

TRAITI

3 1980



KOKOUSKUTSU

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN SYYSKOKOUS PIDETÄÄN
SUNNUNTAINA 23.11.1980 KELLO 15.00–18.00

KOKOUSPAIKKA ON HELSINGIN KAUPUNGIN NUORISOASIAINKESKUKSEN
HAKANIEMEN KERHOKESKUS, SILTASAARENKATU 12 B, 8. KERROS, HUONE 4.

ESILLÄ SÄÄNTÖJEN MÄÄRÄÄMÄT ASIAT JA PALJON HYVÄÄ KATSELUOHJEL-
MAA

TERVETULOA!



PL 234
SF-00531 HELSINKI 53



54 48 – 3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:
puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

I. Leppänen
T. Niskanen
J. Rauhala
P. Leinomäki
A. Hellman
J. Hannikainen
M. Hellstén

RAITIO ISSN 0356-5440

päätoimittaja
toimitussihteeri
uutistoimittaja
linja-autoasiat
aikataulusasiat

kustantaja

Painopaikka

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen
aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaiset näkemykset eivät välttä-
mättä ole yhteneviä toimituksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

4. vuosikerta

I. Leppänen
J. Rauhala
A. Hellman
J. Hannikainen
J. Oksanen

Suomen Raitiotieseura ry

Hera, Helsinki 1980

Kansikuva/On the cover:

*Selkeästi kilvitetty metroaseman sisäänkäynti Lyonista.
Entrance to a metro station in Lyon.
Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980*

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1980

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittä-
minen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti
ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijäno-
ikeuksista annetun lain nojalla (Suomen Asetuskokoelma nro 404/
1961).

All rights reserved under International Copyright Convention. No
part of this publication may be reproduced in any form or by any
means, mechanical or electronic, including photocopying, without a
written permission from the editor and the author.

LYON, RANSKAN RIIHIMÄKI

Teksti, kuvat ja karttaesitykset: Mikko Alameri

RAITIO:n tomera toimitus on tivannut minulta jo pitkään artikkelia Lyonista, eikä syittä. Ensinnäkin pian keski-Eurooppaan suuntautuneelta liikennealan opintomatkalta palattuani tulin luvanneeksi tammikuussa kirjoittaa aiheesta RAITIO:on. Ainoastaan lähes sietämätön ajanpuute on lykännyt lupauksen lunastamista noin kolme neljännesvuotta. Toiseksi toimituksen sinnikkyys on varsin oikeutettua: Lyon on todella tutustumisen arvoinen ja ehdottomasti mainettaan parempi.

Viimeistään tässä vaiheessa lukija kysyy: mitä mainetaan? Vastaus on jo otsikossa. Olen kuullut Lyonia kutsutavan Ranskan Riihimäeksi. Useimmat junalla matkustavat kun tuntevat kaupungista ainoastaan rautatieaseman ajaessaan kaupungin läpi tai vaihtaessaan junasta toiseen; harva kulki- ja on vaivautunut asemalta kaupungin nähtävyyksiin tutustumaan. Tässä suhteessa Lyon ja Riihimäki ovat yhteismittalliset.

Mutta kuinka aloittaa? Kokemukseni tästä Ranskan toiseksi suurimmasta kaupungista rajoittuvat noin kuuteen tuntiin kuluvan vuoden tammikuun 11. päivänä, esitteiden sanomaan sekä alan julkaisujen välittämiin tietoihin. Yksi tunnetusti kulunut mutta turvallinen tapa aloittaa on tukeutua vanhoihin roomalaisiin. Toden totta: vuonna 43 eKr. roomalaiset valloittivat Lyonin paikalla olleen gallialaisen asutuskeskukseen ja perustivat sotilasleirin nimeltä Lugdunum. Tästä sitten kehittyi rivakasti Gallian keskus.

Eikä ihme, liikenteellisesti Lyon sijaitsee edullisesti kahden purjehduskelpoisen joen, Rhônen ja Saônen, yhtymäkohdassa. Kaupungin länsi- ja luoteispuolella on Ranskan keskiylängön kukkulamaastoa ja kaupungin itäpuolelle ulottuvat Ranskan Alppien matalat vuorijonot.

Lyonin alueella kristillinen kirkko sai varhain kannattajia. Jo toiselta vuosisadalta lähtien kaupungissa on ollut piispanistuin, neljänneltä arkkipiispan. Vuosina 1032–1307 Lyon kuului Saksaan. Kirkkoruhtinaiden määräysvalta oli kuitenkin alkanut kasvaa jo ennen tätä kautta. Vuoden 1173 jälkeen kaupungin hallinto keskittyi runsaaksi vuosisadaksi arkkipiispan palatsiin.

Lyonilaiset kävivät kauppaa mm. Italian ja Levantin (= Välimeren itäosan rantamaiden) kanssa; olihan jo tuolloin Rhône-jokea pitkin esteetön pääsy Väliimerelle. Kun arkkipiispa epäsi kauppiaiden vaatimukset kaupan vapauttamisesta, kaupunkilaiset nousivat kapinaan. Seurauksena olivat »hallinnolliset uudelleenjärjestelyt» ja vuonna 1312 Lyonista tuli Ranskan kuninkaan omaisuutta. Ludwig XI:n aikana 1400-luvun jälkipuoliskolla käynnistettiin kaupungissa silkiteollisuus, joka kasvoi vuosisatojen myötä maailman suurimmaksi.

Ranskan vallankumous (1789–1799) muodostui laajalle markkinoidusta edistyskäsityksistään huolimatta Lyonille takaiskuksi: usean muun kuningasmielisen kaupungin tavoin Lyon joutui kumouksellisten hävitysvimman kohteeksi v. 1793 uusien vallan aaltojen velloessa yli laajan Ranskanmaan. Vasta vuonna 1815 voidaan teollisen kehityksen katsoa päässeen jaloilleen ja liikkeelle.

Saône-joen aallot, päivästoin kuin vallankumouksen, antoivat Lyonin liikenteelliselle kehitykselle kantavuutta vuodesta 1827: tällöin käynnistettiin säännöllinen höyrylaivaliikenne välillä Lyon–Chalon. Mutta RAITIO:n lukijan kannalta kenties tärkein vuosiluku on 1832: tuolloin kaupunki aloitti sekä oman että Ranskan rautatiehistorian. Mainitun vuoden heinäkuussa avattiin liikenteelle maan ensimmäinen höyryveturikäyttöinen rautatie välillä Lyon – Saint-Etienne.

Rautatieliikenne luonnollisesti vilkastutti entisestään teollisuutta ja kaupankäyntiä. Mutta samalla syntyi Lyonin kaupunkiliikenne; palvelihan rautatie taajaman ja sen laitamien henkilöliikennettä. Kaupungin kasvu alkoi kuitenkin edellyttää sisäisen liikenteen järjestämistä. Niinpä jo 1830-luvun jälkipuoliskolla ryhtyivät yksityiset yrittäjät huolehtimaan hevosomnibusliikenteestä kaupungin eri osissa.

Lyon muodostui Ranskan liikennehistorian kannalta hyvin pian edistyskäsitykseksi. Kaupunkiin rakennettiin maan ensimmäinen vinorata (funikulaari). Ajatus yhdistää ensimmäisessä kaupunginosassa sijaitsevat ala- ja yläkaupunki keskenään vinoradalla syntyi vuonna 1859. Rue Terme -katua pitkin rakennettu kaksiraiteinen vajerivetoinen vinorata alkoi välittää henkilö- ja tavaraliikennettä kaupungin ydinkeskustasta ylös Boulevard de la Croix-Rousse -kadulle 3.6.1862.

Vuosikymmen myöhemmin, 1872, Lyonissa oli suuri näyttely ja vetonaulana jälleen jotain Ranskan ensimmäistä: tällä kertaa yksikiskoinen rautatie (monorail). Tosin se purettiin näyttelyn päätyttyä.

Varsinainen raitiotieliikenne käynnistyi 1880-luvun alussa. Tämän lajin perusteellinen selvittely olisi oman kirjan arvoinen. Koska tarkoitukseni on lähinnä antaa vinkkejä Lyoniin matkustaville raideliikenneharrastajille – kuten tunnettu, lasken johdinautoliikenteen mukaan raideliikenteeseen – ei ole tässä yhteydessä mielekästä alkaa tutkia raitiotieliikenteen syntyä syviä, semminkään kun tämä liikennelaji vaihteittain lopetettiin 1950-luvun jälkipuoliskolle päästyä.

Mutta palatkaamme vielä kahdeksan vuosikymmenen verran ajassa taaksepäin, jotta voimme luoda pikakatsauksen Lyonin vaiheisiin tällä vuosisadalla. 1900-luvun alussa kaupungin asukasluku oli jo 450 000. Raideliikenne oli omiaan kehittämään Lyonin ja ympäristön kasvua.

Toisen maailmansodan aikana saksalaiset valtasivat Lyonin, joka oli miehitettyä 1940–1944 ja samalla yksi Ranskan vastarintaliikkeen keskuksia.

Vuonna 1969 muodostettiin 55 kunnan kuntainliitto: näin Lyon siirtyi miljoonakerhoon. Kaupungin 550 000 asukasta ynnä ympäristön väkiluku yhteenlaskien saavuttaa suur-Lyon 1,2 miljoonalla hengellään Ranskan toiseksi suurimman kaupungin sijan. Jos tyydytään ainoastaan varsinaisen Lyonin asukaslukuun, kaupunki on Ranskan kolmanneksi suurin; edellä ovat ainoastaan Pariisi ja Marseille.

Jättämällä kertomatta kaupungin nykyisestä kaupasta, teollisuudesta sekä muista kuin raideliikenneaiheista ikävytyttänen RAITIO:n lukijoita oleellisesti vähemmän. Tiedot varsinaisen aiheemme ulkopuolisista kokonaisuuksista löytää suhteellisen vähällä vaivalla tietosanakirjoista, matkaoppaista sekä -esitteistä.

Kaltaiselleni liikenneharrastajalle kaupunki on varsinainen paratiisi, eldorado tms. Yksi päivä perillä on aivan liian vähän; korkeintaan saattaa vihastua ajan vähyteen samalla kun ihastuu tähän pariisilaistyyppiseen suurkaupunkiin, joka on kiehtova sekoitus ranskalaista kulttuuria ja elämää sen kaikissa vivahteissa.

Suomalaiselle kaupunki metroineen, vinoratoineen ja johdinautoineen — varsinaisesta raideliikenteestä puhumatta — on kuin isku koivuhalolla päähän. Katsomista ja kuvaamista olisi vaikka miten paljon, olkoonkin, että metrossa saattaa joku virkamies tulla kertomaan kameran kanssa touhuajalle kuvaamisen olevan *intredit*. On hyvä osata ainakin tämän verran ranskaa, enempiään opetteluun ei ole edellytyksiä, sillä virkamiehen vuolassanaisuus on ylitsevuotavaa, varsinkin jos häntä ei ota välittömästi vakavasti... Vertailtuani kokemuksia geneveläisystävieni kanssa on havattavissa, ettei kiellon noudattamista valvota järjestelmällisesti eikä kaikilla metroasemilla.

Hyvänä vinkkinä Lyoniin tutustujalle haluan sanoa: kannattaa varautua syömättömyyteen. Itselläni oli aikaa mainittu kuusi tuntia; tässä ajassa ehtii tutustua metroon sekä tehdä yhden pitkän johdinautomatkan ynnä kuvailla pintaliikennettä ja tutustua liikenneteknisiin ratkaisuihin. Mutta noihin kuuteen tuntiin ei sisälly ateriointia. Omalla kohdallani ruumiin ravitseminen jäi vasta paluumatkalle kohti Geneveä — tällöin ehdin syödä menomatkaa (Lyoniin) varten valmistetut matkaeväät... Lisäksi on otettava huomioon, että on rikos ranskalaista keittiötä kohtaan yrittää kiireisesti ruokailla jossakin hampurilaiskioskissa, joita niitäkin, mon Dieu, oli ilmestynyt katukuvaan.

Tärkeimmät painetut lähteet:

- Der Stadtverkehr -aikakauslehden numeroita 1979-1980
- Jean Robert: Histoire des transports dans les villes de France (1974)
- Lyon et son agglomération (Plan Guide Blay) (1979)
- Spectrum tietokeskus, osa 7. (WSOY) (1976)

Ranskalainen rautatiekalusto on kautta aikojen ollut ulko-näöltään ja tekniseltä toteutukseltaan varsin omaperäistä. Näihin merkisyyksiin lukeutuvat myös katto-ohjaamolliset moottorivaunut, joista yksi seisoo tässä Lyon-Perrachen asemalla.

This SNCF autorail with roof-mounted driver's cab was photographed at Lyon-Perrache.

Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980



RAUTATIE

Lyoniin junalla saapuvan – niin kuin tietysti jokaisen itseään hiukankaan kunnioittavan raideliikenneharrastajan – on hyvä tuntea hiukan kaupungin rautatiemaantietoa. Oheinen kartta toivon mukaan auttaa suunnistamaan kohtuullisesti kaupungin eri asemille.

Päärautatieasemat ovat Lyon-Brotteaux (Gare des Brotteaux) ja Lyon-Perrache (Gare de Perrache). Osa Geneven suunnasta saapuvista kaukojunista jatkaa Brotteaux-asemalta Perrache-asemalle, joten tilaisuutta kannattaa käyttää hyväkseen: ratapihaviritelmät ja raiteiden taso- sekä eritasoristeilyt ovat näkemisen arvoiset.

Ranskan valtionrautateiden eli SNCF:n uusin ylpeydenaie, TGV- eli suurnopeusjuna käyttää Brotteaux'ta välittäessään liikennettä Lyonin ja Pariisin välillä.

Uudet X2100-sarjan moottorivaunut (ks. RAUTATIE-UTUSET nro 5/1980) on taas sijoitettu Lyon-Vaise -rautatieaseman varikolle, josta niitä käytetään pohjoiseen ja luoteeseen suuntautuvassa lähiliikenteessä.

Edellisiä oleellisesti ikääntyneempään rautatiekalustoon kuuluvat katto-ohjaamolliset moottorivaunut ilahduttivat ainakin vielä tammikuussa Perrachella ympärilleen katselevaa rautatieharrastajaa. Samalla asemalla näki myös todella tyylikkääntä samean viininpunaisia kattovalokorokkeellisia postivaunuja.

Kumpikin edellä mainitsemistani pääasemista sijaitsee metron ulottuvilla: samannimiset metroasemat ovat maan alla kummankin aseman tuntumassa.

RAITOTIET

Olen jo aiemmin viitannut raitiotieliikenteeseen. On kuitenkin paikallaan lyhyesti kertoa muutamia peruseikkoja tästä lopetetusta liikennemuodosta, joka saattaa syntyä uudelleen Lyoniin(kin).

Hevos- ja höyryraitioiteistä alkanut, sittemmin sähköraitioiteina jatkunut raideliikenne alkoi yksityisin voimin. Tosin jo vuonna 1880 oli perustettu Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL), johon yksityiset raitiotiet liittyivät 1920-luvulle päästyä. Raidelevyksiä oli kaksi, normaali 1435 mm sekä »helsinkiläinen» 1000 mm.

Vuonna 1946 päätettiin raitiotiet korvata bussilinjoilla. Viimeinen kaupungin raitiolinja lopetettiin 30.1.1956 ja Lyonin–Neuvillen esikaupunki-pikaraitiotie 1.7.1957.

Toisen maailmansodan aikana, vuosina 1941–1942, oli tosin suunniteltu maanalaisen raitiotien rakentamista. Hanne kariutui siihen, ettei tämän tyyppisen esimetron toteuttaminen olisi ollut mahdollista tilanpuutteen vuoksi.

Niinpä alettiin pohtia oikean metron rakentamista Perrachen ja Cusset'n kaupunginosien välille: liikennöitiinhän tätä osuutta aina vuoteen 1954 raitiovaunuilla. Linja merkittävyttä luonnehtivat seuraavat luvut: vuosittain tällä linjalla (nro 7) kuljetettiin 30 miljoonaa matkustajaa kolmiväinuisillä raitiotiejunilla, jotka seurasivat toisiaan minuutin väliajoin!

*Avosiltaiset linja-autot nekin tyyppillisen ranskalaisia.
Here is another french tradition – buses with open rear platform.*

Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980



METRO

1970-luvulla syntyi lopulta metro, periaatteessa samalle reitille, jolla nuo raitiovaununumat ja vuodesta 1954 johdinautot välittivät itä-länsi-suuntaista liikennettä.

Tämän vuosikymmenen puoliväliin tähdätty suunnitelma Lyonin kaupunkiliikenteen edelleen kehittämistä sisältää pikaraitiotielinjat Bellecour-metroasemalta kaakkoon Broniin, St. Priestiin ja Vénissieux'hön.

Myöhempiä pikaraitiolinjauksia on kaavailtu Charpennes-metroasemalta Rillieux'hön ja Laurent Bonnevey -metroasemalta Vaulx-en-Veliniin.

Toiminimi Ahlstrom on jo esitellyt radoille sopivan kahdeksanaksellisen kaksisuunta-ajoon soveltuvan nivelraitiovaunun piirustukset.

Suunnitelmat vaikuttavat varsin järkeviltä, koska ne perustuvat sähkökäyttöiseen raideliikenteeseen. Ranskahan on tunnettu ydinvoimalamaa, joten sähköä riittää myös Lyonin joukkoliikenteen tarpeisiin. Toisaalta on pantava merkille, etteivät lyönläiset kaihdä erilaisten joukkokuljetusjärjestelmien määrän lisäämistä nykyisestä (jo varsin monipuolisesta ja lukumäärältään huomattavasta) valikoimasta. Tietysti piirithän täällä Helsingissä kauhistelevalle nykyistä liikennevälinevalikoimaamme, joka on varsin vaatimaton vaikkapa Lyonin tarjontaan verrattuna...

Kronologisessa järjestyksessä pysyminen edellyttäisi kylläkin johdinautojen käsittelyä ennen metroa, mutta poiketaamme kaavasta; soveltuhan metro raitioteiden jatkoksi varsin hyvin, olkoonkin että Lyonin metro on kumpipyörämetro ja siten lajissaan Ranskan toinen. Ensimmäinenhän on Pariisissa ja kolmas Marseillessa.

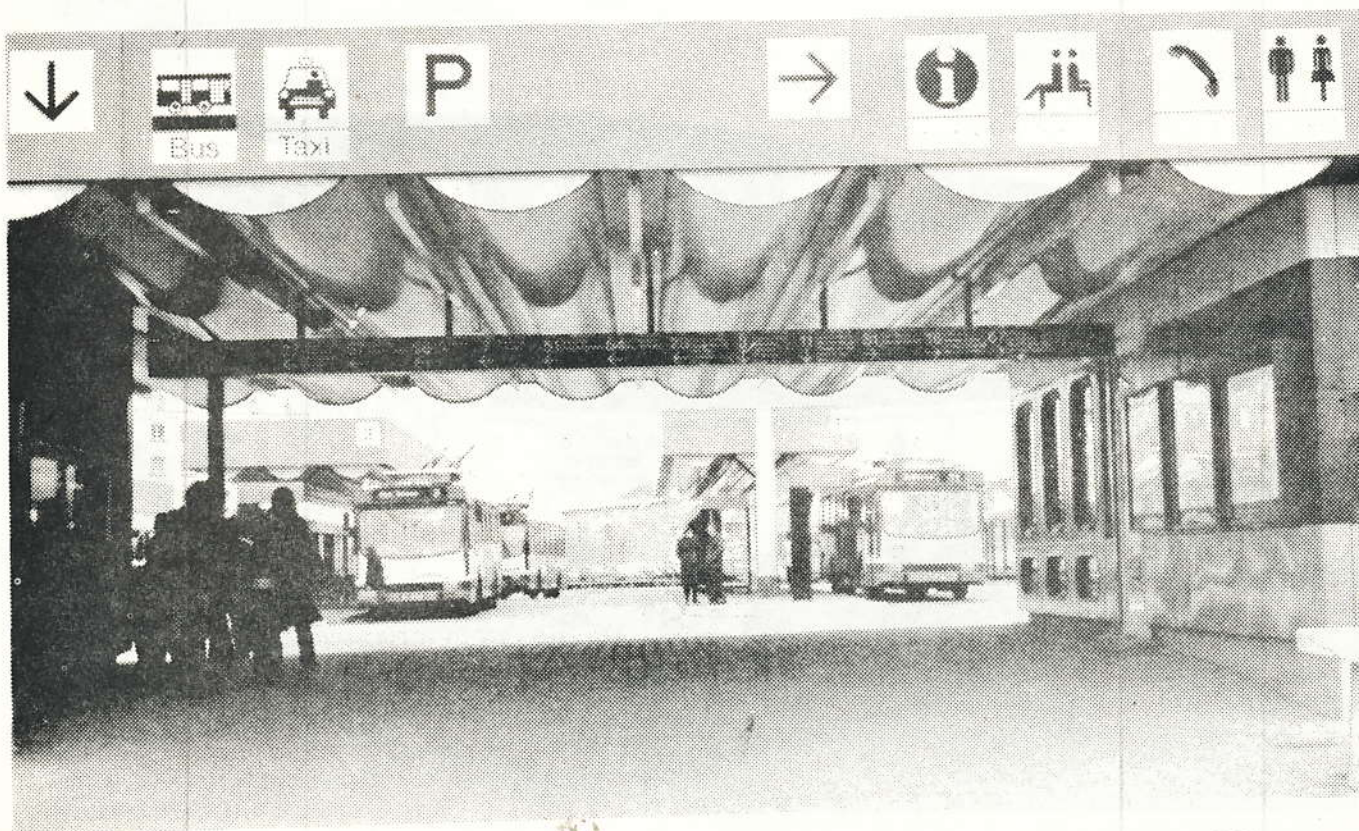
Toteutuneen metrosuunnitelman juuret juontuvat vuodesta 1963. Vasta vuonna 1968 varmistui valtion mukaan tulo rahoitukseen. Vuonna 1971 esiteltiin yksityiskohtainen rakennussuunnitelma, jonka kaupunginhallitus hyväksyi. Rakennustyöt voitiin aloittaa vuonna 1972 ja viiden vuoden aikana metro rakennettiin – täsmälleen suunnitellun aikataulun mukaan. Kustannukset eivät tosin täsmänneet: inflaatio nosti alkuperäisen laskelman mukaiset 818 miljoonan frangin kustannukset 1 312 miljoonaan frangiin. Tästä summasta valtion osuus on 258 miljoonaa frangia.

Vatsallaan makaava L-kirjaimen muotoinen metron A-linja on 9,3 km pitkä ja se johtaa Perrachelta Bonneveylle. Tästä päälinjasta erkanee Charpennes-asemalla B-linja, joka johtaa Brotteaux'n kautta Part Dieu -metroasemalle. B-linjan pituus on 1,6 km ja sitä liikennöidään heiluriperiaatteella: junat syöttävät A-linjaa eli linjalta toiselle siirryttäessä on pakollinen junanvaihto.

Ranskan presidentti Valéry Giscard d'Estaing vihki metron 28.4.1978, ja aikataulunmukainen liikenne käynnistyi 2.5.1978. Metrosta tuli välittömästi menestys. Tämän kyllä ymmärtää, kun tutustuu kaupungin maanpäälliseen liikenteeseen. Sen rento ruuhkautuminen ja sähkötempo sopivat ranskalaiseen elämänmenoon yhtä saumattomasti kuin Le Monde kääritty patonki kainaloon, mutta tuo meno ei totisesti tee suhteellisen rauhalliseen helsinkiläiseen liikenteeseen tottunutta suomalaista yhtään rauhalliseksi: senverran meno kuumaa, että sydäntä kylmää!

Esimerkki siitä, kuinka selkeästi joukkoliikennetermiinään (tässä Laurent Bonnevey) opastusjärjestelmä voi olla. Well-placed pictograms at Laurent Bonnevey terminal in Lyon.

Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980



Mutta takaisin maan alle turvaan. Metro rakennettiin maaperästä johtuen matalametroksi, siis syvämetron (esim. Helsingissä) vastakohdaksi. Käytännössä suurimmaksi osaksi heti katutasen alla kulkeva metro on miellyttävä jo siksi, että ei tarvitse kompuroida Jaakobin tikapuita päästäkseen alas, elleivät hissi tai koneportaot kelpaa, vaan voi siirtyä kadulta metron kuin menisi kellarikerrokseen.

Asemat ovat (tai olivat ainakin vielä tammikuussa) uutuuttaan kiitaviä. Ne on sivistetty ja koristettu ranskalaisen aistikkaasti, eikä tuhoamis- tai töhrimisvimma ole juuri seiniä sumentanut. Arvelen tämän johtuvan kahdesta seikasta: ensinnäkin myötäsyttyisestä kulttuurista, jonka edustaja ei alennu moiseen metsäläisyyteen (niinkuin pohjoisempana . . .) ja toisaalta valvonnasta; virkailijat päivystävät yleensä valppaina sen sijaan, että velttoilisivat sosiaalityönsä ja nostaisivat silti palkkaa »vartioinnistaan» (niinkuin pohjoisempana . . .)

Hôtel de ville -asemalta ylös Croix-Rousse -asemalle johtava C-linja on luokiteltu metroksi, mutta on tosiasiaa maanlainen hammasrata, jonka sveitsiläisvalmisteiset teräspyöräiset moottorivaunut kulkevat normaaleilla teräskiskoilla. Tällä A-linjan syöttölinjalla on varsin vilkas liikenne: kolmella moottorivaunulla kuljetetaan päivittäin 14 000 ihmistä ala- ja yläkaupungin välillä.

Linjoilla A ja B kuljetetaan vuorokaudessa 146 000 kansalaista, joten Lyonin metron kokonaiskuljetussuorite on 150 000 vuorokautista ihmistä.

Laurent Bonnevey -metroaseman esimerkillisesti toteutettu bussiterminaali.

This view shows the bus terminal at Laurent Bonnevey metro station in Lyon.

Kuva/photo: M. Alameri. 11.1.1980

Metron A-linjalla on yhteensä 13 asemaa:

Perrache (yhteys SNCF:n asemalle ja bussiterminaaliin)

Ampère/Victor Hugo

Bellecour

Cordeliers

Hôtel de Ville/Louis Pardel (yhteys linjalle C)

Foch

Masséna

Charpenne (yhteys linjalle B)

Republique

Gratte-Ciel

Flachet

Cusset

Laurent Bonnevey.

B-linjan asemat ovat:

Charpenne (yhteys linjalle A)

Brotteaux (yhteys SNCF:n asemalle)

Part Dieu.

C-linjan asemat ovat:

Hôtel de Ville/Louis Pradel (yhteys linjaan A)

Croix-Paquet (entinen hammasradan ala-asema)

Croix-Rousse (nykyinen yläasema).

Lähi vuosien suunnitelmissa on jatkaa B-linjaa Port Dieu -asemalta 2,4 km etelälounaaseen. Asemiksi tulevat:

Guichard

Saxe-Gambetta

Jean Macé (Guillotière -rautatieaseman läheisyydessä).

C-linjaa jatketaan kitkaratana Croix-Rousse -asemalta pohjoiseen noin 750 metriä Hénon-kadulle.



METROJUNAT

Lyonin metron junat, samoin kuin koko järjestelmä, ovat periaatteessa Marseillen metron kaltaisia.

Yksiköt koostuvat kahdesta moottorivaunusta ja moottorittomasta väliwaunusta. Näiden kolmivaunuisten yksiköiden pituus on 54,4 m ja paino 78 tonnia. Yksikössä on 160 istuma- ja 224 seisomapaikkaa. Suurin nopeus on 90 km/h ja kiihtyvyys $1,2 \text{ m/s}^2$, hidastuvuus normaalisti jarrutettaessa niin ikään $1,2 \text{ m/s}^2$, mutta hätäjarrutusta käytettäessä $1,5 \text{ m/s}^2$. Käyttöjännite on 750 V= ja moottoriteho $4 \times 217 \text{ kW}$ (junissa on tyristorisäätöiset monomoottoritelit).

Keskustietokone ohjaa junia automaattisesti. Metrojunan kuljettajan lähes ainoaksi tehtäväksi jää napinpainalluksella annettava »selvä lähtöön»-ilmoitus tietokoneelle. Tämän jälkeen ovet sulkeutuvat, juna kiihdyttää, ajaa ja jarruttaa automaattisesti seuraavalle asemalle sekä avaa ovet tietokoneen käskemänä.

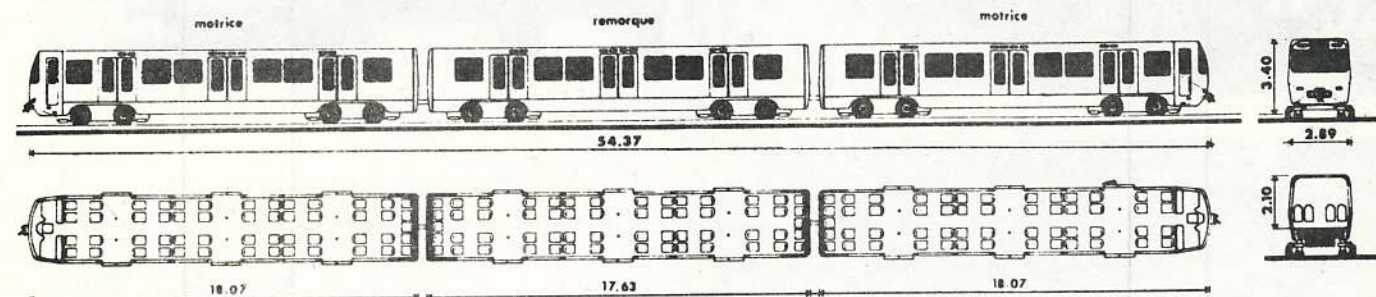
Normaalioloissa junavälit ovat 3 minuuttia, mutta junat voivat tarvittaessa seurata toisiaan turvallisesti 86 sekunnin välein. Joskohta asemat sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan (n. 600 metrin etäisyydet), ketterä metrojuna saavuttaa noin 30 km/h matkanopeuden.

Vaunujen sisustus vaikuttaa melkein päällellyt: istuimet on pehmustettu ja sisäväri on korallinkeltaista sekä tähän sointuvia ruskean sävyjä, ulkomaalaus on taas oranssi (melkein Helsingin metron värinen). Istuinjärjestys on 2+2, vaunujen leveys on 2,9 m.

Metron opastusjärjestelmä ansaitsee erityisen kiitoksen. Asemat on merkitty esimerkiksi tavalla sekä maan päällä että maanalaisilla asemilla, nimet sekä eri palveluista kertovat kuvasymbolit ovat järjestelmälliset ja ymmärrettävät. Ilolla on pantava merkille se, että lippuautomaateissa on ranskankielisten käyttöohjeiden lisäksi myös englannin-, saksan- ja italiankieliset ohjeet.

Metrossa on käytössä avoin rahastusjärjestelmä. Liput on leimattava leimauskoneessa ennen asemalaiturille tuloa. Laiturit ovat siis jo »maksullisia». Toisin sanoen jos vaikka vain haluaisi piipahtaa laiturille metrojunia katsomaan, on pidettävä huoli siitä, että mukana on voimassa oleva (leimattu) lippu. Jos näet tarkastuspartio iskee, lompakko kevenee hyvin nopeasti ylimääräisistä frangeista... Siinä eivät auta selitykset, että on tullut vain junia katsomaan!

Metrojärjestelmä on henkilöliikenteen osalta kokonaan katon alla, vaikkei kokonaan maan alla. Liikenne päättyy L. Bonnevaun maanpäälliselle, katetulle asemalle, mutta rata jatkuu aluksi maanalaisena, lopuksi maanpäällisenä Decines-varikolle, jossa raiteet ovat normaaleja teräskiskoratoja: junien kumipyörät pyörivät siis ilmassa junien liikkua huoltohalleissa teräspyörillään. Varikolta on yhteys SNCF:n rataverkkoon.



VINORADAT

Vieläkään en malta siirtyä »johdinautolinjalle», vaan otanpa vinoradat (funikulaarit) lyhyenä mainintana — ajanpuutteen takia en ehtinyt käydä toteamassa näiden olemassaoloa, joten on vain luotettava kaupungin kartan merkintöihin sekä kuvapostikorttien sanomaan.

Kumpikin rata, ytimekkäästi merkittyinä F1 (tai F) ja F2 (tai SJ), alkaa Saône-joen länsipuolelta Avenue de Doyenné -kadun varrelta sijaitsevalta Saint-Jean -asemalta ylös mäelle, linja F1 (F) Gare Fouvriere -asemalle ja linja F2 (SJ) Gare St. Just -asemalle.

JOHDINAUTOT

Lyonin lisäksi Ranskassa on vielä neljä johdinautokaupunkia: Grenoble, Limoges, Marseille ja Saint-Etienne.

Lyonin johdinautohistoria alkaa jo vuonna 1936. Vuosikymmen myöhemmin päätettiin muuttaa kaikki kaupungin raitiovaunulinjat bussilinjoiiksi. Kun raitiovaunut olivat hävinneet katukuvasta, kaupungissa toimi 21 johdinauto- ja 19 bussilinjaa. Tilastotiedot vuodelta 1957 kertovat kaupungissa olleen 340 johdinautoa (!), joista 200 kolmiakselisia suurjohdinautoa ja, 22 johdinautolinjalla sekä lisäksi 500 polttomoottoribussia.

1970-luvun alkupuolella kaupungin liikennelaitoksen (Transports en commun Lyonnais, TCL) lajitelma oli jo supistunut: kuudella johdinautolinjalla »ainoastaan» 115 kolmi- ja 21 kaksiakselista johdinautoa. Nykyään linjojen määrä on sama, mutta vuoden 1979 lopussa johdinautoja oli 174 kappaletta (dieselbusseja 776 kpl). Parin vuoden kuluttua Lyonissa on suunnitelmien mukaan jo 213 johdinautoa; päätyyppinä uusi Berliet ER 100.

Syyskuussa 1976 toteutettiin kaupungin keskustassa perustavan laatuinen liikennetekninen muutos: Rue de la République -katu muutettiin yhdistetyksi jalankulku- ja johdinautoväyläksi. Johdinauton suurin sallittu nopeus on tällä jalankulkuväylähyökkellä kuitenkin vain 25 km/h. Tämän tästä johdinautot päräyttelevät perin epäjohdinautomaaisia (suomalaisesta kuulokulmasta tarkasteltuna) ääniä: heleitä varoituskellon soittoja, jotka muistuttava keski-eurooppalaisten raitiovaunujen kellonhelinää. Johdinautot siis mielletään edelleen raideliikennekulkuneuvoiksi.

Lyonin johdinautoverkosto koostuu seitsemästä johdinautolinjasta, jotka muodostavat maanpäällisen kumipyöräliikenteen runkoverkon (kumipyöräliikenteestä puhuttaessa on mainittava maanpäällisyys tai -alaisuus; kulkevathan kaupungin metrojunatkin kumipyörien varassa).

Linjat ovat:

Nro 1: Saint-Jean – Bellecour – Grange-Blanche – Vina-
tier

Nro 3: Gorge de Loup – Cordeliers – Villeurbanne –
(Grandclement) – L. Bonnevey

Nro 4: Perrache – Avenue de Saxe – Parc de la Tête-d'Or

Nro 6: Place A.-Briand (Guillotière) – Jacobins – Croix-
Rousse (Hôpital) – Montessuy

Nro 11: Bellecour – Villeurbanne – L. Bonnevey

Nro 13/18: Croix-Rousse (Place ou Cimetière) – Terreaux
– Cordeliers – Gerland

Nro 44: Perrache – Bellecour – Saint-Jean – Vaise –
Duchère – Les Sources.

Lähtöleveysuuden suunnitelmiin kuuluu bussilinjojen 2,
9 ja 23 muuttaminen johdinautolinjoiksi. Tämä kytkeytyy
osittain metron laajentamissuunnitelmiin. Lisäksi on panta-
va merkkeille, että vain osa mainituista linjoista joudutaan säh-
köistämään, sillä nuo linjat kulkevat suurelta osin reittejä,
joilla on jo johdinautoliikennettä eli ajojohtimet valmiina.

Kaikilla uusilla linjoilla on täysjoustava sveitsiläisen
Kummler + Matter -toiminimen valmistama ajohodinripus-
tus. Pikantti ranskalainen piirre on kannatinpylväiden maa-
laaminen taustalla hallitsevan maiseman mukaan: milloin
tolpat ovat aukeilla paikoilla, ne on maalattu vaaleansinise-
ksi, milloin taustana on lehtipuita, väritys on vaaleanvihreä
ja milloin pylväiden takana on havupuita, värinä on tum-
manvihreä.

Kun metro avattiin liikenteelle vuonna 1978, otettiin sa-
malla käyttöön metron itäisen pääteaseman (Laurent Bon-
nevay) yhteyteen rakennettu suuri linja-autoterminaali, jo-
ta käyttävät myös johdinautolinjat 3 ja 11. Tämä Gare Rou-
tière on todella näkemisen arvoinen: erinomainen viitoitus,
hyvät sadekatokset ja tuulisuojat jokaisella laiturilla, asialli-
set infopisteet ja kioskitilat sekä siistit maksuttomat käymä-
lätilat.

Lyönin johdinautovarikko sijaitsee Vaisen kaupungin-
osassa johdinautolinja 44:n reitin tuntumassa. Uutta johdin-
autovarikkoa suunnitellaan noin kilometrin päähän Bonne-
vay -metroasemalta etelään.

Yksi kiintoisa liikennetekninen toteutus kannattaa vielä
mainita. Julkista liikennettä välittävät johdinautot ajavat
esim. yksisuuntaisilla Cours Lafayette ja Cours Tolstoi -ka-
duilla myös »vastavirtaan»; tämä kaista on kivetty erivärisek-
si kuin varsinaiset asfalttikaistat, joten muun liikenteen on
helppo mieltää »kielletty kaista». Myötävirtaan ajavilla joh-
dinautoilla ei ole erillistä julkisen liikenteen kaistaa, vaan ne
viilettävät muun liikenteen seassa.

Jos Lyonissa oloaika on rajoitettu, voi kätevästi yhdistää
metro- ja johdinautoajelun matkustamalla metrolla keskus-
tasta Bonneveyn asemalle ja palaamalla bussiterminaalista
johdinautolla (linja 3 tai 6) keskustaan.

Mutta jos aikaa on enemmän ja haluaa haukkoa henke-
ään (»eihän tällaista voi ollakaan!«), kannattaa lähteä seik-
kailemaan johdinautolinjalla 6 yläkaupunkiin. Tällä linjalla
joudutaan kapeikkojen ja äkkikäännösten takia käyttämään
lyhyitä 9-metrisiä johdinautoja, jotka pujottelevat uskomat-
oman ahtaista paikoista kiivetessään ensimmäisestä neljän-
teen kaupunginosaan, ylös samalle kukkulalle, jonne alussa
mainitsemani vuoden 1862 vinoratakin johti. Jardin des
Plantes -puistikon pohjoispuolella linjan toinen puolisko
(linja on osittain »yksiraiteinen», eri suuntaan menevät vau-
nut käyttävät eri katuja ahtauden vuoksi) on johdettu yhden
kerrostalon kulman ali periaatteena kaksi seinää pois johdin-
auton kuormauttuman verran!

*Sähkömoottori kehittää huomattavasti suuremman vääntö-
momentin kuin samantehoinen polttomoottori. Monissa
suurissa johdinautoissa on tästä syystä teliakselisto takana.
Bogie rear axle is often used on trolleybuses to take full
advantage of the high torque developed by the traction
motor.*

Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980





Oy Suomen Autoteollisuus täyttää 1.4.1981 50 vuotta. Sisu on valmistanut vuodesta 1931 linja-, kuorma- sekä palo-autoja ja muita erikoisajoneuvoja. Ensimmäiset autot valmistuivat vuonna 1932.

Sisu on alkanut luetteloida yli 25 vuoden ikäisiä Sisuja, vuosimalli 1955 mukaan luettuna. Tarkoituksena on esitellä vanhaa tuotantoa juhluvuoden aikana sekä koota autohistoriallista tietoa.

Yhtiön tiedossa on 21 vanhaa Sisua; vanhin niistä on Sisu S-322 vuodelta 1933, joka oli alunperin Dallapé-orkesterin matkailubussi. Auto muutettiin vuonna 1940 Tammelan VPK:n paloautoksi ja on nykyään odottamassa entisöintiä Svartvikin automuseossa. Kuorma-autoista vanhin on Sisu S-322 vuodelta 1934, joka on esillä Tampereen Teknillisessä Museossa.

Tämän artikkelin lopussa on lista neljästä vanhimmasta Sisu -linja-autosta sekä jonon jatkona vielä viideskin – tosin iältään juuri ja juuri 25 vuotta nuorempi, mutta kuitenkin maamme vanhin kaupunki-Sisu.

LOPPUSANAT

Lyonista voisi kertoa vielä paljonkin, mutta lienee syytä sulkea ympyrä ja palata vanhoihin roomalaisiin. He kuuluvat todenneen: jos haluat väsyttää, kerro kaikki.

Tarkoitukseni ei ole tämä. Vuolassanaisuus johtuu lähinnä sydämen kyllyydestä. Mutta lopuksi kehoitan jokaista joka kynnelle kykenee lähtemään Lyoniin. Ensinnäkin: kokeeseen kannattaa tutustua. Ja toiseksi: kokekaa löytämisen riemua niissä kohdin, mitkä olen jättänyt tässä artikkelissani mainitsematta!

Mikäli lukijoilla on tiedossa listan jatkoa, osoite, johon linja-auto- ja kiskokulkuneuvovanhukset voi tiedottaa on: Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Viestintäryhmä, Pertti Kaarna, PL 307, 00101 HELSINKI 10.

SISU linja-autot:

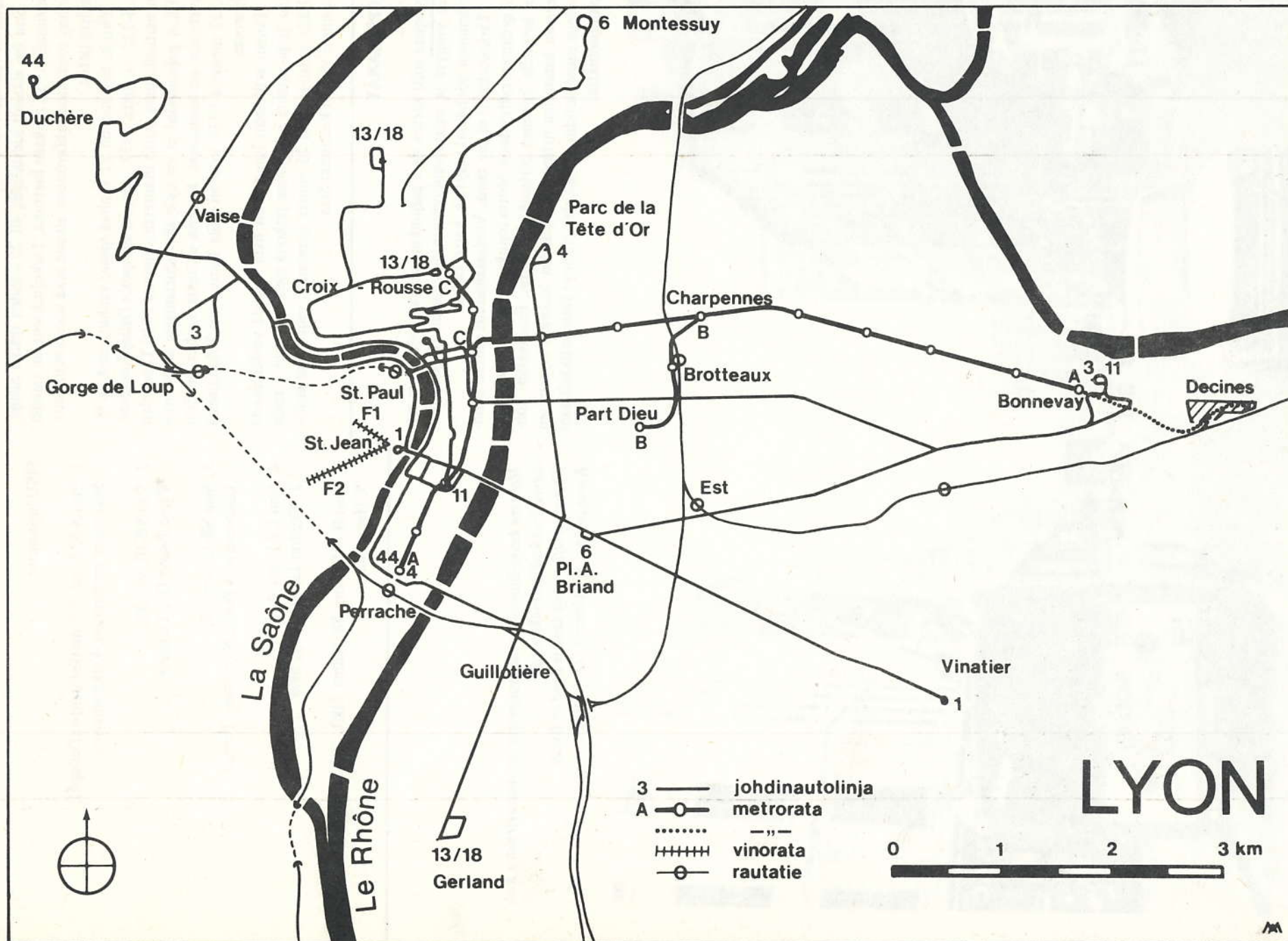
1. Sisu S-322, vm. 33, matkailuauto (Dallapé); Svartvikin automuseo, Kirkkonummi
2. Sisu SB-10, vm. 39; Väinö Paunu Oy, Tampere
3. Sisu SB-10, vm. 39; Liikennöitsijä Pentti Nurminen, Tornio
4. Sisu L-61, vm. 48; J. Vainion Liikenne Oy, Salo
5. Sisu B-74SP, vm. 58, Wiima, HKL 260 (Leyland); J. Hannikainen

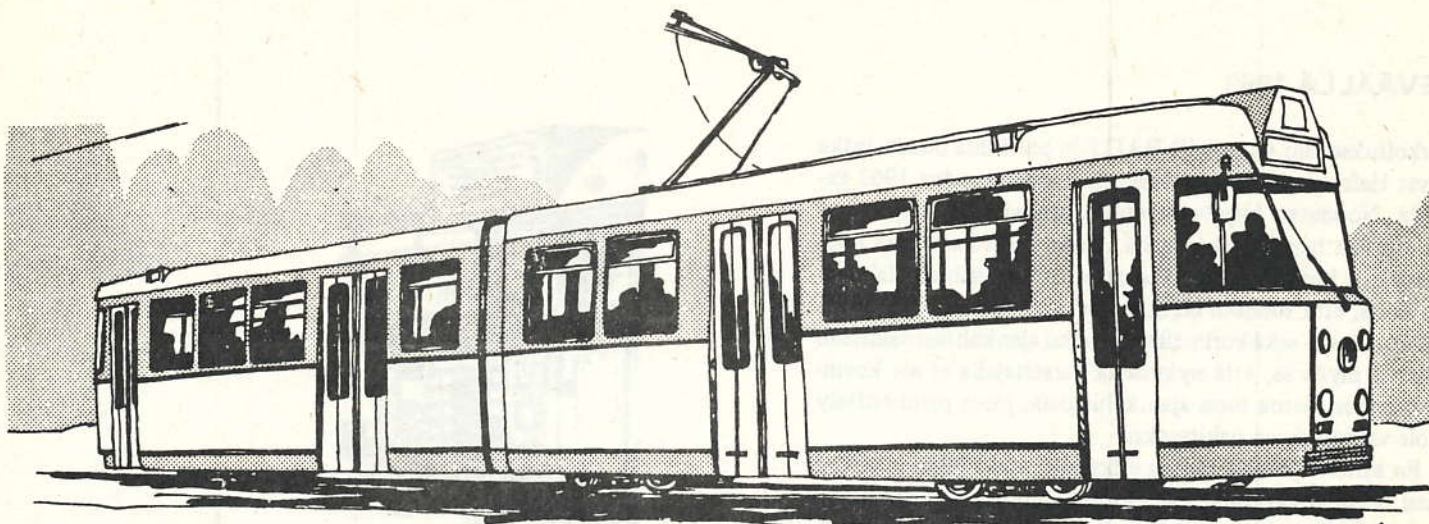
Monissa keski-Euroopan kaupungeissa on »vastavirtaan» kulkevia joukkoliikennekaistoja.

This contraflow bus lane is used in Lyon.

Kuva/photo: M. Alameri, 11.1.1980







Rotterdam
(RET)

STRÖMBERGIN VAIHTOVIRTA-KÄYTÖT VAL- TAAVAT ALAA

Oy Strömberg Ab solmi viime vuonna hollantilaisen HO-LEC -toiminimen kanssa lisenssisopimuksen, joka koskee sähkökulkuneuvoihin asennettavia vaihtovirtakäyttöjä. HO-LEC valmistaa rautatiemoottorivaunujen, metrovaunujen sekä raitiovaunujen sähkölaitteita.

Nyt solmitun sopimuksen mukaan HOLEC'illa on yksinoikeus soveltaa tekniikkaa Hollannin markkinoilla. Kysymykseen tulevat lähinnä raitiovaunujen ajomoottorikäytöt. RET (Rotterdamse Elektrische Tram) tilasi viime vuonna 13 yksikköä käsittävän nivelvaunusarjan, johon asennetaan vaihtovirtakäytöt. Suurin osa laitteista valmistetaan Suomessa.

Vaihtovirtamoottorien käyttäminen kiskokulkuneuvojen ajomoottoreina ei ole ajatuksena uusi. Aiemmin käytetyt nopeudensäätöjärjestelmät sen sijaan olivat sangen vajavaisia: nopeutta säädettiin puolittamalla moottorin napaluku tai käyttämällä ns. kaskadikytkentää, eli nopeusvaihtoehdot olivat yleensä 0, puoli ja täysi. Vasta tehoelektroniikan nopea kehittyminen on mahdollistanut vaihtomoottorien taloudellisen ja portaattoman säädön. Nykyiset vaihtosuuntimet muuntavat ajojohtimista otettavan tasa- tai vaihtovirran kolmivaiheiseksi vaihtovirraksi, jonka jännitettä ja taajuutta voidaan säätää portaattomasti.

Strömbergin kehittämä vaihtovirtakäyttö on asennettu tähän mennessä kolmeen Helsingin metron vaunupariin (kokonaistilaus käsittää 39 vaunuparia), vuonna 1978 sveitsiläiselle Winterthurin liikennelaitokselle toimitettuun niveljohdinautoon sekä 1979 HKL:lle toimitettuun koejohdinautoon.

DER STADTVERKEHR -lehdessä äskettäin julkaistun uutisen mukaan Garrett -yhtymä on allekirjoittanut sopimuksen Oy Strömberg Ab:n kanssa. Garrett valmistaa pääasiassa johdinautoja pohjois-Amerikan markkinoille.

ISMO LEPPÄNEN

Lähde: STRÖMBERG NEWS numero 1

SINISET BUSSIT 1. OSA

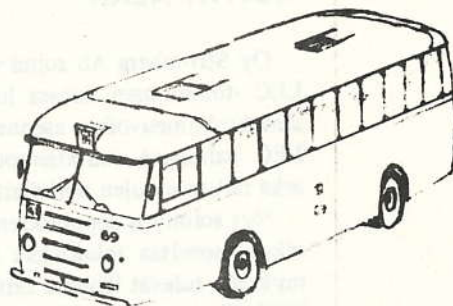
KEVÄÄLLÄ 1963

Tarkoitukseni on esitellä RAITION palstoilla bussit, jotka olivat Helsingissä päivittäisessä liikenteessä vuoden 1963 keväällä. Noudatan kirjoituksessani satunnaista järjestystä, en siis autojen hankintajärjestystä, koska tämä helpottaa huomattavasti kirjoitustyötä. Vuosiluvun olen valinnut lähinnä sen takia, että tuolloin oli liikenteessä hyvin laaja valikoima erilaisia alusta- sekä korimalleja. Lisäksi ajankohdan valintaan vaikutti myös se, että nykyisellä harrastajalla ei ole kovinkaan paljon tietoa tuon ajan kalustosta, joten pieni esittely ei ole varmaankaan pahitteeksi.

En esittelen jokaista autoa erikseen, vaikka lähes jokainen bussi oli oma yksilönsä, vaan esittelen bussit sarjoittain. Pyrin kuitenkin sarjan käsittelyn aikana mainitsemaan suurimmat muutokset, joita p.o. sarjan autot kokivat.

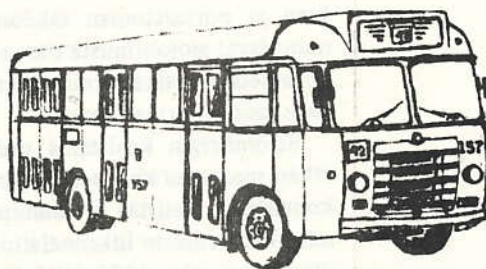
SCANIA-VABIS BF-61V AJOKKI, vuosimalli 1952, ovijärjestys 1-002-2, järjestysnrot 69-75

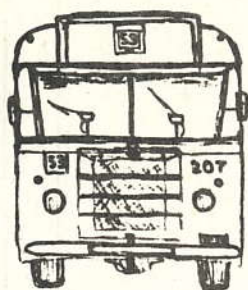
Nämä olivat HKL:n ainoat »Hetku»-malliset bussit. Niitä käytettiin sekä kuljettajia- että rahastajarahastusliikenteessä. Erityisenä piirteenä voitiin pitää autojen melkoista keinumista kuoppiin ajattaessa, sillä moottori oli etuakselin etupuolella samalla kun jousitus oli melko löysä. Tästä syystä kuljettajat antoivat autoille nimen »hetkunokka». Niissä oli alunperin melko monimutkainen etusäleikkö. Autoihin nro 69, 74 ja 75 muutettiin yksinkertaisempi säleikkö. Bussit peruskorjattiin 50-luvun lopulla, jolloin tehtiin pienehköjä korimuutoksia, mm. takaikkunat pyöristettiin.



SCANIA-VABIS B-62V VALMET, vuosimalli 1952, ovijärjestys 0-101-2, järjestysnrot 148-159

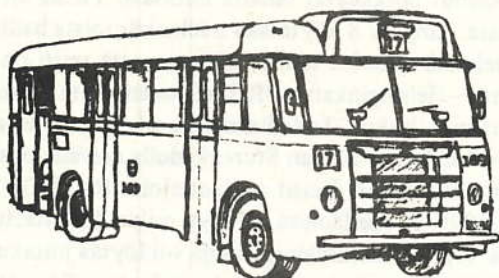
»Pikku-Scaniat» kuuluivat Liikennelaitoksen käytetyimpiin alustamalleihin. Sarjassa oli Valmetin valmistama kevytmetallikori, joten sitä käytettiin paljon Lauttasaareen suuntautuvassa liikenteessä. Tätä liikennettä hankaloittivat vanhan sillan alituiset painorajoitukset. Näihin busseihin maalattiin rahastajanaition takana olleeseen ikkunaan suurin sallittu matkustajamäärä, joka saatiin kuljettaa kullakin autolla kerrallaan sillan yli. Toki näitä autoja käytettiin myös kaikilla muillakin linjoilla. Tämän sarja ulkonäkö ei muuttunut suurestikaan. Tämän sarjan autoista oli viimeisenä liikenteessä numero 157, jonka olen ostanut muutaman muun harrastajan kanssa kunnostettavaksi ja entisöitäväksi.





SCANIA-VABIS B-62V HELKO, vuosimalli 1952,
ovijärjestys 0-101-2, järjestysnrot 170–180, 204–209

Samanlaiselle alustalle rakennettuja busseja kuin edellisetkin. Käytettiin samanlaiseen liikenteeseen painorajoitukseen kuin Valmetinkin korittamia busseja. Näissä autoissa oli alunperin kulmaikkunat takakulmissa ja alaikkunat kaikissa ovissa, mutta niitä peitettiin myöhemmin umpeen. Joihinkin autoihin maalattiin myöhemmin myös harmaa katto. Katto oli päällystetty kattahuovalla.



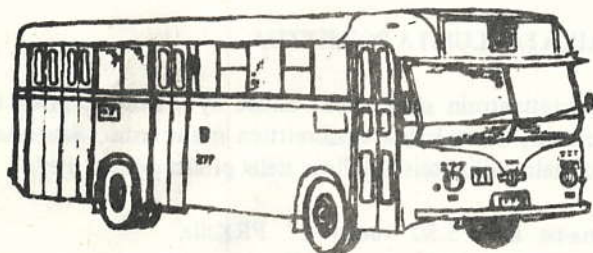
SCANIA-VABIS B-62V & B-62VE HELKO, vuosimalli 1955, ovijärjestys 0-101-2, järjestysnrot: B-62VE 168 ja 169; B-62V 181–200

Nämä bussit tilattiin lähinnä samojen koripiirustusten mukaan kuin 52-malliset autot 170–180. Niissä oli kuitenkin pienehköjä muutoksia edeltäjiinsä verrattuna, esimerkiksi vanerilaminoitu katto, kulmikas destinaatiolaatikko ja hieman korkeammat takakulmaikkunat. Muutama auto maalattiin lisäksi harmaakattoisiksi. Näistä busseista ainakin numeroita 188 ja 195 on käytetty kuljettajarahastukseen. Muuten ne olivat rahastajarahastukseen tarkoitettuja busseja. Näitäkin autoja käytettiin runsaasti Lauttasaaren linjoilla. Alustamerkintöjen ero johtuu ilmeisesti moottorin modifikaatioista.



SCANIA-VABIS B-62V AJOKKI, vuosimalli 1952,
ovijärjestys 0-101-2, järjestysnrot 201–203

Ajokin korittamia »pikku-Scania» -busseja tilattiin aikanaan vain kolme kappaletta. Näissäkin oli Ajokille ominainen monimutkainen etusäleikkö. Lauttasaaren liikenteeseen kelpaavia autoja, joita tosin käytettiin kaikilla muillakin linjoilla. Näihin autoihin ei tehty sanottavia korimuutoksia.



LEYLAND L.O.P.S.U HELKO, vuosimalli 1953,
ovijärjestys 1-001-2, järjestysnrot 264–290

Kaikkein erikoisimpia korimalleja, joita HKL:lla on ollut. Autot olivat hyvin korkeita, koska niissä oli moottori keskellä lattian alla. Ne soveltuivat hyvin kuljettajarahastukseen, joten niitä käytettiin paljon linjoilla, joilla oli kuljettajarahastus hiljaisina aikoina. Linjat 21, 27, 28, 28, 29, 30, 33, 42, 51, 53, 54A, 55A, 62 ja 63 olivat näiden autojen pääasiallisia linjoja reittien 71 ja 71A lisäksi – autoilla oli viimeksi mainituilla vakiovuorot. Näissä busseissa oli hyvin voimakasääninen moottoriin johtava imukanava. Se sijaitsi ulkopäin katsottuna keskioven oikealla puolella. Sen ääntä yritettiin vaimentaa useiden vuosien ajan kunnes se viimein onnistuttiin saamaan »kohtuullisen» hiljaiseksi. Ainoa bussi-malli, jossa kuljettajan oikealla puolella olivat a) vaihdekeppi, b) käsijarru, c) kahden oven sulkijat korkeassa »metallipöytä» sekä d) mahdolliset mukana olevat rahastuslaitteet, kun taas kuljettajan vasen puoli oli käytännössä vapaa. Näihin autoihin ei tehty sanottavia muutoksia lukuunottamatta etuikkunarakennelmien kulmien pyöristämistä. Busseihin 267, 277, 284, 285 ja 288 kiinnitettiin lisäksi linjakipiteline etuoven viereen.

JUKKA HANNIKAINEN

AIKATAULUT 1.10.1980

RAITIO julkaisee jo tutuksi käyneeseen tapaan raitiovaunun vuoroaikataulujen mukaiset ajot hallista ja halliin aika-järjestyksessä, halleittain ja viikonpäivittäin ryhmiteltynä. Talviaikataulut tulivat voimaan jo 1.9.1980, mutta suuret muutokset toteutuivat 1.10.1980 syyskuun tilanteen oltua jotakuinkin sama kuin 1.3–31.5.1980

MUUTOKSET LINJOITTAIN

Linjalla 1 astui 1.9. voimaan normaali talvimuutos: lauantailiikenne alkaa vasta noin 8.30, kun kesäkauden ensimmäiset lauantailähdöt ovat klo. 6 aikaan. Samalla vuoro 57, joka ajoi kesälauantaisin 1:llä, on talvilauantaisin hallissa.

Linjan 2 lauantailiikenne alkoi taas kesä tauon jälkeen 6.9; vuoroja on neljä. Vuorot (6–9) ovat 1.10. jälkeen lauantaisin Koskelan hallin kirjoissa, joten Vallilassa ei ole talvilauantaisinkaan enää toimintaa. Ma-pe liikenteen vuorot 108, 134 ja 142 eivät enää ole ajossa. Nämä vuorot ajoivat yhden lähdön I-suunnassa (KT–IP) klo 16 jälkeen 2A:n seassa.

Linjat 3B ja 3T: Katso »Hallireittien muutoksia».

Linjaa 5 jatkettiin – niinkuin tunnettua – Katajanokalla kilometrin verran Merisotilaantorille. Linjan piteneminen toi mukanaan uuden vuoron (50).

Linjan 6 vuorot 57 ja 61 ovat talvisunnuntaisin tavallisesti ajaneet linjoilla 7A ja 7B. Nämä vuorot eivät enää aja sunnuntaisin seiskan liikennöinnin muututtua.

Linjat 7A ja 7B ovat sitten historiaa. Nyt on olemassa vain kirjaimeton linja 7 Hakaniemi–Etu-Töölö–Harjutori. Linjalla 7 liikennöivät vuorot 71–76 sekä ruuhka-aikana vuorot 137 ja 138. Uusia vuoroja ovat siis 75 ja 76, kun taas 7A:n vuorot 64–67 katosivat aikataulustosta. Samoin katosi seiskan vuoro 106, joka oli myös linjoilla 2 ja 2A. Vuoro siirtyi 1.10. linjoille 2, 2A ja 4S. Tämä vuorohan lähti aamuruuhkassa KT:lta seiskaksi kilvitettynä (7B).

HALLIREITEISTÄ YLEENSÄ

Hallireitit ovat reittejä, joita pitkin vaunut ajavat kulkiessaan hallista omalle linjalleen tai päinvastoin. Tämän hallireitin on tarkoitus päätyä kohtaan, josta oma linja alkaa. Vuoroaikataulujen hallireiteissä on kuitenkin jonkin verran kirjavuutta, jota oikaistaan osittain seuraavassa listassa. Esimerkiksi reitit 810, 820 ja 840 ovat sekaisin käytössä silloin, kun oikea merkintä olisi 810. 810 on TK-BRH-ST-KH, 820 RUN-TK-BRH-ST-KH ja 840 PT-TK-BRH-ST-KH (TK=Töölön kisahalli, BRH=Läntinen Brahenkatu, ST=Sturekatu, KH=Koskelan halli, PT=Postitalo ja RUN=Runeberginkatu/Museokatu; RUN on nyt korvattu APO:lla = Apollonkadun pysäkki kaikilla muilla linjoilla paitsi 3:lla). Linjoilla 3B ja

3T käytetään täysin samanlaisessa tilanteessa reittiä 810 tai 820 ja linjoilla 4 (4N) sekä 10 taasen joko 810 tai 840, kun kaikki vaunut poikkeavat omalta reitiltään TK:lla eli reitin 810 alussa. Linjalla 8 käytetään mielenkiintoista hallireittiä 841. Mielenkiintoiseksi tämän tekee se, että reitti on KH–Hämeentie–Helsinginkatu–BRH, eli reitti, jolta osalta matkaa puuttuvat kiskot. Todellisuudessa nämä la- ja su-aamun 8:t tulevat KH:sta Vallilaan Sturenkadulla olevalle pysäkillä, jolta oma linja alkaa. Reitit on luetteloitu RAITION numerossa 3/1979 ja edelläoleva selvitys onkin kirjoitettu siinä mielessä, että tarkkasilmäinen lukija voi löytää joitakin merkittävyyksiä jäljempänä olevasta luettelosta, sillä niitä siitä löytyy.

HALLIREITTIEIDEN MUUTOKSIA

Edellä tulikin jo esille ratayhteyden katkeaminen Helsinginkadulta Hämeentielle. Tämä seikka aiheuttaa mm. hallireittien 805 ja 806 katkeamisen. 805 on tai oli reitti KH–Hämeentie–Helsinginkatu–BRH–Porvoonkatu ja 806 sama päinvastaisessa suunnassa. Useat 3T:n vaunut ajoivat tätä pitkin halliin ja 3B:n hallista linjalle. Nyt systeemi on seuraava: 3B:t ajavat reittiä 831 KH–Hämeentie–HT–RT–HT ja aloittavat tästä linjansa. 3T:t tekevät halliin ajettaessa päinvastoin.

Muut reitit, jotka katkesivat »kurvissa», ovat 827 (KH–Hämeentie–Helsinginkatu–Harjutori), 835 (kuin 827, edelleen TK:lle) ja yllämainittu 841 sekä vastaavat parilliset reitit halliin mentäessä. 827/828 olivat 7A/7B:n reittejä. Nyt ajetaan reittejä 825/826, 811 ja 804. 835/836 ei ole ollut lainkaan käytössä – 835:tä ajoi vuosi sitten vuoro 38 la, mutta se siirtyi reitille 809 jo 1.2.1980. Reitit eivät ole olleet käytössä reittiluettelon mukaisesti.

AIKATAULUISTA POIMITTUA

Rautatien sivuraiteella näkee nyt vaunuja entistä useammin, katso kohta »hallireittien muutoksia». Seuraavassa luettelo hallireiteistä, jolloin siellä pitäisi vaunun ajella:

ma-pe	klo.	5.50	vuoro	17	PRK:lle
»	»	6.05	»	19	»
»	»	6.10	»	57	ARA:an
»	»	7.16	»	12	PRK:lle
»	»	7.31	»	16	»
la	»	5.50	»	11	PRK:lle
»	»	5.59	»	12	»
»	»	6.06	»	15	»
»	»	6.46	»	14	»
»	»	19.15	»	24	KH:iin

su	klo.	7.20	vuoro	16	PRK:lle
»	»	7.14	»	54	ARA:an
»	»	7.16	»	11	PRK:lle
»	»	9.36	»	12	»
»	»	9.51	»	15	»
»	»	10.04	»	17	»
»	»	10.10	»	19	»

ma-su	»	22.53	»	26	KH:iin
»	»	23.08	»	29	»
»	»	23.23	»	31	»
»	»	1.05	»	25	»

Linjan 6 vaunut käyvät silloin tällöin Vallilan hallilla ajamassa silmukan hallireitillä 821 ja 822, eli ajosuunnan mukaan KH-VH-VA tai päinvastoin. Kellonaikoja:

ma-pe	klo.	5.57	vuoro	56	ARA:an	pm
»	»	6.04	»	59	»	pm
»	»	6.12	»	60	»	pm
»	»	6.25	»	53	»	pm
»	»	7.00	»	58	»	pm
»	»	18.48	»	61	KH:iin	
»	»	19.25	»	57	»	
»	»	20.50	»	62	»	

la	»	5.58	»	58	ARA:an
»	»	6.08	»	59	»
»	»	6.15	»	60	»
»	»	6.22	»	53	»
»	»	6.26	»	54	»
»	»	8.40	»	62	»
»	»	9.38	»	61	»
»	»	15.49	»	61	KH:iin
»	»	20.50	»	62	»

su	»	7.03	»	58	ARA:an
»	»	7.12	»	60	»
»	»	10.02	»	59	»
»	»	10.17	»	53	»
»	»	10.35	»	55	»

ma-su	»	23.05	»	59	KH:iin
»	»	23.09	»	60	»

pm = Ottaa perävaunun

Jo vuosia on linjan 8 eräs sunnuntaiaamun vuoro ajanut puoli reittiä, kiertänyt korttelin Töölön hallilla ja palannut Paa-valin kirkolle, ja vasta sitten aloittanut normaalin mittaiset kierrokset. Toistettakoon se tässä:

su klo. 7.16 vuoro 81 TH:lta PVK:lle

Ruuhkavuoroissa on pari erikoisuutta: vuorot 138 ja 141. 141 onkin jo tuttu linjan 10 ruuhkavuorona, joka on liikenteessä aamuruuhkan alusta iltaruuhkan loppuun, eli siis myös keskipäivällä. Samanlainen vuoro on myös 138, joka ajaa linjalla 7. Mainittakoon, että 10:n toinen »normaali» ruuhkavuoro (140) ei ole merkitty niveltaunaksi, mutta on miltei aina sellainen – vai onko kympillä nähty hiljattain vihreää vaunua?

Vastaavasti on olemassa pari vakiovuorojen vaunua, jotka eivät aja lauantaisin eikä sunnuntaisin, eli ovat vuorojen 138 ja 141 kaltaisia. Nämä ovat linjan 5 vuoro 46 ja linjan 6 vuoro 57.

Ainoa lauantaisin ajava kolminumeroinen vuoro on 127, joka ajaa keskiyön molemmin puolin yhden kierroksen 3T:llä – kierroksen, jota ei ilmoiteta edes »tolppa-aikatauluissa».

Vuorojen sijoittelu eri halleihin:

KH: 1–5, 11, 12, 14–17, 19, 23–27, 29–31, 34, 36–38, 40, 41, 44, 45, 47, 49, 53–62, 71–75, 79–83, 91–93, 95–98 ja 103 sekä 104.

TH: 13, 18, 28, 32, 35, 39, 46, 48, 50, 76, 94, 126–133, 135–141 ja 143.

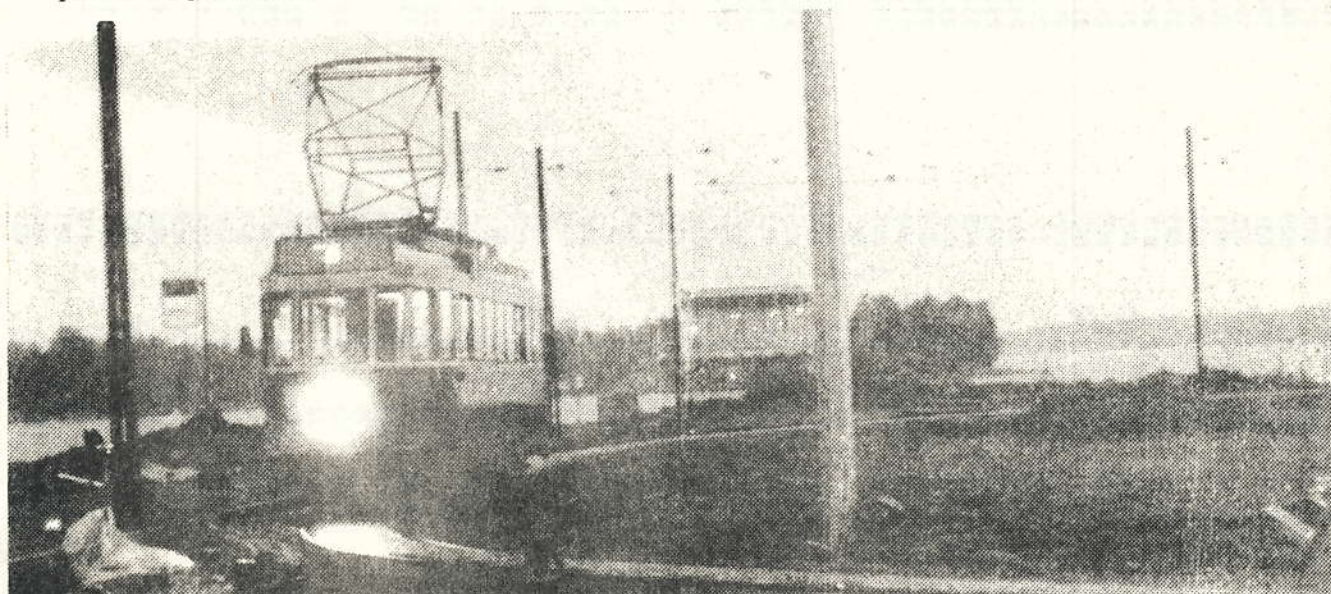
VH: 6–9, 101, 102, 105, 106, 109–114.

Poikkeuksia: vuorot 6–9 la KH, 35 la ulos KH – sisään TH, 36 päinvastoin, 39 la KH–TH, 41 la TH–KH, 44 su TH–KH, 48 la KH–TH, 50 su KH–TH, 71 su TH–KH, 76 su KH–TH, 91 la TH, 94 la & su KH–TH, 97 la TH–KH sekä 103 ja 104 ma-pe KH–VH–KH.

Linjan 5 ensimmäinen vaunu Merisotilaantorin uudessa silmukassa aamun hämärissä.

This view shows the first car of route 5 on the new extension at Merisotilaantori. The surroundings are still unfinished.

Kuva/photo: I. Leppänen, 1.10.1980



Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	11 n	3B	807	17.31	103	1	802
	45	5	819	17.43	104	1	802
	81	8	829	18.17	3	1	802
5.33	17 n	3B	831	18.55	61	6	822
	71	7	825	19.32	57	6	822
5.37	27 n	3T	811	20.45	24	3T	808
	54	6	823	20.57	62	6	822
	82	8	829	21.20	11 n	3B	810
	96 n	10	811	21.27	5	1	802
5.40	37 n	4,4N	809	21.33	91 n	10	810
5.42	14 n	3B	809	21.37	1	1	802
	40 n	4,4N	809	21.46	4	1	802
	95 n	10	809	21.51	2	1	802
5.44	4	1	811	22.58	79	8	846
	5	1	801	23.02	12 n	3B	810
	55	6	823	23.07	80	8	846
	91 n	10	809	23.11	26 n	3T	830
5.45	47	5	819	23.12	59	6	822
	83	8	829	23.15	53	6	824
5.47	38 n	4,4N	809	23.16	60	6	822
5.48	15 n	3B	809	23.17	15 n	3B	810
	19 n	3B	831		81	8	846
	97 n	10	811	23.21	44	5	820
5.49	72	7	825	23.22	54	6	824
5.50	1	1	801	23.23	23 n	3T	810
	29 n	3T	811	23.24	71	7	804
	41 n	4	809	23.25	29 n	3T	830
	56	6	821	23.28	74	7	826
	57	6	831		82	8	846
	61	6	823	23.31	45	5	820
	92 n	10	809		55	6	824
5.53	23 n	3T	809		75	7	820
5.55	98 n	10	811	23.32	95 n	10	840
5.57	2	1	801	23.33	17 n	3B	810
	25 n	3T	809		36 n	4	816
	30 n	3T	811	23.34	72	7	804
	34 n	4,4N	809		97 n	10	812
	59	6	821	23.36	92 n	10	810
	62	6	823	23.40	31 n	3T	830
	73	7	825		56	6	824
	93 n	10	809	23.42	96 n	10	840
6.00	26 n	3T	809	23.44	49	5	848
	x) 49	5	819		73	7	804
	79	8	829		98 n	10	812
6.05	60	6	821	23.45	41 n	4	810
	74	7	825		47	5	820
6.10	75	7	825	23.46	93 n	10	810
6.11	104	1	801	23.48	83	8	846
6.14	3	1	801	23.50	58	6	824
6.15	80	8	829	1.09	19 n	3B	810
6.18	53	6	821	1.18	27 n	3T	810
6.32	31 n	3T	809	1.20	37 n	4,4N	814
6.35	36 n	4	809	1.23	25 n	3T	830
6.46	24	3T	809	1.24	14 n	3B	810
6.53	58	6	821	1.25	34 n	4,4N	840
6.54	44	5	819	1.30	16 n	3B	812
6.58	12 n	3B	831		30 n	3T	810
7.00	103	1	801		38 n	4,4N	814
7.12	16 n	3B	831		40 n	4,4N	810

x) 16.10 alkaen vuoro 49 hallista klo 5.25, reitti 815.

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

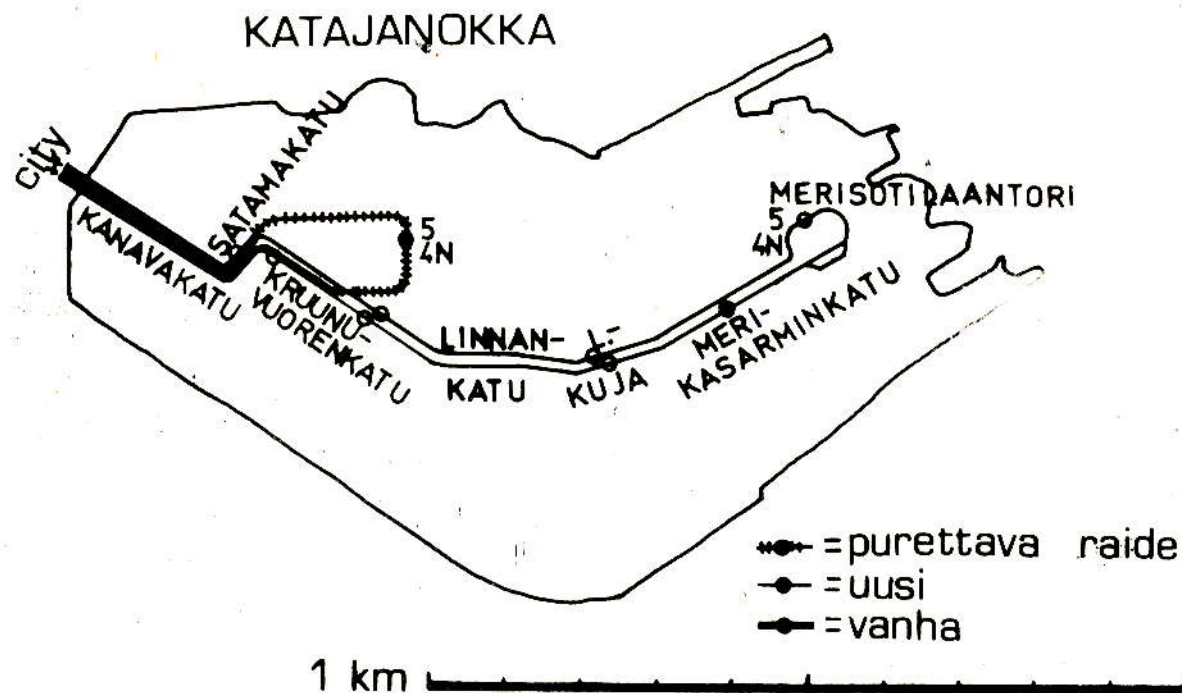
Lauantai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	16 n	3B	807	15.07	6	2	802
5.32	11 n	3B	831	15.18	7	2	802
5.35	48	5	819	15.30	8	2	802
5.36	73	7	825	15.42	9	2	802
5.37	25 n	3T	811	15.52	3	1	802
	55	6	823	15.55	5	1	804
	82	8	841	15.56	61	6	822
5.40	6	2	801	17.13	1	1	802
	12 n	3B	831	17.28	2	1	802
	17 n	3B	807	17.48	4	1	802
	40 n	4,4N	809	19.34	24	3T	830
5.42	92 n	10	809	20.57	62	6	822
5.43	8	2	803	21.20	11 n	3B	810
	96 n	10	809	22.58	79	8	846
5.44	19 n	3B	809	23.02	12 n	3B	810
	26 n	3T	811	23.07	80	8	846
	30 n	3T	809	23.11	26 n	3T	830
5.45	37 n	4,4N	809	23.12	59	6	822
	49	5	819	23.15	53	6	824
5.46	74	7	825	23.16	60	6	822
5.48	15 n	3B	831	23.17	15 n	3B	810
	83	8	841		81	8	846
	93 n	10	809	23.21	44	5	820
5.50	34 n	4,4N	809	23.22	54	6	824
	56	6	823	23.23	23 n	3T	810
	58	6	821	23.24	71	7	804
	72	7	811	23.25	29 n	3T	830
5.53	98 n	10	809	23.28	74	7	826
5.55	27 n	3T	811		82	8	846
	31 n	3T	809	23.31	45	5	820
	38 n	4,4N	809		55	6	824
	44	5	819		75	7	820
5.56	75	7	825	23.32	95 n	10	840
5.58	94 n	10	809	23.33	17 n	3B	810
6.00	7	2	801		36 n	4	816
	35 n	4	809	23.34	72	7	804
	59	6	821		97 n	10	812
	79	8	841	23.36	92 n	10	810
6.02	24	3T	809	23.40	31 n	3T	830
6.05	39 n	4	809		56	6	824
	47	5	819	23.42	96 n	10	840
6.06	71	7	825	23.44	49	5	848
6.07	60	6	821		73	7	804
6.08	95 n	10	809		98 n	10	812
6.12	80	8	841	23.45	41 n	4	810
6.14	53	6	821		47	5	820
6.18	54	6	821	23.46	93 n	10	810
6.24	81	8	841	23.48	83	8	846
6.28	14 n	3B	831	23.50	58	6	824
6.30	29 n	3T	809	1.09	19 n	3B	810
6.46	23 n	3T	809	1.18	27 n	3T	810
8.10	45	5	815	1.20	37 n	4,4N	814
8.15	2	1	801	1.23	25 n	3T	830
8.30	3	1	801	1.24	14 n	3B	810
8.32	62	6	821	1.25	34 n	4,4N	840
8.43	4	1	801	1.30	16 n	3B	812
8.49	9	2	801		30 n	3T	810
8.55	5	1	801		38 n	4,4N	814
9.03	1	1	801		40 n	4,4N	810
9.30	61	6	821				

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Sunnuntai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.45	16 n	3B	831	21.20	11 n	3B	810
6.54	14 n	3B	807	22.58	79	8	846
	25 n	3T	809	23.02	12 n	3B	810
	27 n	3T	833	23.07	80	8	846
	37 n	4,4N	809	23.11	26 n	3T	830
	40 n	4,4N	809	23.12	59	6	822
	49	5	815	23.15	53	6	824
	54	6	831	23.16	60	6	822
	56	6	823	23.17	15 n	3B	810
	58	6	821		81	8	846
	83	8	841	23.21	44	5	820
	96 n	10	809	23.22	54	6	824
6.58	11 n	3B	831	23.23	23 n	3T	810
7.00	30 n	3T	811	23.24	71	7	804
	50	5	819	23.25	29 n	3T	830
	81	8	813	23.28	74	7	826
	94 n	10	809		82	8	846
7.02	60	6	821	23.31	45	5	820
	92 n	10	811		55	6	824
	97 n	10	809		75	7	820
7.04	79	8	841	23.32	95 n	10	840
7.06	38 n	4,4N	809	23.33	17 n	3B	810
7.09	41 n	4	809		36 n	4	816
7.14	80	8	841	23.34	72	7	804
7.15	45	5	819		97 n	10	812
8.46	76	7	825	23.36	92 n	10	810
8.55	74	7	811	23.40	31 n	3T	830
9.01	73	7	825		56	6	824
9.18	12 n	3B	831	23.42	96 n	10	840
9.33	15 n	3B	831	23.44	49	5	848
9.37	47	5	819		73	7	804
9.42	72	7	825		98 n	10	812
	95 n	10	809	23.45	41 n	4	810
9.45	17 n	3B	831		47	5	820
	31 n	3T	809	23.46	93 n	10	810
	36 n	4	809	23.48	83	8	846
9.52	19 n	3B	831	23.50	58	6	824
	23 n	3T	809	1.09	19 n	3B	810
	59	6	821	1.18	27 n	3T	810
	93 n	10	809	1.20	37 n	4,4N	814
10.07	26 n	3T	809	1.23	25 n	3T	830
	53	6	821	1.24	14 n	3B	810
10.11	34 n	4,4N	815	1.25	34 n	4,4N	840
10.13	98 n	10	809	1.30	16 n	3B	812
10.15	75	7	825		30 n	3T	810
10.23	29 n	3T	809		38 n	4,4N	814
10.25	55	6	821		40 n	4,4N	810
10.37	82	8	841				



Seuraavassa on lueteltu vuoronumeroitain vaunujen ajojärjestykset eri raitio-
linjoilla. Paitsi viikonpäivittäin, on järjestys annettu myös eri vuorokauden-
aikoina. Luettelon liian paisumisen estämiseksi on tässä vuorokausi jaettu osiin
oleellisempien jaksojen selvittämiseksi. Siten esim. iltapäiväruuhkassa tässä
annettu järjestys on täydellinen vain joillain - mutta ei välttämättä kaikilla -
kierroksilla. Halliinajolistalta voi tarkistaa milloin vuorot liittyvät mukaan
tai poistuvat välistä.

Lyhenteet: ma-pe: ar = aamuruuhka n.klo 6-9, p = päiväaika n. klo 9-14, ir = il-
taruuhka n. klo 14-18, i = ilta n.klo 18-23, y=yö n.klo 23-01; la: a = aamu 6-9,
p = päivä 9-15, i = ilta 15-23, y = yö 23-01; su: a = aamu n.7-10, p/i = päivä ja
ilta n.10-23 ja y = yö 23-01.

Linja maanantaista perjantaihin

1	ar: 1, 2, 102, 103, 104, 3, 4, 101, 5 p: 1, 2, 3, 4, 5 ir: 1, 102, 2, 3, 103, 4, 104, 5, 101 i: 1, 2, 4, 5 liikenne päättyy n.klo 21	
2/ 2A	ar: 6, 112, 110, 105, 7, 8, 135, 9, 106, 111 p: 6, 7, 8, 9 ir: 6, 7, 111, 131, 106, 105, 8, 112, 9, 110	x - yksi lähtö 135 ja 9 välissä
3B	ar: 11, 13, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 126, 19 p: 11, 13, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 ir: 11, 13, 12, 126, 14, 15, 16, 17, 18, 19 i: 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19 y: 14, 16, 19	
3T	ar: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 127, 31, 32 p: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 ir: 23, 24, 127, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 i: 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 y: 25, 27, 30	
4	ar: 34, 35, 36, 37, 38, 39, 129, 40, 41 p: 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 ir: 34, 35, 36, 37, 38, 39, 129, 40, 41 i: 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41	
4N	y: 34, 37, 38, 40	
4S	ar: 130, 133, 131, 106, 132, 136 ir: 128, 133, 130, 132	
5	ar: 44, 45, 143, 46, 47, 48, 49, 50 p: 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 ir: 44, 136, 45, 46, 47, 48, 143, 49, 135, 50 i: 44, 45, 47, 49, 50	
6	ar: 53, 54, 55, 61, 62, 56, 58, 59, 60, 57 p: 53, 54, 55, 61, 62, 56, 58, 59, 60, 57 ir: 53, 54, 113, 55, 61, 62, 56, 58, 59, 60, 57 i: 53, 54, 55, 62, 56, 58, 59, 60	
7	ar: 71, 138, 137, 72, 73, 74, 75, 76 p: 71, 138, 72, 73, 74, 75, 76 ir: 71, 138, 72, 73, 74, 137, 75, 76 i: 71, 72, 73, 74, 75, 76	
8	ar: 79, 139, 80, 81, 109, 82, 83, 114 p: 79, 80, 81, 82, 83 ir: 79, 109, 80, 81, 139, 82, 83, 114 i: 79, 80, 81, 82, 83	
10	ar+p: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 141 ir: 91, 92, 93, 140, 94, 95, 96, 97, 98, 141 i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98	

Linja	<u>lauantaisin</u>	(a = klo 6-9, p = klo 9-15, i = klo 15-23, y = klo 23-01)
1	p: 1, 2, 3, 4, 5 i: 1, 2, 4 liikenne päättyy n klo 17	
2	a: 6, 7, 8 p: 6, 7, 8, 9	
3B	a: 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19 p: 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 i: 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19 y: 14, 16, 19	
3T	a: 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 p: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 i: 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 y: 25, 27, 30, 127	
4	a: 34, 35, 37, 38, 39, 40 p: 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 i: 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41	
4N	y: 34, 37, 38, 40	
5	a: 44, 47, 48, 49 p: 44, 45, 47, 48, 49, 50 i: 44, 45, 47, 49, 50	
6	a: 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60 p: 53, 54, 55, 61, 62, 56, 58, 59, 60 i: 53, 54, 55, 62, 56, 58, 59, 60	
7	a: 71, 72, 73, 74, 75 p+i: 71, 72, 73, 74, 75, 76	
8	a+p+i: 79, 80, 81, 82, 83	
10	a: 92, 93, 94, 95, 96, 98 p: 91, 95, 96, 97, 98, 92, 93, 94 i: 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98	

	<u>sunnuntaisin</u>	(a = klo 7-10, p/i = 10-23, y = klo 23-01)
3B	a: 11, 14, 16 p/i: 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19 y: 14, 16, 19	
3T	a: 25, 27, 30 p/i: 23, 25, 26, 27, 29, 30, 31 y: 25, 27, 30	
4	a: 37, 38, 40, 41 p/i: 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41	
4N	y: 34, 37, 38, 40	
5	a: 45, 49, 50 p/i: 44, 45, 47, 49, 50	
6	a: 54, 56, 58, 60 p/i: 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60	
7	a: 73, 74, 76 liikenne alkaa n.klo 9 p/i: 71, 72, 73, 74, 75, 76	
8	a: 79, 80, 81, 83 (huom! ensimmä. kierros: 83, 81, 79, 80) p/i: 79, 80, 81, 82, 83	
10	a: 92, 94, 96, 97 p/i: 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98	

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.37	135	2,2A	609	13.23	140	10	607
5.44	138	7	629	13.26	129 n	4	607
5.45	35 n	4	607	13.45	137	7	629
5.46	28	3T	609	14.15	139	8	629
5.48	13	3B	605	14.17	136	5	615
5.50	143	5	615	14.31	131	2,2A	601
5.53	76	7	605	14.36	126	3B	629
5.54	127	3T	607	14.52	127	3T	607
5.56	18	3B	629	15.37	135	5	615
6.00	32	3T	607	15.37	143	5	615
	139	8	629	15.50	128	4S	605
6.03	126	3B	629	15.56	133	4S	605
6.05	48	5	615	16.04	130	4S	605
6.07	39 n	4	607	16.17	132	4S	605
6.14	129 n	4	607	16.32	143	5	615
6.20	50	5	615	16.49	128	4S	612
6.23	141 n	10	607	16.56	133	4S	612
6.40	137	7	629	17.03	130	4S	612
6.49	94 n	10	607	17.06	131	2,2A	607
7.04	130	4S	607	17.17	132	4S	612
7.10	133	4S	607	17.34	135	5	615
7.19	131	4S	607	17.40	28	3T	604
7.25	46	5	615		138	7	630
7.37	132	4S	607	17.50	126	3B	608
7.45	136	4S	607		139	8	630
8.05	130	4S	606	17.52	136	5	615
8.12	133	4S	606	18.00	32	3T	604
8.21	131	4S	606	18.02	46	5	615
8.42	132	4S	606		141 n	10	632
8.50	136	4S	606	18.08	129 n	4	612
8.55	143	5	616	18.10	137	7	630
9.03	137	7	630	18.12	48	5	616
9.05	127	3T	604	18.14	127	3T	604
9.08	126	3B	608	18.19	18	3B	608
9.23	135	2,2A	602	18.28	140	10	632
9.24	139	8	630	18.34	13	3B	608
9.25	129 n	4	606	20.21	76	7	630
				21.16	39 n	4	612
				21.18	94 n	10	606
				21.44	50	5	616
				21.47	35 n	4	612

Lauantai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
8.19	36 n	4	607	15.13	13	3B	608
8.34	76	7	629	15.31	32	3T	604
8.35	97 n	10	607	15.43	18	3B	608
8.44	32	3T	607	15.45	48	5	616
8.47	50	5	615	16.05	28	3T	604
9.00	18	3B	629		91 n	10	632
9.01	41 n	4	607	16.11	35 n	4	612
9.15	91 n	10	607	17.51	76	7	630
9.18	28	3T	607	21.15	39 n	4	612
9.23	13	3B	629	21.18	94 n	10	606
23.53	127	3T	607	21.44	50	5	616
				0.44 x)	127	3T	606

x) la/su välisenä yönä

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN hallista ja halliin

Sunnuntai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
10.20	44	5	615	18.42	76	7	630
10.25	39 n	4	607	21.15	39 n	4	612
10.32	71	7	629	21.18	94 n	10	606
				21.44	50	5	616

Raitiovaunuliikenne VALLILAN hallista ja halliin

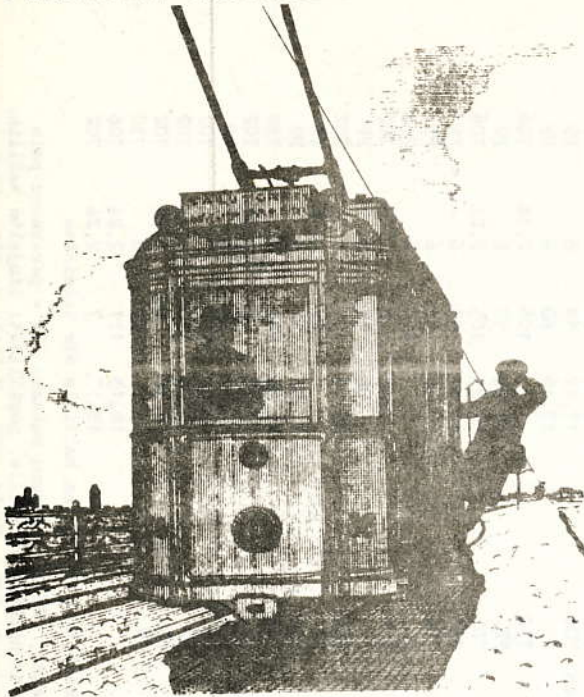
Maanantai - perjantai 1.10.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti/huom	klo	vuoro	linja	reitti/huom
5.40	101	1	701	13.26	112	2,2A	701
	106	2,2A,4S	701	13.48	102	1	701
5.45	54	6	PM	13.53	114	8	727
5.47	111	2,2A	701	13.56	59	6	PM
5.50	9	2,2A	703	14.03	60	6	PM
5.52	55	6	PM	14.04	105	2,2A	701
5.54	6	2,2A	701	14.05	109	8	727
5.57	56	6	PM	14.09	57	6	PM
	114	8	727	14.11	103	1	701
6.01	112	2,2A	701	14.16	53	6	PM
6.02	61	6	PM	14.22	54	6	PM
6.04	59	6	PM		104	1	701
	62	6	PM	14.29	55	6	PM
6.06	110	2,2A	701	14.33	101	1	701
6.07	102	1	701		110	2,2A	701
6.12	60	6	PM	14.35	61	6	PM
6.13	105	2,2A	701	14.37	106	2,2A	703
6.20	7	2,2A	701	14.42	62	6	PM
6.24	8	2,2A	701	14.48	56	6	PM
6.25	53	6	PM	14.54	58	6	PM
6.28	109	8	727		111	2,2A	701
6.32	57	6	PM	15.16	113	6	721
7.00	58	6	PM	17.00	56	6	PP
8.34	109	8	730	17.06	58	6	PP
8.41	106	2,2A,4S	706	17.12	59	6	PP
8.51	53	6	PP	17.18	60	6	PP
8.55	114	8	730		106	2,2A	706
8.57	54	6	PP	17.24	57	6	PP
8.58	111	2,2A	702	17.25	105	2,2A	706
8.59	102	1	706	17.31	53	6	PP
9.01	112	2,2A	706	17.38	54	6	PP
9.04	55	6	PP		113	6	716
9.07	104	1	706	17.44	8	2,2A	702
9.10	61	6	PP	17.45	55	6	PP
9.13	105	2,2A	706	17.51	101	1	702
9.17	62	6	PP		112	2,2A	702
9.20	110	2,2A	702	17.52	61	6	PP
9.22	103	1	702	17.55	114	8	730
9.23	56	6	PP	17.58	9	2,2A	702
9.25	101	1	706		62	6	PP
9.30	58	6	PP	18.01	102	1	702
9.36	59	6	PP	18.04	110	2,2A	702
9.43	60	6	PP	18.10	6	2,2A	702
9.49	57	6	PP		109	8	730
				18.13	111	2,2A	706
				18.17	7	2,2A	702

Lauantaisin ja sunnuntaisin ei Vallilan hallilla ole toimintaa

Selityksiä: n-nivelvaunu, PM = perävaunu mukaan, PP = perävaunu pois
 Parittomat hallireitit: Hallista linjalle, parilliset: linjalta halliin.
 Hallireittien numerosarjat: 600 = Töölö, 700 = Vallila ja 800 = Koskela.
 Hallireittien selitykset RAITION numerossa 3/1979.

PÄÄTEPYSÄKKI



Mannerheimintien kiskotus vaihdettiin Eduskuntatalon edestä kesällä. Uutta rataa rakennettaessa sovellettiin Wieniläistä tekniikkaa, eli kisko lasketaan kiskon jalan levyisen kumilevyn päälle. Näin meneteltiin, koska betoni oli rikkoutunut 10 vuoden aikana ja kiskot olivat painuneet. Radan meluisuutta saadaan samalla vähennettyä.

Solingen-Burg on tiettävästi Euroopan ainoa aikatauluntauspaikka, jossa johdinautot käännetään käänköpöydällä. Solingen trolleybus on the turntable at Burg terminus. Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978



10.7.80

Tampereen Särkänniemi Oy:n huvipuistossa otettiin virallisesti käyttöön teräsrakenteinen Jet-Star-I vuoristorata; kaupunkineuvos Vilho Halme katkaisi avausnauhan radan ykkösvaunulla ajaen. Vuoristoradan on rakentanut Saksan Liittotasavallan Munsterhausenissa toimiva toiminimi Anton Schwarzkopf. Vuoristorata on tekniikaltaan erittäin uudenäköinen teräksinen Jet Star I-rata. Koko komeus painaa yli 70 tonnia, vaikka onkin vain 44 metriä pitkä ja 27 metriä leveä. Varsinaiseen »ajorataan» on kuitenkin saatu pituutta peräti 540 metriä. Näinpä onkin selvää, että radalla on paljon ja nopeasti toisiaan seuraavia kaarteita, nousuja sekä tietysti laskuja kuin myös kallistuksia. Jyrkimmissä laskuissa ollaan hämäläisittäin harvinaisen nopeita. Vauhti kohoaa nimittäin muutamassa hetkessä 55 kilometriin tunnissa. Rata on rakennettu tiukkojen saksalaisten normien mukaan. Vaunu liikkuu urapyörien varassa pitkin teräskiskoja ja turvakoukut kaartuvat kiskoja alle, joten vaunu istuu olosuhteista riippumatta tukevasti kiskoilla. Radalla on kuusi turvajarrupiiriä ja kunkin alueella on vain yksi vaunu kerrallaan.

Hattulantien keskustan suunnan raitiotiepysäkkiä on siirretty muutama metri Käpylään päin.

Turistikolmonen mäntymetsässä oli tosiaasia viime kesänä Outokummussa, jossa 50 Helsingin palokuntanuorta osallistui »Opi auttamaan» –palokuntanuorten suurleirille. Nuorten rakentamassa pienoishelsingissä kulki mäntyjen keskellä turistilinja 3T; olipa kaupungissa myös Linnanmäki ja puhelinlaitos. Metrotoimistoa esitettiin valokuvien ja HKL:ää edusti aito raitiotiepysäkkikilpi.

4.8.80

Kolmen sepän aukion (ent. Raitiotientori) radanmuutos-työt toteutettiin. Lasipalatsilta etelään kulkeva raitioliikenne katkaistiin alkuillasta. Linjat 3B, 3T, 4 ja 6 kääntyivät Rautatien torilla. Linjan 5 liikenne keskeytettiin kokonaan. Korvaava bussiliikenne järjestettiin.

Metroradalla on nähty elokuussa toimessa VR:n radanoikomiskone Ttk-Rto 34 Plasser AL-203 (v. 1965).

23.8.80

Jules Verne -raitiovaunu oli liikenteessä. Vaunu lähti RT:lta klo 11 ja palasi Jules Verne -pysäkillä Arkadiankadulle klo 14. Mukaan leikkikalumainokseen pääsi myös matkan varrelta.

1.9.80

HKL siirtyi syysliikenteeseen ja raitiotiepuolen merkittävin muutos oli linjan 2 lauantailiikenteen alkaminen.

Linjan 45 (Simonkenttä–Malminkartano) reitti muuttui Malminkartanossa. Uusi reitti: – Malminkartanontie – Kartanonkaari – Kartanonvoudintie – Pakarituvantie – Parivaljakontie – Luutnantintie – Kartanonkaari – Vanha Nurmi-järventie –.

Vantaan kaupunki nosti sopimuslinjojensa lastenlipun yläikärajan 16 vuoteen. 7–16 vuotiaat pääsevät lastenlipulla ja alle 7-vuotiaat matkustavat ilmaiseksi.

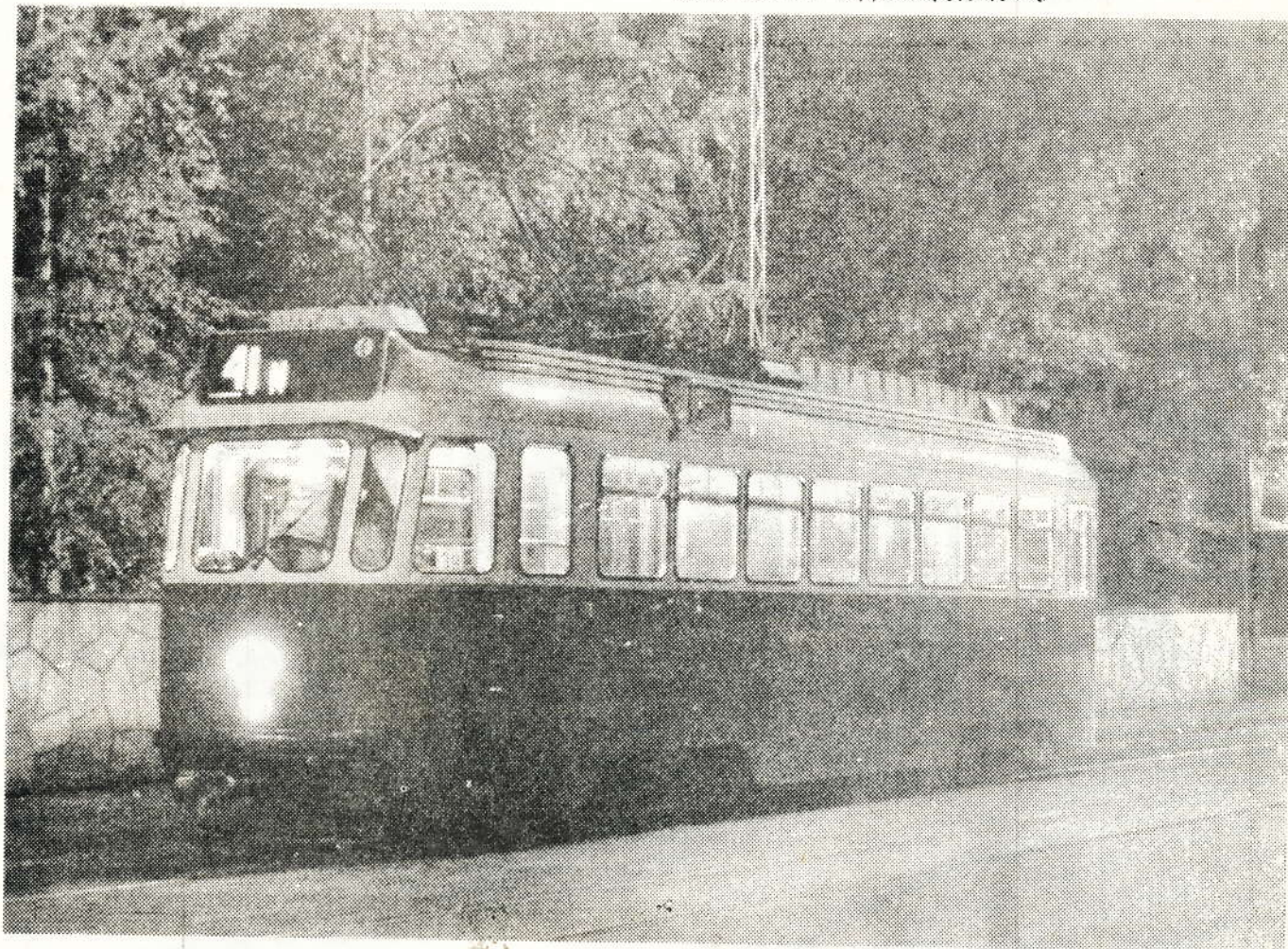
4.9.80

Helsingin sähköraitiotiet täyttivät 80 vuotta, mutta asiaa ei juhlittu lainkaan. Kummerit alkoivat liikennöidä 80 vuotta sitten tilapäistä linjaa Ruusula–Hietalahti.

Tämä on tiettävästi ainoa HKL:n raitiolinjasta 41N Munkkiniemessä otettu kuva. . . Kuljettaja huomasi kuitenkin pian virheensä ja poisti ykkösen näkyvistä.

This is probably the first and only view of tram service 41N in Helsinki. This route existed until the driver noticed the incorrect route number (the car was running on route 4N).

Kuva/photo: I. Leppänen, 5.10.1973



6.9.80

Kauppatorilla oli melkoinen säpinä, sillä sieltä lähti klo 11.40 kaksi tilausjunaa, joiden kalustona olivat mv 30 & pv 501 sekä mv 5 ja pv 525.

Vaihte 221 johtaa Mannerheimintieltä Sibeliuksenkadulle ja Töölön ratapihalle. Tässä vaihteessa kokeiltu turvalaite kääntää vaihteen automaattisesti suoralle raiteelle, kun lähestyvän vaunun virroitin sivuuttaa ajohdinkoskettimen. Jos vaihte halutaan kääntää poikkeavalle raiteelle, vaunu on pysäytettävä vaihteen edessä olevalle merkkiviivalle. Tämän jälkeen vaihte voidaan kääntää normaalisti vaihteenkääntölaitteella.

Mikäli turvalaite joudutaan kytkemään pois toiminnasta esim. hinauksen mahdollistamiseksi, vaihteen yläpuolella olevassa opastimessa alkaa vilkkua S-merkkivalo.

Merkkilamppu sammuu vasta, kun turvalaitos on jälleen toiminnassa.

Tämä turvalaite on todettu onnistuneeksi ja sellainen toivotaan useisiin vaihteisiin.

7-11.9.80

Linjoilla 3T ja 4N käytettiin myöhäisillasta poikkeusreittejä, koska Aleksanterinkadun ja Katariinankadun risteyksessä uusittiin vaihteita ja kaarteita. Linja 3T kääntyi Eirassa ja 4N Rautatientorilla. Postitalon ja Katajanokan väliä liikennöi autolinja 4X.

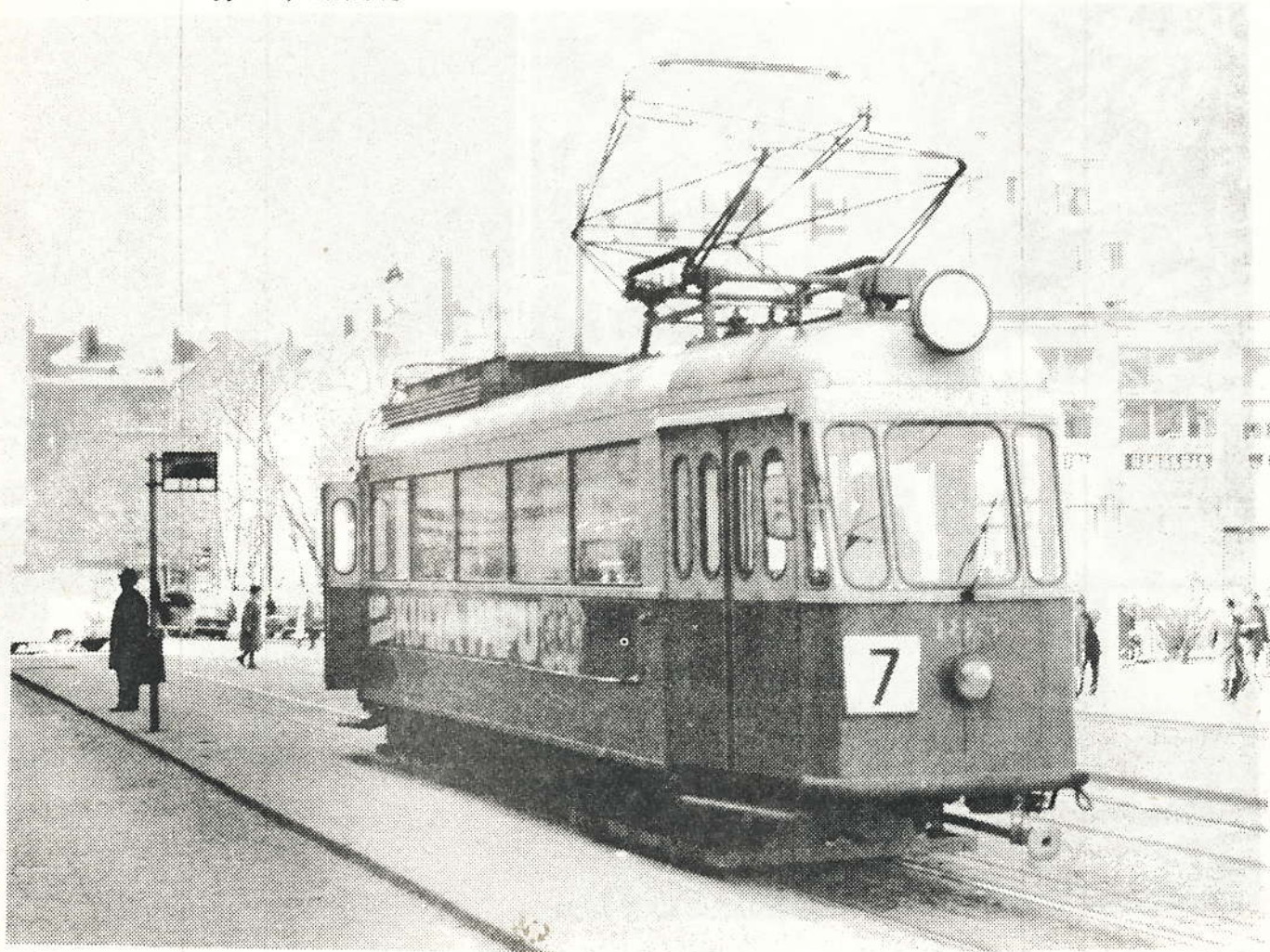
Hämeentieltä Toiselle Linjalle Arenan silmukkaan johtavaan vaihteeseen 715 on asennettu sähkökääntölaitteisto, Syyskuussa.

Hämeentielle on asennettu Toisen linjan risteykseen koh-
tauskieltomerkit kumpaankin suuntaan.

Hakaniementorin eteläpään, Siltasaarenkadun keskellä olevalle korokkeelle ilmestyi syyskuun alkupuolella sisältä valaistu raitiotien tasoristeysmerkki, jossa on myös varoitusmerkki. Vilkku on poikkeuksellisesti itse liikennemerkkin yläpuolella. Merkki varoittaa Siltasaarenkatua keskustaan päin kulkevaa autoliikennettä Hakaniementorilta em. kadulle tulevista raitiovaunuista.

Seiskan päätepysäkki »silloin ennen». Moottorivaunut 181-186 (ex 431-436) olivat aikanaan käytössä myös linjalla 7. This was the terminus of route 7 until 30 September 1980, when the section between Sörnäinen and Hakaniemi was closed due to the construction of the Sörnäinen metro station.

Kuva/photo: I. Leppänen, 25.5.1971



Mannerheimintien Vignol-pölkkyrata vaihdetaan väliltä Töölön tulli – Kuusitie Phoenix-kestopäällysteradaksi. Muutkin pölkkyradat muutetaan tasapintaiseksi urakiskoradaksi, koska poliisi ja palolaitos toivovat voivansa käyttää niitä tarvittaessa hälytysajoon. Puistoissa, tien sivuissa yms. paikoissa olevat Vignol-radat jäävät ennalleen. (Täytyy vain toivoa, että tasapintarata erotetaan muusta liikenteestä Helsingin- ja Tukholmankadun malliin, sillä muuten raitiokaisat menettävät kokonaan merkityksensä; suomalaiset autoilijathan eivät tunnetusti noudata sulkuviivoja – toim. huom.)

Harjutorin uusi silmukka on paikoillaan tilapäisluvalla. Saat-
taa se siihen jädäkin, mutta nyt voimassa olevan päätöksen mukaan se puretaan Hämeentien – Helsinginkadun raideyh-
teyden palattua käyttöön.

Niin kuin toisaalla mainittiin, Rautatien torin sivuraiteen käyttö lisääntyi merkittävästi 1.10. Raiteelle johtavan vaihteen sähköistys ei kuitenkaan ole vielä ollut esillä.

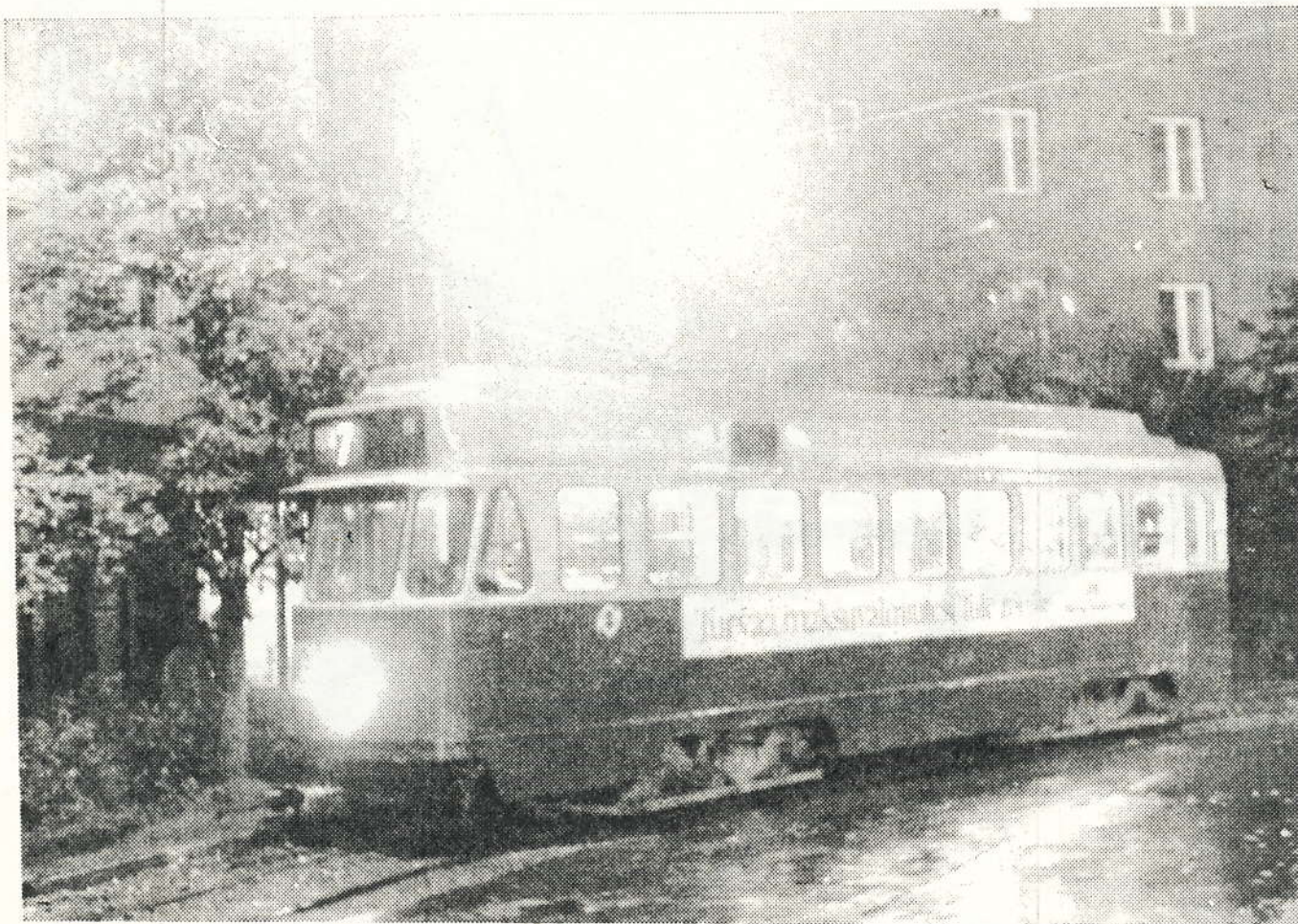
Kolmen sepän aukion rakentamatta jääneet vaihteet ja yhdysraiteet rakennetaan vuoden 1981 aikana (katso RAITIO 2-1980).

HKL:n kuljettajat voittivat neljännen kerran peräkkäin pohjoismaiset rattimestaruuskilpailut Oslossa 13.9. Joukkuesarjan loppuajat: HKL 2.17.01, SL 2.26.18, OS 2.45.08 ja HT 2.59.02

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

Aleksanterikadun/Katariinankadun/Snellmaninkadun riste-
yksen vaihteet, ristikot ja kaartet on uusittu. Raideyh-
teyksiä ei muutettu lainkaan,

*Ensimmäinen linjan 7 vaunu uudessa Harjutorin silmukassa.
The first tram on route 7 in the new loop at Harjutori.
Kuva/photo: M. Alameri, 1.10.1980*



Ensimmäiset kolme vaunuparia luovutettiin metrotuomistolle 16.9. Toimitukset ovat myöhässä ja toimittaja joutuu maksamaan sakkoa metrotuomistolle.

HKL aloitti metroradan osuuden Hakaniemi – Kamppi kiskotustyöt syyskuun alussa. Työ käsittää noin 6,5 raidekilometriä ja valmistuu helmikuun lopulla 1982. Säilytysshallin ratapihan kiskotustyöt ovat vielä aloittamatta. Ratapiha kiskotetaan ensi kesänä. Valmiiksi kiskotettuna on noin 30 raidekilometriä. Kesällä vihittiin käyttöön metrovarikon huoltohalli ja keskusrakennus. Syksyllä ehtivät harjannostajaisvaiheeseen säilytysshalli ja autohalli. Säilytysshallin pituus on 284 m ja leveys 29 m. Se nielaisee kerralla 36 vaunuparia. Hallin on tarkoitus valmistua vuoden loppuun mennessä. Hallissa on kuusi raidetta ja liikenteenohjaukseen käytetään valo-opastimia sekä puhelimia. Hallista on tunneliyhteys huoltohalliin ja keskusrakennukseen. Autohallissa säilytetään huoltoautoja, joihin on asennettu kiinteät mittauslaitteet. Halliin mahtuu kolme kuorma-autoa.

Metroasemille tulee 28 hissiä, joista 5 on vinohissejä ja 20 hydraulista hissiä.

Arenatalon silmukkakin on jälleen säännöllisessä käytössä. In Hakaniemi, the trams of route 7 traverse a loop which was until now used mainly by work cars.
Kuva/photo: I. Leppänen, 1.10.1980

HKL valmistelee parhaillaan uusien nivelraitiovaunujen hankintaa. Näillä vaunuilla korvataan vaunut 301–375 (72 kpl), jotka joudutaan hylkäämään loppuunkuluneina vuoden 1988 loppuun mennessä. HKL sai tarjoukset keväällä ja hankinta-asia esiteltäneen HKL:n lautakunnalle lokakuussa. Jos hankintasopimus voidaan allekirjoittaa loka-marraskuussa, uudet vaunut saadaan liikenteeseen vuosina 1983–1987. Suunnitelmissa on tilata 42 nivelvaunua. Tilauksen arvo on noin 160 Mmk.

Raitiovaunuissa käytettävien leimauskoneiden merkinnät ovat osittain muuttaneet järjestystään. Vanha järjestys (vasemmalta oikealle): koneen nro, linja, päiväys, kellonaika, vyöhyke ja ajosuunta; uusi järjestys: kellonaika, päiväys, linja, vyöhyke ja ajosuunta, koneen numero. Tällaisen merkinnän leimaavia koneita on tähän mennessä käytetty vain autolinjoilla.

30.9.80

Raitiolinjat 7A ja 7B (Etu-Töölö – Sörnäinen) liikennöivät viimeisen kerran. Viimeinen 7A HAR:lta oli vaunu 310 vuorossa 66 klo 23.25 ja viimeinen 7B vaunu 360 vuorossa 71 klo 23.14.

Raitiolinjat 4N ja 5 kääntyivät viimeisen kerran Katajanokan silmukassa. Viimeinen 4N oli vuoro 34 30,9 klo 01.00. 4N kääntyi 30,9–1.10. välisenä yönä Kauppatorilla ja sieltä jatkoi bussilinja 4N Katajanokalle.

Viimeinen linjan 5 vaunu oli 319 vuorossa 46, joka lähti kohti Koskelaa klo 23.25.



1.10.80

Raitiolinjoja 4N ja 5 alettiin liikennöidä Katajanokan kärkeen Merisotilaantorille.

Uutta rataosaa kulkenut ensimmäinen linjan 5 vaunu oli 327 vuorossa 45. Vaunu lähti Merisotilaantorilta klo 6.03. Myöhemmäksi siirtynyt (3 min.) ensimmäisen vuoron lähtöaika ei kuulunut miellyttävän kaikkia matkustajia. Muuten kaikki sujui vallan arkisesti. Kaksi seuramme jäsentä oli sentään »juhlimassa» ensimmäistä vuoroa. Ensimmäinen 4N (vuoro 38) lähti klo 23.33.

Raitiolinjaa 7 alettiin liikennöidä reittiä Hakaniemi – Etu-Töölö – Harjutori. Ensimmäinen Harjutorin silmukasta lähtenyt vaunu oli 343 vuorossa 71 klo 5.47. Sama vaunu ehti ensimmäisenä myös Arenan silmukkaan. Arenan lyhenne on ARN = Arena, Siltasaarenkadun ja Toisen linjan risteys.

Raitiotiepysäkkien muutokset:

- poistetut:
- Vilhonvuori Helsinginkatu 7A, 7B päätepys.
 - Katajanokankatu Katajanokankatu 4N, 5 »
- uudet:
- Harjutori Harjutori 7 »
 - Toinen linja Toinen linja 7 »
- (aikataulussa nimenä Kallion virastotalo)
- Merisotilaantori Merisotilaantori 4N, 5 »
 - Kauppiaankatu Kruunuvuorenk. 4N, 5
 - Vyökatu Linnankatu 4N, 5
- uudet ja poistetut:
- Vyökadun ja Merisotilaantorin pysäkkien välissä oli 1.10 –3.10? pysäkki Katajanokan suuntaan. Nyttemmin se on kadonnut jälkiä jättämättä.

Yhteenvedona voidaan todeta

lakkautetut vuorot: 64–67 (7A), 108 (2), 134 (2, 4S)

142 (2, 5) = 7 kpl

uudet vuorot: 50 (5) sekä 75 ja 76 (7) = 3 kpl

Vaunut halleittain:

	6MV	4MV	4PV
KH	27	32	—
TH	5	22	—
VH	—	14	10
	32	68	10

vaunuja on 40 102 30

Varsinaiset aikataulutiedot: katso »Taulut»

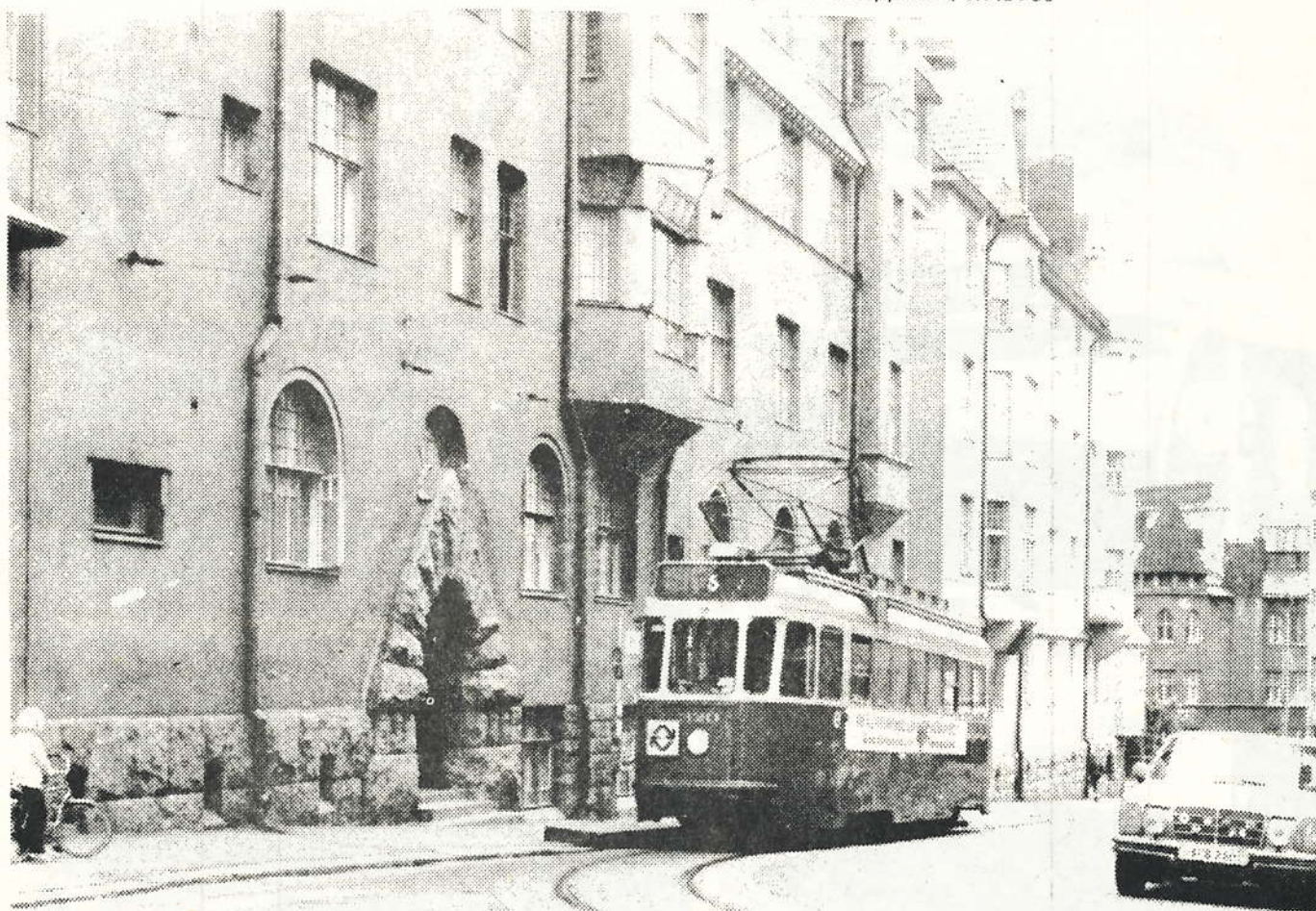
1.10.80

Poikittaislinja 58 (Herttoniemen teollisuusalue – Pitäjänmäen teollisuusalue) muuttui linjaksi 58 (Herttoniemen teollisuusalue – Munkkivuori). Linjan reitti on entinen Munkkiniemen asti ja sieltä ajetaan Munkkivuoreen reittiä – Munkkiniemen puistotie – Laajalahdentie – Professorintie – Ulvilantie – Raumantie. Päätepysäkki on Munkkivuoren ostoskeskuksessa.

Käyttöön otettiin uusi ruuhka-ajan poikittaislinja 59 (Herttoniemi – Pitäjänmäen teollisuusalue) reittinä Hiihtomäentie – Itäväylä – Junatie – Aleksis Kivenkatu – Ratapihantie – Hakamäentie – Vihdintie – Pitäjänmäentie – Takkatie – Takkakuja. Herttoniemen pysäkki on metroasemalla.

Raitiolinjan 5 vanha päätepysäkki Katajanokankadulla. Trams of route 5 no longer terminate here; a new extension was opened in Katajanokka on 1 October, and the old loop was abandoned.

Kuva/photo: I. Leppänen, 6.9.1980



Linjan 7 reitin muuttuessa ilmestyi rahastajan selän taa uudemmallinen kilpi, kun sopivia rulla- eikä kilpitekstejä ollut. Uusi kilpi on keltainen ja siinä on musta seiska vasemmassa sivussa. Kilpi on tavallista rahastajankilpeä matalampi.

Toimituksen kommentti: Miksi uusia linjakilpiä ei teetetty, kun sellaiset kerran hankittiin linjoja 2 ja 2A varten? Jokaisessa vaunussa oli ennen sekä edessä että sivulla linjakilpi, josta pysäkillä seisova matkustaja saattoi lukea, minne vaunu on matkalla. Osa RAITION lukijoista muistaa varmasti vielä, kuinka kolmosen rahastajat käänsivät takanaan olevan kilven, kun vaunu saapui Kauppatorille. Nykyään usemmissa vaunuissa on pelkkä linjanumero, ja sekin monasti vain ajoneuvon etuosassa. Matkustajien, ja varsinkin vieraspaikkakuntalaisten, odotetaan ottavan pysäkkikilvestä selville, minkä linjan vaunuun heidän on noustava. Tämä on pimeässä ja talvella jotakuinkin epätoivoinen tehtävä, varsinkin kun erällä keskustan pysäkeillä saattaa olla liki 20 linjan »reittitiedot». Matkustajalla tulee sitä paitsi olla melkoinen paikallismaantiedon tuntemus, jos hän aikoo muualle, kuin linjan päätepysäkillä.

Ulkomailla pysäkkikilpeen on yleensä merkitty linjan tunnus (numero tai kirjain). Jokaisen vaunun etuosassa on näkyvissä vaunun linjatunnus sekä määränpää. Vaunun sivulla olevan kilpeen on yleensä merkitty pääteasemat sekä tärkeimmät välitapit. Vaunun sisätiloissa on linjatunnuk-

sen lisäksi tavallisesti reittikilpi, johon on merkitty kaikki pysäkit sekä vaihtoyhteydet. Tarkoitukseen käytetään joko irtokilpeä, joka kiinnitetään vaunun kattoon, tai reittitiedot on liitetty sivurullakilpeen, jolloin ne vaihtuvat reittitietoja (linjatunnus, pääteasemat) muutettaessa. Helsingissä taasen vaihtoyhteyksien käyttäminen edellyttää melkoista tietämystä varsinkin vieraspaikkakuntalaisilta. Mistä mahtaneekaan johtua haluttomuus antaa tietoa matkustajille. Eipä varmaankaan ainakaan ulkomaisista esikuvista.

Kumpi linjakilvitys mahtaa kertoa enemmän paikkakuntaa tuntemattomalle matkustajalle?

Vasemmalla bergeniläinen johdinauto Natlandsveienin päätepysäkillä (8.8.1980); oikealla HKL:n tarjoamaa »infortiota» Mäkelänkadulla (7.10.1980).

These two views illustrate the inadequacy of the HKL destination signs as compared with e.g. Bergen. In Helsinki, the passenger is expected to get the required information from the huge stop sign, provided he has good eyesight.

Kuva/photo: I. Leppänen



Vaunut 13 ja 22 (1.10.80) sekä 181 (2.10 ja 4.10) nähty liikkuvina lehtimainospylväinä. Ne nimittäin mainostivat Uuden Suomen Ilta-lehteä, joka ilmestyi ensimmäisen kerran 1.10.80. Lehti maksaa 2 mk ja se kilpailee sivumäärältään Ilta-Sanomien kanssa; sisällöltään lehti vastaa Uutta Suomea.

6.10.80

Bussilinjan 74 (Rautatienatori — Ala-Malmi — Puistola) reitti muuttui Itä-Tapanilassa. Uusi reitti: — Ormusmäentie — Vasaratie — Malminkaari — Suurmetsäntie.

Helsinginkadun ja Hämeentien risteyksessä olleet vaihteet, joista seiskat käyttivät kääntyessään Hämeentietä/-tielle, on poistettu.

HARJUTORIN JA ARENAN VAIHEISTA:

Arena:

Kun Helsingin raitiotiet saatiin muutettua kaksiraiteisiksi vuonna 1909, Hakaniemen linja (Hakaniemi — Lapinlahti) päättyi Hämeenkadun ja II linjan risteykseen. Sörnäisten — Eiran linja kulki edelleen Itäistä Viertotietä Helsinginkadun risteykseen. Marraskuussa 1911 jatkettiin linjaa Ruusula — Ylioppilastalo — Kauppatori — Eira — Erottaja — Ylioppilastalo edelleen Rautatienatorin kautta Hakaniemeen Itäisen Viertotien ja II linja risteykseen. Tällöin alettiin liikennöidä Arenan silmukkaa. (Itäinen Viertotie = Hämeentie, Hämeenkatu = Siltaasaarenkatu.)

Viimeksi mainittua linjaa jatkettiin 20.9.1913 Kaarlenkadun kautta Porvoonkadulle ja linja 6 Hakaniemi — Lapinlahti muutettiin 1.6.1928 reitille Hermannin — Lapinlahti. Mainittakoon, että väli Hakaniemi — Diakonissalaitos rakennettiin vuonna 1925. Vuodesta 1928 vuoteen 1939 Arenan silmukkaa ei käytetty vakinaisesti.

Arena + Harjutori:

Raitiolinjaa 2 alettiin liikennöidä 30.9.1939 välillä Arkadia — Hakaniemi (Arenatalo). Vuonna 1941 rakennettiin rata Helsinginkadulle Kaarlenkadun ja Hämeentien välille, jolloin linja 2 siirrettiin reitille Arkadia — Harjutori. Vuonna 1942 linjaa 2 liikennöitiin noin 9 kk ajan taasen reittiä Arkadia — Hakaniemi.

Raitiolinja 2 Arkadia — Harjutori lakkautettiin 14.2.1951, jolloin alettiin liikennöidä rengaslinjaa 7 (A ja B) sellaisena kuin me sen tunsimme 30.9.1980 asti. Mainittakoon, että linja 7 kulki 1926—1951 reittiä Kirurgi — Diakonissalaitos.

On syytä todeta, että linjalla 2 ei ollut silmukkaa Harjutorilla, vaan reitti jatkui edelleen Hämeentietä Hakaniemeen. Arenatalon silmukkaa ovat käyttäneet ainakin linjat HR Hakaniemi — Ruskeasuon (1951—1953) ja HH Hakaniemi — Haaga (1950—1951?), jotka olivat tungoslinjoja, sekä yölinja H Hakaniemi — Haaga (1.6.1949—30.8.1953). Vuodesta 1953 vuoteen 1980 Arenan silmukka oli jälleen vailla vakinaista käyttöä.

Kauppiaankadun — Katajanokankadun — Luotsikadun silmukka on jäänyt historiaan, joten ollee paikallaan luoda silmäys sen menneisiin vaiheisiin.

30.9.1900 avattiin sähköraitiotielinja Mariankatu — Hietalahti. Reitti kulki pitkin Pohjois-Esplanadia. Huonotuotosten linjojen matkustajatuloja haluttiin kasvattaa, joten niihin päätettiin yhdistää alueita, joilta voitiin toivoa liikenteen lisäystä. Niinpä Mariankadun linja pidennettiin vuonna 1903 Katajanokalle Läntiselle Satamakadulle (nyk. Satamakatu). Jo vuonna 1910 raitiolinjojen kaksiraiteistamisen jälkeen jatkettiin linjaa reitille — Kruunuvuorenkatu — Kauppiaankatu — Katajanokankatu — Luotsikatu. Mainittakoon, että linja sai 29.9.1939 nykyisen muotonsa Katajanokalta länteen, eli — Mariankatu — Aleksanterinkatu —. Tätä ennenhan reitti kulki pitkin Pohjois-Esplanadia, ja vuodesta 1909 ajettiin reittiä — Pohjois-Esplanadi — Unioninkatu — Aleksanterinkatu.

Seuraava reittimuutos toteutettiin 16.11.76—30.9.77 Katajanokan sillan uusimisen yhteydessä. Linja kulki 15.11.76 asti Kanavakatu — Luotsikatu — Kruunuvuorenkatu — Kauppiaankatu — Katajanokankatu — Luotsikatu — Kanavakatu ja 1.10.77 jälkeen — Kanavakatu — Satamakatu — Kruunuvuorenkatu — Kauppiaankatu — Katajanokankatu — Luotsikatu — Satamakatu — Kanavakatu.

Katajanokalle liikennöineistä linjoista voidaan mainita: Kun liikenne Läntiselle Satamakadulle aloitettiin v. 1903, reittiä liikennöi kelta/valkoinen linja Katajanokka — Hietalahti, joka yhti Sörnäisten linjaan. Aiemmin reittiä Arkadiankatu — Kirurgi kulkenut linja yhdistettiin 26.6.1926 Katajanokan linjaan. Hietalahden — Katajanokan linja lopetettiin ja Kirurgille alkoi ajaa linja 7 Kirurgi — Diakonissalaitos. Raitiolinjat saivat 1.9.1926 värin lisäksi numerotunnuksen. Linjasta Arkadia — Katajanokka tuli 5A. Linja 5B ei kulkenut Nokalla. 5.2.1951 otettiin käyttöön linja 5 Arkadia Katajanokka ja 29.8.1955 Ruusula — Katajanokka (eli reitti kulki Runeberginkadulta Ruusulan- ja Kammiokadun sekä Mannerheimintien kautta takaisin Runeberginkadulle). Linjan 5 liikenne Töölöntorilta Katajanokalle alkoi 4.11.1958.

Nokan raitioliikenne on ollut poikki pariinkin otteeseen. Mm. 40-luvun lopulla sinne liikennöivät bussilinjat 18A sekä 18N ja viimeksi 16.11.76—30.9.77 bussilinja 5S aiemmin mainittujen muutostöiden takia.

Muista Katajanokalle liikennöineistä linjoista voidaan mainita 50-luvun alun 5F Töölön halli — Pasila — Töölö — Katajanokka sekä 70-luvulla lopetetut 4S/5 Katajanokka — Munkkiniemi ja 10S/5 Katajanokka — Ruskeasuon. Yölinja 4N Katajanokka — Munkkiniemi liikennöi Katajanokalle 3.9.1973—16.11.1976 ja taas 1.10.1977 jälkeen. Katajanokan liikennehistoriaan kuuluu myös bussilinja 5T Katajanokan terminaali — Töölö, jota ajettiin autolautta Finnjetin liikennepäivinä. Linjalla sovellettiin erikoistariffia, mutta se ei kannattanut, joten se lopetettiin muutaman kuukauden kuluttua käyttöönotosta.

Katajanokan silmukka on tarkoitus purkaa vasta vuonna 1981, mutta ajoyhteyttä siihen ei säilytetä.

LINJA 7

HARJUTORI—ETU-TÖÖLÖ—HAKANIEMI

