 1.15. Tämä normaalisista poikkeava ratkaisu – illan viimeiset lähdöt ovat perinteisesti olleet identtiset kaikkina viikkopäivinä – ei ollut pitkäikäinen. Jo 15.3.1995 palattiin samaan aika-



tauluun joka yö: Munkkiniemestä klo 1.23 ja Katajanokalta klo 1.30.

Linjan 8 ruuhkavuorot sijoitettiin jälleen Koskelan halliin. Muutaman vuoden ehti vallita tilanne, jossa saman linjan kaikki vuorot ajettiin samasta hallista, 4, 8 ja 10 Töölöstä ja muut Koskelasta. Nyt siis palattiin taas "sekalinjamalliin", kahdeksikon vakiovuorot hoitaa Töölö. Kuten tuonnempana selviää, "puhdasoppinen" malli palautettiin kymmenen kuukauden kuluttua.

Pikku-Huopalahden uutta asuntoaluetta palveleva linja 10 sai odotetusti lisää lähtöjä. Kirurgin päästä laskien maanantaista perjantaihin lisäystä tuli 20 lähtöä (uusi määrä 137), lauantaisin ja sunnuntaisin 10 (muutoksen jälkeen la 103, su 88). Peräti kolmella vakiovuorolla vahvistettiin linjan 10 liikennettä (vuorot 90, 97 ja 98). Toisaalta ruuhkavuoro 193 jäi pois. Siten ruuhkavuorot mukaan lukien linjalla 10 oli 10 vuoroa aiemman kahdeksan sijasta. Tarkkaan ottaen kymmenen vuoroa kiertää linjalla 10 vain iltapäivän ruuhkatunteina, sillä vakiovuoro 96 lähti ajoon vasta iltapäiväruuhkan alussa jatkaen sitten liikennöintiajan loppuun. Vastaavanlainen vuoro oli vuosia sitten v. 2 linjalla 1 / 1A. Lauantaisin linjalla 10 ajoi 1.3. jälkeen seitsemän vuoroa (91-97), joista 97 oli uusi. Sunnuntain vuorot ovat 91-96, siis kuusi, kun aikaisemmin linja hoidettiin viidellä vuorolla (91-95).

Talviaikataulujen viimeinen voimassaolopäivä oli 4.6.1995, mutta ne tulivat pilkulleen samanlaisina käyttöön taas 28.8.

### **Kaikki uusiksi 1.1.1996!**

Vuoden 1996 ensimmäinen päivä iski aikataulutoimittajaan kuin Wall Streetin pörssiromahdus v. 1929 sijoittajiin. Jokaikinen HKL:n raitiotieaikatauluihin painettu lähtöminuutti muuttui! Tämän RAITION kiireähkön toimitusaikataulun vuoksi saattaa näiden muutosten selos-

tuksessa olla tavallista enemmän puutteita ja epätarkkuuksia. Eräs puute on vaunukaluston laji; HKL ei nykyisin läheta seurалlemme luetteloa, josta kävisi ilmi neliakselisten vaunujen sijoitus. Arvaus ei osune kuitenkaan kovin paljoa harhaan, jos sanon, että linjat 2 ja 2V kokonaan sekä 6 ja 8 ruuhkavuorojen osalta hoidetaan vaunuilla vm. 1959.

Yleisesti ottaen tämän vuoden alku merkitsi lisäystä liikenteeseen usealle linjalle. Linjoilla 6, 7A, 7B ja 8 lauantain ja sunnuntain aikataulut yhtenäistyivät, eli aikataulut ovat puoliilta päivin alkaen vuorokauden loppuun täsmälleen samanlaiset. Aikataulustosta löytyy myös lyhentyneitä kierrosaikoja etenkin keskipäivän ja illan liikenteessä. Näin lähtöjen määrä kasvoi usealla linjalla vaikkakin klo 22 jälkeen vuorovälit harvenivat joillain linjoilla. Liikennettä ei kuitenkaan (varsinaisia yölinjoja 3B, 3T ja 4 lukuunottamatta) katkaistu iltakymmeneen, kuten joistain ennakkosuunnitelmista tihkuneet tiedot kertoivat. Myös jäi toteutumatta reittimuutos linjoilla 6 ja 8, joiden piti vaihtaa keskenään päätepysäkkiä (8 Arabiaan asti, 6 Paa-valin kirkolle).

Linjalla 1 ja 1A vuoronumerot säilyivät ennallaan, vuorot 1-6 ja 101-106. Linjalla 1A liikennöintiaika aamulla nyt puolestaan supistui, viimeinen lähtö Perämiehenkadulta on nyt klo 8.19. Tai jos haluaa laskea mukaan halliinlähdöt, niin klo 8.36 sitten. Linjan 1A kierrosaika hiukan piteni, josta syystä vuoroväleihin tuli aavistuksen verran pidennystä.

Linjan 1 lähdöt lisääntyivät 5-9:llä riippuen tarkastelusuunnasta. Päivällä kierrosaika jäi noin 55 minuuttiin, mutta joidenkin lyhyempien kierrosten takia löytyy aikataulusta muutama 8 minuutin vuorovälikin. Mutta illalla ykkösen kuski-en täytyy laittaa "hana auki", sillä kierrosaikaa lyhennettiin 3-5 minuuttia. Niissä kohdissa, joissa linja 1 vaihtuu 1A:ksi tai päinvastoin, tapahtuu aikataulussa usein mielenkiintoisia ilmiöitä: joko keski-

määräiseen nähden ylipitkiä tai alimitaisia vuorovälejä. Niin nykyin. Linjan 1A iltapäivän ensimmäinen lähtö Perämiehenkadulta on vuorolla 102 klo 14.37. Kauppatorilta lähtee vuoro 3 klo 14.42 ja vuoro 103 klo 14.48 linjalle 1. Nämä kolme vuoroa, 3, 102 ja 103, kulkevat Kauppatori-Käpylä kolmen minuutin erolla toisiinsa! Ja vielä erikoisempaa: vuoro 102 menee Käpylässä vuoron 3 edelle. En muista nähneeni aikataulussa kahden linjalla olevan vaunun aikataulumukaista sivuutusta, ellei sitten ollut joskus Ruskeasuolla linjoilla 10 ja 10S. Halliin lähdöt kyllä toisinaan ennen edellä ajavan vuoron seuraavaa lähtöä, mutta että kaksi linjavuoroa!

Myös linjalla 2 kierrosaika lyheni kolmisen minuuttia. Vuorot ovat edelleen 7-11, joten kierrosajan lyhennys lyhensi myös vuorovälejä keskimäärin lähes minuutilla. Liikennöintiaika ei muuttunut, mutta päivittäin ajetaan kolme lähtöä enemmän kuin ennen. Linjan 2V liikennöintiaika siirtyi hiukan. Vuoden 1995 puolella aamun lähdöt Ensi Linjalta olivat aikavälillä 7.15-9.13 ja iltapäivän 14.38-16.46. Vuoden vaihteen jälkeen vastaavat ajat ovat 6.58-9.01 ja 14.25-16.36. Vuoroaikatauluihin lisättiin jostain syystä uusi välipiste-aika SN = Senaatintori.

Sitten linja 3B. Arkipäivän aikataulusta ei kummempaa kommentoitavaa ole, ellei halua toistaa kierrosaikojen lyhenemistä. Lauantaisin 3B:lle lisättiin yksi vuoro (13). Lauantailähtöjen määrä kasvoi kuitenkin vain hiukan, sillä lauantaisin päiväliikenteen kierrosajat puolestaan pitenevät 2-4 minuuttia. Sunnuntaisin vuoroja on edelleen kuusi, mutta niiden numerot ovat 14-19 eikä 15-20. Sunnuntaisinkin kierrosaikaa pidennettiin, josta syystä lähtöjä on 3-4 / suunta vähemmän kuin ennen.

Linjan 3T kierrosaika lyheni arkipäivinä keskipäivän aikaan jopa 4-5 minuuttia. Lauantaisin myös 3T:lle tuli uusi vuoro. Tämä vuoro, 23, on ensimmäinen laatuun siinä suhteessa, että se on ajossa



vain lauantaisin. Vastaavasti vuoro 30 ajaa kaikkina muina päivinä paitsi lauantaisin; sellaistaakaan ei ole aiemmin sattunut käsiini. Normaali käytäntöhän on, että vuoro on liikenteessä joko ma-pe, ma-la tai ma-su. Se, että vuoro 23 korvaa vuoron 30 lauantaisin saattaa johtua pyrkimyksestä ajattaa vaunut loogisessa vuoronumerojärjestyksessä. Takavuosina vuorojen järjestys olisi sekoitettu, puheena olevaan tapaukseen sovellettuna se tarkoittaa, että lauantaisin vuoro 30 ajaisi vuorojen 31 ja 24 välissä. Linjalla 3T lauantain kierrosajat lyhenivät kautta päivän, enimmillään illansuussa 2-7 minuuttia! Siitä syystä ja lisävuoron ansiosta lähtöjä on 3T:llä lauantaisin 8 / suunta enemmän. Sunnuntain 3T:stä ei ole mainittavaa.

Linja 4 näyttää olevan raitioliikenneosastolle probleema: viime keväänä tarjontaa supistettiin, niin nyt sitä sitten taas lisättiin suunnilleen tasolle, jolta lähdettiin 1.3.1995. Arkipäivinä on jälleen 10 vakiovuoroa; vuoro 49 siis palasi liikenteeseen. Ruuhkavuorojakin on jälleen kolme, nyt niiden numerot ovat 141, 143 ja 148. Vakiovuoroista 46 on osapäiväinen: se aloittaa klo 14 aikaan ja jatkaa yöliikenteen loppuun. Ruuhkavuoro 143:kin poikkeaa tavanomaisesta, sillä se ajaa ruuhkavuoroksi varsin pitkään. Tavallisestihan ruuhkavuorot ovat hallissa viimeistään klo 18.30, mutta vuorolla 143 on viimeinen lähtö klo 18.52 KTN:lta MKN:een. Halliin se lähtee Munkkiniemestä vasta klo 19.22. Arkipäivän lähtöjä tuli 5-6 / suunta lisää ollen luvut KTN:lta 157 ja MKN:stä 152. Tämän enempää ei lisävoroilla saatu aikaan, sillä ruuhka-ajan kierrosajoja pidentettiin 1-2 minuuttia. Lauantaisin linjan 4 lähdöt vähenivät 4-5 / suunta kierrosajojen hiukkasen pidentyessä. Lauantaisin linjalla 4 on 128 lähtöä Katajanokalta ja 125 Munkkiniemestä. Sunnuntain vuoroja on liikenteessä kuusi, niiden numerot ovat 41-46 (tähän asti: 40-45).

Linjan 6 kierrosaika lyheni 63:sta

60 minuuttiin arkipäivisin keskipäivän aikaan ja samalla 10-11 minuutin vuorovälit muuttuivat tasan 10 minuutiksi. Vuorot ovat edelleen 51-56, 152, 153 ja 156. Myös lauantaisin kierrosaika on nyt 60 minuuttia. Kuten edellä jo mainitsinkin linjan 6 lauantain ja sunnuntain aikataulut ovat yhtenevät klo 12:sta eteenpäin. Sunnuntaisin tämä edellytti yhden vuoron lisäystä, siis sunnuntaisinkin ajavat vuorot 51-56. Samalla sunnuntain 55 minuutin kierrosaika piteni 60 minuuttiin ja 11 minuutin vuorovälit lyhenivät 10 minuuttiin.

Linjojen 7A ja 7B vuorot pysyivät ennallaan, kierrosajoja rukattiin taas kerran 40 minuutiksi. Sitten vuoden 1985, jolloin seiskat aloittivat nykymuotoisena, kierrosajat ovat heiluneet 40 ja 42-44 minuutin välillä. Vähintään joka toinen vuosi aikaa lisätään ja joka toinen taas supistetaan. Eräs mielenkiintoinen havainto näiltä linjoilta koskee II pääte pysäkin merkintää. Kun linja 2 aloitti 16.12.1976 oli päätesilmukka nimeltään IP (Itä-Pasila). Samaan aikaan myös autolinja 17 pääte pysäkki oli Ratapihantiellä, noin 5 metrin päässä edellisestä. Se oli nimeltään PRA (Pasilan rautatieasema). Noin vuonna 1982 muuttui linjojen 2 ja 2A pääte pysäkin nimeksi myös PRA. Seiskojen aloittaessa 12.6.1985 Pasilan kiertolinjana II pääte pysäkki - oikeammin: ajantasauspaikka - oli aluksi MK (Messukeskus), joka on edellinen / seuraava pysäkki. Mutta sitten ensin linjan 7B ja myöhemmin linja 7A ajantasauspaikka siirrettiin taas Ratapihantielle kutakuinkin vanhan kakkoslinjan pääte pysäkin tuntumaan. Mutta nyt paikka olikin VT (Veturitori). Ympyrä sulkeutui 1.1.1996, sillä seiskat odottavat II-suunnan lähtöaikaansa jälleen paikassa, joka lyhennetään PRA! Linjoilla 7A ja 7B illan viimeisellä liikennöintitunnilla löytyvät raitiolinjojen pisimmät vuorovälit: 19 minuuttia.

Linjan 8 ruuhkavuorojen kotipaikkana Koskelan halli ei muodostunut pitkäaikaiseksi. 1.1.1996 vuorot ovat jälleen Töölön kirjoissa.

Kahdeksikon vakiovuorot ovat edelleen 81-86, mutta ruuhkavuoroista yksi putosi pois ja yksi muuttui numeroa. Ruuhkavuorot ovat nyt 182 ja 185. Linjalla 8 päiväliikenteessä kierrosaika lyheni 1-2 minuuttia, mutta arkipäivän ruuhka-aikaan jopa 5-6 minuuttia. Lähtöjen määrissä tapahtui vähäisiä muutoksia. Arkipäivisin kierrosajojen lyhennys olisi mahdollistunut useampiakin lähtöjä, mutta yhden ruuhkavuoron poistuminen, varhaisaamun vuorovälin pidentäminen 10:stä 12 minuuttiin ja illalla yhden vuoron jättäessä viimeisen kierroksen ajamatta lähtöjen luku väheni Salmisaaresta kahdella 118:sta 116:een ja Paavalin kirkolta 120:stä 117:ään. Lauantaisin lähtöjä on yhtä paljon kuin ennenkin 103 / 104, mutta sunnuntaisin kolme vähemmän /suunta (89/90).

Linja 10 on suunnittelijoiden erityisessä suosiossa. Kahdeksan kuukautta sen jälkeen, kun kympin lähtöjen luku kasvoi 117:stä 137:ään, tapahtui uusi parinkymmenen lähdön lisäys. Linja 10 on muutoksen jälkeen suhteellisesti tiheimmin liikennöity raitiolinja. Jos tätä menoa jatkuu, on Mannerheimintielle pian rakennettava lisäraiteet linjaa 10 varten. Arkisin lähtömäärän lisäys on toteutettu pidentämällä yhden vakiovuoron liikennöintiäaikaa sekä uudella ruuhkavuorolla 190, joka on ainoa vain iltapäiväruuhkan aikana liikennöivä ruuhkavuoro. Sen liikennöintiäaika on pitkä: ensimmäinen lähtö PHL:sta klo 13.21 ja viimeinen Kirurgilta klo 18.19. Vuoro 96, joka 1.3.-2.6. ja 28.8.-29.12.1995 ajoi osapäiväisenä iltavuorona, muutettiin taas kokopäiväiseksi. Arkipäivien kierrosajoja "prässättiin" noin minuutilla läpi liikennöintiajan. Ruuhka-aikoina klo 15.30-17.00 vuoroväli on 5 minuuttia (yksi väli 6 min. Ja PHL:sta yksi lisäksi 4). Lauantaisin lisättiin 10:lle yksi vuoro, 90. Sen ansiosta lauantain lähtöjä on 7-10 enemmän kuin viime vuoden lopulla. Sunnuntaisin on kuusi vuoroa, kuten tähänkin asti (1.3.95 alkaen). Sunnuntain kierrosaika on kuitenkin 3 minuuttia pitempi, joten lähtöjen määrä väheni 5-6:lla/suunta.



Näin talven keskellä on mukava muistella mennyttä kesää. Varsinkin kun se oli sellainen kuin kesän pitääkin olla: aurinkoinen, poutainen ja lämmin. Sääolojen muistelu sijasta pidättäydyn kuitenkin aikataulujen parissa. Ja onhan niillä sen verran yhteistä, että kivistä asioista puhutaan molemmissa tapauksissa.

Alkajaisiksi palautettakoon mieleen käsittelytapa: kesän 1995 aikatauluja on seuraavassa ruodittu edelliseen kesään nähden. Tietenkin edeltävällä talvikaudella tehdyt periaatteelliset muutokset (reitti, liikennöinti-aika jne.) siirtyivät myös kesäaikatauluun, mutta muutoin kesäaikataulut eri vuosina ovat enemmän toistensa kaltaisia kuin talviaikataulu ja sitä seuraava kesäaikataulu. Vuoden 1995 kesäaikataulukausi alkoi 5.6. ja päättyi 27.8. Se oli kaikilla linjoilla yhtäjaksoinen, joten takavuosien erillisestä keskikesän aikataulusta näyttää luovutun kokonaan.

Kun jäljempänä on lueteltu kierrosaikoja ja vuorovälejä, tarkoitetaan niillä keskipäivän tilannetta, ellei muuta ole mainittu. Iltaisin ja esimerkiksi sunnuntaiaamuisin kierrosajat ovat säännöllisesti lyhyemmät mutta vuorovälit harvempien liikenteessä olevien vaunujen vuoksi pidemmät kuin keskipäivällä. Seikkaperäisempi kierrosaikojen ja vuorovälien luettelu paitsi muodostaisi artikkelista pitkähkön myös vielä yksitoikkoisemman kuin nyt.

**Arkiaikataulussa** (=maanantai-perjantai) eroja kesän 1994 ja 1995 välillä oli linjoilla 1, 1A, 2, 4 ja 10. Linjoilla 3B, 3T ja 8 voimassa ollut aikataulu oli ensi kertaa voimassa 1994 ja linjoilla 6, 7A ja 7B vuonna 1993. Linjaa 2V, joka aloitti 1.3.1995 kakkosen ruuhkalinjana, ei liikennöity lainkaan kesäaikataulukautena.

Tarkastellaanpa muutoksia lähemmin alkaen linjoista 1 ja 1A. Vuorojen määrä säilyi ennallaan, vakiovuorot 1–6 ja kaksi ruuhkavuoroa. Viime mainittujen numerot olivat kuitenkin nyt 101 ja 102 (v.1994: 102 ja 104). Arkiaikataulussa v. 1994 lähtöjen määrä keskustan päästä oli 89 ja Käpylästä 88, viime kesänä tasan 100 molemmissa suunnissa. Erot syntyivät lähinnä kierrosaikojen lyhentymisen syystä, enimmillään kierrosaikaa oli "prässätty" illan liikenteessä klo 19.30 jälkeen – jopa 10 minuuttia! Näin illan vuorovälitkin olivat 12 minuuttia, kun aikaisemmin viimeisen liikennöintitunnin ajan vaunut ajelivat 15 minuutin välein.

Linjalla 1A aamun viimeinen lähtö Perämiehenkadulta oli nyt vasta 8.32 eli parikymmentä minuuttia myöhemmin kuin v. 1994.

Linjalla 2 tehtiin reittimuutos 1.3.1995, kuten tunnettua. Linjan pidentyminen toi uuden vuoron liikenteeseen ja nämä samat viisi vuoroa (7–11) ajoivat myös kesällä. Kierrosaika piteni reitin myötä 36 minuutista 48 minuuttiin. Viidellä vuorolla liikennöitäessä se merkitsee 9–10 minuutin vuorovälejä aikaisemman tasan 9 sijaan. Kun samalla liikennöinti-aikaa hiukan supistettiin, jäi kummastakin suunnasta 10 lähtöä pois – niitä jäi 64 / suunta. Aamulla kakkoslinjan liikenne alkoi viime kesänä klo 6.36 ensimmäisen vaunun lähtiessä Katajanokan terminaalista (25 min. myöhemmin kuin v. 1994) ja päättyi viimeiseen lähtöön klo 17.11 Ensi linjalta (v.1994: 17.31).

Neloslinjalla ruuhkavuoroja ei liikennöinyt lainkaan; itse asiassa edellä mainitut ykköslinjan kaksi ruuhkavuoroa olivat ainoat vuorot, joiden numero oli yli sadan. Vuoden 1994 kesällä nelosella oli kahdeksan vakiovuoroa ja kaksi ruuhkavuoroa. Menneenä kesänä 1995 vakiovuoroja oli yhdeksän. Ruuhka-aikojen vuorovälit pysyivät lähes samoina, mutta keskipäivän liikenteessä vaunut kulki-  
vat tuntuvasti vertailuvuotta 1994 tiheämmin, 7 minuutin välein. V.1994 kesällä kahden peräkkäisen vaunun väli oli päivällä 8–9 minuuttia. Selitys on kierrosajan lyheneminen, joka mitä ilmeisemmin saatiin aikaan päätepysäkkien taukoajakoja karsimalla. Vaikea ainakin on kuvitella, että liikenteen

sujuvuus olisi näiden kahden kesän välillä ollut oleellisesti erilainen. Kierrosaika oli v. 1995 63 minuuttia, joka on peräti 5 minuuttia vähemmän kuin ennen. Ruuhka-ajanakin kierrosaikaa oli lyhennetty 2 minuuttia, 67:stä 65 minuuttiin. Näistä laskettuna ruuhka-ajan keskimääräinen vuoroväli piteni 6,7 minuutista 7,2 minuuttiin eli 6–8 minuutin vaihtelurajoissa siis pysyttiin. Lähtöjen määrää arkipäivinä kasvoi kuudella: Katajanokalta 143 (137) lähtöä ja Munkkiniemestä 140 (134) lähtöä (sulkeissa v. 1994 luvut).

Linjan 10 tarjontaa lisättiin viime maaliskuun alussa. Tämä lisäys näkyi myös kesäaikataulussa, joskaan ei niin laajana kuin talvikaudella. Yksi vuoro kuitenkin oli kesän aikatauluunkin lisätty, nimittäin 97. Kierrosaika pysyi lähes ennallaan, siitä on ilmeisesti jo puristettu kaikki mahdollinen löysä pois. Seitsemän vuoroa ja 56 minuutin kierrosaika antaisi vuoroväleiksi tasan 8 minuuttia, mutta jostain syystä aikataulusta löytyi sieltä täältä 7 ja toisaalta 9 minuutin välejäkin. Ruuhka-aika ei kymppin aikataulussa eronnut muusta arkipäivästä. Lähtöjen määrässä laskettuna tarjonnan lisäys merkitsi arkaaikataulussa I-suunnassa 1 ja II-suunnassa 10 ollen Kirurgilta 116 ja Pikku-Huopalahdesta 114.

**Lauantain** aikataulut muuttuivat vain linjoilla 4 ja 10; kummallakin tuli lisää vuoroja ja lähtöjä. Nelosella vuorojen määrä lisääntyi kahdella ja samalla kierrosaika lyheni myös lauantaisin suunnilleen saman verran kuin arkaaikataulusakin (66–68:sta 63 minuuttiin keskipäivällä). Vuorovälit lyhenivät klo 9–16 välillä keskimäärin 2½ minuutilla (9–10 > 7). Lähtöjen määrä nelosen lauantailiikenteessä kasvoi kuitenkin vain neljällä I-suunnassa (128 > 132) ja viidellä II-suunnassa (124 > 129). Syy on siinä, että kolme vuoroa ajoi v.1995 kesäaikataulussa halliin jo klo 16 aikoihin kuuden jäädessä ajoon, kun taas edellisvuonna kaikki seitsemän vuoroa liikennöivät klo 21 asti, jolloin yksi vuoro poistui yöpuulle.



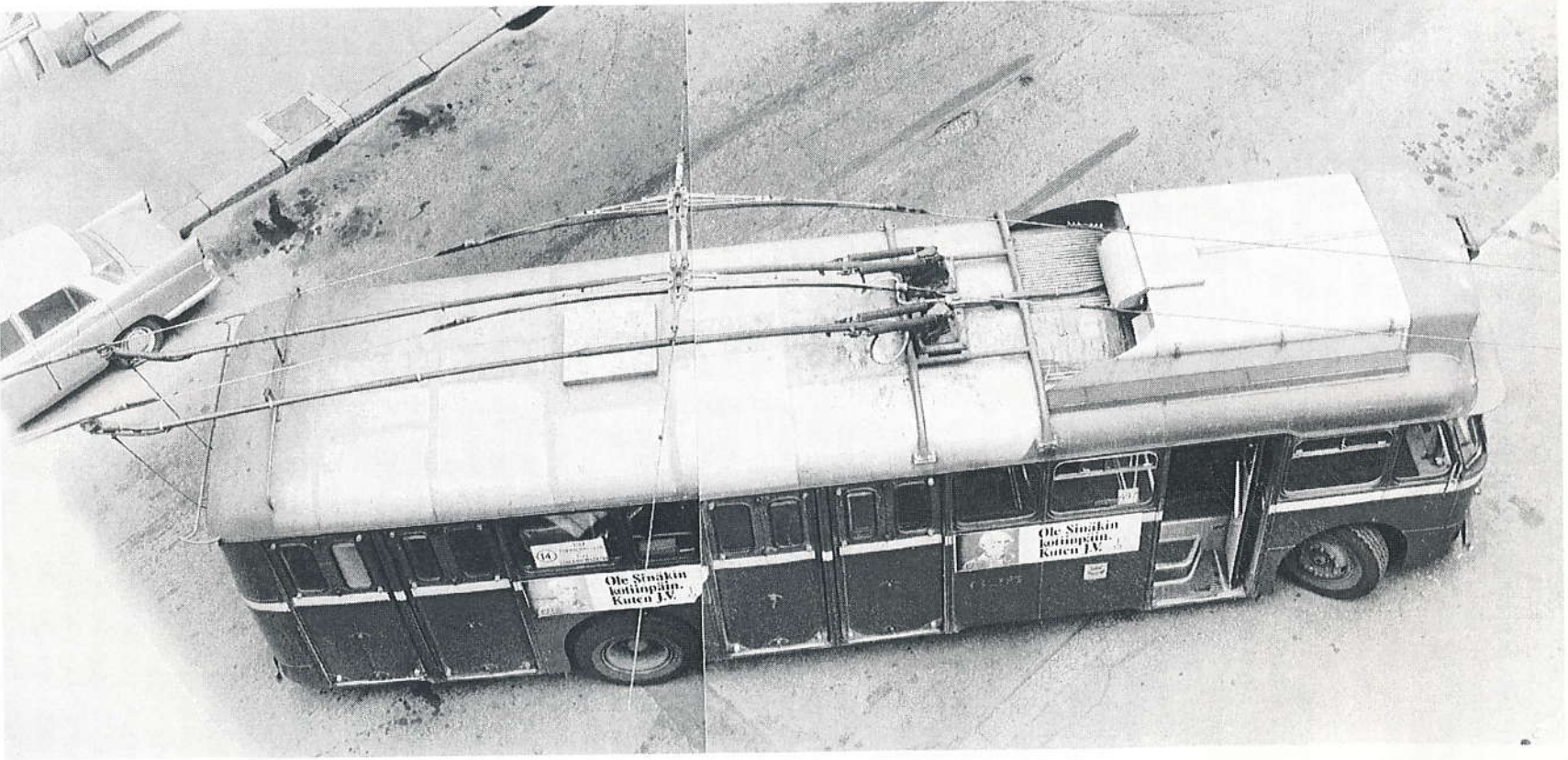
Linjan 10 lauantaimuutokset olivat yhdensuuntaisia arki aikatauluun nähden. Vuoroja tuli yksi lisää, kierrosaika pysytteli jokseenkin ennallaan ja vuorovälit lyhenivät. 54–55 minuutin kierrosaika olisi antanut vuoroväleiksi 7–8 minuuttia painottuen jälkimmäiseen lukuun, mutta jostain aikataulutoimittajalle toistaiseksi avautumattomasta syystä tunneittain löytyi 6, 7, 8 ja 9 minuutin vuorovälejä! Lähtöjen määrä kummassakin suunnassa oli 103, kun vertailun vuoksi v. 1994 oli I-suunnassa 93 ja II-suunnassa 91.

Myös **sunnuntaisin** linjat 4 ja 10 olivat ainoat, joiden aikatauluissa oli eroja vuoteen 1994 verraten.

Linjalla 4 muutokset olivat miinus- ja linjalla 10 plusmerkkisiä. Linjalla 4 vuoroja oli ajossa kuusi eli yhtä vähemmän kuin edellisvuonna. Kierrosaikaa oli sunnuntaisinkin typistetty tuntuvasti 65–66 minuutista 60:een, mistä syystä lähtöjen lukumäärä / suunta oli vähentynyt vähemmän kuin yhden vuoron lähtöjen verran. Nelosen yksi pitkä vuoro tekee sunnuntain kuluessa näet noin 18 kierrosta, mutta suunnassa I lähtöjä oli vain 9 vähemmän kuin 1994, suunnassa II 6 vähemmän. Katajanokalta lähti viime kesänä sunnuntaisin 97 linjan 4 vaunua ja Munkkiniemestä 96.

Linjalla 10 oli vuorojen määrää nostettu 5:stä 6:een. Kierrosaika oli hitusen lyhyempi kuin v.1994, josta seurauksena lähtöjä oli selvästi enemmän; Kirurgilta 89 (ed. v. 78) ja Pikku Huopalahdesta 88 (76). Myös sunnuntain vuorovälit linjalla 10 herättivät kysymyksen, miksi. Vuorovälit olivat jotenkin näin: 9-9-9-9-8-7-9-9-9-8-7- jne., siis noin joka 5:s tai 6:s väli oli 7 minuuttia. 51 minuutin kierrosaika ja kuusi vuoroa olisi mahdollistanut sarjan: 9-8-9-8-9-8- jne. Jos joku osaa selvittää tämän mysteerin, niin olepa hyvä ja kerro se aikataulutoimittajalle ja RAITION lukijoille!





Johdinauto HKL 625 (Valmet Oy / British Thomson-Houston Co Ltd)  
Humalistonkadulla kääntymässä Toöön vaunuhalleille. Kuvattu "Vanhan  
korjaamon" toimistokerroksista. Kuva Jorma Rauhala 2.6.1973.



<u>Lähdöt hallista linjalle</u>				Maan.-perj. 1.1.1996 alkaen				<u>Halliinajot</u>			
kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti
5.15	83	8	681	8.55	182	v 8	682				
5.27	49	4	641		185	v 8	686				
5.30	86	8	681	9.11	143	4	644				
5.42	41	4	641	9.13	141	4	642				
5.45	143	4	643	9.30	195	10	692				
5.46	182	v 8	681	9.55	148	4	642				
5.47	96	10	691	17.27	148	4	642				
5.50	185	v 8	685	17.29	43	4	644				
5.53	195	10	695	17.37	45	4	644				
5.54	45	4	641	17.46	195	10	692				
5.59	90	10	691	18.05	98	10	692				
6.11	93	10	691	18.06	185	v 8	686				
6.28	141	4	641	18.07	141	4	644				
6.39	85	8	685	18.24	92	10	692				
6.42	98	10	691	18.31	182	v 8	686				
6.43	43	4	641	18.37	44	4	644				
6.46	148	4	643	19.00	190	10	692				
6.50	95	10	695	19.06	49	4	644				
6.52	81	8	685	19.33	95	10	692				
	84	8	681	19.36	143	4	644				
6.54	47	4	641	19.45	84	8	686				
6.55	92	10	691	20.03	91	10	692				
7.00	40	4	643	20.35	81	8	682				
7.05	82	8	685	22.01	94	10	692				
7.06	94	10	691	22.42	40	4	642				
7.12	48	4	641	22.47	83	8	686				
7.16	42	4	643	23.18	90	10	692				
7.17	91	10	695	23.20	85	8	682				
7.24	44	4	643	23.25	82	8	686				
7.28	97	10	691	23.30	93	10	692				
12.37	195	10	691	23.34	97	10	696				
13.01	190	10	691	23.35	86	8	682				
13.18	46	4	641	23.42	96	10	692				
14.32	148	4	641	23.52	48	4	644				
14.46	141	4	641	0.19	47	4	642				
	182	v 8	681	1.51	42	4	644				
14.47	185	v 8	685	2.00	41	4	644				
15.04	143	4	641	2.06	46	4	644				

Hallireitit käyvät selville piirroksesta, joka julkaistaan RAITIOssa muutaman numeron välein. Viimeisin piirros on löydettävissä numerosta 4/1995.

<u>Lähdöt hallista linjalle</u>				Lauantai 1.1.1996 alkaen				<u>Halliinajot</u>			
kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti
5.15	84	8	681	15.21	40	4	642				
5.29	48	4	641	15.54	94	10	692				
5.30	81	8	681	16.11	47	4	642				
5.44	42	4	641	16.19	90	10	692				
5.45	82	8	681	17.08	83	8	686				
5.50	85	8	685	17.12	48	4	642				
5.57	44	4	641	18.09	91	10	692				
6.09	46	4	641	20.21	82	8	686				
7.17	41	4	641	22.01	95	10	692				
7.38	92	10	695	22.42	43	4	642				
7.47	97	10	691	22.47	84	8	686				
7.48	93	10	695	23.18	92	10	692				
7.56	47	4	641	23.20	85	8	682				
	90	10	691	23.25	81	8	686				
7.58	95	10	695	23.30	93	10	692				
8.10	40	4	641	23.34	97	10	696				
8.33	43	4	641	23.35	86	8	682				
8.42	83	8	685	23.42	96	10	692				
8.43	45	4	641	23.52	42	4	642				
	94	10	695	0.19	41	4	642				
8.50	91	10	691	1.51	45	4	644				
8.54	96	10	695	2.00	44	4	642				
9.07	86	8	685	2.06	46	4	644				

<u>Lähdöt hallista linjalle</u>				Sunnuntai 1.1.1996 alkaen				<u>Halliinajot</u>			
kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti	kello	vuoro	linja	reitti
6.43	46	4	641	17.07	83	8	686				
6.46	86	8	681	18.19	93	10	692				
6.56	41	4	641	20.19	82	8	686				
6.58	45	4	643	22.01	95	10	692				
7.01	83	8	681	22.42	43	4	642				
7.09	42	4	641	22.47	84	8	686				
7.16	85	8	681	23.18	92	10	692				
8.48	91	10	691	23.20	85	8	682				
8.52	95	10	695	23.25	81	8	686				
8.56	44	4	641	23.30	94	10	692				
9.02	94	10	691	23.34	91	10	696				
9.35	82	8	685	23.35	86	8	682				
9.45	92	10	691	23.42	96	10	692				
9.49	43	4	641	23.52	42	4	644				
11.02	81	8	685	0.19	41	4	642				
11.08	96	10	691	1.51	45	4	644				
11.28	84	8	685	2.00	44	4	642				
11.35	93	10	691	2.06	46	4	644				



kello	vuoro	linja	reitti
5.33	52	6	653
5.34	3	1 1A	605
5.38	15	3B	613
	103	1A	601
	166	7A	663
5.39	26	3T	625
5.43	4	1 1A	605
5.44	153 v	6	653
5.47	19	3B	611
5.48	106	1 1A	601
	174	7B	671
5.50	17	3B	613
	64	7A	663
5.51	27	3T	625
5.53	56	6	651
5.55	54	6	653
5.57	6	1 1A	601
5.59	13	3B	611
6.00	175	7B	671
6.02	65	7A	663
6.03	30	3T	625
6.04	156 v	6	651
6.07	1	1 1A	601
6.12	74	7B	671
6.13	7 v	2	607
6.15	24	3T	625
6.19	107 v	2V	609
6.21	8 v	2	607
6.29	9 v	2	607
6.31	108 v	2V	609
6.36	10 v	2	607
	102	1A	605
6.40	20	3B	611
	165	7A	661
6.41	28	3T	625

kello	vuoro	linja	reitti
6.41	77	7B	671
6.42	11 v	2	607
	105	1A	601
6.43	53	6	653
6.47	18	3B	613
6.52	104	1A	605
6.53	14	3B	611
	66	7A	661
6.54	5	1 1A	601
	31	3T	625
	67	7A	663
	75	7B	671
6.55	55	6	653
7.03	101	1 1A	601
7.07	16	3B	611
	25	3T	625
	76	7B	671
7.12	2	1 1A	601
7.17	51	6	653
7.35	29	3T	625
13.40	107 v	2V	609
13.56	101	1 1A	603
13.58	108 v	2V	609
14.13	105	1 1A	601
14.14	102	1 1A	605
14.18	166	7A	661
14.22	106	1A	605
14.24	103	1 1A	603
14.25	152 v	6	653
14.28	175	7B	671
14.31	104	1 1A	603
14.38	165	7A	661
14.46	153 v	6	653
14.56	174	7B	671
15.05	156 v	6	653

kello	vuoro	linja	reitti
5.39	25	3T	625
5.40	20	3B	613
5.44	65	7A	663
5.48	17	3B	611
	76	7B	671
5.51	27	3T	625
5.52	14	3B	613
5.54	66	7A	663
6.00	18	3B	611
	74	7B	671
6.03	28	3T	625
6.06	67	7A	663
6.12	75	7B	671
6.15	24	3T	625
7.34	51	6	653
7.40	31	3T	625
7.42	4	1	601
7.44	53	6	653

kello	vuoro	linja	reitti
7.45	3	1	603
7.53	55	6	651
7.54	1	1	601
7.55	54	6	653
8.04	56	6	651
8.07	16	3B	611
	64	7A	661
8.21	77	7B	671
8.27	2	1	603
8.30	19	3B	611
8.36	23	3T	625
8.37	52	6	653
8.38	6	1	601
8.42	13	3B	611
8.55	15	3B	611
	26	3T	625
9.15	29	3T	625
9.25	5	1	601

## KOSKELA, lähdöt hallista linjalle

## Sunnuntai 1.1.1996 alkaen

kello	vuoro	linja	reitti
6.45	66	7A	663
6.47	77	7B	671
6.49	18	3B	613
6.50	14	3B	611
	27	3T	625
6.57	67	7A	663
6.58	74	7B	671
7.05	17	3B	611
	29	3T	625
7.07	64	7A	663
7.08	75	7B	671
7.20	31	3T	625
8.40	52	6	653

kello	vuoro	linja	reitti
8.53	54	6	653
8.54	55	6	651
9.09	56	6	651
9.35	76	7B	671
9.38	65	7A	661
10.03	15	3B	611
10.19	30	3T	625
10.46	53	6	653
11.02	16	3B	611
11.13	51	6	651
11.26	26	3T	625
11.29	19	3B	611
11.43	28	3T	625

Oikaisu tekstiin: Aikataulupalstalla todettiin, että linjan 10 vuoro 190 on ainoa vain iltapäivisin liikennöivä ruuhkavuoro. Se ei pidä paikkaansa, sillä myös linjan 6 vuoro 152 on liikenteessä vain iltapäiväruuhkan aikaan.

## Merkkien selitykset:

mp = maanantai - perjantai  
la = lauantai  
su = sunnuntai

ml = maanantai - lauantai  
ls = lauantai ja sunnuntai  
(ilman merkkiä = joka päivä/yo)

v = neliakselinen vaunu (Huom! Tietoa ei ole varmistettu HKL:ita)



pv	kello	vuoro	linja	reitti	pv	kello	vuoro	linja	reitti
mp	8.54	103	1A	606	su	18.53	27	3T	622
mp	9.00	104	1A	606	mp	18.59	174	7B	672
mp	9.02	166	7A	662	mp	19.08	13	3B	614
mp	9.07	105	1A	606	mp	19.22	30	3T	622
mp		156 v	6	654	ml	19.41	53	6	654
mp	9.08	102	1A	602	mp	20.04	3	1 1A	602
mp	9.15	175	7B	672	mp	20.26	17	3B	614
mp	9.16	106	1 1A	602	ls	20.28	74	7B	672
mp	9.22	165	7A	662	mp	20.37	76	7B	672
mp	9.26	107 v	2V	610	ls	21.03	66	7A	662
mp	9.30	153 v	6	654	mp	21.14	1	1 1A	602
mp	9.34	101	1 1A	602	mp	21.17	64	7A	662
mp	9.43	174	7B	672	mp	21.25	2	1 1A	602
mp	9.46	108 v	2V	610	mp	21.37	4	1 1A	602
la	15.17	5	1	602	mp	21.49	6	1 1A	602
la	15.52	3	1	602	mp	22.06	18	3B	614
la	16.35	27	3T	622		<sup>2</sup> )22.19	66	7A	662
mp	17.01	107 v	2V	610		<sup>2</sup> )22.22	52	6	654
la	17.10	1	1	602	la	22.22	13	3B	614
mp	17.19	108 v	2V	610	su		14	3B	614
la	17.22	2	1	602	ml	22.27	<sup>3</sup> )28	3T	622
la	17.22	20	3B	614	su	22.31	30	3T	622
mp	17.24	9 v	2	608	ls	22.38	76	7B	672
mp	17.33	10 v	2	608	mp	22.42	77	7B	672
la	17.34	4	1	602		<sup>2</sup> )23.07	51	6	654
mp	17.37	103	1 1A	606	mp	23.18	14	3B	614
mp	17.39	29	3T	622		23.20	54	6	654
mp	17.42	11 v	2	608		23.26	<sup>4</sup> )65	7A	662
mp	17.43	104	1 1A	606	ls	23.33	77	7B	674
la	17.44	6	1	602		<sup>2</sup> )23.34	55	6	654
mp	17.47	106	1A	606	ls	23.35	18	3B	614
mp	17.51	7 v	2	608	mp	23.36	16	3B	614
la	17.51	23	3T	622	mp	23.38	74	7B	674
mp	17.57	105	1 1A	602	ls	23.42	75	7B	672
la		17	3B	614		<sup>2</sup> )23.44	56	6	654
mp	18.00	8 v	2	608		23.44	67	7A	662
mp	18.06	156 v	6	654	mp	23.46	75	7B	672
mp	18.11	101	1 1A	602	ml	23.48	26	3T	622
mp	18.18	27	3T	622	su	23.52	29	3T	622
la	18.21	28	3T	622	ls	1.23	<sup>5</sup> )14	3B	614
mp	18.26	152 v	6	654	mp	1.24	20	3B	614
mp	18.28	102	1 1A	602	ml	1.36	24	3T	622
mp	18.33	165	7A	662	ls	1.38	<sup>6</sup> )15	3B	614
ls	18.44	<sup>1</sup> )16	3B	614	mp	1.39	15	3B	614
mp	18.45	5	1 1A	602	su	1.40	26	3T	622
mp		175	7B	674		1.51	<sup>7</sup> )25	3T	622
mp	18.47	153 v	6	654		1.52	31	3T	624
mp	18.53	166	7A	662		<sup>2</sup> )1.54	19	3B	614

<sup>1</sup>) su vuoro 17 - <sup>2</sup>) ls 1 min. aikaisemmin - <sup>3</sup>) la vuoro 29 - <sup>4</sup>) ls vuoro 64 -

<sup>5</sup>) su vuoro 15 - <sup>6</sup>) su vuoro 16 - <sup>7</sup>) su vuoro 28

## RAITIO LIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyyppit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa 1995-96, 1.1.1996 alkaen.

A	B	C	D	E	A	B	C	D	E					
				mp					mp					
				la					la					
				su					su					
1		KH	1,1A	L	L			65						
2		"	1,1A	L	L			66		KH	7A	L	L	L
3		"	1,1A	L	L			67		"	7A	L	L	L
4		"	1,1A	L	L			74		"	7B	L	L	L
5		"	1,1A	L	L			75		"	7B	L	L	L
6		"	1,1A	L	L			76		"	7B	L	L	L
7	x	"	2	L				77		"	7B	L	L	L
8	x	"	2	L				81		TH	8	L	L	L
9	x	"	2	L				82		"	8	L	L	L
10	x	"	2	L				83		"	8	L	L	L
11	x	"	2	L				84		"	8	L	L	L
13		"	3B	L	L			85		"	8	L	L	L
14		"	3B	L	L	L		86		"	8	L	L	L
15		"	3B	L	L	L		90		"	10	L	L	L
16		"	3B	L	L	L		91		"	10	L	L	L
17		"	3B	L	L	L		92		"	10	L	L	L
18		"	3B	L	L	L		93		"	10	L	L	L
19		"	3B	L	L	L		94		"	10	L	L	L
20		"	3B	L	L			95		"	10	L	L	L
23		"	3B	L				96		"	10	L	L	L
24		"	3T	L	L			97		"	10	L	L	L
25		"	3T	L	L			98		"	10	L	L	L
26		"	3T	L	L	L		101		KH	1A	L		
27		"	3T	L	L	L		102		"	1,1A	L		
28		"	3T	L	L	L		103		"	1,1A	L		
29		"	3T	L	L	L		104		"	1,1A	L		
30		"	3T	L	L	L		105		"	1,1A	L		
31		"	3T	L	L	L		106		"	1,1A	L		
40		TH	4	L	L			107	v	"	2V	L		
41		"	4	L	L	L		108	v	"	2V	L		
42		"	4	L	L	L		141		TH	4	L		
43		"	4	L	L	L		143		"	4	L		
44		"	4	L	L	L		148		"	4	L		
45		"	4	L	L	L		152	v	KH	6	L		
46		"	4	L	L	L		153	v	"	6	L		
47		"	4	L	L			156	v	"	6	L		
48		"	4	L	L			165		"	7A	L		
49		"	4	L				166		"	7A	L		
51		KH	6	L	L	L		174		"	7B	L		
52		"	6	L	L	L		175		"	7B	L		
53		"	6	L	L	L		182	v	TH	8	L		
54		"	6	L	L	L		185	v	"	8	L		
55		"	6	L	L	L		190		"	10	L		
56		"	6	L	L	L		195		"	10	L		
64		"	7A	L	L	L								

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v = 4-akselinen, x = useimmiten 4-akselinen), C: sijoitushalli, D: linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E: liikennöintipäivät merkitty L:llä



**Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:**

**1988 - 2**

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaiheita.

**1994 - 3**

mm. Pariisin bussit - ja muutakin joukkoliikennettä. Helsingin bussilinjoja. Riian liikennetietoja.

**1995 - 2**

mm. Viisikymmenluvun ratikoita. Lautasaaren hevosraitiotie. Tampereen uudet bussit.

**1995 - 3**

mm. NAC-kokeiluraitiovaunu HKL 11. Ravintolaraitiovaunu Spärakoff HKL 175. Uusi teli-Scania TAKL:lle.

**1995 - 4**

mm. Turkulaista raitiotie-elämää v. 1955. Capitoliin ja Metropolien jäljillä. Uusi silmukka Töölöntorille. Syksy on museobussien aikaa.

### VÄRIPOSTIKORTTEJA

Turku mv 22 lumiauran kanssa Martinkadulla 4.1.1971.

Helsinki mv 182 Liisankadulla 4.1.1977.

**Kevään aikana ilmestyvät seuraavat uudet kortit:**

Helsinki SAT:n mv 1950-luvun alkupuoliskolla.

Helsinki Kaipion mv 1970-luvun alussa.

Helsinki Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974.

Tampere Johdinautot 9, 10 ja 23 Pyynikintorilla 1.11.1970.

**Tilaukset SRS:n postisiirtotilin PSP 800 014-54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan haluamasi numerot ja kortit.**

**hinnat numerolta ovat  
15 mk = 2/88,  
20 mk = 3/94,  
30 mk = 2/95 numerosta eteenpäin.**

**Kortit 5 mk / kpl.**

### **Helsingin Raitioliikenne- museo**

*on avoinna keskiyöstä  
sunnuntaihin  
klo 11 - 17.*

*Myynnissä on  
postikortteja,  
vaununrakennussarjoja,  
opaskirjasia ja videoita.*

*Eino Leinon katu 3  
00250 Helsinki*

*(90) 169 3576*

### **Kansikuva:**

*Viimeinen punaharmaan värinen  
niveuvaunu 75 SRS:n linjalla 15  
Mikonkadun raitiovaununpysäkil-  
lä. Nykyään vaunu on jo viherkel-  
taisena liikenteessä.  
Kuva Jorma Rauhala 6.11.1994.*

### **SUOMEN RAITIOTIESEURA ry**

**PL 234  
00531 HELSINKI**

**PSP 800 014-54 483**

**Jäsenmaksu 100 mk**

**Perustettu 16.1.1972**

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä useimmille pohjoismaisten raitiotie-seurojen ylläpitämille museoraitioiteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

Johtokunta v. 1996:

puheenjohtaja *Jorma Rauhala*  
puh k: (90) 873 5836 tai  
949-843 330

puh t: (90) 707 2957  
sihteeri *Juhana Nordlund*  
puh k: (90) 458 7794

varapuh.johtaja *Ari Oksa*  
puh k: (90) 802 2393  
puh t: (90) 472 3644 tai  
950-559 1911

rahastonhoitaja *Krister Engberg*  
puh k: (90) 362 960

arkistonhoitaja *Toivo Niskanen*  
puh k: (90) 531 121

jäsen *Tom Heino*  
puh k: (90) 407 583

varajäsen *Daniel Federley*  
puh k: (90) 458 4033

**RAITIO ISSN 0356-5440**

Päätoimittaja Jorma Rauhala  
19. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala  
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:  
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:  
Oy Edita Ab, Helsinki 1996

© Suomen Raitiotieseura ry  
Tekijänoikeusmääräysten perusteella  
mitään osaa lehdessä julkaistuista ar-  
tikkeleista ei saa käyttää ilman toimi-  
tuksen lupaa.