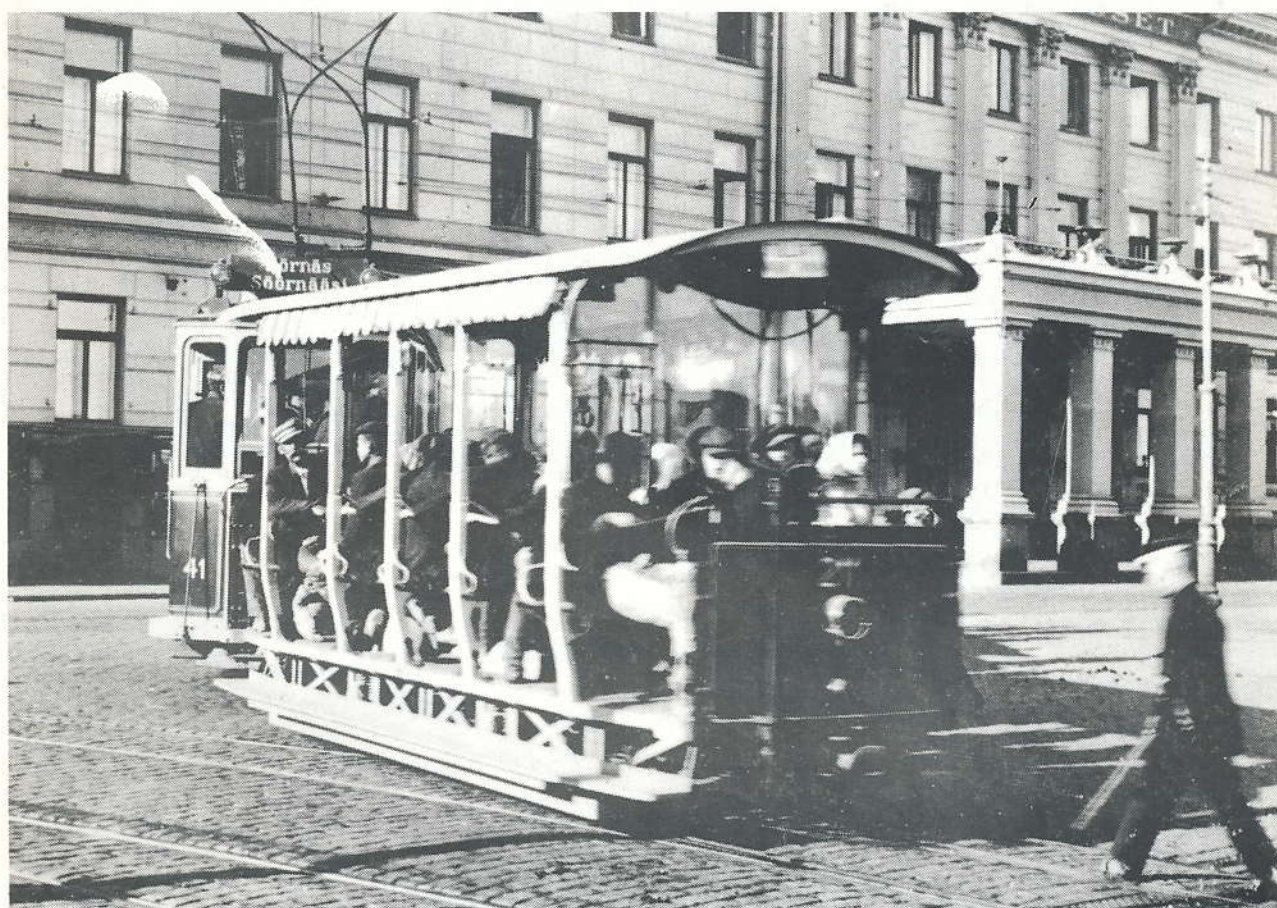
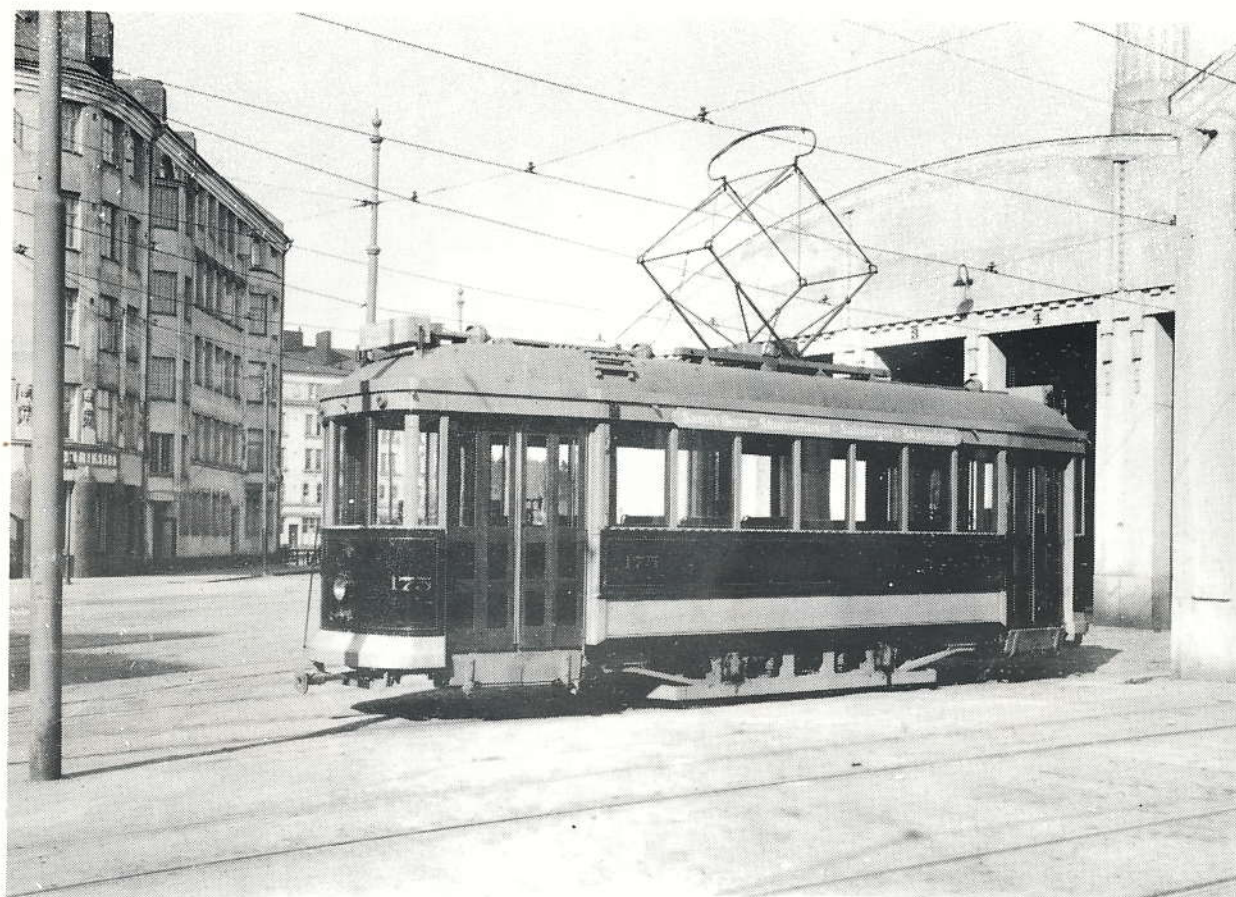


# 1 1988 RAITIO

ISSN 0356-5440









## OULUNKYLÄN-VIIKIN-HERTTONÄSIN RAUTATIE ja henkilöjunakokeilu 21. 12. 1962 - 5. 1. 1963

Yksityisratoihin luettava, Helsingin kaupungin omistama kunnallinen rautatie Oulunkylästä Herttoniemeen täyttää ensi vuonna 50 vuotta. Radan nimi on toimitiluvan mukaan "Oulunkylän-Viikin-Hertonäsin Rautatie". Sillä on kulkenut pelkästään tavarajunia, otsikossa mainittuna ajanjaksona arkipäivisin myös henkilöjunia. Koska kiinnostuksemme kohdistuu tähän varsin lyhyeen aikaan eikä niinkään radan pääasialliseen tarkoitukseen, eli Herttoniemen sataman tavaravirtojen maakuljetuksiin, voimme seuraavassa artikkelissa sivuuttaa tavaraliikenteen kysymykset.

Itsenäisyyden alkuvuosina oli olemassa kaksi suunnitelmaa Helsingin kaupungin ja pitäjän itäisten satamajärjestämisen liikenteen liikenteen järjestämiseksi. Yhtäältä rakennustoimiston ehdotus, jonka mukaan rautatie pitäisi vetää Malmilta Vanhankaupunginlahden itärantaan ja Sörnäisten niemelle, sekä toisaalta Herttoniemi Osakeyhtiön suunnitelma suorasta yhteydestä Malmilta Herttoniemeen. Koska Malmi oli pääradan

### *Kansikuva:*

*HRO 41 + 211 Kauppatorilla Seurahuoneen (nyk. kaupungintalo) edustalla matkalla Söörnäisiin.*

*Oikealta on juuri ampaisemassa vaihteenkääntäjäpoika vaihderauta kädessään. Moottorivaunun valmisti ASEA vuonna 1908 ja perävaunun ASEA vuonna 1911. Moottorivaunu muutettiin 1931 perävaunuksi 41, vuodesta 1945 nroksi 587. Perävaunu muutettiin umpinaiseksi vuonna 1920 ja sille annettiin numero 5. HKL:n numero oli myöhemmin 565.*

*Helsingin kaupunginmuseon kuvakokoelma.*

### *Viereiset kuvat:*

*Marjaniemen linjalla 33 HKL:n koebussi 4, rek.nro AFG-61, Sisu B77-ST/Heiko vuodelta 1963. Auto oli erikoisista erikoisin takatuuppari, sillä moottori oli takana kummallisessa laatikkomaisessa ulokkeessa. Auto poistettiin vuonna 1973.*

*P. Leinomäen kokoelma.*

*Marjaniemen linja-auto joskus 1920-30 -lukujen vaihteissa. Kuvassa kuljettaja Mellin, rahastaja tuntematon.*

*Marjaniemi-seura ry:n kokoelmat.*

*HKL:n vanhoista Büssing-NAG -busseista tehtiin mm. tällaisia työmaakoppeja. Kuvan työmaavaunu 792 oli käytössä vielä 10. 11. 1973, jolloin se seisoi Kallion virastotalon luona. Kuvan Büssing LD6 T5000/Heiko (ent. HKL 251 (?)) otettiin raitiotieyhtiön käyttöön kuorma-autona jo vuonna 1941. Vuonna 1949 auto muutettiin linja-autoksi ja vuonna 1955 siihen asennettiin uusi moottori Volvo VDA D67. Auto poistettiin käytöstä 1957. Kuorma-autoaikana sen HKL:n nro oli 518.*

*Kuva: M. Alameri*

länsipuolella, tämä asema ei soveltunut liittymäasemaksi, ja lisäksi rautatiehallitus halusi liikenneteknisiä syistä yhdysaseman Pasilaan. Tämän vuoksi keväällä 1920 tutkittiin mahdollisuuksia rakentaa rata Oulunkylästä Herttoniemeen; pituudeksi ehdotettiin 8,3 km. Todettiin, että se joutuisi osittain kulkemaan vaikeassa maastossa ja että Vantaanjoen yli olisi rakennettava silta noin 900 metriä pääradan sillasta alajuoksulle päin. Herttoniemen rataa yhdistettäisiin Sörnäisten niemeltä tulevat raiteet, Viikin latokartanon tienoista Herttoniemeen johtava rata sekä suunniteltu Vartiokylän rata. Rataa jatkamalla saataisiin yhteys Laajasaloon ja Santahaminaan. Vuoden 1920 satamatoimikunnassa kannatettiin tätä radan pidennystä, koska sen avulla kävisi mahdolliseksi yhdistää suunnitellut teollisuusalueet Herttoniemen satamaan ja Vanhankaupunginlahteen. Kun asiaa oli valmisteltu, rautatiemääräkirja anoi valtioneuvostolta 7. 4. ja 14. 7. 1921 oikeutta rakentaa 9,5 km pituinen rautatie, joka lähtisi vaihtoehtoisesti ja väliaikaisesti Malmilta, kunnes kaupungin varat sallisivat Vantaanjoen yli johtavan sillan rakentamisen. Valtioneuvosto myönsi 9. 8. 1923 luvan ainoastaan rataosan Oulunkylä-Viikki-Herttoniemi rakentamiseen.

Lukuisten viivytysten jälkeen ratatyöt käynnistettiin rahatoimikamarin päätöksellä 21. 11. 1930 ja ne tehtiin työttömyystöinä 1930-luvun pulavuosien aikana.

Kun Herttoniemen asematalokin oli rakennettu ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli 27. 12. 1938 päättänyt suostua kaupunginhallituksen esitykseen liikenteen aloittamisesta, voitiin vihdoin 1. 1. 1939 liikenne tällä "yksityisellä" rautatiellä avata. Tavarajunat kulkivat ...

Muutos tuli, kun kaupunginhallitus tiedusteli 17. 12. 1962 ministeriöltä mahdollisuutta käyttää rautatietä henkilöliikenteeseen. HKL:n henkilökunta oli tyytymättömän palkkojen jälkeensä jääneeseen ja koska tiukkojen neuvottelujen tuloksena ei asia juurikaan edistynyt, olivat raitiovaunu- ja linja-autohenkilökunta sekä liikennepäällystö sanoutuneet joukolla irti. Irtisanoutumisen piti tulla voimaan 20. 12. 1962. Kaupunginhallitus ilmoitti rautatiehallituksen ja liikennelaitoksen jo neuvotelleen asiasta ja pyysi liikenneministeriöltä lupaa harjoittaa henkilöliikennettä Herttoniemen radalla.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostui 19. 12. 1962 hakemukseen ja ilmoitti, että henkilöliikennettä saadaan harjoittaa Oulunkylän-Herttoniemen rautatiellä tarvittaessa. Seuraavana päivänä rautateiden pääjohtajan Erkki Aallon johtamassa osastoistunnossa päätettiin aloittaa 21. 12. 1962 henkilöliikenne välillä Helsinki-Herttoniemi neljällä päivittäisellä junaparilla. Pyhäpäivinä ei liikennöitäisi. Mainittakoon, että VR:n kollegio joutui päätöksestä äänestämään, sillä hallinto-osaston johtaja A. Nikkilä vastusti asiaa, kun muut hyväksyivät liikenteen. Nikkilä epäili liikennöinnin aloittamisen johtavan rautateiden henkilöliikunnan solidaarisuustoimiin.



HKL:n piirissä oli kuitenkin ehditty neuvotella liikenteenseisaukselle jatkoaika; jouluruuhkan välttämiseksi pyörät päätettiin pysäyttää vasta 21. 1. 1963. Irtisanoutuminen toteutui sittemmin kaavaillussa muodossaan ja liikennöinti jatkui vasta 22. 2. 1963. Henkilökunta sai lähes kaiken vaatimansa.

VR:n junailemat työmatkajunat eivät siis olleetkaan 21. joulukuuta jälkeen herttoniemeläisten henkireikä keskustaan, vaan pikemminkin vain kokeiltiin, olisiko junaliikenne tällä suunnalla yleensä järkevä liikenne-muoto. Sitä se ei ollut. Koko ajanjaksona, joka käsitti 11 arkipäivää, matkustajia oli vain 26. Siis yhteensä tänä aikana!

Pääjohtaja Aalto päätti 4. 1. lopettaa liikenteen niin, että seuraavana päivänä 5. 1. 1963 kulkivat viimeiset matkustajajunat "Oulunkylän-Viikin-Hertonäsin Rautatiellä".

Aikataulujen mukaan veturina on ollut Vv15 (myöhemmin Dv 15). Tosiasiallisesti junia, jotka koottiin vapaana olleesta vanhasta puuvaunukalustosta (ilmeisesti kaksiakselisistä vaunuja), veti jokin höyryveturi. Mikäli liikennöinti olisi kestänyt pitempään, olisi junat muutettu Dm 7 -lättähatuilla ajettaviksi. Aikataulujen mukaan Herttoniemessä ei ollut asutuksen läheisyydessä seisakkeita, mutta onko käytännössä jossain pysähdetty, sitä ei voi varmasti kieltääkään.

**Jorma Rauhala**

Lähdeaineistoa:

Rautatiehallituksen arkisto

Helsingin raitiotieläiset, 1974

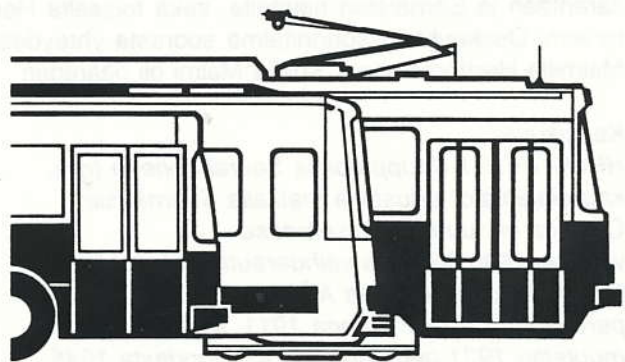
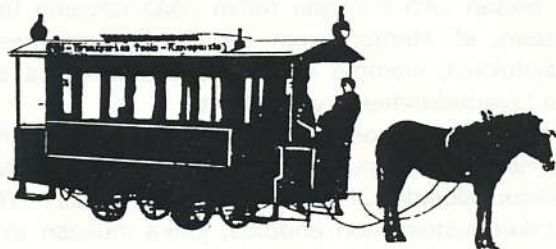
HKL:n toimintakertomus, 1963

Helsingin kaupungin historia V:3, 1967

Rautatievirkamies 1/1963

Rautatieliikenne 6/1963

# 100 vuotta år



## Helsingin joukkoliikenne täyttää sata vuotta

Helsingin Omnibus Osakeyhtiö aloitti 14. 3. 1888 varsinaisen katuliikenteen suuripyöräisillä hevosvetoisilla omnibusvaunuilla linjalla Töölö-Kaivopuisto. Tätä päivämäärää pidetään Helsingin joukkoliikenteen alkamisajankohtana.

Helsingin kaupungin liikennelaitos juhlistaa satavuotispäivää lukuisilla musiikkiesityksillä, joista vastaavat liikennelaitoksen naislaulajat, mieslaulajat, harmonikkaorkesteri ja puhallinorkesteri. Juhlanäyttely on Jugend-salissa 17. 3. - 10. 4., Itäkeskuksen monitoimitalossa 11. 4. - 24. 4. ja pääkirjastossa 25. 4. - 15. 5. Rautatien metroasemalla on 23. 5. hevosraitiovaunupostimerkin ensipäiväilemaus ja saman aiheisen maksimikortin myynti.

Helsinki-päivänä 12. 6. järjestettäneen myöhemmin tarkemmin selviäviä liikenneaiheisia tilaisuuksia.

Koskelan raitiovaunu- ja bussivarikkoon sekä Ruskeasuon bussivarikkoon järjestetään opastettuja kierroksia 26. 5. aamusta klo 9 alkaen.

Joukkoliikenteen kalustonäyttely pidetään 29. 9. Seenaattintorilla.

Juhlavuoden kunniaksi on ilmestynyt Timo Herrasen kirjoittama Helsingin joukkoliikenteen historia "Hevosomnibusseista metroom/Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä", joka jaetaan HKL:n henkilöstölle ja eläkeläisille. Kirjaa jaetaan myös HKL:n yritystuttaville liikelahjana, mutta myyntiin se ei tiedusteluista huolimatta tule. Kirjasta on tehty myös ruotsinkielinen laitos.

Edellisen numeromme "trolley spesiaalin" artikkelien kirjoittajien nimet jäivät erehdyksessä pois. Ilmoitettakoon nyt jälkikäteen, että Tampereen osuuden kirjoitti Mikko Alameri ja Helsingin osuuden puolestaan työryhmä, johon kuuluivat mm. Jorma Rauhala, Mikko Alameri, Jukka Hannikainen ja Pertti Leinomäki.

Täydennyksenä "trolley spesiaalin" kalustoluetteloihin ilmoitettakoon, että HKL 8310 seisoo hylättynä Varhassa ja TaKL 2 on luurankona Nekalan hallissa.



**Toimilupa „Oulunkylän—Viikin—Hertonäsin rautatie“  
nimisen rautatien rakentamiseen.**

Valtioneuvoston päätös elokuun 9 p:nä 1923.

1 §. Helsingin kaupunki oikeutetaan yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten 15 päivänä huhtikuuta 1889 annetun asetuksen mukaan ja noudattamalla alempana mainittavia ehtoja ja määräyksiä rakentamaan »Oulunkylän—Viikin—Hertonäsin rautatie» (ruotsiksi »Äggelby—Vik—Hertonäs järnväg») niminen, noin 9.2 kilometrin pituinen rautatie valtionrautateiden Äggelby (Oulunkylä) nimiseltä asemalta rakennettavaan Hertonäsin satamaan Helsingin pitäjässä.

2 §. Rata rakennetaan aluksi yksiraiteiseksi ja normaalilevyiseksi eli siten, että kiskojen päiden sisäpuolinen väli on 1.324 metriä, ja tulee sen yleisen rakenteensa puolesta olla rakennettu niiden ohjeiden mukaisesti, mitkä ovat voimassa sellaisiin valtion ratoihin nähden, jotka ovat lasketut 30 kg/m painavilla ratakiskoilla. Kuitenkin ovat Vantaanjoen yli rakennettavan sillan perustukset tehtävät kaksiraiteista rataa varten.

3 §. Toimiluvan haltijan tulee, ennenkuin työ aloitetaan, siinä tarkoituksessa, kuin yllämainitun asetuksen 6 §:ssä mainitaan, antaa täydelliset ehdotukset rautatien tarkemmasta suunnasta ynnä radan teknillisestä laadusta, asemien vähimmästä luvusta ja niiden paikoista sekä liikennettä varten aiottujen veturien ja vaunujen vähimmästä määrästä sekä niiden muodosta ja laadusta; ja tulee kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen 14 päivänä heinäkuuta 1898 annetun lain 6 §:n mukaan hakemusta rautatien suunnan vahvistamisesta seurata niiden kokousten pöytäkirjat, joissa asianomaisille maanomistajille ja haltijoille sekä kunnille on annettu tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta.

4 §. Se rahamäärä, joka 15 päivänä huhtikuuta 1889 annetun asetuksen 8 §:n mukaan, sellaisena kuin se muutettuna kuuluu 14 päivänä heinäkuuta 1898 annetussa asetuksessa, on talletettava pakkolunastusmenettelystä johtuvien kulunkien ja korvausvaatimusten vakuudeksi, on 150,000 markkaa ja suoritettava Uudenmaan läänin lääninrahastoon.

5 §. Työt radalla on aloitettava viimeistään kahden vuoden kuluessa toimiluvan antopäivästä lukien ja loppuunsaattettava kuuden vuoden kuluessa mainitusta päivästä lukien, jonka ajan kuluessa rata on avattava henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Rakennustöiden alottamisaika on pidennetty elokuun 9 päivään 1927, ollen rata avattava yleiselle liikenteelle viimeistään elokuun 9 päivänä 1933. *Valtioneuv. päätös heinäk. 23 p:nä 1925.*

6 §. Asemien ja pysäkkien välille tulee toimiluvan haltijan rakentaa ja kunnossapitää lennätin ja puhelin, joita on saatava maksutta käyttää valtionrautateiden tarpeeksi.

7 §. Sen tarkastajan palkkaamiseksi, jonka on valvottava rautatien rakentamista ja käyttöä, tulee toimiluvan haltijan Uudenmaan läänin lääninrahastoon vuosittain etukäteen suorittaa rakennusaikana 800 markkaa ja, sen jälkeen kuin rata on luovutettu yleiselle liikenteelle, valtioneuvoston vahvistama määrä, jota paitsi tarkastajan tulee saada maksutta matkustaa radalla.

8 §. Niistä raiteista ja muista laitteista, jotka yhdysasemalla ovat tarpeen radan tarkoituksenmukaista liittämistä varten valtionrautateihin sekä vastedes katsotaan tarpeelliseksi liikenteen tarkoituksenmukaista hoitamista varten, tulee toimiluvan haltijan sopia rautatiehallituksen kanssa, ja on tällöin sääntönä oleva, että kaikki ne raiteet, joilla on merkitystä myöskin valtionrautateiden yleiselle liikenteelle, kustantaa ja kunnossapitää valtio, sekä ne, jotka ovat tarkoitettut yksinomaan yksityisellä radalla tapahtuvaa liikennettä varten, toimiluvan haltija. Mainittuja, yhdysasemalla olevia raiteita ja laitteita toimiluvan haltija ei saa muuttaa eikä myöskään uusia raiteita ja laitteita sinne rakentaa muuten kuin rautatiehallituksen suostumuksella ja sen antamien ohjeiden mukaan.



Yhdysasemalla palvelevat valtionrautateiden virkailijat ovat velvolliset hoitamaan ja suorittamaan kaikkea yksityiseltä rautatieltä asemalle tulevaa tai sieltä sanotulle rautatielle menevää liikennettä, ja tulee toimiluvan haltijan siitä rautatiehallitukselle vuosittain suorittaa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön määrättävä korvaus.

Puheenaolevan rautatien ja valtionrautateiden välisen yhdysliikenteen muista ehdoista on tehtävä sopimus rautatiehallituksen ja toimiluvan haltijan kesken.

9 §. Ennenkuin rautatie luovutetaan henkilöiden tai tavarankuljetukseen, on lupa siihen hankittava siinä järjestyksessä kuin 31 päivänä lokakuuta 1902 annetussa senaatin päätöksessä, sisältävä tarkempia määräyksiä yleistä keskuusliikettä varten olevain yksityisten rautateiden silmälläpidosta, säädetään.

10 §. Liikennettä on ympäri vuoden ylläpidettävä vähintään yhdellä joka päivä kumpaankin suuntaan kulkevalla sekajunalla.

11 §. Se henkilö, jonka toimiluvan haltija määrää päällikkönä hoitamaan radan hallintoa ja valvomaan liikennettä, on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tähän toimeen hyväksyttävä.

12 §. Yksityisen rautatien asemapäälliköt ovat velvolliset hoitamaan asemalle ehkä perustettavaa postitoimistoa samoilla ehdoilla kuin asemapäälliköt valtionrautateilla hoitavat postitointia.

13 §. Muuten tulee toimiluvan haltijan noudattaa edellämainitun, yksityisistä rautateista yleistä keskuusliikettä varten annetun asetuksen säännöksiä, 15 päivänä huhtikuuta 1889 annettua lakia yleistä keskuusliikettä varten rakennetun yksityisen rautatien lailistuksesta ja kiinnittämisestä, 14 päivänä heinäkuuta 1898 annettua lakia kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen, 18 päivänä marraskuuta 1895 annettua julistusta, joka sisältää tarkempia määräyksiä kiinteistökirjasta yksityisiä rautateita varten, 31 päivänä lokakuuta 1902 annettua senaatin päätöstä, sisältävä tarkempia määräyksiä yleistä keskuusliikettä varten olevain yksityisten rautateiden silmälläpidosta, sekä niitä muita määräyksiä, jotka valtioneuvosto katsoo tarpeelliseksi antaa.

Yllämainittu asetus yksityisistä rautateista yleistä keskuusliikettä varten on osittain muutettu asetuksilla heinäkuun 14 p:ltä 1898 sekä laeilla joulukuun 23 p:ltä 1921 ja helmikuun 21 p:ltä 1925.

Vrt. myös laki rautatienkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta, helmikuun 19 p:ltä 1898.

14 §. Lainhuudatus- ja kiinnitysasioissa rautatie on Helsingin kaupungin raastuvanoikeuden alainen.

V. 1988:

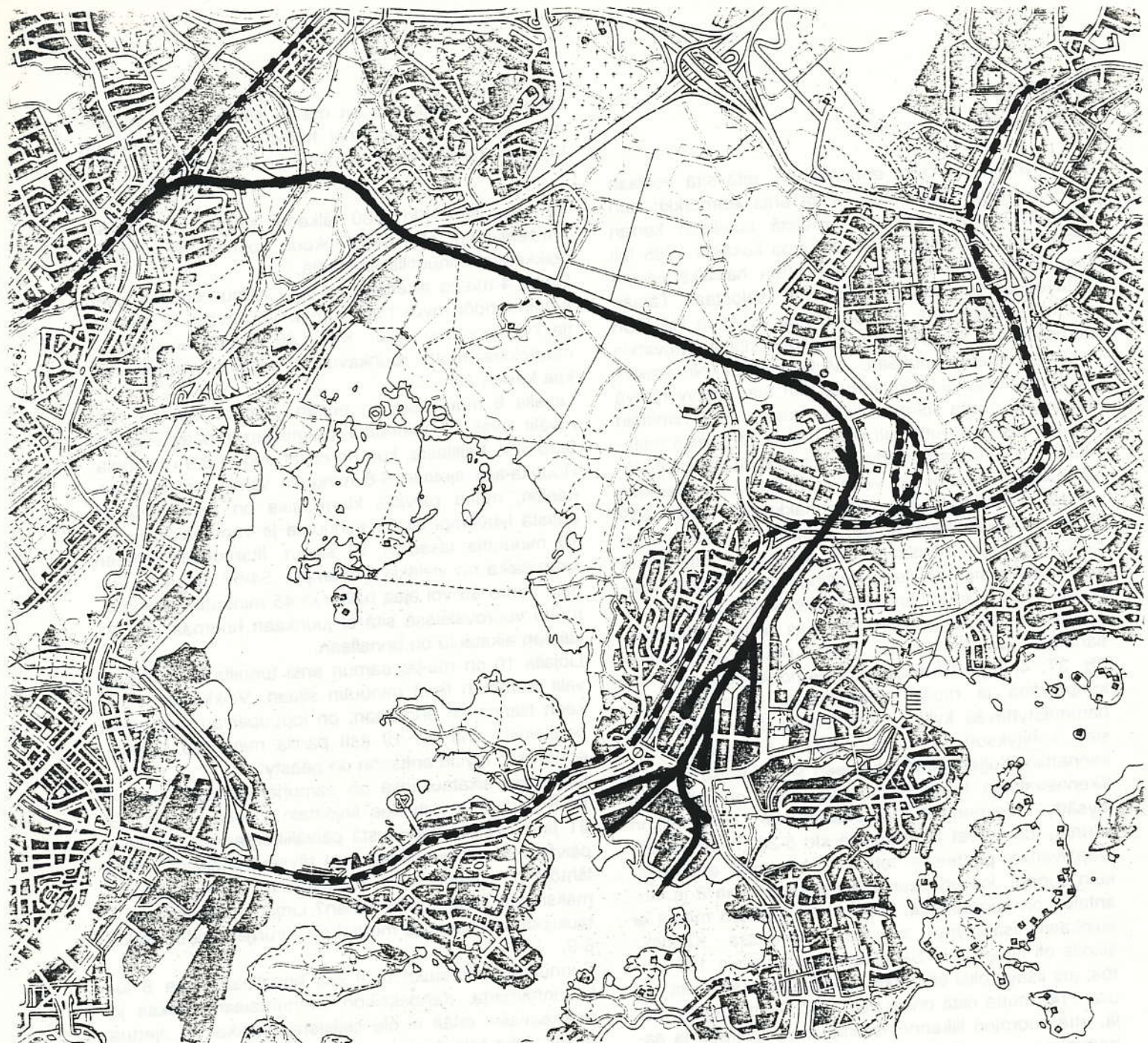
**Oulunkylä—Herttoniemi**

Määräävä nousu 10 ‰. Rataluokka A/B 1

Rataosalla on Sn 40.

| Liikennepaikat<br>ym | Nousu<br>‰ | Lasku<br>‰ | Km<br>Hki:stä | Välimatkat |     |
|----------------------|------------|------------|---------------|------------|-----|
|                      |            |            |               | km         | km  |
| Oulunkylä            |            |            | 7.4           | —          | —   |
| Vaihde (Metro)       |            |            | 12.4          | —          | —   |
| Vaihde (Sähkölaitos) |            |            | 13.7          | —          | —   |
| Vaihde (Tienhaara)   |            |            | 14.9          | —          | —   |
| Herttoniemi          |            |            | 15.8          | 8.3        | 8.3 |





AIKATAULUT HENKILÖJUNILLE  
HELSINKI-HERTTONIEMI-HELSINKI  
voimassa 21.12.1962-5.1.1963

| ma-la<br>H 1 | ma-la<br>H 3 | la<br>H 5    | ma-la<br>H 7 | ma-pe<br>H 9 |               | ma-la<br>H 2 | ma-la<br>H 4 | la<br>H 6    | ma-la<br>H 8 | ma-pe<br>H 10 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 5.00         | 5.50         | 13.30        | 16.30        | 17.25        | ↓ HELSINKI    | ↑ 6.27       | 7.55         | 14.50        | 18.44        | 19.02         |
| 5.07         | 5.57         | 13.37        | 16.39        | 17.33        | ↓ PASILA      | ↑ 6.21       | 7.49         | 14.44        | 18.38        | 18.56         |
| 5.11         | 6.01         | 13.41        | 16.43        | 17.37        | ↓ KÄPYLÄ      | ↑ 6.16       | 7.45         | 14.39        | 18.33        | 18.51         |
| <u>5.15</u>  | <u>6.05</u>  | <u>13.45</u> | <u>16.47</u> | <u>17.41</u> | ↓ OULUNKYLÄ   | <u>6.13</u>  | <u>7.42</u>  | <u>14.36</u> | <u>18.30</u> | <u>18.48</u>  |
| 5.16         | 6.13         | 13.46        | 16.48        | 17.42        | ↓ HERTTONIEMI | ↑ 6.12       | 7.40         | 14.35        | 18.27        | 18.47         |
| 5.33         | 6.30         | 14.03        | 17.05        | 18.00        |               | ↑ 5.55       | 7.22         | 14.15        | 18.10        | 18.30         |

Herttoniemessä tuloraide II.



## TAULUT

J. Oksanen

Murphy'n laki on siitä erinomainen, että sitä voidaan soveltaa miltei kaikkialla. Tässä eräs esimerkki: Kun hallireittikaaviot julkaistiin viimeistä edellisen kerran joskus loppuvuonna 1984, niin jopa kesästä 1985 tuli pari kolme uutta reittiä, jotka sitten halliaikataulujen yhteydessä oli aina muistettava selostaa. Tämän solmun nenäliinasta saattoi poistaa nyt, kun RAITION numerossa 4/86 julkaistuissa kaavioissa puuttuvatkin reitit oli otettu mukaan. Mutta tuskin oli saanut nenäliinan pestyä ja kuivattua, kun taas täytyy ryhtyä solmimaan uutta solmua muistin tueksi. HKL nimittäin kehitti taas pari uutta, eli reitit 697 ja 699, eikä näitäkään heti samana päivänä kuin seuraavassa käsiteltävissä aikataulumuutokset, vaan pari viikkoa myöhemmin eli 16. 1. Nämä reitit ovat rinnakkaisia reittien 659 (Koskela - Sallinkatu) ja 687 (Koskela - Töölön kisa-halli - Postitalo) kanssa, mutta kulkevat Hämeentietä Sörnäisiin ja siitä edelleen Helsinginkatua Töölön kisa-hallille Sturenkadun/Läntisen Brahenkadun sijasta. Aikataulumuutoksiakin on siis taas tullut, tarkemmin sanottuna vuoden alusta. Tällöin peukaloitiin linjojen 3B, 3T, 4, 8 ja 10 aikatauluja, kahdeksikkoa joka viikonpäivänä ja muita maanantaista lauantaihin. Ja hämmästyttävää kyllä, etten sanoisi ihan viime vuosien kehityksen vastaista: linjojen kierrosaikaa tiukennettiin. Kuljettajarahastukseen siirryttäessä ja ehkä liikennevalojen lisääntyessä kun näitä on jatkuvasti löysätty. Esimerkiksi lauantaisin ne kahdeksikon vaunut, jotka ovat liikenteessä klo 6-23 (noin) ehtivät työpäivänsä puitteissa tehdä 2 kierrosta enemmän kuin ennen. Jos edelleen tarkastellaan linjaa 8 ja lauantaita, on huomattava, että päivän lähtöjen määrä ei suinkaan lisääntynyt samassa suhteessa. Kahdeksikolla oli lauantaisin Salmisaaresta aiemmin 102 lähtöä; jos lisäys olisi ollut 2x6 kappaletta, pitäisi niitä nyt olla 114, mutta niitä onkin vain 107. Tämä selittyy sillä, että vuorojen liikennöintiäikoja on supistettu ja aamutuntien vuorovälejä pidennetty. Kaikki vuorot, jotka ajoivat ennen vuodenvaihdetta, ajavat kyllä edelleenkin, joten kokonaan ei yhtäkään vuoroa ole "vedetty sisään".

Linjoittain tilannetta läpikäyessä voi havaita, että linjan 3B ma-pe aikataulussa Eiran päästä ensimmäinen lähtö on siirtynyt 5.52:sta 6.02:een ja vuorovälit pidentyneet klo 6-7 välisenä aikana 8:sta 10 minuuttiin. Sitten ajetaankin jo entistä tiuhempaan: klo 7.30-9 välillä 5-6 minuutin välein (ennen 6-7 min), mikä johtuu juuri tuosta lyhentyneestä kierrosajasta, 61 min entistä 63 min vastaan. Päivällä kierrosaika on 62 min, minuutin nopeampi kuin ennen. Se näkyy myös päivällä hivenen lyhentyneinä vuoroväleinä. Ilta-ruuhkaan pätee sama muutos kuin aamuunkin ja entiseen aikatauluun ihan minuutilleen päästää klo 19.56 Eirasta.

Linjalla 3T muutoksia on ma-pe aikataulussa vähemmän, lähinnä aamun ensi tunnilla, jossa siinäkin on tuntuvaa harvennusta - 8 minuutin vuoroväleistä 10-

12 minuuttiin. Klo 8.30 jälkeen aikataulu on täysin entisenlainen, ellei oteta lukuun kolmea lähtöä, jotka poikkeavat minuutilla entisestä.

Linjan 4 ma-pe aikataulussa ovat aamun ensimmäisen tunnin lähdöt myös harvemmat. Vuorovälit 12 minuuttia 7-8 minuutin sijaan. Klo 8.45 jälkeen ei ole aika-  
muutoksia, mutta ruuhkavuorot ovat vaihtaneet paikkaa keskenään.

Linjalla 8 muutoksia on eniten. Aamun klo 6-7 vuorovälit ovat 10 minuuttia Salmisaaren päästä ja klo 5.30-6.30 Vallilasta, kun ne olivat ennen 6-9 minuuttia. Ruuhka-ajat ajetaan 5-6 minuutin välein niin kuin ennenkin, mutta päivällä kierrosaika on pari minuuttia entistä lyhyempi eli 58 minuuttia ja vuorovälit siksi 9-10 minuuttia tasaisen 10 sijaan. Ilta-ruuhkan jälkeen kierrosaika on vieläkin lyhyempi - 54-57 minuuttia - ja näin vuoro 86 voi ajaa halliin jo 45 minuuttia aiemmin, mutta vuoroväleissä sitä ei juurikaan huomaa. Klo 21 jälkeen aikataulu on ennallaan.

Linjalla 10 on ma-pe aamun ensi tunnilla 12 minuutin välit aiemman 9-10 minuutin sijaan. Vaikka klo 7 jälkeen tilanne on ennallaan, on loppupäivän minuutteja peukaloitu aina klo 19 asti parilla minuutilla kutakin, ennenkuin täysin entiseen on päästy.

Lauantain aikatauluissa on aamuharvennusta klo 6-8 tai 6-9 välillä - vaihtelee linjoittain - sekä linjoilla 3B, 3T ja 8 hieman tihennystä päiväliikenteessä. Linjan 4 päiväliikenteen vuorovälit ovat täysin ennallaan, mutta lähtöjä on rukattu klo 9-15 välillä minuutin myöhemmäksi kuin ennen. Miksiköhän? Linjan 10 lauantai-  
aika-  
taulussa on vastaavia muutoksia Kirurgin lähdöissä klo 6-9.

Sunnuntain aikataulut ovat siis ennallaan linjaa 8 lukuunottamatta. Kahdeksikon sunnuntaiaamu alkaa jo poikkeavasti: enää ei ole sellaista vuosikausia ajettua lähtöä, joka teki puoli kierrosta Paavalin kirkko - Sturenkatu - Länt. Brahenkatu - Helsinginkatu - Töölön halli ja takaisin Pvk:lle. Klo 7-9 on lyhennetty kierros-  
aikoja huimasti: 60:stä 45 minuuttiin! Neljäs vuoro tulee kuvaan siis vasta klo 9 aikaan. Sen jälkeen ajetaan parin tunnin ajan 48 minuutin kierroksia ja 12 minuutin vuorovälejä noudattaen. Noin klo 11 ovat kaikki 6 vuoroa ajossa, mutta nekin kiertelevät lenkin entistä nopeammin, 56 minuutissa. Näin päivällä ajetaan 9-10 minuutin välein. Mainittakoon, että vuoro 84 liittyy mukaan muista poikkeavasti - kaikki kasin vakiovuorot tulevat Koskelasta -, sillä se ei aja Paavalin kirkon silmukkaan, vaan lähtee Hämeentie 94 pysäkiltä Salmisaareen (aikaa ei ole yleisöaikataulussa!) Kaikki muut Koskelasta tulevat vuorot ajavat kaikkina päivinä ensin Paavalin kirkolle. Ehkäpä sunnuntain poikkeava reitti johtuu jostakin työaikateknisestä "jiposta". Sekä lauantain että sunnuntain kuudes vuoro (86) poistuu halliin jo 18.30 aikoihin, siis 2,5 tuntia aikaisemmin. Lyhentämällä kierrosaikaa 51 minuuttiin on vuorovälit



saatu pysymään 10 minuutissa, tai tarkkaan ottaen 10-11 minuutissa. Tunneittain kun löytyy yksi 11 minuutin väli, niinkuin laskuopin taitavat huomasivat.

Aikataulukokoelmaan on tehty uusi muutoslehti, joka jaettaneen tämän RAITION liitteenä. Ken haluaa edellä olevaa tarkempaa tietoa, tutkikoon sitä.

HKL ei näköjään ajattele yhtään aikataulutoimittajan vaivoja laatiessaan muutoksia raitioaikatauluihin. Juuri kun tässä oli saanut pöydän puhtaaksi ja tekstin, halli-aikataulut ja päätepysäkkiaikataulujen muutossivut sysättyä RAITION toimitussihteerin huoleksi, homma piti ottaa uudelleen tarkasteltavaksi. Nimittäin suhteellisen viattomalta näyttävä HKL:n vuoroaikataulunippu sisälsikin linjan 8 aikatauluston uuden täysremontin. Muutokset tulivat voimaan 1. 3. eli vain kaksi kuukautta edellä selostetun muutoksen jälkeen.

Muutokset eivät sinänsä ole suuren suuria, jos tarkastellaan esimerkiksi vuorovälejä. Myöskään yhtään vuoroa ei nytkään jäänyt kokonaan pois liikenteestä; vakiovuoroja on edelleen kuusi (81-86) ja ruuhkavuoroja viisi (181-185). Mutta kun tarkastellaan niin lähtöaikoja päätepysäkeiltä kuin halliinajoa, tuskin mikään on säilynyt ennallaan. Linjan 8 kierrosaikaa lyhennettiin 1. 1. todennäköisesti vähän liian reippaalla kädellä, sillä taas tuli aikaa lisää. Ei kuitenkaan ehkä ihan niin paljoa, että olisi palattu syksyn tilanteeseen. Aamuruuhkassa ja keskipäivän liikenteessä tämä seikka vaikutti minuutin, parin verran vuoroväleihin. Ilta ruuhkan aikaa lyhennettiin siten, että ruuhkavuorot liittyvät mukaan puolisen tuntia myöhemmin, mutta lopettavat entiseen aikaan. Illan kierrosaikaa sentään tiukennettiin kaikkina viikonpäivinä: vain neljä vuoroa jatkaa liikennöintiä klo 21 jälkeen viimeiset pari tuntia 12 minuutin välein ja 48 minuutin kierrosaikaa noudattaen (aiemmin 5 vuoroa, 10/50 min). Vuorovälin pidennys näkyy myös lauantain ja sunnuntain päiväliikenteessä. Aikataulujärjestelyistä seuraa taas uudenlainen kuvio: Niin kuin ehkä jotkut innokkaimmat tämän palstan tutkijat muistavat, on HKL:n perinteinen malli sellainen, että vakiovuorot ajavat myöhäisillalla ja yöllä viikonpäivästä riippumatta samaan aikaan halliin. Tästä perinteestä luovuttiin jo taannoisessa linjan 10 muutoksessa, kun ma-pe ja toisaalta la-su vuorojen annettiin vaihtua. Siis halliin ajaa ma-pe esim. vuoro 93 ja la-su vuoro 92 samaan kellonaikaan. Kahdeksikon uusi kuvio on sellainen, että tilanne vaihtelee ma-la ja su välillä. Halli-aikataulu, joka on puristettu kahdelle sivulle, alkaa vähitellen vaatia lukijoiltaan samanlaisia kykyjä kuin "Suomen kulkuneuvojen" parhaat sivut, jos tätä menoa jatkuu.

Muutoksen vaikutuksesta linjalla 8 antaa jonkinlaisen kuvan seuraava taulukko, jossa luetellaan lähtöjen määrien muutokset (Salmisaaresta):

|            | ma-pe | la  | su |
|------------|-------|-----|----|
| 1. 9. 1987 | 131   | 102 | 90 |
| 1. 1. 1988 | 133   | 107 | 96 |
| 1. 3. 1988 | 123   | 103 | 91 |

**KULOSAAREN RAITIOVAUNULAUTASTA** olemme kertoneet lyhyesti RAITIOssa 1/86 ja kuva lautasta on ollut numerossa 4/86. Viime vuonna ilmestyi tunnetun laivahistorioitsijan Erkki Riimalan kirja "Höyryä Helsingin vesillä/Pääkaupungin paikallisliikenteen höyry-veneitä ja saaristoreittien matkustajahöyrylaivoja". Tästä erinomaisesta kirjasta rohkenemme lainata s/s Brändöä koskevia tietoja, sillä aiemmin ei lautan myöhemmästä kohtalosta ole mitään "tiedetty".

S/s Brändö rakennettiin 1910 Kone- ja Siltarakennus Oy:n konepajassa Helsingin Sörnäisissä. Kulosaaren sillan valmistuttua vuonna 1919 "Brändö" poistettiin liikenteestä seuraavana vuonna. Vuonna 1921 se myytiin Kotkaan Ab Federation Stevedoring Ltd:lle ja sille annettiin uusi nimi "Lautta". Vuonna 1932 helsinkiläinen Pihkamäki & Elo osti "Lautan" ja vuonna 1934 se poistettiin alusrekisteristä.

Riimalan kirja kertoo kiinnostavasti Helsingin ja ympäristön höyrylaivaliikenteestä. Lisäksi aihe on innostava, koska laivaliikenne on ollut aikoinaan osa Helsingin paikallisliikennettä. Suurin osa siitä on korvattu busseilla - esimerkiksi HKL:n linjoilla. On mielenkiintoista lukea laivareiteistä, joita on kulkenut mm. Vantaanjoessa tai Töölönlahdesta Hakaniemeen, ja niin edelleen.

Tätä laivakirjaa suositellaan kaikille Helsingin liikenteestä kiinnostuneille. Kirjan on julkaissut Suomen laivahistoriallinen yhdistys ry ja sitä on myytävänä Akateemisessa kirjakaupassa ja Suomalaisessa kirjakaupassa.

Suomen Raitiotieseura ry järjestää jäsenilleen ja ystävilleen yhteistyössä HKL:n kanssa tutustumis- ja opintoretken Helsingin metroon **lauantaina 23. huhtikuuta**. Kokoon-tuminen klo **10.00** Itäkeskuk-sen ylä- eli katutasen kioskialueella. Täältä lähdem-me opastetulle käynnille metrovarikolle, jossa tutus-tumme huolto- ja säilytysalueille sekä liikenteen-valvomoon. Retkellä ajamme myös junalla Kampin kääntöraiteille Hietaniemen hautausmaan alle. Tutustumisretki on muuten maksuton, mutta jos käytämme vuorojuna, on jokaisella oltava voimas-sa oleva matkalippu.

Laita nyt kalenteriisi muistiin 23. 4. 1988 klo 10.00, ja ota mukaan ystäväsiikin.

Painoteknisistä syistä edellisen RAITION kuvasivu 95 ei ollut yhtä korkealuokkainen kuin muut kuva-sivut. Toimituksen siivooja oli epähuomiossa hävit-tänyt alkuperäiset arkit, joten jouduimme tekemään korvaavan sivun valokopioidusta materiaalista. Va-litamme tapahtunutta.



## KOSKELA

## LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 01.03.1988 alkaen

| klo  | vuoro | linja | reitti | klo   | vuoro | linja | reitti |
|------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| 5.27 | 30    | 3T    | 667    | 6.19  | 183 v | 8     | 679    |
| 5.30 | 184 v | 8     | 679    | 6.20  | 59    | 6     | 671    |
| 5.32 | 65    | 7A    | 659    | 6.26  | 92    | 10    | 659    |
| 5.33 | 26    | 3T    | 661    | 6.27  | 6     | 1.1A  | 651    |
| 5.34 | 3 v   | 1.1A  | 651    | 6.29  | 39    | 4     | 659    |
| 5.35 | 123   | 3T    | 693    | 6.30  | 103 v | 1.1A  | 651    |
| 5.36 | 15    | 3B    | 657    | 6.33  | 23    | 3T    | 659    |
|      | 53    | 6     | 673    | 6.40  | 54    | 6     | 671    |
| 5.38 | 2 v   | 1.1A  | 651    |       | 74    | 7B    | 651    |
| 5.39 | 16    | 3B    | 669    | 6.43  | 29    | 3T    | 661    |
|      | 94    | 10    | 687    | 6.44  | 18    | 3B    | 657    |
| 5.40 | 19    | 3B    | 655    | 6.51  | 25    | 3T    | 697    |
|      | 37    | 4     | 687    | 6.52  | 38    | 4     | 699    |
|      | 75    | 7B    | 687    | 6.53  | 64    | 7A    | 659    |
|      | 185 v | 8     | 679    | 6.54  | 41    | 4     | 659    |
| 5.42 | 104 v | 1.1A  | 651    | 6.56  | 93    | 10    | 687    |
| 5.44 | 55    | 6     | 671    | 6.57  | 111   | 3B    | 655    |
|      | 95    | 10    | 663    | 6.58  | 34    | 4     | 659    |
| 5.46 | 66    | 7A    | 659    | 7.01  | 76    | 7B    | 651    |
|      | 67    | 7A    | 653    | 7.04  | 35    | 4     | 659    |
|      | 77    | 7B    | 651    | 7.10  | 40    | 4     | 687    |
|      | 105 v | 1.1A  | 651    | 7.11  | 17    | 3B    | 655    |
| 5.47 | 102 v | 1.1A  | 653    | 7.12  | 81    | 8     | 679    |
| 5.48 | 154 v | 6     | 673    | 7.24  | 82    | 8     | 679    |
| 5.49 | 4 v   | 1.1A  | 651    | 7.28  | 31    | 3T    | 659    |
| 5.50 | 12    | 3B    | 655    | 7.33  | 83 v  | 8     | 679    |
|      | 85 v  | 8     | 679    | 7.42  | 84 v  | 8     | 679    |
| 5.52 | 56    | 6     | 671    | 14.20 | 101   | 1.1A  | 651    |
| 5.53 | 96    | 10    | 687    | 14.23 | 105 v | 1A    | 651    |
| 5.57 | 101   | 1.1A  | 651    | 14.28 | 2 v   | 1.1A  | 651    |
| 6.00 | 14    | 3B    | 655    | 14.35 | 103 v | 1.1A  | 651    |
|      | 57    | 6     | 671    | 14.37 | 153 v | 6     | 671    |
|      | 86    | 8     | 679    | 14.43 | 102 v | 1A    | 651    |
| 6.04 | 5     | 1.1A  | 651    | 14.47 | 184 v | 8     | 679    |
| 6.08 | 153 v | 6     | 671    | 14.58 | 185 v | 8     | 679    |
| 6.12 | 1 v   | 1.1A  | 651    | 15.05 | 154 v | 6     | 671    |
| 6.15 | 58    | 6     | 671    | 15.34 | 183 v | 8     | 679    |

v - neliakselinen vaunu (n:ot 1-30)

n/v - kalusto vaihtelee

ilman merkintää - nivelvaunu

Hallireittipiirroksat on viimeksi julkaistu RAITION numerossa 4/87.  
Niistä puuttuvat kuitenkin seuraavat kaksi:

697 Koskela - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Helsinginkatu - Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu - Mannerheimintie - Sallinkatu

699 Koskela - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Helsinginkatu - Mannerheimintie - Postitalo

## KOSKELA

## LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.03.1988 alkaen

| klo  | vuoro | linja | reitti | klo  | vuoro | linja | reitti |
|------|-------|-------|--------|------|-------|-------|--------|
| 5.30 | 19    | 3B    | 669    | 5.55 | 6     | 1     | 651    |
|      | 40    | 4     | 687    |      | 94    | 10    | 659    |
|      | 82    | 8     | 679    | 5.58 | 74    | 7B    | 651    |
| 5.33 | 64    | 7A    | 659    | 6.00 | 18    | 3B    | 655    |
| 5.34 | 65    | 7A    | 653    |      | 23    | 3T    | 659    |
| 5.38 | 25    | 3T    | 661    | 6.04 | 54    | 6     | 671    |
| 5.39 | 30    | 3T    | 659    | 6.05 | 81    | 8     | 679    |
| 5.40 | 4 v   | 1     | 651    | 6.08 | 2 v   | 1     | 651    |
|      | 57    | 6     | 673    | 6.16 | 55    | 6     | 671    |
|      | 96    | 10    | 687    | 7.07 | 26    | 3T    | 659    |
| 5.41 | 14    | 3B    | 655    | 7.17 | 83 v  | 8     | 679    |
|      | 84 v  | 8     | 679    | 7.27 | 15    | 3B    | 655    |
| 5.42 | 41    | 4     | 687    | 7.29 | 37    | 4     | 659    |
|      | 93    | 10    | 659    | 7.50 | 39    | 4     | 659    |
| 5.46 | 3 v   | 1     | 651    | 7.57 | 12    | 3B    | 655    |
|      | 66    | 7A    | 653    | 8.18 | 34    | 4     | 659    |
|      | 75    | 7B    | 687    | 8.19 | 56    | 6     | 671    |
|      | 77    | 7B    | 651    | 8.26 | 85 v  | 8     | 679    |
| 5.50 | 17    | 3B    | 655    | 8.28 | 67    | 7A    | 659    |
|      | 38    | 4     | 659    | 8.41 | 76    | 7B    | 651    |
|      | 53    | 6     | 671    | 8.58 | 59    | 6     | 671    |
| 5.51 | 92    | 10    | 687    | 9.13 | 29    | 3T    | 659    |
| 5.53 | 31    | 3T    | 659    |      | 95    | 10    | 659    |
|      | 58    | 6     | 673    | 9.25 | 5     | 1     | 651    |
|      | 86    | 8     | 679    | 9.43 | 1 v   | 1     | 651    |
| 5.54 | 35    | 4     | 687    |      |       |       |        |

Sunnuntai 01.03.1988 alkaen

| klo  | vuoro | linja | reitti | klo   | vuoro | linja | reitti |
|------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| 6.40 | 40    | 4     | 687    |       | 55    | 6     | 671    |
| 6.43 | 17    | 3B    | 669    |       | 77    | 7B    | 651    |
| 6.45 | 25    | 3T    | 661    | 7.22  | 81    | 8     | 679    |
| 6.46 | 75    | 7B    | 651    | 7.25  | 56    | 6     | 671    |
| 6.50 | 19    | 3B    | 655    | 8.34  | 85 v  | 8     | 679    |
|      | 95    | 10    | 687    | 9.13  | 12    | 3B    | 655    |
| 6.52 | 65    | 7A    | 653    | 9.18  | 41    | 4     | 659    |
| 6.53 | 67    | 7A    | 659    | 9.22  | 94    | 10    | 659    |
|      | 83 v  | 8     | 679    | 9.23  | 23    | 3T    | 659    |
| 6.54 | 38    | 4     | 659    |       | 64    | 7A    | 659    |
|      | 58    | 6     | 673    | 9.31  | 15    | 3B    | 655    |
|      | 59    | 6     | 671    | 9.33  | 57    | 6     | 671    |
|      | 93    | 10    | 659    | 9.40  | 26    | 3T    | 659    |
| 6.55 | 34    | 4     | 687    | 9.41  | 74    | 7B    | 651    |
| 6.57 | 31    | 3T    | 659    | 9.46  | 18    | 3B    | 655    |
| 6.58 | 76    | 7B    | 651    | 9.48  | 37    | 4     | 659    |
| 7.00 | 29    | 3T    | 661    | 9.53  | 92    | 10    | 659    |
| 7.03 | 96    | 10    | 687    | 9.56  | 30    | 3T    | 659    |
| 7.04 | 66    | 7A    | 653    |       | 82    | 8     | 679    |
| 7.05 | 14    | 3B    | 655    | 10.03 | 54    | 6     | 671    |
| 7.07 | 86    | 8     | 679    | 10.08 | 39    | 4     | 659    |
| 7.10 | 35    | 4     | 687    | 11.05 | 84 v  | 8     | 679    |



## KOSKELA

## HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 01.03.1988 lukien

| pvä | klo   | vuoro | linja | reitti | pvä | klo   | vuoro | linja | reitti |
|-----|-------|-------|-------|--------|-----|-------|-------|-------|--------|
| mp  | 8.49  | 2 v   | 1.1A  | 654    |     | 21.41 | 31    | 3T    | 656    |
| mp  | 8.51  | 184 v | 8     | 674    | mp  | 21.47 | 5     | 1.1A  | 654    |
| mp  | 8.56  | 103 v | 1.1A  | 654    | mp  | 21.51 | 4 v   | 1.1A  | 652    |
| mp  | 9.03  | 105 v | 1.1A  | 654    |     | 22.10 | 40    | 4     | 698    |
| mp  |       | 185 v | 8     | 674    |     | 23.13 | 83 v  | 8     | 674    |
| mp  | 9.17  | 154 v | 6     | 672    |     | 23.14 | 12    | 3B    | 660    |
| mp  | 9.24  | 102 v | 1.1A  | 652    |     | 23.17 | 54    | 6     | 674    |
| mp  | 9.30  | 101   | 1.1A  | 654    |     |       | 59    | 6     | 672    |
| mp  |       | 153 v | 6     | 674    |     | 23.18 | 65    | 7A    | 652    |
| mp  | 9.38  | 183 v | 8     | 674    |     | 23.25 | 84 v  | 8     | 674    |
| l   | 15.10 | 1 v   | 1     | 652    |     | 23.28 | 23    | 3T    | 656    |
| l   | 15.40 | 4 v   | 1     | 652    |     | 23.29 | 55    | 6     | 674    |
| l   | 16.14 | 53    | 6     | 672    |     | 23.30 | 66    | 7A    | 652    |
| l   | 17.10 | 2 v   | 1     | 652    |     | 23.32 | 15    | 3B    | 660    |
| mp  | 17.15 | 1 v   | 1.1A  | 654    |     | 23.33 | 64    | 7A    | 690    |
| mp  | 17.22 | 101   | 1.1A  | 654    |     | 23.37 | 74    | 7B    | 654    |
| l   | 17.25 | 3 v   | 1     | 652    |     |       | 75    | 7B    | 660    |
| mp  | 17.27 | 153 v | 6     | 672    | ml  | 23.38 | 85 v  | 8     | 674    |
| mp  | 17.28 | 105 v | 1A    | 652    | s   |       | 81    | 8     | 674    |
| l   | 17.39 | 5     | 1     | 652    | mp  |       | 92    | 10    | 660    |
| mp  | 17.46 | 102 v | 1A    | 652    | ls  |       | 93    | 10    | 660    |
| l   | 17.48 | 6     | 1     | 652    |     | 23.40 | 57    | 6     | 674    |
| mp  | 17.49 | 183 v | 8     | 674    | mp  | 23.41 | 96    | 10    | 664    |
| mp  | 17.55 | 123   | 3T    | 656    | ls  |       | 92    | 10    | 664    |
| mp  |       | 154 v | 6     | 672    | mp  | 23.42 | 94    | 10    | 690    |
| mp  | 17.57 | 103 v | 1.1A  | 652    | ls  |       | 96    | 10    | 690    |
| mp  | 17.59 | 111   | 3B    | 660    |     | 23.43 | 26    | 3T    | 656    |
| mp  | 18.00 | 184 v | 8     | 674    |     |       | 37    | 4     | 698    |
| mp  | 18.10 | 104 v | 1.1A  | 652    |     | 23.47 | 41    | 4     | 660    |
| mp  | 18.12 | 185 v | 8     | 674    |     | 23.49 | 76    | 7B    | 660    |
| mp  | 18.25 | 53    | 6     | 672    | ml  |       | 81    | 8     | 674    |
| mp  | 18.37 | 6     | 1.1A  | 652    | s   |       | 82    | 8     | 674    |
| s   | 20.11 | 85 v  | 8     | 674    | mp  |       | 93    | 10    | 660    |
| l   | 20.20 | 86    | 8     | 674    | ls  |       | 94    | 10    | 660    |
| mp  | 20.21 | 86    | 8     | 674    |     | 23.50 | 58    | 6     | 674    |
|     | 20.50 | 56    | 6     | 672    |     | 1.52  | 17    | 3B    | 660    |
| s   | 21.07 | 86    | 8     | 674    |     | 1.53  | 25    | 3T    | 656    |
| mp  | 21.08 | 16    | 3B    | 660    |     | 2.07  | 18    | 3B    | 660    |
|     | 21.13 | 67    | 7A    | 652    |     |       | 35    | 4     | 660    |
| l   | 21.26 | 82    | 8     | 674    |     | 2.08  | 29    | 3B    | 656    |
| mp  | 21.27 | 2 v   | 1.1A  | 652    |     |       | 34    | 4     | 664    |
|     | 21.29 | 19    | 3B    | 660    |     |       | 39    | 4     | 690    |
| mp  |       | 82    | 8     | 674    |     | 2.10  | 14    | 3B    | 662    |
|     | 21.30 | 77    | 7B    | 660    |     |       | 30    | 3T    | 658    |
|     | 21.32 | 95    | 10    | 660    |     | 2.15  | 38    | 4     | 660    |
| mp  | 21.36 | 3 v   | 1.1A  | 652    |     |       |       |       |        |

mp - maanantaista perjantaihin  
ml - maanantaista lauantaihin  
l - lauantaisin  
s - sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa - joka päivä/yö

## HALLISTA LINJALLE:

## T88L8

## LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 01.03.1988 lukien

| klo   | vuoro   | linja | reitti | klo   | vuoro   | linja | reitti |
|-------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|--------|
| 5.30  | 136     | 4     | 619    | 8.31  | 155     | 4     | 606    |
| 5.32  | 175     | 7B    | 621    | 8.43  | 135     | 4     | 606    |
| 5.36  | 28      | 3T    | 607    | 8.45  | 175     | 7B    | 628    |
| 5.42  | 164     | 7A    | 609    | 9.04  | 165     | 7A    | 624    |
| 5.43  | 155     | 4     | 619    | 9.05  | 174     | 7B    | 628    |
| 5.44  | 134     | 4     | 607    | 9.06  | 191     | 10    | 606    |
| 5.49  | 166     | 7A    | 607    | 9.10  | 182 n/v | 8     | 616    |
| 5.52  | 174     | 7B    | 621    | 9.18  | 107 v   | 2     | 626    |
| 5.54  | 91      | 10    | 607    |       | 134     | 4     | 606    |
| 5.56  | 165     | 7A    | 609    |       | 192     | 10    | 606    |
| 6.00  | 181 n/v | 8     | 629    | 9.23  | 136     | 4     | 606    |
| 6.06  | 43      | 4     | 619    |       | 166     | 7A    | 624    |
| 6.07  | 24      | 3T    | 607    | 9.29  | 181 n/v | 8     | 618    |
| 6.09  | 7 v     | 2     | 609    | 17.34 | 91      | 10    | 632    |
| 6.10  | 107 v   | 2     | 625    | 17.47 | 43      | 4     | 612    |
| 6.16  | 9 v     | 2     | 625    | 17.52 | 7 v     | 2     | 626    |
|       | 36      | 4     | 607    | 17.54 | 164     | 7A    | 624    |
| 6.17  | 8 v     | 2     | 609    | 17.55 | 191     | 10    | 632    |
| 6.36  | 182 n/v | 8     | 615    | 17.57 | 9 v     | 2     | 602    |
| 6.47  | 13      | 3B    | 603    | 17.59 | 8 v     | 2     | 626    |
| 6.52  | 135     | 4     | 619    | 18.00 | 174     | 7B    | 628    |
| 6.56  | 42      | 4     | 607    | 18.04 | 134     | 4     | 612    |
| 6.58  | 11      | 3B    | 605    | 18.06 | 181 n/v | 8     | 616    |
| 7.13  | 191     | 10    | 607    | 18.07 | 107 v   | 2     | 626    |
| 7.17  | 27      | 3T    | 607    | 18.10 | 135     | 4     | 606    |
| 7.23  | 192     | 10    | 607    | 18.13 | 165     | 7A    | 624    |
| 13.18 | 191     | 10    | 605    | 18.15 | 192     | 10    | 632    |
| 13.40 | 192     | 10    | 605    | 18.16 | 182 n/v | 8     | 616    |
| 14.09 | 107 v   | 2     | 625    | 18.19 | 136     | 4     | 612    |
|       | 182 n/v | 8     | 629    | 18.20 | 155     | 6     | 618    |
| 14.12 | 136     | 4     | 607    |       | 175     | 7B    | 628    |
|       | 155     | 6     | 621    | 18.22 | 11      | 3B    | 608    |
| 14.18 | 175     | 7B    | 621    |       | 28      | 3T    | 604    |
| 14.34 | 135     | 4     | 607    |       | 166     | 7A    | 624    |
| 14.35 | 165     | 7A    | 607    | 18.37 | 36      | 4     | 612    |
| 14.38 | 174     | 7B    | 621    | 20.31 | 13      | 3B    | 608    |
| 14.45 | 166     | 7A    | 607    | 20.55 | 24      | 3T    | 604    |
| 14.59 | 181 n/v | 8     | 629    | 21.16 | 27      | 3T    | 604    |
| 15.09 | 134     | 4     | 607    | 21.30 | 42      | 4     | 612    |

Lauantai 01.01.1988 lukien

|      |    |    |     |       |    |    |     |
|------|----|----|-----|-------|----|----|-----|
| 5.24 | 27 | 3T | 601 | 15.34 | 11 | 3B | 608 |
| 5.30 | 42 | 4  | 619 | 15.45 | 36 | 4  | 612 |
| 5.53 | 13 | 3B | 615 | 16.00 | 16 | 3B | 608 |
| 7.51 | 28 | 3T | 607 | 16.12 | 28 | 3T | 604 |
| 8.16 | 36 | 4  | 607 | 16.24 | 42 | 4  | 612 |
| 8.25 | 16 | 3B | 603 | 16.35 | 27 | 3T | 604 |
| 8.44 | 24 | 3T | 607 | 18.14 | 91 | 10 | 632 |
| 8.50 | 91 | 10 | 607 | 19.54 | 24 | 3T | 604 |
| 9.00 | 11 | 3B | 603 | 20.32 | 13 | 3B | 608 |

Sunnuntai 01.01.1988 lukien

|       |    |    |     |       |    |    |     |
|-------|----|----|-----|-------|----|----|-----|
| 10.18 | 13 | 3B | 603 | 20.32 | 13 | 3B | 608 |
| 10.45 | 24 | 3T | 607 | 21.05 | 24 | 3T | 604 |



## LISÄÄ MARJANIEMEN LIIKENTEESTÄ

Autoliikenteen suhteen Marjaniemi oli taas ensimmäisten joukossa. Kun tieolot olivat kohentuneet, annettiin Emil Lindqvistille 1927 lupa aloittaa bussiliikenne Helsingistä Marjaniemeen, mutta ehdoksi asetettiin, että tiet on pidettävä kunnossa itse ja maksujen on oltava suurempia kuin laivataksojen.

Ensimmäistä Marjaniemeen kesällä saapunutta bussia kuljetti marjaniemeläinen monitoimimies livari Kontuniemi. Auto oli ranskalainen ja siinä oli kummallakin sivulla kuuden hengen penkki, eli siis 12 hengen bussi. Auto ajoi nurmettuneita tykkiteitä pitkin Herttoniemeen ja Viikin kautta Arabian tehtaalle, josta saattoi jatkaa matkaa raitiovaunulla Helsingin keskustaan.

Keväällä 1928 linja siirtyi veljeksille Paavo ja Yrjö Mellinille, ja reitti muutettiin kulkemaan Kulosaaren kautta kaupunkiin. Kummallakin veljeksistä oli 16 matkustajan Reo-merkkinen linja-auto. Matkanteko ei ollut ihan niin leppoisaa kuin nykyään. Heikot autot väsyivät usein huonoilla ja mäkisillä teillä. Matkustajat nousivat suurimmissa mäissä autosta ja työnsivät sen yhteisvoimin mäen päälle. Mellinit hallitsivat Marjaniemen linjaa yksin parin vuoden ajan ja menestyivät ilmeisesti hyvin.

Huvilayhdyskunnassakin havaittiin Mellinien menestys ja toisaalta laivaliikenteen synkkä tulevaisuus. Syntyi ajatus omasta bussiliikenteestä. 1930 päätettiin hankkia yhtiölle bussiliikennelupa ja kiellettiin Mellinin veljesten lupa ajaa yhtiön kunnostamalla teillä. Tästä Mellinit eivät välittäneet. Tiet olivat yleisiä ja heillä oli virallinen liikennelupa, joten heidän jatkoivat liikennöimistään. Yhtiö osti 20. 8. 1930 Reo- ja GMC-merkkiset linja-autot, joihin kumpaankin mahtui 18 matkustajaa, "koska heikoille teille ei saanut oikeutta 20 hengen autoihin". Samalla annettiin, ettei muille liikennöitsijöille annettaisi lupaa ajaa yhtiön laittamalla teillä Herttuanien Elanto - Marjaniemi. Tämä anomus kuitenkin hylättiin.

Tästä sai alkunsa ankara liikennekilpailu. Aikatauluja muutettiin niin, että oma auto pääsisi lähtemään pari minuuttia ennen toista ja bussimaksuja alennettiin kannattavuuden rajoille asti. Yhtiön bussit pantiin kiertämään Marjaniemen harju ja Mellinit seurasivat kohta perässä. Marjaniemen rouvat olivat tyytyväisiä, kun pääsivät torikantamuksineen kotiovelle asti. Auto pysähtyi vaikka joka portinpielessä ja kohteliaat kuljettajat auttoivat laskeutumaan autosta kädestä pitäen sekä nostivat kantamukset melkein sisälle asti.

Niittyrannassa asuneet Sinikka Puusa ja Marita Nyholm kuvaavat noita aikoja sellaisiksi, ettei marjaniemeläisillä koskaan sen jälkeen ole ollut vastaavaa liikennepalvelua. "Joku sano kyllä, että meno oli hurjaa - varsinkin se Särkän mutka (Niittyrannan ja Marjaniemenrannan kulma). Kamala tie ja kallistuma varmaan vääraan suuntaan. Pöly vaan lensi kesäisin, mutta bussi oli, tuli ja meni. Bussi lähti Kasarmitorilta. Jos oli käynyt torilla ja oli paljon tavaraa, saattoi viedä kassin

bussiin ja sanoa, että tulee itse seuraavalla bussilla. Bussi pysähtyi sitten ao. portin luona, kuljettaja vei kassin rapulle ja kertoi vielä lapsille, että äiti tulee seuraavalla vuorolla. Upea palvelu!"

Kilpailu kiristyi kesällä 1931 kuuluisaksi puomisodaksi. Yhtiö pystytti suunnilleen nykyisen Roihuvuoren lämpövoimalan vaiheille tien yli puomin ja asetti sille vartijat, jotka avasivat puomin vain yhtiön autoille. Puomilla alkoi melkoinen käsirysy, kun Mellinin miehet yrittivät nostaa puomin ja yhtiön miehet sitä puolustivat. Lopulta Mellinit toivat paikalle nimismiehen, joka määräsi puomin poistettavaksi.

Ankarista ponnisteluista huolimatta yhtiön oli todettava, että bussiliikenne tuotti tappiota. Viimeinen yhtiön auto ajoi Marjaniemeen 21. 1. 1932 ja huhtikuussa autot myytiin autoilija E. Lindbergille, joka jäi yksin hallitsemaan Marjaniemen liikennettä, koska Mellinitkin lopettivat Marjaniemen liikenteen samana vuonna. Autoilija Lindbergille koitui toinenkin onnenpotku. Uusi Porvoon tie rakennettiin Kulosaaren kautta itään ja se melkein sivusi Marjaniemeä. Kaupunki lupasi rakentaa yhdystien myös Marjaniemeen ja korvaukseksi sai Marjaniemestä "urheilukentän, lasten urheilukentän ja Tammiston yleisalueen" eli nykyisen Oskarinkentän ja Harmaapaaden koulutontin.

Tästä eteenpäin bussiliikenne kehittyi tasaisesti ja normaalisti ajan vaatimusten mukaan. Syksyllä 1937 E. Lindberg myi linjansa Oy Omnibus Ab:lle. Tällöin alkanut punaisten bussien aika jatkui sotien loppuun asti. Vuoden 1945 alusta punaiset bussit siirtyivät Helsingin kaupungin liikennelaitokselle ja väri muuttui siniseksi.

Sota-aika toi ainoan poikkeuksen muuten tasaiseen kehitykseen. Bensiinipulan pakottamana keksittiin hähkäkaasureaktorit autojen voimanlähteeksi. Myös kaikki bussit saivat taakseen ison pytyn, jossa puuta polttamalla syntyi bensiinin korviketta. Kovin usein nämä hähkäpöntöt väsyivät ja jouduttiin tienvierustalla odottamaan toista bussia viemään matkustajat perille. Toinen säästämiskeino oli matkan lyhentäminen. Joulukuusta 1941 helmikuulle 1944 Marjaniemen autot ajoivat vain Kulosaareen, mistä matkaa jatkettiin raitiovaunulla. Vuoden 1944 loppuajan päästiin sentään jo Sörnäisten apteekille bussilla.

Yli kuudenkymmenen vuoden ajan on Marjaniemeen menty ja tultu bussilla ja melkein koko ajan omalla Marjaniemen bussilla. Nykyisin sininen bussi 93 on vain kokoajabussi metron syöttöliikenteessä, mutta onpa kuitenkin vielä tavallaan marjaniemeläinen sekini.

Lähde: Marjaniemi-tiedote



## MARJANIEMEN LINJAN MYÖHEMMÄT VAIHEET

Tiedot perustuvat Pertti Leinomäen muistiinpanoihin HKL:n arkistosta.

Ennen linjan 33 perustamista Marjaniemeen on ajanut Helsingin Ympäristön Autolinjat Oy. Lähtöpaikka Helsingissä on ollut joko Rautatientori tai Kasarmintori. Vuonna 1937 linjan osti Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy, joka muuttui 1. 1. 1945 Helsingin kaupungin liikennelaitokseksi.

### Linja 33

15. 9. 1937-20. 12. 1941: Rautatientori-Hämeentie-Lautatarhankatu-Kulosaari-Marjaniemi.  
21. 12. 1941-16. 2. 1944: Kulosaari (bensini-asema)-Marjaniemi.  
17. 2. 1944-22. 6. 1945: Sörnäisten apteekki-Lautatarhankatu-Kulosaari-Marjaniemi.  
23. 6. 1945-31. 10. 1945: Kulosaari (bensini-asema)-Marjaniemi.  
1. 11. 1945-31. 10. 1946: Hakaniemi-Hämeentie-Lautatarhankatu-Kulosaari-Marjaniemi (19. 9.-28. 9. 1946 kiertotie Viikin kautta).  
1. 11. 1946-25. 8. 1957: Rautatientori-Hämeentie-Lautatarhankatu-Kulosaari-Marjaniemi. (1. 1.-7. 3. 1953 kiertotie Viikin kautta.)  
26. 8. 1957-24. 9. 1960: Rautatientori-Hämeentie-Vilhonvuorenkatu-Kulosaari-Marjaniemi.  
(31. 8. 1959-31. 12. 1960: ruuhkalinja 33S Rautatientori-Sörnäisten rantatie-Kulosaari-Marjaniemi.)  
25. 9. 1960-31. 8. 1961: Rautatientori-Hämeentie-Vilhonvuorenkatu-Itäinen moottoritie-Marjaniemi.  
1. 9. 1961-31. 12. 1965: Rautatientori-Sörnäisten rantatie-Kulosaaren puistotie-Marjaniemi.

### Linja 93

1. 1. 1966: uusi linjatunnus 93.  
1. 1. 1966-2. 6. 1967: Rautatientori-Sörnäisten rantatie-Kulosaaren puistotie-Marjaniemi.  
3. 12. 1966: Marjaniemen suuntaan ajetaan Hakaniemenkadun sijasta Hakaniemen sillan alta.

11. 3. 1967: Marjaniemen suuntaan tilapäinen poikkeusreitti Viikintien liittymän työmaan vuoksi Muuntajankadun ja Sahaajankadun kautta.

3. 6. 1967-2. 10. 1971: Rautatientori-Sörnäisten rantatie-Kulosaaren puistotie-Linnanrakentajantie-Roihuvuorentie-Tulusuontie-Marjaniemi.

3. 10. 1971: linjaa jatketaan vanhalta päätepysäkiltä (Marjaniemen Elanto Marjaniementien ja Kissankellontien risteyksessä) Puotilaan. Uusi reitti: - Marjaniementie-Kissankellontie-Kunnallisneuvoksentie-Meripellontie-Puotilantie, päätepysäkki Puotilantiellä Rantakartanontien ja Kuutsalontien puolivälissä.

13. 12. 1972: Marjaniemen suuntaan ajetaan suoraan Itäväylää, paluusuuntaan edelleen Kulosaaren puistotietä. Kulosaaren puistotieltä Itäväylälle ajetaan Raitalahdentien (nyk. Wäinö Aaltosen tien) kohdalta, syynä metrotyömaa.

4. 12. 1973: kumpaankin suuntaan ajetaan suoraan Itäväylää.

31. 8. 1982: linja 93 Rautatientori-Roihuvuori-Marjaniemi-Puotila lopetetaan.

### Linja 93(M)

1. 9. 1982: Herttoniemi (M)-Roihuvuori-Marjaniemi-Meripellontie-Turunlinnantie-Itäkeskus (M).

### Linja 93N

1. 9. 1982: Rautatientori-Roihuvuori-Marjaniemi-Meripellontie-Turunlinnantie-Itäkeskus.

HUOM. Linjalla 93 oli yövuoroja, jotka ajettiin linjatunnuksella 82. Reitti oli: Rautatientori-Roihuvuori, Prinssintien pysäkin silmukka (linjan 82 päätepysäkki)-Marjaniemi-Puotila. Lähdöt olivat Rautatientorilla 0.35 ja 1.35, Puotilasta 1.15, Roihuvuoresta 1.20 Rautatientorille (lähde: vuoden 1978 ja 1982 aikataulut). Ainakin 1960-luvulla esiintyi linjan 41N (1. 1. 1966 jälkeen 95N) Rautatientori-Puotila-Vartioharju aikatauluissa erikoinen "illan viimeinen vuoro", joka ajoi reittiä Vartioharju-Marjaniemi-Viikintie-Koskelan halli. Lähtöaika esim. 27. 2. 1964 päivätyssä aikataulussa on 0.50. Vuoro ei esiinny enää 15. 6. 1967 jälkeen.

## RAUTATIENTORI-MARJANIEMI

## Autolinja 33

RAUTATIENTORI (Rt) — Kaisaniemenkatu — Siltaasaarenkatu — Hämeentie (Helsingin kadun risteys = Sö) — Lautatarhankatu — Herttoniemen Valtatie — Porvoon maantie — Marjaniementie — **MARJANIEMI (Mrj)**.

| Tunti | Arkisin |    |    |    |    |    |    |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------|---------|----|----|----|----|----|----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|       | 5       | 6  |    | 7  |    | 8  | 9  | 10-14 | 15 | 16 |    | 17 | 18 |    |    |    |    |    |    |    |
| Rt →  | —       | —  | —  | 30 | 45 | 15 | 30 | 42    | 45 | 15 | 45 | 15 | 45 | 15 | 30 | 45 | 15 | 30 | 45 | 15 |
| Sö →  | 42      | —  | —  | 39 | 54 | 24 | 39 | 51    | 54 | 24 | 54 | 24 | 54 | 24 | 39 | 54 | 24 | 39 | 54 | 24 |
| Mrj → | 58      | —  | —  | 57 | 12 | 42 | 57 | 09    | 12 | 42 | 12 | 42 | 12 | 42 | 12 | 41 | 56 | 11 | 41 | 56 |
| Mrj → | 00      | 15 | 45 | 00 | 15 | 45 | 00 | 10    | 15 | 45 | 15 | 45 | 15 | 45 | 00 | 15 | 45 | 00 | 15 | 45 |
| Sö →  | 19      | 34 | 04 | 19 | 34 | 04 | 19 | 29    | 34 | 04 | 34 | 04 | 34 | 04 | 18 | 33 | 03 | 18 | 33 | 03 |
| Rt →  | 27      | 42 | 12 | 27 | 42 | 12 | 27 | 37    | 42 | 12 | 42 | 12 | 42 | 12 | 25 | 40 | 10 | 25 | 40 | 10 |

Jatkuu

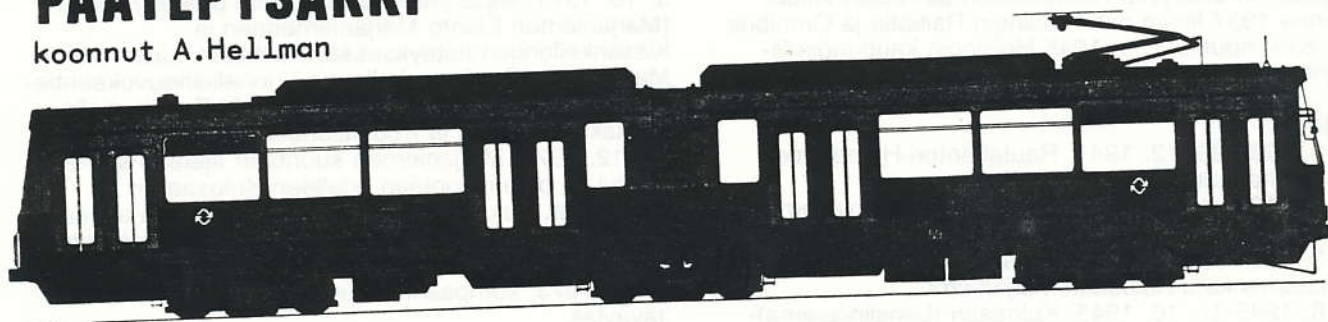
| Tunti | Ark. |       |       |                 | Lauantaisin   |    |       |       |       | Pyhäpäiv. |      |       |                    |
|-------|------|-------|-------|-----------------|---------------|----|-------|-------|-------|-----------|------|-------|--------------------|
|       | 18   | 19-21 | 22    | 23              | 5-12          | 13 | 14    | 15-18 | 19-23 | 7         | 8-21 | 22    | 23                 |
| Rt →  | 45   | 15 45 | 15 45 | 15 <sup>1</sup> | Kuten arkisin | 15 | 30 45 | 15 30 | 45 15 | 45        | 45   | 15 45 | 15 <sup>1</sup> 15 |
| Sö →  | 54   | 24 54 | 24 53 | 23              |               | 24 | 39 54 | 24 39 | 54 24 | 54        | 54   | 24 53 | 23                 |
| Mrj → | 11   | 41 11 | 41 09 | 39              |               | 41 | 56 11 | 41 56 | 11 41 | 11        | 12   | 42 12 | 41 09              |
| Mrj → | 15   | 45 15 | 45 10 | 40 <sup>1</sup> |               | 45 | 00 15 | 45 00 | 15 45 | 15        | 15   | 45 10 | 40 <sup>1</sup> 40 |
| Sö →  | 33   | 03 33 | 03 —  | —               | Kuten arkisin | 03 | 18 33 | 03 18 | 33 03 | 33        | 34   | 03 33 | 03 —               |
| Rt →  | 40   | 10 40 | 10 —  | —               |               | 10 | 25 40 | 10 25 | 40 10 | 40        | 42   | 10 40 | 10 —               |

<sup>1</sup> Yövuoro jossa peritään kaksinkertainen maksu.



# PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



## Helsingin yhteistariffin, Espoon sisäisen tariffin ja Vantaan tasatariffin lippujen hintoja 1. 1. 1988

|                        | Hki     | Espoo  | Vantaa |
|------------------------|---------|--------|--------|
| Kertal. (aik.)         | 6,00    | 6,00   | 6,00   |
| Kertal. (lapset)       | 2,20    | 3,00   | 2,80   |
| 10 mtk (aik.)          | 49,00   | 49,00  | 50,00  |
| 10 mtk (lapset)        | 12,00   | 24,00  | 25,00  |
| " (erityisryhmät)      | 12,00   | 24,00  | 25,00  |
| 10 mtk (65 v)          | 32,00   | -      | -      |
| 30 pv (aik.)           | 110,00  | 140,00 | 120,00 |
| 30 pv (lapset)         | 36,00   | 70,00  | 60,00  |
| " (erityisr.)          | 36,00   | 70,00  | 60,00  |
| 30 pv (65 v)           | 74,00   | -      | -      |
| Vuosilippu             | 1100,00 | -      | -      |
| Vuosil. (65 v)         | 740,00  | -      | -      |
| Matkailijalippu (24 t) | 40,00   | -      | -      |

## Seututariffi 1. 1. 1988

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Kertalippu (aikuiset)           | 10,00  |
| Kertalippu (lapset)             | 5,00   |
| 10 mtk (aikuiset)               | 75,00  |
| 10 mtk (lapset)                 | 37,50  |
| 10 mtk (erityisryhmät)          | 37,50  |
| 30 päivän lippu                 |        |
| helsinkiäiset                   | 220,00 |
| espool., kauniaislaiset         | 240,00 |
| vantaalaiset                    | 270,00 |
| 30 pv (lapset ja erityisryhmät) |        |
| Helsinki                        | 110,00 |
| Espoo + Kauniainen              | 120,00 |
| Vantaa                          | 135,00 |
| Tarkastusmaksu                  | 120,00 |

Uuteena ilmaismatkustajien ryhmään kuuluvat Helsingissä pientä lasta vaunuissa tai rattaissa kuljettavat. Samaa säännöstä sovelletaan Vantaalla 1. 6. jälkeen (Vantaa rajoittaa lapsen iäksi alle 7 vuotta).

Helsingin yhteistariffin näyttöliput kelpaavat 1. 6. jälkeen seutulinjoilla Helsingin alueella.

## Suomenlinnan liikenteen tariffi 1. 1. 1988

|                                             |            |
|---------------------------------------------|------------|
| Kertalippu (aikuiset)                       | 7,00       |
| Kertalippu (lapset)                         | 3,00       |
| Polkupyörälippu                             | 3,00       |
| Polkupyörän vuosilippu                      | 100,00     |
| Mopon lippu                                 | 11,00      |
| Moottoripyörän lippu                        | 21,00      |
| Ajoneuvojen liput                           |            |
| alle 6 m                                    | 37,00      |
| 6-10 m                                      | 74,00      |
| 10-15 m                                     | 148,00     |
| 15-20 m                                     | 185,00     |
| yli 20 m                                    | 222,00     |
| Irtotavara                                  |            |
| 0-35 kg                                     | 7,00/kolli |
| 35 kg ylittävältä osalta                    | 0,20/kg    |
| (pyöristetään ylöspäin lähimpään markkaan). |            |

## TaKL matkalippujen hinnat 1. 1. 1988

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| Kertalippu (aik.)          | 5,00    |
| Kertalippu (lapset)        | 2,50    |
| Perhealennuslippu (30 mtk) | 88,00   |
| Alennuskortti (10 mtk)     | 45,00   |
| " (lapset)                 | 18,00   |
| " (koululaiset)            | 18,00   |
| " (eläkeläiset)            | 18,00   |
| " (vammaisat)              | 18,00   |
| Kuukausilippu 1            | 10,00   |
| Vuosikortti (henkilökoht.) | 1100,00 |
| " (haltijakoht.)1          | 650,00  |
| Matkailulippu (aik.)       | 25,00   |
| " (alle 17 v)              | 20,00   |



VR:n pääkaupunkiseuden vyöhyketariffin lippujen hintoja 1. 1. 1988

| Vyöhykettä          | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Meno (aik.)         | 6,00   | 9,50   | 13,00  | 17,00  | 21,00  | 25,50  |
| " (lapset)          | 3,00   | 4,80   | 6,50   | 8,50   | 10,50  | 12,80  |
| 10 mtk (aik.)       | 51,00  | 81,00  | 111,00 | 145,00 | 179,00 | 217,00 |
| " (lapset)          | 25,50  | 40,50  | 55,50  | 72,50  | 89,50  | 108,50 |
| Kuukausiliput       | 135,00 | 235,00 | 335,00 | 400,00 | 490,00 | 545,00 |
| " (lapset alle 7 v) | 68,00  | 118,00 | 168,00 | 200,00 | 245,00 | 273,00 |
| Koululaiset (12 v-) | 101,00 | 176,00 | 251,00 | 300,00 | 368,00 | 409,00 |
| " (alle 12 v)       | 68,00  | 118,00 | 168,00 | 200,00 | 245,00 | 273,00 |
| Tarkastusmaksu      | 135,00 |        |        |        |        |        |

**Turun lippujen hintoja 1. 1. 1988**

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| Kertalippu (aik.)          | 5,00    |
| Kertalippu (lapset)        | 2,30    |
| Aikuisten vaihtolippu      |         |
| TLO - TuKL                 | 2,30    |
| Alennuskortti (aik.)       | 40,00   |
| " (lapset)                 | 17,00   |
| " (eläkeläiset)            | 17,00   |
| " (invalidit)              | 17,00   |
| Koululaisalennuskortti     | 50,00   |
| Kuukausikortti             | 95,00   |
| Vuosikortti (henkilökoht.) | 1000,00 |
| " (haltijakoht.)           | 1500,00 |
| Matkailulippu (TuKL)       | 10,00   |
| " (TuKL + TLO)             | 15,00   |
| Aikatauluvihko             | 1,00    |
| Liikennekartta             | 4,00    |

Turun yhtenäistariiffi on vihdoin toteutumassa. Turun kaupungin ja TLO:n välinen sopimus tulee voimaan kaupunginhallituksen esityksen mukaan 1. 8. Sopimuksen mukaan kaupunki suunnittelee linjat, reitit, paikkatarjonnan ja aikataulut yhteistyössä TLO:n kanssa. TLO sitoutuu liikenneöimään kaupungin suunnitelmien mukaan kaupungin valvonnassa. Mahdollinen sopimus on voimassa viisi vuotta kerrallaan, ellei sitä sanota irti.

**Muuta**

18. 1. 88

Ainakin itä-Helsingin pysäkeille alkoi ilmaantua uusia pysäkkiaikatauluja. Ne ovat entisiä hieman kookkaampia ja tekstikokokin on suurempi. Tietoa niistä ei sen sijaan saa yhtään sen enempää kuin vanhoista-kaan.

20. 1. 88

Pasilankadun ja Kyllikinportin risteyksessä otettiin käyttöön uudenmalliset raitiotien tasoristeyksen varoitusvilkut. Pasilankadulle asennetut vilkut ovat samanmalliset kolmilampuiset kuin VR:n nykyiset.

Vaunun lähestyessä risteystä vilkkuu ensin alla oleva keltainen valo. Seuraavaksi se muuttuu pysyväksi. Lopuksi kaksi punaista valoa alkaa vilkkua vuorotahtiin. Vaunun mentyä keltainen valo vilkkuu muutaman kerran ja opastin pimenee. (Keltainen ja punainen valo eivät vilku samanaikaisesti.) Tasoristeysmerkit ovat eri tolissa ennen opastimia.

Pasilankadun ja Veturitien risteyksessä on neljä vilkullista raitiotien tasoristeysmerkkiä (peltikilpi ja yläpuolella keltainen vilkkuvalo). (Havaintopvä 21. 2.)

Kaivokadun/Mikonkadun risteyksessä on myös raitiotien tasoristeysmerkki ja varoitusvilkku. Se varoittaa Kaivokadulta Kaisaniemenkadun suuntaan kulkevista vaunuista. Merkki ja vilkku ovat liikennevalopylväässä, merkki vilkun alla.

6. 2. 88: Vaunu 110 tilausajossa.

10. 2. 88

Esimerkiksi nivelvaunuissa 109 ja 110 on havaittu kytkinten suojaussit. Ne ovat samantapaiset kuin VR:n sähköjunissa on muinoin ollut. Pussien tarkoitus on hieman epäselvä, koska kytkimissä ei ole elektroniikkaa.

14. 2. 88: Vaunu 79 tilausajossa Mkn suunnalla.

Vuosaaren metron suunnittelu jatkuu. Päätöksiä ei ole tehty, mutta suunnitelmat tähtäävät siihen, että rakentaminen voisi alkaa 1990. Päätettäväksi tulee rataosa (IK) - Puotila - Rastila - Ala-Vuosaari. Jatko on kauempana tulevaisuudessa. Vielä ei ole edes päätetty, tuleeko rata esimerkiksi Puotilassa sillalle vai tunneliin, ja tuleeko Puotilaan edes asemaa. Radan ja asemien lisäksi tarvitaan metrovarikon laajennus ja 9 uutta vaunuparia. Vaihtoehtona on Varhan bussivarikon laajentaminen, koska liityntäliikenne Vuosaaren kasvaa rutosti asuntorakentamisen seurauksena.



## Autolinjat

15. 12. 87

Aikataulun pysäkkiluettelon päiväyksen mukaan on linjaa 79 alettu liikennöidä Viikin ylioppilaskylän kautta.

1. 1. 88

Ruuhkavuorojen numeroita muutettiin. Nyt on taas helppo nähdä vuoronumerosta, mistä hallista auto on.

- läntinen autoliikennesiketti (RU)  
vakiovuorot: 200 ... 298 (64 autoa)  
ruuhkavuorot: 500 ... 594 (76 autoa)
- pohjoinen autoliikennesiketti (KO)  
vakiovuorot: 321 ... 398 (56 autoa)  
ruuhkavuorot: 602 ... 685 (53 autoa)
- itäinen autoliikennesiketti (VK)  
vakiovuorot: 400 ... 483 (49 autoa)  
ruuhkavuorot: 700 ... 797 (70 autoa)

Jos tammikuussa palasivat linjat 71, 71T ja 71S normaalille reitille joskus käyttöön otetulta poikkeusreitiltä.

Kesäkuun alusta kelpaavat Helsingin näyttöliput seutulinjoilla Helsingin alueella. Samalla aletaan myös yhdistää seutulinjoja ja sisäisiä linjoja. Esimerkiksi linjat 34 ja 192 (?) yhdistetään. Varsinkin poikittaislinjaston varalta on muitakin suunnitelmia.

## Raitiolinjat

20. 1. 88

Raitiolinjaa 7B alettiin liikennöidä poikkeusreittiä - Hämeentie - Sturenkatu - Mäkelänkatu -.

Ensi kesänä yhdistetään linjat 6 ja 8 noin kuukauden ajaksi linjaksi Hietalahti - Salmisaari (via Sö). Linjat 7A ja 7B ajavat poikkeusreittiä - Hämeentie - Helsinginkatu - Läntinen Brahenkatu - Sturenkatu - Mäkelänkatu -. Syynä on Junatien siltatyömaan kolmas vaihe, jolloin sillan keskiosa uusitaan.

## Metrolinja

Melko todennäköisesti liikennöintiä jatketaan noin puoli tuntia mm. vuorotyöläisten matkojen helpottamiseksi. Ilmeisesti tutkitaan myös mahdollisuus aloittaa yöliikennekin. Järjestyksenpito tosin tuottanee huomattavaa päänvaivaa.

## Kalusto

28. 12. 87

Koskelan "umpisuolessa" vaunut 346, 352 ja 363; romuraitteella 335, 371 ja H18.

111 + 41 (jälkimmäinen vailla virroitinta) matkalla Koskelasta Vallilaan keskipäivällä.

28. 12. 87

HKL:n uusi nostolava-auto työn touhussa. HKL 503: Scania 92M automatic/Bronto Skylift, rek.nro BHA-503.

RAITIOssa 4/87 on maininta HKL 806:n kilvistä. Muisakin 800-sarjan busseissa on havaittu toisistaan poikkeavia linjanröurullia (802 ... 806).

Kerran tuli mieleen tutkailla, ovatko kaikki metron vaunuparit samoin päin. Useiden viikkojen havaintojen jälkeen tuli selväksi, että parittoman vaunun ohjaamo on kohti itää. Yht'äkkiä helmikuussa 1988 alkoi näkyä sellaisiakin vaunupareja, jotka oli käännetty päinvastoin. Ja niiden määrä kasvoi päivä päivältä!

Kaikissa harjavaunuissa ei ole "suolansiroituslaitetta" peräpäässä. Vaunuissa 2120 ja 2123 on sellainen. Ne ovat lisäksi erilaisia. 2120:ssa on korkea ja kapeahko laatikko (pudottava malli), 2123:ssa matala ja leveä (heittävä malli).

Varsinaisia kouluvaunuja ovat 337, 338, 339 ja 356". Tilausajokäyttöön varataan 332 ja 362.

332:n peräpää kunnostetaan mahdollista perävaununvetoa varten.

Myös vaunut 320 ja 505 kunnostetaan tilausajokäyttöön. Kaikki tämä siksi, ettei museovaunuja saa käyttää mihinkään. Vain pakottavista syistä sallitaan siirrot hallista toiseen.

Kolme myytävää VTS-vaunua odottaa yhä kahvilointia. Numerot (346, "352" ja 363) sekä vaakunat on poistettava ennen myyntiä. VH:ssa on yhä vaunu 356, joka on jo aikaa ollut romulistalla moottorivian takia. Koska vaunussa on kuitenkin kuljettajakäytin jne. koulutusajoa varten, tehdään ilmeisesti jälleen silmäkantötemppe, eli vaunusta tulee 352", ex 356. Myyntiin siis menee "356" eli ex 352. Sitaatit siksi, että myytävässä vaunussahan ei numeroa saa olla. Tieto ei kuitenkaan ole vielä varma, mutta todennäköinen.

Nykyään (22. 2.) on olemassa myös vaunu 135 ex H-5. Vaunu oli maalaamossa 4. 2. ja on vielä moottorintarkastusta vaille VH:n ylähallissa. Etulasi ja kulmalasit vaihdettiin, kumitiivisteet uusittiin ja nuolitunnus poistettiin. Numerotkin on vaihdettu. Vaunu pääsee kohta tilausajoon. Tämän jälkeen otetaan vaunu 157 tekniseen kunnostukseen. Kesällä on siis jo kaksi Asealaisia tilattavana.

Kaksiakselista perävaunua ei vain ole tilausajoon antaa. Puhutaan suunnitelmista muuttaa H-6 jonkinlaisiksi näköisperävaunuksi mm. filmaustarkoituksiin. Moottorivaunuun kuuluvat osat siis purettaisiin ja käytettäisiin tarpeen mukaan 135:n ja 157:n varaosiksi. Numeroakaan ei ole vielä harkittu, tullee olemaan jokin koskaan ennen käyttämätön (ei ainakaan perävaunussa käytetty).



Nivelvaunujen väritilanne 22. 2. 1988:

Nr II punaharmaat: 71-103

vihreät: 104-112

Nr I punaharmaat (vanhat numerot): 33, 34, 35, 40, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 56, 69 (48 ja 49 maalaamossa odottamassa vuoroaan)

punaharmaat (uudet numerot): 39, 52, 54, 55, 57, 58, 60 63, 65

vihreät: 31, 32, 36, 37, 38, 41, 42, 44, 59, 61, 62, 64, 66, 67, 68, 70

H-18:sta otetaan penkit talteen kaiken varalta. Myös KH:ssa oleva lumivaunu siirretään museon kirjoihin. Museovaunuista Kummerin maalia paikkaillaan. H-4:stä ei ole iloa, siinä ei ole enää moottoreita!

Vuonna 1987 romutetut HKL:n linja-autot (suluissa hankintavuosi)

Sisu BT-69 CR/Wiima (1972-73): 258-260, 262, 266-268, 273-276, 280, 287-290, 294, 297, 306, 313, 315, 317, 318, 320, 321

Sisu BT-53 CR/Wiima (1973): 323

Sisu BT-69 CR/Wiima (1973): 326, 331, 345, 346

Scania BR111/Autokori (1974): 412, 418

Volvo B-59/Wiima (1974): 423

Sisu BT-69 CR/Delta-Plan (1975): 520, 521

Volvo B-59/Wiima (1975): 549

Scania BR111M/Wiima (1975): 567

Scania BR111M/Delta-Plan (1975): 586

Scania BR111M/Wiima (1976): 619, 625

Sisu BT-69 BVT/Wiima (1976): 650, 651, 657, 659

Scania BR110/Wiima (1970-72): 903, 905, 925, 929, 947, 950

Scania BR111M/Wiima (1973): 954, 957

Volvo B-58/Wiima (koulutusauto, 1972): 19 (ex HML 128)

Sisu BK-84B0/Wiima (1974): 1502



# SCANIA

HKL not 8814—8838





Pakinkylän käsittäessä vain muutaman maatilan Tuomarinkylän ja Oulunkylän välisellä alueella, sen läpi kulki ainoastaan yksi maantie, joka johti Tuomarinkylän kartanon kautta Helsingin pitäjän kirkolle ja Oulunkylän kautta Vanhaankaupunkiin, mistä edelleen Helsinkiin Vironniemelle. Tie on merkitty jo 1600-luvun karttaan. Sitä pitkin kuljettiin joko jalkaisin, ratsain tai hevosajopeleillä. Rinnakkaisväylänä oli Vantaanjoki ja kirkolle mentäessä sen jatkona Keravanjoki.

Vasta viime vuosisadan lopulla tilanteeseen tuli muutoksia. Tärkein muutos oli Oulunkylän rautatieaseman ja sitemmin aseman avaaminen v. 1881. Sinne oli Pakinkylästä noin 2 km, Tuomarinkylästä kilometrin enemmän ja Tomtbackasta kuitisen kilometriä.

Pakinkylän ensimmäiset asukkaat ovat olleet tienraivaajia sanan varsinaisessa merkityksessä. He asettuivat asumaan ja talojaan rakentamaan kinttupolkujen varaan.

Muutaman kilometrin säteellä Pakinkylän ulkopuolella alkoi tämän vuosisadan alussa syntyä liikenneyhteyksiä. Huopalahden asema avattiin syyskuussa v. 1903 ja Lepola-osuuskunnan anomuksesta Käpylän rautatieasema kesäkuussa v. 1910. Liikenneongelmat olivat Lepola-osuuskunnan kokouksissa toistuvia aiheita. Rautatieaseman lisäksi tehtiin samoihin aikoihin myös tie nykyisen Pakilantien ja Metsälän kautta rautatien varteen. Tosin vielä 1910 kirvesmies *Kokkonen* kulki jalan keskisestä Pakinkylästä Pitkäsillan kaiteita veistämässä. Polku johti nykyiseltä Lepolantieltä Pakilantietä ja Rajametsäntietä pitkin Niitylängentielle ja siitä radanvartta pitkin Eläintarhaan, Linnunlauluntielle ja lopuksi Eläintarhantieltä Siltsaarenskadulle.

Haagan puolelle ilmestyi raitiotie v. 1914. Haagasta ja Käpylästä tavoitettavissa olevat liikenneyhteydet saattavat nykyaisesta lukijasta tuntua hyödyttömän kaukaisilta. On kuitenkin muistettava, että noihin aikoihin kaupunkimainen Helsinki alkoi vasta nykyisen Eduskuntatalon tai Hakaniemen seudulta etelään. Kummastakin suunnasta ehti kulkuvälineissä istua metsätaipaleitakin ajattaessa. Samoihin liikennevälineisiin oli turvauduttava jälleen 1940-luvun ensi puoliskolla. Tiedeyhteydet Haagaan paranivat ensimmäisen maailmansodan linnoitustöiden johdosta, sillä linnoituksiin liittyen Kärbölen metsiin tuli kokonainen verkosto pyöreillä kivillä päällystettyjä teitä.

Jo ennen ensimmäisten linja-autojen ilmestymistä Pakinkylään kuljettiin henkilöautoilla ja moottoripyörillä. Ensimmäinen

auto lieene ollut *V.W. Holmbergilla*. Hänen pojallaan *Ilmari Helteellä* oli jo v. 1915 kolmipyöräinen auto. *Leo Piltz* puolestaan liikkui moottoripyörällään vuodesta 1924 lähtien. Kun professori *Lauri Kettunen* muutti Alkutien länsipäähän touko-kesäkuun vaihteessa v. 1926, hän saapui perheineen omalla henkilöautollaan.

Linja-autoliikenteen Pakinkylän ja Helsingin välillä aloitti 1.1.1925 *Lauri Johansson* kuorma-auton alustalle rakennetulla avoikkunaisella Fordillaan. Muistellessaan ensimmäisiä liikennöintivuosiaan *Lauri Johansson* — joka pääosan elämästään toimi kauppalaivastossa konemestarina — totesi niiden kuluneen ankarassa yrittämisessä. Öisin oli korjattava autoa, tiet oli omin voimin tasoitettava ja auratakin. Silloisesta tiestä *Johansson* muisteli, että se kyllä soveltui hevosella ajoon, mutta ennen autolla yrittämistä tielle oli ensin ajettava hiekkaa. Ensimmäinen päätepysäkki Pakinkylän päässä oli nk. Vehviläisen kulma, nykyinen

Pakilan- ja Lepolantien risteys. *Vehviläiset*, lähellä asuvat *Pettiset* ja mustalaisrouva *Eriksson* olivat ensimmäiset matkustajat. Melko pian reittiä jatkettiin niin, että päätepysäkinä oli "Iso-Elannon kulma" eli nykyinen Lepolan- ja Jakotien risteys. Kaupunkiin auto taivalsi nykyisen Maunulan läpi ja Pasilan mäen kautta. Ratkaisevaa tämän tiesuunnan avautumiselle ja liikenteen alkamiselle oli VR:n rakennuttama silta v. 1924. Silta paloi v. 1940. Sen tilalle rakennettiin heti teräsrakenteinen silta, joka purettiin v. 1975. Se oli hyvin hankala ja vaarallinenkin pullonkaula, sillä käänös kaupungin puoleisessa päässä oli 90° eivätkä autot mahtuneet sillalla sivuuttamaan toisiaan. Sillalla tapahtui lukuisia liukumis- ja peruutusonnettomuuksia. *Johanssonille* sattui pääsiäisen edellä v. 1925 onnettomuus, jolloin auton etupyörien ohjauslaitteisiin kuuluneen kolmion tappi irtosi, pyörät lonksahdivat poikittain ja auto paiskautui kaiteen läpi alas ratapenkalle kaatuen katolle. Yksi miesmatkustaja oli kyydissä, mutta ei hän eikä liioin kuljettaja loukkaantunut. *Johanssonin* auto ei ollut ainoaa, joka pyörät taivasta kohden oli sillalta nähtävissä vuosien mittaan. Sillalta reitti johti Pasilan ja Toralinnan ohi Eläintarhan suoralle sekä kaupunginpuutarhan editse Sokeritehtaalle ja siitä Lääntistä Viertotietä eli nykyistä Mannerheimintietä pitkin rautatiantorille.

*Johanssonin* tallentamasta aikataulusta 5.4.1925 näkyy, että hän on aloittanut vuorot klo 6.15 Helsingistä, lähtenyt 30 min. myöhemmin Pakinkylästä takaisin ja ajanut kaikkiaan 11 edestakaista vuoroa, joista viimeinen Pakinkylästä kaupunkiin illalla 10.45 (siis 22.45). Auto oli rekisteröity 13 matkustajalle. Toisena ajotavalena autoon tuli lämmityslaitte. Keväällä v. 1926 *Johansson* hankki uuden auton, ns. "viikihopan", mutta nyt umpikorisen,



lasi-ikkunoilla ja peruutuspeililläkin varustetun mallin. Kilpailijoista *Johansson* mainitsee *Ollilan*, *Forströmin* ja *Voutilaisen*. Räätäli *Paasosella* oli jo 18 hengen *Rochet-Schneider*-auto. V. 1926 aloitti neljällä 13 hengen autolla *Pakinkylän Auto Oy*, joka myöhemmin hankki myös yhden 21 hengen auton. Yhtiön rahoittavana taustavoimana oli puutarhuri *Väinö Koskinen*. Kova kilpailu yhtiön ja yksityisten välillä sai yhtiön laskemaan matkalipun hinnan alle kannattavuuden eikä se pystynyt uusimaan kalustoaan. Sen viimeinen auto oli liikenteessä vielä v. 1928 *Koskisen* laskuun, mutta sitten yhtiö lopetti toimintansa. Samana vuonna lopetti *Johanssonkin*. V. 1927 ohjasi liikenteeseen *International-autonsa Oskari Saari*. Hän pystyi menestyksellisesti pitämään huolta toiminnan jatkuvuudesta. Vuosi vuodelta hän laajensi yritystään. 1930-luvun päättyessä hän osti kaikilta muilta autot ja liikenneoikeudet. 1930-luvun pulavuosien jälkeen edellä kerrottu pioneerikausi oli vaihtunut melkoisen liikennöitsijäjoukon hoitaa säännölliseksi liikenteeksi.

Tie oli kesällä ajo- ja ohituskelpoinen, mutta talvella lumi tuotti vaikeuksia jo senkin vuoksi, että auto ei työntämättä nousut raiteista. Pasilan mäki oli talvikelillä aina arvoitus. Jännityksellä odotettiin, miten korkealle päästään ensi yrittämällä ja osaaiko kuljettaja tiellä pysyen peruuttaa alas uutta vauhtia ottamaan. Matkustajien työntöapua tarvittiin usein ennen kuin mäen päälle päästiin. 1930-luvun alkupuolella tie asfaltoitiin aluksi *Käpylän* aseman tienhaaraan asti ja myöhemmin kaupungin rajalle eli *Metsälään*. *Pakinkylän* puoleinen osuus sen sijaan oli hiekkatietä.

Autoilijoita oli useita. *Juutilaisella* oli *Brockway*, jonka keskipenkit olivat vastakkain. Tämän auton osti myöhemmin *Väinö Nyberg*, joka sittemmin muutti nimensä *Nevomaaksi*. *Tukiaisella* oli *International* ja *Voutilaisella* punainen *Graham Brothers*, jolla ajamista jatkoi *Virkalevo*. *Järvisalo* aloitti lyhyellä ja pullealla *Reolla*, mutta hankki sitten Englannin messuilta hieman virtaviivaisemman *Morris Commercialin*. Sekä *Järvisalo* että *Virkalevo* aloittivat v. 1933. Vähitellen nämä "hyvien vuosien" autoilijat lopettivat toimintansa. *Järvisalo* siirtyi ensin Suomen Kuvalehden lukijamatkojen ajajaksi "Herra Kerhosen" nimellä ja sen jälkeen kauppiaksi. *Virkalevo* puolestaan siirtyi 30-luvun lopulla maanviljelijäksi.

Vuoden 1934 lopulla valmistui *Pakilan* katkaiseva "pikitie", *Pohjolan*- ja *Mäkelänkadun* risteyksestä lähtevä, *Käpylän* aseman koillispuolella rautatien ylittänyt ja nykyistä moottoritien uraa *Torpparinmäen* kohdalla ja siitä *Helsingin* pitäjän *kirkonkylän* ohi *Hyrylään* rakennettu asfalttitie.

Sitä ehätti ensimmäisenä käyttämään liikennöitsijäryhmä *Järvisalo*, *Myllypakka*, *Nyberg*, *Nyström*, *Penttilä*, *Selen*, *Torenius* ja *Virkalevo*, jotka 4.3.1935 saivat yhteisen liikenneoikeuden *Tuusulantietä* *Pakinkylään*, mutta myivät sen 10.8.1935 *Saarelle* ja *Nybergille*. Niin tuli *Länsi-Pakilaan* *Pasilan* kautta kulkevan linjan lisäksi kaksi muuta linjaa. *Saaren* autot ajoivat *Tuusulantieltä* *Alkutietä* *Lepolantielle* (nykyiselle *Pakilantielle*), siitä *Välitalontielle* ja *Välitalontieltä* takaisin *Tuusulantielle* ja edelleen takaisin kaupunkiin. *Nevomaan* autot ajoivat *Pakilan* lenkin päinvastaiseen suuntaan. Lähtöpaikkana oli, kuten kautta aikojen on ollut, *Rautatientori*. Liikennöitsijä *Sirola* avasi aivan uuden linjan, *Helsinki—Pakinkylä—Tuomarinkylä*, jo vuoden 1934 lopulla.

*Oulunkylän* aseman läheisyys aiheutti ilmeisesti sen, että historiallisen *Pakinkylän* puolella ei linja-autoliikenne alkanut yhtä varhain kuin läntisen uudisasutuksen alueella. Ensimmäisenä lienee satunnaisuudesta yhteyttä kaupunkiin hoitanut autoilija *Hakala* 7—9 hengen *Hudsonillaan*. *Varsinaisen* liikenteen aloitti *Sirola* vuonna 1932 *Helsingistä* *Oulunkylän* aseman kautta *Mietalan* riihelle. Päätepysäkki oli siis hieman nykyisen *Muurimestarintien* pohjoispuolella. Kun *Sirola* lopetti ja siirtyi *Tuusulantielle*, *Oskari Saari* otti hoitaakseen myös *Helsinki—Oulunkylä—Pakinkylä*-linjan. *Saaren* hoidossa linja oli siihen asti, kunnes *HKL* otti liikenteen hoitaakseen.

Ennen talvisotaa kaikki varsinaiset *Pakilan* linjat olivat *Oskari Saaren* hoidossa, minkä lisäksi *Sirola* ajoi *Pakilan* poikki *Tuomarinkylään*. Sodan aikana oli linja-autot siviilikäytöstä luovutettava armeijalle. Sen lisäksi säännösteltiin bensini. V. 1940 *Pakilasta* ei ollut *Helsinkiin* muuta yhteyttä kuin *Tuusulantietä* edestakaisin ajettu linja. V. 1941 jatkosodan alettua *Oskari Saaren* kaikki ajokuntoiset autot jouduivat armeijan käyttöön. Näin kävi myös *Sirolalle*, mutta *Helsingin* *Raitiotie* ja *Omnibus Oy* yritti väliaikaisesti hoitaa liikennettä. Vähitellen *Saari* sai autojaan takaisin ja korjautti vanhoja, joten kaupunkiin oli jonkinlainen yhteys.

Polkupyörät tulivat sotavuosina tärkeiksi kulkuneuvoiksi. Suomen Kuvalehden kansikuvassa komeili prof. *Lauri Kettunen*, joka oli ajamassa yliopistolle palttoo yllään, lierihattu päässään ja salkku kädessään. Tällainen tilanne jatkui vielä sodan jälkeenkin. V. 1944 vuoroja saatiin toki useampia, mutta kaupungista ei ainakaan vuoteen sodan jälkeen päässyt klo 20 jälkeen linja-autolla kotiin. Rautatieasemat ja raitiotiepysäkit nousivat jälleen arvoonsa. Tällainen asiointi ei *pakilalaisia* pitkään



tyyydyttänyt. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lähetettiin useita valituskirjeitä. Valitukset johtivat viimein lupaan ajaa myös myöhäisiä vuoroja.

Sodan aikana ja heti sen jälkeen Pakilan seutu kasvoi huomattavasti. Niin syntyivät Pirkkola sekä sodan jälkeen Maunula, Paloheinä ja Torpparinmäen omakotiasutus. Vuoden 1946 alussa seutu liitettiin Helsingin kaupunkiin. Tällöin kaupungin liikennelaitoksen linjat ulotettiin myös Pakilaan. Ensimmäisenä HKL avasi ”sinisten bus-sien” linjan Pirkkolaan. Seuraavana oli linja Itä-Pakilaan, Metsolan koululle. Länsi-Pakilan Petsamon kulmaan avattiin linja v. 1954. Vuoden 1953 alusta avattiin Erottajalta Pakilaan uusi linja.

Liikennelaitoksen aloitettua esikaupunkilinjoiden hoidon, uskottiin yksityisten liikennöitsijöiden piirissä, ettei heidän lupiaan enää uusita. Tällaisia varoituksia olivat liikennöitsijät saaneet. Niinpä *Saari* anoi oikeutta Helsinki—Lohja-linjaan. Yksityisten mahdollisuuksia ei kuitenkaan kokonaan lopetettu. Esimerkiksi v. 1949 osakeyhtiöksi muutettu Saaren Auto Oy ajaa edelleenkin Pakilaan — alkuperäisen omistajan tosin myytyä osuutensa v. 1954 uusille yrittäjille.

Pakinkylän taajaväkisen huvilayhdyskunnan syntyessä kylään johti vain yksi hevosajokelpoinen tie, joka oli aivan alueen itälaidassa. Nykyinen Tuusulantien väylä, jolta vielä 1960-luvun loppuun saakka oli mahdollisuus poiketa kaikille Pakilan itä-länsisuuntaisille poikkiteille, on jo nelikais-tainen moottoritie, jolta pääsee Pakilaan

Lähde: Pakilan seudun historia, Helsinki 1981.

Viereisellä sivulla on kopio Oslossa toimivan raitiovaunuravintolan ruokalistasta. Vaunu on entinen OS 176 vuodelta 1939. Harrastajien parissa tämä vaunutyyppi tunnetaan nimellä ”kultakala”.

vain parista liittymästä. Itä- ja Länsi-Pakila ovat moottoritien toisistaan erottamat. Nykyinen Pakila, jossa ennen oli neljä itä-länsisuuntaista ”katua” ja neljä pohjois-eteläsuuntaista, on nyt täynnä teitä. Niistäkin moni vanha — ja uusikin — on suljettu joko liikenne-estein tai kielto-tauluihin. Pakilaan pääsee nyt hyviä teitä pitkin monelta eri suunnalta. Linjoja ja kul-kuvälineitä on paljon, mutta kukaan ei enää voi ajaa Alkutieltä Rautatientorille 7 minuutissa, niin kuin *Leo Piltz* joskus moottoripyörällään.



# RESTAURANT "TRIKKEN"

TRIKKEN PÅ STORTORVET SERVERER BYENS BESTE SMÅ-RETTER



Trikkens franske kjøkkensjef  
Jean Jacques står for byens beste  
- og raskeste småretter!

|                                          |          |
|------------------------------------------|----------|
| Spaghetti Carbonara, Rye - bacon - løk   | Kr. 52.- |
| Spaghetti Bolognese, kjøtt og tomat saus | " 52.-   |
| Moussaka, auberginer, kjøtt, ost         | " 53.-   |
| Lasagne, spinatpost, kjøtt, ost          | " 65.-   |
| Kylling-grillet, m/pommes frites         | " 60.-   |
| Kylling-grut, m/ris og salat             | " 64.-   |
| Torvets løv biff, m/pommes frites        | " 70.-   |
| Rødpette, m/brokker, kryddersmør         | " 48.-   |
| Stortorvets terte, sprøstekt, m/ost      | " 24.-   |
| Konduktøren-wienertoast, skink & ost     | " 24.-   |
| Bakt potet, m/kryddersmør                | " 18.-   |
| Pytt-i-panne, m/spillegg                 | " 55.-   |
| Fransk løk suppe                         | " 25.-   |
| Dagens suppe                             | " 25.-   |
| Omelett m/skinke & ost                   | " 55.-   |
| Omelett m/champignon                     | " 40.-   |
| Omelett m/reker                          | " 40.-   |
| Baguette m/skinke & ost                  | " 32.-   |
| Baguette m/reker                         | " 35.-   |
| Salat m/skinke & ost, m/baguette         | " 40.-   |
| Tunfisksalat, m/baguette                 | " 40.-   |
| Gresk salat m/fetaost, m/baguette        | " 40.-   |
| Trikkens is, m/frukt, krem, sjokolade    | " 25.-   |
| Mandelkake, uendvarlig god!              | " 18.-   |
| Dagens kake, en overraskelse -           | " 25.-   |
| Pære Melba, m/is                         | " 28.-   |
| Til barn:                                |          |
| Pølse og pommes frites                   | " 25.-   |

## RØD VIN

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| Rødvin 1/4 flaske     | Kr. 112.- |
| Rødvin 1/2 flaske     | " 38.-    |
| Rødvin glass          | " 28.-    |
| Rødvin alkoholfri gl. | " 25.-    |
| Rioja fl.             | " 132.-   |
| Beaujolais Thorin fl. | " 174.-   |

## HVIT VIN

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Ljutomer Riesling 1/4 fl. | " 125.- |
| Ljutomer Riesling 1/2 fl. | " 68.-  |
| Reiler vom heissen Stein  | " 142.- |
| Piesporter Michelsberg    | " 166.- |

## MUSSERENDE VIN

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Cordin Negro (m.c.) | " 182.- |
|---------------------|---------|

## APÉRITIF

|                    |        |
|--------------------|--------|
| Campari gl.        | " 24.- |
| Martini Bianco gl. | " 24.- |

## ØL

|                      |        |
|----------------------|--------|
| Pils 1/2 liter       | " 38.- |
| Pils glass           | " 25.- |
| Letøl eller Zero fl. | " 18.- |

## ANNET

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| Coca Cola, Solo, Farris | " 17.- |
| Juice                   | " 17.- |
| Melk /Kakao             | " 10.- |
| Kaffe/Te                | " 9.-  |

Visste du at vi også kan arrangere "trikkecruser" i Spoveiens gamle - veteran-trikk rundt om i byen hvor det finnes skinner - med lunch eller middag på Restaurant "TRIKKEN". En god ide for selskaper inntil 40 personer.





PL 234  
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu 103160-1003977

RAITIO ISSN 0356-5440 12. 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)  
aikataulutoim. Jarmo Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1988

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

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

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

Ilmoitushinnat pyydettyäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

©COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1988

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, 4  
1979: 2, 3  
1980: 1, 2, 3  
1981: 1, 2, 3, 4  
1982: 1, 2  
1984: 3, 4  
1985: 3, 4  
1986: 2, 3, 4  
1987: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 10 mk numerolta

## SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

### Johtokunta:

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| puheenjohtaja     | Ismo Leppänen    |
| varapuheenjohtaja | Toivo Niskanen   |
| sihteeri          | Jorma Rauhala    |
| rahastonhoitaja   | Pertti Leinomäki |
| arkistonhoitaja   | Arto Hellman     |
| jäsen             | Kari Juntunen    |
| varajäsen         | Ensio Virta      |

### Arkisto

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

### Jäsenmaksut:

60 mk 20-59 -vuotiaat  
50 mk muut ikäryhmät ja perheenjäsenet  
500 mk kannatusjäsenet

Jäsenkortti oikeuttaa ilmaisiin matkoihin Ruotsin, Tanskan ja eräiden muiden maiden raitiotieseurajen omistamilla museoraitioteillä. Kortti esitettävä lip-puluukulla.

### Viereiset kuvat:

HRO 175 (Norddeutsche Waggonfabrik AG, Bremen 1923/24) Töölön hallin edustalla 1924. Tämän vaunun HKL:n numeroksi tuli myöhemmin 95.

Kuva: E. Sundström, HKM kuvakokoelma.

HKL 319 + 677 Ruskeasuon runkolinja-asemalla vuonna 1957. Runkolinjaliikenteestä olemme kertoneet RAITIOssa 2/83.

Kuva: R. Roos, HKM kuvakokoelma

### Takakansi:

HRO 180 linjalla 1 (Arabia-Kauppatori-Eira) sivuutamassa vällyihin sonnustautunutta Kauppatorin lehtimummoa 26. 2. 1933. NWF:n valmistamalle vaunulle annettiin HKL:n numero 100.

Kuva: W. W. Wilkman, HKM kuvakokoelma

HRO 164 marraskuun puolivälissä 1925 Pohjolankadulla Käpylässä. K-linja on juuri valmistunut ja raitiotieyhtiön herrat ovat tutustumassa uudisrakennukseen. Vaunu on kilvitetty linjalle Käpylä-Hermannin, sillä vasta kolme vuotta myöhemmin vaunut alkoivat kulkea Kauppatorille asti.

Brillin valmistamalle vaunulle annettiin 1940-luvulla HKL:n nro 84.

Kuva: H. Rosenberg, HKM kuvakokoelma.



