

TRAITIO

1 1982



10
V
U
O
T
A

KOKOUSHUTSU

YHDISTYKSEN JÄSENET KUTSUTAA KEVÄTKOKOUKSEEN, JOKA PIDETÄÄN
SUNNUNTAIINA 21. HELMIKUUTA 1982 KLO 15.00-18.00. KOKOUSAIIKKA ON
HIETANIEMEN KERHOKESKUS, HIETANIEMENKATU 9C, HUONE 209 (II KRS).

KOKOUKSESSA KÄSITELLÄÄN YHDISTYKSEN SÄÄNNÖISSÄ MAINITUT ASIAI.

VARSINAISTEN KOKOUSAIOIDEN JÄLKEEN KATSOTAA METROAIIHEISIA
KUVAESITYKSIÄ.

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
E. Virta

RAITIO ISSN 0356-5440 6. vuosikerta

päätoimittaja	I. Leppänen
toimitussihteeri	J. Rauhala
uutistoimittaja	A. Hellman
aikataulutoimittaja	J. Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1982

Ilmestyy neljästi vuodessa

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien si-
toutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaiset
näkemykset eivät välttämättä ole yhteneviä
toimituksen ja yhdistyksen kanssa.

Ilmoitushinnat pyydetessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsen-
lehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1982
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen,
monistaminen ja levittäminen mekaanisesti,
valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimi-
tuksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa
kielletään tekijänoikeuksista annetun lain
(404/1961) nojalla.

Kansikuva/On the cover:

10-vuotisjuhla-ajeluvaunumme 181 koristettuna
tapauksen kunniaksi.

The 10th anniversary of SRS (Finnish Tramway
Society) was celebrated in January. Suitably
decorated tram 181 was used for special tour.
Kuva/photo: A. Hellman, 17.1.1982

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

HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS-OSAKE- YHTIÖ. 1914

ERIPAINOS LOISTOTEOKSESTA
SUOMEN KAUPPA, MERILIIKE JA TEOLLISUUS
SANOIN JA KUVIN

Kaupunkien keskuusliikenteen, monialla myös tavaraliikenteen välittäjinä ovat raitiotiet osottautuneet tarkoituksenmukaiseksi ja käytännöllisiksi, samalla nopeaksi ja halpahintaiseksi välineeksi. Laajemmissa kaupungeissa, joissa on riittävän lukuisa väestö, täyttävät ne todellisen tarpeen, osaltaan edistäen paikkakunnan aineellista hyvinvointia. Luonnollista sentähden oli, että kysymys raitiotieliikenteen saattamisesta käytäntöön Helsingissä tulisi ennemmin tai myöhemmin päiväjärjestykseen.

Sen suuntainen ehdotus tehtiin ensi kerran 1881 vuoden keskivaiheilla kaupunginvaltuustolle annetussa kirjelmässä, jossa hakija, insinööri *Daniel Fraser*, anoi lupaa saada 30 vuoden aikana yksinoikeuden perustaa ja liikennöidä raitioiteita Helsingissä. Hakemus aiheutti asian laajan valmistelun, joka päättyi siihen, että sen tarkoitus hyväksyttiin eräin tarkemmin sovituin ehdoin. Herra *Fraser* haki sittemmin ja sai senaatin toukokuun 20 päivänä 1885 antamalla päätöksellä ja kaupungin kanssa toukokuun 15 päivänä 1886 tehdyn välikirjan nojalla toimiluvan, joka oikeutti hakijan rakentamaan neljä raitiotielinjaa (Töölö—Kauppatori; Kauppatori—Kaivopuisto; Lapinlahdenkatu—Hietalahdentori—Bulevardinkatu—Kauppatori; Sörnäsi—Kauppatori) kaupungin alueelle ja liikennöimään niitä sekä etuoikeuden rakentaa ja käyttää kaikkia muita raitioiteita, joita toimiluvan voimassaoloaikana kaupunkiin syntyisi. — Vahvistettu toimilupausi samoin kuin sittemmin myönnetty sen pitennys kuitenkin menivät umpeen, ennenkuin tarkoitettua raitiotieliikennettä saatiin aikaan.

Uuden aloitteen asian ratkaisemiseksi teki paremmalla menestyksellä vuonna 1887 perustettu *Helsingin Omnibus-Osakeyhtiö*, jonka säännöt senaatti vahvisti marraskuun 24 päivänä 1887 maalarimestari *U. Palmun* ja kauppias *E. Färlanderin* hakemuksesta. Osakepääoma oli 10,000 enintään 50,000 markkaa, jaettuna 200 markan osakkeisiin. Marraskuun 26 päivänä pidetyssä alustavassa kokouksessa päätettiin tilata 5 omnibussia, joista 4 aluksi liikennöitsisi *L. Viertotietä*. Toimitusjohtajaksi valittiin herra *Färlander*.

Helmikuun 1 päivänä seuraavana vuonna pidettiin perustava yhtiökokous, jossa hallituksen jäseniksi valittiin herrat *E. Färlander*, *U. Palmu* ja *J. Tallberg*, varamiehenä kauppias *K. H. Renlund*.

Kohta tämän jälkeen päätti hallitus lisätä osakepääomaa antamalla 75 uutta osaketta. Sittemkun nämä oli tilattu, valittiin huhtikuun 9 päivänä 1888 uusi hallitus, puheenjohtajana herra *A. V. Lindfors* sekä apulaisjohtajina herrat *U. Palmu* ja *J. F. Mangström*.

Joulukuun 10 päivänä 1899 kaupunginvaltuusto hyväksyi yhtiön rahatoimikamariin antaman hakemuksen luvan nyyöntämisestä raitioiteiden rakentamiseen. Kaupungin kanssa tehdyssä välikirjassa oli m. m. seuraavat ehdot:

Yhtiö oikeutettiin

rakentamaan seuraavat linjat: a) Töölö—Kauppatori; b) Kaivopuisto—Kauppatori; c) Lapinlahdenkatu—Albertinkatu tai Hietalahdentori ja Bulevardinkatu—Kauppatori; d) Itäinen Viertotie—Pitkäsilta, Senaatintori—Kauppatori; sekä

kaupunginvaltuuston luvalla rakentamaan ja liikennöimään muitakin kuin edellä lueteltuja linjoja.

Lisäksi sovittiin että, jos kaupunginvaltuusto haluaa laajentaa raitiotieverkkoa, on sillä täysi oikeus asianmukaisen luvan hankittuaan joko välittömästi rahatoimikamarin taikka välillisesti yksityishenkilön kautta rakentaa ja liikennöidä puheenalaisia raitioiteita, sittemkun ne ensinnä oli tarjottu toimiluvanhaltijan lunastettavaksi.

Välikirja oli tehty 30 vuodeksi, mutta toimilupaa kävisi kuitenkin pitentäminen 10 vuodella, siltä varalta että edellä luetellut neljä linjaa oli rakennettu 25 vuoden kuluessa siitä päivästä, jona välikirja tehtiin.

Raitiotiet rakennettaisiin »kapea- ja yksiraiteiset», tarpeellisin sivuutusraitein. Vaunujen käyttövoimaksi käytettäisiin hevosia tahi konevoimaa. Jälkimmäiseen vaihtoehtoon nähden varasi kaupunginvaltuusto itselleen oikeuden säätää tarpeen vaatimiksi huomattut tarkemmat määräykset.

Maksu raitiovaunun käyttämisestä suoritettiin taksan mukaan, jonka yhtiö oli oikeutettu vahvistamaan, kuitenkin vaarinottaen, että matkasta kaupungissa jostakin saman tahi toisen linjan kohdasta toiseen saisi 10 ensimmäisen vuoden kuluessa kantaa enintään 20 penniä ja matkasta kaupungin ulkopuolella, luettuna Lapinlahdenkadun länsipäästä Kaasutehtaalta tahi Pitkäläsillalta, tahi matkasta kaupungista viimeksi mainittuja paikkoja tuonemmaksi tahi päinvastoin saisi kantaa enintään 25 penniä.

Saamansa oikeudet saisi yhtiö luovuttaa kaupunginvaltuuston hyväksymälle laillisesti perustetulle yhtiölle tahi yksityishenkilölle.

Sitä mukaa kun liikenne kuitenkin — varsinkin eräillä linjoilla — lisääntyi, osottausi välttämättömäksi laajentaa yhtiön toimintaa mitä tulee sekä taajempain kulkuvuorojen järjestämiseen vanhoilla linjoilla että uusien linjain rakentamiseen. Tuollainen laajentaminen teki toiselta puolen välttämättömäksi sähkön ottamisen käyttövoimaksi, sillä käytetty juhtavoima oli sekä kallista että rehunnhintain vaihtelujen johdosta niin arvaamatonta, ettei yhtiö rohjennut sellaisissa oloissa yritykseen käyttää suurta lisäpääomaa. Toinen samaan suuntaan vaikuttava seikka oli, että erään jo suunnitellun uuden raitiotielinjan pintamuodostus oli sellainen, ettei hevosien käyttäminen liikevoimana siinä voinut tulla kysymykseen.

Vuonna 1897 anoi sentähden Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö kaupunginvaltuustolta oikeutta laajentaa raitiotieverkkoa ja ottaa käyttövoimaksi sähkön maanpäällisine ilmajohtoineen. Kaupunginvaltuusto lähetti asian rahatoimikamariin, jonka samalla käskettiin ottaa harkittavaksi, eikä voisi käyttää raitiovaunuja, joihin olisi sijoitettu akkumulaattori sekä eikä olisi syytä että Helsingin kaupunki joko ottaisi haltuunsa raitiotieliikenteen kokonaisuudessaan tahi ainakin rupeaisi yhtiön osakkaaksi. Rahatoimikamari lähetti asian katuvalaistusasiaa varten asetettuun toimikuntaan, joka lausunnossaan puolsi yhtiölle myönnettäväksi lupaa sekä rakentaa moniaita uusia sivuutusraiteita vanhain linjain varsille että muuttaa Bulevardikatuun laskeutun raiteen Antinkadulle ja että Sörnäs linjan raiteen saisi johtaa Unioninkadulta Elisabetinkadulle ja tätä katua pitkin Nikolainkadulle, sieltä jatkuvaksi Senaatintorille. Lisäksi puolettiin yhtiön hakemusta saada kaupungin kanssa tehty välikirja eräin tarkemmin määritellyin ehdoin pidennetyksi tammikuun 1 päivään 1930. Asiaa lopullisesti kaupunginvaltuustossa käsiteltäessä kesäkuussa 1898 hyväksyttiin edellä mainitut ehdotukset.

Vuonna 1898 olivat kuitenkin herrat *Mauritz Hallberg*, *August Ramsay* ja *Julius Tallberg* kaupunginvaltuustolta hakeneet toimilupaa kahdelle uudelle raitiotiekehälinjalle. Kaupunginvaltuusto hyväksyikin välikirjaehdotuksen, mutta epäsi hakijain esityksen että kaupunki rupeaisi yrityksen osakkaaksi. Tämä toimilupakirja oli laadittu aivan samansisältöiseksi kuin Helsingin kaupungin ja Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön välinen toimilupakirja, ja tulisi toisen linjan olla valmis 2 ½ ja toisen 5 vuoden kuluttua välikirjan tekemisestä. Toimilupakausi määrättiin 35 vuodeksi.

N. s. Kehäratayhtiö möi kuitenkin saamansa oikeudet Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiölle, joka nyt vuorostaan edellä mainitun ehdoin sai oikeuden rakentaa seuraavat Kehäratayhtiön osittain suunnittelemat linjat:

Linjan n:o 1, joka lähtisi Sörnäsistä, kulkisi pitkin I. Viertotietä, Siltasaaren-, Unionin-, Elisabetin-, Nikolain- ja Katarinankatua P. Esplanatikadulle Kauppatorin laitaan sekä sitten pitkin Unionin-, P. Makasiini-, Fabianin-, E. Makasiini-, Kasarmin-, P. ja I. Robertin-, Fredrikin-, Pursimiehen-, Perämiehen- ja Merimiehenkatua, Tokantoria, Hietalahdenrantaa, -toria ja -katua, Eerikin-, Annan-, Vladimirin-, Aleksanterin- ja Hakasalmenkatua sekä Rautatientorin poikki Vilhonkadulle ja edelleen Fabianin-, Puutarha- ja Unioninkatua pitkin viimeksi mainitun kadun ja Elisabetinkadun kulmaukseen.

Linjan n:o 2, Töölön Ruusavillasta pitkin L. Viertotietä, L. Henrikinkatua ja Henrikinpuistojen lomitse pitkin Aleksanterinkatua, I. Henrikin- ja P. Esplanatikatua viistoon yli Kauppatorin L. Rantaan ja Saunatielle katolisen kirkon läheisyyteen.

Linjan n:o 3, joka alkaisi Katajanokalta ja jatkuisi pitkin Marian-, Aleksanterin-, L. Henrikin- ja Bulevardikatua Hietalahden satamaan missä se yhtyisi linjaan n:o 1.

Linjan n:o 4, joka lähtisi Eerikin- ja Lapinlahdenkadun kulmauksesta sekä kulkisi viimeksi mainitun kadun toiseen päähän.

Sittenkun kaikki nämä alustavat keskustelut kaupungin kanssa oli suoritettu, ryhtyi yhtiö ottamaan *sähkövoimaa raitioteiden käyttövoimaksi*. Marraskuun 18 päivänä 1898 päätti johtokunta perustaa oman voima-aseman, jossa olisi 3 koneyksikköä, kukin noin 300 hv. Koko laitoksen rakentaminen annettiin tehtäväksi toimimelle Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vormals L. O. Kummer, Dresdenissä. Syyskuun 4 päivänä 1900 oli sähkölaitos niin valmis, että sähkömoottorivaunujen liikenne voi alkaa Ruusa-

villan ja Hietalahden välisellä väliaikaisella linjalla. Marraskuun 25 päivänä samaa vuotta avattiin vastikään rakennettu Kauppatorin—Perämiehenkadun välinen linja, joten sen vuoden rakennusohjelma oli suoritettu. Sähköllä käytettyjen yksiraiteisten linjain pituus oli silloin kaikkiaan 11,47 km. ja moottorivaunujen luku 26.

Ettei yksinkertaista raidetta käyttävä raitiotieliikenne ajan pitkään voisi täyttää oikeutettuja vaatimuksia nopeuteen ja mukavuuteen nähden, on helposti käsitettävissä. Yhtiössä ruvettiin sentähden pian suunnittelemaan siirtymistä kaksoisraiteeseen, raitioteiden saattamiseksi siten todella nopeaksi kulkuvälineeksi.

Vuonna 1906 yhtiö sentähden anoi kaupunginvaltuustolta oikeutta tehdä erinäisiä muutoksia raitiotieverkon suuntaan ja liikennöimiseen, ollen muutoksista tärkein raitioteiden varustaminen kaksoisraiteella ja ehdollisesti raidelevyyden lisääminen. Katsoen näiden muutosten vaatimiin suuriin kustannuksiin — noin 1½ milj. mk. — anoi yhtiö sellaista muutosta voimassa oleviin toimilupaehtoihin että, jos yhtiö ennen 1909 vuoden umpeenmenemistä oli rakentanut kaksoisraiteet eräille mainitsemilleen linjoille, se oikeutettaisiin elokuun 31 päivään 1934 liikennöimään puheenalaisia linjoja. Toimilupakauden päätyttyä olisi kaupunki velvollinen joko lunastamaan yhtiön laitokset uskottujen miesten niille panemasta arvosta, siinä ottamatta huomioon laitoksen liikearvoa, tahi, jos kaupunki ei haluaisi tuohon aikaan laitoksia lunastaa, yhtiölle myöntämään toimiluvun pitennystä 10 vuotta kerrallaan, ollen kaupungilla tilaisuus tuollaisen pitennyskauden umpeenmentyä lunastaa laitokset edellä mainituin ehdoin.

Pitkänlaisten keskustelujen jälkeen laadittiin vihdoon uusi toimilupakirjan ehdotus, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi lokakuussa 1907. Sen tärkeimmät määräykset olivat, että toimilupakausi ulotettiin vuoteen 1945, jolloin raiteet olisi poistettava, ellei toimilupaa pitennettäisi. Kaupungilla olisi oikeus, jos haluaa, 25 vuoden kuluttua lunastaa raitiotielaitokset uskottujen miesten niille silloin panemasta arvosta, liikearvoon katsomatta. Yhtiö olisi sitä paitsi velvollinen laajentamaan raitiotieverkkoa uusilla linjoilla, ei kuitenkaan ennen 1914 vuoden umpeen menemistä, eikä yhtiö myöskään olisi velvollinen laskemaan enempää kuin kaksi kilometriä kaksoisraidetta 5 vuoden kuluessa. Sittenkun toimilupakirja oli allekirjoitettu sekä uudestirakennussuunnitelmat valmistuneet ja hyväksytty, aloitettiin uudestirakennus- ja uutisrakennustyöt toukokuussa 1908 sekä saatettiin loppuun

marraskuussa 1909. Työn suoritti Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Westerås, joka toiminimi sittemmin on toiminut kaikki myöhemmin valmistuneille linjoille tarpeelliset sekä moottori- että hinausvaunut.

Joulukuun viimeisenä 1909 oli kaksoisraiteiden raitiotielinjain liikennepituus 15,14 km., minkä ohessa vaunustossa oli 55 moottori- ja 5 hinausvaunua.

Tämä vaunuston ja liikenteen lisääntyminen vaati toimeenpanemaan laajennuksia muillakin tahoilla.

Niinpä rakennettiin vuonna 1909 suuri työpaja, jossa on vaunujen korjauspaja, maalarin- ja puusepäntyöpaikat sekä varasto- ja konttori-huoneita.

Seuraavana vuonna laajennettiin voima-asemaa noin 700 kw. kehittäväällä höyryturbiinigeneraattorilla. Turbiinin toimitti Gebrüder Sulzer, Wintherthur, ja siihen välittömästi kytketyn tasavirtageneraattorin Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Westerås. Vuotuinen voimankulutus sekä muut kehitysmääriä osoittavat seikat näkyvät sivulla olevasta graafisesta taulusta.

1913 vuoden päättyessä oli kaksoisraiteita liikennettä varten 21,09 km. sekä moottorivaunuja 24 ja hinausvaunuja 31.

Helsingin kaupungin kunnallispolitiikassa oli kuitenkin kysymys raitiotielaitosten ostosta useasti esiintynyt päiväjärjestyksessä. Näin oli m. m. laita vuonna 1907, jolloin eräät yhtiön osake-enemmistöä edustavat osakkaat olivat halukkaat kaupungille myymään osakkeensa. Tarjous kuitenkin silloin hylättiin.

Vuonna 1913 asia tuli uudelleen esille ja aiheutti laajoja keskusteluja. Rahatoimikamarin ehdotuksesta päätti kaupunginvaltuusto helmikuun 20 päivänä 1913 Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön osakkeiden ostoon osottaa enintään 5,250,000 markkaa ja antaa rahatoimikamarin tehtäväksi lunastaa tarjotut osakkeet 560 markan hinnasta kappaleen maksettavaksi parilla kaupungin antamalla 5 %:n obligatsioneilla, joille juoksee korkoa tammikuun 1 päivästä 1913. Helsingin kaupunki tuli siten Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön pääosakkaaksi.

Osakepääoma oli, kuten tässä aikaisemmin on mainittu, yhtiötä perustettaessa vain Smk. 10,000:—. Sitä mukaa kuin kehitys on edistynyt, on luonnollisesti osakepääoman jaksottainen lisäys käynyt tarpeelliseksi. Niinpä korotettiin se jo v. 1888 Smk:aan 50,000:— ja edelleen v. 1893 Smk:aan 500,000:—, v. 1900 Smk:aan 1,250,000:— ja nousee vihdoon v. 1908 Smk:aan 1,875,000:—, jollaisena se yhä vuoden 1913 lopussa on.

Vararahasto on joulukuun 31 p:nä 1913 Smk.
250,000: —.

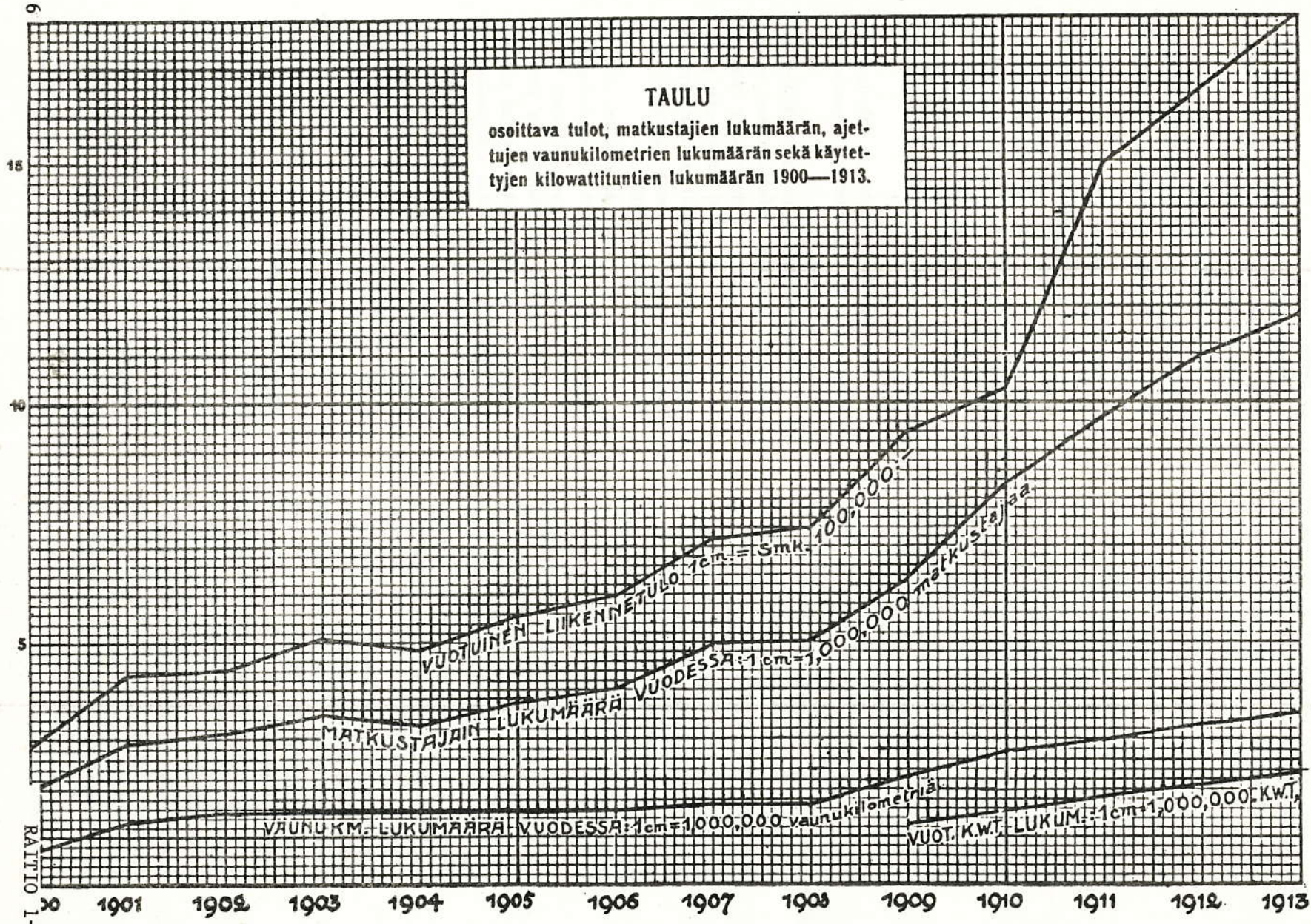
Kuoletusrahasto on samana aikana Smk.
1,600,000: —.

Obligationilainoja, joita yhtiö on ottanut,
on, kaikkiaan kolme, nimittäin v:lta 1900 Smk.
850,000: —, v:lta 1901 Smk. 650,000: — ja v:lta
1908 Smk. 800,000: —

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön
johtokuntaan kuuluvat nykyään (1914) valtio-
neuvos *Mauritz Hallberg*, puheenjohtajana, insi-
nööri *Julius Stjernvall*, varapuheenjohtajana,
sekä senaattori *Otto Stenroth*, insinööri *Fredrik
Rosberg* ja varatuomari *Oskar Wasastjerna* jäse-
ninä.

Toimitusjohtajana on insinööri *Gustaf Sou-
rander* ja liikennepäällikkönä ratsumestari *G.
Didrik von Essen*.

TAULU
 osoittava tulot, matkustajien lukumäärän, ajettujen vaunukilometrien lukumäärän sekä käytettyjen kilowattituntien lukumäärän 1900—1913.



HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala

Venäjän keisari ja Suomen suuriruhtinas Nikolai II oli Euroopan kriisitilanteen syn-tyessä julistanut 30.7.1914 Suomenkin sotati-
laan. Elokuun ensimmäisenä päivänä syttyi ensimmäinen maailmansota, jonka jälkimainin-git tuntuivat vielä vuoden 1918 kevättalvella käytyinä vapaussotana. Tuona vapaussodan aika-na, jolloin Suomesta poistettiin Venäjän sii-hen asti maassamme ollut armeijakunta, Etelä-Suomea piti hallinnassaan punakaarti ja mo-nien yhteiskunnallisten palvelujen tapaan myös Helsingin raitiotiet toimivat punakaar-tin valvonnassa nimellä "Helsingin Kaupungin Raitiotiet" eli HKR.

Suuret levottomuudet seurasivat Suomessakin toinen toistaan koko maailmansodan ajan, vaikkakin olimme sivussa varsinaiselta tais-telukentältä. Etenkin Venäjän maaliskuun 1917 vallankumouksen jälkeen tilanne kärjistyi ja mm. elokuussa samaisena vuonna yksistään Helsingin alueella oli kasakoita yms. yhteen-sä noin 25.000 miestä. Joulukuussa Suomi ju-listautui itsenäiseksi, mutta venäläiset so-tajoukot pysyivät edelleenkin eri puolilla maata. Tilanne, joka nykyihmisen ajatte-lussa tuntuu varsin hämmästyttävältä tosiasi-alta. Tammikuussa 1918 sosialidemokraattises-sa puolueessa toiminut anarkistinen ääripiipi antoi jo aiemmin perustetulle punakaartille valtuudet julistaa maa sotatilaan, aloittaa vallankumoustaistelut sekä sen seurannaisena poistaa yleisillä, yhtäläisillä ja salaisilla vaaleilla valitulta Suomen eduskunnalta val-ta. Tähtäimessä oli Venäjällä lokakuussa 1917 toimeenpannun vallankumouksen seuraami-nen ja työväen diktatuurin perustaminen maa-hamme.

Tammikuun 28. päivänä 1918 punaiset käyn-nistivät Helsingissä sisällissodan. HRO:n koko henkilökunta meni lakkoon ja raitiotie-liikenne pysähtyi. HRO:n johtokunnalle ilmoi-tettiin 3.2.1918, että punakaarti tulee otta-maan raitiotieiden johdon käsiinsä, mutta HRO:n johto ei siihen suosiolla suostunut. Samana iltana aseistetut punakaartilaiset ha-kivat työnjohtajilta Töölön ja Vallilan kor-jaamojen avaimet. Seuraavana päivänä HRO:n pääkonttoriin ilmaantui punaisten komissari-oita, jotka kehottivat HRO:n johtoa jäämään töihinsä, paitsi johtokunnan jäsenten sekä joidenkin epämielilyttävien henkilöiden, joiden tuli heti jättää toimensa. Tähänkään HRO ei suostunut ja kassantarkastuksen jäl-keen koko päällystös, konttoriväki sekä lähes koko alipäällystös poistui paikalta.

Näiden tapahtumien jälkeen ei ollut enää minkäänlaisia esteitä aloittaa punakaartin valvomana raitiotieliikenne uudelleen ja nimenä tuli olemaan Helsingin Kaupungin Rai-
tiotiet.

HKR:n toimiajalta ei ole kuitenkaan löyty-nyt minkäänlaista kirjanpitoa, joten liiken-teen määrät ei ole esittää tuloksia. On kylläkin tiedossa, että maksuja kerättiin vanhaan tapaan ja olipa jopa käytössä omia alennuslippujakin.



Kirjeenvaihdossa käytet-tiin HRO:n vanhoja kirjelomakkeita, toiminnan loppupuolella oli jo saatu oma kumileimasin, jolla kirjeiden allekirjoitukset vahvistet-tiin.

Kulosaaren Raitiotie OY:n linjaa Sörnäisis-tä raitiovaunulautalla Kulosaareen ei yrityk-sistä huolimatta saatu käyntiin HKR:n toimi-kaudella. M. G. Stenius OY:n raitiotieiden liikennöinti Haagaan ja Munkkiniemeen ei tietenkään aiheuttanut hankaluuksia.

Valkoisen armeijan tukemat saksalaiset joukot aloittivat Helsingin valtauksen 12.4. 1918 ja parin päivän päästä oli Helsinki vapautettu venäläisten tukemasta punaisesta armeijasta. Sota oli päättynyt.

HRO:n toiminta alkoi jälleen ja ensimmäisiä tehtäviä tuli olemaan henkilökunnan puhdistami-nen kapinallisista, koska kosto ja tihu-töitä oli syytä pelätä. Liikenne haluttiin aloittaa turvallisista mielin ja huhtikuun 18. päivänä käynnistettiin työt korjaamoissa. Seuraavana päivänä ryhdyttiin liikennöimään Töölön linjaa (Eira - Töölö), sitä seuraavana Hietalahden linjaa (Hietalahti - Töölö) ja 22. päivänä Lapinlahden - Hakaniemen linjaa. Kahden päivän kuluttua tuli ajokuntoon Sör-näisten linja (Eira - Vallila) Vilhonvuoreen saakka ja 27. päivänä Hermannin asti. Rato-jen sekä vaunujen huonokuntoisuuden vuoksi kesti peräti kesäkuun 8. päivään ennenkuin aikataulujen mukainen liikenne oli palautu-nut. Raitiotieiden seikkailu oli onnellisesti päättynyt ja päästiin jälleenrakentamaan tulevaisuuteen.

Helsingin Kaupungin Raitiotieiden kolmatta kuukautta kestäneeltä toimikaudelta ei tie-tenkään ole paljoa konkreettista esittää RAITION lukijoille. Jotain nyt kuitenkin: oheiset kolme erilaista liikemerkkiä ovat olleet ehdolla kevättalvella 1918 HKR:n lii-kemerkiksi! Todennäköisesti valintaa ei kos-kaan ehditty toteuttaa; ilmeisempää on, että valitsijat passitettiin keuhkilla vankileire-ille tuhansien muiden suomalaisten tapaan.

LÄHTEET:

- G. Estlander, Helsingin Raitiotie ja Omni-bus Osakeyhtiö 1891-1931, Raitiotieyhtiö maailmansodan aikana, Helsinki 1931.
- T. V. Viljanen, Helsingin Kaupungin Histo-ria IV.1, Helsinki sotien jaloissa, Hel-sinki 1955.
- Helsingin Kaupunginarkisto, painamattomia asiakirjoja.

Helsingin Kaupungin Raitiotiet.

Helsingfors Stads Spårvägar.

J. T. Viitasalo

J. H. Malonstén



v. 1944

Päiväkirja N:o 41/1944.

Ajaminen huonoilla raitionosuuksilla

Kuljettajille muistutetaan täten velvollisuudesta ajaa hiljaisella vauhdilla niissä kohdin, missä rata on huonossa kunnossa s.o. kuoppainen ja epätasainen.

Tämän määräyksen rikkomisesta rangaistaan.
24. 3. 44. merk. Harald Dahlberg.

v. 1945

Päiväkirja N:o 57/1945.

Vaunuun nouseminen ja siitä poistuminen

16. 1. 1945 alkaen on matkustajien, (riippumatta siitä, onko heillä mukanaan matkatavaraa vai ei), aina nouseva vaunun takaoven kautta — — Poikkeuksena ovat ainoastaan virkapukuiset poliisit, jotka nousevat vaunuun etuoven kautta, sekä sokeat opaskoirineen, jotka saavat nousta perävaunun etuovesta. Matkatavaraa kuljettavat matkustajat — — saavat myös poistua takaovesta.

Samalla kiinnitetään liikennehenkilökunnan huomiota aikaisempiin määräyksiin, joiden mukaan virkapuvussa oleva liikennehenkilökunta saa nousta etuoven kautta ainoastaan perävaunuihin. Virkapukuisilla tarkastajilla ja muulla liikennealipäällystöllä on kuitenkin oikeus, milloin palvelus niin vaatii, nousta myöskin moottorivaunuun etuoven kautta.

24. 5. 45. merk. R. Gustafsson.

Toimitusjohtajan tiedoitus 1/1945.

Vaunuston säästäminen

Vaunuston säästämiseksi kuljettajia kehoitetaan ajon aikana niin paljon kuin suinkin mahdollista säästämään vaunuja ja niiden koneistoa sekä TÄRKOIN noudattamaan annettuja ajo-ohjeita etenkin seuraavissa suhteissa:

1. Käyntiinpantaessa on virta yhdistettävä asteittain. Sähkökoneistoa ei saa rasittaa siirtämällä kontrollerin kampea kaksi tai useampia askeleita kerrallaan. Vaunua ei siis saa liian äkkiä koettaa saada täyteen vauhtiin.

2. Virta on katkaistava, kun vaunu on saavuttanut tarpeellisen nopeutensa ja aina poikkikatuja lähestyttäessä.

3. Ennen tuloa pysäkeille on virta ajoissa katkaistava ja jarrut hyvissä ajoin pantava varovaisesti toimimaan, joten vaunu pysähtyy vähitellen ja pehmeästi eikä äkkiä ja nykäyksellä.

4. On pyrittävä ajamaan vaunuja niin tasaisesti ja rauhallisesti, mutta ei niin nopeasti kuin mahdollista. Aikatauluja on noudatettava siten, ettei liikkeelle lähtö miltään aikatauluun merkityltä pysäkiltä tapahdu ennen aikojaan. Jos vaunun on linjan päätepisteessä odotettava lähtöaikaansa enemmän kuin tarpeellista, voidaan yleensä väittää, että linjalla on ajettu liian nopeasti.

5. Kaarteissa on ajettava hiljaa, kunnes myös perävaunut ovat sen kokonaan sivuuttaneet.

6. Sähköjarrua saa käyttää ainoastaan hätäjarruna²⁾.

Toivon, että raitiovaunukuljettajat vakavasti harkitsisivat näitä asioita ja noudattamalla hyvää ammattitaitoista ajotapaa säästäisivät moottorivaunuja mahdollisimman paljon.

20. 6. 45. merk. Hans Sahlberg.

v. 1946

Päiväkirja N:o 44/1946

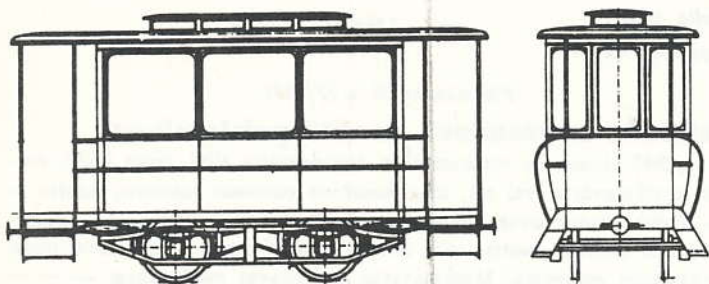
Kaluston säästäminen

Sen johdosta, että vaunupula on tässä kunnassa yhä kärjistynyt arveluttavasti, pääasiassa kalusteiden pyöränrenkaiden irtaantumisen takia, vetoa liikennelaitos vielä herran kuljettajiin ja rahastajiin kehoittaen säästämällä kalustoa. Pyöränrenkaita säästetään tehokkaimmin ajamalla hitaasti varsinkin:

- kaarteissa
 - risteysten yli
 - vaihteissa
 - ennen pysäkkeille tuloa voimakkaan jarrutuksen välttämiseksi
 - sekä muulloinkin niin, että vaunut eivät heitä. — — —
27. 3. 46. merk. R. Gustafsson.

²⁾ paitsi vanhoissa ruotsal. vaunuissa myös alamäissä jarrutettaessa.

URO !?



Koska olet viimeksi nähnyt URO:n? Nyt joka tapauksessa esittelemme yhden sellaisen. (URO = Unidentified Rail Object.) UROja ei yleensä nähdä talven pimeinä iltoina kaupungin kaduilla, niin kuin UFOja taivaalla, sillä UROina käsitetään kansainvälisessä kielenkäytössä tunnistamattomia vaunuja, vetureita yms., jotka pystytään kuvien jne. avulla todistamaan oikeiksi. Tietenkään niistä ei ole käytettävissä tarkkaa taustatietoa.

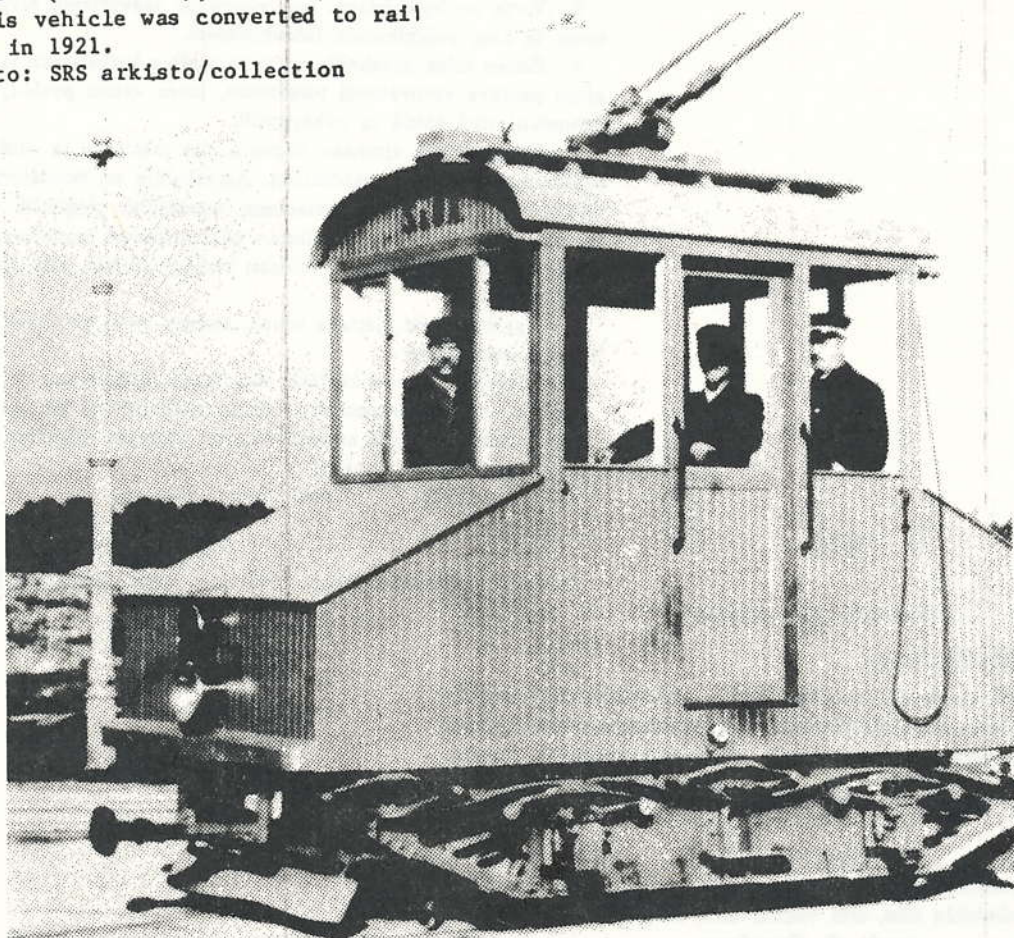
Työvaunu 2 (ex HRO 32) (Kummer, 1901). Vaunu muutettiin radanpuhdistusvaunuksi vuonna 1921.

Works car 2 (ex HRO 32), built by Kummer in 1901. This vehicle was converted to rail scrubber in 1921.

Kuva/photo: SRS arkisto/collection

Kuvassamme on vastikään löydetty Hietalahden Laivatelakan piirros HRO:lle tarkoitettua perävaunusta, päivätty maaliskuulla 1908. Alkuperäisestä isohkosta ja nuhrisesta sinikopiosta olemme nykytekniikan avulla saaneet vaivattomasti oheisen H0-mittakaavan (1:87, eli 1000 mm vastaa 11,5 mm) piirroksen. Vaunun pituus kytkimet p.l. on noin 5,300 m, korkeus kiskonharjasta noin 3,040 m ja akseliväli 1,700 m.

Mikäli joku lukijoista tietää tästä UROsta enemmän, toimitus antaa mielellään palstatilaa asialle. Melkeinpä tiedämme odottavamme kommentteja. On kuitenkin syytä muistaa, että tämä perävaunupiirros voi olla myös pelkkä tarjous vaunuhankintoja varten, jolloin se ei olisikaan URO!



AIKATAULUPALSTA

Vaikka RAITIO 1/82 ilmestyykin melko pian edellisen numeron jälkeen osoittaen siten toimituksen nopeutta, niin nopeita ovat olleet raitiovaunuliikenteen supistajatkin. Tuskin olisi luullut, että tähän väliin kukaan keksii mitään, mutta toisin vain on totuus. Hitaasti ja varmasti raitiovaunujen osuutta kaupunkiliikenteessä nakerretaan. Päivälehdet kirjoittelivat joitain päiviä sitten metrotoimiston rajua leikkauksista, joten tämän palstan asiat saattavat tuntua pelkiltä murusilta. Samalla tiellä kumminkin ollaan.

Supistuksen kohteena on taas kerran raitiovaunulinja 8. Kuljettajarahastukseen siirtyminenhan leikkasi kolmisen vuotta sitten koko joukon lähtöjä pois. Nyt on loppuillan aikatauluja rustailtu siten, että yksi vuoroista ajaa halliin jo 1,5 tuntia nykyistä aikaisemmin ja loput neljä vuoroa tasataan ajamaan loput lähdöt. Tästä seuraa aikatauluun epäsäännöllisyyksiä vuorovälien vaihdellessa 10...14 minuuttiin nykyisen 12 asemasta. Jos asiasta nyt jotain positiivista pitäisi sanoa, niin todettakoon, että Salmisaaresta on täten saatu yksi uusi lähtö klo 23 jälkeen.

Eräs pikkuseikka kuitenkin kannattaa mainita ennen varsinaisia aikatietoja: Lauantai- ja sunnuntaiaamun kahdeksikoille on nyt merkitty hallireitti 829 eli Koskelan hallista Paavalinkirkon silmukkaan niinkuin arkiaamuinkin. Tähän astihan vaunujen olisi tarkkaan ottaen pitänyt ajaa Koskelasta Helsinginkadun kautta Brahenkentälle ja edelleen Salmisaareen reittiä 841. Käytännössä on ajettu reittiä 829 jo pari vuotta.

Ja sitten aikamuutoksiin:

Ma-pe Koskelasta linjalle vaunut lähtevät entisiin aikoihin, mutta vuoronumerot ja lähtöajat asettuvat toisin. Siten klo 5.30 lähtee vuoro 79 eikä 81, 5.37 vuoro 80 eikä 82, 5.45 vuoro 81 eikä 83, klo 6.00 vuoro 82 eikä 79 ja 6.15 vuoro 83 eikä 80.

Lauantaisin lähdöt ovat seuraavat: vuoro 83 klo 5.38, 79 klo 5.50, 80 klo 6.02, 81 klo 6.14 ja 82 klo 8.00. Kun aiemmin kaikki vuorot olivat liikenteessä jo klo 6.24 on siis myös lauantaiamulle tullut supistusta.

Sunnuntaisin lähdöt hallista: vuoro 80 klo 6.54, 79 klo 7.00, 82 klo 7.02, 83 klo 7.12 ja 81 klo 10.46. Vuoro 79 on nyt se, joka ajaa ensimmäisellä kierroksella vain Töölön hallille asti ja palaa takaisin Paavalinkirkolle. Tämä oli ennen vuoron 81 aikataulussa.

Paluut halliin ovat kaikkina päivinä samat: vuoro 79 klo 21.27, 80 klo 23.12, 81 klo 23.24, 82 klo 23.36 ja 83 entiseen aikaan eli klo 23.48.

Kahdeksikon ajojärjestys on 1.2.1982 alkaen seuraava:

Linja 8 ma-pe ar: 79, 109, 80, 81, 114, 82, 139, 83
p : 79, 80, 81, 82, 83
1r: 79, 139, 80, 81, 114, 82, 109, 83
1 : 79, 80, 81, 82, 83 (vuoro 79 lopettaa n.klo 21)

1a a+p+1 : 79, 80, 81, 82, 83 (82 tulee mukaan klo 8, 79 lop. n klo 21)

su a : 79, 80, 82, 83 (ensimm. kierrös 80, 79, 82, 83)
p/1: 79, 80, 81, 82, 83 (79 lop. noin klo 21)

LINJAVÄRIT

E.Virta J.Rauhala

Helsingin raitioteillä eri linjojen merkittämiseen käytettiin alusta pitäen linjavärejä, eli kullakin linjalla oli oma tietty väritunnuksensa. Linjavärien rinnalle otettiin käyttöön 1.9.1926 linjanumero. Linjaväreistä luovuttiin marras-joulukuun 1954 kuluessa, jonka jälkeen on käytetty pelkkiä linjanumeroita mahdollisine kirjainlisineen. Erikoisten ruuhkalinjojen väreinä on aina käytetty valkeaa, eli kilvet sekä valot ovat olleet valkeat. Kesällä 1950 ruuhkalinjat saivat päälinjansa numeron lisäksi kirjainlisän.

Siihen saakka ne olivat käyttäneet perusnumeroaan, mutta kulkeneet omia reittejään; ai-noastaan sivukilvestä oli selvinnyt, minne vaunu on todella matkalla. Vuosien 1950-52 aikana ruuhkavaunuissa kokeiltiin valkeapohjaisten sivukilpien sijasta oranssinvärisiä kilpiä, joissa oli esillä kulloinenkin mää-ränpää.

Linjavärit paloivat pimeän aikana vaunun etu- ja takapäissä olleissa pienissä lyhdyis-sä eli sarvilyhdyissä. Esimerkiksi linjan 7 vaunuissa oli edestä katsottuna vasemmalla punainen ja oikealla valkoinen valo. Näin näki jo kaukaa, minkä värinen vaunu oli saapumassa. Toki linjanumerokin näkyi - se oli katolla sisältäpäin valaistussa numerovalossa eli auringossa. Päiväsaikaan värit näki etu-, sivu- ja takakilvistä. Edessä ja takana oli kilpitaskujen peltikilvet, joissa linjavärit olivat selkeästi jaettuna kahtaalle (jos käytettiin kahta väriä) sekä päällepainettuna linjanumero. Rahastajan sivukilpi oli samoin värillinen ja siinä oli päällekirjoitettuna päätepaikka.

RATSASTUSHALLI
RIDHALLEN

ALEKSANTERINKATU
ALEXANDERSGATAN

VARATTU
RESERVERAD

VALLILAN
VAUNUHALLI
VALLGÅRD
VÄGNSHALLEN

KOEVAUNU
PROVVAGN

TÖÖLÖN
VAUNUHALLI
TÖLÖ
VÄGNSHALLEN

KÄPYLÄN RAVINRATA
KOTTBY TRÄVBANA

VALLILA
HALLI
VALLGÅRD
HALLEN

STADION

TILKKA

RENGASMATKA
RINGRESA

TÖÖLÖ
HALLI
TÖLÖ
HALLEN

STADION

Siniset tekstit



Siniset tekstit



RATSASTUS
HALLI
RTO
HALLEN

TYÖVAUNU
ARBETSVAGN

VALLILA
HALLI
VALLOARD
HALLEN

STADION

RENGASMATKA
RINGRESA

Siniset tekstit

EROTT.-
PALLOK.
SKILL.-
BOLLPL.

STADION

Siniset tekstit

ALEKSANTERIN
KATU
ALEXANDERS
GATAN
YLIMÄÄRÄINEN
E X T R A

KAUPPATORI
SALUTORGET

KOEVAUNU
PROVVAGN

VARATTU
RESERVERAD

Sivuilla katonrajassa oli lisäksi isot "laudat": värilliset linjakilvet, joista selvisivät kumpikin päätepysäkki ja kenties joku tärkeä välipaikkakin. Nämä olivat käytössä vuoteen 1948, jolloin siirryttiin lyhyempiin, mutta muuten vastaaviin kilpiin. Uu- sissa laudoissa oli keskikohdalla ympyrään (jonka halkaisija oli suurempi kuin laudan korkeus) merkittynä linjanumero. Näitä linja- kilpiä käytettiin 1950-luvun loppupuoliskolle asti kaksiakselisissa vaunuissa, elleivät ne liikkuneet usean linjan ruuhkavuoroissa. (Joissakin vaunuissa olivat lautojen kiinni- tysraudat jäljellä romutukseen asti.)

HKL:n museossa Vallilan hallissa voi tutus- tua edellämainittuihin värillisiin linjakil- piin. Museossa on esillä myös sisäkilpiä, joista selviävät niin värit, päätepysäkit kuin numerotkin!

Sivulautojen vaihto oli varsin työlästä useamman miehen hommaa. Auringon numeroakin vaihdettaessa oli kavuttava vaunun etuikku- nalle, mutta sarvilyhtyjen värit saattoi hel- posti vaihtaa vaunun sisällä olevaa rattia pyörittämällä. Sarvilyhty oli itseasiassa hehkulamppu, jonka ympärillä oli värillisistä laseista koottu rumpu.

Oheisista peltikilvistä muutama sana:
Neliönmuotoiset ovat etu/takapäin kilpiä ja suorakaiteet rahastajankilpiä.

"Ratsastushalli" ja "Tilkka" saattavat olla lukijalle vähiten tuttuja; kyseessä on vuosina 1947-1952 käytetty Ruskeasuon ratsastushalli Ratsastien päässä. Hallit rakennettiin vuoden 1940 Olympian kisoja varten, ja sotien jälkeen ne otettiin hallipulassa vaunuhallikäyttöön. Hallit olivat verraten tilavat - 10 raidetta, 8 vaihdetta ja tilat yhteensä 60 vaunulle. Hallin eteläosassa oli ainoastaan HKL:n käytössä, pohjoisosa säilyi hevosväen tiloina tuolloinkin. Hallin arkkitehtinä toimi Martti Välikangas. Halli näyttää edelleenkin hyvin paljon raitiovaunuhallilta, joten kannattaa kyllä käydä katsastamassa. Samalla voi etsiä merkkejä raitiovaunuajoilta. Jotain siellä on. "Tilkka" oli alunperin käytössä, mutta se joutui antamaan tilaa vuoden 1948 loppuun mennessä uudelle rinnakkaismuodolle "Ratsastushallit".

Hallikilvet olivat valkeapohjaisia ja niissä oli oranssi raita. Tekstit olivat aina mustat, paitsi eräissä poikkeustapauksissa, jotka on kuvituksen yhteydessä erikseen mainittu sinisiksi.

Vuonna 1951 lakkautettiin "asemat", jolloin ne alennettiin "pysäkeiksi". Tähän saakka oli ollut käytössä nämä kaksi pysäkkityyppiä, jotka erosivat lähinnä siinä, että asemilla vaunut seisahtuivat silloinkin, kun ei ollut menijöitä eikä tulijoita. Asemat olivat yleensä tärkeiden solmukohtien tms. luona. Kuvituksesta käy ilmi, kuinka asema- + pysäkkikilpiin kiinnitettiin linjanumerokilvet.

LINJAVÄRIT

- 1 Vihreä/vihreä ja vihreä/punainen (1)
- 2 Vihreä/valkea
- 3 Keltainen/keltainen
- 4 Sininen/sininen
- 5 Keltainen/valkea
- 6 Punainen/punainen
- 7 Punainen/valkea
- 8 Sininen/valkea
- 9 Sininen/keltainen ja vihreä/vihreä (1)
- 10 Valkea/valkea
- 11 Valkea/valkea
- 12 Valkea/valkea ja keltainen/punainen (2)
- 15 Sininen/punainen
- B Valkea/valkea
- H Sininen/keltainen
- K Vihreä/punainen
- KB Vihreä/keltainen
- M Punainen/keltainen

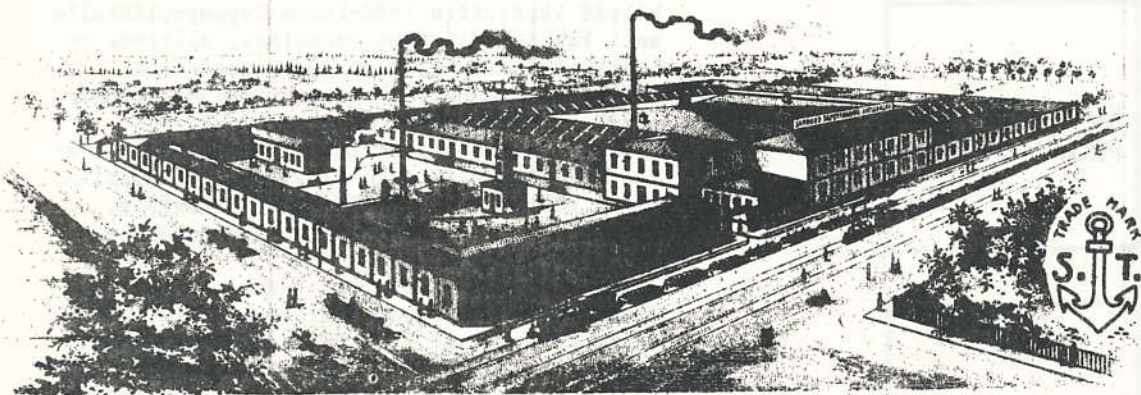
(1) 31.8.1953-

(2) 20.12.1951-

Linjaväreistä luovuttiin marras-joulukuussa 1954.

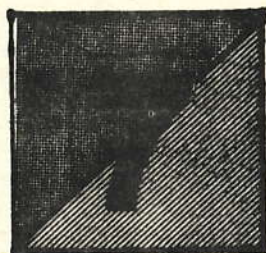
Väriyhdistelmä vihreä/sininen ei ole ollut käytössä.

SANDUDD FABRIKS AKTIEBOLAG

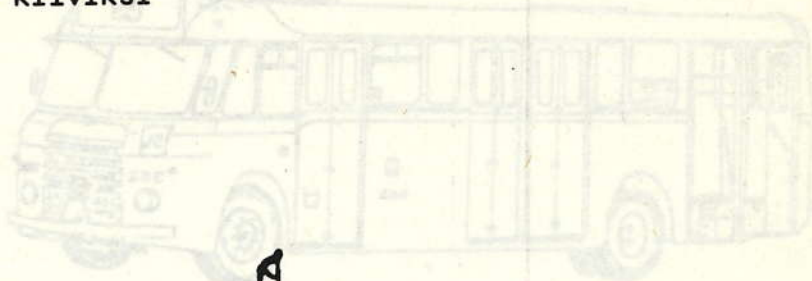


TAPET-, FÄRG-, FERNISS-, LACK- & TEKNO-KEMISKA FABRIKER

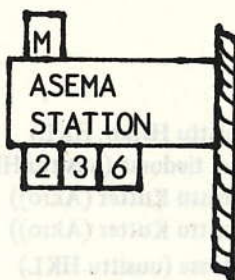
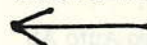
FABRIKEN
Å MOSABACKA INVID MALM STATION.



Värillisten numerokilpien
muutoskehitys valkeapoh-
jaisiksi kilviksi



Keltainen kilpi

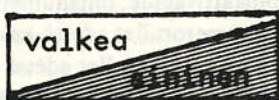


Punainen kilpi



Linjalla 8 käytettiin linjavärejä seuraavasti vaunun sijoitushallin mukaan:

Töölön halli →

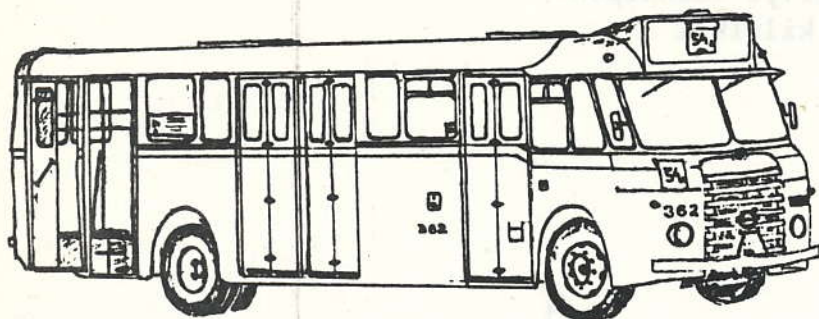


Vallilan halli →



SINISET BUSSIT, osa 3

J.Hannikainen



HKL:N LINJA-AUTOT 1.3.1956

1	Volvo B-513, Oy Volvo-Auto Ab		
2	Scania-Vabis B-62 V, Helko (normaalia kapeampi n. 2250 mm, uusittu HKL)		
4- 20	Volvo B-532, Valmet, Ajokki		
21- 30	Volvo B-617, Ajokki (myöh. uusittu Helko, HKL)		
31- 33	Volvo B-532, Ajokki		
34- 38	A.E.C. Regal Mark III, Estlander (myöh. uusittu Helko?)	168-169	Scania-Vabis B-62 VE, Helko
39- 60	Volvo B-617, Ajokki, Helko	170-180	Scania-Vabis B-62 V, Helko
62- 65	Volvo B-638, Helko	181-200	Scania-Vabis B-62 VE, Helko
66	Volvo B-637, Helko	201-203	Scania-Vabis B-62 V, Ajokki
69- 75	Scania-Vabis BF 61 VA, Ajokki	204-209	Scania-Vabis B-63 V, Helko
76- 80	Scania-Vabis B-55, Estlander (myöh. uusittu Helko, HKL)	210-219	Volvo B-617, Valmet
81- 90	Scania-Vabis 2 B-22, alkuperäinen kori ei tiedossa (uusittu HKL)	220-237	Volvo B 65506/5700-56, Helko
91- 99	Scania-Vabis B-55, Estlander (myöh. uusittu Kutter (Akro))	243-246	Volvo-Bussing, Estlander ?
101-105	Scania-Vabis B-55, Estlander (myöh. uusittu Kutter (Akro))	248-252	Volvo-Bussing, Estlander ?
116-120	Leyland PS 1 Tiger, alkuperäinen ei tiedossa (uusittu HKL)	264-290	Leyland Tiger LOPSU 1/1, Helko
121-135	Scania-Vabis B-15 V-3, alkuperäinen ei tiedossa (uusittu Helko, Akro)		
136-147	Scania-Vabis B-22 V, alkuperäinen ei tiedossa (uusittu Helko, Akro)		
148-159	Scania-Vabis B-62 V, Valmet		
160-167	Scania-Vabis B-7159-V-125/5900-55, Helko		

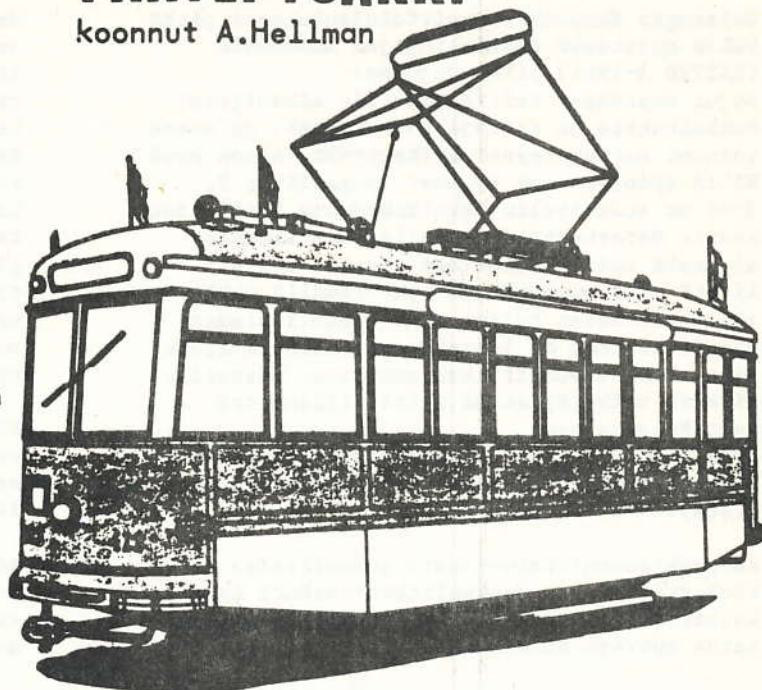
HKL:N LINJA-AUTOT 220-237

VOLVO B 65506/5700-Helko, vuosimalli 1956

220	BH-599, romutettu 1964, ulkoseinissä oranssiraita, automaattivaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
221	BG-22, romutettu 1963, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
222	BG-285, romutettu 1964, valkoraita, automaattivaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
223	BG-936, romutettu 1965, oranssiraita, tavallinen vaihte, linjanumerorullat edessä sivulla
224	BH-719, romutettu 1963, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
225	BH-779, romutettu 1964, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
226	BJ-64, romutettu 1963, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
227	BJ-336, romutettu 1965, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
228	BI-749, romutettu 1965, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
229	BJ-446, romutettu 1965, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
230	BJ-976, romutettu 1965, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä sivulla
231	BJ-198, romutettu 1964, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä sivulla
232	BJ-355, romutettu 1965, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä sivulla
233	BJ-447, romutettu 1965, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
234	BK-67, romutettu 1964, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä, ei toiminnassa
235	BK-94, romutettu 1964, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä
236	BK-184, romutettu 1965, oranssiraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä ja sivulla
237	BK-273, romutettu 1964, valkoraita, Wilson-vaihte, linjanumerorullat edessä keskellä

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



AIKAISEMMIN ILMESTYNEITÄ RAITIOITA on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 2, 4

1979: 1, 2, 3, 4

1980: 1, 2, 3

1981: 1, 2, 3, 4

Lisäksi pari kappaletta vuoden 1980 4-numeroa jälleen saatavilla.

Tilaus käy kätevästi maksamalla SRS:n posti- siirtotilille 5 mk/numero.

SRS 10 VUOTTA

Yhdistyksemme juhli 10-vuotista toimintaansa 17. tammikuuta. Perustamisen vuosipäivä oli edellisenä päivänä, mutta katsottiin, että sunnuntai sopii paremmin tähän tarkoitukseen.

Juhlan kunniaksi johtokunta päätti, että yhdistyksen jäsenille tarjotaan ilmainen vaunuajelu, minkä jälkeen ohjelmaan oli suunniteltu kuvien katselua. Juhlajunaksi oli tarkoitettu saada Ratti-Karia ja sopiva kaksiakselinen perävaunu. Puheenjohtaja ja sihteeri kävivät HKL:n toimitusjohtajan puheilla, ja saivat tarvittavat luvat. Suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut meistä riippumattomista syistä. Niistä voi lukea tarkemmin edellisestä RAITION numerosta.

Kun juhlapäivä tuli, suunnitelmat mutkistuivat entisestään. Ajelukäyttöön varatun moottorivaunun 181taamman etuoven ohjausrulla oli vääntynyt urastaan. Ovet olivat ilmeisesti olleet joskus auki, kun vaunua oli peruttettu halliin. "Kikkamiehen" mukaan korjaus olisi kestänyt parikin tuntia, joten meille tarjottiin toista vaunua. Onneksi paikalla olleet neuvokkaat jäsenet korjasivat vian parissa minuutissa vaihderaudan avulla. Matkalle oli tarkoitettu lähteä Ruusulankadun yksiraiteista rataa pitkin, mutta tästä suunnitelmasta jouduttiin luopumaan, koska vaunu oli väärin päin hallissa, vaikka tilaukseen oli nimenomaan merkitty, että vaunun piti olla nokka pohjoiseen päin.

Matkaan lähdettyä selvisi myös, että ajojohtojen poikkikannatin oli katkennut Töölön torin läheisyydessä, ja linjat 7 sekä olivat siirtyneet poikkeusreitille (8 kääntyi Rautatientorilla).

Tämä häiriö olisi mutkistanut suunnitelmaa pahen kerran, mutta vika saatiin onneksi korjattua ajoissa. Huolellisesti laadittu aikataulumme sen sijaan ei pitänyt lainkaan kutiaan, joten olimme loppuvaiheessa melkoisesti myöhässä.

Töölöstä ajettiin Mannerheimintien kautta Katajanokalle. Linjan 5 vaunut eivät kulleet ajojohtovaurion vuoksi lainkaan. Niinpä pysäkillä seisovat ihmiset olivat toiveikkaasti pääsevänsä erikoisesti koristeltuun vaunuun. Se ajoi kuitenkin pysähtymättä ohi, mikä sai aikaan joukon nyrkin puinteja, ilmeisestikin hävyttömiä kommentteja, hämmästyneitä katseita ja jopa muutaman uteliaan kysymyksen.

Katajanokalta matka jatkui Kauppatorille, missä pysähdyttiin hetkeksi. Sitten ajettiin linjan 9 vanhaa reittiä Kaarlenkadun ja Helsinginkadun risteykseen, josta käännettiin kohti Harjutorin uutta silmukkaa. Tämä käännös aiheutti tosin tiettyä epäpäilyä, koska liikennevalo-ohjausta suunniteltaessa ei lainkaan ole otettu huomioon moisia kotkotuksia.

Harjutorilta ajettiin Brahen- ja Sturenkadun kautta Mäkelänselälle ja edelleen Käpylään. Käpylästä palattaessa järjestettiin Pyöräilystadionin tienoilla oikea fotoajo, jotta liput pääsisivät oikeuksiinsa.

Seuraava kohteemme oli Töölöntori, jonne ajettiin Hakaniemen ja Postitalon kautta. Töölöstä jatkettiin Salmisaareen.

Paluumatkalla matkalaiset poistuivat vaunusta Perhon pysäkillä, minkä jälkeen siirryttiin Hietaniemen kerhokeskuksen tiloihin. Ajanpuutteen vuoksi sinne suunniteltu ohjelma pystyttiin toteuttamaan vain osittain. Hietaniemessä oli paikalla myös Oy Sisu-Auto Ab:n edustaja, joka lahjoitti yhdistyksen arkistoon Sisun historiikin. Tämä lahjoitus otettiin kiitollisena vastaan, sillä ovathan Sisu-tuotteet merkittävä osa maamme kaupunkiliikenteen historiaa ja nykypäivää.

Lopuksi parhaat kiitokset kaikille henkilöille, jotka myötävaikuttivat juhlan onnistumiseen monista odottamattomista vaikeuksista huolimatta.

Helsingin Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää HKL:n esittämien raitiolinjojen muutoksia (RAITIO 3-1981) liian rajaina:

Rajut muutokset raitiolinjoilla aiheuttavat hankaluuksia ja katkoja yhteyksissä, ja useat totutut kulkuyhteydet heikentyvät. Ainoa hyvä HKL:n ehdotuksessa on uusi rengaslinja 7, joka on suunniteltu Mäkelänkadulta Pasiloiden kautta Nordenskiöldinkadulle. Lautakunnan mielestä raitioliikenteen osuutta tulisi lisätä myös vuorovälejä lyhentämällä sekä reittimuutosten tulisi olla mahdollisimman vähäisiä. Tämä on lautakunnan mielestä ainoa oikea liikennepolitiikan suuntaus. Busseilla pitäisi vain täydentää raitioliikennettä kantakaupungissa.

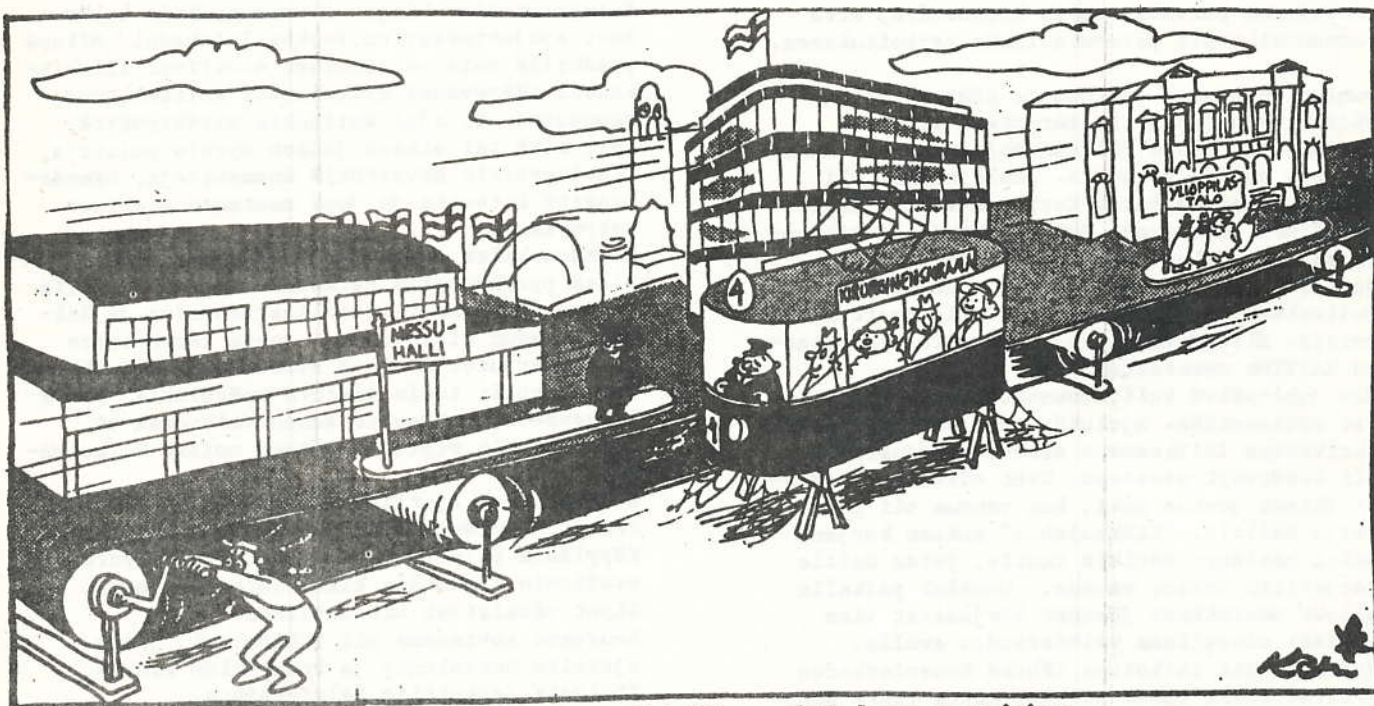
Tämä lausunto meni lautakunnassa läpi väänin 5-4 (vasemmisto ja liberaali väenestivät puolesta).

Kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee Iso-Roobertinkadusta joukkoliikenteen käävelykatua. Linjat 3B ja 3T kulkisivat Fredrikinkatua suoraan Bulevardille.

Metrotoimistokin haluaisi karsia raitiolinjastoja. Pääliikenteen välttämisen nimellä kulkeva suunnitelma lopettaisi raitioliikenteen Hakaniemen ja Sörnäisten välillä Hämeentielle.

Metrotoimikunta haluaa lakkauttaa linjan 6 kokonaan. Linja 10 kulkisi Hietalahteen. Linja 7 nykyisellään ja entisellään lopetettaisiin myös. Linja 8 suunnattaisiin Helsinginkatua ja Hämeentietä Arabiaan. Jne. Täytyy toivoa, että näistä ei joudu kirjoittamaan tarkemmin. (Tai jos joutuu, kysymyksessä on tieto siitä, että moinen ajatusraakile on hylätty toteutuskelvottomana - toim. huom.)

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



Keksintö, joka vähentäisi liikennelaitoksen tappioita: vaunut seisovat ja pysäkit kulkevat. (Patentti haettu.)

HS. 12. 2. 60

Metro on hankkinut uuden Tka7 -tyyppisen ratakuorma-auton. Se kantaa numeroa 1.

Vaunu H-16 romutetaan. Se on seissyt viime ajat käyttämättöminä Vallilassa. Muutaman kerran se on tuurannut H-18:aa. Vaunut moottorit tarvitaan harjaukseen.

Joskus viime vuoden puolella Iso Roobertinkadun ja Fredrikinkadun risteykseen jouduttiin raitiotien rakentamaan S-kaarre Roobertinkadun puolelle. Syynä ovat talonrakennustyöt. Uudessa kartassa on tilanpuutteen vuoksi myös kohtauskielto.

4.1.82

Yli vuorokauden jatkunut sankka lumipyry ja myrskyinen tuuli saivat aikaan lähes kaaoksen Helsingin liikenteessä. Bussilinjat käärsivät liukkaudesta, liikenteen yleisestä puuroutumisesta ja lämpötilan nousun aiheuttamasta ovikoneistojen rikkoutumisesta. Raitiopuolella vaihteet tukkeutuivat, moottorit paloi-
vat kastuttuaan ja ihmisuojat laukeilivat pakuissa kinoksissa. Pahimmassa pulassa oli

VR. Helsingin ja ympäristön vaihteet tukkeutuivat ja ne jouduttiin puhdistamaan käsipelillä. Ja vaihteitahan on satoja! Koko liikenne oli ajoittain suorastaan poikki. Junia jouduttiin peruuttamaan tukuttain. Jopa viisi kaukojunaa peruutettiin. Ruuhkan helpottamiseksi Kirkkonummen ja Martinlaakson suunnan junat ajoivat rinnakkaisia raitteita Helsinkiin päin. Poikkeusreittejä ollut lie-
nee enemmänkin, mutta väliin ainakin nelonen ajoi Kauppatorille ja kuutonen Kirurgille. Bussipuolella ei ajettu pikavuoroja, ja P-sek-
m K-junat oli korvattu N-junilla. Vaikeudet heijastuivat vielä seuraavaankin päivään. Pyryn jälkeen tullut erittäin kova pakkanen vaikeutti liikennettä koko viikon.

11.1.82

Pikalinja 70X (Rautatientori - Siltamäki - Suutarila) muuttui normaaliksi ruuhkalinjaksi 70V. Reitti on sama, eli kulkee Kämpylän kaut-
ta. Vuoromäärää lisättiin.

31.1.82

Linjan 7 vuorossa 74 ollut vaunu 18 suistui n. klo 20 kiskoilta Mannerheimintien ja Kai-
vokadun risteyksessä. Vaunun etuteli kääntyi Hakaniemeen päin niinkuin pitikin, mutta takateli jatko-
i pitkin Mannerheimintietä. Vaunu saatiin nostettua takaisin kiskoille vajaan tunnin kuluessa.

1.2.82

Raitiolinjan 8 aikataulut muuttuivat (Tau-
lut).

METRON LIIKENTEENVALVONTA JUNAN KULKIESSA

Metroradalla on kolme aluevalvomoa: Hakaniemi, Herttoniemi ja varikko. Hakaniemen ja Herttoniemen valvomot valvovat linjaliiken-
nettä ja varikon valvomo valvoo ratapihalii-
kennettä sekä siirtymistä linjaraitteille ja sieltä ratapihalle.

Jokaisessa valvomossa on liikenteenohjaaja sekä liikenteenohjaajan apulainen. Molemmilla on sama koulutus. Hakaniemen aluevalvomon ti-
loissa on myös keskusvalvomo, joka alkaa oh-
jata liikennettä vain häiriötilanteissa. Sa-
moissa tiloissa on myös sähkövalvomo ja säh-
kötönnön valvomo. Kahta viimeksi mainittua hoitavat tekniset valvojat.

Hakaniemen ja Herttoniemen valvomoilla on molemmilla hoidossaan noin 6 km rataosuus. Liikennettä ohjataan samalla periaatteella kuin esimerkiksi Helsingin suurasetinlait-
teessakin. (Onhan valmistajakin sama eli Siemens.) Asetinlaitetaulusta valitaan kahta nappia painamalla junalle kulkutie. Asetin-
laiteautomaatiikka käy halutun kulkutien läpi ja varmistaa, että kulkutiellä ei ole muita junia. Se tarkastaa myös vaihteiden asennon ja kääntää vaihteet tarvittaessa. Samalla
asetinlaite estää opastimien sekä vaihteiden asennon avulla peräänajon, kylkeenajon ja vastakkainajon. Kun kaikki kulkutien ehdot on täytetty, asetinlaite asettaa opastimet
näyttämään aja-opastetta. Kun juna on kulku-
tiellä, automaatiikka estää vaihteen käännön junan alla sekä VR:stä poiketen liian suurel-
la nopeudella ajon.

Käytössä on myös kulunvalvonta eli junissa on pakkopysäytyslaitteet, jotka toimivat, jos juna ohittaa seis-opasteen. Pakkopysäytys voidaan ohittaa tarvittaessa liikenteenohjaa-
jan luvalla. Junan laitteet rekisteröivät tällaiset ohitukset, jotka on myös kirjattava
erityiseen päiväkirjaan. Linjalla on lisäksi pistemäisiä nopeudenvalvontalaitteita eli ba-
liiseja, jotka laukaisevat tarvittaessa junan jarrut. Rataradiojärjestelmän (=linjaradion)
avulla liikenteenohjaaja voi olla yhteydessä yhteen tai kaikkiin alueellaan oleviin juna-
valvojiin (veturinkuljettaja).

Kaikki edellä esitetty on käyttökunnossa ja jopa käytössä heti 1.6.1982 liikenteen alka-
essa. Metroliikenteen pitäisi siis olla rautatieliikennettäkin turvallisempaa, sillä VR:llä turvallisuus loppuu välittömästi, jos
veturinkuljettaja ei jostakin syystä noudata opastetta.

Vuosina 1983-86 otetaan käyttöön käytönoh-
jauslaitteisto, jolloin automaatiikka antaa junalle kulkutien aikataulun mukaan. Tällöin
liikenteenohjaaja näkee monitorista raidekaa-
vion, kulkutien ja junan numeron. Junan nu-
mero siirtyy junan kulun mukaan. Junan nume-
ron väristä liikenteenohjaaja näkee, onko ju-
na aikataulussa, myöhässä tai etuajassa. Lii-
kenteenohjaaja puuttuu asetinlaitteen auto-
maattiseen toimintaan ainoastaan häiriötilan-
teissa.

Käytettävästä junan numerosta käyvät ilmi lähtö- ja määräasema sekä junan juokseva
numero. Liikenteenohjaustietokone antaa läh-
tövuorossa olevalle normaalille junalle auto-
maattisesti oikean numeron. Kun kysymyksessä on ylimääräinen juna, esimerkiksi työjuna,
liikenteenohjaaja ilmoittaa automaatiikalle junan numeron.

Kaksi termiä tutummiksi:

junavalvoja = veturinkuljettaja

liikenteenohjaaja = junasuorittaja - kauko-
ohjaaja.

REILUT SATA PÄIVÄÄ METROLIIKENTEEN ALKUUN

Vuoden alussa suunniteltiin liityntälinjastoa ja liikennelupien haussa alkoi tulla kiirekin. Tammi-helmikuun vaihteessa näytti liityntälinjasto muodostuvan seuraavaksi.

- 16 Munkkisaari - Kulosaari
- 80 Roihupelto - Herttoniemi - Länsi-Herttoniemi
- 83 Herttoniemi - Tammisalo
- 84 Herttoniemi - Laajasalo
- 85 Herttoniemi - Yliskylä - Jollas
- 86 Herttoniemi - Santahamina
- 88 Herttoniemi - Yliskylä - Kaitalahti
- 90 Vuosaari (Kallvikintie) - Itäkeskus - Kontula (Keinutie)
- 90A Vuosaari (telakka) - Itäkeskus - Kontula (Keinutie)
- 92 Itäkeskus - Myllypuro
- 92B Puotila - Puotinharju - Myllypuro
- 93 Herttoniemi - Marjanieniemi - Itäkeskus
- 94 Itäkeskus - Kontula (Kontulankaari)
- 94B Itäkeskus - Kontula (Kotikonnutie)
- 95 Itäkeskus - Vartioharju - Vesala
- 96 Vuosaari (Porslahdentie) - Itäkeskus - Kontula - Vesala
- 97 Itäkeskus - Mellunmäki
- 98 Itäkeskus - Vuosaari (Kallahti)

Liityntäliikenne alkaa 1.9.82, jolloin metro aloittaa kokopäiväliikenteen. Syksyllä metro kulkee ma-la päivällä 5 minuutin välein ja iltaisin, lauantaiamuaisin sekä pyhäpäivinä 10 minuutin välein.

Liityntäliikenne otetaan käyttöön vaihettain. Syyskuun alusta liikennöivät liityntälinjat ruuhka-ajan ulkopuolella kaikilta asemilta ja ruuhka-aikana Tammisalosta sekä Itäkeskuksen vaikutusalueelta Mellunmäkeä ja Myllypuroa lukuunottamatta (paitsi 92B). Metroliikenne laajenee kesäkuussa 1983 Kampiin. Tällöin tulee myös Mellunmäki kokopäiväiseen liityntäliikenteeseen.

Vuonna 1984 kesällä valmistuu Sörnäisten metroasema. Samalla alkaa kokopäiväinen liityntäliikenne Myllypurosta, Länsi-Herttoniemestä, Roihuvuoresta ja Roihupellosta. Vuoden 1986 alusta Laajasalo ja Santahamina siirtyvät kokopäiväiseen liityntäliikenteeseen.

Yöliikenne hoidetaan syksystä 1982 edelleen busseilla. Metro lopettaa klo 23.

Eniten on kiistelty liityntäliikenteen vuoroväleistä. Pisin vuoroväli on ruuhka-aikana 15 min, arkisin päiväliikenteessä 20 min (Valmetin telakalle 30 min; 90A) ja muuna aikana 30 min. Vuorovälit ovat joko metron vuorovälejä vastaavat tai niiden kerrannaisia. Heti metroliikenteen alusta ei vielä kukaan päästä eroon Oy Liikenne Ab:n heinäähäkeistä, vaan niitä tarvitaan toistaiseksi hoitamaan muutama linja.

Liityntäliikenteeseen siirtyminen vähentää linja-autotarvetta 125-200 vaunua.

Koska metrovaunuja ei vielä ole tarpeeksi, liikennöidään syksystä 1982 seuraavat suorat linjat keskustaan ruuhka-aikoina.

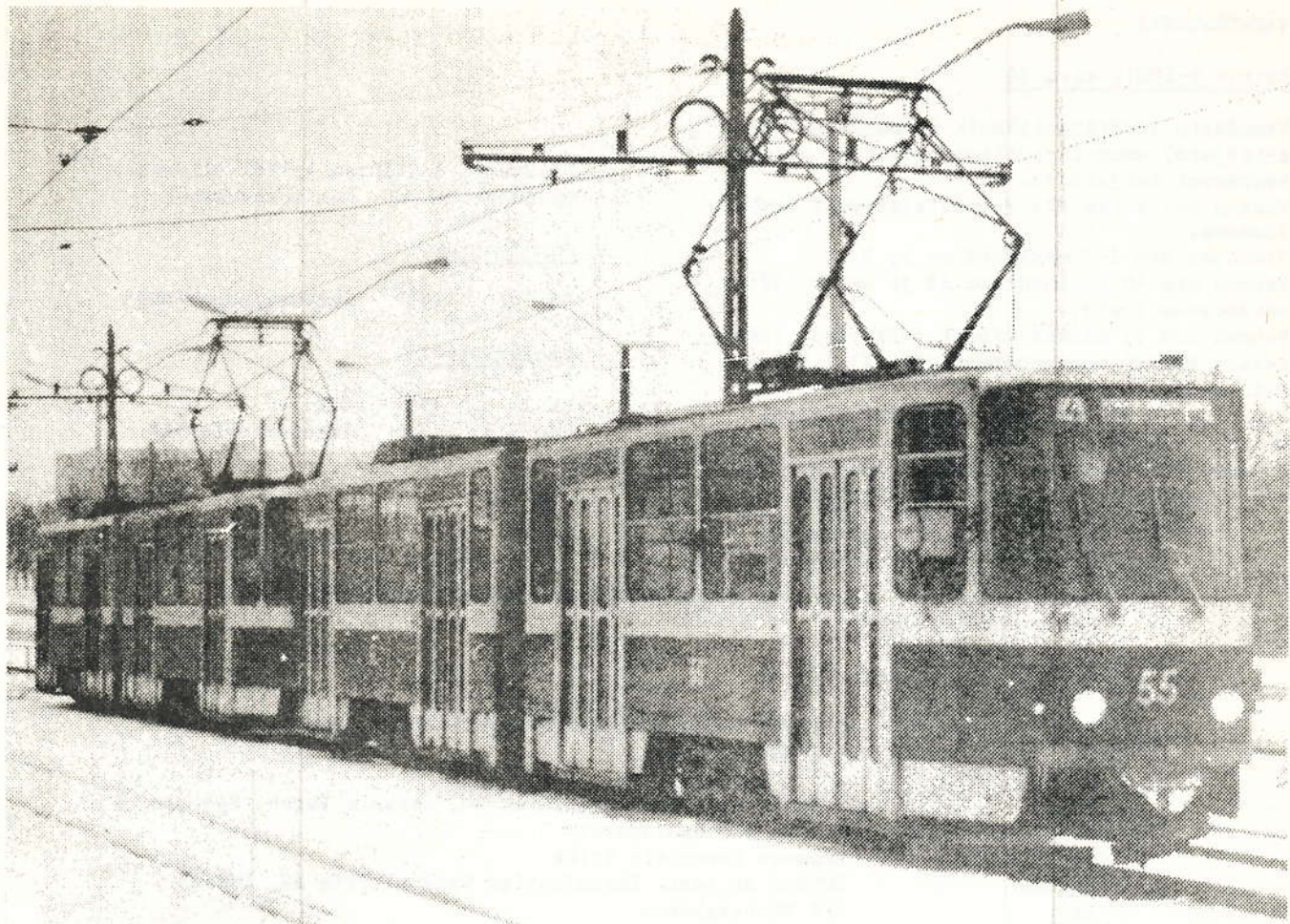
- 80 Rautatienatori - Länsi-Herttoniemi
- 81S Kasarmitori - Roihuvuori - Roihupellon teollisuusalue
- 82S Kasarmitori - Roihuvuori - Länsi-Herttoniemi
- 82T Rautatienatori - Herttoniemen teollisuusalue/Roihuvuori
- 85 Rautatienatori - Yliskylä - Jollas
- 86 Rautatienatori - Santahamina (iltaisin ja la-su)
- 86T Hakaniemi - Santahamina (ma-pe päiväl.)
- 86S Kasarmitori - Santahamina
- 84/
- 84X Rautatienatori - Laajasalo - Gunillantie
- 87 Rautatienatori - Laajasalon öljysatama
- 88 Rautatienatori - Yliskylä - Kaitalahti
- 92 Rautatienatori - Myllypuro
- 92S Senaatintori - Myllypuro
- 94S Kasarmitori - Kontula (Keinutie)
- 96S Senaatintori - Vuosaari (telakka)
- 97 Rautatienatori - Vartioharju - Mellunmäki
- 97S Senaatintori - Kontula - Mellunmäki
- 97X Rautatienatori - Mellunmäki

Näitä linjoja pudotettaneen pois edellä kerrotun aikataulun mukaan.

Niinkuin sanottu, liityntäliikenteen vuorovälit ovat puhuttaneet eniten. Mutta niinkuin eräs lehti otsikoi ("Aikatauluja ei hakattu kiveen"), niitä muutetaan varmaankin tarpeen mukaan. Saman koskee tietenkin itse reittejäkin.

Ja 1.6.82 metro aloittaa liikenteen ruuhka-aikoina 5 minuutin välein. Tällöin jo vähennetään joitakin ruuhkavuoroja.





Tallinnalainen johdinautojuna uudella linjal-
la 7 Balti jaam - Väike-Oismäe.
Multiple-unit operation on trolleybuses is
now employed in Tallinn, too.
Kuva/photo: I. Leppänen, 5.12.1981

Tällaisia ovat Tattran uudet nivelvaunut (kat-
so RAITIO 3/81). Kuva otettiin Tallinnassa
Leningradi maanteen pääteasemalla.

This view shows a coupled set Tatra KT4
articulated trams at Leningradi maantee loop
in Tallinn.

Kuva/photo: I. Leppänen, 6.12.1981



TÄSKEVNYKSIÄ

Raitio 1-1981, sivu 24

Trondheim Trafikkselskapin (huomaa puuttunut s-kirjain) vaunuluetteloon pyydetään tekemään seuraavat korjaukset.

Vaunun nro 1 (ex 12) valmistajat ovat Skabo/Siemens.

Vaunujen nro 1-3 merkintä on 1, 3.

Vaunun nro 40 entinen nro 18 ja se on LTF:n museovaunu (Oslo).

Vaunun nro 41 kaikki tiedot poistetaan (romutettu; kaikki huomautukset väärin). Vaunu oli ex 16.

Vaunujen 71-72 "viimeksi entiset" numerot olivat 107-108.

Lopuksi muistutetaan, että RAITIOssa 2-1981 oli myös näihin liittyviä huomautuksia.

Lisäyksiä RAITIOssa 4-1981 olleeseen vaunuluetteloon, osa museovaunut:

Johdinautot:

BS 607 1959 Sunbeam/Munck/NEBB

Linja-autot:

LR ... 19.. GUY
DBO 413 1956 Scania-Vabis/VBK

RAITIO 4-1981, sivut 75-82

Vaunuluetteloon liittyvänä julkaisemme silloin puuttumaan jääneen lyhenneluettelon:

Käytetyt lyhenteet:

AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berliini
BB	A/S Baerumsbanen
BS	A/S Bergen Sporvei
Busch	Waggon- und Maschinenfabrik AG, vormals Busch, Bautzen
DBO	A/S De Blå Omnibusser
DKT	Drammen Kommunale Trikk
DUEWAG	DUEWAG AG (ent. Düsseldorfer Waggonfabrik AG, DüWag)
EB	A/S Ekebergbanen
ELIN	Elin AG für elektrische Industrie, Wien
Falkenried	Waggonbauanstalt Falkenried der Hamburger Strassen-Eisenbahn Gesellschaft, Hampuri
FB	A/S Fløibanen, Bergen
GS	Göteborgs Spårvägar
HaWa	Hannoverische Waggonfabrik AG, Hannover
Herbrand	Waggonfabrik AG, vormals P. Herbrand, Köln
HKB	A/S Holmenkolbanen
HTM	Gemengd Bedrijf Haagse Tramweg Maatschappij, Den Haag
Hägglund	Hägglund & Söner, Örnsköldsvik
HøKa	Hønefoss Karosseri- og Jernbanevognfabrik A/S, Hønefoss
KES	A/S Kristiania Elektriske Sporvei
KSS	Kristiania Sporveisselskab A/S
Larvik	A/S Larvik Karosserifabrik, Larvik
Levahn	Levahn Mekaniske Verksted, Oslo
LHW	Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau
LR	Lillehammer - Ringsaker Bilruter
LTF	Lokaltrafikkhistorisk Forening
MPKS	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Szczecin, Stettini
NTM	Norsk Teknisk Museum
NEBB	Norsk Elektrisk & Brown Boveri A/S, Oslo
OS	A/S Oslo Sporveier
Rolls Royce	Rolls Royce Ltd, Shrewsbury
von Roll	von Roll'sche Eisenwerke, Bern
Stephenson	John Stephenson & Co, New York
SBC	Ing. M. Schøyens Bilcentraler A/S, Oslo
Schuckert	ks. SS
Siemens	Siemens AG, Berliini
Skabo	Skabo Jernbanevognfabrikk A/S, Oslo
Strømmen	Strømmens Værksted A/S, Strømmen
SS	AB Stockholms Spårvägar
SS	Siemens-Schuckertwerke AG, Berliini
UEG	Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Berliini
Westinghouse	Westinghouse Electric International Co
VBK	Vestfolds Bil og Karosseri A/S
VTB	Vesttelemark Billag
Vickers	Metropolitan-Vickers Electrical Co Ltd
van Zypen	Waggonfabrik van der Zypen & Charlier, Köln
ØB	Østernbanen