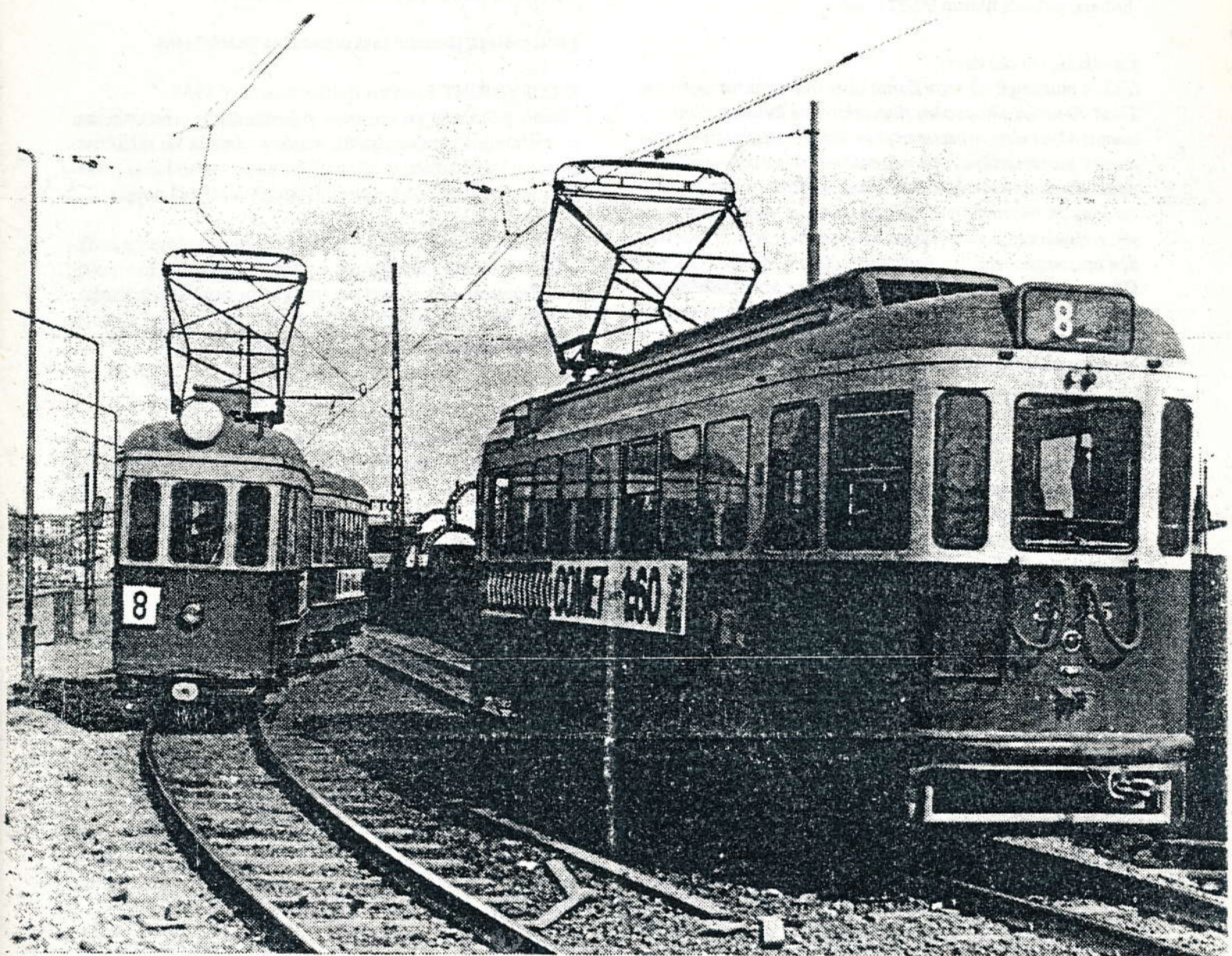


30. TRAITIO

ISSN 0356-5440

1 1985





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja	Toivo Niskanen
sihteeri	Jorma Rauhala
rahastonhoitaja	Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja	Arto Hellman
jäsen	Jukka Hannikainen
varajäsen	Ensio Virta

Arkisto:

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin 90-321 066.

Kansikuva/On the cover:

HKL:n mustangit eli ratti-Kariat ovat nyt romutusvuorossa. Tässä 70-luvun alkupuolen tilannekuvassa kaksiakseliset vaunut olivat vielä voimissaan ja mustangit muodostivat vaunuston kiistämättömän parhaimmiston. Vuosikymmenen puolivälissä nivelvaunusarja Nrl tosiasiassasi syrjäytti nämä jopa 50 vuotta liikenteessä olleet kaksiakseliset saksalaiset, ruotsalaiset ja suomalaiset raitiovaunut. Nyt 30-vuotiaiden mustangien aika on koittanut: nivelvaunusarja Nrl lisääntyy ja rahastajat vähenevät. On melko todennäköistä, että kesäliikenteen 1985 alkaessa nämä Karian valmistamat ja Strömbergin sähköistämät vaunut, joilla on maamme kaikkien aikojen parhaimmat kulkumainaisuudet (telit sveitsiläisen Schweizerische Industriegesellschaftin lisensillä), siirtyvät »Intiaanilaakson raitioiteille» muistoihin ja kuviin. Elo- ja videokuvaajat, hyödyntäkää tämä kevät! The end is near for the bogie trams 301-330, which were constructed in the early 1950's. Rumour has it that the remaining representatives of this class will disappear from regular service with the introduction of summer timetables. Kuva/photo: J. Rauhala, 14.5.1971

Korjaus RAITIO:n 3/1984 kansikuvaan: Enerco raiteentukemiskoneen numero on 2142.

RAITIO ISSN 0356-5440 9. vuosikerta

päätoimittaja	Ismo Leppänen	90-7310 271 (t)
		90-595 793 (k)
toimitussihteeri	Jorma Rauhala	90-707 2957 (t)
		90-873 5836 (k)
uutistoimittaja	Arto Hellman	90-321 066 (k)
aikataulutoimittaja	Jarmo Oksanen	

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1985

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton teollinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1985

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään postiosoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluntoiset avustukset voidaan ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiäsi.

1978: 1, 2, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2, 3, 4
1983: 1, 2, 3, 4
1984: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiiirtotilin kautta; hinta 5 mk numerolta.

RAITIO-lehden 30. numero on kädessäsi. Samalla on alkanut lehden 9. vuosikerta. Ensimmäisenä vuotena — 1977 — ehdittiin julkaista alkuvaikeuksien vuoksi vain yksi lehti eli numero 1—4. Tämän jälkeen on vuosittain ulosannettu neljä numeroa, joka tuntuukin olevan toimituksellisesti ja käytettävän aineiston suhteen oikeaan osunut määrä.

Mutta mitä olikaan ennen kuin saimme RAITION?

SRS:n tiedotteista ensimmäinen oli seuraavalla sivulla näköispainoksena uusittu yksisivuinen »SRS-Virallisia tiedotuksia no 1». Tämän nimisenä ilmestyi kaiken kaikkiaan vain kaksi lehteä; kolmas oli jo yhdistelmä, jossa esiintyi vanhan nimen lisäksi uusi nimi »Raitio». Elettiin yhä perustamisvuotta 1972. Tämä yhdistelmä oli numeroitu kolmeksi, ja erikoiseksi tilanteen teki se, että »numero» oli osa RESIINA-lehteä nro 14. SRS oli tehnyt yhteistoimintasopimuksen lehden muiden julkaisijoiden eli Veturien Ystävät ry:n (myöhemmin Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry) ja Museorautatie Forssa—Hummppila ry:n (myöhemmin Museorautatieyhdistys ry) kanssa — painatus- ja postituskulut jaettiin levikin mukaisesti kolmiksi. Resiinan omien »henkilökohtaisten» ongelmien vuoksi painoimme kuitenkin seuraavaksi jälleen omia RAITIO-lehtisiä kahdesti, eli numerot 4 ja 5/1972.

Pian Resiina oli jälleen »oikeilla raiteilla» ja tuplanumerosta 16-17 esiinnyimme lehdessä omalla seuran nimeä kantavalla palstallamme. Yhteistoimintaa kesti vuoden 1976 nelosnumeroon eli nro 36:een asti. Seuraavana vuonna alkoi ISSN 0356—5440:n eli RAITION nykyinen menestyksen taitava. RAITIO voi ainakin toimituksensa mielestä hyvin mielin lähestyä vuotta 1986 ja 10-vuotisjuhlavuosikertaansa. Avustuksia tietysti kaivataan aina ja siinä suhteessa monet kymmenet lukijat voisivat vielä tehdä asialle jotain.

Miksi sitten jätimme jäähyväiset Resiinalle? Lehtihän oli ja on yhäkin varsin mukiinmenevä rautatieharrastajien julkaisu. Oman RAITION julkaisemisen aloittamiseen vaikutti useakin seikka:

— Resiinan toimittaminen jäsenille ei ollut lainkaan SRS:n valvonnassa tai päätettävissä, eli lehti tuli kun tuli. Kaikenlaiset viime hetken ilmoitukset ja vastaavat pikaiset tiedotukset oli terveellistä unohtaa, ja siitä syystä erilaisia jäsen-tiedotteita täytyi julkaista suhteellisen tiuhaan tahtiin. Postituskulut paisuivat tällaisen epätaloudellisen toiminnan vaikutuksesta joskus melko suuriksikin.

— Resiina komistui mukanaoloaikamme huimasti. Ensin se muistutti paljolti nykyistä RAITIOTamme, mutta sai myöhemmin täydellisen aikakauslehdien ulkoasun — joskin ilman värikuvia. Kustannukset tietysti nousivat ja koska kaikki kulut jaettiin kolmeen osaan vain levikin mukaan, SRS-sivut söivät varoja lukumääräänsä nähden mielestämme yli sallitun. Asian olisi vielä voinut hyväksyä, jos niillä suurilla seteleillä olisi joka numerossa saanut julkaistuksi jonkin laajahkon ja hyvin kuvitetun erikoisartikkelin toiminta-alamme piiristä. No, kirjoittajistahan oli jo silloin puutetta. . .

— Resiinan toimitushenki oli osittain kielteinen ja paheksuva. Kaikki linja-autojutut kyllä julkaistiin, mutta niin kuin jäljempänä on luettavissa, ne eivät saaneet kiitosta yhteistyökumppaneiltamme. Verratkaapa numeroiden 24 ja 26 sanomaa viimeisen mukanaolonumeromme 36 kosiskeluun:

RESIINA 24 (10.12.1973)

»...Toistaiseksi ei ole kuulunut (tänne asti ainakaan) isompia herjoja tai muita paheksuvia mielenilmauksia, mutta pelkään pahoin, että muutamia lukijoita hienoisesti harmittaa sanoisinko SRS:mäisten juttujen runsaus... Tässä numerossa on yhdeksänsivuinen »kauhuesimerkki» Veturien Ystävien hämmästeltyäksi.» (Toim. huom: »kauhuesimerkki» oli tarina Tampereen johdinautoista.)

RESIINA 26 (10.2.1974)

»Koska Resiina nyt näkyy saaneen jopa erikoiskirjeenvaihturin toimittamaan linjuriautopalstaa SRS:n sivujen jatkoksi, pyytää päätoimittaja täten saada kaataa hiukan bensiiniä ko. palstasta ilmeisesti jo nousseeseen tuliseen mieliteiden taisteluun, ja kysyy aluksi, onko busseilla mitään tekemistä Resiinan kanssa... Missä kulkee raja? ... Toivon myös, että bussitoimittaja pitää sen seikan mielessään, ettei palstatilaa ole rajattomasti käytettävissä muiden aiheiden kustannuksella.»

RESIINA 36 (18.11.1976)

»...Vaikka Resiina jatkaakin ensi vuonna ainoastaan SRHS:n ja MFH:n jäsenjulkaisuna, ei lehti silti vaikene raitiotieistä eikä johdinautoista.»

— Oman RAITION julkaiseminen on raitiotiehistorian ja juttujen keräämisen kannalta parempi, sillä jotta RAITIO näyttäisi »joltakin», siinä pitää luonnollisesti näitä asioita käsitellä. Resiinan varsinaisen toimittamisen hoitivat muut, ja lehti ilmestyi vaikkei siinä olisi ollutkaan mitään SRS:ltä. Ja samaan hintaan, tottakai. Höyryveturifanaatikkojen mielestä tietysti sitä parempi, mitä vähempi ratikoita. SRS:läisten keskuudessa ei koskaan liikkunut vastaavia paheksuvia aatoksia — ehkä siitä syystä, että tunsimme aina olevamme vain vuokralaisia. RAITION koko julkaisemisaikana ei ole ollut sivurajoituksia tai muita kieltoja. Toimituksen kannalta tämä seikka on erittäin tärkeä. Päinvastoin saattaa joskus tuntua, että turhanpäiväistäkin on tullut painettua, mutta yhtä kaikki; kaikki liittyvät toimialaamme ja jokin esitetty, mutta muuten irralliselta tuntuva asia voi löytää yhteytensä vuosienkin kuluttua tutkijan eli arvoisan lukijan hahmotellessa uusia »uria».

Valokuvien korkealaatuisuus oli suurin menetys Resiinas-ta lähdettyämme. Nykyisin keinoin olemme kuitenkin onnistuneet saavuttamaan aivan riittävän hyvän jäljennöstason — toisinaan kuva menee kyllä pieleen, mutta harjoitus tekee mestarin. Resiina-aikaan verrattuna kuvien käyttö on lisääntynyt räjähdysmäisesti, sillä esimerkiksi kansikuva oli ainoastaan kerran Resiinassa raitiovaunu. Sisäsivuilla ei kuvia myöskään haaskattu liian kanssa.

Lopuksi kiitämme painatuspaikkamme Heran henkilökuntaa hyvästä yhteistyöstä toimituksemme kanssa näinä kuluneina kolmenakymmenenä RAITION painatuskertana. Toivomme omasta puolestamme hyvin alkaneen yhteistyön jatkuvan vielä pitkän rupeaman.

Jorma Rauhalä

Suomen Raitiotieseura ry.
Porvoonkatu 27 A 10
00510 HELSINKI 51

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

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

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

lähtö Tku 17.25 (juna P 30)
tulo Hki 20.30

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

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

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

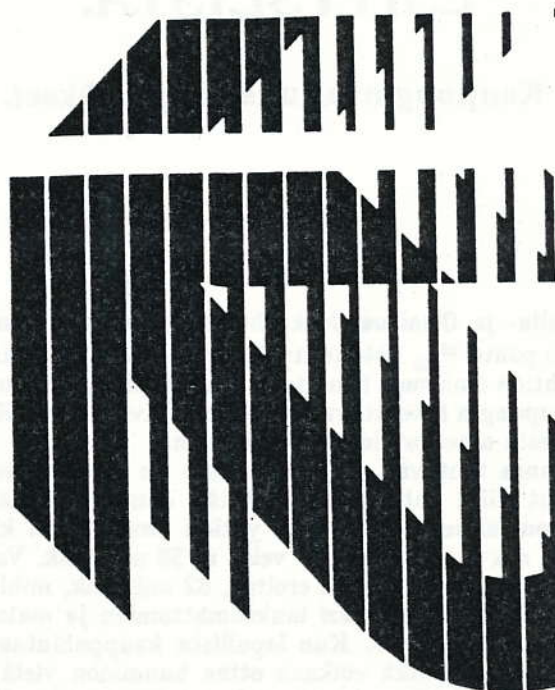
merkki: seuran merkinä käytetään urakiskon profiilikuvaa, joka symbolisoi yksinkertaisesti, mutta tehokkaasti toimintamme pääkohdetta: raitioteitä!

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

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala

40 vuotta är



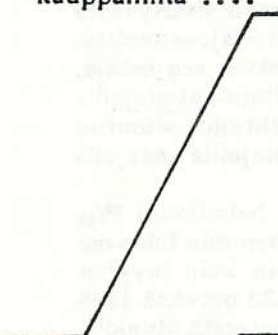
Helsingin Raitiotie- ja Omnibus O.Y.

Omaisuuksien 29. 12. 1944 luovutuksen jälkeen:

Vastaavaa:

Pääoman palautustili:

Helsingin kaupungin suorittama
kauppahinta 62.000.000:—



mk 62.000.000:—

Vastattavaa:

Omat varat:

Osakepääoma	18.750.000:—	
Vararahasto N:o 1	1.875.000:—	
N:o 2	10.003.150:—	
Rakennusrahasto ..	9.000.000:—	
Eläkerahasto	14.910.113: 35	54.538.263: 35

Voittovaratili:

Voitto johtuen kiinteistöjen kirjanpitoarvojen koroituksesta luovutuksen yhteydessä

7.461.736: 65

mk 62.000.000:—

Helsingin Kaupunginvaltuuston kokous keskiviikkona 13 p:nä joulu- kuuta 1944 klo 14.

ESITYSLISTA.

Kaupunginvaltuuston päätökset.

N:o 6.

Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön omaisuuden hankkiminen kaupungille.

Kvsto päätti ²²/₁₁ 1944 (esityslistan asia n:o 32) periaatteessa, että Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön omaisuus hankitaan kaupungille ja sen harjoittama liikenne ensi tilassa siirretään kaupungin hoidettavaksi. Samalla Kvsto antoi Khn tehtäväksi ryhtyä kaikkiin tästä päätöksestä aiheutuviin toimenpiteisiin.

Saamansa tehtävän mukaisesti Khs on yhteistoiminnassa yhtiön johtokunnan kanssa harkinnut niitä ehtoja, joilla yhtiön omaisuuden siirto kaupungille olisi toteutettava. Tällöin on lähdetty siitä, että yhtiön omaisuuden kirjanpidollinen arvo oli ¹/₁₁ 1944 n. 100 milj. mk ja sen tunnetut velat n. 38 milj. mk. Varsinaiseksi kauppahinnaksi on määrätty mainittujen summien erotus, 62 milj. mk, mihin itse asiassa kuitenkin on lisättävä yhtiön vielä maksettavaksi lankeamattomien ja maksuunpanemattomien verojen toistaiseksi tuntematon arvo. Kun lopullista kauppahintaa siten ei vielä voida määritellä, ei kauppaa tarvitse eikä voikaan ottaa huomioon vielä v:n 1945 talousarviossa, vaan olisi kauppahinta toistaiseksi maksettava talousarvion ulkopuolella olevana ennakkona kaupunginkassasta. Muissa suhteissa on asiaa valmisteltaessa lähdetty siitä, että yhtiön toiminta mahdollisuuden mukaan sellaisenaan siirtyisi kaupantekohetkellä kaupungille, joka myös samasta hetkestä ottaisi vastatakseen yhtiön kaikista sekä tunnetuista että tuntemattomista veloista ja sitoumuksista.

Valmistelevien neuvottelujen perusteella yhtiön johtokunta on jättänyt kaupungille kauppasopimuksen muotoon laaditun seikkaperäisen ehdotuksensa luovutusehdoiksi, minkä ehdotuksen yhtiön ⁸/₁₂ 1944 pidetty ylimääräinen yhtiökokous on puolestaan hyväksynyt. Mainittu ehdotus on seuraavan sisältöinen:

*Kauppasopimus.

Allekirjoittaneet Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö, alempana kutsuttu «myyjä» ja Helsingin kaupunki, alempana kutsuttu «ostaja», ovat tänään keskenään tehneet seuraavan kauppasopimuksen:

1) Myyjä myy ja luovuttaa ostajalle kaiken kiinteän ja irtaimen omaisuutensa, olkoonpa se minkä nimistä ja mitä laatua tahansa.

2) Luovutus tapahtuu joulukuun 29 päivänä 1944 kello 2.00 sellaisena kuin myyjän omaisuus on sanottuna ajankohtana.

3) Myyjä sitoutuu ostajalle antamaan eri luovutuskirjat tähän kauppaan sisältyvästä kiinteästä omaisuudesta ja siihen sisältyvistä arvopapereista ja moottoriajoneuvoista. Niissä tapauksissa, joissa luovutuksesta on suoritettava leimavero, suorittaa sen ostaja.

4) Myyjä sitoutuu ostajan hyväksi luopumaan kaikista toimiluvista eri linja-autolinjoille ja huolehtimaan siitä, että ne siirretään ostajalle. Kunnes siirto on tapahtunut sitoutuu myyjä huolehtimaan liikenteestä nykyisessä laajuudessaan mainituilla linjoilla ostajalle myydyillä liikkuvalla kalustolla ostajan lukuun.

5) Myyjä ja ostaja toteavat, että heidän välinen konsessionisopimus helmikuun ¹⁸/₁₅ päivästä 1908 raitiotieliikenteestä Helsingin kaupungin alueella siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen lakkaa luovutushetkestä alkaen olemasta voimassa, samoin kuin myyjän ja alunperin Aktiebolaget M. G. Stenius-nimisen yhtiön välillä joulukuun 30 päivänä 1926 tehty ja Stenius-yhtiön puolesta kaupungille siirretty sopimus raitiotieliikenteestä Munkkiniemen ja Haagan alueilla.

6) Myyjä siirtää ostajalle Brändö Spärvägsaktiebolag-nimisen yhtiön ja myyjän välillä kesäkuun 6 päivänä 1928 tehdyn kauppasopimuksen perusteella myyjälle kuuluvat oikeudet.

8) Kauppahinta on kuusikymmentäkaksimiljoonaa (62,000,000) markkaa ja lankeaa se maksettavaksi joulukuun 29 päivänä 1944.

maksuttavaksi joulukuun 29 päivällä 1944.

a) myyjän tunnetuista ja tuntemattomista veloista sen suuruusina kuin ne ovat luovutus-
hetkellä ja sitoutuu suorittamaan mainitun ajankohdan jälkeen maksettavaksi erääntyvät
korot sanotuista veloista;

b) myyjän jo maksuunpantujen ja vastedes maksuunpantavien verojen suorittamisesta, sikäli kuin ne lankeavat maksettaviksi luovutushetken jälkeen;

d) myyjän tekemistä vakuutussopimuksista johtuvista sitoumuksista vakuutuslaitoksille ja sotavahinkoyhdistyksille ja sanotun ajankohdan jälkeen erääntyvistä vakuutusmaksuista niinkauan kuin vakuutussopimukset ovat voimassa;

g) myyjän henkilökunnan huoltokonttorin sitoumuksista ja menoista; ja
 h) myyjän tekemien kauppa-, vuokra- ja hankintasopimusten nojalla.

11) Myyjä sitoutuu kokonaisuudessaan suorittamaan sille maksuunpannun II sotalainan.

12) Ostaja sitoutuu ottamaan palvelukseensa myyjän palveluksessa olleen kunnan ja myöntämään sille luovutushetkellä voimassaolevat oikeudet ja edut. Myyjä vastaa palkkamenoista mikäli ne kohdistuvat aikaan ennen tammikuun 1 päivää 1945.

14) Myyjä on velvollinen luovutushetken asti huolehtimaan myydyn omaisuuden asianmukaisesta hoidosta ja omalla kustannuksellaan teettämään kaikki tarpeelliset korjaustyöt samassa laajuudessa kuin tähänkin asti.

Tästä sopimuksesta on tehty kaksi yhtäpitävää kappaletta, jotka sekä ostaja että myyjä ovat hyväksyneet ja allekirjoittaneet.

Helsingissä, joulukuun päivänä 1944.

Helsingissä, joulukuun päivänä 1944.

Khs: Kvsto päättänee

oikeuttaa Khn suorittamaan sopimuksen 8) kohdassa mainitun 62 milj. mk:n suuruisen kauppahinnan enakkona kaupunginkassasta; sekä

Yhtiön kaiken omaisuuden ostamista koskevan myönteisen päätöksen tekoon vaaditaan määränemmistö.

Kusto: Khn ehdotus hyväksyttiin. Päätös julistettiin kiireellisenä täytäntöönpan-
vaksi.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen ja sen lautakunnan perustaminen.

RAITIO 1-1985

Khs on lähtenyt siitä käsityksestä, ettei tässä vaiheessa vielä ole syytä ryhtyä yksityiskohtaisesti järjestelemään laitoksen sisäistä organisaatiota erityisillä johtosäännöillä, vaan että tässä suhteessa täytyy toistaiseksi tyytyä jatkamaan toimintaa niissä puitteissa, jotka se yhtiömuodon voimassa ollessa on saanut. Tehtävään ei käytettävissä olleen lyhyen ajan johdosta ole ollut riittäviä mahdollisuuksia ja asianmukaisinta lieneekin, että organisaatiokysymys saatetaan perusteellisen valmistelun alaiseksi säännöllisessä järjestyksessä, t.s. ensisijaisesti asianomaisessa lautakunnassa.

Tämän lautakunnan, liikennelaitoksen lautakunnan, aikaansaamiseen olisi sen sijaan viivytystä ryhdyttävä. Jos ehdotus yhtiön omaisuuden hankkimisesta kaupungille päivämäärällä 29/12 1944 hyväksytään, on lautakunnan oltava valmiina ryhtymään välittömästi jatkamaan yhtiön johtokunnan toimintaa ja täytyy se saada valituksi jo Kvston 20/12 1944 pidettävässä vaalikokouksessa. Tässä mielessä Khs on valmistanut ehdotuksen liikennelaitoksen lautakunnan johtosäännöksi joka seuraavassa esitetään Kvston hyväksyttäväksi.

Johtosääntöehdotus on rakennettu samalle pohjalle kuin muutkin viime vuosina hyväksytyt lautakuntien johtosäännöt. Kuitenkin siinä on eräitä kohtia, joita on aiheutta erikseen kosketella. Keskeinen hallintoelin sellaisessa laitoksessa, kuin miksi suunniteltu liikennelaitos muodostuu, tarvitsee epäilemättä suurempaa itsenäisyyttä kuin useimmat muut lautakunnat, voidakseen menestyksellä täyttää tehtävänsä. Toisaalta sen käsiteltäväksi joutuu niin suuri joukko määrätynlaisia asioita, että niiden ratkaiseminen on välttämättömyyden pakosta ja moninkertaisen työn välttämiseksi keskitettävä tälle elimelle. Näitä näkökohtia silmälläpitäen liikennelaitoksen lautakunnalle on 2 §:n 6) ja 7) kohdissa annettu tarpeelliset valtuudet ja 3 §:ssä sille on ehdotettu annettavaksi oikeus lopullisesti ratkaista useita, osittain taloudellisesti merkityksellisiäkin asiaryhmiä.

Khs mainitsee tässä yhteydessä, että johtosääntö on tarkoitettu vain väliaikaiseksi ja ryhdytään sen tarkistukseen ensi tilassa.

Kuten ehdotuksesta ilmenee, sitä on ajateltu täydennettäväksi liikennelaitoksen johtosäännöllä, jota puolestaan täydentäisi laitoksen toimitusjohtajan johtosääntö. Lisäksi on alustavasti suunniteltu laadittavaksi erityinen taloussääntö liikennelaitosta varten. Nämä säännöt on kuitenkin alussa kosketellusta syystä jätettävä eri yhteydessä käsiteltäviksi.

Khn laatima johtosääntöehdotus on seuraava:

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan johtosääntö.

1 §.

Helsingin kaupungin liikennelaitosta johtaa kaupungin liikennelaitoksen lautakunta.

2 §.

Lautakunnan tehtävänä on

- 1) valvoa liikennelaitoksen toimintaa ja taloutta sekä sen kassan hoitoa;
- 2) valvoa liikennelaitokselle kuuluvien maa-alueiden, rakennusten, ratojen, vaunustojen, laitteiden ja kalustojen hoitoa;
- 3) huolehtia liikennelaitoksen hoidettavaksi uskotun matkustaja- ja tavaraliikenteen järjestämisestä ja ylläpitämisestä sekä muusta sille uskotusta toiminnasta;
- 4) tehdä kaupunginvaltuustolle esityksiä vakinaisesti liikennöidyillä linjoilla perittävistä matkustajien ajomaksuista ja tavarankuljetushinnoitteluista;
- 5) tehdä kaupungin viranomaisille muitakin tarpeelliseksi katsomiaan esityksiä alaansa kuuluvista seikoista sekä antaa näiden pyytämiä toimintaansa koskevia lausuntoja ja tietoja;
- 6) edustaa kaupunkia toiminta-alaansa koskevissa asioissa niinhyvin tuomioistuimissa kuin muissa virastoissa ja valvoa sen oikeutta näissä asioissa;
- 7) laatia asianomaisille valtion viranomaisille jätettäviä lautakunnan toiminta-alaan kuuluvia, lakeihin tai asetuksiin perustuvia esityksiä ja anomuksia, sekä antaa niissä säädettyjä lausuntoja ja tietoja;
- 8) huolehtia liikennelaitoksen toimien täyttämisestä laitoksen johtosäännön määräysten mukaisesti;
- 9) antaa tarpeelliset määräykset liikennelaitoksen viranhaltijain tehtävistä; toimitusjohtajan johtosäännön vahvistaa kaupunginvaltuusto;
- 10) talousarvioehdotuksen laadinnan sekä kassanhoidon ja tilienpidon suhteen noudattaa, mitä kaupunginvaltuusto siitä määrää; sekä
- 11) vuosittain ennen huhtikuun loppua antaa kaupunginhallitukselle kertomus omasta ja alaistensa hallintoelimien toiminnasta lähinnä edellisenä vuonna.

3 §.

Lautakunnalla on oikeus harkintansa mukaan ja lopullisesti ratkaista seuraavat asiat:

- 1) myöntää ilman oikeudenkäyntiä korvaukset liikenteessä sattuneista vahingoista enintään 5,000 markkaan asti ja valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään samantapaisia korvauksia lautakunnan päättämän määrän puitteissa;

2) päättää, missä määrin liikennehenkilökunta on velvollinen laitokselle korvaamaan liikenteessä aiheuttamansa vahingot, ja valtuuttaa toimitusjohtajan ratkaisemaan samantapaiset asiat lautakunnan päättämän määrän puitteissa;

3) päättää vanhentuneen tai tarpeettomaksi käyneen liikkuvan ja muun kaluston rahaksi muuttamisesta;

4) myöntää ajomaksujen alennuksia koululaisille, sokeille, raajarikkoisille, invalideille, nuorisolle viljelystöissä y.m. näihin verrattaville ryhmille ja päättää alennuslippujen käyttötavasta;

5) myöntää liikennelinjoilla vapaisiin matkoihin oikeuttavia lippuja;

6) määrätä ajomaksut tilapäisesti järjestettävässä liikenteessä;

7) vahvistaa hinnoittelut laitoksen vaunujen vuokraamisesta tilapäiskäyttöä varten, pakettien ja sanomalehtien kuljetuksesta henkilövaunuissa, samoin kuin muita hinnoitteluja ja maksuja, joista tässä johtosäännössä ei ole toisin määrätty; sekä

8) lautakunnan päätettävät nimitysasiat.

4 §.

Lautakuntaan kuuluu yhdeksän jäsentä, jotka kaupunginvaltuusto valitsee kalenterivuodeksi kerrallaan.

Lautakunta valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Jos jäsen eroaa ennen toimikautensa päättymistä, valittakoon hänen tilalleen toinen henkilö toimikauden jäljellä olevaksi ajaksi.

5 §.

Lautakunta kokoontuu puheenjohtajan tai hänen ollessa estyneenä, varapuheenjohtajan kutsusta. Jos sekä puheenjohtaja että varapuheenjohtaja ovat estyneinä ottamasta osaa kokoukseen, valitsee hallitus keskuudestaan tilapäisen puheenjohtajan.

Lautakunta on päätösvaltainen, kun vähintään viisi jäsentä on läsnä ja ottaa osaa päätöksen tekoon.

Päätökset tehdään yksinkertaisella äänten enemmistöllä; äänten mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni. Vaaleissa äänten mennessä tasan ratkaisee arpa.

6 §.

Lautakunnan kokouksissa on pidettävä pöytäkirjaa, johon on merkittävä läsnä olevat jäsenet, käsitellyt asiat ja tehdyt päätökset.

Lautakunnan sihteerinä toimii liikennelaitoksen asiamies, ellei hallitus päättää ottaa tähän tehtävään valitsemaansa muuta henkilöä.

Pöytäkirja tarkistetaan lautakunnan päättämällä tavalla.

Lautakunnan lähettämät kirjelmät allekirjoittaa puheenjohtaja tai, hänen ollessa estyneenä, varapuheenjohtaja, ja varmentaa sihteerillä.

7 §.

Lautakunnan alaisena toimii kaupunginvaltuuston vahvistaman johtosäännön mukaan liikennelaitos.

Liikennelaitoksella on oma kassa- ja tilivirasto.

Khs: Kvsto päättää.

hyväksyä edellisestä ilmenevän Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan johtosäännön ja vahvistaa sen noudatettavaksi v:n 1945 alusta lukien;

oikeuttaa johtosäännön mukaisesti valittavan lautakunnan toistaiseksi liikennelaitoksen sisäisen organisaation suhteen noudattamaan samaa menettelyä, mitä laitoksen toimialan hoidossa on sovellettu sen ollessa Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön alaisena; sekä

kehoittaa Khta ryhtymään toimenpiteisiin liikennelaitoksen sisäistä organisaatiota varten tarpeellisten johtosääntöjen aikaansaamiseksi.

Kusto: Khn ehdotukset hyväksyttiin siten muutettuina, että liikennelaitoksen lautakunnan johtosäännön allamainitut kohdat saivat seuraavan sanamuodon:

2 § 7): laatia asianomaisille valtion viranomaisille jätettäviä lautakunnan toimintalaan kuuluvia, lakeihin ja asetuksiin perustuvia esityksiä ja anomuksia sekä antaa lausuntoja ja tietoja;

2 § 9): antaa tarpeelliset määräykset liikennelaitoksen viranhaltijain tehtävistä sekä laatia ja kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi toimittaa ehdotus toimitusjohtajan johtosäännöksi;

3 §:n ensimmäinen lause: Sen lisäksi, mitä lautakunnan tehtävistä edellä on määrätty, on lautakunnalla oikeus harkintansa mukaan ja lopullisesti ratkaista seuraavat asiat:

4 § 1 mom.: Lautakuntaan kuuluu puheenjohtaja ja kahdeksan jäsentä, jotka kaupunginvaltuusto valitsee kalenterivuodeksi kerrallaan. Lautakunnan puheenjohtajan valitsee kaupunginvaltuusto, kun sitävastoin varapuheenjohtajan lautakunta valitsee itse keskuudestaan.

4 §:n 2 mom. poistettiin; Khn ehdotuksen 3 mom. siirtyi 2 mom:ksi.

7 § 1 mom.: Lautakunnan alaisena toimivan liikennelaitoksen johtosäännön kaupunginvaltuusto vahvistaa.

Eräitä Oy Omnibus Ab:n ja HRO:n johtokunnan tekemiä päätöksiä matkalipuista ja vastaavista suuriruhtinaskunnan ajalta. Esitys ei ole täydellinen ja siinä mainitaan vain jonkin uuden lippulajin ensimmäinen esiintyminen.

26.11.1887: tilattiin 5000 kappaletta messinkisiä matkarahakkeita eli poletteja. Polettien koko määriteltiin 25 pennin kolikon suuruiseksi, mutta hieman paksummaksi. Poletin toiselle puolelle päätettiin lyödä leima »Omnibus Oy.Ab.» ja toiselle puolelle Helsingin vaakuna. Alennusjärjestelmä toteutetaan siten, että kahdella markalla saa 15 matkaa eli polettia.

15.10.1890: päätettiin ottaa käyttöön rahastuslipmaat eli »pyssyt» sekä rahastajien eli silloisten konduktöörin työn helpottamiseksi valmiiksi lasketut vaihtorahapussit.

20.11.1890: päätettiin hyväksyä kertamaksuun ilmainen vaihto. 20 lippua maksoi 2,50 mk.

26.11.1890: päätettiin lastenlipun hinnaksi 10 penniä. Lasten iäksi määriteltiin kaksi vaan ei kaksitoista vuotta.

13.1.1891: päätettiin sanomalehden »Folkvännens» anomuksesta myöntää 1,20 mk:n päivämaksusta heille oikeus pitää neljää sanomalehdenmyyjää kiertämässä yhtiön liikennevälineissä. Myyjien työrupeama oli kaksi tuntia päivässä.

24.2.1903: suostuttiin tupakkakauppa Fred.Edv.Ekbergin anomukseen stanssata heidän laskuunsa uudestaan yhtiön alennuspoletit, koska Ekbergin näkemyksen mukaan niitä käytettiin 50 pennin sijasta heidän paperossiautomaateissaan.

30.10.1906: päätettiin ottaa käyttöön 100 mk hintaiset vuosiliput seuraavan vuoden alusta. Mainittakoon, että vuodesta 1910 vuosilippuihin liitettiin haltijan valokuva; kuvaukset hoiti alkuvuosina Atelier Nyblin.

1.12.1907: päätettiin ottaa käyttöön lasten poletit. 20 kappaleen paketti maksoi 2 mk. Lippuja myytiin edelleen enintään 11-vuotiaille.

18.3.1912: päätettiin koeluontoisesti siirtyä käyttämään 20 matkan korttia rinnan polettien kanssa. Toukokuussa korttijätus hyllyttiin.

28.11.1912: päätettiin ottaa käyttöön koululaisten valokuvalliset lukukausikortit (syyslukukausi 1.9.–15.12. ja kevätlukukausi 15.1.–31.5.). Kortit tulivat käyttöön seuraavan vuoden tammikuussa.

22.10.1914: päätettiin kohonneiden kustannusten (esimerkiksi lajittelu ja pussitus) vuoksi lopettaa alennuspolettien käyttö seuraavasta päivästä eli perjantaista 23.10.1914 lukien.

4.1.1915: päätettiin ottaa käyttöön 2 mk hintainen 15 matkan alennuskortti.

1.3.1915: päätettiin lasten yhden markan hintaisesta 10 matkan alennuskortista. Voimaantulopäivä sunnuntai 7.3.

1.8.1917: Sirkuksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sirkusyleisöllä oli ilmainen paluumatka esityksen jälkeen vastamerkkiä vastaan. Vastamerkit kerättiin vaunussa ja sirkus maksoi yhtiölle niitä vastaavat ajomaksut.



Muisto HKL:n alkutaipaleelta: Heti sodan päätyttyä oli tungos HKL:n kulkuneuvoissa hirvittävä. Eräänä päivänä tuotiin korjaamolle ex kööpenhaminalainen perävaunu, joka oli keskeltä poikki. Näissä vaunuissa oli lyhyt akseliväli ja suhteellisen pitkät ylitykset. Jatkuva ylikuorma oli saanut vaunun taipumaan ja lopulta taittumaan. Vain vaneriseinät piti vauhua muodossaan. Katkenneiden runkopalkkien kohdalle hitsattiin palat ja vaunu oli jo seuraavana päivänä taas linjalla. Kalustopula kun oli myös melkoinen.

Tärkeillä pysäkeillä oli samoihin aikoihin kaksi järjestysmiestä (toinen moottori- ja toinen perävaunua varten). Näiden miesten tehtävä oli katkaista sisäänantunkevien ihmisten jonot, jotta vaunut pääsivät yleensä lähtemään pysäkeiltä. Tämän ammattikunnan lempinimi oli »pysäkkinyrkki».



Viitosen ja nollaan päättyvät vuoronumerot

RAITIOssa 4/1984 kaivattiin tietoja 1940-luvun käytännöstä, jonka mukaan 5:een ja 0:aan päättyviä vuoronumerointa ei liikenteessä esiintynyt. Syynä oli, että joka 5. vuoron henkilökunta oli edellisten vuorojen vapaapäivän tuuraajia.

Vuonna 1945 systeemiä ja vuoronumeroita muutettiin, ja niinpä esimerkiksi K-linjan vuorojen numerot olivat 1.1.1946 jälkeen 31–42. Niin kuin vuorojen määrästä näkyy, siihen aikaan vaunut olivat liikenteessä eivätkä seisneet päätepysäkeillä tai vaunuhalleissa.

Ensio Virta

Turun raitiotie

Turun raitiotie avattiin liikenteeseen puolta vuotta aiemmin kuin pääkaupungin. Viime vuoden toukokuun 4. kulki-
vat ensimmäiset raitiovaunut Varvintorin ja Ylisen sillan vä-
liä pitkin Linnankatua. Myöhemmin syksyllä raitiotietä jat-
kettiin sillan yli entiselle akatemian talolle, koska näin las-
kettiin saavutettavan vilkkaampi liike, sillä toimivathan
useimmat virastot tässä talossa.

Raide on kadun sivulla, jolloin vältetään keskelle katu-
a lasketut kaasuputket. Kokonaispituus on 3 km ja raideleveys
1435 mm; pienin kaarresäde on 12,5 m ja ulomman kiskon
korotus jyrkissä kaarteissa 9 cm. Raide on laskettu kadun
tasoon, mutta yksikään nousu ei ole niin jyrkkä, että tarvit-
taisiin apuhevosia.

Vaunut on toimittanut Tukholmalainen »Atlas» ja niitä
on yhteensä 5, joista neljä on samanaikaisesti käytössä ja yk-
si pidetään varavaununa. Kummaltakin pääteasemalta, Var-
vintorilta ja akatemian talolta, lähtee vaunu joka kymmenes
minuutti; ensimmäinen vaunu lähtee Varvintorilta klo 6,30
e.p.p ja viimeinen saapuu sinne klo 9,40 j.p.p. Koko matkaan
kuluu aikaa 40 minuuttia, pääteasemien lepotaumat mukaan
luettuna; niin muodoin jokainen vaunu kulkee päivittäin
132 km. Hevosia on 28 kappaletta.

Ajanjaksona 1. toukokuuta 1890 — 1. tammikuuta 1891
kuljetettiin noin 200 000 henkilöä; ajomaksu on sama sekä
pitkästä että lyhyestä matkasta, eli 15 penniä; lisäksi on saa-
tsvana 100 alennuslippua hintaan 12 mk 50 p. Käyttökus-
tannuksiksi ilmoitetaan noin 100 mk päivältä. Alkuperäinen
pääoma oli 120 000 mk, mutta se on sittemmin lisääntynyt
huomattavasti, koska yhtiö on ottanut lainaa jatkaakseen
raitiotietä sillalta akatemian talolle.

Lähtövelvoituudessa jatketaan raidetta linnaan asti, koska
kaupunki on asettanut tämän raitiotien toimiluvan ehdoksi.

Käytettävän kiskon profilli sekä tarkemmat tiedot kis-
kon painosta jne. ovat vieressä.

Turun raitioteillä käytettävät kiskot

Järjestelmä Haarmann

Järjestelmään kuuluu kaksi epäsymmetristä, 125 mm kor-
keaa kiskoa, jotka on yhdistetty toisiinsa tietyin välein sijoit-
etuilla valurautakappaleilla niin, että kiskonhamaroiden vä-
liin jää 30 mm laippaura.

9 m mittaiseen raiteeseen sisältyvien osien painot:

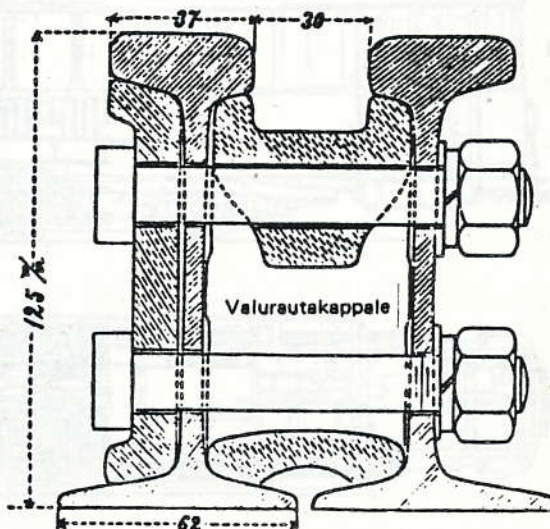
4 kpl kiskoja	414,00 kg
4 » liitoskappaleita	8,40 kg
40 » välikappaleita	32,00 kg
48 » ruuveja	11,52 kg
48 » »	10,56 kg
8 » alusnauhoja	1,20 kg
32 » jousirenkaita	0,30 kg
4 » sidekiskoja	12,40 kg
4 » siderautoja	22,00 kg

Kokonaispaino 9 m raidetta 512,38 kg

Kokonaispaino 1 m raidetta 56,93 kg

Kiskojen paino 46,0 kg juoksumetriä kohti

Mittakaava 1/2 normaalista koosta



TAULUT

J.Oksanen

RAITIOTIEAIKATAULUT

Viimekertainen aikataulukatsaus (RAITIO 3/84) päättyi viime vuoden lokakuun alkuun. Sen jälkeen ei sitten viime vuonna paljon tapahtunutkaan. Kolmoset muuttivat reittiään lokakuun puolivälissä ja joitain työvuoroja korjattiin. Nämä eivät näkyneet päätepysäkkien lähtöajoissa. Ainoa lähtöaikamuutos oli loppuvuonna, tarkemmin sanottuna 1.11., jolloin vuoron 18 (3B) ensimmäistä lähtöä Eirasta aikaistettiin 4 minuuttia 5.52:een.

Mutta 1.1.1985 tapahtui vähän enemmän. Linjan 5 Töölöntorin lähtöajat muutettiin lähes jokaisena viikonpäivänä. Katajanokan lähtöjen jäädessä ennalleen tämä siis merkitsi taukoajan siirtymistä siihen päähän. Järjestelyt johtivat myös siihen, että linjan 5 eri vuorojen liikennöintiaikoja muutettiin vuorokauden sisällä lauantaisin ja sunnuntaisin. Samasta ajankohdasta linjan 8 kuljettajat vaihtuvat Sörnäisten metroasemalla, eli suunnilleen samassa paikassa kuin ykkösen henkilökunta 1950-luvun lopulla. Maisema on toki aivan erilainen – poissa on se vanha, vähän vinossa seisova puutalo ja tilalla betonilaatikoita. Kahdeksikko sai myös pari lisälähtöä Paavalin kirkolta arkiaamuina (7.38 ja 8.35). Tämä oli mahdollista lisäämällä yhdelle ruuhkavuorolle puoli kierrosta ja lisäksi asetettiin liikenteeseen uusi ruuhkavuoro, joka ajaa yhden kierroksen.

En ole tarkastanut asiaa, mutta mieleen tulee 1.1. muutosten myötä, että Töölöntorin kopissa on nyt lappu luvulla ja plommi ovela.

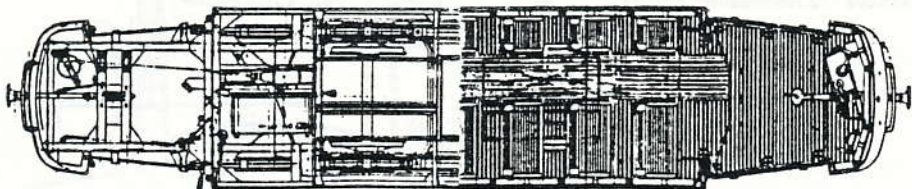
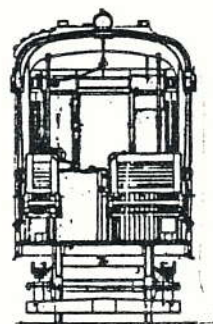
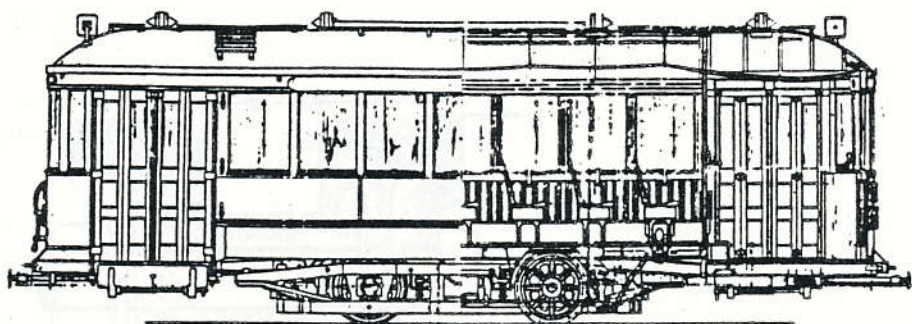
Helmikuun alussa toteutui sitten temppu, laatua HKL ja siis käsittämätön. Miltei kaikkien ruuhkavuorojen numerot muutettiin. Joitakin vuosia sitten ruuhkavuoroille tulivat kaksoisnumerot, esimerkiksi 115 (112). Niistä vain 115 näkyi vaunun ikkunassa niinkuin oli näkynyt siihenkin asti.

Kun vielä eräiden vuorojen kaksoisnumero oli sama kuin itse vuoronumero – esimerkiksi 101 (101) – muutos ampui kylä ainakin meikäläisen riman yli. No nyt sitten, aivan niin – sulut poistettiin ja aiempi numero pyyhittiin kokonaan pois. Siis 115 on nyt 112 ja 101 edelleen 101. Töölön hallin vuoronumeroista (ennen 126-141) tarvitsee vain vähentää luku 5, jolloin pääsee uusiin numeroihin; Koskelan tilanne on sekavampi. Enemmittä puheitta viittaa oheiseen vuoronumeroluetteloon.

Helmikuun alkuun ajoittui myös muutakin katukuvassa näkyvää (josko sittenkään?). Virallisesti kyllä, sillä linjan 5 vuorot 43, 45, 47 ja 52 ovat nyt papereissakin merkitty nivelvaunuiksi. Käytännössähän saranat ovat ajelleet tällä linjalla silloin tällöin jo viime syyskuun alusta. Ja tiedetään, että sarana on ajellut linjoilla 1 ja 6 kuljettajarahastuksessa tietenkin. Vihreitä kuljettajarahastusvaunuja on näkynyt ainakin linjoilla 2 ja 6. Kulkekaa siis kamera kaulassa ja varautukaa mihin vain.

Kun vielä viimeisenä muutoksena kerron, että linjan 1 vuoro 4 vihdoinkin 16.2.85 siirtyi ajamaan halliin suorinta tietä Hämeentien kautta Brahenkadun sijasta – siis Kauppatorilta lähdettyään – niin siinä ne uutiset tulivatkin.

Edellä mainittuihin vuoronumeromuutoksiin ja muihin uutisiin lisättäköön vielä tuore viime hetken tieto: vuorot 105, 107, 108 ja 109 muutettiin 25.2.1985 kuljettajarahastusvuoroiksi.



HRO 171-200
HKL 91-120
NWF 1924-5
HOm 1:87

RAITIOLIIKENTEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1984-85

25.2.1985

A	B	C	D	E		
				ma-pe	la	su
1	1		KH	x	x	
2	1		"	x	x	
3	1		"	x	x	
4	1		"	x	x	
5	1		"	x	x	
6	2,2A		"	x	x	
7	2,2A		"	x	x	
8	2,2A		"	x	x	
9	2,2A		"	x	x	
11	n 3B		"	x	x1	x
12	n 3B		TÖ	x	x2	
13	n 3B		KH	x	x	x
14	n 3B		"	x	x	x
15	n 3B		"	x	x	x
16	n 3B		"	x	x1	x
17	n 3B		"	x	x	x
18	n 3B		TÖ	x	x2	
19	n 3B		KH	x	x	x
23	n 3T		"	x	x	x
24	n 3T		"	x	x	x
25	n 3T		"	x	x	x
26	n 3T		"	x	x	x
27	n 3T		"	x	x	x
28	n 3T		TÖ	x	x	
29	n 3T		KH	x	x	x
30	n 3T		TÖ	x	x	
31	n 3T		KH	x	x	x
34	n 4,4N		"	x	x	x
35	n 4		TÖ	x	x2	
36	n 4		KH	x	x1	x
37	n 4,4N		"	x	x	x
38	n 4,4N		"	x	x	x
39	n 4		TÖ	x	x2	x
40	n 4,4N		KH	x	x	x
41	n 4		"	x	x1	x
43	n 5		"	x	x	x
44	v 5		TÖ	x	x	x2
45	n 5		KH	x	x	x
46	v 5		TÖ	x	x	
47	n 5		KH	x	x	x
48	v 5		TÖ	x	x	
49	v 5		KH	x	x	x
50	v 5		TÖ	x	x	
51	v 5		"	x		
52	n 5		KH	x	x	x1
53	6		"	x	x	x
54	6		"	x	x	x
55	6		"	x	x	x
56	6		"	x	x	x

A	B	C	D	E		
				ma-pe	la	su
57	6		KH	x	x	
58	6		"	x	x	x
59	6		"	x	x	x
60	6		"	x	x	
81	v 8		"	x	x	x
82	v 8		"	x	x	x
83	v 8		"	x	x	x
84	v 8		"	x	x	x
85	v 8		"	x	x	x
86	v 8		"	x	x	x
87	v 8		"	x	x3	x
91	n 10		"	x	x3	
92	n 10		"	x	x	x
93	n 10		"	x	x	x
94	n 10		TÖ	x	x2	x2
95	n 10		KH	x	x	x
96	n 10		"	x	x	x
97	n 10		"	x	x1	x
98	n 10		"	x	x	x
101	1		"	x		
102	1		"	x		
103	1,2,2A		"	x		
104	1		"	x		
105	v 2,2A		"	x		
106	2,2A,4V		"	x		
107	v 2,2A		"	x		
108	v 2,2A		"	x		
109	v 1,2,2A		"	x		
110	6		"	x		
111	6		"	x		
112	6		"	x		
113	2,2A,6		"	x		
114	v 8		"	x		
115	v 8		"	x		
121	n 3B		TÖ	x		
122	n 3T		"	x	x	
123	n 4		"	x		
124	n 4		"	x		
125	4V		"	x		
126	2,2A,4V		"	x		
127	4V		"	x		
128	4V		"	x		
129	v 5		"	x		
132	v 5		"	x		
133	v 8		"	x		
134	v 8		"	x		
135	n 10		"	x		
136	n 10		"	x		

Sarakkeiden selitys:

A = Vuoron numero

B = Vaunutyyppi (n=nivelvaunu, v=4-aks. kuljettajarah. vaunu)

C = Linja(t), joilla vuoro ajaa

D = Vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-kohdassa)

E = Liikennöintipäivät. Milloin halli vaihtuu on liikennöinti-päivää osoittavan x:n perässä numero. Nämä tarkoittavat:
x1: ulos TÖ, sisään KH; x2: ulos KH, sisään TÖ; x3: ulos ja sisään TÖ

KOSKELA LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 25.2.1985 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti	klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	83 v	8	679	5.57	93 n	10	687
5.33	19 n	3B	687	5.58	103	2,2A	651
5.34	43 n	5	669	6.00	24 n	3T	659
5.35	25 v	3T	661	6.02	37 n	4,4N	659
5.37	52 n	5	665	6.03	53	6	671
	57	6	673		107 v	2,2A	651
	96 n	10	661	6.04	81 v	8	679
	106	2,2A,4V	651	6.05	102	1	651
5.38	84 v	8	679	6.10	105 v	2,2A	651
	101	1	651		115 v	8	679
	113	2,2A	653	6.11	104	1	651
5.40	11 n	3B	687	6.14	3	1	651
	34 n	4,4N	659	6.16	82 v	8	679
5.42	27 n	3T	661	6.17	7	2,2A	651
	38 n	4,4N	687	6.18	56	6	671
	95 n	10	659	6.21	8	2,2A	651
5.43	31 n	3T	659	6.32	47 n	5	669
5.44	4	1	661	6.35	41 n	4	659
	5	1	651	6.42	16 n	3B	655
	9	2,2A	653		86 v	8	679
	14 n	3B	655	6.46	58	6	671
	45 n	5	669	6.51	17 n	3B	655
	91 n	10	687	7.00	109 v	1	651
	108 v	2,2A	651	7.04	26 n	3T	659
	112	6	673	7.18	55	6	671
5.45	59	6	671	7.19	13 n	3B	655
	85 v	8	679	7.28	49 v	5	689
5.48	97 n	10	661				
5.49	29 n	3T	661	13.23	109 v	2,2A	651
5.50	1	1	651	13.46	102	1	651
	15 n	3B	655	13.53	111	6	671
	54	6	681	14.01	106	2,2A	651
	92 n	10	687	14.09	103	1	651
	111	6	673	14.15	113	6	671
5.51	6	2,2A	651	14.20	104	1	651
	114 v	8	679	14.30	107 v	2,2A	651
5.54	60	6	671	14.31	101	1	651
5.55	36 n	4	659	14.32	105 v	2,2A	653
	98 n	10	661	14.37	110	6	671
5.56	23 n	3T	659	14.50	114 v	8	679
5.57	2	1	651	14.51	108 v	2,2A	651
	40 n	4,4N	687	15.00	115 v	8	679
	87 v	8	679				

Huom! Tähän luetteloon on korjattu muutokset 25.2.1985, joita ei ollut tiedossa tekstinä kirjoitettaessa: Vuorot 105, 107, 108 ja 109 muuttuivat kuljettajarahastukseen (linjat 1, 2 ja 2A).

KOSKELA LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.2.1985 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti	klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	12 n	3B	657	5.54	29 n	3T	659
	45 n	5	665	5.55	38 n	4,4N	687
5.31	84 v	8	679	5.58	14 n	3B	655
5.32	49 v	5	669		94 n	10	659
5.37	23 n	3T	661	6.00	7	2	651
5.40	6	2	651		31 n	3T	659
	15 n	3B	657		35 n	4	659
	26 n	3T	659	6.01	81 v	8	679
	40 n	4,4N	659	6.04	60	6	671
	57	6	673	6.05	39 n	4	687
5.41	18 n	3B	655	6.08	95 n	10	659
	85 v	8	679	6.11	82 v	8	679
5.42	52 n	5	669	6.16	55	6	671
	92 n	10	659	6.19	83 v	8	679
5.43	8	2	651	6.21	25 n	3T	659
	96 n	10	687	6.42	13 n	3B	655
5.44	17 n	3B	687	7.59	47 n	5	669
5.45	37 n	4,4N	687	8.15	2	1	651
5.46	27 n	3T	659	8.30	3	1	651
5.47	24 n	3T	661	8.38	43 n	5	669
5.48	93 n	10	659	8.43	4	1	651
5.50	34 n	4,4N	659	8.49	9	2	651
	53	6	671	8.55	5	1	651
5.51	86 v	8	679		54	6	671
5.52	19 n	3B	655	9.03	1	1	651
5.53	58	6	673	9.20	56	6	671
	98 n	10	687	9.44	59	6	671

Sunnuntai 1.2.1985 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti	klo	vuoro	linja(t)	reitti
6.40	47 n	5	665	7.13	83 v	8	679
6.50	13 n	3B	657	7.25	54	6	671
6.53	15 n	3B	655	9.30	19 n	3B	655
	49 v	5	665	9.33	26 n	3T	659
6.54	24 n	3T	693		45 n	5	669
	31 n	3T	659	9.42	14 n	3B	655
	37 n	4,4N	659		95 n	10	659
	40 n	4,4N	687	9.45	36 n	4	659
	44 v	5	669	9.48	56	6	671
	55	6	673	9.50	29 n	3T	659
	58	6	671	9.52	93 n	10	687
	85 v	8	679	10.02	16 n	3B	655
	96 n	10	659	10.04	43 n	5	669
6.58	27 n	3T	661	10.05	23 n	3T	659
6.59	84 v	8	691	10.11	34 n	4,4N	665
7.00	94 n	10	687	10.13	98 n	10	659
7.02	92 n	10	661	10.18	53	6	671
	97 n	10	659	10.20	25 n	3T	659
7.03	81 v	8	679	10.30	11 n	3B	655
7.06	38 n	4,4N	659	10.33	87 v	8	679
7.07	17 n	3B	655	10.49	86 v	8	679
7.09	41 n	4	687	11.09	82 v	8	679
7.10	59	6	671				

KOSKELA HALLIINAJOT

Maanantai - perjantai 25.2.1985 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti	klo	vuoro	linja(t)	reitti
8.51	106	2,2A,4V	698	21.46	4	1	654
9.00	102	1	652	21.51	2	1	652
9.01	108 v	2,2A	652	21.55	45 n	5	670
	114 v	8	674	23.01	26 n	3T	656
9.02	103	2,2A	654	23.02	13 n	3B	660
9.10	104	1	652	23.10	84 v	8	674
9.14	105 v	2,2A	654	23.16	31 n	3T	656
9.19	115 v	8	674	23.17	15 n	3B	660
9.23	107 v	2,2A	652		56	6	672
	111	6	672		59	6	674
9.25	109 v	1	652	23.20	47 n	5	670
9.29	101	1	652		85 v	8	674
9.31	113	2,2A	654	23.22	24 n	3T	690
				23.29	53	6	674
17.19	105 v	2,2A	654	23.30	86 v	8	674
	110	6	672	23.32	49 v	5	670
17.26	106	2,2A	654		95 n	10	690
17.31	103	1	652		97 n	10	662
17.41	111	6	672	23.33	17 n	3B	660
17.43	104	1	652		36 n	4	666
17.47	8	2,2A	652	23.34	92 n	10	660
17.53	101	1	652	23.40	54	6	674
17.54	109 v	2,2A	652		81 v	8	674
18.01	9	2,2A	652	23.42	96 n	10	690
18.03	102	1	652	23.44	43 n	5	698
18.04	114 v	8	674		98 n	10	662
18.05	113	6	672	23.45	41 n	4	660
18.07	107 v	2,2A	652		52 n	5	670
18.13	6	2,2A	652	23.46	93 n	10	660
18.14	108 v	2,2A	654	23.50	55	6	674
	112	6	672		82 v	8	674
18.15	115 v	8	674	1.08	19 n	3B	660
18.17	3	1	652		25 n	3T	656
18.20	7	2,2A	652	1.20	37 n	4,4N	664
19.39	60	6	672	1.23	14 n	3B	660
20.19	57	6	672		29 n	3T	656
20.34	83 v	8	674	1.25	34 n	4,4N	690
21.07	87 v	8	674	1.30	16 n	3B	662
21.20	11 n	3B	660		23 n	3T	690
21.25	58	6	672		38 n	4,4N	664
21.27	5	1	652		40 n	4,4N	660
21.30	27 n	3T	656				
21.33	91 n	10	660				
21.37	1	1	652				

Lauantai ja sunnuntai 1.2.1985 alkaen

L 15.07	6	2	652	L 17.28	2	1	652
L 15.18	7	2	652	S 17.41	87 v	8	674
L 15.19	57	6	672	L 17.48	4	1	652
L 15.30	8	2	652	21.20	11 n	3B	660
L 15.42	9	2	652	21.24	83 v	8	674
L 15.52	3	1	652	21.25	58	6	672
L 15.55	5	1	654	21.30	27 n	3T	656
L 15.58	60	6	672	21.55	45 n	5	698
L 17.13	1	1	652	23.01	26 n	3T	656

jatkuu kuten maanantai-perjantai

TOOLON HALLI

Maanantai - perjantai 1.2.1985 alkaen

hallista linjalle:

linjalta halliin:

klo	vuoro	linja(t)	reitti	klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	48 v	5	619	8.18	125	4V	606
5.37	51 v	5	615	8.20	133 v	8	616
5.39	18 n	3B	605	8.25	128	4V	606
5.45	124 n	4	607	8.32	126	4V	606
5.48	30 n	3T	607	8.51	132 v	5	616
6.00	12 n	3B	605	8.52	127 n	4V	606
	35 n	4	607	9.02	134 v	8	616
6.01	39 n	4	605	9.08	121 n	3B	608
6.02	121 n	3B	603	9.20	122 n	3T	604
	122 n	3T	607	16.51	127	4V	612
6.11	50 v	5	615	16.54	128	4V	612
6.15	134 v	8	629	17.00	125	4V	612
6.23	136 n	10	607	17.06	126	2,2A	602
6.48	28 n	3T	607	17.33	44 v	5	616
6.49	94 n	10	607	17.42	133 v	8	618
7.04	125	4V	607	17.45	121 n	3B	608
7.08	132 v	5	615	17.46	46 v	5	616
7.10	128	4V	607	17.55	48 v	5	616
7.17	133 v	8	629	17.56	123 n	4	612
7.19	126	4V	607	18.02	134 v	8	618
7.21	44 v	5	615		136 n	10	632
7.30	46 v	5	615	18.08	28 n	3T	604
7.37	127	4V	607	18.09	18 n	3B	608
13.23	135 n	10	607	18.11	132 v	5	616
14.05	133 v	8	629	18.13	51 v	5	616
14.22	134 v	8	629	18.18	124 n	4	612
14.23	121 n	3B	603	18.23	122 n	3T	604
14.31	126	2,2A	601	18.25	12 n	3B	608
14.53	129 v	5	615	18.28	135 n	10	632
14.59	122 n	3T	607	18.29	129 v	5	616
15.08	123 n	4	607	20.45	30 n	3T	604
15.24	132 v	5	615	21.16	39 n	4	612
15.34	127	4V	605	21.18	94 n	10	606
15.39	128	4V	605	21.20	50 v	5	616
15.45	125	4V	605	21.47	35 n	4	612

Lauantai 1.2.1985 alkaen

5.30	48 v	5	619	15.20	122 n	3T	604
7.00	30 n	3T	607	15.21	18 n	3B	608
8.19	36 n	4	607	15.36	51 v	5	616
8.33	51 v	5	615	15.47	48 v	5	616
8.35	97 n	10	607	15.53	12 n	3B	608
8.56	122 n	3T	607	15.55	28 n	3T	604
9.00	16 n	3B	603	16.05	91 n	10	632
9.01	41 n	4	607	16.07	44 v	5	616
9.05	44 v	5	615	16.11	35 n	4	612
9.15	91 n	10	607	16.55	87 v	8	630
9.20	87 v	8	629	20.45	30 n	3T	604
9.24	11 n	3B	603	21.15	39 n	4	612
9.32	28 n	3T	607	21.18	94 n	10	606
0.20	122 n	3T	607	1.12	122 n	3T	606

Sunnuntai 1.2.1985 alkaen

10.25	39 n	4	607	17.26	44 v	5	616
10.50	52 n	5	615	21.15	39 n	4	612
				21.18	94 n	10	606

Helsingin raitiotiet

Helsingin kaupungin kehityksen kannalta tärkeä askel otettiin kuluvan vuoden aikana, kun raitiotielaitos avattiin näinä päivinä. Tätä merkittävää kulkuvälinettä edelsivät hevosomnibussit, joiden käyttämille reiteille kiskot on laskettu. Kaksi ensin rakennettua linjaa ovat *Sörnäisten talleilta Lapinlahdenkadun päähän* (pitkin Unionin-, Nikolain-, Kataariinan-, Esplanadi-, Boulevardin-, Albertin- ja Lapinlahdenkatua) sekä *Töölön talleilta Ruusulasta katoliselle kirkolle* (pitkin Itäistä Heikin-, Aleksanterin-, Unionin-, Länsirantaa ja Saunakatua).

Kun Pitkä silta on tarkoitus muuttaa tämän talven aikana, ensin mainittu linja on voitu vetää vain Unioninkadun päähän, ja kun Saunakadun suunnitelma ei ole vielä valmis, toinen linja on voitu rakentaa vain kadun alkupäähän asti. Kun Lantistä Vientotietä on tarkoitus korottaa paikassa, jossa Helsingin satamarata alittaa sen vanhan tullituvan kohdalla, raitiotietä joudutaan muuttamaan lähitulevaisuudessa.

Linjoja suunniteltaessa pienimmäksi kaarresäteeksi määriteltiin 12 metriä. Raide on sijoitettu keskelle katuja ja kadun kulmauksissa raiteen keskilinja on vähintään 1,25 m etäisyydellä jalkakäytävän reunasta.

Sivuutuspaikkoja, jossa vaunut pääsevät toistensa sivuitse, järjestetään seuraavasti: Linjalla *Töölö - Kaivopuisto*: 1. Töölön talleille, 2. Hesperian portin lähelle, 3. Karamsinin huvilan edustalle, 4. ylioppilastalolle, 5. Unioninkadulle Yhdyspankin edustalle, 6. Saunakadulle, sekä linjalla *Sörnäsi - Lapinlahdenkatu*: 1. Sörnäisten talleille, 2. yleisen asuntolan läheisyyteen, 3. Siltasaareen, 4. vanhan klinikan edustalle, 5. Kauppatorille, 6. Boulevardinkadun alkupäähän, 7. Albertinkadulle sekä 8. Lapinlahdenkadun loppupäähän.

Rata on kauttaaltaan laskettu kadun tasoon, joten useissa paikoissa on niin jyrkkiä tai pitkiä nousuja, että tarvitaan apuhevonen. Tällaisia paikkoja on Karamsinin huvilan edustalla, vanhan klinikan ulkopuolella sekä noustaessa Kauppatorilta pitkin Katariinankatua ja Senaatintoria.

Päällirakenne, joka käy ilmi kuvista 1-3, on Phoenixin järjestelmän mukainen; siinä on leveäjalkainen teräskisko, jonka hamaraan on valsattu ura pyöränlaippaa varten. Erilistä pölkkyä ei käytetä, vaan kisko lasketaan suoraan sorapohjalle. Kiskon korkeus on 140 mm, jalan leveys 127 mm, hamaran kokonaisleveys 77 mm ja paino juoksumetriä kohti 33,5 kg. Kiskojonot liitetään toisiinsa kahdella U:n muotoisella 550 mm pitkällä sidekiskolla. Poikittaiskiinnitykseen käytetään 60 x 10 mm lattarautatankoja, jotka asennetaan 2,250 m välein. Kiskon pituus on 9 m.

9 metriin raidetta tarvitaan.

2 kpl kiskoja à 9,000 m n. 603,0 kg

4 kpl sidekiskoja n. 28,8 kg

8 kpl sidekiskon ruuveja 3,0 kg

4 kpl sidetankoja 60 x 10 30,0 kg

8 kpl sidetangon ruuveja 2,5 kg

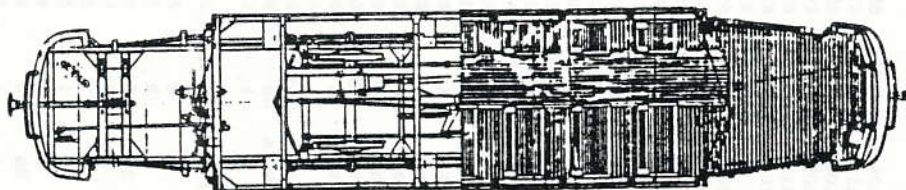
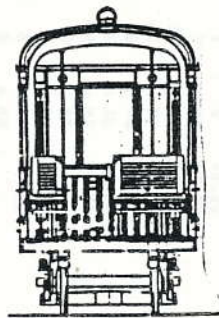
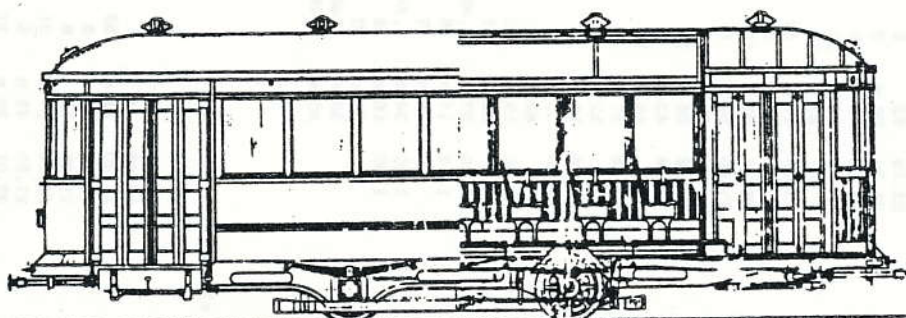
Kokonaispaino 9 m raidetta 667,3 kg

Kokonaispaino 1 m raidetta 74,1 kg

Kiskojen paino metriä kohti 67,0 kg

Materiaalikustannukset olivat 14,30 Mk juoksumetriltä raidetta. Lisäksi tulevat kiskotuksen asennuskustannukset, josta maksettiin urakoitsijalle 5 Mk juoksumetriltä.

Vaunut, jotka ovat ulkonäöltään komeita, toimitti Randersissa Tanskassa toimiva vaunutehdas Scandia 2.800 kr kappalehintaan.



HRO 301-320

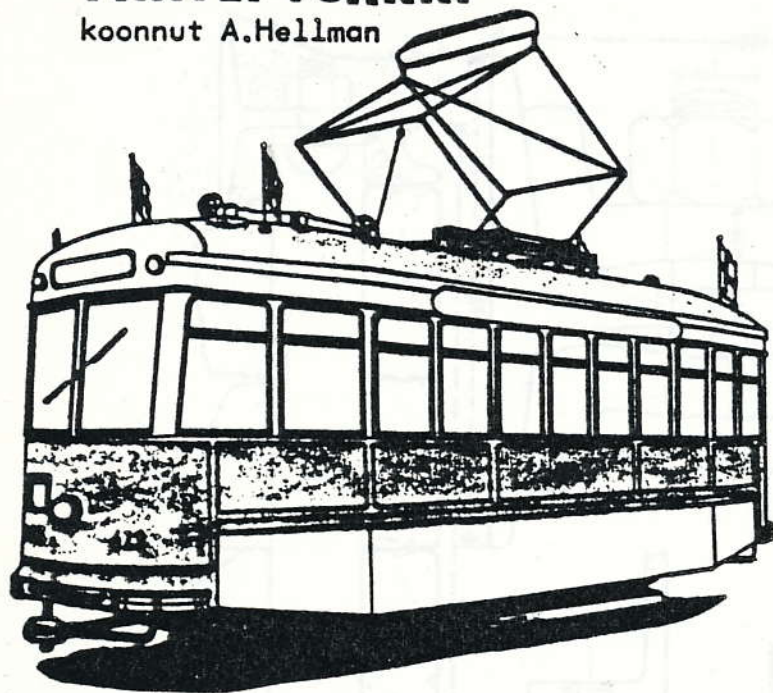
HKL 651-670

NWF 1924-5

HOm 1:87

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Kalustohavaintoja:

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

8.12.84 (lauantai):

Vaunu 356/vuoro 1, vaunu 303/vuoro 2, vaunu 328/vuoro 3, vaunu 320/vuoro 4, vaunu 302/vuoro 5.

12.12.84

Vaunu 83 linjan 1 vuorossa 2.

24.12.84

Vaunu 21 linjalla 6 (rahastaja)

29.12.84

Vaunu 4 linjan 6 vuorossa 59. Vaunussa on rahastajanaitio, mutta rahastajaa siinä ei ollut. Linjalla 5 pääasiassa nivelvaunuja.

HKL 5 Volvo/Wiima-nivelbussi nähty linjalla 42 suhteellisen säännöllisesti.

4.1.85

Vaunu 21 linjan 6 vuorossa 57.

4.1. ja 5.1.85

Raitiovaunut lähtivät Rautatientorin sivuraiteilta Itä-Pasilaan klo 8.00, 8.15 ja 8.40. Kysymyksessä oli Finnmatkojen Kesä 85 -myyntipäivät messukeskuksessa.

11.1.85

Vaunu 84 koeajolla.

Vaunu 80 linjalla 6.

Rattikaria linjalla 6.

14.1.85

Vaunu 4 linjan 1 vuorossa 2 (rahastaja).

16.1.85

Vaunu 54 päivällä keskustassa tilausajossa. Museovaunu 169 tilausajossa iltapäivällä.

17.1.85

Vaunu 4 linjalla 6, tällä kertaa rahastaja matkassaan.

22.1.85

Vaunun 69 takateli suistui kiskoilta Vallilan »takapihalla».

23.1.85

Nr I linjalla 6.

24.1.85

Vaunu 15 linjan 6 vuorossa 108 (rahastaja).

Vaunu 53 linjan 1 vuorossa 2.

25.1.85

Vaunu 34 linjan 1 vuorossa 101.

Aamupäivällä linjalla 2 »laihian nivel», ei rahastajaa. Nivelvaunu linjalla 6.

26.1.85

Kolme rattikariaa linjalla 6.

27.1.85

Vaunu 323 linjalla 6.

29.1.85

Vaunu 44 linjan 6 vuorossa 107.

Vaunu 8 linjan 6 vuorossa 55 (rahastaja).

31.1.85

Nivelvaunu linjan 6 vuorossa 115.

1.2.85

Nr II 85 koeajolla Mäkelänselän suunnassa.

Viikolla 4 yhtenä päivänä jopa kaksi nivelvaunua linjalla 1.

4.2.85

Vaunu 36 linjan 1 vuorossa 2.

5.2.85

Vaunu 8 linjan 1 vuorossa 2 (rahastaja).

7.2.85

Vaunu 6 linjan 1 vuorossa 103 (rahastaja)

Vaunu 11 linjan 2A vuorossa 6.

Vaunu 19 linjalla 10.

8.2.85
Vaunu 10 linjalla 6 (rahastaja).

9.2.85
Nivelvaunu linjalla 2.

12.2.85
Nivelbussi linjalla 58.
Vaunu 21 linjalla 2.
Vaunu 302 sekä keppikaria ja Nr I linjalla 6.
Vaunu 58 linjan 1 vuorossa 3.

13.2.85
Vaunu 49 linjan 1 vuorossa 3.

14.2.85
Vaunu 72 linjan 6 vuorossa 55.

15.2.85
Vaunu 85 linjan 10 vuorossa 91.
Vaunu 25 linjalla 2A (rahastaja).

16.2.85
Vaunu 13 linjan 1 vuorossa 4? Vaunussa ei ollut vuoronumerokilpiä eikä nuolikilpeä. Vaunussa ei ole rahastajanaitiota, mutta rahastaja oli mukana ja seisoskeli vaunun takaosassa. Myöhemmin havaittiin vuorossa 4 vaunu 339.

Vaunu 4 linjalla 6, ei rahastajaa

21.2.85
Nr I linjan 1 vuorossa 104.

25.5.85
Nivelbussi HKL 5 linjalla 58.

Linjoilla 1, 2/2A ja 6 on ollut kaikkia mahdollisia vaunutyyppejä, joten niillä on ollut myös kuljettajarahastusta (hiihtolomaviikolla säännöllisesti linjoilla 1 ja 2/2A). Kuljettajarahastus johtuu rahastajapulasta. Pula on myös aiheuttanut vuorojen poisjäämistä varsinkin linjalta 1, jolla oli esimerkiksi 15.2. iltapäivällä vain kaksi vakiovuoroa liikenteessä.

Kalusto:

12.12.84
Vaunu 84 tuotiin Helsinkiin.

Hallivaunu H-1 (ex 344) maalattiin joulukuussa kokoharmaaksi. Vaunun tulevat kuljettajat ilmoittivat kuitenkin päättäväisesti, että tuossa asussa olevaa vaunua ei kukaan aja muun liikenteen seassa. Vaunu a olisi vaikea havaita pimeässä tai huonoissa oloissa. Niinpä vaunun kulmiin laitettiin 70 cm korkeat kelta-mustaraitaiset tarrat.

Esillä on jälleen ollut VTS-vaunun muuttaminen harjavaukuksi. Päätöksiä ei liene tehty, mutta ilmeisesti asia on melko ajankohtainen, VTS-vaunut kun ovat hyvää vauhtia kaotamassa maisemista.

Vuoden lopulla havaittiin liikkuva valomainos vaunuissa 50, 57 ja 67. Mainoksia on 20 raitiovaunussa (Nr I) ja joissakin busseissa. Helmikuulla järjestetään pysäkeillä kysely, jossa selvitetään, kuin matkustajan suhtautuvat niihin.

»liikkuva» valomainos on sijoitettu ohjaamon väliseinän yläosaan. Ennen vuodenvaihdetta laitteista tuli lähinnä HKL:n tiedoituksia. Niiden lomassa oli vain kaksi mainosta. Laite kertoo myös päiväyksen, päiväsankarin ja kellonajan minuutin tarkkuudella.

Vuodenvaihteen alettiin poistaa kiskoja Iso Roobertinkadulta. Aikanaan väylästä tulee kävelykatu, jonka varrelle istutetaan jopa puita.

HKL:n ensimmäiset bussit viiteen vuoteen toimitettiin tamikuussa. Kyseessä ovat Volvo/Wiima-nivelautot, joiden numerosarja alkaa 8501:stä.

16.1.85
Vaunu 85 tuotiin Helsinkiin.

13.2.85
Vaunu 86 tuotiin Helsinkiin.

HUOM!

Näyttää siltä, että rattikariat romutetaan loppuun ensi kesänä, koska uusia niveliä tulee tiheään tahtiin. On jopa todennäköistä, että rattikarioiden käyttö loppuu kesäaikatauluihin siirryttyä. (Sääli, olisi ennen romutettu vaikka pikkuvalmetit — toim.huom.) Muutama vaunu saattaa välttää romutustuomion.

Osaan harjavaunuista on laitettu pakkasnesteen ruiskuttimet. Nestettä on tarkoitus ruiskuttaa kiskoille vaihteissa ja nousuissa. Toimenpide on kokeiluluonteinen.

Metrolinja:

12.12.84
Metrojunat ajoivat yhteen varikkoalueen ratapihalla, jolloin vaunujen 103 ja 145 etukulmat vaurioituivat. Toinen junista seisojapaikallaan, mutta liian lähellä vaihdetta. Toista juna kuljettava henkilö ei havainnut tätä, jolloin juna törmäsi vaihteessa seisovaan junaan.

Hiljaisesta vauhdista huolimatta vauriot lienevät melko suuria. On puhuttu uusien »nokkien» tilaamisesta k.o. vaunuihin. Lisättäköön lopuksi, että tällainen tapaus on teoriassa mahdoton varsinaisella linjalla.

24.12.—25.12.84
Joululiikenne kuten viime vuonna.

14.1.85
Hämeentien ja Helsinginkadun uudesta kulmatalosta Sörnäisten asemalle johtava käytävä avattiin.

17.1.85
Junat kääntyivät Itäkeskuksessa syöttöraiteiden kautta (aseman länsipäässä). Kääntöraiteille johtavat kulkutiet oli suljettu ajokieltomerkeillä.

Raitiolinjat:

24.12.–25.12.84

Joululiikenne kuten viime vuonna.

1.1.85

Linjan 8 henkilökunnan vaihtopaikka muuttui: vanha TT, uusi SÖ. Linjojen 5 ja 8 aikataulut muuttuivat (Taulut).

1.2.85

Ruuhkavuorojen numerot muuttuivat; ks. Taulut.

Vaunusto päivittäin:

Nivelvaunuja 44

» KH 31

» TÖ 13

4-akselisia 53

» KH 40 (kulj.rah. 10)

» TÖ 13 (kulj.rah. 9)

Linjojen 1 ja 2 vaunut vaihdetaan nykyään tarvittaessa Paa-
valin kirkon H-pysäkillä. Varavaunu tulee Koskelasta. Lin-
jan 6 vaunut vaihdetaan Kyläsaarenkadun pysäkillä. Vara-
vaunu tulee samoin Koskelasta. Vallilassa ei ole nykyään
esimerkiksi hallimiehiäkään.

Vuonna 1985, kesäkuun ensimmäisenä päivänä (suunnitel-
mia, jotka todennäköisesti muuttuvat)?

Raitiolinjat

1 Kauppatori – Käpylä

1A Eira – Käpylä (tungosaikoina)

2 Linjat – Kauppatori (ma-pe ???)

3B Kallio – Töölö – Eira (Runeberginkadun kautta koko
liikennöintiajan)

3T Töölö – Kallio – Eira (Runberginkadun kautta koko
liikennöintiajan)

4 Katajanokka – Munkkiniemi

6 Hietalahti – Arabia

7 – Itä-Pasila – Länsi-Pasila – Töölö (Mann.tie) – Rau-
tatientori – Hakaniemi – (Hämeentie) – Sörnäinen –
(Mäkelänkatu) –

8 Salmisaari – Sörnäinen – Vallila

10 Kirurgi – Ruskeasuo

Autolinjat:

24.12.–25.12.

Joululiikenne kuten viime vuonna.

2.1.–31.5.85

Uutta palvelulinjaa 99 liikennöidään koeluontoisesti reittiä
Itäkeskus – Kontula – Herttoniemi – Hakaniemi – Asema-
aukio. Linjalla on ma-pe kaksi lähtöä (IK 9.00, 13.00; Ase-
ma-aukio 12.00, 15.00) ja la yksi lähtö (IK 9.00; Asema-
aukio 12.00). Linjan ajoaika on noin 55 minuuttia ja sillä
on 65 (!) pysäkkiä.

7.1.85

STA Oy alkoi usean vuoden tauon jälkeen liikennöidä jäl-
leen Vantaalle. Kun Helsingin kaupunki aikanaan osti
STA:n, lopettiin kovan porun jälkeen kaikki kaupungin ra-
jan ylittävät tappiolliset linjat ja kalustoa myytiin Vantaan
Liikenne Oy:lle.

Siis: Yhdessä Vantaan Liikenne Oy:n kanssa alettiin liiken-
nöidä ruuhka-ajan linjaa 516 Hakaniemi – Maunula – Mar-
tinlaakso. Vuorovälit ovat puoli tuntia. Linjalla sovelletaan
liikenneministeriön vahvistamaa kilometritariffia.

Saa vain nähdä, tuottaako linja jotain. Linjalla 517 Tikkurila
– Itäkeskus on havaittu Helsingin puolella joskus jopa viisi
matkustajaa samassa autossa.

STA:n poikittaislinja 512 Malmi – Tapiola on sen sijaan
osoittautunut sangen suosituksi. Linjaa liikennöitiin aluksi
puolituristiautoilla, mutta nykyään kaupunkiliikenteen ka-
lustolla. Tämä lienee ainoa 500-sarjan poikittaisliikennelin-
ja, jolla kelpaavat HKL:n liput (niitä ei tosin myydä autois-
sa).

1.2.85

Usean heikkojäisen talven jälkeen alettiin jälleen liikennöidä
linjaa 19 Olympialaituri – Suomenlinna. Linjaa liikennöi-
dään ma-su, ruuhka-aikoina 10 minuutin välein, muulloin
30 minuutin välein. Linjalla oli 2.2. käytössä vihertävä VW
BUS D, joka ei ainakaan keskipäivällä noudattanut aikatau-
lua. Auto näytti täyttyvän hyvissä ajoin ennen lähtöaikaa,
eikä sitä jääty odottamaan.

1.2.85

Idänsuunnan yöliikennettä on ilmeisesti kehitetty. Vuoro-
aikataulujen mukaan linjoilla 94N, 95N ja 97N on nimittäin
tuplalähtöjä pe ja la.

Linja 94N: vuoro 462 ma-su RT:ta klo 1.45 ja vuoro 466
pe, la RT:ta klo 1.45;

linja 95N: vuoro 469 ma-su RT:ta klo 1.35 ja vuoro 412
pe, la klo 1.30;

linja 97N: vuoro 446 ma-su RT:ta klo 1.30 ja vuoro 407
pe, la RT:ta klo 1.30.

Vuorot 407, 412 ja 466 ovat ma-to ja su liikenteenohjauk-
sen ym. käytössä vastaavana aikana.

Onko joku liikkunut tuohon aikaan RT:lla ja nähnyt, että
lisälähdöt todella ajetaan.

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

Poikkeavaa:

4.1.85

Kovat pakkaset saivat aikaan bussien, lähinnä ovikoneistojen, jäätymistä.

11.1.85

Munkkiniemen suunnassa oli iltapäivällä liikennehäiriö ja linjan 4 vaunut kävivät jonkin aikaa kääntymässä Kuusitien silmukassa. Vuorovaunujen joukkoon oli eksynyt pari koeajolla ollutta vaunua.

8.1.85

Linjan 2 vuorossa 6 kulkenut vaunu 323 oli tulossa Itä-Pasilasta Mäkelänkatua vähän klo 13 jälkeen, kun se »yllättäen» kääntyi Sturenkadun risteyksessä vasemmalle. Vaunu törmäsi linjan 62S autoon 374, sen vasempaan takakulmaan. Auto 374 oli siis tulossa keskustasta.

7.3.85

Linjan 14A vuoroa 577 on jo monta päivää ajettu autolla 951.

HKL täytti 40 vuotta 1.1.1985

3.1.

HKL järjesti lehdistötilaisuuden Töölön ex hevosvaunuhalissa. Toimitusjohtaja Lund puhui ja vieraille oli tarjolla pientä purtavaa. Tilaisuuden jälkeen tarjottiin läsnäolueille mahdollisuus museovaunuajeluun. Käytössä olivat vaunut 169/684 ja 165. Vaunut lähtivät Vallilasta klo 13 jälkeen ja Töölöstä klo 14.

4.1.

HKL:n henkilökunta sai pullakahvit.

5.1.85

HKL järjesti 40-vuotisjuhlinsa liittyvän ohjelmatilaisuuden Rautatien metroaseman kompassitasanteella.

323:n vasen etukulma painui lievähkösti kasaan. 374:n vasen takakulma kärsi melkoisia vaurioita: peltejä repeili irti jne. Kori pysyi kuitenkin muodossaan. 374 paiskautui lisäksi vasten tienviittoja, jotka menivät täysin solmuun. Paikalle tullesseen ambulanssiin käveli n. 5 vanhahkoa naishenkilöä ja yksi talutettiin. Verta ei näkynyt missään. Raitiovaunu poistui myöhemmin omin voimin (ei siis suistunut). Bussinkin moottori kävi, joten se olisi muutoin ollut ajokunnossa, jos kohta repsottavat pellit saattoivat osaltaan haitata. Linjan 2 vuoro 9 tuli tapauksen johdosta Brahenkadun kautta Itä-Pasilan suuntaan, vaikka 323 ei ollut esteenä, sillä se seisoj Sturenkadulla risteyksen »itäpuolella».

4.2.85

Itäkeskuksen metroasemalla kerrotaan olleen pommihälytys noin klo 20–21. Metrojunat kääntyivät Siilitiellä, jonne myös bussit ajoivat. Tarkkoja tietoja ei ole käytettävissä.

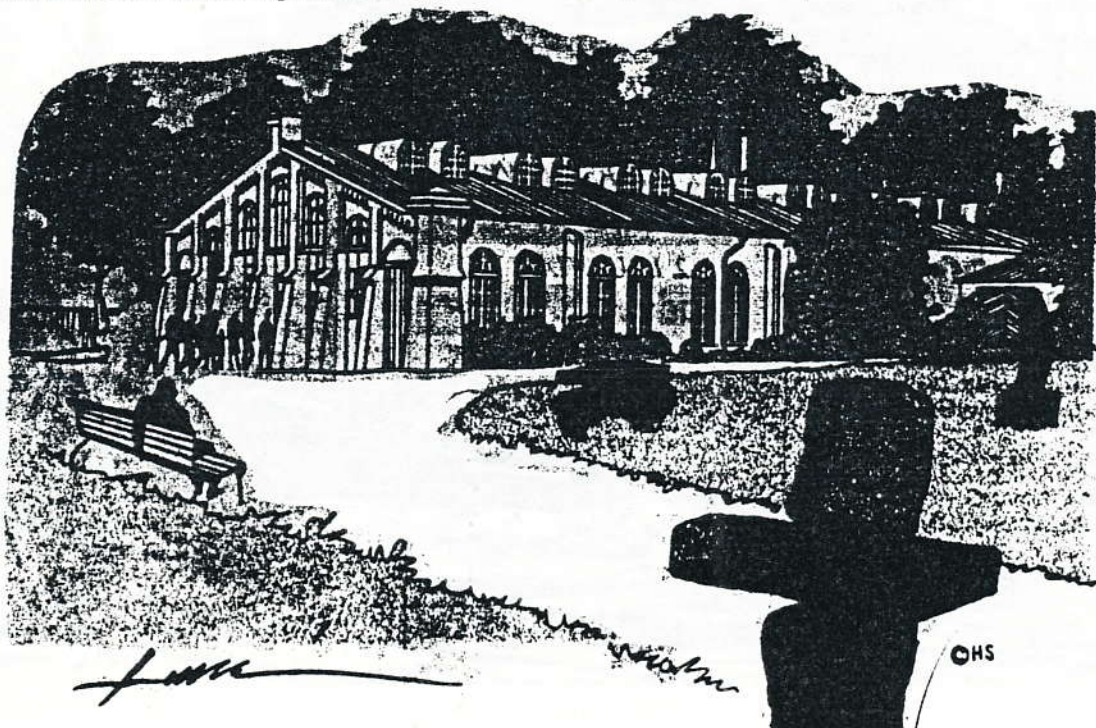
7.2.85

Vaunu 356 »hajosi» Velodromin paikkeilla ja katkaisi ajojohdonkin. Osa linjojen 1 ja 2 vaunuista jäi jumiin Itä-Pasilaan ja Käpylään.

Ohjelmasta vastasivat HKL:n mieslaulajat ja puhallinorkesteri. Paikalla oli myös 40-vuotisjuhlanäyttely: neljä pylvästä, joissa oli valokuvia joka vuosikymmeneltä. Tilaisuudessa jaettiin 40-vuotisilmapalloja sekä lippukotelon kanteen kiinnitettäviä heijastavia tarroja, joissa on sama tunnus. Lapsille oli raitiovaunuajelu. Vaunu 60 kuljetti lapsia Kolmen sepän patsaalta klo 11.30–14.00 puolen tunnin välein.

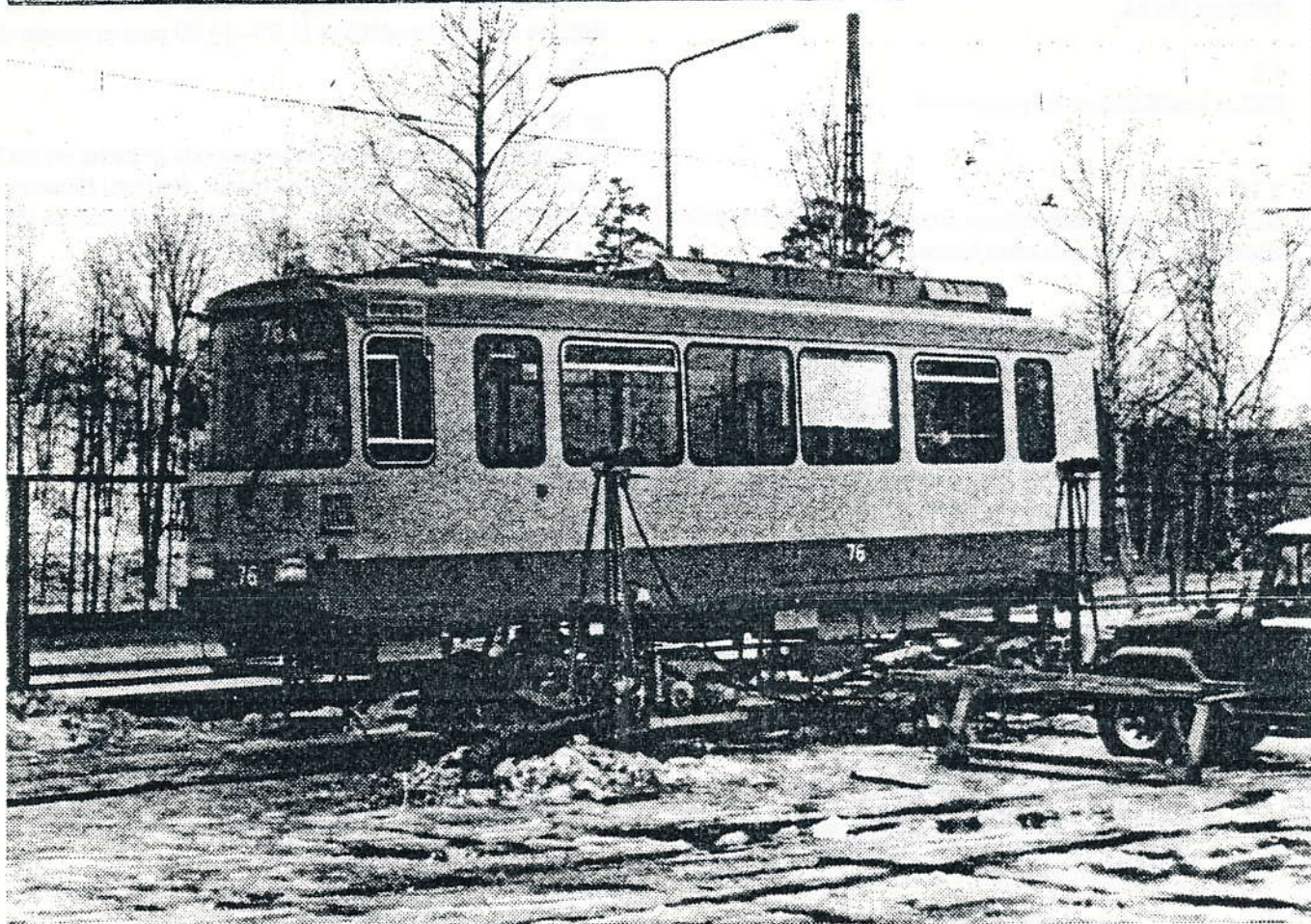
25.12.84–13.1.85

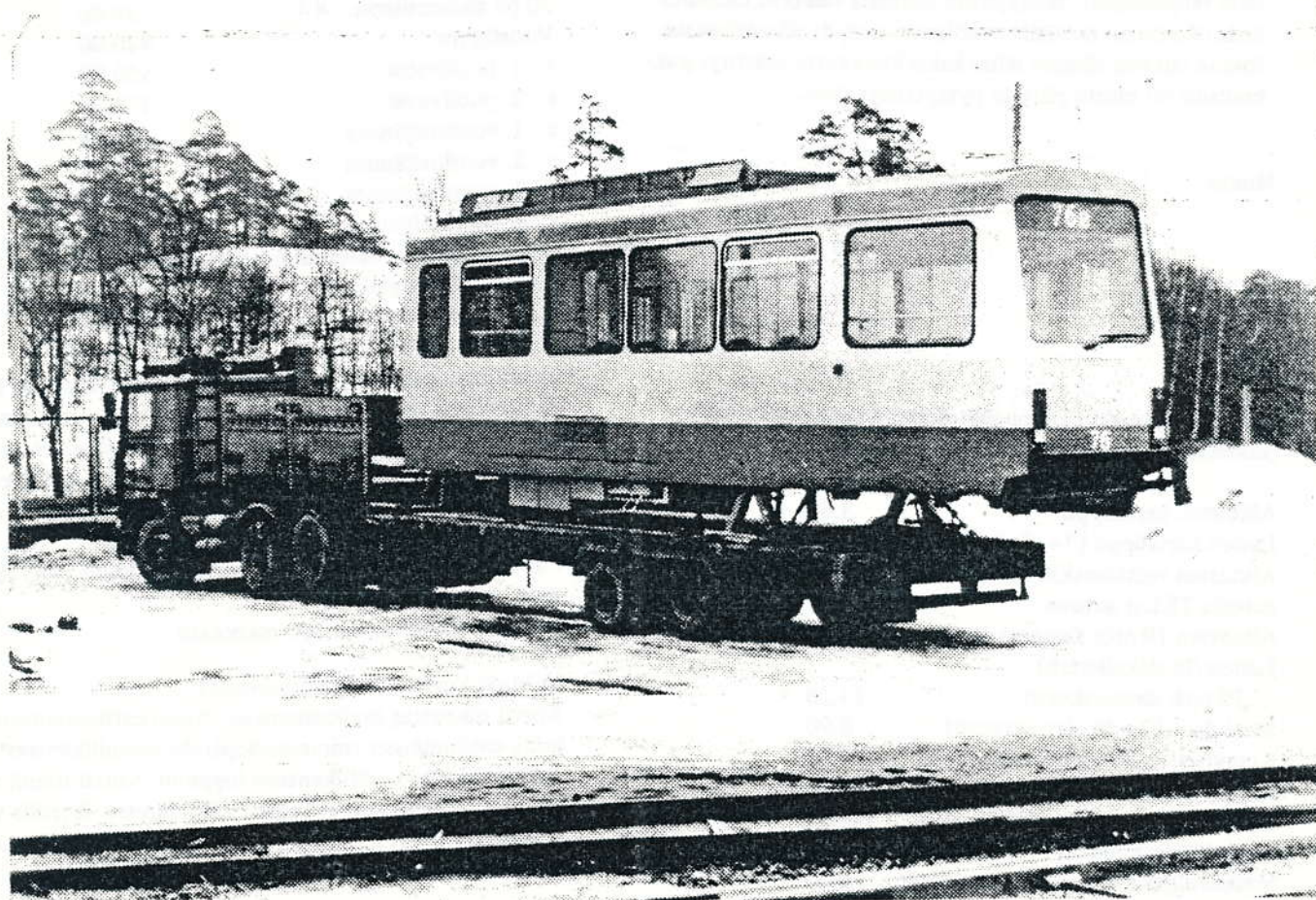
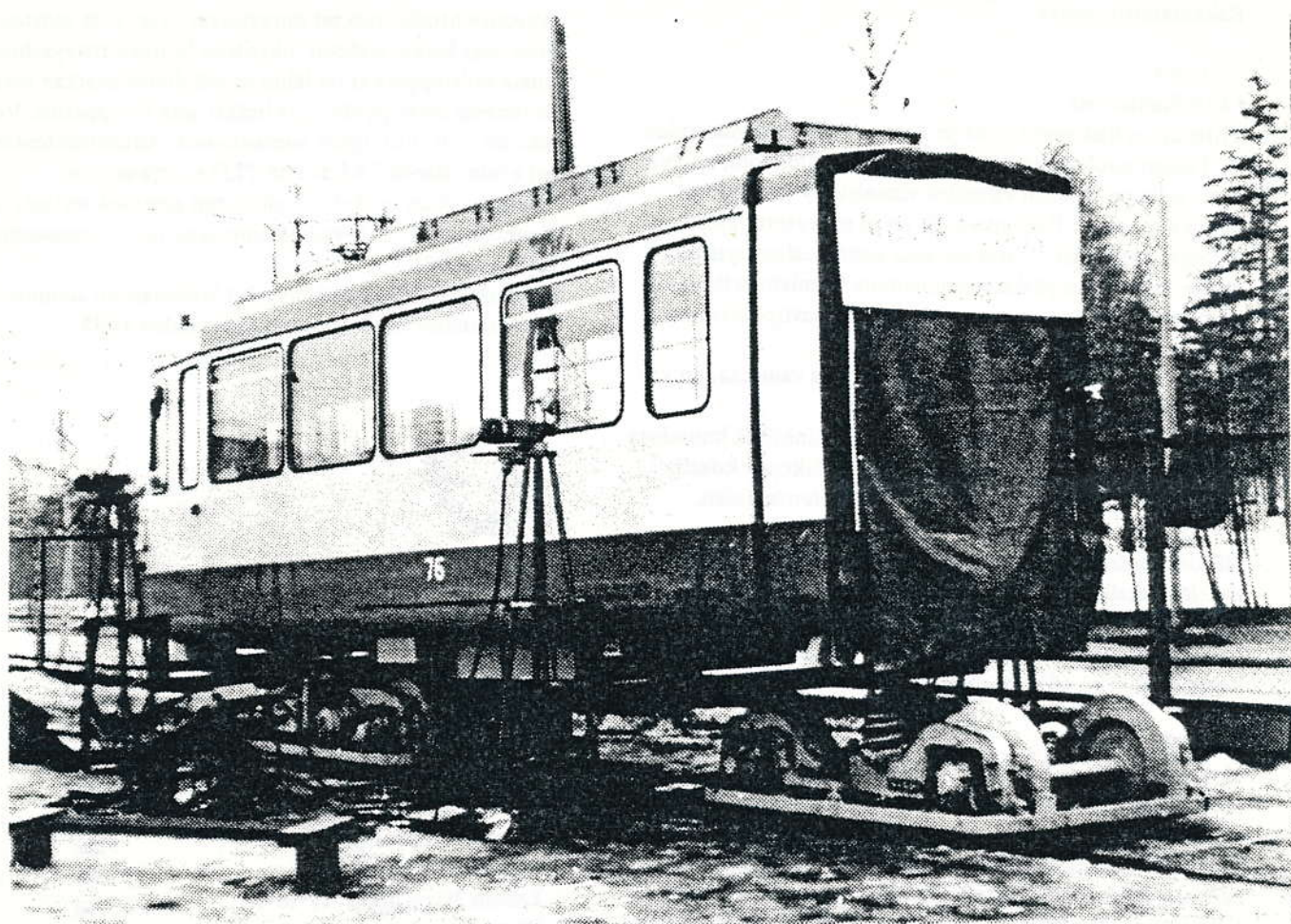
Raitiovaunuissa, linja-autoissa ja pysäkkikatoksissa oli HKL-aiheista mainontaa. Tunnuksina olivat: »Helposti Helsingissä HKL» ja »Viisas valinta HKL». Mainoksia on sittemmin jäänyt helmikuun lopulle asti varsinkin busseihin.



Uuden nivelvaunun saapuminen Koskelaan on joka kuukausi kuin pieni juhlahetki. Tällä aukeamalla on kuvattuna vuoden takainen NrII-tyyppin vaunun 76 saapuminen. Vaunu 76A on jo melkein »koton», kun taas 76B on vielä kuljetusalustallaan.

The new articulated trams built by Valmet are transported by road from Tampere to Helsinki. These views show the arrival of car 76 at the Koskela depot yard. The front half has almost been lowered on the waiting bogies, while the rear section is still on low-bed trailer. Kuva/photo: J. Rauhala, 4.4.1984





Rakentamistoiminta:

25.12.84

Länsi-Pasilan rata:

Yhtenäinen kiskojoono ylittää jo Asemapäällikönkadun sillan Itä-Pasilan puoleisesta päästä Nordenskiöldinkadun risteysseen. Rata on jo aivan valmiiksi viimeistelty lukuunottamatta e.m. siltaa. Pasilankadulle on jo pystytetty ajojohtopylväät. Ajojohtoa ei vielä ole eikä kannatuslankojakaan. Pasilanraitiolla on patkä ensimmäisenä valmistunutta rataa joutunut viereisen rakennustyömaan sementtiputkivarastoksi ja raudoittajien työmaa-alustaksi.

Itä-Pasilan puolella on valmista uutta rataa vain kahden kiskoelementin verran jalankulkusillan alla.

Asemapäällikönkadun sillalla kannattaa kiinnittää huomiota sillan liikuntasauvojen kohdalla oleviin kiskonjatkoksiin (3 kpl), joissa kiskot ikäänkuin menevät toistensa sisään.

Siilitien metroaseman laiturikatostyömaalla on jo saatu kattoakin paikalleen. Kallion päällä olevien valonheittimien jäätyä ikäänkuin varjoon on laiturin valaistus hoidettu roikkalampuilla. Myös varsinaisessa lippuhallissa ilmeisesti työkennellään. Työ edistyy asemalla sangen verkkaisesti.

26.12.84

Metrorata Itäkeskus – Kontula:

Rata täysin valmis virtakiskoineen välillä Itäkeskus – Alakiventien pohjoispää. »Ratapihan» muutostyöt Itäkeskuksessa vielä aloittamatta. Välillä Alakiventie – Kontula tehdään edelleen pohjatöitä ja siltoja. Myllymestarin tien kohdalla ratalinja on vielä kokonaan tekemättä. Ylikulkusillat eivät ole vielä valmistuneet. Myllypuron asemalla valetaan asemalaituria. Kontulan asemalla ovat laudoitustyöt alkuvaiheessa. Joulun jälkeen alkanut lähes kaksi kuukautta kestänyt pakaskausi on suurin piirtein pysäyttänyt työt.

Muuta:



Turun Kaupungin Liikennelaitoksen uudet taksat 1.1.85 (liikenneministeriön vahvistaman päätöksen mukaan):

Aikuisten kertalippu	3,60
Lasten kertalippu (7–17 v)	1,70
Aikuisten vaihtomaksu siirryttäessä TLO:n autosta TKL:n autoon	1,60
Aikuisten 10 mtk alennuskortti	28,40
Lasten (ja eläkeläisten)	
10 mtk alennuskortti	14,20
Invalidien 10 mtk alennuskortti	8,90
Koululaisten 50 mtk alennuskortti	24,00
Kuukauskortti	74,00
Vuosikortti (henkilökohtainen)	746,00
» (haltijakohtainen)	1118,00
Matkailulippu TKL:n ja TLO:n linjat	15,00
» vain TKL:n linjat	8,00

Autonvaihtosäännökset muuttuivat siten, että vaihtopaikkoja ovat kaikki sisäisen liikenteen linjojen risteysalueet, joissa vaihtopysäkki on lähin mahdollinen matkan menosuunnassa oleva pysäkki, ja lisäksi aina Kauppatori. Vaihtoaika on yksi tunti lipun leimauksesta. Autonvaihtosäännökset koskevat sekä TKL:n että TLO:n linja-autoja.

Vanhan taksan mukaisten aikuisten alennuskorttien, lasten alennuskorttien ja invalidialennuskorttien voimassaolo päättyy 31.1.1985.

Syyslukukaudella 1984 myydyt koululaisten alennuskortit ovat voimassa edelleen kevätlukukauden 1985.



Helsingin yhteistariffi 1.1.1985:

Aikuisten kertalippu	5,00
Lasten kertalippu (7–16 v)	1,80
Aikuisten 10 mtk sarjalippu	44,00
Lasten (7–16 v) 10 mtk sarjalippu	9,50
10 mtk alennussarjalippu (65 v)	30,00
10 mtk alennuslippu x1	9,50
Aikuisten 30 pv lippu	92,00
Lasten 30 pv lippu (7–16 v)	30,00
30 pv alennuslippu (65 v)	61,00
30 pv alennuslippu x1	30,00
Vuosilippu	920,00
» 1. puolivuosi	550,00
» 2. puolivuosi	370,00
» 1. vuosineljännes	300,00
» 2. vuosineljännes	260,00
» 3. vuosineljännes	240,00
» 4. vuosineljännes	120,00
(Kun vuosilippu ostetaan useassa erässä, edellisen maksuosan on oltava maksettu)	
Matkailialippu 24 h	26,00

Vuosilippu muuttui samannäköiseksi kuin 30 päivän lippu, eli kotelossa on valokuvallinen kantakortti ja erillinen maksuosa. Helsingiläisten ei enää tarvitse täyttää vuosi- ja 30 päivän lipun hakemuslomaketta. Kantakortin kääntöpuolelle allekirjoitetaan sitoumus siitä, ettei lippua käytetä muuttaessa pois Helsingistä.

Vuoden 1984 sarjaliput kelpaavat tammikuun 1985 loppuun.

Tarkastusmaksu nousi 100 markkaan.

Helsinki-kortti 1985 (lähiliikenne):

Kortti oikeuttaa matkustamaan yhteistariffiliikenteen linjoilla ensimmäisen voimassaolopäivän aamuliikenteestä päättymispäivän yöliikenteen loppuun. Kortti toimii näytölippuna. Poikkeus: ei kelpaa VR:n junissa. Kortilla saa edestakaisen VR:n matkalipun Mäkkylään (ravit) ja Luomaan (Hvitträsk).



Verratkaa RAITIOssa 1—1984 julkaistuun luetteloon:

VUODEN 1984 AIKANA POISTETTU HKL:N RAITIO- VAUNU- JA LINJA-AUTOKALUSTO

Raitiovaunut

301, 307, 314, 317, 318, 319, 322, 330, 340, 354, 370^{II},
372.

344 muutettu hallivaunuksi H-1.

Linja-autot

11, 15-17, 240, 241, 253, 349, 864-866, 868, 883, 885-
892, 894, 896-898, 901, 902, 911, 916, 919, 921, 922,
924, 938, 940, 958

Vuoden 1984 aikana vastaanotetut uudet HKL:n raitiovaunut: 74—82 (Valmet—Strömberg) (vaunut 83 ja 84 valmistuivat myös 1984).

Metrojunat: 171/172—183/184 (Valmet—Strömberg)

Työkoneet: 2142 (Mankinen; metron tukemiskone)

Linja-autot: 5 (Volvo—Wiima)

18 (ex STA 332), 19 (ex HML 128), 20 (ex STA 329), 21 (ex STA 330) (Volvo—Wiima; kouluautoja)

