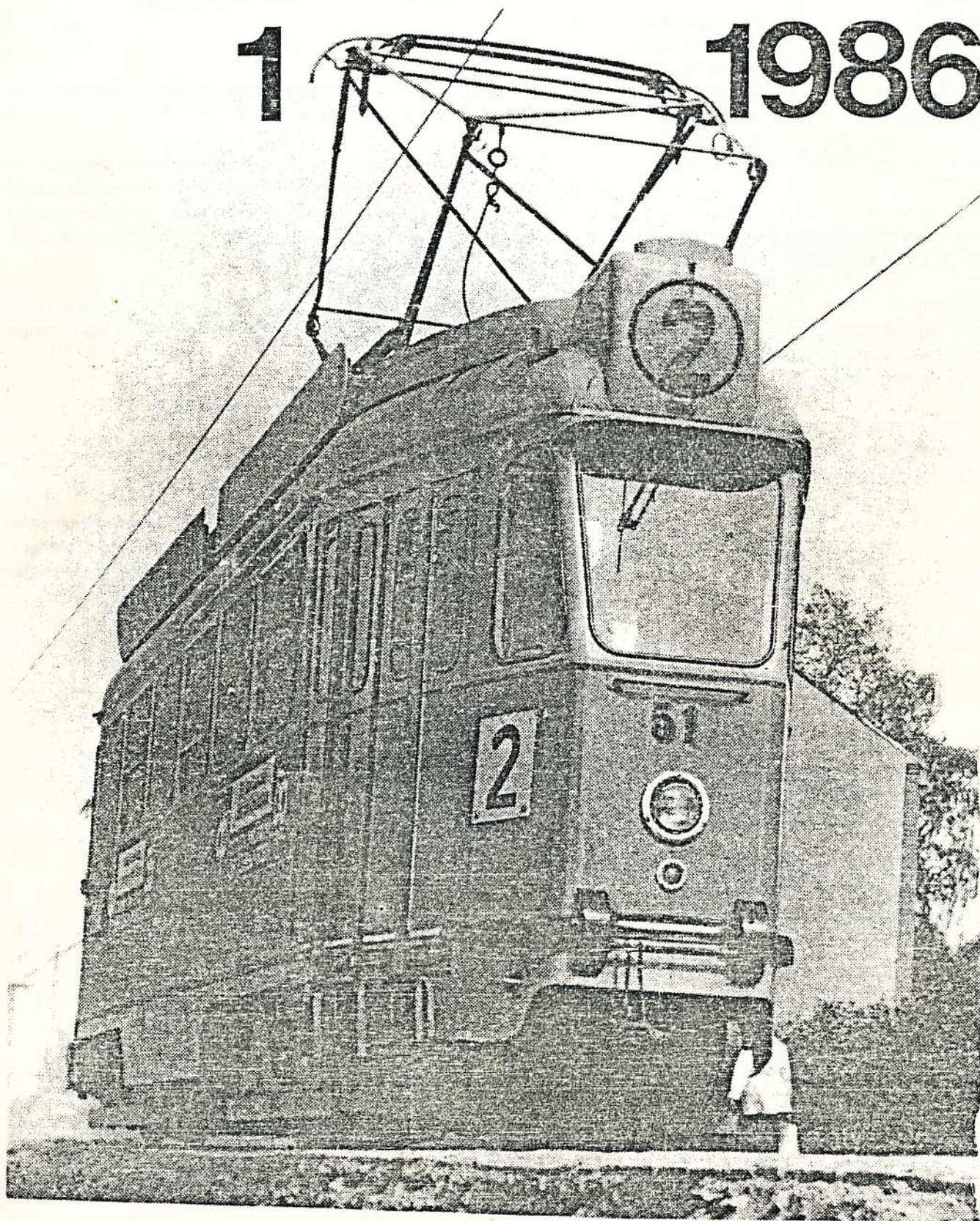


TRAITIO

ISSN 0356-5440

1

1986





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

Ismo Leppänen
Toivo Niskanen
Jorma Rauhala
Pertti Leinomäki
Arto Hellman
Kari Juntunen
Ensio Virta

Arkisto:

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

Jäsenmaksut:

50 mk 20-59 -vuotiaat
40 mk muut ikäryhmät sekä perheenjäsenet
500 mk kannatusjäsenet

Jäsenkortti oikeuttaa ilmaisiin matkoihin Ruotsin, Tanskan ja eräiden muiden maiden raitiotie-seurojen omistamilla museoraitiotieillä. Kortti esitettävä lippuluukulla.

Kansikuva/On the cover:

TuKL 51 Vanhalla Hämeentiellä matkalla Nummenmäestä keskustan kautta Korppolaismäkeen. Näistä turkulaisista saavevaunuista kertova artikkeli on julkaistu RAITION numerossa 1-1980.

Turku bogie motor 51 running along Vanha Hämeentie en route from Nummenmäki to Korppolaismäki.

Kuva/photo: J. Rauhala, 31.5.1972

RAITIO ISSN 0356-5440 10. 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 Raitiotie-seura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1986

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton teollinen aikakausjulkaisu.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään posti-osoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

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

Ilmoltushinnat pyydetessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotie-seura ry 1986

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.

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
1982: 1, 2, 3, 4
1983: 1, 2, 3, 4
1984: 1, 2, 3, 4
1985: 1, 2, 3, 4

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

RAITIOVAUNUJA KUNNOSTETAAN TURUSSA

Turun raitiovaunukorjaamossa (tosi!) tapahtuu jälleen ihmeitä. Jotain sellaista, jota toivoisi Helsingissäkin tapahtuvaksi. Siellä ollaan kunnostamassa jo kolmatta museoraitiovaunua tällä vuosikymmenellä.

Missään ei näe sitä raitiovaunujen vastaista ilmapiiriä, joka vallitsi liikenteen lopettamisaikoina vuonna 1972. Vaikka TuKL onkin puhdas linja-autoyritys, siellä ymmärretään vaalia myös historiaa. Arvokkaan tuen laitos saa myös Turun maakuntamuseolta, jonka museoita ovat esimerkiksi Turun linna ja Luostarimäen käsityöläismuseo.

Moottorivaunu 42 ja jälkivaunu 125 jätettiin liikenteen lopettamisen jälkeen lokakuussa 1972 vaunuhalliin seisomaan. Syksyllä 1981 ryhdyttiin kunnostamaan vaunua 42, joka saatiin ajokuntoiseksi ja kaikin puolin entisöidyksi noin vuoden työskentelyn jälkeen. Kun vaunu oli valmistunut syksyllä 1982, otettiin työn alle jälkivaunu 125. Tämä vaunu entisöitiin myös huolellisesti. Kummatkin vaunut on ulkoaisesti viimeistelty sellaisiksi kuin ne muistamme 1960- ja 1970-luvuilta. Alkuperäinen ulkoasu muuttui jo aiemmin, kun korirakenteisiin tehtiin joitakin muutoksia. Vaunujen kuvat on julkaistu RAITIOssa 1-1984. Marraskuussa 1984 vaunut siirrettiin kaupungin keskusvarastoon Iso-Heikkilään. Säilytyshalli on tätä nykyä kylmä ja kostea, mutta sen laajentamisesta ja lämpöeristyksestä on päätetty syksyllä 1985. Työt toteutetaan vuosina 1986-87.

Turun maakuntamuseo hankki kolme moottorivaunua syksyllä 1983 kaupungin lastentalojen pihoilta. Vaunut - 17, 32 ja 40 (ks. RAITIO:n 1-1978 artikkeli »Epämuseovaunut», jossa myös kuvat vaunuista) - siirrettiin Kalastajankadun varrella olevan maakuntamuseon toimistorakennuksen sisäpihalle. Museon tarkoituksena olisi kunnostaa näistä vaunuista kaksi ja yhtä käytettäisiin varaosien lähteenä. Vaunujen 17 ja 32 kunnostukseen tunnetaan suurinta kiinnostusta. Näiden vaunujen suurin puute on kuitenkin hävitetty alusta. Alustoja saattaa vielä olla jäljellä paikallisissa romuliikkeissä tai sellaisen voisi saada jostain muusta »epämuseovaunusta». Eräs maakuntamuseon mielenkiintoinen projekti saattaa olla »aavevaunun» entisöinti. Tällaisen raatoja pitäisi vielä olla erään romuttamon varastossa ja jos sellaisen hankinta onnistuisi, voisi siihen ajatella vaikka HKL:n VTS-vaunun telejä. Turkulaisia telejä tuskin enää löytyy. Helsingistä telit saisi helposti, koska VTS-vaunut ovat juuri poistovuorossa ja niitä menee koko ajan romuksi.

Liikennelaitos otti kunnostuksen kohteeksi loppuvuodesta 1984 vanhan aarteen eli ASEAN moottorivaunu 5:n. Vaunu on Turun ensimmäisestä moottorivaunusarjasta ja vastaa hyvin pitkälle Helsingin »pikkuruotsalaisia». Tämä vaunu on viettänyt aikaansa vuodesta 1967 Liedon Nautelassa eräässä maapohjaisessa ladossa. Nyt tämän maakuntamuseon kirjoissa olevan vaunun kunnostus alkoi toden teolla. Liikennelaitoksen palveluksessa on vielä muutama raitiovaunuaikojen ammattimies, joiden eläkeikä lähenee uhkaavasti. Näin ollen hankkeella oli jo kiire. Koska korjaus- ja kunnostustyöt tehdään muiden töiden ohella, ei työtahti voi olla kova. Toisaalta hosiuminen ei entisöinnin kannalta olisikaan hyväksi.

Viitosta on kunnostettu jo runsaan vuoden ajan ja työn odotetaan valmistuvan vuonna 1987. Vaunun kori on purettu ja huonot puuosat on uusittu. Notkolle painunut katto on oiottu, metalliosat on puhdistettu paksusta ruosteesta. Sähkölaitteet ajokytkimineen ja ratamoottoreineen on kunnostettu vanhan työperinteen mukaan ja ne ovatkin nyt extrapriimakunnossa. Kesäkuussa 1985 tehtiin kunnostustöihin liittynyt opintomatka Göteborgiin, johon osallistuivat asentajat Jaakko ja Juhani Honka, työnjohtaja Tauno Lempiäinen ja maakuntamuseosta Ilmo Kajala. Varaosiakin katseltiin, ja etenkin vaunuun tuleva lyyravirroitin on hankalimpia puutteita. Göteborgin lyyrat on tehty jälkeensä, eivätkä ne ole alkuperäisen mallisia.

Yhteenvetona voi todeta, että jo nyt turkulaisen viitosen kunnostustyön laatu on todella huippuluokkaa. Kun vaunu on myöhemmin ajokuntoisena lyyra katolla, se tulee moninkertaisesti ohittamaan helsinkiläisten museovaunujen tason. Helsingin hevosvaunu on ainoana tšekäläisenä saanut yhtä perinpohjaisen käsittelyn. Ruotsin matkan jälkeen (kun oli nähty vanhoja vaunuja Malmköpingissä, Norrköpingissä ja Göteborgissa) Turussa on lisäksi mainittu, että vaunusta tulisi Ruotsissakin nähtyjä parempi. Sen voi kyllä uskoa, kun näkee, kuinka paljon huolenpitoa nyt työn alla oleva vaunu saa osakseen. Olisipa Turussa vielä raitiotien pätkä, jolla näillä museovaunuilla voisi liikennöidä. Kaupungille on tehty korkean tason aloite, jonka mukaan selvitetäisiin museolinjan rakentaminen esimerkiksi Sataman, linnan, förin ja Martinsillan välille.

Jäljennämme lopuksi TuKL:n henkilökuntalehden »Keltaset» numerossa 1/1985 olleesta artikkelista muutaman rivin, jotka kertovat vaunujen 42 ja 125 kunnostuksesta:

»Viimeinen raitiovaunu kolisteli Turun katuja lokakuussa 1972. Raitiotieliikenteen maineikas historia päättyi lähes täydelliseen tuhoon, sillä valtaosa kalustosta joutui romutettavaksi. Kaikeksi onneksi kaupunginhallitus päätti kuitenkin säilyttää muutaman vanhempaan kalustoon kuuluneen vaunun, joita on viime vuosina tuotu melko huonokuntoisina liikennelaitokselle kunnostettavaksi.

Osoituksena varikon työntekijöiden ammattitaidosta on kunnostetut moottorivaunu nro 42 ja perävaunu 125 ja tällä hetkellä työn alla oleva moottorivaunu nro 5.

Edellä mainittu moottorivaunu nro 42 siirrettiin liikennelaitoksen ns. kymppiraiteelta melko ränsistyneessä kunnossa pihalle, maalaamon ulkopuolelle, kunnostustöiden aloittamista varten syksyllä 1981.

Lähes koko korjaus- ja kunnostustyön suorittivat asentaja Jaakko Honka ja maalari Jarmo Suominen. Jonkin verran tarvittiin myös peltiseppän ja puuseppän ammattitaitoa apuna ja tietysti vaunun kuljetus- ja siirtotehtävissä oli mukana enemmänkin laitoksen väkeä.

Korjaus- ja kunnostustyön vaiheet etenivät seuraavasti:

- pihalla, maalaamon ulkopuolella, suoritettiin aluksi erilaisia purku- ja putsautöitä, jotka eivät sisätiloissa olisi onnistuneet kuten korin irrottaminen alustasta (= moottorin ja pyörät käsittävä erillinen kokonaisuus), korin alaosan putsautyö, joka käsitti: ruosteen poiston, käsittelyn fosforihapolla, maalauksen ja lakkamaisen suojakerroksen ruiskutuksen.

Lisäksi vaunu pestiin ennen sisälle siirtämistä ja virroitettiin irroitettiin vaunun katolta.

- seuraavaksi siirryttiin ruiskumaalaamoon, jossa jo ulkona irroitettu alusta sai saman käsittelyn kuin vaunun alaosa-kin eli se putsattiin ruosteesta, käsiteltiin fosforihapolla, maalattiin ja ruiskutettiin lopuksi suojakerros päälle. Tämän jälkeen alusta siirrettiin ulos, kori laskettiin sen päälle ja raitiovaunu työnnettiin maalaamoon käsittelyä varten.

Jaakko Honka kertoi, että vaunun moottorit olivat säilyneet hyvin; ne olivat ajokunnossa ja tämä oli kunnostajien kannalta erinomainen asia, sillä kunnostustöiden aikana jouduttiin monesti turvautumaan niin laitoksen omaan kuin romukauppojenkin varastoihin ja myös lastentarhoissa leikkipaikkoina olleista raitiovaunuista jouduttiin etsimään osia. Kaikesta huolimatta jouduttiin joitakin osia varaosien puutteessa rakentamaan uudelleen omin voimin.

- maalaamoon siirtymisen jälkeen irroitettiin vaunun sisätiloista loput irroitettavissa olevat osat kuten ikkunat, listat jne. Nämä puhdistettiin ja lakattiin erillisinä. Työmaa-rää kuvaa hyvin mm. erilaisten listojen paljous, joita oli yhteensä kymmeniä metrejä ja joiden asennusvaiheessa kului useita satoja eri kokoisia ja mallisia ruuveja. Katon ja vaunun ulkopuolen maalaus suoritettiin siveltimellä, jolla tavoin ne on kautta aikojen maalattu. Vaunujen maalauksessa tarvittiin myös todellista vanhanajan ammattimestä, sillä ovipeilit maalattiin oottraus- eli puujäljennösmenetelmällä, joka oli jo katoavaa käsityöperinnettä. Laitoksen eläkkeellä oleva maalari Viljo Alin tuli neuvomaan Jarmo Suomista monimutkaisen ja useita työvaiheita käsittävän maalaustyön teossa.

Jaakko Honka on erikoistunut sähkötöihin ja niinpä kaikkien lamppujen ja lyhtyjen sekä 600 voltin apu- ja päävirtalaitteiden korjaus- ja asennustyöt kuuluivat hänelle. 24 voltin järjestelmä oli osaltaan »termiittien» tuhoama, joten sähköjärjestelmän osia jouduttiin paljolti uusimaan kokonaan.

Aivan sattumalta oli laitoksen varastoon jäänyt raitiovaunun oven käyttösylinterin osia, jotka nyt olivat tarpeen. Jaakko Honka korjasi ja kunnosti paineilmajärjestelmät, joiden toimintaa kokeiltiin käytännössä. Ainoastaan 600 voltin järjestelmällä toimivia osia ei voitu enää tarkastaa käytännössä, vaan oli luotettava testimittareiden lukemiin.

- lopuksi lukuisten työvaiheiden jälkeen oli jäljellä enää lat-tian maalaus ja erillisenä kunnostetun virroitimen paikalleen asennus.

Heti moottorivaunun valmistuttua tuotiin laitokselle perävaunu nro 125 kunnostamista varten. Kokonaistyömäärä oli vähäisempi ko. vaunussa, koska se oli käynyt läpi täyskorjauksen muutamaa vuotta ennen liikenteestä poistamista.

Vanhan kunnostaminen ja vaaliminen jatkuu liikennelaitoksella, sillä Nautelan kartanon »ulkovarastossa» vuosia kyhjäyttänyt moottorivaunu nro 5 on ammattimiestemme käsittelyssä. Vaunu oli laitokselle tuotaessa erittäin huonossa kunnossa, joten töitä saa tehdä ja olla vähän onneakin matkassa, jotta se joskus vielä on ajokunnossa. Valopilkku-na on käyttökelpoisena säilyneet pyörät ja moottori, sillä korjaukseen tarvittavia erikoistykoneita ei ole enää laitok-sella.»

Turun raitioteiden museovaunut

Nro	Valmistajat	Vuosi	Omistaja
5	ASEA/AEG	1908	Turun maakuntamuseo
17	ASEA	1933	» ^{x)}
32	Suomen Autoteollisuus/AEG	1938	» ^{x)}
40	Karia/Strömberg	1951	»
42	Karia/Strömberg	1951	Turun Kaupungin Liikennelaitos
125	Karia	1947	»

^{x)} Vaunusta puuttuvat alusta, moottorit ja pyöräkerrat

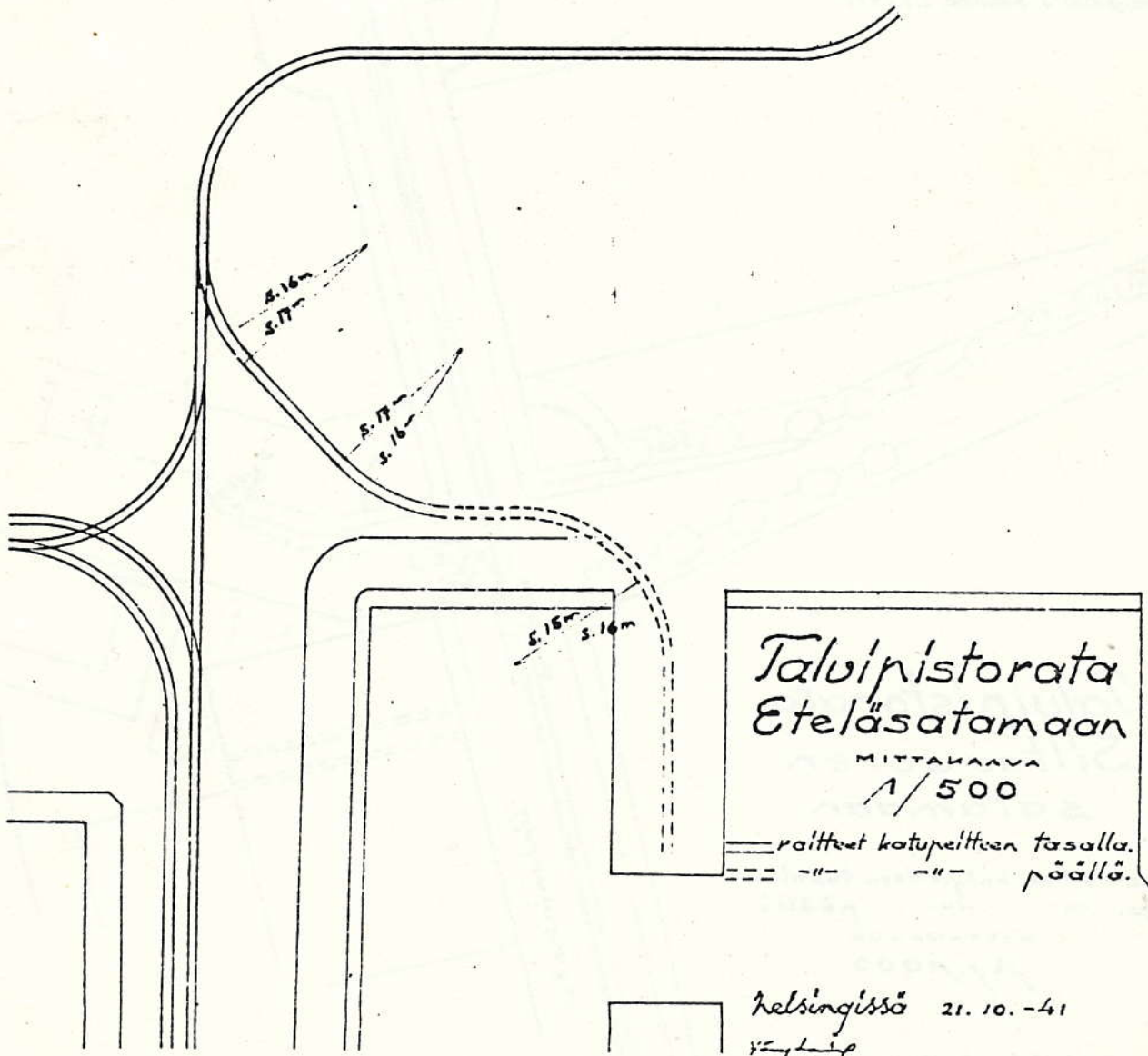
0000

0000

10

koonnut J.Rauhala

Ilmeisesti lumiraiteet, vaikka niiden käyttö keskittyi vain sydäntalveen, olivat vaihteineen päivineen paikoillaan myös kesäisin. Toinen olettamuksemme on myös »luonnolliselta» tuntuva, eli sodan päätyttyä ja kuorma-autojen palattua kaupunkiin nämä raiteet on purettu melko pian olojen vakiinnuttua. Mikäli joku osaa kertoa lumijunista ja lumiraiteista enemmän, annamme aiheelle luonnollisesti lisää palstatilaa.



Henry Louis

Talvipistorata
Hietalahden
satamaan

MITTAKAANA
1/500

LUMIAURAT 1.1.1945

Nro	Valmistaja	Pyöriä	Sijoitushalli (ajankohta tuntematon, mutta aikaisempi)
1	Atlas	4	Töölö
2	Atlas	4	Vallila
3	?	4	Munkkiniemi—Stenius
4	HRO	3	Töölö
5	Kone ja Silta	3	Vallila
6	»	3	Vallila
7	Tampella	5	Töölö
8	»	5	Töölö
9	»	5	Töölö
10	»	?	—
11	Kone ja Silta	3	Vallila
12	»	3	Töölö
13	»	3	Töölö
14	»	3	Töölö
15	»	3	Töölö
16	»	3	Töölö
20	Hietalahti	3	Vallila
21	»	3	Töölö
22	»	3	Töölö
23	»	3	Töölö
24	»	3	Vallila
25	»	3	Vallila
26	Hietalahti tai Kone ja Silta	4	Munkkiniemi—Stenius
27	Hietalahti	3	Töölö
28	»	3	Vallila
29	»	3	Vallila
30	Porvoon konepaja tai Hietalahti	3	Töölö
31	Porvoon konepaja	?	—
32	HRO	?	—

Huom: Vuonna 1946 lumiaurojen lukumäärä lisääntyi vielä kahdella, eli niitä oli tuolloin 31 kappaletta. Vuonna 1960 auroja oli kirjoissa vielä 21 kappaletta. Lumiaurat poistettiin sittemmin käytöstä harjavaunujen yleistytessä.

LUMIVAUNUT 1.1.1945

2 kpl	Kummer-alustalle	ent.
4 kpl	ASEA-alustalle	ent. HRO 201–204

– 4 lumivaunua poistettu vuonna 1953 ja yksi vuonna 1959.

JÄÄHÖYLÄT 1.1.1945

1 kpl	Lokomo 1942	jäähöyläperävaunu
1 kpl	Lokomo 1943	hytillinen jäähöyläperävaunu
1 kpl	Lokomo 1944	erikoisjäähöylä

– poistettu 1953.

Raitiotiemuseota varten säilytetty auri- ja vaunukalusto:

- kärkeura nro 21 (ent. 34, lieneekö vuoden 1946 hankintoja)
- numerottomia viistoauroja 2 kpl
- ASEA:n alustalle tehty lumivaunu

KERTOMUS KULOSAAREN RAITIOTIESTÄ

Aktiebolaget Brändö Villastad rakensi, saatuaan Helsingin kaupungilta luvan, vuonna 1911 sähkörautatie Helsingin kaupungin alueella pitkin Pääskylänkatua Itäiseltä Vientotieltä Sörnäisten niemeen ja siihen liittyvänä 1,3 km pitkän raitiotielinjan asuntotonteiksi palstoitettuun Kulosaareen, joka sijaitsee Vanhankaupungin selällä. Linjat yhdistettiin höyrylautalla, joka kuljetti raitiovaunun Sörnäisten salmen poikki.

Kun liikenteen hoitamisessa ilmeni vaikeuksia, perustettiin erityinen Brändö Spärvägsaktiebolag (Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö) -niminen liikenneyhtiö, joka anoi vuonna 1915 Valtioneuvostolta lupaa rakentaa sähkörautatie Sörnäisten niemestä Sörnäisten salmen, Kulosaaren ja Kulosaaren salmen kautta Kulosaaren kartanoon. Valtioneuvosto myönsi luvan 22. kesäkuuta 1916.

Toimiluvan mukaan Brändö Spärvägsaktiebolag -yhtiöllä oli oikeus:

nimellä »Brändö Spärväg» (Kulosaaren raitiotie) rakentaa matkustajien ja tavarankuljetukseen tarkoitettu sähkökäyttöinen raitiotie Helsingin kaupungissa sijaitsevasta Sörnäisten rannasta Kulosaaren kautta Helsingin pitäjässä sijaitsevaan Kulosaaren kartanoon, sekä tarvittava siltayhteys Sörnäisistä Norsörmin kautta Kulosaareen ja sen vieressä sijaitsevan Naurissaaren kautta Kulosaaren kartanoon.

Raitiotien piti olla yksiraiteinen, raideleveydeltään 1,00 m, ja rakenteeltaan samanlainen kuin Helsingin kaupungin alueella toimivat raitiotiet.

Lisäksi annettiin seuraavat määräykset, jotka koskivat Sörnäisten rannasta Helsingin kaupungin hallinnassa olevien vesialueiden itärajalle, n.k. Norsöreniin, ulottuvaa siltaa:

1) kääntösillan kulkuaukkojen leveyden on oltava 13,6 m vedenpinnan ylä- ja alapuolella; sillan alareunan on oltava kulkuaukon ulkopuolikkaalla vähintään 4,5 m normaalivedenpinnan yläpuolella, ja sisäpuolikkaan on oltava vaakasuoran linjan yläpuolella, jonka korkeus on kääntösillan tukipilarin kohdalla 3,75 m ja aukon keskikohdalla 4,5 metriä normaalivedenpinnasta;

2) raitiotien ajojohdinta tai muita johtimia ei saa sijoittaa kiinteästi kulkuaukon yläpuolelle;

3) silta laitteineen on rakennettava niin, että väylät samoin kuin siltaa ympäröivät vesialueet voidaan syventää siltaa vaarantamatta 7 metriin Katajanokan selän normaalivedenpinnasta mitattuna;

4) kulkuaukkojen kummallekin puolelle sijoitetaan alusten varppausta varten tarvittavat tiktaalit ja johteet käyntisiltoineen kaupungin satama- ja rakennusviraston ohjeiden mukaisesti;

5) kääntösilta avataan ja suljetaan mekaanisesti;

6) yhtiön palkkaama kääntösillan käyttökäyttöön on purjehduskautena jatkuvasti paikalla, jotta merenkulku Vanhankaupunginlahdelle ja -lahdelta voi sujua esteettä ja joultuisasti kautta koko vuorokauden;

7) silta valaistaan purjehduskautena pimeän tulosta auringon nousuun; sillan kulkuaukkoihin on sijoitettava opastimet, jotka ilmaisevat selvästi ja kaikkina vuorokauden aikoina, että alus voi purjehtia kulkuaukkojen läpi; sekä

8) heti kun Vanhankaupunginlahteen johtava väylä on ruopattu 7 metrin syvyyseksi tai kaupungin liikenneolot edellyttävät tässä määrättyä leveämpiä kulkuaukkoja, yhtiön on levennettävä aukot, kuitenkin enintään 18 metrin vapaaseen leveyteen.

Kulosaaren ja Naurissaaren poikki ulottuvasta radasta, jonka kokonaispituus on 2100 m, oli niin kuin edellä mainitaan, jo vuonna 1911 rakennettu 1300 m pituinen osuus, jota myös sittemmin liikennöidään. Jäljelle jäänellä 800 m osuudella rakennettiin kesällä ja syksyllä 1916 ratapohjaa, mutta työt keskeytettiin talvella 1917 eikä niitä ole vielä aloitettu uudelleen.

Naurissaaren ja Kulosaaren kartanon välisen Kulosaaren salmen välisen sillan työt aloitettiin syksyllä 1916 ja saatiin valmiiksi kevättalvella 1917.

Silta, joka rakennettiin insinööri E. A. Löthnerin piirustusten mukaan, on 72,3 m pitkä paalusilta, jossa on 16 kpl 4 m mittaisia jäniteitä ja kulkuaukko, jonka vapaa leveys on 6,8 m ja vapaa korkeus 3,75 m normaalivedenpinnasta. Sillan kokonaisleveys on 9,0 m, josta ajoradan osuus on 6,75 m ja jalkakäytävien 2,25 m. Silta on, niin kuin edellä sanotaan, rakennettu paalujen varaan, jotka ulottuvat keskimäärin 9,0 m normaalivedenpinnan alapuolella olevaan peruskallioon. Sillan laskelmat perustuvat tavallisen liikkuvan kuormituksen ja raitiovaunun lisäksi Suomen Valtionrautateiden tavaravaunuihin.

Sörnäisten salmen poikki ulottuva siltayhteys koostuu osittain puurakenteisesta paalusillasta ja osittain salmessa olevan Norsörmin matalan kohdalla sijaitsevasta kiinteästä penkereestä. Sillan kokonaispituus on 630 m, josta penkereen osuus on 125 m ja siltojen osuus 165 m sekä 340 m.

Puusiltojen ja kääntösillan virtapilarin rakennepiirustukset ovat professori Jalmar Castrenin laatimat, ja raudasta valmistetun kääntösillan rakennepiirustukset on laatinut berliiniläinen Steffens & Nölle Actiengesellschaft.

Sillan laskelmia laadittaessa on käytetty perusteina seuraavia kuormituksia:

Jalkakäytävä: tasaisesti jakautunut kuormitus 500 kg/m²

Ajorata: 22 tonnin painoinen kaksitelinen raitiovaunu, jonka telien etäisyys on 5 metriä ja telin akseliväli 1,5 m; 8 tonnin painoinen kuorma-auto; 18 tonnin painoinen höyryjyvä.

Sillan puurakenteisen osan vapaa leveys on 6,8 m, josta ajoradan osuus 4,9 m ja jalkakäytävien 1,9 m; toinen jalkakäytävä on 1,4 m leveä ja toinen, vain hätäkäyttöön tarkoitettu, 0,5 m. Raitiotien raide on sijoitettu jalkakäytävän eteläreunaan.

Kääntösillan vapaa leveys on 6,1 m, josta ajorataa 4,4 m.

Norsörnin ja Kulosaaren välinen silta on rakennettu 10 paalusta koostuvien paalupukkien varaan, ja ulottuvat paalat kiinteään pohjaan, joka on 10–13 m normaalivedenpinnan alapuolella. Paalupukkien keskinäinen etäisyys on 4,8 m ja jänteiden kokonaismäärä on 25. Kahdesta kohdasta puutuu 0,6 m vedenpinnan yläpuolelle sijoitettu pitkittäinen jäykiste, joten soutuveneille jää vapaa kulkuaukko. Sillan kannen korkeus vedenpinnasta on 2,5 m.

Norsörninmatalan kohdalle rakennettu penger on täytetty pääasiassa louheella, kuivamuuratut verhoilut ovat pystysuorat ja täytetyt murskeella ja soralla.

Sörnäisten niemen ja Norsörnin välisessä osuudessa on keskelle salmea sijoitettu kääntösilta ja sen kummallakin puolella paalupukkisilta. Pukeissa on 10–20 paalua veden syvyyden mukaan.

Paalut on jatkettu Konstruktor-yhtiön keksimällä menetelmällä ja ne ulottuvat kiinteään pohjaan, joka on jopa 22–30 m syvyydessä. Pukkien etäisyys on 5,6 m ja riittävän vakavuuden saavuttamiseksi ne on tuettu veden alla joka suuntaan ulottuvilla poikittaistuilla.

Erittäin syvissä kohdissa, esimerkiksi Norsörnin vieressä, on käytetty soraa lisävahvistukseen. Norsörnin puoleissa sillan päässä käytetään kiviarkkuja, jotka on laskettu porrasmaisesti louhitulle kallioalustalle. Läntisen osan jänteiden määrä on 39 ja itäisen osan 15. Sillan kannen korkeus on 3,20 m normaalivedenpinnasta ja nousu 1:20 kääntösilltaan päin.

Kääntösillan keski- ja sivupilarit koostuvat paalujen varaan perustetuista kiviarkuista, joiden veden pinnan yläpuolella oleva osa on rautabetonia.

Kääntösillan on suunnitellut ja rakentanut berliiniläinen Steffens & Nölle Actiengesellschaft, ja koonnut helsinkiläinen Kone- ja Siltarakennus Osakeyhtiö. Silta on kaksivartinen levysilta ja sen kokonaispituus on 34,76 m. Sillan kannen korkeus normaalivedenpinnasta on 6,05 m. Pilarien väliset vapaat kulkuaukot ovat 13,6 m leveät ja vapaa korkeus sillan alla näissä aukoissa 4,330 m ja 4,850 m normaalivedenpinnasta.

Kääntösilta voidaan nostaa ja kääntää sekä käsin että mekaanisesti sähkömoottorien voimalla.

Norsörnin ja Kulosaaren väliset silta- ja pengerrytyöt käynnistyivät huhtikuussa 1917 ja jatkuivat helmikuuhun 1918, jolloin punakapina keskeytti ne. Työt jatkuivat kapinan jälkeen ja käynnistyivät Norsörnin ja Sörnäisten niemen välisellä osuudella.

Sillan ensimmäinen osa valmistui vuoden 1918 aikana.

Kun sotatilan aikana oli vaikea hankkia toimilupaehtojen edellyttämää kääntösiltaa, yhtiö anoi Valtioneuvostolta lupaa rakentaa tilapäisesti pienempi nostosilta aukkoiheen, mihin Valtioneuvosto suostui syyskuussa 1918.

Kun tilanne muuttui nopeasti rauhanteon jälkeen, yhtiö onnistui hankkimaan Saksasta sillan ja jättämään aiemmin asetetut ehdot erittäin kohtuulliseen hintaan Rmk 137.000:- fob Stettin. Tämä tarjous oli noin 400.000:- Rmk halvempi kuin halvin suomalaisen yrityksen tarjous, joten se hyväksyttiin ja silta, joka tilattiin 18. helmikuuta 1919, toimitettiin saman vuoden heinä–syyskuussa.

Sillan asennustyöt, joita saksalaisen yhtiön edustaja valvoi, sujuivat niin joutuisasti, että koko työmaa valmistui joulukuussa 1919.

Koko raitiotien, ja erityisesti Sörnäisten salmen sillan kustannukset ovat nousseet huomattaviksi, syynä erityisesti huonon savipohjan edellyttämät vaikeat perustustyöt. Sillan riittävän lujuuden varmistamiseksi jouduttiin nimittäin käyttämään sukeltajaa erittäin laajalti. Töiden sujumista vaikeuttivat lisäksi useat lakot ja lopulta maan ajautuminen sotatilaan.

Toimilupaan sisältyvän raitiotien kustannukset ovat seuraavat:

Vuonna 1911 Kulosaareen rakennettu rata	107.816:62
Aloitettujen radan jatkotyöt	69.658:76
Kulosaaren salmen silta	98.696:77
Sörnäisten salmen silta	3.466.558:49
Yhteensä Fmk	3.742.730:64

Silta avattiin yleiseen liikenteeseen 16. joulukuuta 1919 silloisen kulkulaitosministerin sekä Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen ja Helsingin kaupungin edustajien läsnäollessa.

Brändö Spårvägsaktiebolag -yhtiön johtokunnan esitys ylimääräiselle yhtiökokoukselle, joka pidetään 22. elokuuta 1916.

1) Hertonäs Jernvägsaktiebolag -nimisen yhtiön osakkeiden merkitseminen

Hertonäs Gods Aktiebolag -nimisen yhtiön johto on viime toukokuun 31. päivänä pitämässään kokouksessa päättänyt perustaa Hertonäs Jernvägsaktiebolag (Herttoniemen Rautatieosakeyhtiö) -nimisen yhtiön, jonka osakepääoma on Fmk 500.000:–, normaaliraitteisen rautatien rakentamiseksi ja liikennöimiseksi, ja on tarkoitus, että rataosaa Herttoniemi–Kulosaari liikennöi Brändö Spårvägsaktiebolag, jota tarkoitusta varten asennetaan kolmas kisko. Tätä päätöstä tehdessään on edellä mainittu johtokunta edellyttänyt, että Brändö Spårvägsaktiebolag, jonka raitiotien liikennemäärää Herttoniemen rautatie lisäisi, merkitsee Fmk 45.000 arvosta Hertonäs Jernvägsaktiebolag -yhtiön osakkeita.

Johtokunta esittää:

että yhtiökokous oikeuttaa johtokunnan yhtiön laskuun merkitsemään Fmk 45.000 edestä Hertonäs Jernvägsaktiebolag -yhtiön osakkeita.

2) Oikeuden myöntäminen Aktiebolag Brändö Villastad -yhtiölle vesi- ja muiden johtojen vetämiseksi pitkin raitiotielinjaa

Kun Aktiebolaget Brändö Villastad on korvauksetta luovuttanut maata raitiotielle, on yhtiöllä puolestaan oikeus vaatia lupaa vesi- ja muiden johtojen vetämiseksi pitkin raitiotielinjaa.

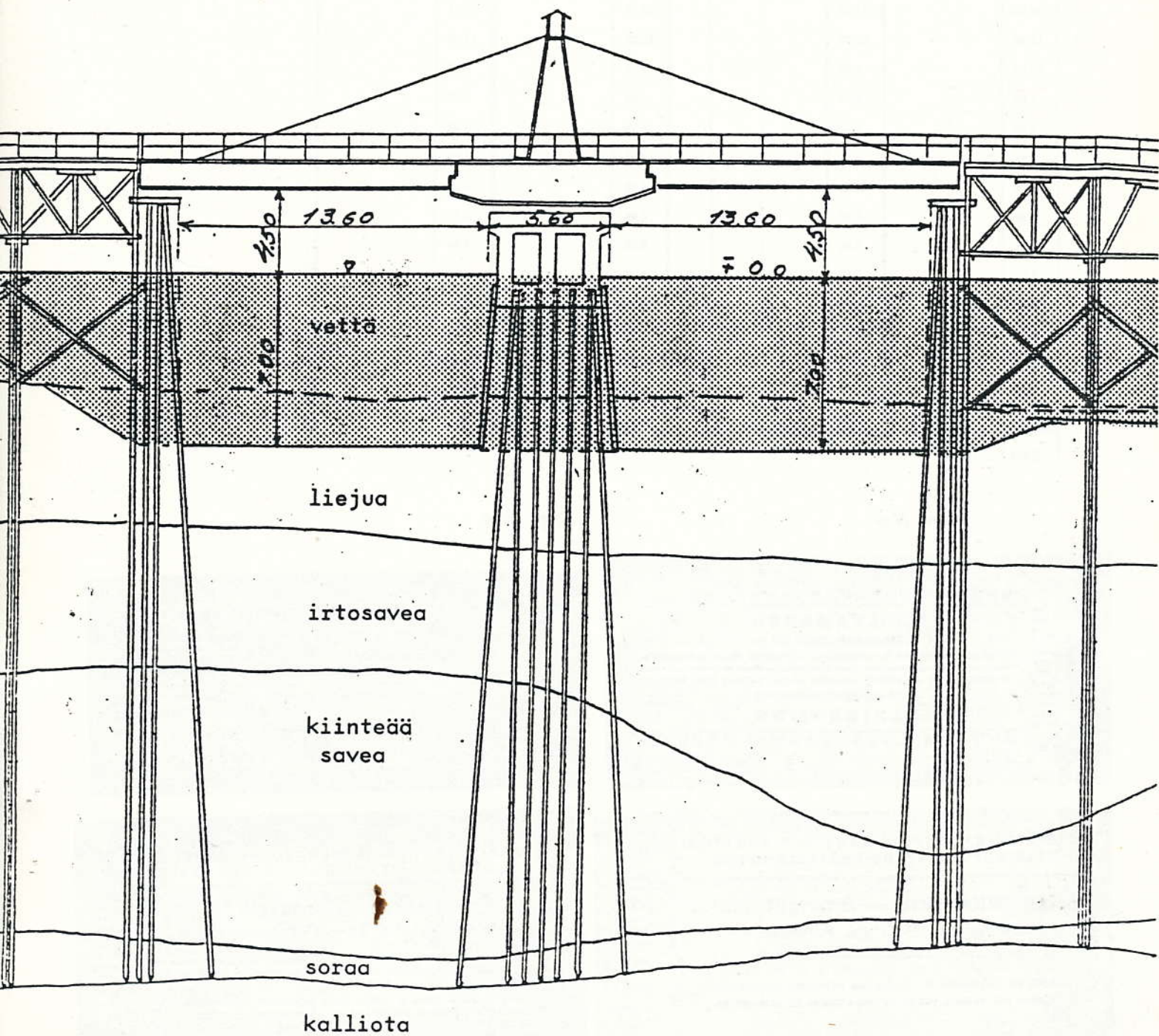
Johtokunta esittää:

että yhtiökokous antaa Aktiebolaget Brändö Villastad -yhtiölle tai sen edusmiehelle luvan vetää vesi- ja muita johtoja pitkin raitiotien linjaa, jolloin peritään ainoastaan suorat kustannukset.

«Hki

Kuorekari

Kulosaari»



Antal passagerare på Brändö-vagnarna å Östra Chaussén.

Tur N:o 1

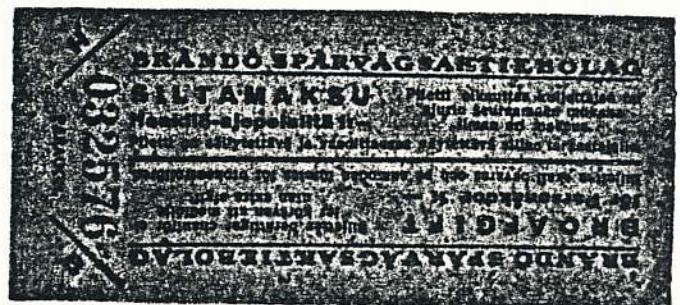
Till Bå			Från Bå		
kl.	Passagerare		kl.	Passagerare	
	antal	kvar-lämn.		antal	kvar-lämn.
6.55			7.35		
7.55			8.35		
8.55			9.35		
9.55			10.35		
10.55			11.35		
11.55			12.35		
12.55			1.35		
1.55			2.35		
2.55			3.35		
3.55			4.35		
4.55			5.35		
5.55			6.35		
6.55			7.35		
7.55			8.35		
8.55			9.35		
9.55			10.35		
10.55			11.35		
11.55			12.35		
12.45			1.05		
S:ma			S:ma		

Tur N:o 2

Till Bå			Från Bå		
kl.	Passagerare		kl.	Passagerare	
	antal	kvar-lämn.		antal	kvar-lämn.
6.25			7.05		
7.25			8.05		
8.25			9.05		
9.25			10.05		
10.25			11.05		
11.25			12.05		
12.25			1.05		
1.25			2.05		
2.25			3.05		
3.25			4.05		
4.25			5.05		
5.25			6.05		
6.25			7.05		
7.25			8.05		
8.25			9.05		
9.25			10.05		
10.25			11.05		
11.25			12.05		
S:ma			S:ma		

Vagn N:o

Vagn N:o



Joulukuussa 1919 siltamaksut olivat:

- kävelijät 50 p
 - ajoneuvot ja autot kuljettajineen 1 mk
 - kuorma-autot 1,50 mk
 - Vuosilippu autoille (kuljettaja + 2 matkustajaa) 750 mk
- Tuohon aikaan raitiovaunun kertalippu Helsinki – Kulosaari maksoi 1,50 mk. Hintaan sisältyi myös siltamaksu. Alennuslipulla sama matka maksoi 1,25 mk ja vuosilippu maksoi 700 mk.

Lukijoille huomautetaan tarkennuksena, että aiemmassa tekstissä mainittu Norsörn -niminen luoto on suomeksi nimeltään Kuorekari. Nimi oli vakiintunut käyttöön jo vuosisadan alussa, vaikka esimerkiksi tuolloiset karttaesitykset olivat voittopuolisesti ruotsinkielisiä.

Kulosaaren eli Helsingin 42. kaupunginosan mielenkiintoisesta historiasta vielä muutama sana: Kulosaari käsittää pääosan 1500-luvulla muodostetusta Brändön rälssitilasta. Maantieteellisesti nykyisessä Herttoniemessä sijaitsevassa kantatilasta erotettiin vuonna 1907 saari ja Kivinokan alue, huvila-asutukseen. Varsinainen kartanon alue on ollut alkuaan myös omalla saarellaan, mutta maannouseman vuoksi se on nyt siis osa manteretta.

Kulosaarelle alkoi syntyä huvila-asutusta heti sen jälkeen, kun tarkoitusta varten oli vuonna 1907 perustettu Ab Brändö Villastad -yhtiö. Yhtiön perustajina oli joukko helsinkiläisiä arkkitehtejä, insinöörejä ja liikemiehiä. Kulosaaren osittaminen huvilatonteiksi alkoi vuonna 1908. Pääosa tonteista muodostettiin vuonna 1909, jolloin myös Kulosaaren huvilakaupunki sai alkunsa. Raitiotie höyrylaittoineen saatiin käyttöön 19.11.1910. Huvilakaupunki järjestäytyi taa-javäkiseksi yhdyskunnaksi vuonna 1917 ja irrottautui Helsingin maalaiskunnasta itsenäiseksi Kulosaaren kunnaksi vuoden 1922 alusta.

Ab Brändö Villastad liikennöi raitiotietä vuoden 1914 loppuun ja vuoden 1915 alusta liikenteenhoidosta vastasi Brändö Spårvägsaktiebolag. Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy osti liikenteen kiinteine laitteineen ja vaunuineen 1.6. 1928. Kulosaaren kunta liitettiin vuoden 1946 alueliitoksissa Helsinkiin.

JORMA RAUHALA

Kulosaaren raitiotien lyhyt linjahistoriikki

- 1909 Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy ja Ab Brändö Villastad sopivat raitiotielinjasta. Kaupunki kielsi yhdyssillan rakentamisen ja alettiin suunnitella raitiovaunulautan hankintaa.
- 25.9.1910 Liikenne aloitettiin Vilhonvuoresta Itäiseltä Viertotieltä (Hämeentie) Pääskylänkatua pitkin Sörnäisten lauttarantaan.
- 19.11.1910 »Brändö»-lautan ja Kulosaaren puoleisen raitiotien liikenne alkoi. Kulosaareissa linja Ete-läisellä Kiertotieellä (nykyinen Kulosaarentie koko pituudeltaan). Raitiotien rakensi ruotsalainen ASEA-yhtiö.
- 2.1913 Kulosaaren vaunut alkoivat kulkea Sörnäisistä Kauppatorille saakka.
- 1.1.1915 Liikenne siirrettiin Brändö Spårvägsaktiebolagin nimiin.
- 5.1919 ASEA:n valmistamat kaksi teakkorista (ja maamme ensimmäistä) telivaunua toimitettiin. Vaunut oli tilattu jo vuonna 1916. Numerot olivat BI ja BII, vuodesta 1943 113 ja 114, ja vuodesta 1945 68 ja 69. Vaunun »Brändö»-tekstit poistettiin vuonna 1934 sivuista. Korit ovat edelleen Nurmijärven Röykässä (ks. RAITIO 1-1978).
- 16.12.1919 Kulosaaren puusilta avattiin ja lauttaliikenne lopetettiin. Lautta myytiin vuonna 1921 joko valmistajalleen Kone- ja Siltarakennus Oy:lle tai Ahvenanmaalle Saltvikin. Toivomme voivamme myöhemmin palata »Brändö»-lauttaan erillisen artikkelin myötä.
- 1925 Raitiotien myynnistä HRO:lle keskusteltiin.
- 1.6.1928 HRO osti raitiotien kalustoineen.
- 1935 Linjatunnus KB otettiin käyttöön. Linjavärit vihreä/keltainen. Aiempi tunnus B ja valkeat kilvet.
- 1935 Päätettiin ryhtyä toimiin liikenteen hoitamiseksi linja-autoilla sillan heikon kunnon takia. Rata jätettäisiin paikoilleen.
- 2 – 3.1936 Silta niin heikossa kunnossa, ettei vaunuilla voitu liikennöidä. Korvikebussit Viikin ja Herttoniemen kautta sekä osittain myös jäätä pitkin suoraan Sörnäisistä. Jään yli myös hevosreellä KB:n korvikeliikennettä.
- 1937 Raitiovaunuilla liikennöitiin tilapäisesti noin 140 päivää.
- 7.3.1938 Autolinja KB muutettiin linjaksi 40.
- 11.9.1939 Raitiovaunulinja KB käynnistettiin uudelleen, autolinja 40 lakkautettiin.
- 4 – 5.1944 Kaksi kolmesta KB:n vaunusta liikennöi vain Kulosaaren–Pääskylänkadun väliä, joka kolmas vaunu ajoi Kauppatorille.
- 15.12.1950 Linjaa alettiin liikennöidä myös linja-autoilla siltapenkereen vajoamisen takia.
14. 2.1951 KB:n raitiovaunuliikenne päättyi ja seuraavana päivänä aloitti bussilinja Rautatientori – Kulosaari (linja 30).
- 1957 Uusi Kulosaarensilta avattiin liikenteeseen ja vanha silta purettiin sen vierestä pois.

LINJA-AUTOVETERAANI KUNNOSTETAAN TAMPEREELLA

Tampereen Kaupungin Liikennelaitos isännöi 4.–6.6.1986 Tampereella pidettävää Pohjoismaista Paikallisliikennekousta. Kokoukseen alkuun mennessä on TaKL:n tarkoitus saada entisöityä hieno museobussi nro 148 (Scania-Vabis/Ajokki vm. 1954). Bussi on parhaillaan perinpohjaisessa remontissa Nekalan korjaamossa. Meneillään ovat korin peltitystyt. Bussi on valmistuttuaan täysin ajokuntoinen ja tullaan ilmeisesti pitämään ajoneuvorekisterissä tilausajoliikennettä ym. edustuskäyttöä varten. TaKL:n muut bussivanhukset eli johdinautot 2 ja 5 (BTH/Valmet 1948 ja 1949) ovat tarkassa tallessa. Nekin tullaan mahdollisesti kunnostamaan tulevaisuudessa.

KERTALIPPUJA



turku

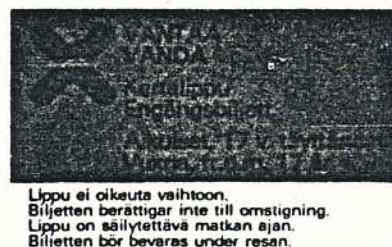
helsinki



tampere



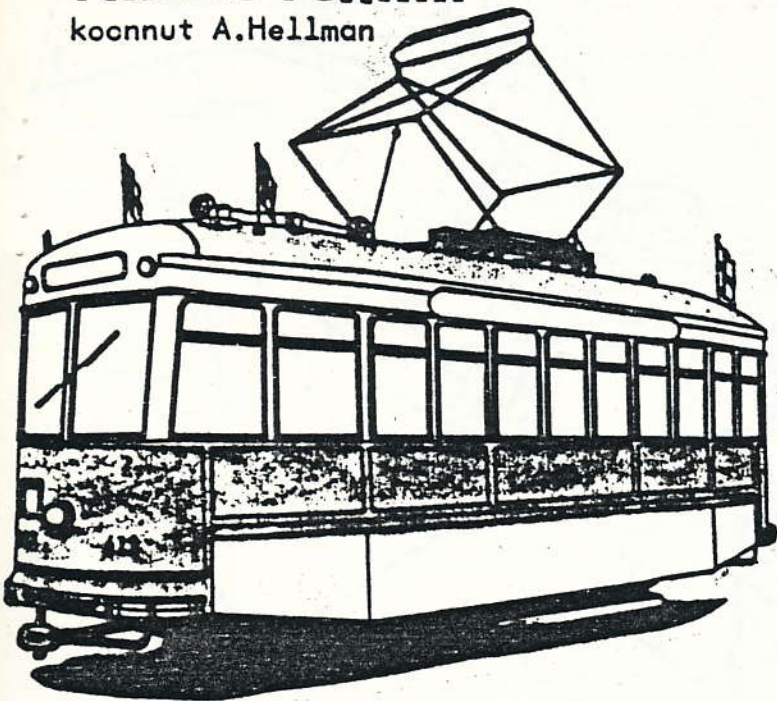
espoo



vantaa

PÄÄTEPYSÄKKI

kocnnut A.Hellman



RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN, 9. osa (RAITIO 4—1985):

Yllämainittuun kirjoitukseen sivulle 86 pääsi livahtamaan pari painovirhettä teknisiin tietoihin, jotka tässä korjattiin:

- välityssuhde 13:83
- ajokytkin GE B 54A

KOKOUSHUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 23.2.1986 klo 15—17 Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, Hietaniemenkatu 9 B, 2. kerros, huone 209. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat. Varsinaisen kokouksen jälkeen jäsenten dia-kuvaesityksiä. Voit ottaa mukaan myös omia otoksiasi.

Tervetuloa! Johtokunta

Turun Kaupungin Liikennelaitos
Linja-autokalusto 1.1.1986

Kalustosta (jo vuonna 1984) poistetut autot; vertaa RAITIOssa
1-1984 julkaistuun kalustoluetteloon:

Auton nro	Valmistajat
15, 16	Leyland Royal Tiger Worldmaster L.C.R.T./Autokori
46	Scania BR110A/Autokori
102—106	Sisu BK-84BO/Trafo

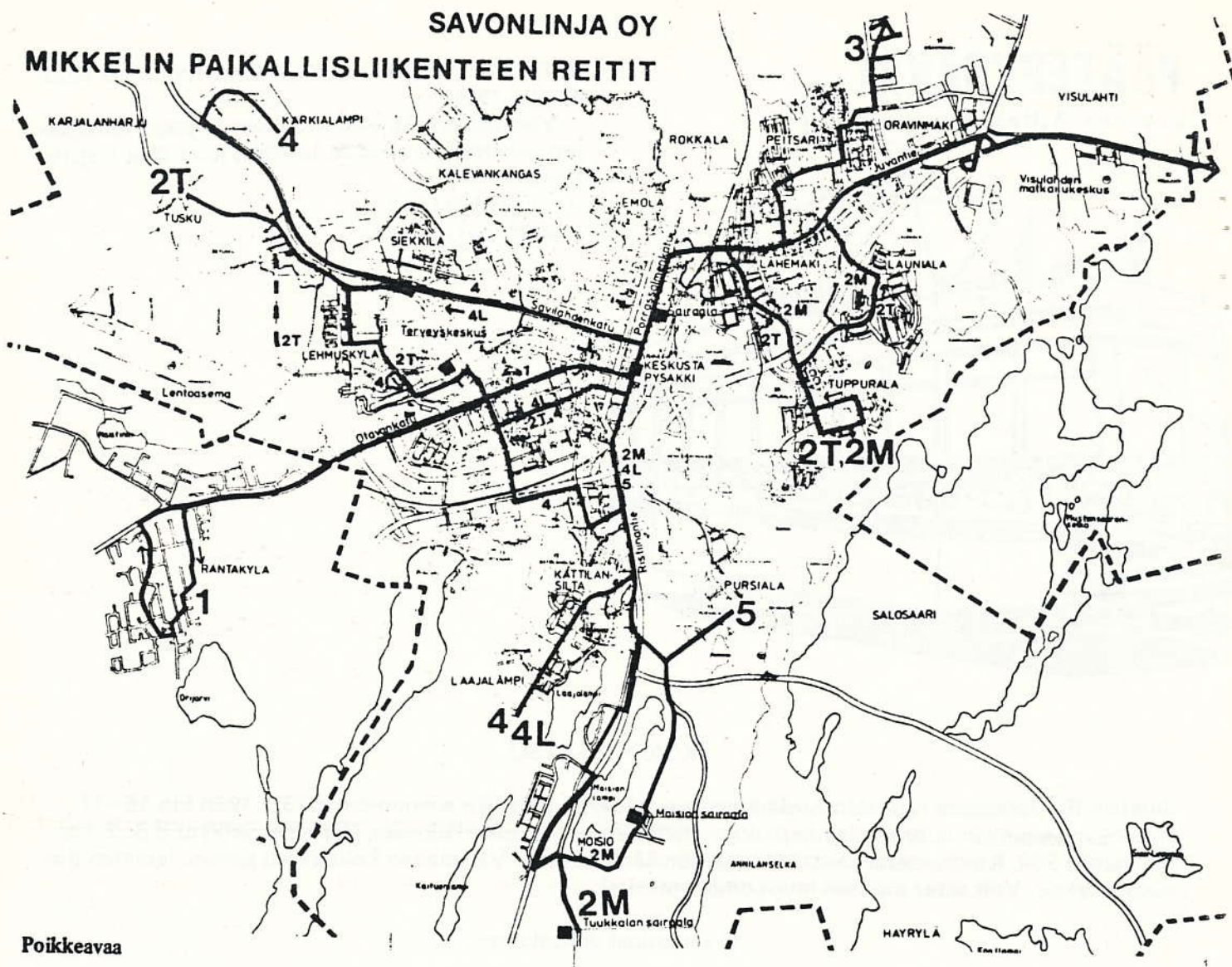
Tampereen Kaupungin Liikennelaitos
Linja-autokalusto 1.1.1986

Kalustosta poistetut ja hankitut autot; vertaa RAITIOssa
1—1984 julkaistuun kalustoluetteloon.

Poistetut:	
Nro	Valmistajat
248	Vanaja LT6—68/Ajokki
271, 276, 277, 279, 284, 287-291, 295, 297-299	Scania BR110/Ajokki
525	Scania BR111/Ajokki (kolari)
545	Sisu BT 69 EIT/Ajokki (vuokrattu)

Hankitut:	
Nro	Valmistajat
336—341	Volvo B10M/Ajokki 8000 (nível)
584	Sisu BK-160D/Ajokki City

SAVONLINJA OY MIKKELIN PAIKALLISLIIKENTEN REITIT



Poikkeavaa

6.12.85

Pystyssä ollut kuorma-auton lava repi ajojohdot alas Runeberginkadun ja Hesperiankadun risteyksessä. Kolmoset ajoivat Mannerheimintietä ja kahdeksikko – Helsinginkatu – Mannerheimintie – Rautatienatori ja takaisin. Johdinauton linjakuparit tulivat myös alas, mutta niitä ei tietenkään enää ripustettu takaisin.

12.12.85

Noin klo 17 aikaan alkoi maa vyöryä Ratamestarinkadulla. Kadun varressa olevan rakennustyömaan kohdalta hävisi maa noin 35 metrin matkalta raitiotiekiskoja alta. Linjan 7 (B) liikennöinti Pasilassa keskeytyi.

13.12.85

Korvaava bussilinja 7X alkoi liikennöidä Mäkelän- ja Sturenkadun risteyksestä (pysäkki Vallilan ammattikoulun kohdalla) Nordenskiöldinkadulle. Raitiolinja 7 (B) siirtyi poikkeusreitille – Hakaniemi – Hämeentie – Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – Runeberginkatu – Ruusulankatu – Sibeliuksenkatu – Mannerheimintie – Linjan 7X reitti muuttui myöhemmin: Mäkelänkadun/Hämeentien risteys – Mäkelänkatu (Sturenkadun risteyksestä edelleen ratalinjaa pitkin) – Kumpulantie – Ratamestarinkatu – linjan 7 (B) reitti – Nordenskiöldinkatu, josta tyhjänä suoraan Mäkelänkadulle.

19.12.85

Vuoroon 129 lähtevän vaunun 92 takateli suistui kiskoilta Töölössä klo 5.56. Teli saatiin nostettua kiskoille n. klo 6.17. Tapaturma vaikeutti lähinnä linjan 2 liikennettä, sillä vaunut eivät päässeet lähtemään ajoissa Töölöstä.

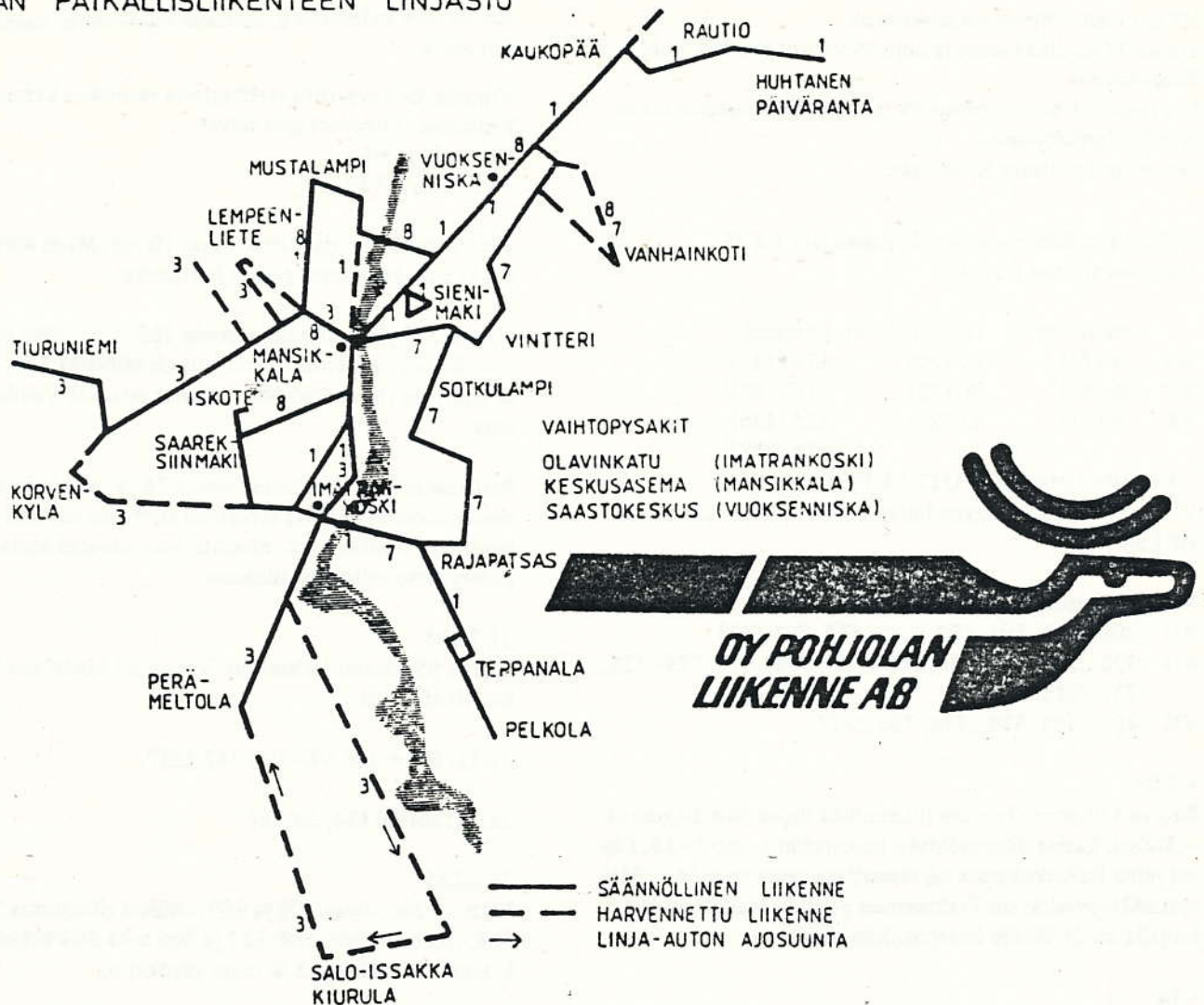
1.1.86

Linjalla 3T kulkenut vaunu 84 poistui kiskoilta Nordenskiöldinkadun ja Veturitien risteyksessä. Vaihteenkielet olivat väärässä asennossa vaunun nopeuteen nähden. Vaunun matka päättyi viereisen huoltamotyömaan aitaan. Vaunun kuljettaja syyllistyi tietävästi raideliikennejuopumukseen. Joissakin lehdissä julkaistu tieto vaunun kaatumisesta ei pidä paikkaansa.

7.1.86

Ajolangat putosivat klo 17.15 Mannerheimintiellä Ruotsalaisen teatterin kohdalla. Hietalahdesta tulleen linjan 6 vaunun 12 virroitin vaurioitui. Virtakatkos pysäytti raitiolinjakenteen Mannerheimintiellä Kaivokadun eteläpuolella ja Aleksanterinkadulla. Kaksi nivelvaunua juuttui Mannerheimin ja Pohjoisesplanadin risteykseen, ja linjan 4 telivaunu Aleksanterinkadun ja Keskuskadun risteykseen, missä ne haittasivat kumipyöräliikennettä. Alueella seisoivat toistakymmentä vaunua lämmittämättöminä –18 °C pakkasessa, vain akkuvalot paloivat. Pohjoisesta tulevat linjojen 3, 4 ja 10

IMATRAN PAIKALLISLIIKENTEEN LINJASTO



**OY POHJOLAN
LIIKENNE AB**

vaunut kääntyivät Kaivokadulle ja linjan 6 vaunut puolestaan pohjoiseen Mannerheimintielle. Ajolangat saatiin kuntoon noin tunnin kuluttua.

13.1.86

Linjan 8 vaunu 25 kääntyi vauhdilla Harjutorin silmukkaa kohti. Vaunu nousi vaihteessa kiskoilta ja jäi nojaamaan lumipenkkaa vasten. Kaksi jalankulkijaa ja yksi matkustaja loukkaantui.

Onnettomuus tapahtui iltapäivällä. Klo 15 vaunu oli kiskoilla ja klo 17.15 se työnnettiin Vallilan halliin. Vaunun kallistuessa oli takateli irronnut ja ilmeisesti rikkoutunut, sillä hinausauto joutui kannattelemaan vaunun takapäätä kuljetuksen ajan.

Vaihte johti poikkeavalle raiteelle ilmeisesti harjavaunun jäljiltä. Nyt on alle kahdessa viikossa tapahtunut kaksi samankaltaista onnettomuutta. Niiden ja monien muiden vastaavien hinnalla olisi jo varmasti kustannettu nykyaikaiset ja selvänäyttöiset vaihteopastimet joka vaihteeseen. Tämäkään ei yksin tietenkään riitä. Kuljettajan on vielä muistettava katsoa opastinta ja toimia sen mukaan. Ilmeisesti tarvittaisiin vielä järjestelmä, joka tarkastaisi vaihteen asennon ja kääntäisi sen itsetoimivasti tarvittaessa. Joihinkin vaihteisiin voitaisiin myös asentaa laite, joka palauttaa vaihteen automaattisesti »perusasentoon», kun vaunu on edennyt tarpeeksi pitkälle.

17.1.86

Raitiolinja 7 (B) pääsi vihdoin normaalille reitilleen.

Raitiolinjat

10.1.86

Raitiolinjalla 7 havaittiin uudet pysäkkikilvet. Kilvissä on sitten 7A ja 7B niin monien toivomuksesta. Vaunuissa on kuitenkin pelkkä 7.

20.1.86

Linjalla 7 alettiin käyttää tunnuksia A ja B myös vaunuissa.

7A = 7 (A) myötäpäivään

7B = 7 (B) vastapäivään

(Samalla periaatteella pitäisi varmaan kaikki linjat merkitä tunnuskirjaimilla A ja B. Mistä sitä tietää esim. pelkästä ykkösestä, mihin vaunu on menossa. Pelkkä pysäkkikilpi ei riitä. Eihän se riittänyt seikkalakaan. Siis esimerkiksi 1A, 1B, 1AA, 1 AB, 2A jne.)

Autolinjat

Linjat 96 (M) ja 96N siirtyivät kokonaan LOY:ltä HKL:lle.

Linja 96S (kaksi lähtöä päivässä ma-pe) siirtyi LOY:ltä HKL:lle

1.1.86

HKL:n hallisjoittelujen muutoksia

Linjan 17 ruuhkavuorot ja linja 59 vuorot siirretty pois Ruskeasuolta.

Osa linjan 58 ruuhkavuoroista ja linjan 59 vuoroista siirretty pois Vartiokylästä.

Em. vuorot siirretty Koskelaan.

HKL:n autoliikenteen vuorot halleittain 1.1.86:
(Suluissa tilanne 1.11.85)

	vakiovuorot	ruuhkavuorot	yhteensä
RU	73 (73)	60 (70)	133 (143)
KO	46 (46) ¹	70 (53)	116 (99) ¹
VK	54 (51)	81 (85)	135 (136)
			384 (378) ¹

¹ Korjattu tieto (ks. RAITIO 4-1985, sivu 90)

Vuorojen lisäyksen syynä linjan 96 siirtyminen kokonaan HKL:lle.

Vuoronumerot halleittain 1.1.86:

RU	200...299, 501, 502, 510...575, 721-723
KO	320...392, 435, 436, 503-508, 592...678, 725-728, 731-735
VK	400...485, 679...714, 736...797

4.1.86

Siroilan Liikenne Oy alkoi liikennöidä linjaa 56A Itäkeskus - Malmi. Linjaa liikennöidään lauantaisin n. klo 8-15. Linjan reitti Itäkeskuksesta on täsmälleen sama kuin 56:n. Malmi päätepysäkki on Traktoritien pysäkki Markkinatiellä. Linjalla on 28 lähtöä kumpaankin suuntaan.

1.86

Linjalla 16 reittimuutos itään ajettaessa. Uusi reitti Kulosaarella: - Kulosaarentie - Risto Rytin tie - Itäväylä -.

Kalusto

2.12.85

Vaunua 321 alettiin korjata Vallilassa jonkin pikkuvian takia. Ennenkuin päästiin alkua pitemmälle tuli ylemmältä taholta tyly määräys: näitä vaunuja ei korjata. Nehän on kaikki romutettu!

Metron ns. turbojunat M3-M4 ja M5-M6 korjataan ja muutetaan moottorittomiksi välivaunuiksi. Moottorittoman ja sähköjarruttoman vaunun vaikutusta junan kulkuun on kokeiltu marras-joulukuussa. Ruuhkajunassa 11 on ollut päivittäin toisena parina 105-106. Vaunun 105 moottorit on ohitettu ylimääräisellä kaapelilla, jotta vaunusta voi ohjata, mutta moottorit ja sähköjarru ovat poissa käytöstä.

Metrossa kokeillaan muutakin. Vaunussa 175 on puinen ajokahva, jonka asentoakin on hieman muutettu. Ajokahva on metallia, joka on talvella kylmä. Ennen puista kahvaa on kokeiltu myös muovista vaihtoehtoa.

3.12: 353/8/84 (klo 11.41 Pvk)

3.12: 362/6/55 + 6/7/77 (klo 9.30, vaunu 6 työnsi 362:n Vallilaan ja jatkoi takaisin linjalle).

3.12.85

Vaunu 364 kyljellään Koskelassa palokunnan harjoitteluvälineenä.

Viikolla 49 käytettiin rattikarioita viimeisen kerran linjalii-kenteessä. Viimeiset ajot olivat:

29.11: 321/2/8

4.12: 323/2/120

Rattikarioiden kirjanpitoarvo on 10 mk. Myös museovaunu 313 on arvostettu saman hintaiseksi.

Vaunu 313 jää museoon, samoin 320 säilytetään mahdollisiin tilausajotarpeisiin. Tarkoitus oli säilyttää 323, mutta se ehdittiin riisua Töölössä. Vaunut seisovat Vallilan ylähallissa.

Pasilassa syksyllä kaatunut vaunu 78 on piakkoin valmis. Sisäseinustojen korjailua jatketaan vielä, mutta esim. lami-naattien toimitus sujuu hitaasti, eikä sisustan kunnostus ole päässyt kunnolla vauhtiinkaan.

11.12.85

Vaunu 95 tuotiin Helsinkiin. Vaunu 63 hinasi sen Vallilaan klo 10 aikoihin.

11.12: H1 + 366 Vh-Kh; 342/6/57.

12.12: 360/8/134, 342/8/

18.12.85

Kh:n umpisuolessa 308 ja 309; hallissa riisuttuina 321 ja 324; romuraiteella 329, 351 ja 366 sekä 364 kyljellään. Ulkona oli lisäksi 313 ja jokin rattikaria.

VTs-vaunusto 23.12.85

Th 334, 338, 342, 353, 358, 368, 346

Kh 331, 332, 335, 336, 337, 339, 341, 347, 348, 352, 356, 359, 360, 361, 362, 363, 365, 367, 371, 374

Romutusluvat 27.11.85: 313, 320, 321, 324, 355, 323

31.12.85

STA 41/51/?

STA 41 on Sisu BK 200 D/Wiima, ex HKL 4

STA 40 on MB O305G/Ajokki, ex HKL 2. Tämäkin vaunu on näkynyt linjalla 51.

»Tikkunumerot» (ä la NrII) vaunuissa 39, 52, 54, 55, 57, 58 ja 60. Vaakuna edessä vaunuissa 54 ja 55 (1/86).

19.1.86

Vaunu 20 tilausajossa. Vaunusta sai käsityksen, että kyseessä oli hotelli Haagan talvirieha. Vaunu oli myös peitetty II-talehti-teipillä.

Harjavaunuihin asennettiin jokin aika sitten »ruiskuttimet», joilla voi levittää pakkasnestettä kiskoille esim. mäkipaikoihin. Pakkasnesteestä on sittemmin luovuttu, sillä se on kallista, ja on siirretty erittäin väkevän suolaliuoksen käyttöön.

3.12: 92/8/115

21.1: 353/6/111

10.12: 56/6/58

22.1: 94/6/111

30.12: 72/8/86

Rakentamistoiminta

8.11.85

Mylly puron asemalla vietettiin harjannostajaisia ja metron Tka hinasi junan 115–116 paikalle »tilaisuutta juhlistamaan». Samana päivänä vietettiin myös Kontulan aseman harjannostajaisia.

15.12.85

Linjan 7 (B) Messukeskuksen sivuraiteen kiskotus valmistunut. Ajolanka puuttuu vielä.

12.1.86

Messukeskuksen sivuraide sähköistetty.

Muuta

Kaupunginhallitus päätti osaltaan, että johdinauton koelii-
kenne loppuu Helsingissä. Linja puretaan, mutta auto 1 säi-
lytetään. Päätös nuijittiin joulukuun alkupuolella.

Töölön hallin raiteiden 5, 6, 8–12 johtavien ovien pielissä
kolmelamppuiset opastimet.

Rautatien torin metroaseman isot automaattit on vaihdet-
tu 50 markan seteleitä huoliviksi.

Salmisaaren yksiraiteisen rataosan liikennettä ohjaavien suo-
jastusopastimien peittoon olleet muovipussit on poistettu ja
opastimet on kytketty vilkkumaan. Opastinkuviot ovat sa-
mat kuin liikennevaloissa: S – vaakapalkki – nuoli.

HKL:n lippujen hinnat 1.1.86:

Kertalippu, aikuiset	5,50
», lapset (7–16 v)	2,00
10 mtk lippu, aikuiset	45,00
», lapset	11,00
Matkailijalippu (24 t)	35,00
Helsingissä vakituisesti asuville:	
30 pv lippu, aikuiset	100,00
», lapset (7–16 v.)	33,00
», 65 v. täyttäneet ja sotaveteraanit ¹	67,00
», alennuslippu ²	33,00
10 mtk alennuslippu, 65 v. täytt., sotavet. ¹	30,00
10 mtk alennuslippu ²	11,00
Vuosilippu	1000,00
Vuosialennuslippu, 65 v. täytt., sotavet. ¹	670,00

¹ sotaveteraanit, joilla rintamasotilas- tai rintamapalvelu-
tunnus

² koululaiset, varusmiehet, invalidit ja eläkeläiset, jotka täyt-
tävät kaupunginhallituksen päättämät myöntämisperusteet.

1.1.1986

TuKL:n matkalippujen hinnat eivät nousseet. Näin ollen
»keltaisilla vaaroilla» ajaminen on muiden kunnallisten lii-
kennelaitosten tariffeihin verrattuna hultvettoman halpaa.
Aikuisten kertalippu esimerkiksi maksaa vain 3,60 mk. Hei-
näkuun alussa toteutuneva Turun yhtenäistariffi, jossa ovat
mukana TuKL ja TLO, nostaa hintoja lähemmäksi muita,
mutta kertalipunkin hinta jää ilmeisesti 4,50 markaksi.

TaKL:n lippujen hinnat 1.1.86

	tunnus	hinta
Aikuisten kertalippu	KA 11	5,00
Lasten kertalippu	KL 11	2,00
Perhealennuslippu (30 mtk)	P 11	81,00
Alennuslippu (10 mtk)	A 11	40,00
Lasten alennuslippu (10 mtk)	L 11	15,00
Alennuslippu ¹ (10 mtk)	K 11	15,00
Kuukausilippu	KK 11	100,00
Vuosilippu (henkilökoht.)	VL he	1000,00
» (haltijakohtainen)	VL ha	1500,00
Aik. matkailijalippu	MA	25,00
Lasten matk.lippu	ML	20,00

¹ koululaiset, eläkeläiset, vammaiset

- lippuihin sisältyy vaihto-oikeus tunnin kuluessa lipun vii-
meisestä leimauksesta
- lastenlipulla saa matkustaa 16-vuotias ja sitä nuorempi
- aikuisen mukana saa kaksi 6-vuotiaista tai sitä nuorempaa
matkustaa maksutta
- matkailijan lippu on voimassa 24 t
- yömaksu on kaksinkertainen

HKL:n uusi organisaatio 1.1.86:

- suunnitteluosasto
- autoliikenneosasto
- raitioliikenneosasto
- metroliiikenneosasto
- hallinto-osasto
- talousosasto
- rakennusosasto

6.1.86

Vantaan kaupunginhallitus päätti yksimielisesti esittää Van-
taan kaupunginvaltuustolle osallistumista Kontulan – Mel-
lunmäen metroradan kuluihin.

Samalla päätettiin, että Mellunmäen asema jää Helsingin
puolelle. Helsinki myös myönsi lykkäystä metrolaskujen
maksuun. Vantaa maksaa 17 milj. mk vasta ensi vuosikym-
menellä. Rata valmistunee vuonna 1989. Valtio osallistuu
kuluihin kolmen vuoden aikana yhteensä 21 milj. mk:lla.
Helsinki käyttää rataa lähes 70 milj. mk.

13.1.86

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti lähes yksimielisesti em.
kaupunginhallituksen esityksen mukaisesti.

20.1.86

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi sopimuksen Vantaan
osallistumisesta Kontulan – Mellunmäen radan rakennus-
kuluihin. Kh esittää sitä edelleen valtuuston hyväksyttäväk-
si.

TuKL:n 19 linja-autoon on varattuna sairaspaarit, jotka kiinnitetään ketjuilla paikoilleen, kun istuimet ja tukitangot on poistettu. Paarit omistaa väestönsuojelutoimisto. Suuronnettomuuksia sattuesssa busseja muutettaisiin tällaisiksi sairaankuljetusautoiksi. Muillakin liikennelaitoksilla on vastaavanlaisia katastrofikäyttöön muutettuja autoja.

Metrolinja

3.12.85

Klo 9 jälkeen seisojien kuusivaunuinen metrojuna Herttoniemen aseman raiteella 1 muuten pimeänä, mutta vikalamput paloivat. Liikenne hoidettiin yksiraiteisena pohjoista raidetta välillä Kulosaari – Siilitie.

5.12.85

Tilanne samanlainen kuin edellä kuvattu, tällä kertaa noin klo 18 aikaan.

20.1.86

Metro liikennöi täysin aikataulun mukaan raskaasta lumipyörystä välittämättä. Linja-auto- ja raitioliikenne oli 5–25 minuuttia myöhässä.

TAULUT

J. Oksanen

VILKAISU RAITIOTIEAIKATAULUIHIN

Heti alkuun on todettava, että tällä palstalla täytyy harrastaa tekstin venytystä, mikäli aikoo saada juttuun edes vähän pituutta. On näet sen verran vähän kerrottavaa sitten RAITIO:n 3-1985. Jotain ovat kumminkin HKL:n aikataulutoimittajat puuhastelleet menneen syksyn lopulla ja alkutalvesta.

Lokakuun 23. päivästä vuoro 34 (linja 4) on maanantaita perjantaihin ajanut reitilleen Sturenkadun – Länt. Brahenkadun – Helsinginkadun kautta ja kurvannut Töölön kisa-ahallilta etelään. Aikaisempi hallireitti johti Hämeentieä – Siltaasarekatua jne. Ylioppilastalolle ja siitä edelleen Katajanokalle. Näin joku varhainen matkustaja sai ilmeisesti pyyntönsä läpi.

Marraskuun 1. päivänä reposteltiin kymppiä, joka linja muuten onkin ollut mainittujen aikataulutoimittajien suurimman mielenkiinnon kohteena viime aikoina. Marraskuun muutoksessa keskipäivän kierrosaikaa lisättiin kolme minuuttia, 54:stä 57:ään minuuttiin. Tämä muutos aiheutti samalla vuoroväleihin harvennuksen, kun vuoroja ei lisätty. Vuorovälien harvennus tarkoitti tasaa 9 minuutista luopumista ja siirtymistä systeemiin 9-10-9-10 jne. Vaunujen ajojärjestykset muuttuivat samalla, sillä loppuilta klo 21 jälkeen jäi täysin ennalleen – ja siis myös halliinajot – mutta klo 6–21 välinen aika muuttui täysin. Hallista kyllä itse asiassa lähdetään samoilla minuuteilla kuin 31.10. asti, vaan vuoronumerot eivät olleet samat.



**YTV-liikenne
alkaa
1.6.86**

Joulukuun 1. päivästä linjalle 7 (B) lisättiin sunnuntaiaamuun yksi lähtö Messukeskuksesta (7.01). Tämä toteutettiin lähettämällä vuoro 75 hallista matkaan vähän aikaisemmin ja ohjaamalla se Sturenkadulta Itä-Pasilaan eikä Töölön kisa-ahallin suuntaan niin kuin aiemmin.

Tammikuun 1. päivänä tapahtui vähän enemmän. Joskus aikaisemmin mainitsemani korkeampi työaikamatematiikka, tai jokin sen haaratiede, toimii kai edelleenkin. Nimittäin kolmosten ruuhkavuorot 121 (3B) ja 122 (3T) korvattiin vuoroilla 107 (3B) ja 108 (3T). Minuuttiakaan muuttamatta linja-ajosta siirrettiin vuorot Töölöstä Koskelaan, joten hallista lähdöt ja sinne paluut muuttuivat pitemmän reitin ansiosta.

Kuutoselta saivat samana päivänä viimeisetkin rahastajat lähtöpasseit, vai olisiko heille jaettu tarkastuspasseit ja annettu vastaava uusi tehtävä. Oli niin tai näin, joka tapauksessa vuorot 110 ja 111 ovat nekin nyt kuljettajarahastuksen piirissä.

Ja sitten kymppiin takaisin. Vuosiluvun vaihtuessa kaitettiin naftaliinista vanha idea, jota kokeiltiin helmi-maaliskuussa 1984. Nimittäin se, että vaunut kiertävät ja kuljettajat vaihtavat vaunusta seuraavaan Ruskeasuolla joka kierroksella arkisin klo 6.08–9.14 ja 15.01–17.44. Kun vaunu lähtee Ruskeasuolta heti uudelle kierrokselle, kuljettaja siirtyy pömpeliin eli taukotupaan elpymään kierroksen rasituksista noin 7–8 minuutiksi kunnes seuraava vaunu tulee. Tällaisiin järjestelyihin riittää vähempi kalusto, mutta vuorovälit eivät pitene; kuljettajien määräänhan systeemi ei vaikuta. Ja todella: vuoro 136 on toistaiseksi poistettu. Vaunujen kiertoaika on keskipäivällä edelleenkin 57 minuuttia, mutta ruuhka-aikoina vain 49 minuuttia!

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE:

Maanantai - perjantai 1.1.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	17 n	3B	657	5.57	87 v	8	679
5.28	108 n	3T	659	6.00	56 v	6	671
5.29	29 n	3T	661	6.02	3	1,1A	651
5.30	83 v	8	679	6.04	81 v	8	679
5.32	23 n	3T	667	6.08	111 v	6	671
	65 n	7A	659	6.09	4	1,1A	651
	94 n	10	663	6.10	115 v	8	679
5.34	1	1,1A	651	6.13	93 n	10	659
	18 n	3B	657	6.16	57 v	6	671
5.36	31 n	3T	659		82 v	8	679
	38 n	4	687		102	1,1A	651
	59 v	6	673	6.17	30 n	3T	659
5.38	84 v	8	679		34 n	4	687
5.40	6	1,1A	651	6.20	58 v	6	671
	25 n	3T	667	6.34	40 n	4	659
	75 n	7B	687	6.35	14 n	3B	655
5.41	103	1,1A	651	6.40	74 n	7B	651
5.42	12 n	3B	669	6.41	37 n	4	665
	92 n	10	687	6.42	86 v	8	679
5.44	26 n	3T	693		95 n	10	659
	53 v	6	671	6.49	41 n	4	659
	112 v	6	673	6.52	16 n	3B	655
5.45	85 v	8	679	6.53	64 n	7A	659
5.46	66 n	7A	659	7.00	55 v	6	671
	67 n	7A	653	7.01	76 n	7B	651
	77 n	7B	651	7.09	19 n	3B	655
	107 n	3B	655				
5.47	101	1,1A	651	13.58	108 n	3T	659
5.48	96 n	10	663	14.13	111 v	6	671
	104	1,1A	651	14.20	103	1,1A	651
5.49	5	1,1A	653	14.22	101	1,1A	651
5.51	114 v	8	679	14.30	105	1A	651
5.52	54 v	6	671	14.32	2	1,1A	651
	60 v	6	673	14.44	110 v	6	671
5.53	15 n	3B	655	14.50	114 v	8	679
5.55	105	1,1A	651	14.59	102	1,1A	651
5.56	39 n	4	687	15.00	115 v	8	679
5.57	35 n	4	659	15.04	107 n	3B	655

Lauantai on edelleen RAITION 3/85 mukainen.

Sunnuntai 1.12.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40 n	4	687	6.54	59 v	6	673
6.43	17 n	3B	669		60 v	6	671
6.45	25 n	3T	661		85 v	8	679
6.46	75 n	7B	651		93 n	10	659
6.50	19 n	3B	655	6.55	34 n	4	687
	95 n	10	687	6.57	30 n	3T	659
6.52	65 n	7A	653	6.58	76 n	7B	651
6.53	67 n	7A	659				
6.54	38 n	4	659				

jatkuu kuten RAITIOssa 3/85

KOSKELA

HALLIINAJOT:

Maanantai - perjantai 1.1.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
7.55	103	1,1A	654	21.51	4	1,1A	652
8.51	111 v	6	672	22.10	40 n	4	698
9.01	114 v	8	674	23.10	84 v	8	674
9.11	105	1,1A	654	23.14	12 n	3B	660
	108 n	3T	656	23.17	54 v	6	674
9.13	101	1,1A	652		60 v	6	672
9.19	115 v	8	674	23.18	65 n	7A	652
9.28	107 n	3B	660	23.20	85 v	8	674
9.39	102	1,1A	652	23.28	23 n	3T	656
				23.29	55 v	6	674
17.15	101	1,1A	654	23.30	66 n	7A	652
17.22	102	1,1A	654		86 v	8	674
17.25	110 v	6	672	23.32	15 n	3B	660
17.28	105	1A	652	23.33	64 n	7A	690
17.44	56 v	6	672	23.37	74 n	7B	654
17.46	1	1,1A	652		75 n	7B	660
17.55	108 n	3T	656	23.38	93 n	10	660
17.56	107 n	3B	660	23.40	58 v	6	674
17.57	104	1,1A	652		81 v	8	674
18.04	111 v	6	672	23.41	92 n	10	664
	114 v	8	674	23.42	96 n	10	690
18.10	103	1,1A	652	23.43	26 n	3T	656
18.14	112 v	6	672		37 n	4	698
18.15	115 v	8	674	23.47	41 n	4	660
18.24	53 v	6	672	23.49	76 n	7B	660
18.37	6	1,1A	652		94 n	10	660
20.34	83 v	8	674	23.50	59 v	6	674
20.50	57 v	6	672		82 v	8	674
21.07	87 v	8	674	1.08	17 n	3B	660
21.08	16 n	3B	660		25 n	3T	656
21.13	67 n	7A	652	1.20	35 n	4	664
21.27	2	1,1A	652	1.23	18 n	3B	660
21.29	19 n	3B	660		29 n	3T	656
21.30	77 n	7B	660	1.25	34 n	4	690
21.32	95 n	10	660	1.30	14 n	3B	662
21.36	3	1,1A	652		30 n	3T	690
21.41	31 n	3T	656		38 n	4	664
21.47	5	1,1A	654		39 n	4	660

Lauantai ja sunnuntai ovat RAITION 3/85 mukaiset.

HALLISTA LINJALLE:

T O O L O

HALLIINAJOT:

Maanantai - perjantai 1.1.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	124 n	4	619	8.20	138 v	8	616
5.32	132 n	7B	621	8.45	132 n	7B	628
5.42	128 n	7A	609	8.57	124 n	4	612
5.43	13 n	3B	603	9.04	129 n	7A	624
	36 n	4	619	9.05	131 n	7B	628
	125 n	4	607	9.15	134 v	8	616
5.44	27 n	3T	611	9.18	120	2	626
5.46	11 n	3B	615		125 n	4	606
5.51	130 n	7A	607	9.21	135 v	10	606
5.52	131 n	7B	621	9.23	130 n	7A	624
5.53	42 n	4	607	9.32	126 n	4	612
5.55	43 n	4	619	17.27	9	2	626
5.56	129 n	7A	609	17.38	91 n	10	632
6.02	135 v	10	607	17.42	138 v	8	618
6.04	126 n		619	17.47	43 n	4	612
6.05	91 n	10	605	17.54	128 n	7A	624
6.09	7	2	609	18.00	131 n	7B	628
6.10	9	2	625	18.02	134 v	8	618
6.15	134 v	8	629	18.04	125 n	4	612
6.16	120	2	625	18.08	120	2	626
	8	2	609	18.10	126 n	4	606
6.54	24 n	3T	607	18.13	129 n	7A	624
7.17	138 v	8	629	18.16	135 v	10	632
7.20	28 n	3T	607	18.18	11 n	3B	608
14.05	138 v	8	629	18.19	124 n	4	612
14.10	120	2	625	18.20	132 n	7B	628
14.12	124 n	4	607	18.22	28 n	3T	604
14.18	132 n	7B	621	18.25	130 n	7A	624
14.22	134 v	8	629	18.30	139	2	626
14.32	135 v	10	607	18.37	36 n	4	612
14.34	126 n	4	607	20.31	13 n	3B	608
14.38	129 n	7A	607	20.55	24 n	3T	604
	131 n	7B	621	21.16	27 n	3T	604
14.39	139	2	625	21.30	42 n	4	612
14.48	130 n	7A	607	21.53	8	2	610
15.09	125 n	4	607	22.10	7	2	602

Lauantai ja sunnuntai eivät ole muuttuneet RAITIOssa 3/85 julkaistun luettelon jälkeen.

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIKAUDELLE 1985-86

Tämä hiljalleen RAITION vakiosisällöksi muodostuva luettelo kertoo raitioliikenteen vuorot kalustoineen, linjoinen, sijoitushalleineen ja liikennöintipäivineen. Tällä kerralla luettelo on 1.1.1986 tilanteen pohjalta laadittu ja on voimassa toistaiseksi, kuitenkin enintään seuraavaan kesäaikatauluun asti.

A	B	C	D	E	ma-pe	la	su	A	B	C	D	E	ma-pe	la	su
1		1,1A	KH	X	X			65 n	7A		KH	X	X	X	
2		1,1A	"	X	X			66 n	7A		"	X	X	X	
3		1,1A	"	X	X			67 n	7A		"	X	X	X	
4		1,1A	"	X	X			74 n	7B		"	X	X	X	
5		1,1A	"	X	X			75 n	7B		"	X	X	X	
6		1,1A	"	X	X			76 n	7B		"	X	X	X	
7	2	TÖ	X	X				77 n	7B		"	X	X	X	
8	2	"	X	X				81 v	8		"	X	X	X	
9	2	"	X	X				82 v	8		"	X	X	X	
11 n	3B	"	X	X				83 v	8		"	X	X	X	
12 n	3B	KH	X	X	X			84 v	8		"	X	X	X	
13 n	3B	TÖ	X	X	X			85 v	8		"	X	X	X	
14 n	3B	KH	X	X	X			86 v	8		"	X	X	X	
15 n	3B	"	X	X	X			87 v	8		"	X	X	X	
16 n	3B	"	X	X	X1			91 n	10		TÖ	X			
17 n	3B	"	X	X	X			92 n	10		KH	X	X	X	
18 n	3B	"	X	X	X			93 n	10		"	X	X	X	
19 n	3B	"	X	X	X			94 n	10		"	X	X	X	
23 n	3T	"	X	X	X			95 n	10		"	X	X	X	
24 n	3T	TÖ	X	X	X			96 n	10		"	X	X	X	
25 n	3T	KH	X	X	X			101	1,1A		"	X			
26 n	3T	"	X	X	X			102	1,1A		"	X			
27 n	3T	TÖ	X	X				103	1,1A		"	X			
28 n	3T	"	X	X				104	1,1A		"	X			
29 n	3T	KH	X	X	X			105	1,1A		"	X			
30 n	3T	"	X	X	X			107 n	3B		"	X			
31 n	3T	"	X	X	X			108 n	3T		"	X			
34 n	4	"	X	X	X			110 v	6		"	X			
35 n	4	"	X	X	X			111 v	6		"	X			
36 n	4	TÖ	X	X				112 v	6		"	X			
37 n	4	KH	X	X	X			114 v	8		"	X			
38 n	4	"	X	X2	X			115 v	8		"	X			
39 n	4	"	X	X	X			120	2		TÖ	X			
40 n	4	"	X	X	X			124 n	4		"	X			
41 n	4	"	X	X	X			125 n	4		"	X			
42 n	4	TÖ	X					126 n	4		"	X			
43 n	4	"	X					128 n	7A		"	X			
53 v	6	KH	X	X				129 n	7A		"	X			
54 v	6	"	X	X	X			130 n	7A		"	X			
55 v	6	"	X	X	X			131 n	7B		"	X			
56 v	6	"	X	X				132 n	7B		"	X			
57 v	6	"	X	X	X			134 v	8		"	X			
58 v	6	"	X	X	X			135 v	10		"	X			
59 v	6	"	X	X	X			138 v	8		"	X			
60 v	6	"	X	X	X			139	2		"	X			
64 n	7A	"	X	X	X										

Sarakeiden selitys:

A = vuoron numero

B = kalusto (n=nivelvaunu, v=vihreä kulj.rahastusvaunu)

C = linja(t), jo(i)lla vuoro ajaa

D = vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-sarakkeessa)

E = X osoittaa liikennöintipäivät

(X1 = lähtee/palaa TÖ; X2 = lähtee TÖ/palaa KH)

MUIDEN MAIDEN KUVAT

Dopravní Podnik Hlavíno Města Prahy, Praha



*Tatra T3 -multippellijuna (johtava vaunu 6206) linjalla 29
Vlata-joen ylittävällä Švermův most -sillalla,
A train consisting Tatra T3's in MU (with car 6206 leading)
on the Švermův most bridge across the river Vltava.*

Kuva/photo: J. Rauhala, 1.4.1985



*Tatra T3 6267 Švermův most -sillalla. Tyypillinen prahalai-
nen raitiovaunujuna on kuvan esittämä multippeli ohjattu
CKD Praha, Zavod Tatra-Smíchov -tehtaan valmiste.
Tatra T3 6267 on Svermuv most bridge in Prague.
Kuva/photo: J. Rauhala, 1.4.1985*

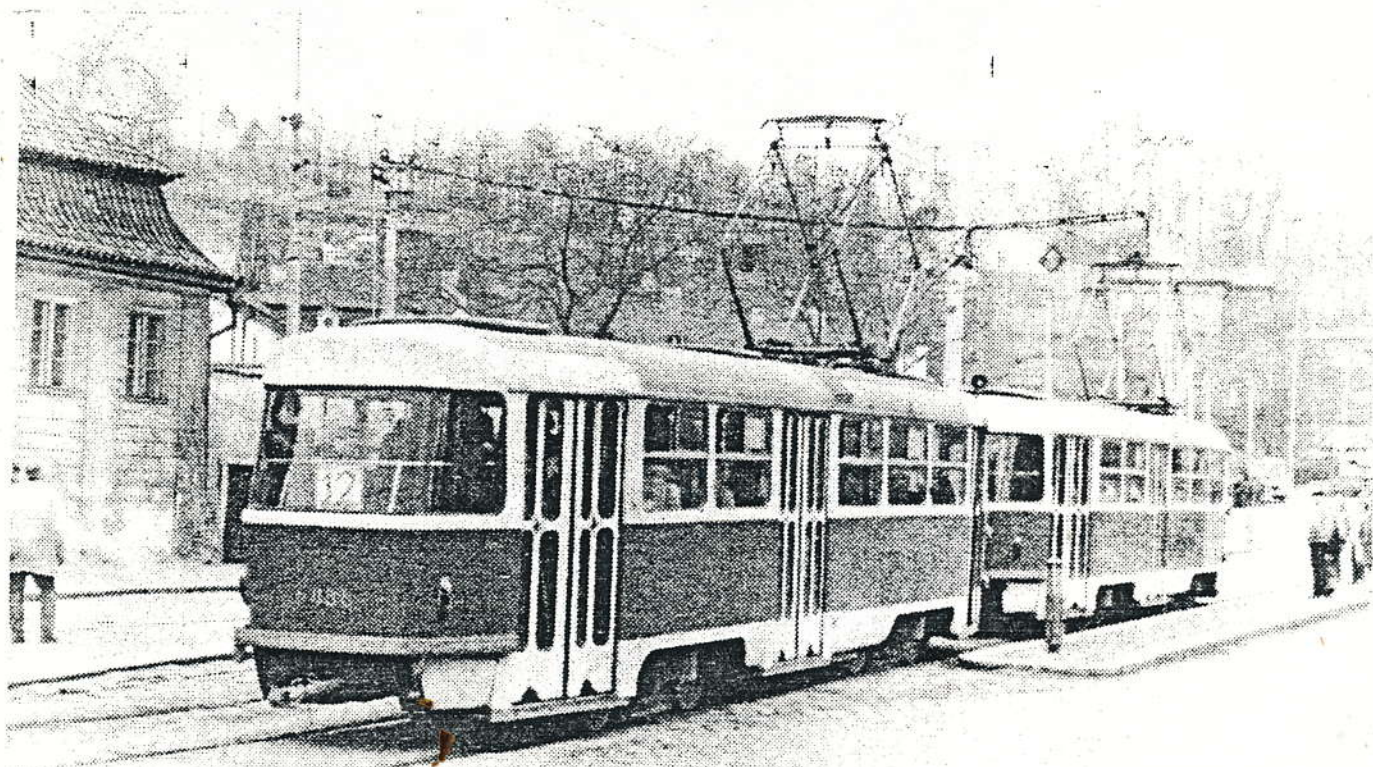




Tatra T3 6617 linjalla 22 Letenská -kadulla.

Tatra T3 6617 on route 22.

Kuva/photo: J. Rauhala, 1.4.1985



Tatra T3 6486 linjalla 12 Malostranská -metroaseman luona Klárov -kadulla.

Tatra T3 6486 on route 12 near the Malostranská metro station.

Kuva/photo: J. Rauhala, 1.4.1985

Huomaa linjanumerot myös taustapeilissä; kun pysäkillä on useita junia, oikea vaunu löytyy helposti.
Notice the route number on the rear view mirror, which makes finding the right tram easier when several trains are at a stop simultaneously.

TuKL 141 jäi Turun uusimmaksi ja lyhytikäisimpiin lukeutuvaksi (palvelusaika 10 vuotta) raitsikaksi. Kuvassa vaunu on jo noin viiden vuoden ajan seissyt Mäntymäen lastekodin pihalla.

TuKL 141, the sole bogie trailer, was the newest tram in Turku. It remained in service but 10 years. When this view was taken, it already had spent some 5 years in the playground of a kindergarten in Turku.

Kuva/photo: J. Rauhala, 1.6.1972

