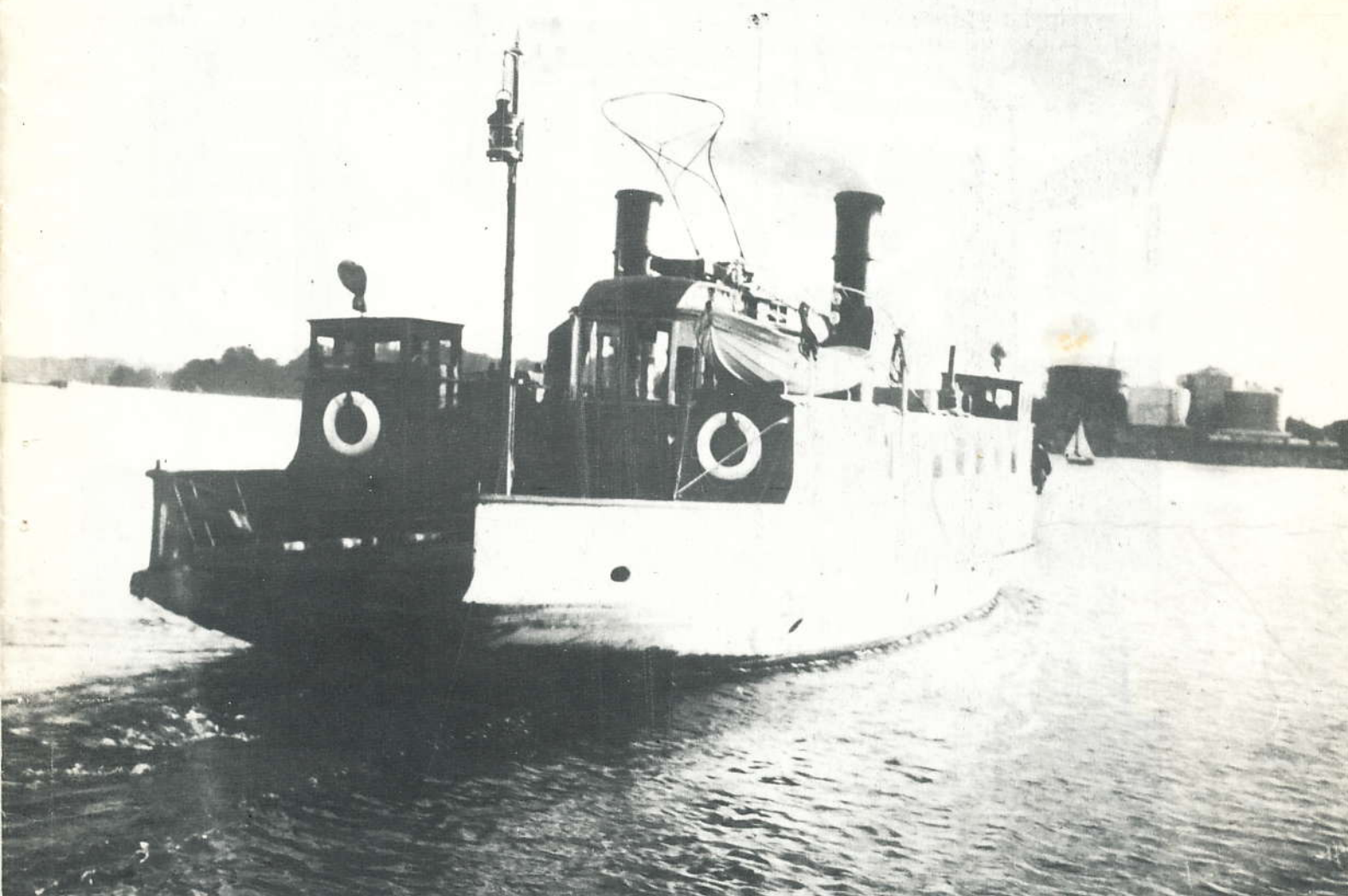


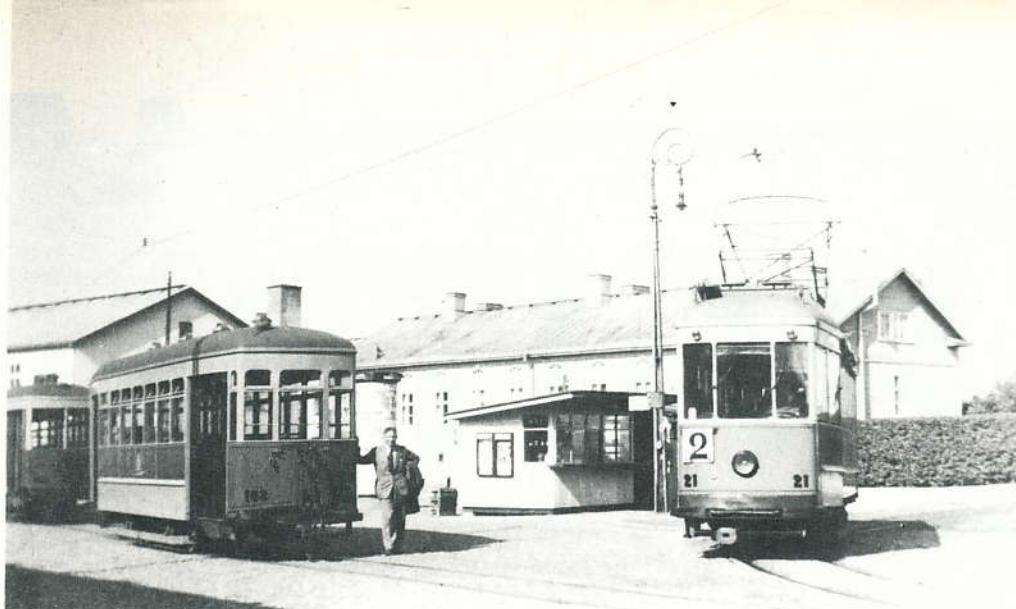
RAITIO

ISSN 0356-5440

4 1986

RAITION UUSI PURJEHDUS ON ALKANUT

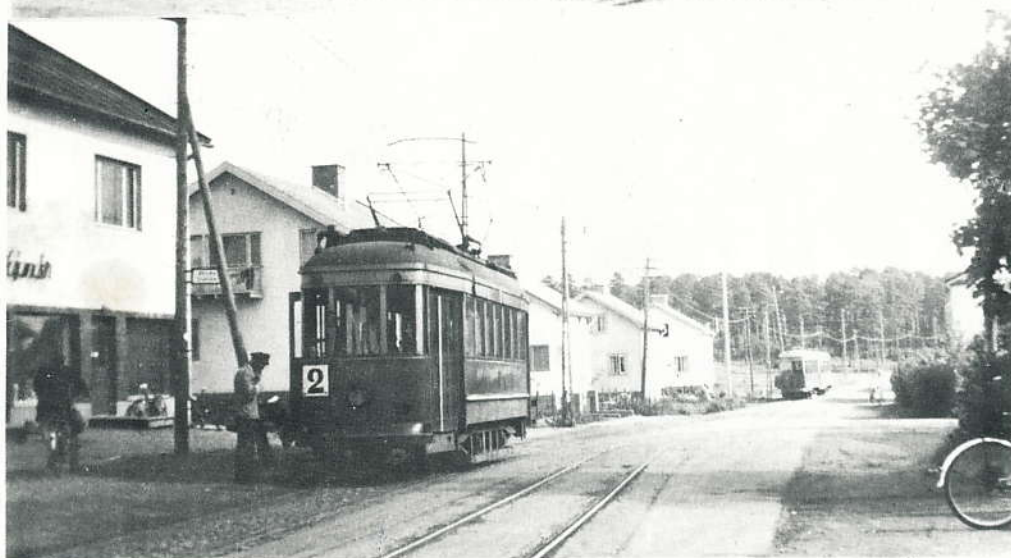




1



2



3



4

Hyvät RAITION lukijat!

Niin kuin kannessakin mainitaan, lehtemme RAITION historiassa on alkanut uusi aikakausi. Lehti on tähän asti tuotettu täysin talkootyönä ja valmistettu menetelmällä, joka on ollut meille edullisin. Tästä syystä valokuvien laatu on ajoittain ollut sangen puutteellinen.

RAITION numerosta 4-1986 painatamme kannen (ja mahdollisesti muitakin kuvasivuja) kirjapainossa, jolloin kuvituksen laatu paranee huomattavasti, jos kohta kuvien laatu riippuu paljolti alkuperäisestä. Tämän uudistuksen myötä valokuvat julkaistaan pääasiassa lehden kansisivuilla. Sisäisivuilla käytetään enimmäkseen piirroksia, jotka käyttämämme painatusmenetelmä toistaa paremmin.

Joudumme jälleen kertaalleen toistamaan vanhan vetoomuksemme RAITION lukijoille. Toimittakaa meille avustuksia — sekä tekstiä että kuvia — jotta me pystymme toimittamaan teille lehden luettavaksi. Avustuksia voi toimittaa suusanallisesti (uutisjutut) tai kirjallisesti joko postiosoitteeseemme tai toimituksen jäsenille. Valokuvat pyydämme vastaisuudessa toimittamaan valmiina mustavalkovedoksina (värivedoksia emme valitettavasti pysty käyttämään), jotka palautetaan lähettäjälle, mutta voidaan lähettäjän suostumuksella liittää myös yhdistyksen kokoelmiin.

RAITION toimitus toivottaa kaikille lukijoilleen menetyksestä vuotta 1987!

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 22. 2. 1987 klo 15—17 Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, Hietaniemenkatu 9 B, 2. kerros, huone 209. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

Varsinaisen kokouksen jälkeen jäsenten diakuvaesityksiä. Tuokaa omia otoksianne!

Tervetuloa!

Johtokunta

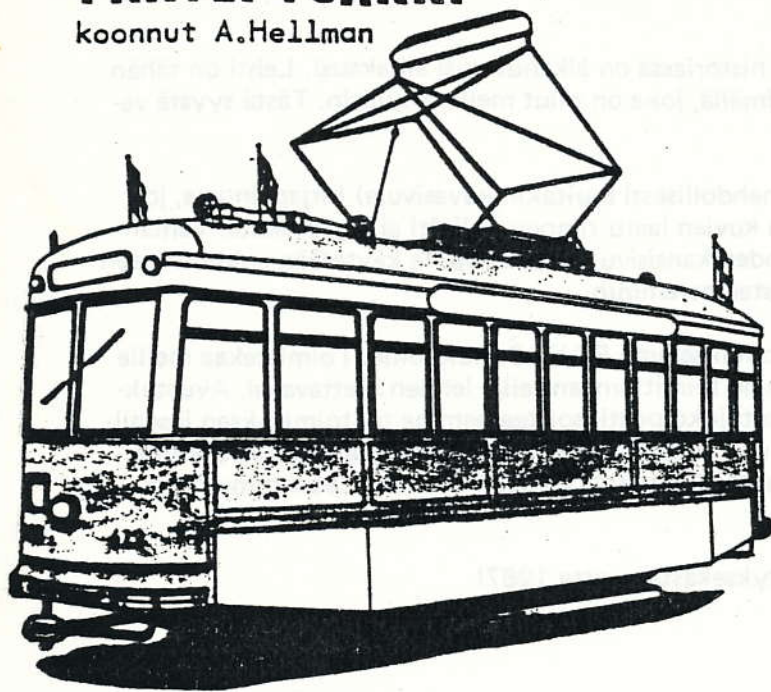
Kuvatestit:

- Kansi** Kulosaaren Raitiotie Oy:n höyrylautta S/S Brändö matkalla Kulosaaresta Sörnäisiin — joskus sähkökin on joutunut alistumaan höyryn vietäväksi.
Kuva: Viktor Hägglund, 1910-luvun alkupuoli
- 1 Turun raitiolinjan 2 päätepysäkki Stålarminckatu ja moottorivaunu 21. Sivuraiteella perävaunuja odottamassa ruuhka-ajan alkua.
Kuva: N. N. Forbes, elokuu 1952
- 2 Turun satamassa ykköslinjan päätepysäkillä vaunu 42. Laiturin toisella puolella Helsingin pikajuna, jossa »Porkkalan tunnelin» eli vuokra-alueen läpiajoa varten ikkunaluukut. Lähinnä Kansainvälisen Makuuvaunu- ja Euroopan Pikajunayhtiön ravintolavaunu R 2014.
Kuva: N. N. Forbes, elokuu 1952
- 3 Kakkoslinjan Nummenmäen päätepysäkillä vaunu 23. Kauempana hämmöttävät perävaunut odottavat ruuhka-ajan liikennettä.
Kuva: N. N. Forbes, elokuu 1952

- 4 Vanhan Hämeentien numerossa 52 sijaitseva muinoin ratapuolen varikko, jonka edustalla työvaunuksi muutettuna todennäköisesti vaunu 5.
Kuva: N. N. Forbes, elokuu 1952
- 5 Viipurilainen raitiovaunu 5 Suomen suuriruhtinaskunnan ajoilta. Viipurissa vieraili paljon venäläistä aatelistoa, joten linjakilvissäkin oli venäjä kolmantena kielenä suomen ja ruotsin jälkeen. Taustalla Viipurin uusi asematalo, joka valmistui vuoteen 1916 mennessä.
Kuva: vanha postikortti
- 6 Turun sillalle matkaava raitiojuna 7 + 53 (?) Suomen Pankin lähettyvillä.
Kuva: tuntematon
- 7 Viipurilaisvaunu 7 sekä numeroltaan epäselvä perävaunu.
Kuva: tuntematon
- Takakansi HRO 431 (myöhemmin HKL 181, nykyään museo-vaunu) 17. 9. 1941 klo 10.45 vastavalmistuneena. Huomiota kannattaa kiinnittää alkuperäisiin ajolaitteisiin sekä matkustamon kelloon.

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Kalusto

29. 10.

Vaunu 104 tuotiin keltavihreänä Helsinkiin. Samanvärinen vaunu 62 hinasi sen aamupäivällä Koskelasta Vallilaan.

4. 11.

8635/58

Lokakuussa alkoi Varhaan ilmestyä uutta kalustoa ja marraskuun alussa olivat käytössä 2-akseliset Volvo/Wiimat 8621–8635. Nämä autot osaavat »niiata», eli pysäkeillä voidaan etuakselin ilmajousipalkeet tyhjentää, jolloin autoon nouseminen ja siitä poistuminen helpottuu. Kuljettaja käyttää laitteistoa tarpeen mukaan.

11. 11.

8640/97B

13. 11.

104 liikkeellä omin voimin VH–KH–VH.

Varhaan sijoitettuihin 600-, 700- ja 800-sarjan autoihin on loppusyksystä alettu asentaa ovenavauspainikkeita etuovien vasemmalle puolelle ja »kuljettajan osaston» takaseinän sivuun. Marraskuun lopulla näkyi jo 300-sarjan autojakin, joihin oli jo asennettu tällaiset painikkeet.

H-2 (ex 341) on nyt harmaa ja ympäröity keltamustalla viinoviivatarralla (vrt. H-1).

Täsmennys RAITIOon 3-1986, sivu 66 (kalusto):

10. 6.

Riisuttu vaunu 353 oli kytketty ehjään vaunuun H-1, joka hinasi sen Koskelan hallialueelle.

Talvituristissa (Suomen kulkuneuvot 4/1986) on Heikki Immelin lyhyt, mutta mielenkiintoinen kirjoitus Fridolf Rafael von Haartmanista (1839–1902). Kyseisen herran aikaansaannoksiin nimittäin kuuluu Suomen makuuvaunuliiketeen perustaminen, höyryveneliikenteen harjoittaminen Pietarissa, Sevastopolissa ja Nizni-Novgorodissa (nyk. Gorki), sekä sähköraitiotieyhtiö viimeksimainitussa kaupungissa...

17. 11.

Kalustoa IK:ssa aamulla vanhimmasta päästä yhdellä silmäyksellä: 261/97B, 262/LOK, 276/97A, 301/58, 314/90. SÖ vähän myöhemmin: STA 143/72, 934/50.

21. 11.

104/7A/65

KH romuraide: 368, 374

KH umpisuoli: 363

11. 12.

KH romuraide: 368, 374

KH umpisuoli: 363 (hylätty, mutta ehjä)

KH vanhoja Valmetteja muilla raiteilla: 339, 356, 367, 371.

Omin voimin liikkeellä nähtyjä marras-joulukuussa: 332, 335, 337, 338, 342, 346, 352, 360, 361, 365,

Vaunu 66 oli joulukuun alussa keltavihreänä liikenteessä.

Keltavihreät nivelvaunut joulukuun puolivälissä: 59, 61, 62, 66, 104 (ainakin).

Raitiolinjat

Mainittakoon, että kääntyminen Hämeentielle Toiselle linjalle on liikennemerkillä kielletty. Merkin yhteydessä ei ole lieventäviä lisäkilpiä.

Autolinjat

3. 11.

Edellisessä numerossa mainittua linjaa 97T ei näy yhdessäkään vuoroaikataulussa. Linjaa siis liikennöidään LOK:n käytössä olevilla vuoroilla, jos liikennöidään ollenkaan.

Sen sijaan vuoroaikatauluista löytyi kaksi linjaa, joita ei mainita missään:

3. 11. alettiin liikennöidä linjoja:

– 91V Itäkeskus–Puotila. Linjaa liikennöidään ruuhka-aikoina ruuhkasuuntaan. Linja on sama kuin entinen apulinja 91 ja vuorotkin ovat samat.

– 92T »Arhotien pysäkki–Neulapadontien pysäkki». Vuoro 681 ajaa Neulapadontien pysäkillä klo 8.30 reittiä Myllypurontie–Myllymestarintie Arhotien pysäkillä, jossa se on klo 8.36. Vuoro 769 ajaa reitin päinvastoin klo 14.15–14.21.

Korjaus RAITIOon 3-1986, sivu 65:

97 A/B, kohta B sama kuin A vastapäivään, poikkeus pitää olla: — Kontulantie — LÄNSIMÄENTIE — Aartenetsijäntie —.

Autoliikenteen vuorot halleittain 1. 11. 86 (—31. 5. 86)

	Vakiov.	Ruuhkav.	Yhteensä
RU	75/2 (73)	59/0 (59)	134 (132)
KO	45/1 (46)	72/4 (70)	117 (116)
VK ^{*)}	47/3 (54)	84/11 (87)	131 (141)
	167 (173)	215 (216)	382 (389)

75/2 = vuoroja 75, joista 2 pelkästään LOK:n käytössä. Jotkut vuorot ovat lisäksi osan aikaa LOK:n käytössä
*)VK 31. 10. 86 asti: vakiovuorot 54, ruuhkavuorot 87.

11. 1986

Linjan 94B Keinulaudantien »päätepysäkki» on siirretty terminaalista Kontulankaaren varteen (noin 5 m). Kahden pyssäkkikatoksen suuruista terminaalia käyttää enää linja 95.

5. 12.

Linjaa 40V Linja-autoasema—Pohjois-Haaga liikennöitiin viimeisen kerran.

8. 12.

Linjan 41 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: — Mannerheimintie — Nurmijärventie — Metsäläntie — Ilkantie —.

STA alkoi liikennöidä linjaa 43 Linja-autoasema — Kannelmäki — Hakuninmaa. Liikennöintiäika on ma-pe n. 6—21 ja la 7—17.

Reitti on sama kuin 41:n Pelimannintielle, josta edelleen: — Klaneettitie — Soittajantie — Kanneltie — Vanhaistentie — Kanneltie — Palokunnantie. Päätepysäkki on tammikuuhun asti Juoksuhaudantien risteyksessä, josta se siirretään Kuopuksentien risteykseen.

1. 11. 1986 päivätys linjakartassa linjan tunnus on 41A.

Poikkeavaa

13. 10. (noin)

Linjan 6 »pikkunivelen» kuljettaja havaitsi ajaessaan Hieta-lahdenkadun ja Kalevankadun risteyksessä olevaan kaarteseen, että kisko oli katkenut. Vaunun jälkeen tuli vielä nivelvaunu, joka ohitti vauriopaikan partioauton valvonnassa erittäin varovasti.

Katkeaman syynä oli kuluminen ja on kuulunut huhuja, että tämä tapaus olisi ensimmäinen HKL:n historiassa.

Kiskon vaihto aloitettiin hetimiten ja työtä tehtiin yöstä myöten. Tämä aiheutti 14 soittoa poliisille, joka kävi toteamassa tapahtuneen eikä puuttunut tilanteeseen. Kiskot vaihdettiin koko kaarteeseen matkalta ja linja 6 liikennöi jonkin aikaa Kirurgille.

24. 10.

Lähilinja Oy:n Keravan suuntaan ajavat kuljettajat liittyivät AKT:n bussilakkoon. Tämä lakko loppui 28. 10.

Lokakuun loppu: lisärunkojen kytkeminen ja irrotus Kontulassa aiheutti muutaman metrojunan myöhästymisen. Pahimmat myöhästymiset olivat yli viiden minuutin luokkaa.

28. 10.

Linjalla 71 useita nivelbusseja, syynä tietenkin AKT:n lakko. Linjan autot ovat olleet tupaten täysiä aamusta iltaan, koska se on ainoa yhteys koillisten esikaupunkien suuntaan.

17. 11.

AKT:n bussinkuljettajien lakko päättyi klo 5. Liikenteen käynnistäminen vei pari päivää.

6. 12.

Illalla linja 4 ja myöhemmin 4N kääntyivät perinteisesti Kauppatorilla. Bussilinja 4X ajoi väliä Kauppatori—Katajanokka.

Muuta

Kaupunginhallitus on päättänyt vuokrata Roihupellosta 7000 m² tontin Partekille betoniaseman paikaksi 10 vuoden ajaksi. Tontti on metroradan ja Varikkotien välissä. Asemakaavaan se on merkitty rautatiealueeksi ja sille on ollut tarkoitus rakentaa Roihupellon metroasema. Metroaseman rakentaminen on kuitenkin niin epävarmaa, että paikalle voidaan sijoittaa betoniasema.

29. 10. (havaintopäivä)

Itäkeskuksen läntisen lippuhallin pienistä automaateista saa kertaseutulippuja.

15. 11.

Useimmat metron lippuautomaatit on muutettu seutulippu- ja myyviksi.

30. 11.

Metron laiturikilvet on vaihdettu: »Kamppi» on nyt »Kamppiin» ja »Itäkeskus» on »Itäkeskukseen ja Kontulaan» tai »Kontulaan».

1. 11.

Metron liityntälinjoilla alkoi »avorahastus». Lippu näytetään kuljettajalle vain pyydettyä.

3. 11. (havaintopäivä)

Itäkeskuksen metroaseman läntisen lippuhallin katonrajassa on kaksi aikataulumonitoria. Niistä näkyy positiivisena tekstinä kulussa olevat bussilinjat, määränpää, lähtölaiturit ja -ajat. Lähtövuorossa olevien linjojen kohdalla vilkkuu musta piste.

Kahteen kotitieturiin perustuva järjestelmä on neljän kuukauden koekäytössä.

5. 11.

Nuori Voima -lehden runorattikka kiersi kolmosen reittiä päiväsaikaan. Ohjelmassa oli myös proosaa. Vaunu oli 28.

11. 12.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Ruoholahden metroaseman lippuhallin asemakaavan luonnosperiaatteet.

Lippuhallista tulee kaksikerroksinen. Siihen voidaan sijoittaa myymälä- ja palvelutiloja. Linja-autotermiinalia ja pysäköintialuetta ei asemalle tule. Aseman lähelle sijoitetaan kuitenkin pysäkkejä ja invalidien autopaikkoja.

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli myös Vuosaaren metroradan mahdollista rakentamista.

Rata jatkuisi Itäkeskuksen metroasemalta Itäväylän suuntaisena ja painuu Kehä 1:n kohdilla maan alle. Vanhanlinnantien/Keltamontien paikkeilla rata alittaa Itäväylän ja ottaa suunnan Puotilaan. Puotilan asema on noin Puotilan leikkimäen paikkeilla, jonka jälkeen rata nousee maan pinnalle ja ylittää Vartiokylänlahden Vuosaaren sillan vieressä.

Rata jatkuu Vuotien vierellä sen pohjoispuolella. Rastilan asema on lähellä leirintäaluetta. Ala-Vuosaaren asema on uudessa paikalliskeskuksessa, joka rakennetaan Vuotien ja Kallvikintie risteyksen koillispuolelle. Tämän jälkeen rata painuu maan uumeniin. Ylä-Vuosaaren asema on Isonvillasaarentien paikkeilla. Rata kulkee tunnelissa karkeasti ottaen Vuosaaren puistopolun alla.

Edellä selostettu vaihtoehto — joka lienee todennäköisin — jättää pois Keski-Vuosaaren aseman. Asema saataisiin aikaan, jos rata rakennettaisiin betonikuiluun. Samalla kuitenkin tuhoutuisi Vuosaaren keskellä oleva puistoalue.

Jos radan rakentamisesta päätettäisiin vuoteen 1990 mennessä, olisi rata valmis viimeistään 1995. Liikenne kuitenkin käynnistyisi rakentamisen tahdissa.

Edellä luvutettu rataosuus maksaisi noin 680 miljoonaa mk. Pelkästään Ala-Vuosaareen rakennettava rata maksaa noin 430 miljoonaa mk. Keski-Vuosaaren aseman ottaminen mukaan nostaisi hinnan noin 760 miljoonaan markkaan.

Matkustajia arvioidaan vuonna 2000 kulkevan noin 40 000 vuorokaudessa.

Vielä on varauduttu jatkamaan rataa Ylä-Vuosaaresta mahdolliselle Vuosaaren satama-alueelle tai Mellunmäkeen.

Tammikuun 1987 alusta VR siirtyy pääkaupunkiseuden lähiliikenteessä avorahastukseen. Liput tarkastetaan junissa vain pistokokeina ja liputtomille tai kelpaamattomalla lipulla matkustaville matkäistään tarkastusmaksu (1986 = 110 mk) sekä matkan hinta.

Avorahastuksen piiriin kuuluvat kaikki paikallisjunat välillä Hki—Ri/Mrl/Kkn. Vaunujen eteisissä on kerta- ja sarjalippujen leimauslaite. Jokaisen sähkömoottorijunayksikön yksi osasto on merkitty lipunmyyntipisteeksi, josta matkustaja voi ostaa normaalihintaisen kertalipun rahastajalta. Veturijunissa on vastaavanlainen rahastamo kahdessa vaunussa junaa kohti.

Leimauslaite leimaa tietokonepääteen kirjoittimen laatimia lippuja, pahvilippuja sekä sarjalippuja. Lippuun leimataan oikea aika viiden minuutin tarkkuudella.

VR:n vyöhyketariffin mukaiset kerta- ja sarjaliput ovat voimassa leimauksen kellonajasta: 1—2 vyöhykettä 1 tunti, 3—4 vyöhykettä 1 1/2 tuntia ja 5—6 vyöhykettä 2 tuntia.

VR:n Helsingin asemalla olevat vyöhykekertalippujen myyntiautomaatit kannattaa jättää rauhaan ainakin, jos haluaa rahansa vastineeksi matkalipun. Kokemuksesta voi kertoa, että vempale kyllä ottaa rahaa vastaan, mutta iskee sitten lipun luukulle ja palauttaa rahoista vain 60 %.

AIKATAULU

1. 6. 57 alkaen

Helsinki — Pakila — Tuomarinkylä — Viiskallantie — Asessorintie — Lainlukijantie ja Herastuomarintie — Tuomarinkylä

Arkipäivinä		Pyhäpäivinä	
H:ki	Tuomarinkylä	H:ki	Tuomarinkylä
6.30	5.50	8.00	7.25
6.55	6.05	9.00	8.25
7.25	6.25	10.00	9.25
8.00	6.55	11.00	10.25
8.25	7.25	12.00	11.25
9.00	8.00	13.00	12.25
10.00	8.25	14.00	13.25
12.00 L	9.00	15.00	14.25
13.00 L	9.25 L	16.00	15.25
14.00 L	12.25 L	17.00	16.25
14.35 L	13.25 L	18.00	17.25
15.00 L	14.25 L	19.00	18.25
15.35 L	15.00 L	20.00	19.25
16.00	15.25 L	21.00	20.25
16.35	16.00 L	22.00	21.25
17.00	16.25	23.00	22.25
17.35	17.00	24.00	23.25
18.00	17.25		
18.35	18.00		
19.00	18.25		
20.00	19.25		
21.00	20.25		
22.00	21.25		
23.00	22.25		
24.00 L	23.25 L		

L = Lauantaisin

SIROLAN LIIKENNE OY
Lepolantie 4, puh. 727 307.

UUSI AIKATAULU

Syyskuun 1 p:nä 1957 astuu voimaan uusi aikataulu Kallionlinjallamme

POHJOIS-HAAGA—AGRICOLAN PUISTO

Bussit kulkevat joka 15 min. seuraavasti:

Arkisin: Lähtö Pohjois-Haagasta klo 5.45—9.45 ja 14.00—21.30 välisenä aikana, Kalliosta 6.10—10.10 ja 14.25—21.40.

Lauantaisin ja pyhäpäivien aattoina: Pohjois-Haagasta 5.45—9.45 ja 12.00—19.30, Kalliosta 6.10—10.10 ja 12.25—19.55.

Sunnuntaisin: Pohjois-Haagasta 12.00—19.30, Kalliosta 12.25—19.55.

Suomen Turistiauto Oy

Torbjörn Holmqvist: Konalan seudun historiikki muistintpanoja Konalasta ja sen ympäristöstä menneinä aikoina

"KULKUYHTEYDET JA LIIKENNE

Rantarata Helsinki—Karjaa valmistui 1. syyskuuta 1903. Sitä ennen oli rakennettu osuus Turku—Karjaa, joka oli valmistunut jo vuonna 1899. Ensimmäinen aikataulu, jossa on mainittu Pitäjänmäki, on päivätty 16. 11. 1903. Vuosina 1921—1925 ajettiin linja-autoilla Pitäjänmäeltä Helsinkiin ja liikennöitsijöiden joukosta voidaan mainita Fredrik Nyqvist, Holger Winqvist ja Ernst Gärkman.

Bussilinjat kulkivat Pitäjänmäen läpi entistä Nurmijärventietä (nykyään Konalantie) pitkin Vanhankartanon, Vaapaalan, Viherlaakson ja Jupperin kyliin. Nämä myöhemmät bussilinjat olivat alkuna Hämeenkylien liikenteelle, jonka nykyinen omistaja on liikennöitsijänä vuonna 1940 aloittanut Joel Gärkman. Vuosina 1946—1951 Gärkman liikennöi ainoastaan Jupperin linjaa, kun muut linjat siirtyivät Helsingin Maaseutuliikenteelle. Vuonna 1952 ostivat liikennöitsijät Laurila & Kivikoski osan Helsingin Maaseutuliikenteen linjoista. Liikennöitsijä Laurila myi linjansa vuonna 1955 liikennöitsijä Johan Nyströmille, joka vuorostaan myi sen Henry Nemlanderille vuonna 1958. Liikennöitsijä Kivikoski myi linjansa Nils Fallströmille. Nemlander myi linjansa lokakuussa 1977 ja Fallström omansa maaliskuussa 1978 uusille omistajille.

Nämä kaksi yksityistä bussilinjaa liikennöivät Konalan ja Vihdintietä. Vuonna 1939 oli yksi bussilinja Pitäjänmäen ja Kauniaisten välillä.

Kun Pitäjänmäki ja Konala vuonna 1946 liitettiin Helsingin kaupunkiin, oli kaupungin järjestettävä linja-autoyhteys keskustaan. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) ensimmäinen linja oli n:o 25, joka 4. marraskuuta 1946 alkoi kulkea Arkadiasta (Lasipalatsi) Kaarelaan Pitäjänmäen kautta. Tämä linja lopetettiin vuonna 1952 Pitäjänmäen linjana.

Linja n:o 25 ajoi uutta Vihdintietä pitkin Malminkartanon vuodesta 1953 lähtien. Vuonna 1966 muutettiin tämän linjan numeroksi 45.

Linja n:o 26 alkoi liikennöidä 22. syyskuuta 1952 Erotajalta Konalaan. Päätepysäkki oli Vanhan Hämeenkylien varrella, nykyisen Konalantien kulmassa. Tammikuun 1. päivänä 1966 n:o 26 muutettiin numeroksi 39 ja päätepysäkki siirrettiin Riihipellontielle. Vuonna 1968 alkoi linja n:o 39V ajaa Hankasuontielle. Vuonna 1976 linja muutettiin numeroksi 39A."

Ote HKL:n osastopäällikön Pentti Santaharjun kirjoituksesta, joka julkaistiin TuKL:n henkilökuntalehdessä »Keltaset» nro 2/1986:

»Ehdotus turkulaisille

Monessa ulkolaisessa kaupungissa on viime vuosina otettu käyttöön menestyksellisesti ns. huviajeluraitiolinja, jossa käytetään vanhoja raitiovaunuja. Periaatteena on, että linja ajaa lauantai- ja sunnuntaipäivisin määrättyllä reitillä tunnin tai kahden tunnin välein omalla reitillään huviajelua. Vaunussa on virvoketarjoilua ja muuta viihdettä. Mahdollisesti matkan varrella voi katsella nähtävyyksiä. Vaunut on sisustettu viihteelliseksi ja vaunu on myös ulkopuolelta maalattu ja koristeltu huomiota herättäväksi. Suomen Turkuun soveltuisi "historiallinen—huvittelulinja" erinomaisen hyvin siten, että linja ajaisi Turun linnan ja tuomiokirkon väliä. Tämä edellyttäisi tietenkin, että Turussa kunnostettaisiin vanhoja raitiovaunuja kyseiseen tarkoitukseen ja että reitille asennettaisiin raitiotiekiskot. Asiakkaita ei tältä linjalta varmaan puuttuisi. Se olisi eräänlainen vetonaula Turulle. Todettakoon, että ko. linjat muualla ovat erittäin suosittuja ja taloudellisesti kannattavia.»

Niinpä niin! Tukekaamme mekin tätä ideaa, mutta miksei ajatusta voisi (jo ensi kesänä) toteuttaa Helsingissä. Vaunut ja radat ovat jo olemassa. Vai pitäisikö HKL:n henkilöstölehdessä »Liikennepeili» sivuilta ensin lukea turkulaisten myönteinen näkemys asiasta. Samalla he voisivat myös antaa pontta raitiovaunumuseon perustamiselle. Helsingiläiset nyhjäävät päätöksenteossaan ja esittävät toinen toistaan naurettavampia ehdotuksia Töölönjoskus tyhjenevien raitiovaunuhallien käyttötarkoituksiksi. On ainakin selvää, että vanhin halli, eli niin sanottu uusi korjaamo, tulisi antaa raitiovaunumuseon käyttöön ja säilytyshallista olisi varattava osa tulevaisuuden laajennusvaraksi. Täysin väärin on esittää osaa-kaan vaunuhallista ensisijaisesti taidemuseoiden käyttöön. Vuoden 1985 Helsingin museoluettelon mukaan täällä on jo 13 taidemuseota ja -kokoelmaa sekä taidehalli ja -keskus. Ei enää lisää taulumuseota, jos se estää kunnollisen ja ainoalaatuisen raitiovaunumuseon perustamisen. Luullaksemme tämä on myös kaupunkilaisten hiljaisen enemmistön mielipide. Jos taulumuseota taasen perustellaan sanomalla, että olisi niin paljon varastoituja teoksia, jotka pitäisi laittaa esille, kaupungillekin kertyisi säästöä, kun niitä olisi jonkin aikaa ostamatta. Sitä paitsi raitiotiemuseota varten vuosikausia koottu osittain korvaamaton aineisto kerää pölyä nurkissa täysin laiminlyötynä, Onko se kaupungin ja nykyisten sekä tulevien ikäpolvien etujen mukaista? Varmasti ei ole!

Liikennepäällikön päiväkirja N:o 79/1950

Ajonopeus Lauttasaaren sillalla

Liikenneturvallisuussyistä johtuen määrätään Lauttasaaren sillalla ajettaessa suurimmaksi sallituksi keskinopeudeksi 25 km/t. Tämä merkitsee sitä, että sillan kumimassakin päällä olevien liikennemerkkien väliseen matkaan on käytettävä vähintään yksi (1) minuutti.

8. 6. 50. merk. Reino Castrén

Luettelo Strömbergin toimittamista ajoneuvojen sähkökäytöistä

Ajoneuvo	Ostaja	Määrä	Toimitusaika
A Prototyypit			
Metrojuna	Helsingin kaupungin metrotuomisto	3	1971–1972
Niveljohdinauto	Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur (CH)	1	1973
Niveljohdinauto (vv)	Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur (CH)	1	1977
Sähköveturi (vv)	Valtionrautatiet	1	1980
Johdinauto (vv)	Helsingin kaupungin liikennelaitos	1	1979
Dieselsähköveturi	Valtionrautatiet	1	1980
Niveljohdinauto (vv)	Ikarus (H)	1	1981
Johdinauto (vv)	Energomachexport (SU)	2	1982
Sähköveturi (vv)	Energomachexport (SU)	1	1985
Johdinauto (vv)	Neoplan/Garrett (USA)	1	1985
B Sarjavalmistus			
Sähköjuna	Valtionrautatiet	100	1968–1981
Metrojuna (vv)	Helsingin kaupungin metrotuomisto	42	1977–1984
Sähköveturi	Valtionrautatiet	110	1971–1984
Nivelraitiovaunu	Helsingin kaupungin liikennelaitos	40	1973–1975
		42	1983–1987
Niveljohdinauto (vv)	Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur (CH)	10	1981–1982
Dieselsähköveturi (vv)	Valtionrautatiet	23	1985–1989
Dieselsähkömoottori- vaunu (vv)	State Transport Authority of South Australia (AUS)	20	1986–1987
C Yhteistyösopimukset			
Konsultointisopimus (vv)	Garrett AiResearch Manufacturing Co. of California in 1980 (USA)		1980
Metrovaunun sähkö- käytön prototyyppi (vv)	U. S. Department of Transportation (USA)		1983
Metrovaunun sähkö- käytön koesarja (vv)	U. S. Department of Transportation (USA)	3	1985
Metrovaunu (vv)	Bay Area Rapid Transit District (BART) (San Francisco, USA)	150	1984–1987
Konsultointisopimus	Holec (NL)		1979
Nivelraitiovaunu (vv)	RET, Rotterdam (NL)	50	1981–1985

(vv) = vaihtovirtakäyttö

HELSINGIN RAITIOTEIDEN KERTALIPUN HINNAT

Seuraavassa luettelossa mainitut kertalipun hinnat on koottu keskustan raitiotielinjojen tiedoista. Näin ollen esi-
 kaupunkilinjojen, eli Munkkiniemen, Haagan ja Kulosaaren
 raitioteiden erikoismaksut on selvyiden vuoksi jätetty pois.
 Näillä reiteillä hinnat ovat eri aikoina perustuneet omiin tak-
 soitusjärjestelmiin. Yöliikenteessä samoin kuin eräinä ajan-
 jaksoina myös aamuisin on noudatettu joko korotettua tai
 alennettua taksaa. Keskustan autolinjoilla on usein nouda-
 tettu myös raitioteiden hintoja; erilaiset vyöhyke- ja sektori-
 järjestelmät ovat saaneet aikaan sen, että pitkänmatkaisilla
 esikaupunkilinjoilla on käytetty toisenlaisia taksoja jopa kes-
 kusta-alueella matkustettaessa. Uusin yhteistariffi poisti kai-
 kenlaisen hintakirjavuuden. Tämä seikka on helposti havait-

tavissa lipun hinnan huimaavasta nousukierteestä, koska
 maksu on aivan sama matkustettaessa raitiovaunulla yksi py-
 säkinväli tai keskustasta n.s. liitosalueiden äärirajoille. Ehkä-
 pä nykyinen korkea kertalipun hinta saisi enemmän ymmär-
 rystä, jos esitellyssä olisivat olleet enimmäishintaiset liput.

A propos — vuosilla 1947 ja 1985 on muuan yhteinen
 piirre: lipun hinta on sama. Toisekseen muistutetaan mieliin
 vuosi 1972, jolloin 5 markan jäänmurtajakolikko otettiin
 käyttöön. Tuolloin epäiltiin, että lantti tuli käyttöön, jotta
 metron lippuautomaatteja varten olisi jokin sopiva pikkuraha
 kertalipun ostoon. Kukaan ei kyllä tuota asiaa ottanut vaka-
 vasti, koska vitonen oli melko iso ja arvokas raha. Nyt se on
 kuitenkin yhden pysäkinvälin matkan arvoinen. Viisitoista
 vuotta sitten saman matkan teki 50-pennisellä!

1887-11-26	15 p	päätettiin kertamaksun hinta
1888-02/03		omnibussiliikenne alkoi
1890-12-11		väliläikäinen hevostaitiovaunuliikenne alkoi
1891-06-21		säännöllinen hevostaitiovaunuliikenne alkoi
1900-09-04		sähköraitiovaunuliikenne alkoi
1917-10-12	25 p	
1919-06-30	30 p	
1920-02-18	55 p	
1921-12-12	75 p	
1926-06-16	1.00 mk	
1940-12-01	1.50 mk	
1944-01-01	2.00 mk	
1946-01-01	4.00 mk	käytöstä poistettiin 50 p:ä pienemmät kolikot
1947-06-22	5.00 mk	
1948-01-01	10.00 mk	
1949		käytöstä poistettiin penniset kolikot (50 p)
1950-05-15	15 mk	
1952-05-01	20 mk	
1955-03-01	25 mk	
1957-04-01	30 mk	
1958-05-07	35 mk	
1962-05-01	40 mk	
1963	40 p	rahanuudistus 1 mk = 1 p
1964-05-01	35 p	yhteistariffi voimaan
1966-12-01	45 p	
1971-05-01	50 p	yhteistariffi uudistettuna voimaan
1973-04-01	1.00 mk	nykyinen yhteistariffi voimaan
1974-06-01	1.20 mk	
1975-09-01	1.70 mk	
1977-01-01	2.50 mk	
1978-01-01	3.00 mk	
1980-01-01	3.20 mk	
1981-01-01	3.50 mk	
1982-01-01	3.90 mk	
1983-01-01	4.20 mk	
1984-01-01	4.60 mk	
1985-01-01	5.00 mk	
1986-01-01	5.50 mk	

TURUN RAITIOTEIDEN KERTALIPUN HINNAT

1890-05-04	25 p	hevosraitiovaunuliikenne alkoi
1890-05-12	15 p	
1892-10-31		hevosraitiovaunuliikenne loppui
1908-12-22	15 p	sähköraitiovaunuliikenne alkoi
1918	25 p	
1919	50 p	ennen klo 8:25 p:ä
1920	75 p	ennen klo 8:50 p:ä
1922-06-16	1.00 mk	ennen klo 9:50 p:ä
1932		ennen klo 8:50 p:ä
1932-09-25		siirtoliput käyttöön
1937		aamulennus pois käytöstä
1941	1.50 mk	ennen klo 8:1.00 mk:a
1945-02-01	2.00 mk	aamulennus pois käytöstä
1946-01-01	3.00 mk	
1947-08-	5.00 mk	
1948-02-01	8.00 mk	
1948-05-15	10.00 mk	
1950-12-01	15 mk	
1952-05-01	20 mk	
1956-01-01	25 mk	
1957-04-01	30 mk	
1958-10-01	35 mk	
1962-06-01	40 mk	
1964-12-01	50 p	
1966-12-01	60 p	
1971-04-15	70 p	
1972-10-01		sähköraitiovaunuliikenne loppui

JR

Liiikennepäällikön päiväkäsky N:o 124/1950

Muutoksia raitioaikataulujen ohjeisiin

Koska henkilökunnan keskuudessa on ilmennyt epävarmuutta uusien aikataulujen käytön suhteen ja senvuoksi on ajettu epätasaisesti, muutetaan täten päiväkäskyn N:o 101 määräyksiä kohdan 6 kappaleessa 3 siten, että aikataulun ajat ovat *tuloaikoja*, paitsi pääte pysäkeillä, joilla on merkitty sekä tulo- että lähtöajat. Vaunun tulee siis *saapua* aikataulupisteeseen aikatauluun merkittynä aikana. Lähtöaika sitävastoin on, paitsi pääte pysäkeillä, riippuvainen siitä ajasta, mikä kuluu matkustajien vaunuun nousemiseen ja siitä poistumiseen. Tätä on noudatettava 15.10.1950 aamusta alkaen.

Henkilökunnan luonnollisten tarpeidensa toteuttamiseksi muutetaan kohdan 7 määräyksiä, jotka koskevat vaunun saapumista pääte pysäkeille, siten, että silloin kun luonnollisen tarpeen toimittaminen todella vaatii, sallitaan sen jälkeen, kun pääte pysäkkiä *edellinen aikataulupiste* on ohitettu aikataulun mukaisesti, ajaa hiukan nopeammin ja tulla pääte pysäkeille, pari minuuttia ennen aikatauluun merkittyä aikaa.

Allaluetelluilla linjoilla, joilla matka edellisestä aikataulupisteestä pääte pysäkeille on suhteellisen lyhyt, saadaan yllämainituissa tapauksissa sen jälkeen, kun *toiseksi edellinen* aikataulupiste on ohitettu, menetellä yllämainitulla tavalla:

Linjalla 1 suunnassa I; toiseksi edellinen aikataulupiste Mess					
>	2	>	I	>	Ht
>	3 B	>	I	>	Ht
>	4	>	I	>	Mess
>	6	>	I	>	Ht
>	12	>	I	>	Mess

Muulloin on aikatauluja aina seurattava.

3.10.1950.

merk. Reino Castrén

TURUN RAITIOTIELINJAT

Seuraavilla sivuilla esitämme Turun raitioteiden lyhyen linjahistoriikin. Olemme laatineet jokaisesta erilaisesta linjatilanteesta oman pelkistetyin linjakartan, joita onkin sitten kertynyt puolentoistakymmentä. Vanhimpien karttojen vieressä mainitaan kyseisten linjojen reittikadut ja vuodesta 1932, jolloin linjanumerot otettiin käyttöön, reittikadut luetellaan linjakohtaisesti artikkelin loppuosassa.

Spårvägs Ab i Åbo

4. 5. 1890–31. 10. 1892

Elektricitätswerk Åbo AG, Berliini 22. 12. 1908–14. 4. 1919

– saksalaisen omaisuuden takavarikon aikana 18. 8. 1914–15. 6. 1918 nimellä Turun sähkölaitos

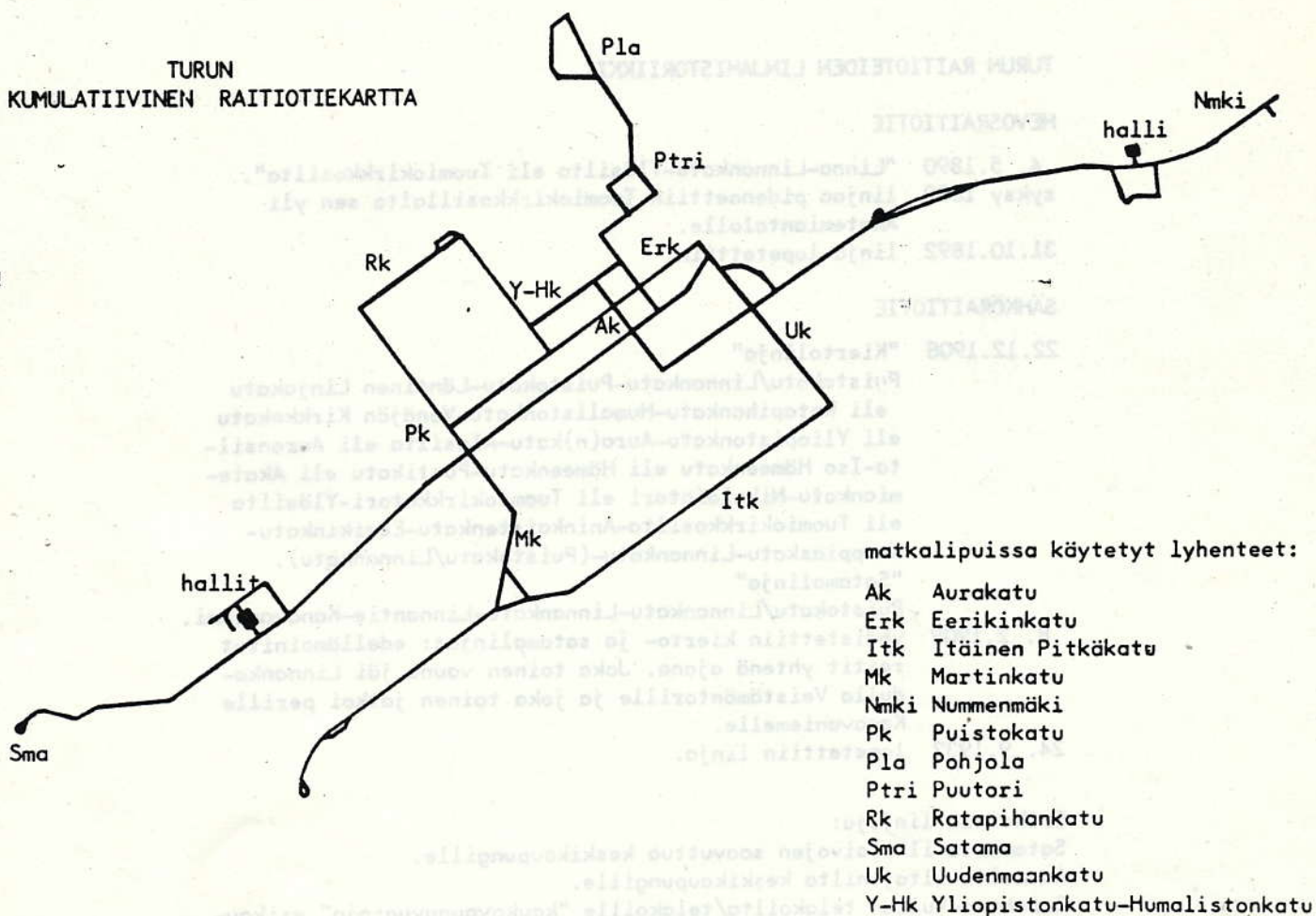
Turun Kaupungin Sähkölaitos 15. 4. 1919–4. 6. 1930

Turun Kaupungin Raitiotielaitos 5. 6. 1930–31. 12. 1949

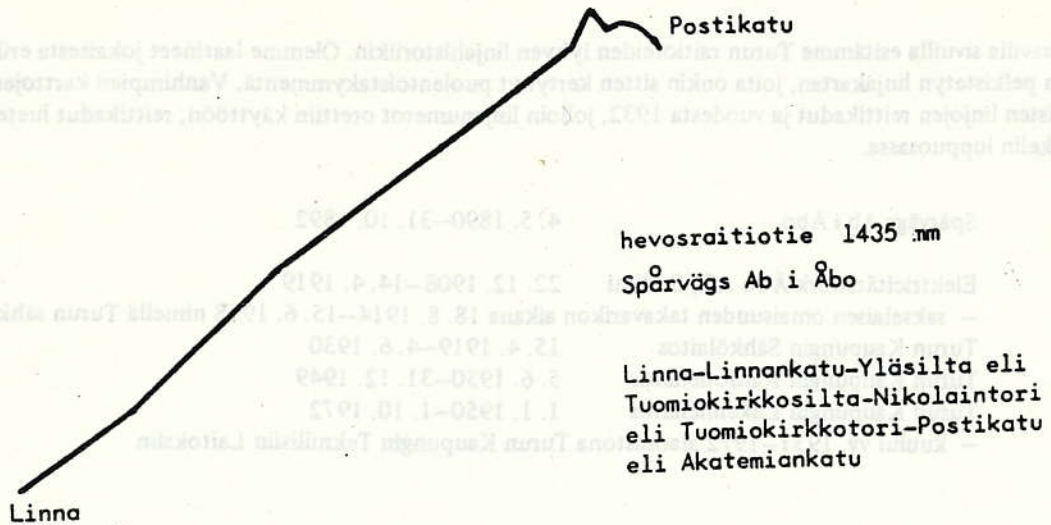
Turun Kaupungin Liikennelaitos 1. 1. 1950–1. 10. 1972

– kuului vv. 1931–1972 alaosastona Turun Kaupungin Teknillisiin Laitoksiin

TURUN
KUMULATIIVINEN RAITIOTIEKARTTA



4.5.1890-31.10.1892



TURUN RAITIOTEIDEN LINJAHISTORIIKKI

HEVOSRAITIOTIE

4. 5.1890 "Linna-Linnankatu-Yläsilta eli Tuomiokirkkosilta".
syksy 1890 linjaa pidennettiin Tuomiokirkkosillalta sen yli
Akatemiantalolle.
31.10.1892 linja lopetettiin.

SÄHKÖRAITIOTIE

- 22.12.1908 "Kiertolinja"
Puistokatu/Linnankatu-Puistokatu-Läntinen Linjakatu
eli Ratapihankatu-Humalistonkatu-Venäjän Kirkkokatu
eli Yliopistonkatu-Aura(n)katu-Alasilta eli Auransil-
ta-Iso Hämeenkatu eli Hämeenkatu-Postikatu eli Akate-
miankatu-Nikolaintori eli Tuomiokirkkotori-Yläsilta
eli Tuomiokirkkosilta-Aninkaistenkatu-Eerikinkatu-
Kauppiaskatu-Linnankatu-(Puistokatu/Linnankatu).
"Satamalinja"
Puistokatu/Linnankatu-Linnankatu-Linnantie-Kanavaniemi.
8. 2.1909 yhdistettiin kierto- ja satamalinjat: edellämäinitut
reitit yhtenä ajona. Joka toinen vaunu jäi Linnanka-
dulla Veistämöntorille ja joka toinen jatkoi perille
Kanavaniemelle.
24. 9.1932 lopetettiin linja.

Erikoisia linjoja:

Satamasta iltalaivojen saavuttua keskikaupungille.

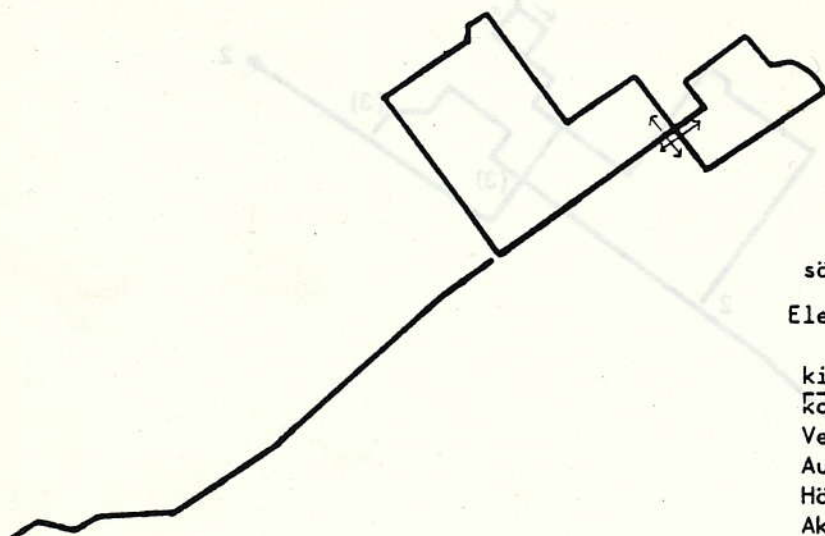
Asemalta iltajunilta keskikaupungille.

Crichton-Vulcan telakoilta/telakoille "kaukovaunuvuoroja" esikau-
pungeista - eivät pysähtyneet keskustassa.

Linja 4: jostakin johonkin ?

Vuonna 1934 aamuisin ylimääräinen linja Nnki-Kanavaniemi

22.12.1908-7.2.1909

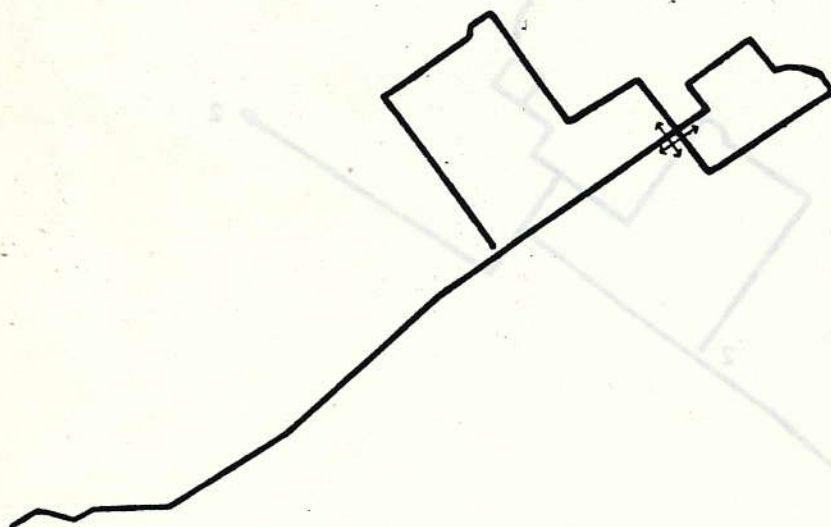


sähköraitiotie 1000 mm

Elektricitätswerk Åbo AG, Berliini

kiertolinja: Puistokatu-Läntinen Linja-
katu eli Rätapihankatu-Humalistonkatu-
Venäjän Kirkkokatu eli Yliopistonkatu-
Aurakatu-Alasilta eli Auransilta-Iso
Hämeenkatu eli Hämeenkatu-Postikatu eli
Akatemiankatu-Nikolaintori eli Tuomio-
kirkkotori-Yläsilta eli Tuomiokirkkosilta-
Aninkaistenkatu-Eerikinkatu-Kauppiaskatu-
Linnankatu-(Puistokatu) ja päinvastoin
satamalinja: Linnankatu-Linnantie-Kanava-
niemi

8.2.1909-24.9.1932



sähköraitiotie 1000 mm

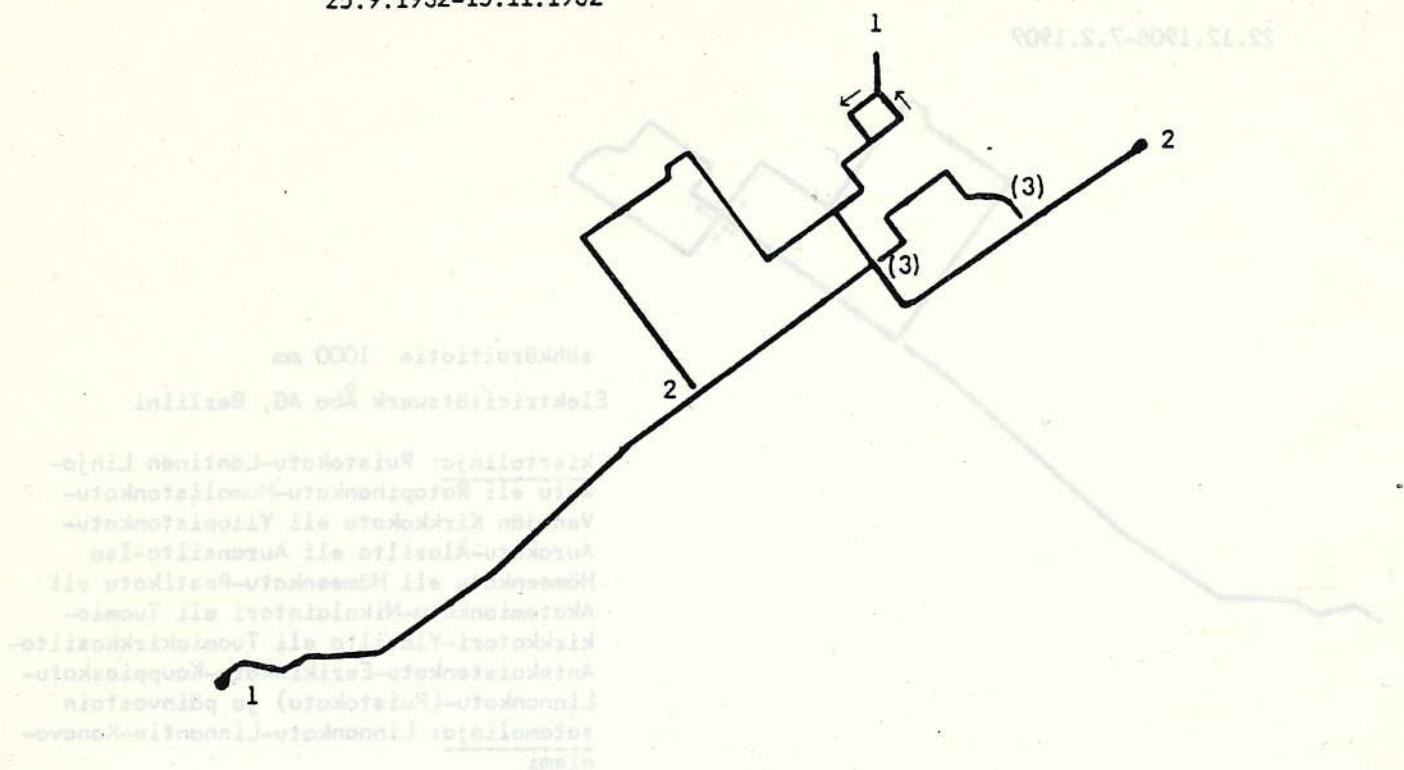
Elektricitätswerk Åbo AG, Berliini
(-14.4.1919 saakka)

Suomen Suuriruhtinaan määrämän sak-
salaisen omaisuuden takavarikoinnin
aikana raitiotiet läänin hallinnassa
18.8.1914-15.6.1918 nimellä "Turun
Sähkölaitos"

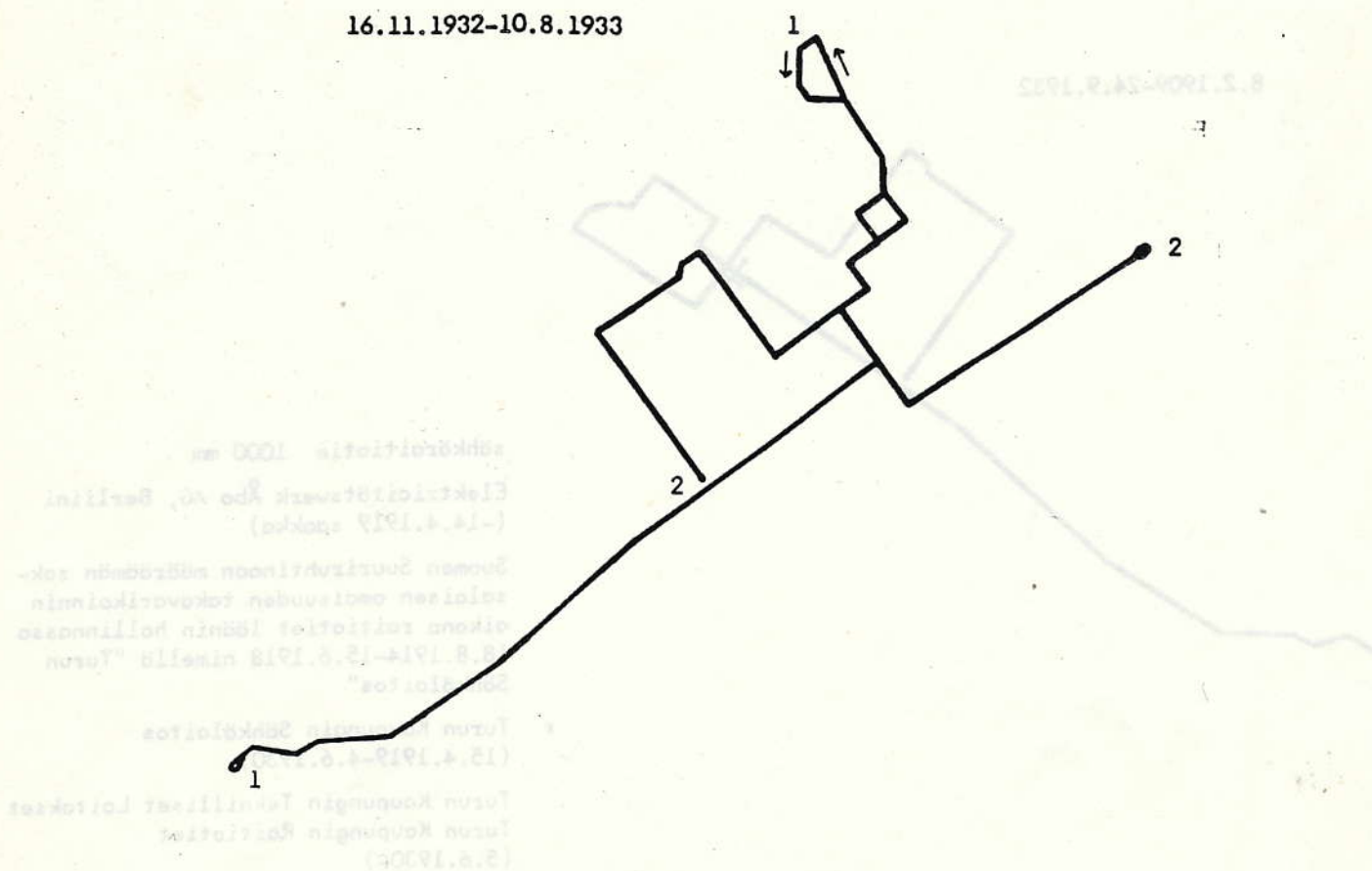
Turun Kaupungin Sähkölaitos
(15.4.1919-4.6.1930)

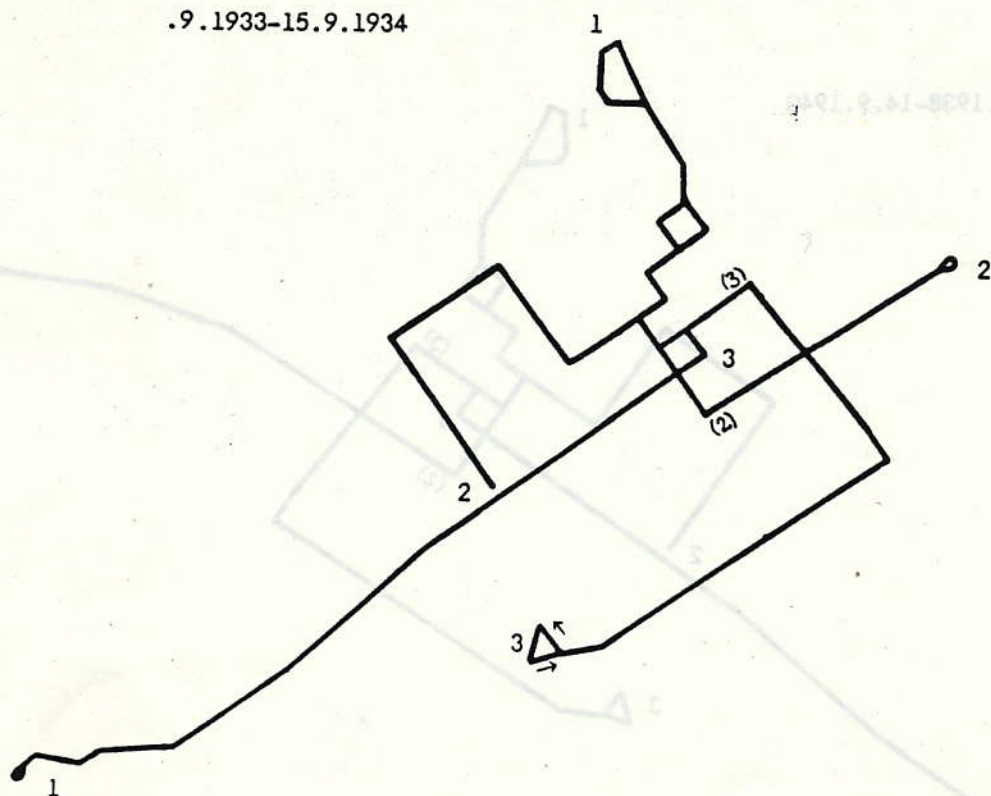
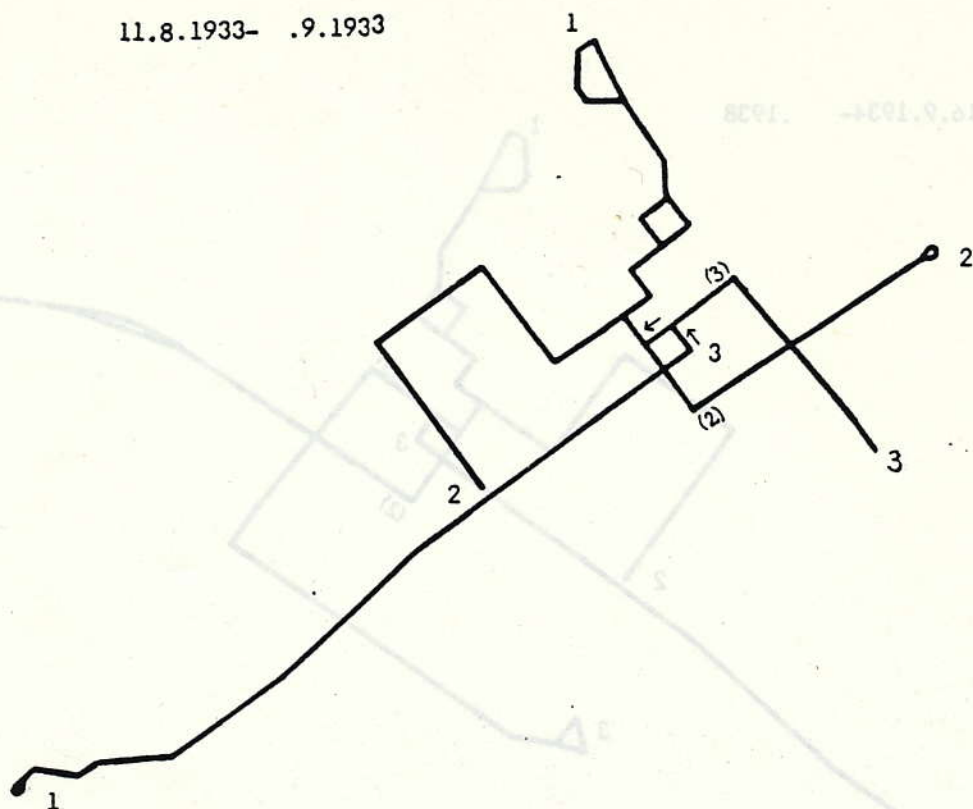
Turun Kaupungin Teknilliset Laitokset
Turun Kaupungin Raitiotiet
(5.6.1930-)

25.9.1932-15.11.1932

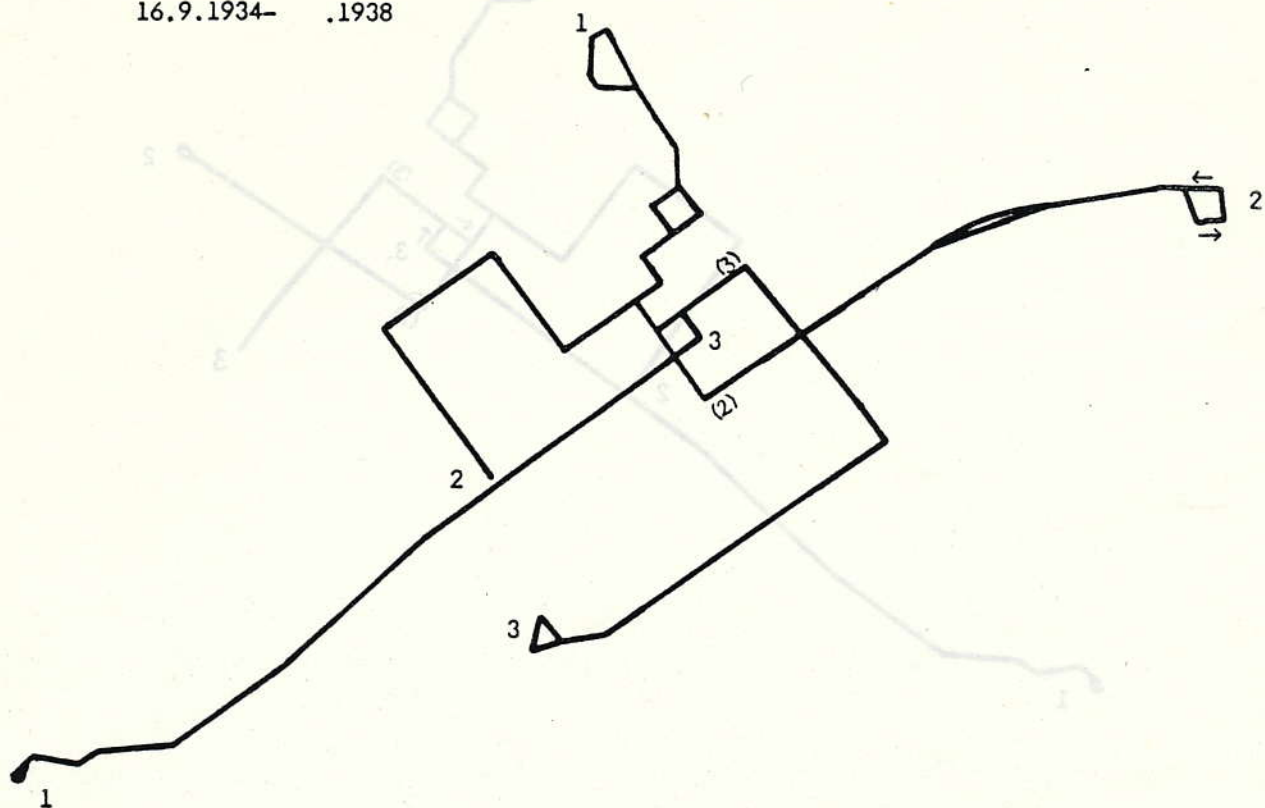


16.11.1932-10.8.1933

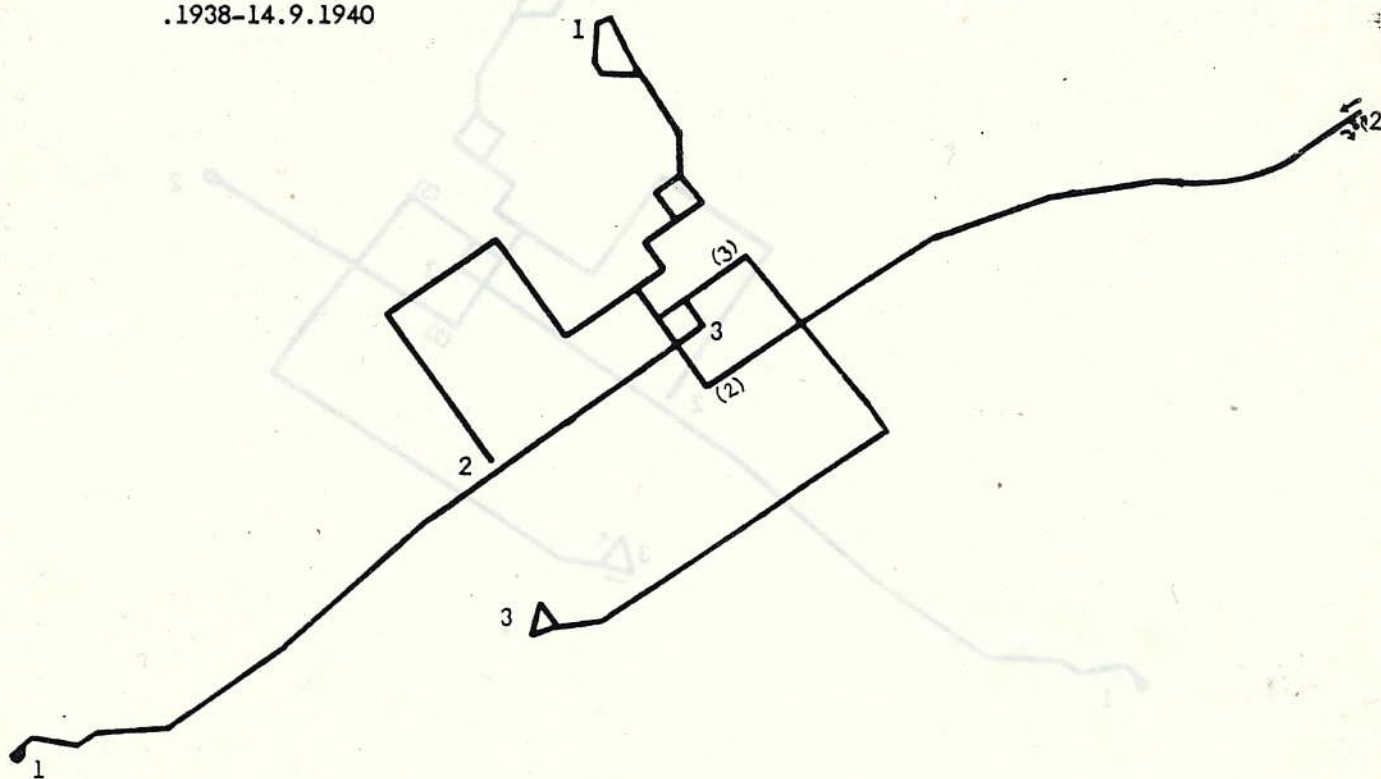




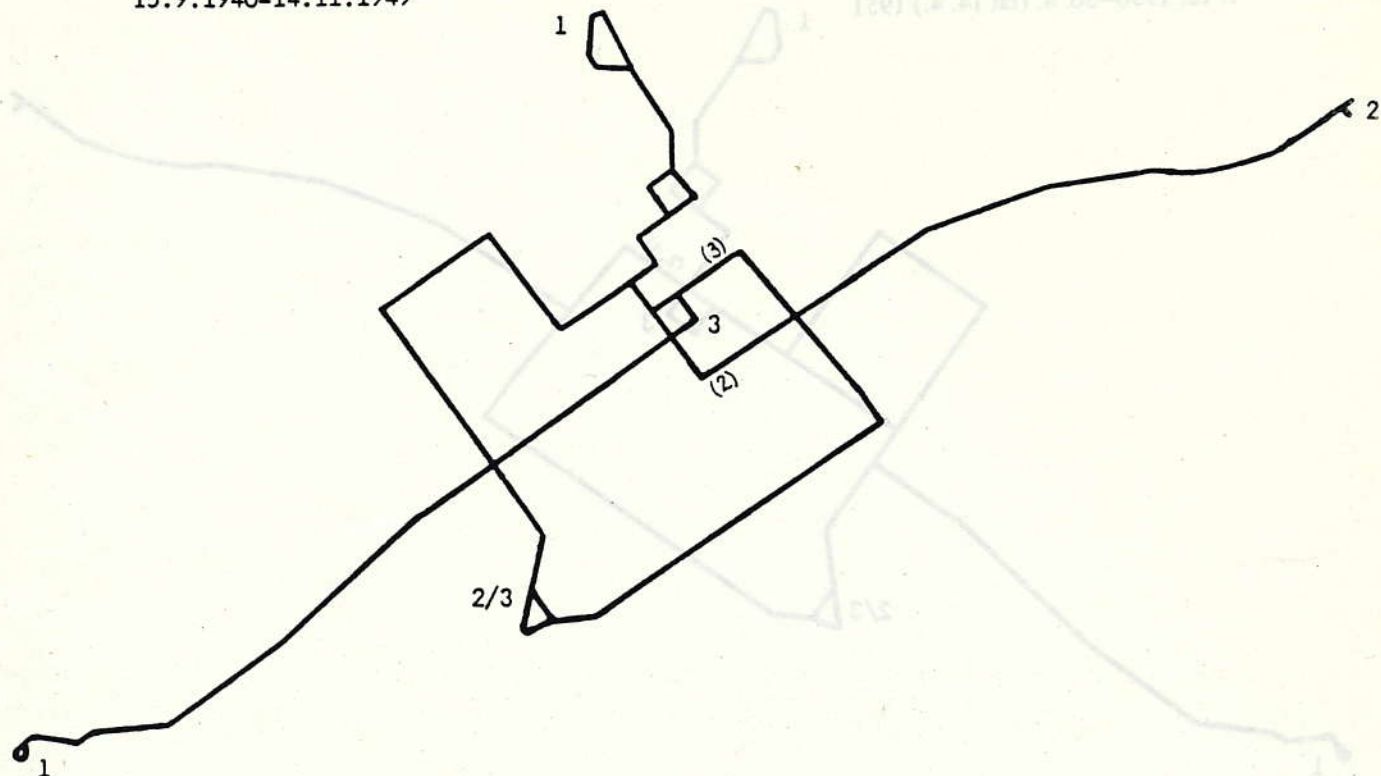
16.9.1934- .1938



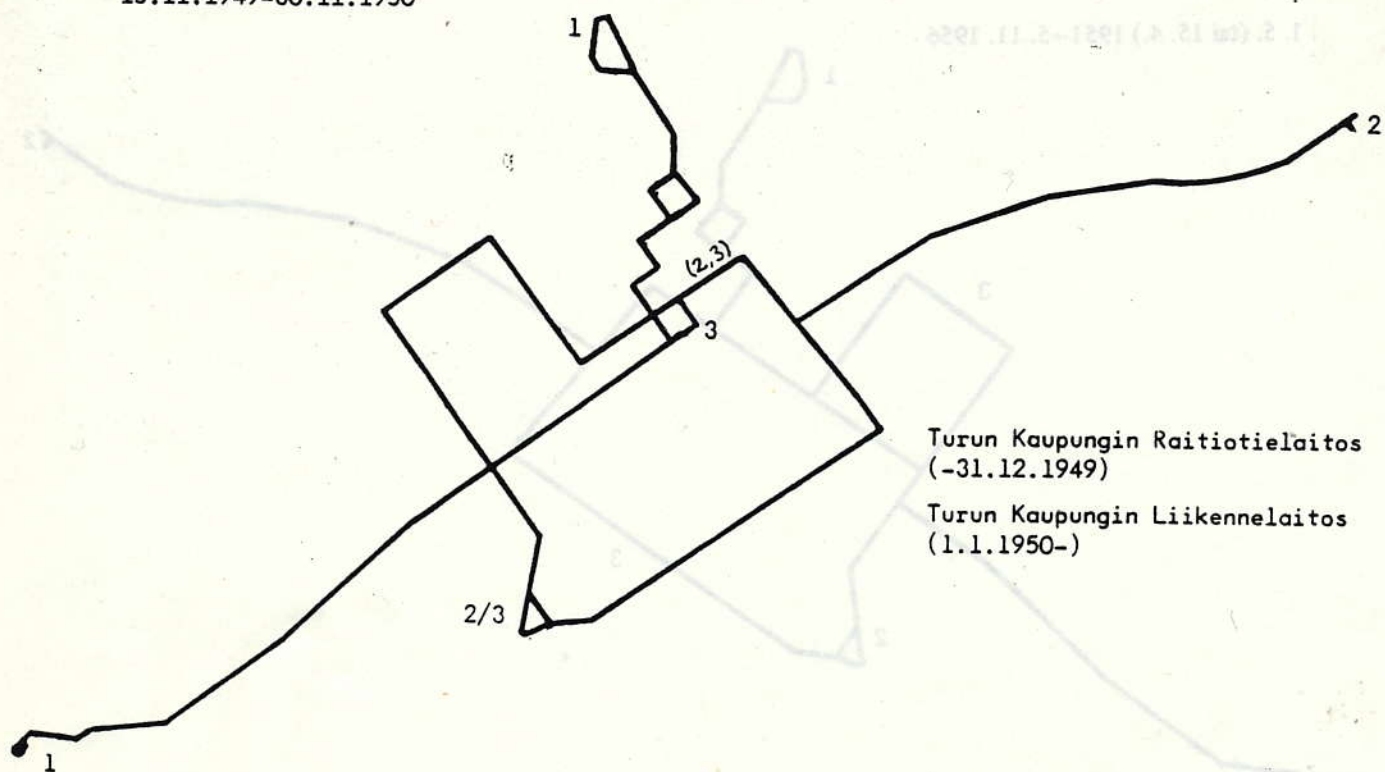
.1938-14.9.1940



15.9.1940-14.11.1949



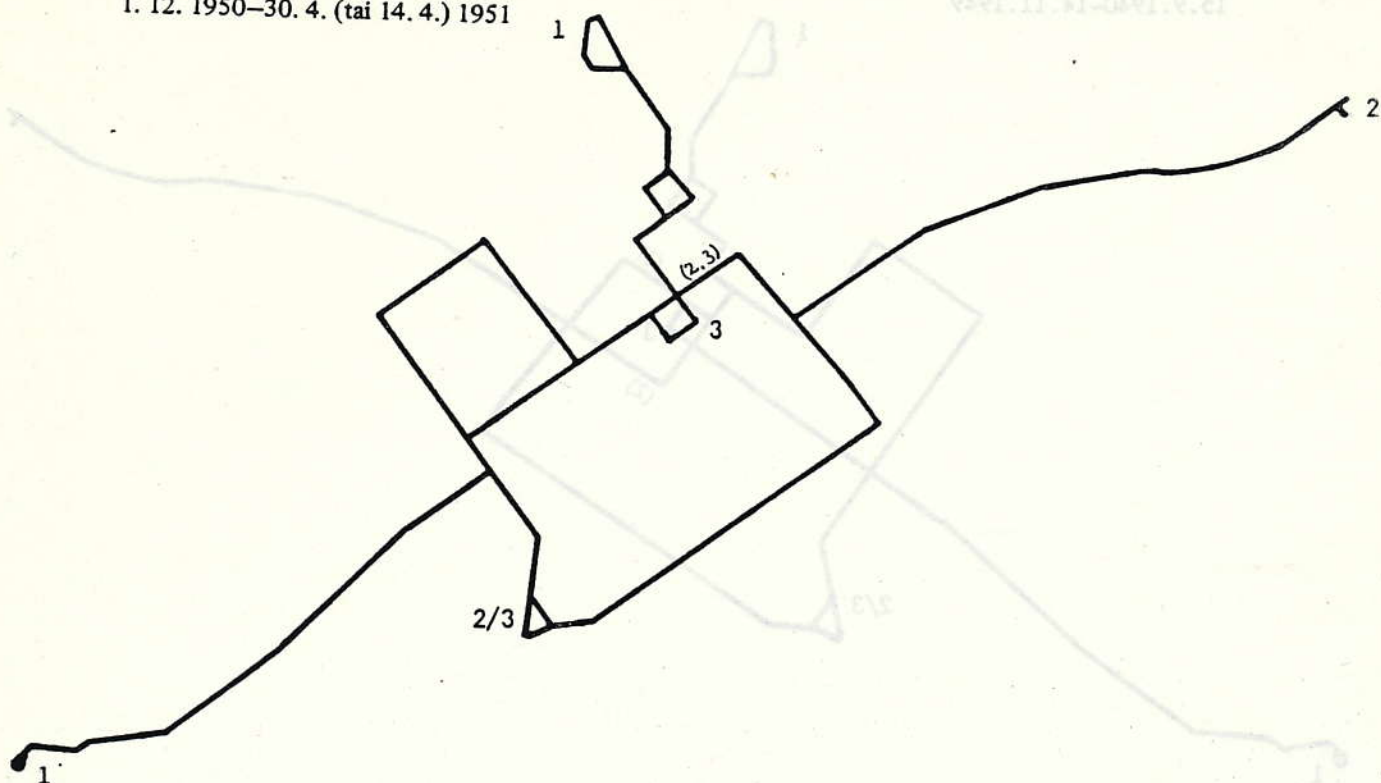
15.11.1949-30.11.1950



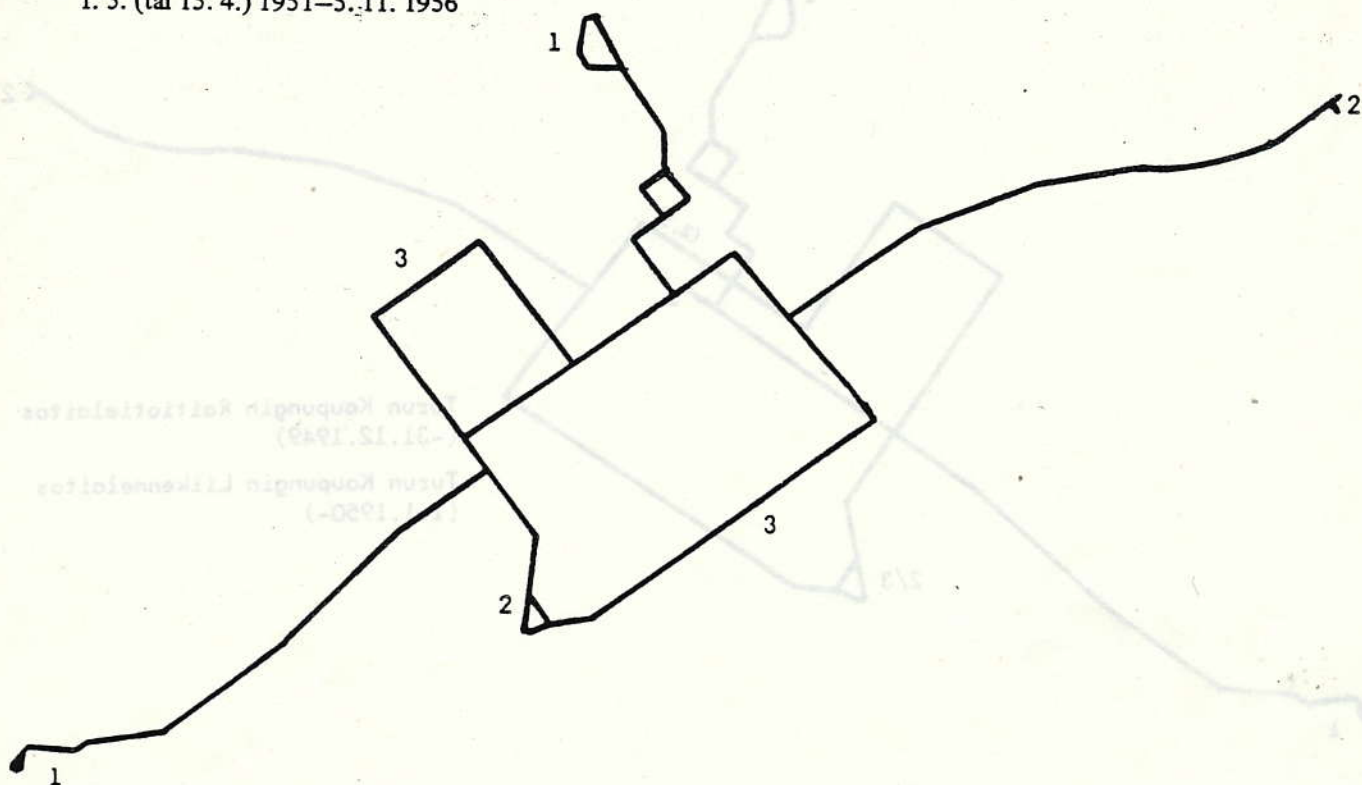
Turun Kaupungin Raitiotielaitos
(-31.12.1949)

Turun Kaupungin Liikennelaitos
(1.1.1950-)

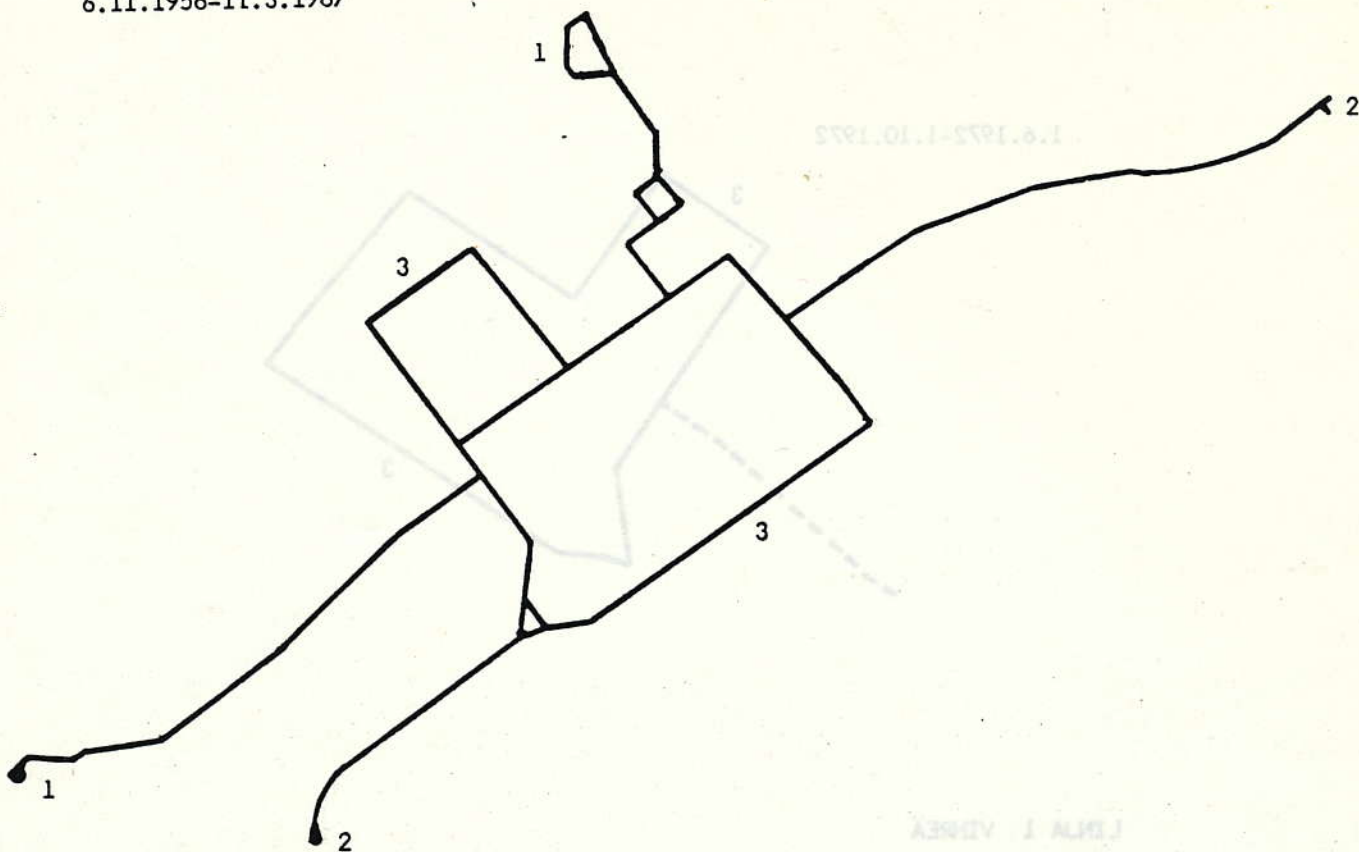
1. 12. 1950–30. 4. (tai 14. 4.) 1951



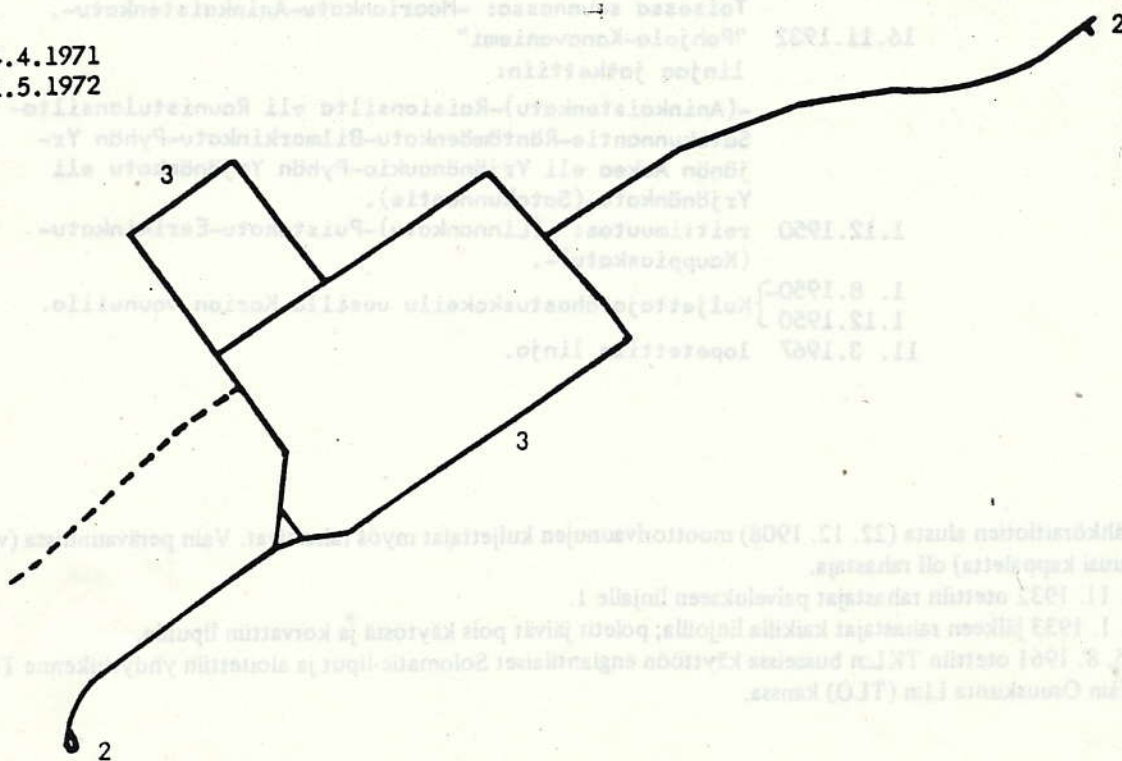
1. 5. (tai 15. 4.) 1951–5. 11. 1956



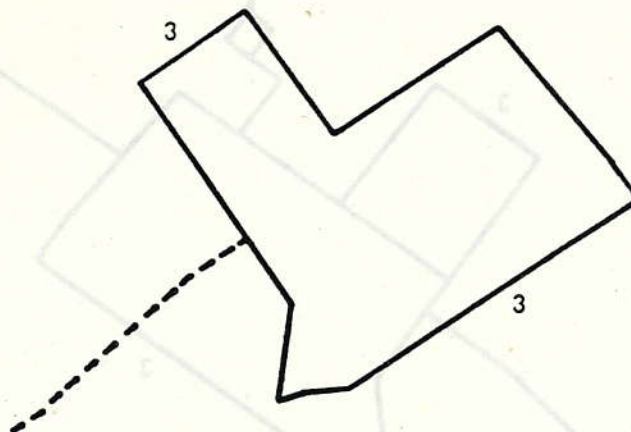
6.11.1956-11.3.1967



12.3.1967-24.4.1971
25.4.1971-31.5.1972



1.6.1972-1.10.1972



LINJA 1 VIHREÄ

25. 9.1932 "Aninkaistentulli-Kanavaniemi"
Aninkaistentulli-Aninkaistenkatu-Tu(u)reporinkatu-
Brahenkatu-Maariankatu-Kauppiaskatu-Yliopistonkatu-
Aurakatu-Linnankatu-Linnantie-Kanavaniemi.
- Toisessa suunnassa: -Maariankatu-Aninkaistenkatu-.
- 16.11.1932 "Pohjola-Kanavaniemi"
linjaa jatkettiin:
-(Aninkaistenkatu)-Raisionsilta eli Raunistulansilta-
Satakunnantie-Räntämäenkatu-Bilmarkinkatu-Pyhän Yr-
jänän Aukea eli Yrjänänaukio-Pyhän Yrjänänkatu eli
Yrjänänkatu-(Satakunnantie).
- 1.12.1950 reittimuutos: -(Linnankatu)-Puistokatu-Eerikinkatu-
(Kauppiaskatu)-.
1. 8.1950-
1.12.1950 } Kuljettajarahastuskokeilu uusilla Karian vaunuilla.
11. 3.1967 lopetettiin linja.

- Sähköraitiotien alusta (22. 12. 1908) moottorivaunujen kuljettajat myös rahastivat. Vain perävaunuissa (vuodesta 1919 kuusi kappaletta) oli rahastaja.
- 6. 11. 1932 otettiin rahastajat palvelukseen linjalle 1.
- 1. 1. 1933 jälkeen rahastajat kaikilla linjoilla; poletit jäivät pois käytöstä ja korvattiin lipuilla.
- 15. 8. 1961 otettiin TKL:n busseissa käyttöön englantilaiset Solomatic-liput ja aloitettiin yhdysliikenne Turun Linja-autoliikelain Osuuskunta i.l:n (TLO) kanssa.

LINJA 2 KELTAINEN

25. 9.1932 "Puistokatu-Hämeentulli"
Puistokatu/Linnankatu-Puistokatu-Ratapihankatu-Humalistonkatu-Yliopistonkatu-Aurakatu-Auransilta-Hämeenkatu-Hämeentulli.
- 1933 Rautatieaseman "koukkaus" Ratapihankadulla poistettiin.
16. 9.1934 "Puistokatu-Nummenmäki" linjaa jatkettiin:
-(Hämeenkatu)-Hämeentie-Vanha Hämeentie-Karjakuja-Tammentie eli Tammitie-(Vanha Hämeentie).
- 1936 Hämeentiellä uusi rautatien ylityssilta käyttöön ja linja pois tilapäiseltä puusillalta sekä sairaalan alueelta.
- 1938 -(Vanha Hämeentie)-Kotimäentie eli Kotimäenkatu kolmioraide. Karjakujan-Tammitien silmukka pois käytöstä.
15. 9.1940 "Nummenmäki-Stälarminkatu"
linja 3 yhdistettiin linjaan 2 ja uusi reitti:
Nummenmäki-Vanha Hämeentie-Hämeentie-Hämeenkatu-Auransilta-Aurakatu-Yliopistonkatu-Humalistonkatu-Ratapihankatu-Puistokatu-Martinsilta-Martinkatu-Stälarminkatu-Itäinen Pitkäkatu-Uudenmaankatu-Tuomiokirkkosilta-Aninkaistenkatu-Eerikinkatu-Aurakatu-Linnankatu-Kauppiaskatu-(Eerikinkatu). Toisessa suunnassa: -Itäinen Pitkäkatu-Kuninkaankatu-Martinkatu-.
- 1948 Linja mainitaan 2/3:ksi; 2-kilvillä "Nummenmäki-Martinsilta" ja 3-kilvillä "Martinkatu-Aurakatu".
- 15.11.1949 reittimuutos: -(Hämeenkatu)-Uudenmaankatu-Tuomiokirkkosilta-Aninkaistenkatu-Eerikinkatu-(Humalistonkatu)-.
1. 5.1951 "Nummenmäki-Stälarminkatu"
linja jaettiin linjoiksi 2 ja 3. Linjan 2 uusi reitti:
Nummenmäki-Vanha Hämeentie-Hämeentie-Hämeenkatu-Uudenmaankatu-Tuomiokirkkosilta-Aninkaistenkatu-Eerikinkatu-Puistokatu-Martinsilta-Martinkatu-Stälarminkatu-Kuninkaankatu-(Martinkatu).
- 6.11.1956 "Nummenmäki-Korppolaismäki" linjaa jatkettiin:
-(Martinkatu)-Stälarminkatu-Korppolaismäki.
31. 5.1972 lopetettiin linja.

LINJA 3 SININEN

- 1932 Kahden viikon kokeilu: Aurakatu/Linnankatu-Linnankatu-Kauppiaskatu-Eerikinkatu-Aninkaistenkatu-Tuomiokirkkosilta-Akatemiankatu.
11. 8.1933 "Kauppatori eli Aurakatu-Stälarminkatu"
(Eerikinkatu)-Aurakatu-Linnankatu-Kauppiaskatu-Eerikinkatu-Aninkaistenkatu-Tuomiokirkkosilta-Uudenmaankatu/Itäinen Pitkäkatu.
- 9.1933 linjaa jatkettiin:-Itäinen Pitkäkatu-Kuninkaankartanonkatu-Martinkatu-Stälarminkatu-(Itäinen Pitkäkatu).
15. 9.1940 yhdistettiin linjaan 2.
- 1948 ks linja 2.
1. 5.1951 "Kauppatori-Rautatieasema-Itäinen Pitkäkatu"
Eerikinkatu-Aninkaistenkatu-Tuomiokirkkosilta-Uudenmaankatu-Itäinen Pitkäkatu-Kuninkaankatu-(toisessa suunnassa Stälarminkatu)-Martinkatu-Martinsilta-Puistokatu-Ratapihankatu-Humalistonkatu-(Eerikinkatu).
24. 4.1971 lopetettiin linjan sisäkehä 3(A).
- 1.10.1972 lopetettiin linjan ulkokehä 3(B) kello 23.30.

VIIPURIN KUMULATIIVINEN LINJAKARTTA

Linjan numero	Linja-väri	Reittikadut (eri muodoissaan) vuonna 1935
1	punainen	Kannaksentie/Ristimäenkatu – Maantie Pietariin eli Kannaksentie – Pietarinkatu eli Kannaksenkatu – Repolankatu – Aleksanterinkatu eli Karjalankatu eli Mannerheiminkatu – Torkkelinkatu – Pohjoisvalli (katu) – Katari(i)nankatu eli Linnankatu – Torikatu – Torkkelinkatu – ...
2	vihreä	Papulankatu – Rautatie(n)katu – Aleksanterinkatu eli Karjalankatu eli Mannerheiminkatu – Torkkelin-katu – Vaasankatu – Katari(i)nankatu eli Linnankatu – Maantie Koivistolle eli Koivistonkatu – Suur(i)katu – Valtakatu – Valtakatu/Koulumestarinkatu
3	sininen	Mariankatu/Palotori – Mariankatu – Mikonkatu – Pyhän Annankatu eli Annankatu eli Siikaniemenkatu – Turunsilta eli Linnansilta

Halliraide Aleksanterinkatu eli Karjalankatu eli Mannerheiminkatu – Pontuksenkatu eli Tehtaankatu

Vuonna 1937 linjat 1 ja 2 yhdistettiin Ristimäen ja Kelkkalan välillä Kalevankadulle rakennettua raidetta pitkin.

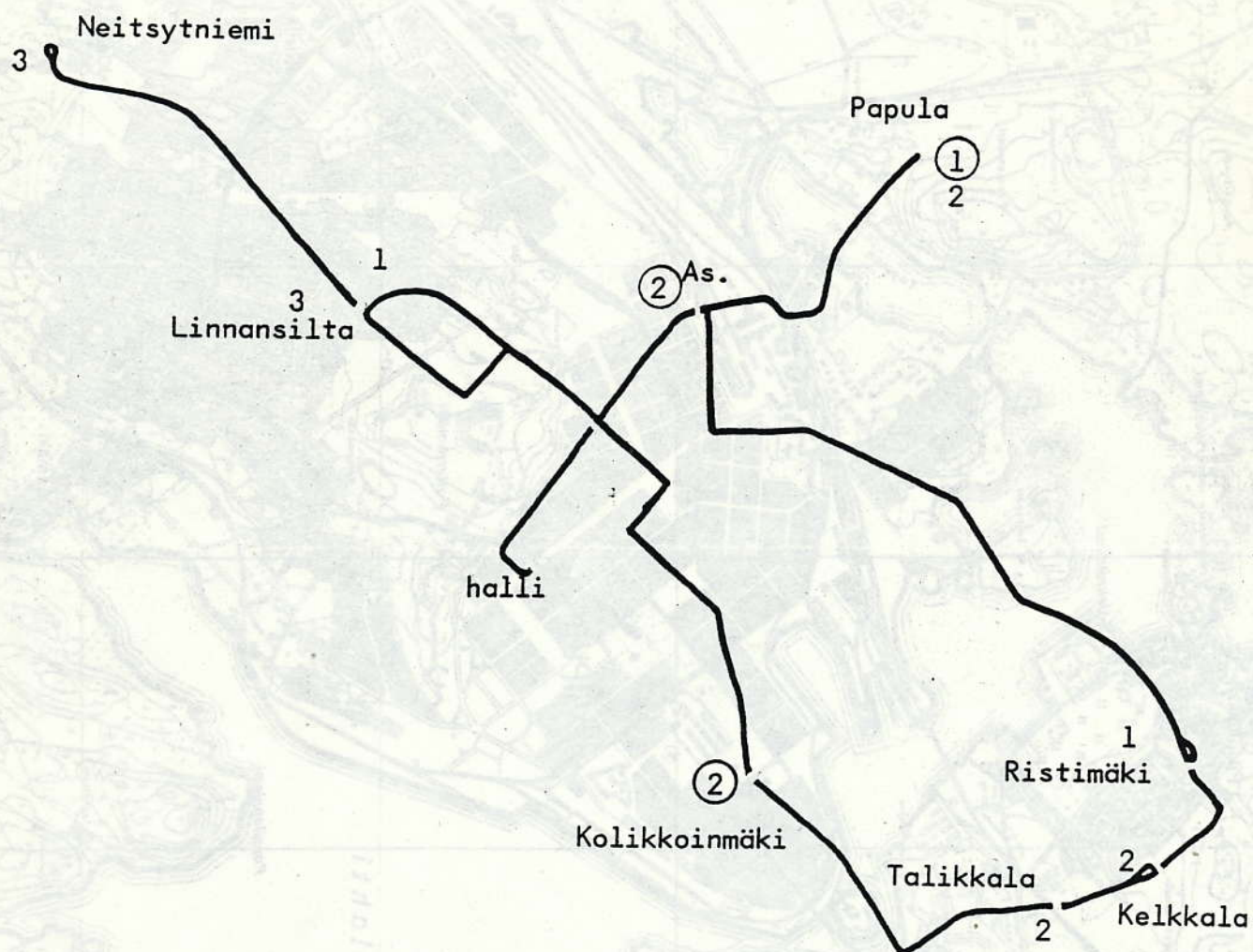
VIIPURIN RAITIOTIELINJAT

28. 9. 1912– 1. 12. 1912 ¹	1	Papula–Linnansilta
	2	Rautatieasema–Kolikkoinmäki
	3	Linnansilta–Neitsytmiemi
1922	1	Ristimäki–Linnansilta
	2	Papula–Kolikkoinmäki
	3	Linnansilta–Neitsytmiemi
1926	1	Ristimäki–Linnansilta
	2	Papula–Kolikkoinmäki–Talikkala
	3	Linnansilta–Neitsytmiemi
1927	1	Ristimäki–Linnansilta
	2	Papula–Kolikkoinmäki–Talikkala–Kelkkala
	3	Linnansilta–Neitsytmiemi
23. 10. 1937	1 + 2	Papula–Kolikkoinmäki–Talikkala–Kelkkala–Ristimäki–Linnansilta ²
	3	Linnansilta–Neitsytmiemi
23. 12. 1939		Suomalaisten hoitama liikenne lopetettiin
5. 5. 1943–15. 6. 1944		Suomalaiset hoitivat jälleen liikennettä
1957		Venäläisten hoitama liikenne lopetettiin

¹ Liikennöinti aloitettiin asteittain tänä aikana.

² Papula–Ristimäki ja Ristimäki–Papula: vihreät kyltit; Ristimäki–Linnansilta–Ristimäki: punaiset kyltit.

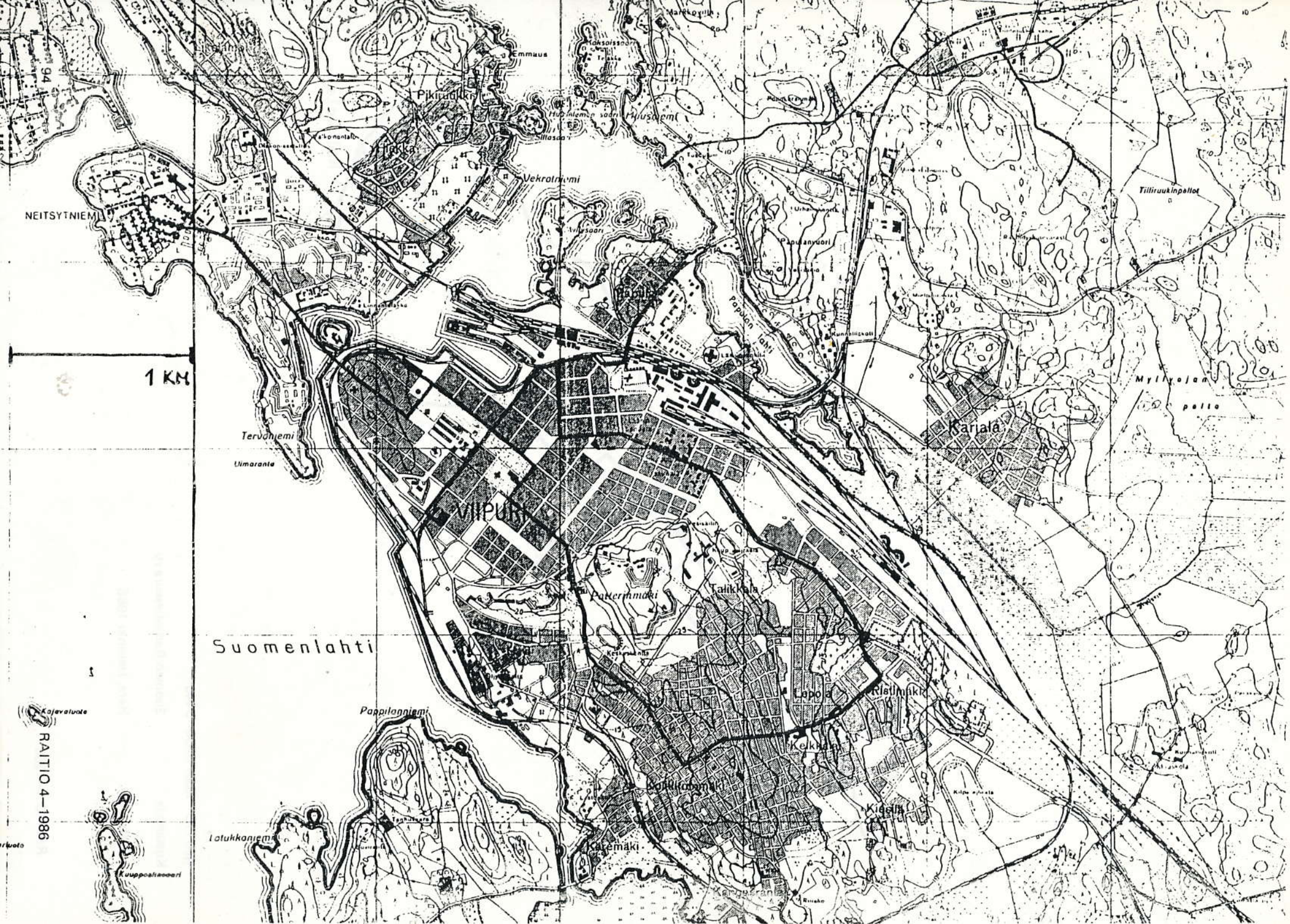
VIIPURI



RAITIO ISSN 0356-5440

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1986

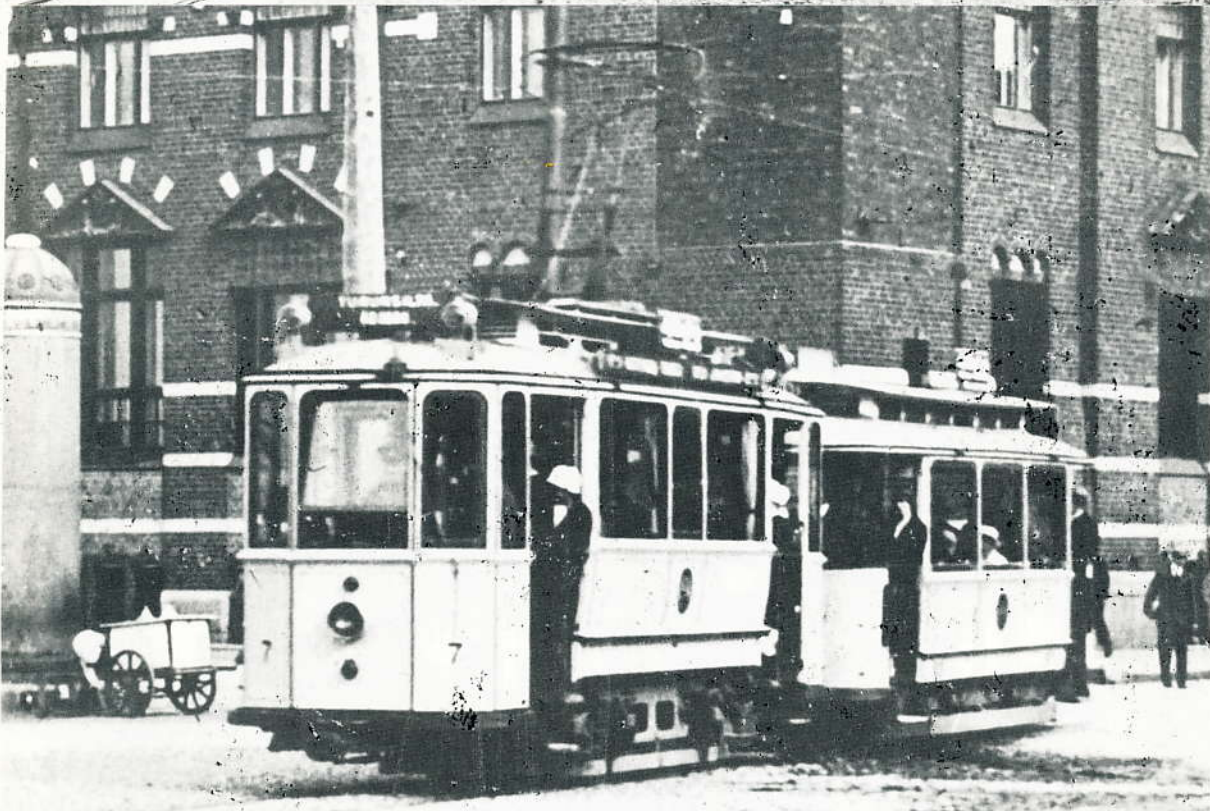


Wiiipuri.
Aleksanterin katu.

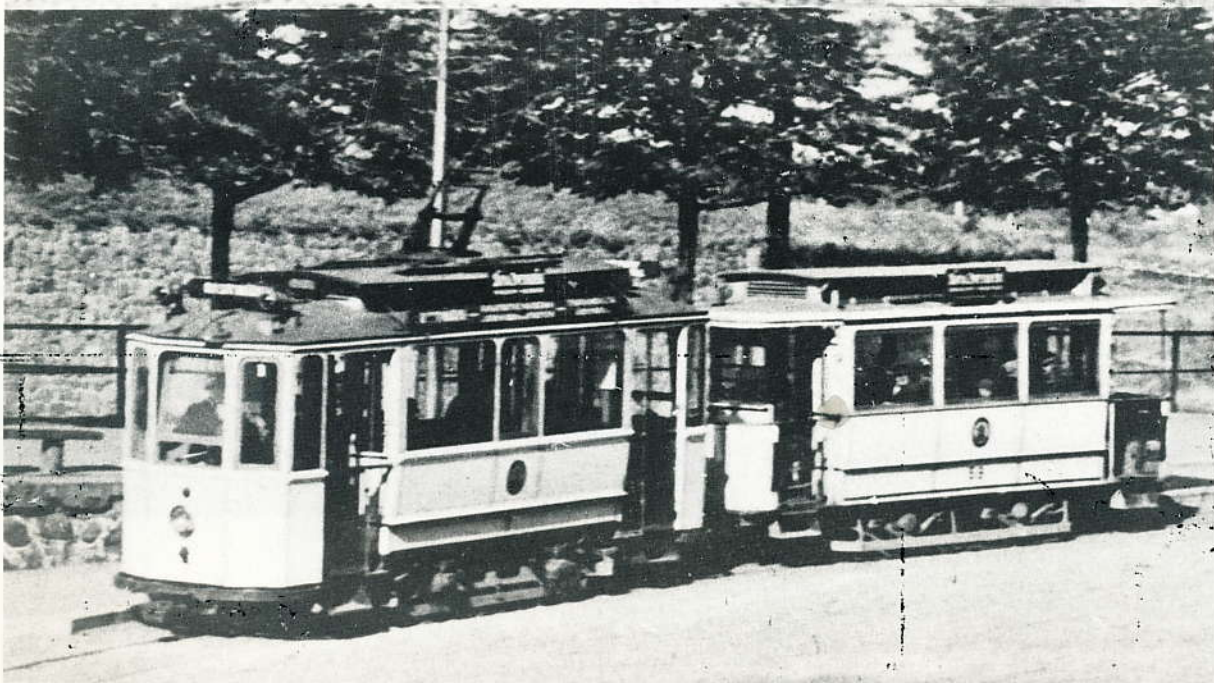
Wiborg.
Aleksandersgatan.



5



6



7

