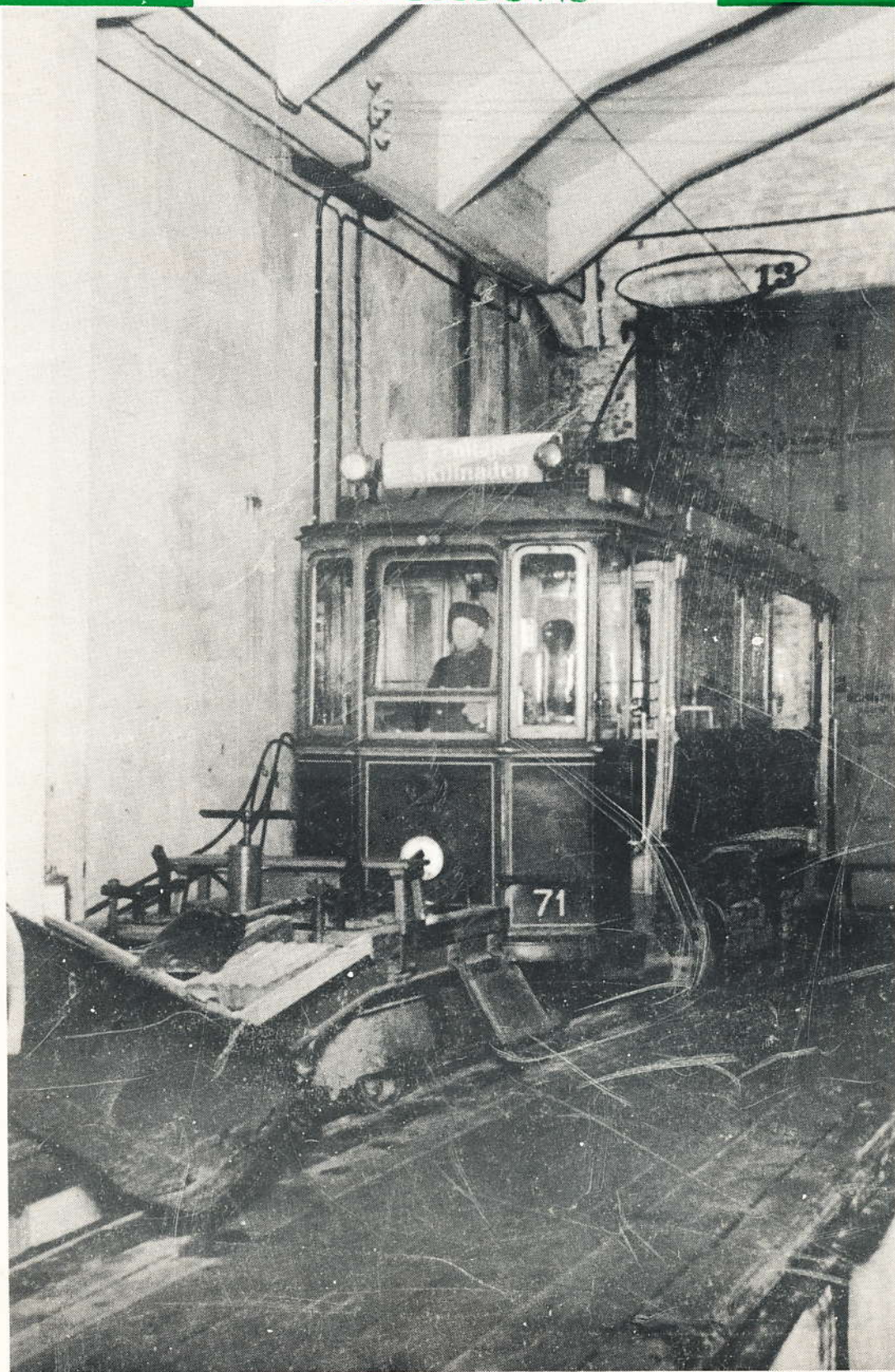


2 1988 RAITIO

ISSN 0356-5440





VIISIKYMMENLUVUN SINISIÄ BUSSEJA Jukka Hannikainen, Pertti Leinomäki

Scania-Vabis B 62V/Helko

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
168	22. 12. 54	AY-943	2. 3. 66
169	29. 12. 54	AY-927	20. 5. 63
170	19. 6. 52	AY-368	19. 10. 65
171	26. 6. 52	AY-369	17. 3. 65
172	27. 6. 52	AY-367	17. 3. 65
173	4. 7. 52	AY-371	4. 10. 65
174	9. 7. 52	AY-459	25. 10. 61
175	14. 7. 52	AY-677	10. 1. 63
176	13. 7. 52	AY-678	17. 10. 64
177	2. 9. 52	AZ-312	15. 2. 64
178	4. 9. 52	AZ-358	4. 7. 63
179	11. 9. 52	AZ-658	24. 11. 65
180	15. 9. 52	AZ-660	5. 4. 63
181	8. 2. 54	AL-511	2. 2. 66
182	12. 2. 54	AT-375	21. 3. 66
183	19. 2. 54	AT-750	27. 1. 67
184	24. 2. 54	AU-397	28. 5. 65
185	2. 3. 54	AU-692	2. 3. 66
186	8. 3. 54	AU-846	20. 5. 66
187	29. 5. 54	AL-449	10. 9. 65
188	4. 6. 54	AL-445	5. 9. 66
189	18. 6. 54	AL-443	5. 9. 65
190	25. 6. 54	AL-452	18. 4. 63
191	15. 7. 54	AL-445	2. 3. 67
192	22. 7. 54	AL-311	10. 9. 65
193	27. 7. 54	AL-310	30. 9. 63
194	9. 9. 54	AM-516	13. 4. 67
195	24. 9. 54	AN-948	24. 11. 65
196	28. 9. 54	AN-941	24. 11. 65
197	7. 10. 54	AO-603	28. 9. 65
198	12. 10. 54	AO-832	21. 3. 66
199	12. 1. 55	BB-652	5. 9. 66
200	14. 1. 55	AE-963	22. 4. 65

Tilaussarjat olivat: 168, 169
170-180
181-200

Nämä olivat tyypillisiä HELKO:n valmistamia autoja 1950-luvun alkupuoliskolla. Niiden sisustus oli seuraavanlainen: Penkit oli päällystetty punaisella Begamoid-muovilla, otetangot oli päällystetty oranssinvärillä muovilla, sisäkatto oli maalattu kermanväriksi ja kuljettajan osaston ja matkustamon välinen kiinteä väliseinä samoin kuin seinätkin oli maalattu kullanvärillä vasaralakalla. (Joidenkin autojen seinälakkaan oli sekoitettu myös vihertävää sävyä.) Pienuutensa ja keveytensä ansiosta näitä busseja käytettiin yleensä Lauttasaaren liikenteessä, aluksi kokopäivä- + yövuoroissa ja myöhemmin ruuhkaliikenteessä. Toki näitä autoja on nähty myös kaikilla muilla senaikuisilla linjoilla.

Kansikuva:

HRO 71 (myöhemmin HKL 26, ASEA, 1912) lumiauraan kytkettynä. Auran valmisti Kone ja Silta. Kuvattu tammikuussa 1935.

Viereiset kuvat:

HKL 240 (Sisu/Wiima, 1958) Vanhassa kirkkopuistossa v.1958.

Kokoelma P. Leinomäki.

Kuutoslinjan vaunu Hämeentiellä noin vuonna 1950.

Raitiovaunuja Helsinginkadulla noin vuonna 1950.

Liikennevilinää Mannerheimintien ja Kaivokadun kulmauksessa 1950.

Kuvat: T. Niskanen.

Volvo-torniauto 1506 Vallilan hallissa 1970-luvun alussa.

Kuva: M. Alameri.

Rengaskoko oli kaikissa pyörissä 10.00 x 20", akseliväli oli 5250 mm ja kokonaispituus 9600 mm. Kokonaispaikkaluku oli 45-47.

Autojen ulkonäkö muuttui jonkin verran vuosien mitaan: esimerkiksi ovien alaikkunoita peitettiin peltilevyillä, samoin peitettiin takakulmaikkunoita ja joidenkin bussien katot maalattiin 1950-60 -lukujen taitteessa kauttaaltaan harmaaksi. Kattomateriaali (verhoilu) oli busseissa 170-180 kattohuopaa ja autoissa 168, 169, 181-200 laminoitua vaneria. Muutoin autot olivat teräskehikkoisia, metalliverhoiltuja kaupunkibusseja, joissa oli 4 ovea, kuljettajan ovi ja Webasto-hehkutulppalämmitys.

Scania-Vabis B 71 V/Helko

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
160	14. 9. 55	AS-270	11. 5. 65
161	17. 9. 55	AS-313	9. 11. 66
162	27. 9. 55	AT-36	2. 3. 66
163	6. 10. 55	AZ-161	24. 5. 67
164	10. 10. 55	BB-504	9. 11. 66
165	14. 10. 55	BD-77	1. 6. 67
166	20. 10. 55	BD-127	7. 6. 67
167	26. 10. 55	BD-243	7. 6. 67

Rengaskoko oli kaikissa pyörissä 11.00 x 20", akseliväli 5900 mm ja kokonaispituus 10 530 mm. Kokonaispaikkaluku oli 56.

Nämä Scania-Vabikset olivat samanlaisia ulkonäöltään kuin sarja 168, 169, 181-200, mutta akseliväliltään hieman pidempiä kuin edelliset, joten myös paikkaluku, ovi- ja matkustajamäärä sekä paino olivat suuremmat. Lisäksi nämä olivat liikennelaitokset ensimmäiset bussit, joissa oli ilmajarrut. Näitä autoja käytettiin aluksi pääasiassa keskustalinjoilla, mutta muiden bussien tapaan myöhemmin kaikilla linjoilla. Sisustus oli samanlainen kuin edellisissä sarjoissa; bussien 162 ja 167 ulkokatot (vanerilaminaattia) maalattiin kauttaaltaan harmaiksi.

Autoissa oli teräsrakenteinen, metallivuorattu kori, 5 ovea ja kuljettajan ovi sekä Webasto-hehkutulppalämmitys.

Scania-Vabis B 71 V/Helko

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
291	21. 11. 56	BL-432	12. 1. 70
292	20. 12. 56	BL-662	12. 1. 70
293	22. 12. 56	BL-663	12. 1. 70
294	11. 1. 57	BL-886	1. 11. 67
295	16. 1. 57	BL-949	8. 6. 70
296	31. 1. 57	BM-242	8. 6. 70
297	6. 2. 57	BM-248	8. 6. 70
298	9. 2. 57	BM-264	8. 6. 70
299	13. 2. 57	BM-329	12. 1. 70
300	19. 2. 57	BM-404	12. 1. 70
301	26. 2. 57	BM-525	2. 12. 68
302	6. 3. 57	BM-654	12. 1. 70
303	15. 3. 57	BM-819	13. 4. 67

304	21. 3. 57	BM-944	12. 1. 70
305	5. 4. 57	BN-356	21. 3. 68
306	11. 4. 57	BN-560	8. 6. 70
307	15. 4. 57	BN-890	12. 1. 70
308	26. 4. 57	BN-891	22. 4. 68
309	10. 5. 57	BO-161	8. 6. 70
310	28. 5. 57	BP-554	16. 8. 68

Vuoden 1956 malli oli jo hieman muuttunut edellisiin verrattuna. Uudistuksiin lukeutuivat esimerkiksi kiilakumilla kiinnitetyt lasit, upotetut lasinpyyhkimen koneistot sekä numerorullat linjakilpinä ympäriinsä. Sisustukseltaan nämä autot olivat edelleen samanlaiset kuin vuosien 1952-55 mallit. Alusta säilyi samanaikaisena kuin sarjassa 160-167.

Rengaskoko oli kaikissa pyörissä 11.00 x 20", akseliväli 5900 mm ja kokonaispituus 10 470 mm. Kokonaispaikkaluku oli 60.

Näitä autoja sijoitettiin pääasiassa keskustalinjoille sekä luoteis-Helsingin linjoille, mutta myöhemmin myös muille linjoille. Etenkin viimeisinä käyttöaikoihin ne ajoivat mm. Myllypuron linjoilla. Sijoitusvarikona on mainittava Vartiokylän halli vuonna 1968, muuten pääasiassa Ruha ja myöhemmin Koskela.

Yleisistä ulkonäön muutoksista mainittakoon kilpi- paikkojen lisääminen. Moneen bussiin jouduttiin taakse lisäämään kilpiteline, kun rullakilpilaite, joka sijaitsi katonrajassa myös takana, meni epäkuuntoon (muovirullat, nykyisin kangasrullat). Lisäksi rahastajankilpi siirrettiin monasti rahastajan takana olevan ikkunan ja selkänojan väliin, vaikka siinä ei ollutkaan telineitä. Etusäleikköä muutettiin mm. autoissa 295 ja 298, ja katot maalattiin kauttaaltaan harmaiksi numeroissa 293, 297 ja 299. Autoissa oli vesikennolämmitys.

Leyland L.O.P.S.U 1/1 /Helko

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
264	7. 8. 53	AI-825	29. 4. 65
265	14. 8. 53	AI-916	16. 6. 64
266	21. 8. 53	AA-976	15. 4. 64
267	25. 8. 53	AA-849	4. 8. 65
268	29. 8. 53	AC-70	10. 1. 63
269	3. 9. 53	AC-509	8. 6. 65
270	9. 9. 53	AD-649	8. 6. 65
271	11. 9. 53	AF-803	8. 2. 65
272	17. 9. 53	AG-86	4. 8. 65
273	22. 9. 53	AI-569	8. 2. 65
274	25. 9. 53	AJ-533	16. 1. 64
275	2. 10. 53	AJ-539	19. 5. 65
276	8. 10. 53	AL-486	16. 6. 64
277	13. 10. 53	AL-826	18. 4. 63
278	19. 10. 53	AN-324	5. 4. 63
279	21. 10. 53	AN-482	28. 5. 63
280	29. 10. 53	AO-78	12. 5. 64
281	4. 11. 53	AO-875	18. 4. 63
282	6. 11. 53	AP-471	18. 1. 65
283	12. 11. 53	AP-769	8. 6. 64
284	19. 11. 53	AR-524	23. 4. 64
285	26. 11. 53	AR-637	10. 1. 63

286	28. 11. 53	AS-422	8. 6. 64
287	4. 12. 53	AS-568	4. 8. 65
288	8. 12. 53	AN-492	4. 8. 65
289	16. 12. 53	AN-468	4. 8. 65
290	19. 12. 53	AN-513	4. 8. 65

Kansainvälistä kokeilua olivat nämä erikoisen näköiset keskimoottoribussit. Etuosan ikkuna sekä autojen korkeus olivat varmoja tuntomerkkejä.

Bussien sisustus oli saman värinen kuin edellämainittujen Scania-Vabis -sarjojen. Sisäänkäynti oli ensimmäistä kertaa HKL:n historiassa etuakselin etupuolella, joten näissä autoissa voitiin käyttää ja käytettiinkin kuljettajarahastusta eri linjoilla. Sijoituspaikka oli Koskela, satunnaisesti busseja oli Ruhassakin.

Näitä raskaita vaunuja ei voitu käyttää kaikilla linjoilla. Lauttasaaren linjat jäivät automaattisesti niiden käyttöalueen ulkopuolelle, koska saareen johtava silta oli heikkokuntoinen. (Satunnaisesti on kuitenkin Lauttasaarenkin "Lopsuilla" ajettu.)

Pääasiassa näillä ajettiin linjoilla 27, 28, 29, 30, 33, 38, 51, 52, 53, 54, 54A, 55, 55A, 62, 63 ja 71.

Autojen ulkonäköä muutettiin vuosien mittaan: Takakulmaikkunoita peitettiin peltilevyillä ja vuotavia suuria etuikkunoita korvattiin pienemmillä ikkunoilla, jotka kiinnitettiin kiilakumeilla. Kori oli HELKO:n kultamitalilla palkittu teräskori, jossa oli laminoitu vanerikatto. Autoissa oli Webasto-hehkutulppalämmitys.

Rengaskoko oli kaikissa pyörissä 11.00 x 20", akseliväli 5334 mm ja kokonaispituus 10 880 mm. Kokonaispaikkaluku oli 57.

Scania-Vabis B 63/Helko

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
204	18. 11. 52	BA-327	13. 6. 62
205	24. 11. 52	BA-409	8. 8. 63
206	28. 11. 52	BA-410	8. 8. 63
207	5. 12. 52	BA-505	8. 8. 63
208	15. 12. 52	BA-740	8. 8. 63
209	19. 12. 52	BA-739	22. 11. 63

Näissä Scania-Vabiksissa oli sama kone kuin B 62 V-mallissa, mutta alusta oli pidempi. Ovien määrä oli sama kuin sarjassa 160-167 eli 5 + kulj.

Autoja käytettiin kaikilla HKL:n linjoilla aluksi kokopäivävuoroissa ja myöhemmin ruuhkavuoroissa.

Sijoitusvarikko oli Koskela, myöhemmin myös Ruha, jonka valmistumisen jälkeen sarja pian poistettiin liikenteestä ja myytiin.

Sisustus on jälleen sama kuin muissakin 1950-luvun HELKO-busseissa ja kori oli jo tuttu teräskori, kattoverhoilu maalattu kattohuopa.

Ulkoisia muutoksia oli takakulmaikkunoiden peittäminen peltilevyillä joissakin autoissa, samoin kuin ovien alaikkunoiden korvaaminen peltilevyillä. Joissakin sarjan autoissa (208) lasinpyyhinten alipainepumput siirrettiin sisäpuolelle, kun kulmikkaat listoilla kiinnitetty ikkunat korvattiin kiilakumi-ikkunoilla.

Rengaskoko oli edessä 11.00 x 20" ja takana 10.00 x 20". Akseliväli oli 5900 mm ja kokonaispituus 10 900 mm. Kokonaispaikkaluku oli 59. Autoissa oli Webasto-hehkutulppalämmitys.

Scania-Vabis B 62 V/Ajokki

	Rekisteröity	Rek.nro	Pois. liik.
201	4. 10. 52	AZ-797	30. 9. 63
202	9. 10. 52	AZ-841	5. 4. 63
203	9. 10. 52	AZ-842	5. 4. 63

Tamperelainen Ajokki valmisti korit näihin kolmeen "pikku-Scaniaan". Istuimet olivat punaista Begamoidia, sisäseinät ja väliseinät tummaksi petsattua vaneria, ikkunanpuutteet oli maalattu punaiseksi, katto vaaleaksi ja listoitettu tummilla rimoilla.

Busseja käytettiin paljon Lauttasaaren suunnalla, koska ne olivat keveitä, mutta havaintoja on muiltakin linjoilta.

Näiden bussien ulkonäköä ei muutettu kirjoakaan etusäleikköä lukuunottamatta.

Kori oli puurakenteinen ja metallilla verhoiltu.

Sijoitusvarikko oli Koskela.

Rengaskoko oli 10.00 x 20" ympäriinsä, akseliväli 5250 mm ja kokonaispituus 9600 mm. Kokonaispaikkaluku oli 47.

Sisu B 74 SP/Wiima

	Rekisteröity	Rek.nro	Poist. liik.
238	4. 2. 58	BS-357	12. 1. 70
239	14. 2. 58	BS-404	12. 1. 70
240	22. 2. 58	BS-460	14. 6. 72
241	1. 3. 58	BS-461	12. 1. 70
242	13. 3. 58	BS-831	8. 6. 70
243	17. 3. 58	BS-832	8. 6. 70
244	21. 3. 58	BS-833	22. 11. 71
245	25. 3. 58	BS-834	22. 11. 71
246	2. 4. 58	BT-248	22. 11. 71
247	29. 3. 58	BT-249	12. 1. 70
248	10. 4. 58	BT-250	12. 1. 70
249	16. 4. 58	BT-251	12. 1. 70
250	19. 4. 58	BT-252	12. 1. 70
251	22. 4. 58	BT-253	16. 1. 64
252	26. 4. 58	BT-247	14. 6. 72
253	2. 5. 58	BU-801	22. 11. 71
254	6. 5. 58	BU-802	8. 6. 70
255	10. 5. 58	BU-803	12. 1. 70
256	14. 5. 58	BU-804	12. 1. 70
257	17. 5. 58	BU-805	22. 11. 71
258	21. 5. 58	BU-806	22. 12. 72
259	23. 5. 58	BU-807	12. 1. 70
260	28. 5. 58	BU-808	14. 6. 72
261	31. 5. 58	BU-809	14. 6. 72
262	5. 6. 58	BU-810	12. 1. 70
263	10. 6. 58	BU-811	12. 1. 70

1950-luvun erikoisuuksiin kuuluivat myös nämä Sisut. Niiden paineilmatehoiset nestekytkimet aiheuttivat monta ikävää yllätystä, kun autoja käynnistettiin eikä järjestelmässä ollut painetta.

Koko sarjaan jouduttiin tekemään laajoja remontteja alustan rakenteisiin; esimerkiksi etujouset sekä vaihteistot oli uusittava.

Käytössä bussit osoittautuivat kestäviksi, mistä kielii niiden pitkä käyttöikä.

Sisustus oli yleisväriltään vaalean ruskea punaisine istuimineen. Isot metallipinnat oli maalattu vaalean keltaiseksi (ovet, konepeitto ja vesilämmityslaitteen kennosto). Otetangot oli päällystetty oranssinvärillä muovilla.

Ulkoisia muutoksia ei tähän sarjaan juurikaan tehty lukuunottamatta bussin 255 katon takaosan sinisen alueen maalaamista harmaaksi.

Myöhemmin tosin joillekin autoille annettiin erilaisia järjestysnumeroita, jotka maalattiin vaalean sinisiksi. Järjestysnumeroita muutettiin 90-sarjaan, mutta vasta viiden viimeisen käyttövuoden aikana.

Autoja käytettiin lähes kaikilla linjoilla paitsi Lautsaaren liikenteessä, ei edes uuden sillan valmistusta, koska tällä suunnalla oli jo silloin kuljettajarahastus.

Sijoitusvarikko oli Koskela.

Rengaskoko oli 11.00 x 20" ympäriinsä, akseliväli 5900 mm ja kokonaispituus 10 500 mm. Matkustajapaikkaluku oli 60.

Wiiman metallilla päällystetty teräskori.

Seuraavat numerot muutettiin 1970-luvulla uuden sarjan numeroinnin vuoksi:

240	91
245	92
252	93
258	94
261	95

Korjaus

RAITIO 1-88, sivu 12, TaKL:n matkalippujen hinnat: kuukausiliput maksavat 110,- ja haltijakohtaiset vuosikortit 1650,-

LISÄÄ HERTTONIEMEN HENKILÖJUNALIIKENTEESTÄ

Edellisessä numerossa julkaistuun artikkeliin olemme saaneet Eljas Pöhlön välityksellä Tapani Kilpisen havainnot eräiden Herttoniemen junien vetureista.

Junat

H1/H2:	-	
H3/H4:	27. 12. 62	Pr1 770
H5/H6:	22. 12. 62	Pr1 769
	24. 12. 62	Pr1 764
	29. 12. 62	Tk3 898 (nähty vain H5)
	5. 1. 63	Tk3 893
H7/H8:	21. 12. 62	Pr1 769
	22. 12. 62	Pr1 764
	2. 1. 63	Tk3 893
	4. 1. 63	Vv15 1993
H9/H10:	21. 12. 62	Vv15 1980

Jarmo Oksanen on puolestaan kertonut meille, että junien vaunustona oli kolme EK-vaunua ja F-konduktöörinvaunu sekä kaksi Ei-vaunua ja F-vaunu. Matka maksoi yhden markan.

TAULUT J. Oksanen

RAITIOLIIKENTEN KESÄAIKATAULUT 1988

Tänä kesänä on RAITION aikataulutoimittaja joutunut tosiaan hikoilemaan ei yksin samasta syystä kuin muutkin - nimittäin helteestä - vaan siksi, että työtä on ollut tavallista enemmän.

Kun HKL pari vuotta sitten otti käyttöönsä erilliset keskikesän aikataulut, eräillä linjoilla vähennettiin tarjontaa 16. 6. - 15. 8. väliseksi ajaksi arkisin. Tänä kesänä noita keskikesän vuorokohtaisia lehtiä on ennätyspaksu nivaska. Tämä pani ensin ajattelemaan, että keskikesän supistukset ulottuvat useammallekin linjalle kuin 3B, 3T, 4, 6 ja 8, ja koskemaan myös lauantain ja sunnuntain aikatauluja. Lähempi tarkastelu osoitti kuitenkin, ettän näin ei asianlaita ole, vaan asiaan on muu selitys. Ja sehän on Junatien siltä. Kyseisen tien ylittävä silta Hämeentiellä on jo pitkään ollut työn alla raitioliikenteen silti sujuessa lähes muuttumattomana sen yli. Mutta nyt tuli stoppi raitiovaunuillekin, kahden kuukauden ajaksi. Niin kuin kaikki jo tietävät, jouduttiin linjoja järjestelemään uudelleen ja pahimman kolauksen kärsi linja 8, joka lopetettiin kokonaan - tosin siis vain kahden kuukauden ajaksi. Kuutonen sai kokonaan uuden reitin, ja nyt paljastui syy siihenkin, että "Kurvin" vaihteet Hämeentieltä etelän suunnasta Helsinginkadulle asennettiin takaisin paikalleen. Jälleen voi harjoittaa kilpakävelyä raitiovaunun kanssa: vaunua nopeammin päätepysäkiltä toiselle. Jos vain on joltinenkin tassun toisen eteen siirtäjä, niin uskon, että onnistuu voittamaan HKL:n pelit. Nimittäin matkalla Hieta- lahdesta Salmisaareen. Aikaisemmin samanlaiseen suoritukseen saattoi päästä linjalla 7 Arenatalolta Harjutorille tai kesäkuussa 1985 Itä-Pasilasta Ruskeasuolle.

Junatien siltatyömaa sulki luonnollisesti myös sen kautta kulkevat hallireitit. Siinä selitys runsaalle määrälle uusittuja vuoroaikataulun lehtiä. Ajat eivät siis muuttuneet läheskään kaikilla lehdillä miksiäkään, mutta hallireitit kyllä. Hallireiteistä lisää vähän tuonempana tällä palstalla.

Kalusto

Nyt kun kaikki toistaiseksi tilatut nivelvaunut on jo toimitettu ja töhrittykin, ovat neliakseliset vaunut tosi harvassa. Kesäaikataulun mukaisessa kalustosuunnitelmassa on niitä liikenteessä kesäkuun kahden ensimmäisen ja elokuun kahden viimeisen viikon aikana 11 kappaletta. Linjan 1 (1A) kolme vakiovuoroa, linjan 2 kaikki vaunut sekä linjan 6 ja 8 kaksi ruuhkavuoroa on merkitty ajettavaksi näillä. Keskikesällä ovat vain linjan 2 vuorot neliakselisia kiskonkuluttajia. Harrastaja kiinnittääkin nykyisin huomionsa pääasiassa siihen, mikä nivelvaunu on viimeksi muuttanut väriään. Ei silti pidä unohtaa neliakselisi-

akaan, aikataulutoimittaja kun oli näkevinään, että eräissä niistä oli keltaiset TIKKUNUMEROT! (Sellaiset näkee ainakin vaunun 13 keulassa - toim. huom.)

Hallireitit

Tämä aihe on jo kohta 10 vuotta kestäneen "toimitajanurani" aikana aiheuttanut ehkä eniten kummastusta. Tai ei käsitteenä "hallireitti", vaan niiden epäjohdonmukaisuus. Ainoa johdonmukainen seikka oli - sanon oli, koska se ei ole enää - reittinumeroiden ja kaminen hallien kesken omiin sarjoihinsa. Siten Töölössä olivat 600-alkuiset, Vallilassa 700-alkuiset ja Koskelassa 800-alkuiset numerot. Kun Vallilan toiminta liikennevarikkona loppui, säilyivät omat sarjansa Töölössä ja Koskelassa, edellisessä numerot 601-650 ja jälkimmäisessä 651-699. Mutta muutoin johdonmukaisuus oli sattumanvaraista. Esimerkiksi linjan 1 vaunulla saattoi olla hallireitti 651 tai 661, jos vaunu lähti Koskelasta ja liittyi linjareittiinsä Sturenkadun ja Mäkelänkadun kulmassa Kauppatorin suuntaan. Sekoilua näytti aiheuttaneen se, katsottiinko hallireitti päättyneeksi, kun vaunu tuli omalle linjareitilleen vai jatkuiko hallireitti pitemmälle päällekkäisenä linjansa kanssa. Vuoroin katsottiin ja vuoroin ei.

Kun nyt sitten silmäilin kesän aikatauluja, olivat reittinumerot joitain ihain muuta kuin mihin oli tottunut. Numerot olivat kylläkin välillä 601-699, mutta Töölön ja Koskelan reitit sikin sokin toistensa lomassa. Ensimmäinen ajatus oli, että nyt lähti se viimeinenkin johdonmukaisuus tästä aiheesta. Tarkempi tutkiskelu kuitenkin osoittaa, että kehitys on päinvastainen; asia on nyt selkeämpi. Hallireitit on jaettu linjoittain ja ne ulottuvat hallista kyseisen linjan jommalle kummalle päätepysäkille asti. Jako linjoittain on seuraava:

Linja	reittinumerot	linja	reittinumerot
1 (1A)	601-606	6	647-660
2	607-610	7A	661-670
3B	611-602	7B	671-680
3T	621-630	8	681-690*
4	631-642	10	691-699

* linja 6 käyttää myös linjan 8 reittejä 16. 6. - 15. 8. 1988.

Edelleen kussakin sarjassa ovat ensin Koskelan, sitten Töölön reitit. Kun linjalla 1 on vain Koskelaan ja linjalla 2 vain Töölöön sijoitettuja vuoroja, ei sääntö päde näihin linjoihin, mutta kylläkin sarjaan 601-610. Kun oikein tarkoin etsii, löytyyhän toki kesäaikatauluista ainakin yksi kummajainen: reitti 694, joka alku- ja loppukesällä kulkee väli Hakaniementori - Vallila Hämeentietä, onkin keskikesällä määritelty Porthaninkadun, Lätisen Brahenkadun ja Sturenkadun kautta kulkevaksi. Tämän "kaksineuvoisuuden" aiheuttaa numeroiden loppuminen sarjasta! Kannattaa myös panna merkillä eräs toinen poikkeus: linjan 6

hallireitteihin ei tämä kappaleen ensimmäiseen lauseeseen sisältyvä toteamus päde, koska reitti 647 on Töölöstä alkava, sen jälkeen ovat Koskelasta/laan johtavat 651-656 ja lopuksi taas Töölön reitit 659-660.

Myös Harjutorin silmukka on taas käytössä, sillä kolmosten vaunut käyvät siellä kääntymässä, 3B ajaessaan Koskelasta linjalle Porvoonkadulle ja 3T taas lähtiessään Porvoonkadulta Koskelan halliin, reitit 615 ja 626. Tilannehan on sama kuin Sörnäisten metrotyömaan aikana, jolloin oli vain estetty pääsy Helsinginkadulta Hämeentielle ja päinvastoin. Hallireittiinpoisto on julkaistu uudelleen tässä RAITIOssa.

Alku- ja loppukesän aikataulut

Otsikon tarkoittaman ajanjakso on 1. - 15. 6. ja 16. - 31. 8. 88. Vertailukohteena on luonnollisesti vuoden takainen vastaava aikataulu. Vähältä piti, ettei pääsyt kopioimaan RAITIOta 2/87. Muutokset ovat näet aika vähäiset. Linjoilla 1 (1A), 2, 6, 7B ja 10 niitä ei ole ensimmäistäkään. Linjalla 7A:kin on vain pikku lisäys eli vuoron 64 ajopäivän pidennys puoli kierrosta. Vuoro lähtee halliin Messukeskuksen pysäkiltä eikä Rautatienriltä. Linjoilla 3B, 3T ja on muutoksia ma-pe -aikataulun ensimmäisen tunnin aikana: 7-9 minuutin vuorovälit ovat pidentyneet 10-12 minuuttiin. Lauantain aikataulumuutokset ajoittuvat myös klo 6-8 välille. Kolmosella on mainittuna aikana hieman tiheämmät vuorovälit, nelosella harvemmat. Liikenteessä olevat vuorot eivät ole samat kuin viime vuonna, vaikka niitä on lukumääräisesti yhtä paljon. Mitkä vuorot liikennöivät, käy ilmi seuraavasta taulukosta. Vertaamalla sen tietoja RAITIOssa 2/87 julkaistuun vastaavaan luetteloon saa asiasta vielä enemmän irti. Linjaa 8 peukaloitiin useasti viime talven aikana. Näiden muutosten periaateratkaisut ovat nähtävissä myös kesäaikatauluissa.

Vaikka linjan 10 aikatauluissa ei ole minuuttimuutoksia, myöhäisillan kulkijoille kerrottakoon, että halliinlähdt Ruskeasuolta klo 23.09 ja Kirurgilta klo 23.17, jotka tähän asti ovat vuosia kiertäneet pitkän reitin (Ruskeasu - Lasipalatsi - Hakaniemi - Koskela ja Kirurgi - Töölön kisahalli - Koskela), ajavat nyt suorinta mahdollista reittiä halliin.

Keskikesä

Keskikesän harvennettuakin harvempi liikenne on linjoilla 3B, 3T ja 4. Sen sijaan linjoilla 1 (1A), 2, 7A, 7B ja 10 ajetaan läpi kesän samoilla aikatauluilla. Linjojen 7A ja 7B poikkeusreitti Läntisen Brahenkadun ja Sturenkadun kautta ei siis vaikuta aikatauluihin. Oman lukunsa muodostavat linjat 6 ja 8, jotka on yhdistetty yhdeksi ja samaksi linjaksi 6 Hietalahti - Sörnäinen - Salmisaari.

Linjoilla 3B ja 3T on keskikesällä kummallakin ma-pe yksi vakiovuoro vähemmän kuin alku- ja loppukesällä. Vuorot 16 (3B) ja 23 (3T) ovat poissa kuvioista.

Lopputuloks on sama kummallakin linjalla: 7 minuutin vuorovälit ovat pidentyneet minuutilla, samoin kierros-aika (63 min -> 64 min). Lauantaisin ja sunnuntaisin on kummallakin kolmosella kuusi vuoroa liikenteessä ja vuorovälit noin 10 minuuttia.

Linjan 4 keskikesän liikenne on vakiovuoroiltaan sama kuin alku/loppukesälläkin, mutta ruuhkavuoroja on kaksi vähemmän (134 ja 137). Vuoroväliharvennukset koskevat siis vain ruuhka-aikaa. Ja jälleen sama varoitus pikkutunneilla liikkuville lukijoillemme: keskikesällä klo 1.33 Munkkiniemestä halliin lähtevä vaunu ei kierrä Lasipalatsin ja Hakaniemen kautta, vaan koukkaa Töölön hallin nurkalta Ruusulankadulle ja sieltä edelleen Helsinginkadulle, Läntiselle Brahenkadulle ja Koskelaan. Mutta sitten taas elokuun puolivälissä tällä vaunulla pääsee vaikkapa päärautatie-asemalle mekastamaan.

Linjan 6 reitti pitenee ja samoin kierrosajat. Maksi-kuutosen kierros-aika on noin 1 tunti 30 min (ruuhka-aikana jopa 1 h 40 min), kun tavallisen kuutosen vastaava aika on enintään 1 tunti 10 min. Linja 6 muodostaakin siksi poikkeuksen keskikesälinjojen joukossa: vuoroja on enemmän kuin alku/loppukesällä. Ma-pe on lisäystä 3 (= 2 vakio- ja 1 ruuhka-vuoro), la 3 ja su 4 vuoroa. Linjan 6 uudet vuoronumerot ovat muutaman vuoden takaa tutut 61 ja 62. Keskikesällä on erikoista sekin, että kaksi kuutosen vakiovuoroa on sijoitettu Töölön halliin. Myös kaksi ruuhkavuoroa on siellä. Keskikesän kuutonen ajaa päivällä ja illalla 10-12 minuutin välein ja ruuhka-aikana 8 minuutin välein.

Linja 8 ei siis liikennöi lainkaan 16. 6. - 15. 8. 1988. Tässöpä joitain eväitä raitioliikenteen kesäseurantaan. Nyt kaikki ulos ja vaikkapa Salmisaareen kuutosta kuvaamaan!

KOSKELA

LAHDOT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	28	3T	625	6.00	56	6	651
	37	4	635	6.02	92	10	691
5.30	83	8	681	6.08	5	1,1A	601
5.34	1 v	1,1A	601		58	6	651
5.35	30	3T	621	6.09	81	8	681
5.36	15	3B	613	6.15	101	1,1A	601
	57	6	653	6.16	59	6	651
5.38	6	1,1A	605	6.18	65	7A	661
5.39	184 v	8	681	6.19	183 v	8	681
5.40	66	7A	663	6.20	154 v	6	651
	75	7B	673	6.36	38	4	635
5.41	19	3B	611	6.40	74	7B	671
	40	4	635	6.43	29	3T	623
5.42	93	10	695	6.45	24	3T	621
5.43	2 v	1,1A	601	6.46	35	4	633
5.44	53	6	653	6.48	64	7A	661
	155 v	6	651	6.55	31	3T	623
5.45	17	3B	613	6.56	12	3B	613
5.46	77	7B	671	6.57	36	4	633
	103	1,1A	605	7.01	76	7B	671
5.47	102	1,1A	603	7.02	86	8	681
5.49	85	8	681	7.11	82	8	681
5.50	67	7A	663	7.13	18	3B	611
5.51	3 v	1,1A	601	7.42	84	8	681
5.52	54	6	653		6	6	651
	55	6	651	13.51	154 v	6	651
	94	10	695	14.21	155 v	6	651
5.53	25	3T	621	14.22	102	1,1A	603
5.56	96	10	691	14.25	183 v	8	681
5.59	185	8	681	14.33	103	1,1A	603
6.00	4	1,1A	601	14.39	184 v	8	681
	13	3B	611	14.43	6	1,1A	601
				14.49	185	8	681

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

ilman merkintää = nivelvaunu

Hallireittipiirroksset on julkaistu toisaalla tässä RAITION numerossa.

KOSKELA

LAHDOT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37	4	635	5.52	93	10	695
5.30	82	8	681	5.53	54	6	653
5.32	31	3T	621		86	8	681
5.33	30	3T	623	5.55	6	1	601
	64	7A	661	5.57	38	4	631
5.34	65	7A	663	5.58	74	7B	671
5.35	36	4	631	5.59	28	3T	621
5.36	13	3B	613	6.01	12	3B	611
5.40	4	1	601	6.04	58	6	651
	17	3B	611	6.05	81	8	681
	24	3T	621	6.08	2 v	1	601
	57	6	653	6.16	59	6	651
5.41	84	8	681	6.52	29	3T	621
5.42	35	4	635	7.17	83	8	681
	94	10	691	7.19	19	3B	611
	96	10	695	8.25	40	4	635
5.45	15	3B	613	8.26	85	8	681
5.46	3 v	1	603	8.28	67	7A	661
	66	7A	663	8.38	92	10	691
	75	7B	673	8.41	76	7B	671
	77	7B	671	9.25	5	1	601
5.50	18	3B	611	9.43	1 v	1	601
	25	3T	621		55	6	651
	56	6	651				

Sunnuntai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	36	4	635	7.10	54	6	651
6.46	75	7B	671		77	7B	671
6.47	18	3B	613	7.18	29	3T	621
6.50	19	3B	611	7.22	81	8	681
6.52	65	7A	663	7.25	58	6	651
6.53	67	7A	661	8.34	85	8	681
	83	8	681	9.03	30	3T	621
6.54	38	4	631	9.13	13	3B	611
	57	6	651	9.22	94	10	691
	59	6	653	9.23	64	7A	661
	93	10	691	9.31	17	3B	611
6.55	35	4	635	9.35	28	3T	621
6.58	76	7B	671	9.41	74	7B	671
6.59	24	3T	623	9.53	92	10	691
7.03	25	3T	621	9.54	31	3T	621
	96	10	695	9.56	82	8	681
7.04	66	7A	663	10.02	12	3B	611
7.05	15	3B	611	10.08	40	4	631
7.07	86	8	681	10.17	55	6	651
7.10	37	4	635	11.05	84	8	681

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.47	184 v	8	682	la	21.42	31	3T	622
mp	8.51	6	1,1A	604	mp	21.47	5	1,1A	604
mp	9.01	103	1,1A	604	mp	21.51	3 v	1,1A	602
mp	9.02	154 v	6	652		23.13	83	8	682
mp	9.08	185	8	682		23.14	12	3B	612
mp	9.24	102	1,1A	602		23.17	54	6	654
mp	9.32	155 v	6	652			57	6	652
mp	9.36	183 v	8	682		23.18	65	7A	662
la	15.10	1 v	1	602		23.25	84	8	682
la	15.40	4	1	602		23.28	24	3T	622
la	17.10	2 v	1	602	ml	23.29	36	4	638
mp	17.16	101	1,1A	604			55	6	654
mp	17.24	102	1,1A	604		23.30	66	7A	662
la	17.25	3 v	1	602		23.31	92	10	692
la	17.39	5	1	602		23.32	15	3B	612
mp	17.43	183 v	8	682		23.37	74	7B	674
mp	17.45	154 v	6	652			75	7B	672
la	17.48	6	1	602	su	23.38	81	8	682
mp	17.54	103	1,1A	602	ml		85	8	682
mp	17.55	184 v	8	682			93	10	692
mp	18.07	2 v	1,1A	602		23.40	58	6	654
mp		185	8	682		23.42	64	7A	662
mp	18.15	155 v	6	652			96	10	694
mp	18.23	4	1,1A	602		23.43	28	3T	622
mp		53	6	652	su	23.45	36	4	632
su	20.11	85	8	682		23.49	76	7B	672
la	20.20	86	8	682	ml		81	8	682
mp	20.22	86	8	682	su		82	8	682
ml	20.50	56	6	652			94	10	692
su	21.07	86	8	682		23.50	59	6	654
la	21.09	19	3B	612		1.52	17	3B	612
	21.13	67	7A	662		1.53	25	3T	622
su	21.26	19	3B	612		2.07	18	3B	612
mp	21.27	6	1,1A	602			37	4	632
ml		82	8	682		2.08	29	3T	622
mp	21.29	19	3B	612			35	4	634
	21.30	77	7B	672			40	4	636
su	21.31	31	3T	622		2.10	13	3B	614
mp	21.36	1 v	1,1A	602			30	3T	624
mp	21.41	31	3T	622		2.15	38	4	632

mp = maanantaista perjantaihin
ml = maanantaista lauantaihin
la = lauantaisin
su = sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE:

Töölö

LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	175	7B	677	8.45	175	7B	678
5.43	26	3T	629	9.05	174	7B	678
	39	4	641	9.11	165	7A	668
	165	7A	667	9.17	191	10	696
5.45	34	4	639	9.18	107 v	2	610
5.52	11	3B	617	9.20	137	4	642
	164	7A	667	9.21	136	4	640
	174	7B	677	9.29	135	4	642
5.56	137	4	639	9.39	134	4	640
5.57	23	3T	627	17.33	134	4	640
5.58	95	10	697	17.44	135	4	640
6.07	41	4	641	17.45	191	10	698
6.10	7 v	2	609	17.46	23	3T	628
	107 v	2	607	17.50	7 v	2	610
6.15	8 v	2	609	17.55	8 v	2	610
6.19	9 v	2	607	17.56	107 v	2	608
6.26	191	10	697	18.00	16	3B	618
6.49	134	4	639		41	4	640
6.56	14	3B	617		165	7A	668
6.57	136	4	641		174	7B	678
7.05	16	3B	617	18.03	9 v	2	610
7.07	91	10	697	18.09	136	4	640
7.14	135	4	639	18.12	27	3T	628
7.17	27	3T	627	18.16	91	10	698
14.00	134	4	641	18.18	137	4	640
14.10	135	4	641	18.20	175	7B	678
14.18	175	7B	677	18.23	164	7A	668
14.28	165	7A	667	18.25	11	3B	618
	191	10	697	20.45	14	3B	618
14.36	136	4	641	21.05	26	3T	628
14.38	174	7B	677	21.19	95	10	698
14.45	137	4	641	21.33	34	4	640
14.48	107 v	2	609	21.46	39	4	642

Lauantai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

5.44	34	4	641	21.19	95	10	698
6.11	95	10	697	21.33	34	4	640
8.07	39	4	639	21.46	39	4	642

Sunnuntai 01.-15.06. ja 16.-31.08.1988

7.07	95	10	699	21.19	95	10	698
9.31	39	4	639	21.34	34	4	642
10.00	34	4	639	21.39	39	4	640

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 16.06.-15.08.1988

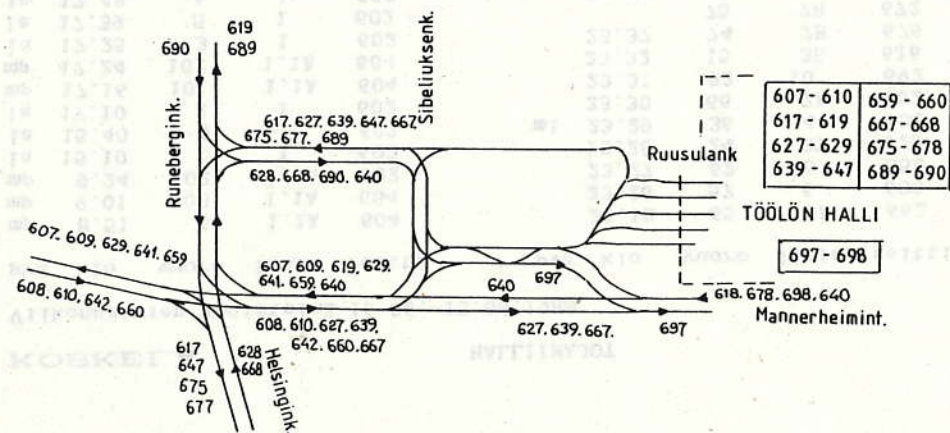
klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	29	3T	621	5.51	3	1,1A	601
	36	4	635	5.52	94	10	695
5.30	38	4	635	5.55	54	6	685
5.33	28	3T	623		59	6	655
	55	6	655	5.56	96	10	691
	62	6	685	6.00	4	1,1A	601
5.34	1	1,1A	601	6.02	92	10	691
5.35	31	3T	621	6.08	5	1,1A	601
5.36	17	3B	613	6.15	101	1,1A	601
5.38	6	1,1A	605	6.18	65	7A	661
5.40	12	3B	615	6.30	37	4	635
	66	7A	665	6.33	24	3T	621
	75	7B	673	6.40	19	3B	613
5.41	40	4	635		74	7B	671
5.42	93	10	695	6.45	30	3T	623
5.43	2	1,1A	601		35	4	631
5.44	58	6	655	6.48	64	7A	661
5.45	25	3T	621	7.01	18	3B	615
	53	6	685		76	7B	671
5.46	77	7B	671	7.03	57	6	655
	103	1,1A	605	7.07	15	3B	613
5.47	102	1,1A	603	14.22	102	1,1A	603
5.48	13	3B	615	14.33	103	1,1A	603
5.50	67	7A	665	14.43	6	1,1A	601

v = neliaksellinen vaunu (n:ot 1-30)

ilman merkintää = nivelvaunu

Hallireittipiirroksat on julkaistu toisaalla tässä RAITION numerossa.

TÖÖLÖN HALLIALUE, hallireitit alueella



KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 16.06.-15.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.15	37	4	635	5.46	77	7B	671
5.32	31	3T	621	5.50	18	3B	615
5.33	30	3T	623		25	3T	621
	58	6	655	5.52	93	10	695
	62	6	685	5.55	6	1	601
	64	7A	661	5.57	38	4	631
5.34	65	7A	665		55	6	685
5.35	36	4	631	5.58	74	7B	671
5.36	13	3B	613	5.59	28	3T	621
5.40	4	1	601	6.01	12	3B	615
	17	3B	615	6.08	2	1	601
	24	3T	621	6.52	29	3T	621
5.42	35	4	635	7.19	19	3B	615
	94	10	691	7.53	57	6	655
	96	10	695	8.25	40	4	635
5.43	59	6	655	8.28	67	7A	661
5.45	15	3B	613	8.38	53	6	655
	54	6	685		92	10	691
5.46	3	1	603	8.41	76	7B	671
	66	7A	665	9.25	5	1	601
	75	7B	673	9.43	1	1	601

Sunnuntai 16.06.-15.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	36	4	635	7.10	37	4	635
6.46	53	6	655		77	7B	671
	59	6	685	7.18	29	3T	621
	75	7B	671	8.16	57	6	655
6.47	18	3B	613	9.03	30	3T	621
6.50	19	3B	615	9.13	13	3B	615
6.52	65	7A	665	9.22	94	10	691
6.53	67	7A	661	9.23	64	7A	661
6.54	38	4	631	9.31	17	3B	615
	93	10	691	9.35	28	3T	621
6.55	35	4	635	9.41	74	7B	671
6.58	76	7B	671	9.46	54	6	685
6.59	24	3T	623	9.53	92	10	691
7.01	62	6	685	9.54	31	3T	621
7.03	25	3T	621	10.02	12	3B	615
	96	10	695	10.08	40	4	631
7.04	66	7A	665	10.18	58	6	685
7.05	15	3B	615	10.33	55	6	655

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 16.06.-15.08.1988

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.51	6	1,1A	604		23.18	65	7A	662
mp	9.01	103	1,1A	604		23.26	57	6	686
mp	9.24	102	1,1A	602		23.27	62	6	656
la	15.10	1	1	602		23.28	24	3T	626
la	15.40	4	1	602	ml	23.29	36	4	638
la	17.10	2	1	602		23.30	66	7A	662
mp	17.16	101	1,1A	604		23.31	92	10	692
mp	17.24	102	1,1A	604		23.32	15	3B	616
la	17.25	3	1	602		23.37	74	7B	676
la	17.39	5	1	602			75	7B	672
la	17.48	6	1	602		23.38	58	6	686
mp	17.54	103	1,1A	602			93	10	692
mp	18.07	2	1,1A	602		23.42	64	7A	662
mp	18.23	4	1,1A	602			96	10	694
la	21.09	19	3B	616		23.43	28	3T	626
	21.13	67	7A	662	su	23.45	36	4	632
su	21.26	19	3B	616		23.49	76	7B	672
mp	21.27	6	1,1A	602			94	10	692
mp	21.29	19	3B	616		23.50	59	6	686
	21.30	77	7B	672		1.52	17	3B	616
su	21.31	31	3T	626		1.53	25	3T	626
mp	21.36	1	1,1A	602		2.00	35	4	632
ml	21.42	31	3T	626		2.07	18	3B	616
mp	21.47	5	1,1A	604			37	4	632
mp	21.51	3	1,1A	602		2.08	29	3T	626
	22.20	53	6	656			40	4	636
	23.02	54	6	686		2.10	13	3B	614
	23.14	12	3B	616			30	3T	630
		55	6	686		2.15	38	4	632

mp = maanantaista perjantaihin

ml = maanantaista lauantaihin

la = lauantaisin

su = sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE:

Töölö

LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 16.06.-15.08.1988

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	175	7B	675	8.45	175	7B	678
5.43	165	7A	667	9.05	174	7B	678
5.45	11	3B	619	9.11	165	7A	668
	34	4	639	9.16	153	6	660
5.52	164	7A	667	9.17	191	10	696
	174	7B	675	9.18	107 v	2	610
5.58	95	10	697	9.21	136	4	641
	136	4	639	9.39	135	4	640
6.02	14	3B	617		155	6	690
6.07	26	3T	627	9.47	154	6	660
	41	4	641	17.45	191	10	698
6.10	7 v	2	609	17.49	135	4	640
	107 v	2	607	17.50	7 v	2	610
6.13	61	6	659	17.55	8 v	2	610
6.15	8 v	2	609	17.56	107 v	2	608
6.19	9 v	2	607	17.59	153	6	660
6.26	191	10	697	18.00	41	4	640
6.27	153	6	689		165	7A	668
6.51	155	6	659		174	7B	678
6.53	154	6	689	18.03	9 v	2	610
6.56	56	6	647	18.11	136	4	640
7.05	39	4	641		155	6	690
7.07	91	10	697	18.14	11	3B	618
7.22	27	3T	627	18.16	91	10	698
7.23	135	4	641	18.20	175	7B	678
13.45	135	4	639	18.21	154	6	690
14.18	175	7B	675	18.22	27	3T	628
14.28	165	7A	667	18.23	164	7A	668
	191	10	697	20.29	61	6	660
14.30	155	6	689	20.45	14	3B	618
14.36	153	6	689	21.05	26	3T	628
	154	6	659	21.17	56	6	660
14.38	174	7B	675	21.19	95	10	698
14.46	136	4	641	21.33	34	4	640
14.48	107 v	2	609	21.46	39	4	642

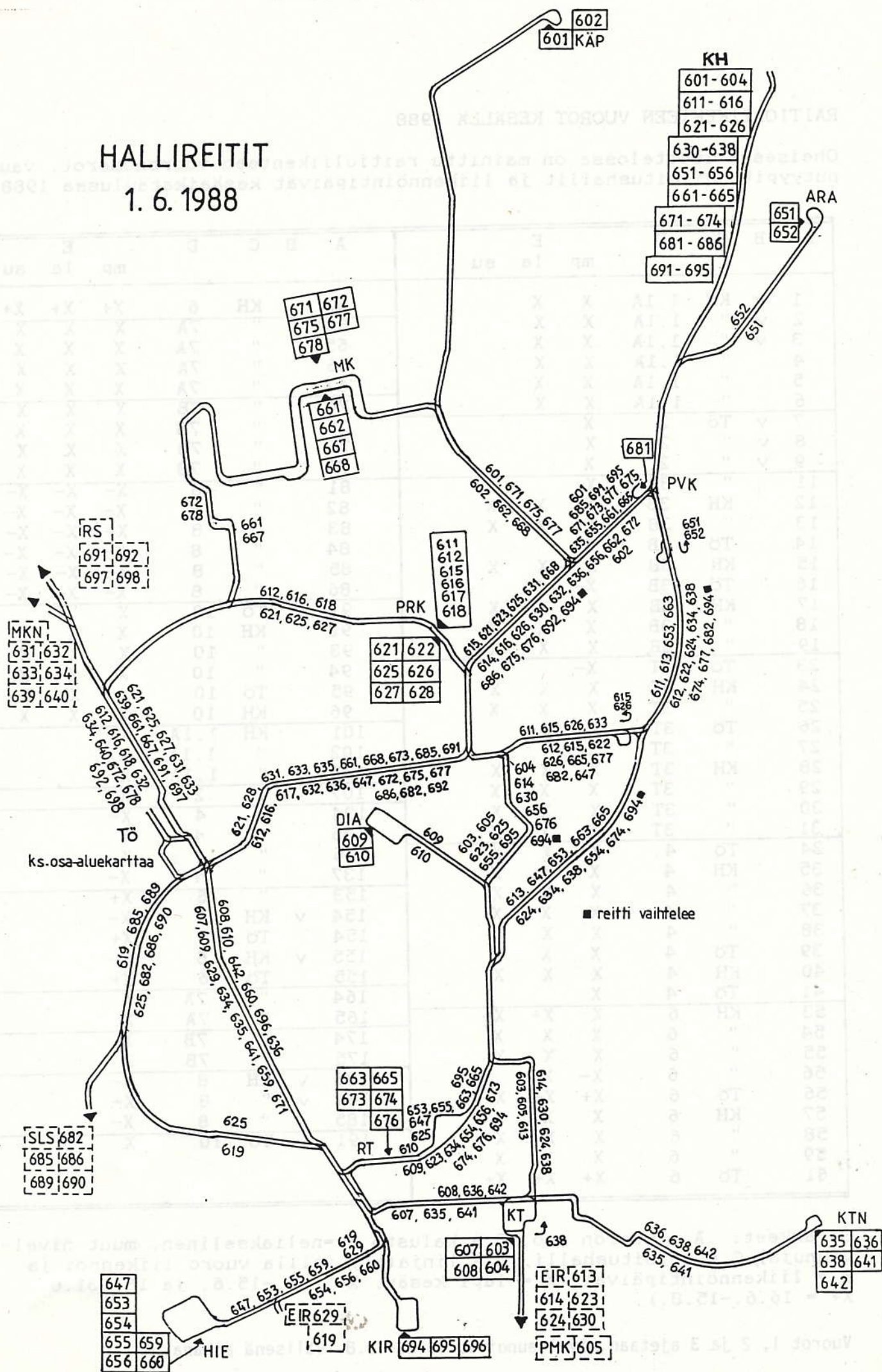
Lauantai 16.06.-15.08.1988

5.44	34	4	641	20.29	61	6	660
6.08	61	6	659	21.17	56	6	660
6.11	95	10	697	21.19	95	10	698
8.07	39	4	639	21.33	34	4	640
8.40	56	6	689	21.46	39	4	642

Sunnuntai 16.06.-15.08.1988

7.07	95	10	699	20.29	61	6	660
7.14	56	6	659	21.17	56	6	660
9.31	39	4	639	21.19	95	10	698
10.00	34	4	639	21.34	34	4	642
10.52	61	6	689	21.39	39	4	640

HALLIREITIT 1. 6. 1988



RAITIOLIIKENTEN VUOROT KESÄLLÄ 1988

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät kesäaikataulussa 1988.

A	B	C	D	mp	E	la	su	A	B	C	D	mp	E	la	su
1	v	KH	1,1A	X	X			62		KH	6	X+	X+	X+	
2	v	"	1,1A	X	X			64		"	7A	X	X	X	
3	v	"	1,1A	X	X			65		"	7A	X	X	X	
4		"	1,1A	X	X			66		"	7A	X	X	X	
5		"	1,1A	X	X			67		"	7A	X	X	X	
6		"	1,1A	X	X			74		"	7B	X	X	X	
7	v	Tö	2	X				75		"	7B	X	X	X	
8	v	"	2	X				76		"	7B	X	X	X	
9	v	"	2	X				77		"	7B	X	X	X	
11		"	3B	X				81		"	8	X-	X-	X-	
12		KH	3B	X	X	X		82		"	8	X-	X-	X-	
13		"	3B	X	X	X		83		"	8	X-	X-	X-	
14		Tö	3B	X				84		"	8	X-	X-	X-	
15		KH	3B	X	X	X		85		"	8	X-	X-	X-	
16		Tö	3B	X-				86		"	8	X-	X-	X-	
17		KH	3B	X	X	X		91		Tö	10	X			
18		"	3B	X	X	X		92		KH	10	X	X	X	
19		"	3B	X	X	X		93		"	10	X	X	X	
23		Tö	3T	X-				94		"	10	X	X	X	
24		KH	3T	X	X	X		95		Tö	10	X	X	X	
25		"	3T	X	X	X		96		KH	10	X	X	X	
26		Tö	3T	X				101		KH	1,1A	X			
27		"	3T	X				102		"	1,1A	X			
28		KH	3T	X	X	X		103		"	1,1A	X			
29		"	3T	X	X	X		107	v	Tö	2	X			
30		"	3T	X	X	X		134		"	4	X-			
31		"	3T	X	X	X		135		"	4	X			
34		Tö	4	X	X	X		136		"	4	X			
35		KH	4	X	X	X		137		"	4	X-			
36		"	4	X	X	X		153		"	6	X+			
37		"	4	X	X	X		154	v	KH	6	X-			
38		"	4	X	X	X		154		Tö	6	X+			
39		Tö	4	X	X	X		155	v	KH	6	X-			
40		KH	4	X	X	X		155		Tö	6	X+			
41		Tö	4	X				164		"	7A	X			
53		KH	6	X	X+	X+		165		"	7A	X			
54		"	6	X	X	X		174		"	7B	X			
55		"	6	X	X	X		175		"	7B	X			
56		"	6	X-	X-			183	v	KH	8	X-			
56		Tö	6	X+	X+	X+		184	v	"	8	X-			
57		KH	6	X	X	X		185		"	8	X-			
58		"	6	X	X	X		191		Tö	10	X			
59		"	6	X	X	X									
61		Tö	6	X+	X+	X+									

Sarakkeet: A = vuoron nro, B = kalusto (v=neliakselinen, muut nivel-
vaunuja), C = sijoitushalli, D = linja(t), joilla vuoro liikennöi ja
E = liikennöintipäivät (X = läpi kesän, X- = 1.-15.6. ja 16.-31.8.,
X+ = 16.6.-15.8.).

Vuorot 1, 2 ja 3 ajetaan nivelvaunuilla 16.6.-15.8. välisenä aikana.

Munkkiniemen vaiheita Per Nyström, 1946

Ummelleen vuosisata oli kulunut Helsingin muuttumisesta pääkaupungiksi, kun alettiin suunnitella sen esipaikkakunnan tai oikeammin sanottuna sen sisärakkaupungin luomista Munkkiniemeen. Saarinen oli kunniakkaasti suorittanut tehtävänsä jälleen eloon heränneenä Engelinä, ja Stenius-yhtiö otti aivan kuin Ehrenström aikoinaan huolehtiakseen käytännöllisistä toimenpiteistä. Sodat ja levottomuudet ravistelivat maanosaamme vuonna 1812, samoin oli tuleva tapahtumaan tälläkin kertaa. Vertauksemme ontuu vain sikäli, ettei Munkkiniemellä ollut armollista keisaria, joka olisi mahtisanallaan raivannut ne harmilliset esteet, joita kukaan kaupunginsuunnittelun alalla yrittäjä ei voi välttää kohtaamasta. Munkkiniemikin olisi tarvinnut Aleksanterinsa.

Munkkiniemen johto, jota nyt lähinnä edusti Stenius-yhtiön vain hiukan yli kolmikymmenvuotias toimitusjohtaja, maisteri Sigurd Stenius, ryhtyi kuitenkin rohkein mielin toimimaan. Ensimmäisenä pulmakysymyksenä oli liikenneyhteyksien aikaansaaminen ulkomaailmaan. Ei näet voitu ajatellakaan huomattavamman asutuksen syntymistä tänne, ennen kuin nopea ja halpa vuoden umpeen toimiva kulkuyhteys oli järjestetty Munkkiniemen ja kaupungin keskustan välille. Kysymyksen ratkaisu oli etukäteen selvä: oli rakennettava raitiotielinja. Jo vuonna 1910 yhtiö oli hankkinut valtiolta toimiluvan linjan rakentamiseksi, ja seuraavana vuonna, kun tuleva kaupunginrakennussuunnitelma oli pääpiirteittäin selvillä, ryhdyttiin neuvottelemaan Helsingin Raitiotie & Omnibus Oy:n kanssa siitä, että tämä yhtiö käyttäisi toimilupaa hyväkseen. Asia muuttui alusta pitäen arkaluontoiseksi sen johdosta, että herrat Lerche ja Tallberg olivat sekä Stenius-yhtiön että raitiotieyhtiön suuria osakkeenomistajia ja johtokunnan jäseniä, seikka, jota heidän vastustajansa eivät tietenkään laiminlyöneet tuoda kuuluville. Klivaimmat näistä jopa aivan avoimesti vihjailivat, että tässä oli kysymys suurisuuntaisesta keinottelusta, jonka tuotama voitto ensi kädessä siirtyisi mainittujen herrojen taskuun. Sen aikuiset sanomalehtiselostukset ja muut kirjoitukset osoittavat, että tunteet kuohuivat silloin vähintään yhtä vaahtopäisinä kuin syksyllä 1910, jolloin Munkkiniemen kauppa päätettiin. Pysyttelemme kuitenkin vain kylmissä tosiasioissa.

KIISTA RAITIOTEISTA.

Raitiotieyhtiön johtokunnan enemmistö, johon kuuluivat sen puheenjohtaja Leopold Lerche sekä herrat Mauritz Hallberg, Julius Tallberg ja Arne Cederholm, ehdotti, että yhtiö rakennuttaisi esikaupunkilinjat Munkkiniemeen ja Haagaan sekä huolehtisi liiken-

teestä näihin paikkoihin mm. sellaisin ehdoin, että Stenius-yhtiö takaisi hyvitystä liikenteestä raitiotieyhtiön omien kustannusten mukaisesti sekä 6 prosentin koron yritykseen sijoitetusta pääomasta kymmenen vuoden aikana. Rakennuskustannukset arvioitiin enintään 2 miljoonaksi markaksi, jotka raitiotieyhtiö hankkisi antamalla 625.000 markan arvosta uusia, nimelliskurssiin merkittyjä osakkeita sekä loput ottamalla lainoja. Johtokunnan vähemmistön muodostivat herrat August Ramsay, Fredr. Rosberg, Aug. Palmberg ja K. R. Wahlfors. He huomauttivat muun lisäksi vastalauseessaan, että "ehdotus tieverkoston ulottamiseksi Haagaan ja Munkkiniemeen ei ole raitiotieyhtiön osakkaiden etujen mukaista", ja että "raitiotieyhtiön taloudellista kestäkykyä ei ole käytettävä vieraisiin **syntäjä** harrastuksiin, vaan että se on keskitettävä niiden velvoitusten täyttämiseen, joita kaupungin yhtiölle myöntämä toimilupa asettaa sille". Pääkaupungin sanomalehdissä, jotka sekä alakerrois- saan että tekaistuissa kiertokyselyissään käsitelivät tuota herkulista aihetta, julkaistiin jo kauan ennen yhtiökokousta lukuisia lausuntoja sekä rakennusehdotuksen puolesta että sitä vastaan, ja raitiotieyhtiön 26 osakasta, edustaen yhteensä noin 2.600 osaketta, piti kokouksen, joka esitti yksimielisenä käsityksenään, että uusien esikaupunkilinjojen rakentaminen tulisi olemaan yhtiölle mitä tuhoisinta.

Yhtiökokous pidettiin Helsingin Seurahuoneessa tammikuun 4 päivänä 1912. Keskustelun aloitti Leopold Lerche, joka sanoi olevansa vakuuttunut, että ehdotetut uudet linjat tulisivat pian tuottamaan raitiotieyhtiölle hyvää korkoa. Hän oli tutkittuaan omaatuntoaan päässyt vilpittömään vakaumukseen, että uusi rakennussuunnitelma oli kaikissa suhteissa raitiotieyhtiön etujen mukainen. Vastustusryhmän huomattavin puhuja, senaattori Ramsay lausui, ettei hän ollut tutkinut ainoastaan omaatuntoansa, vaan myös järkeänsä. Se oli sanonut hänelle, "ettei yhtiön, jonka elinaika oli rajoitettu, pitäisi sitoa taloudellista kantokykyänsä ja toimintavapauttaan yrityksiin, joiden tarpeellisuus ei yhtiön kannalta katsoen näyttänyt yleisesti tunnustetulta". Rakennusyritykseen tarvittavan pääoman hankkiminen ei kylläkään olisi vaikeata, mutta vuotuiset kuolelut tulisivat kuitenkin sangen raskaiksi. Muuan toinen kiihkeä vastustaja yhtiökokouksessa oli tohtori Oskar Rosenqvist. Yhtiön tilintarkastajat, varatuomari W. Holmberg ja kamreeri Alb. Hornborg liittyivät myöskin oppositioon. Pitkän ja ajoittain varsin kiivaan keskustelun kuluessa esitettiin myös sovitteluehdotus, että kysymys pantaisiin pöydälle ja jätettäisiin erityisen komitean lähemmin selvitettäväksi. Lopputulokseksi kuitenkin jäi, että johtokunnan enemmistön ehdotus hylättiin 5.305 äänellä 3.338 ääntä vastaan.

Keväätalvella 1913 Helsingin kaupunki sai haltuunsa raitiotieyhtiön osake-enemmistön. Stenius-yhtiön onnistui silloin verrattain helposti saada kaupungin kanssa aikaan sopimus raitiotien rakentamisesta Munkkiniemeen ja Haagaan kaupungin maalle.

Vaikeampi oli sen sijaan sopia tuon puoleksi kunnallistetun raitiotieyhtiön kanssa uusien linjojen liikennöimisestä. Allmänna Svenska Elektriska Ab:n (ASEAn) työpajan johtajan, sittemmin pääjohtajan, insinööri Arthur Lindénin hyväntahtoisella avulla saatiin sekin kysymys ratkaistuksi.

Stenius-yhtiö rakensi siis nuo molemmat linjat omaan laskuunsa. "Viidenpennintullista", johon kaupungin raitiotie päättyi, ohjattiin uusi liikennereitti Länsi-Viertotien (Turuntien) vartta pitkin Tilkán lähellä olevalle purolle, sieltä edelleen suuressa kaaressa metsänlaitaa seuraten Johannesbergiin, Meilahteen, ja siitä uuden raitiotiesillan yli Pikku-Huopalahden länsirannalle, jossa linja päättyi Munkkiniemen kartanon pääportin kohdalle. Tilkasta lähtien rakennettiin toinen raide Ruskeasuon halki Huopalahden aseman tienoille samaa suuntaa noudattaen kuin nykyinen Haagan linjakin. Työt aloitettiin keväällä 1914 ja saatiin valmiiksi vähää ennen joulua samana vuonna. Ratalinjojen rakentaminen oli suurimmaksi osaksi annettu edellämainitulle toiminimelle ASEAlle. Munkkiniemeen johtavan sillan rakentamista ja kaikkia siellä suoritettuja töitä johti insinööri Edvin Hedengren, joka oli ollut Stenius-yhtiön palveluksessa vuodesta 1911 lähtien. Hän oli myöskin valmistanut sillan piirustukset ja suorittanut koko raitiotielinjan mittaukset. Munkkiniemen ja Haagan raitioteiden rakennuskustannukset nousivat noin 1,2 miljoonaan markkaan, josta siltarakennuksen osalle tuli 53.000 markkaa.

Uusi kulkureitti avattiin säännölliseen liikenteeseen joulukuun 22 päivänä 1914, jolloin aluksi järjestettiin kaksi tai kolme vuoroa tunnissa kumpaankin suuntaan. Linjan päätepiste kaupungissa oli sijoitettu Ylioppilastalolle. Tehdyn sopimuksen mukaisesti raitiotieyhtiö huolehti liikenteestä luovuttaen tarpeellisen määrän liikuvaa kalustoa ajokilometrien mukaan lasketusta maksusta, kun sen sijaan Stenius-yhtiö piti rataa kunnossa ja toimitti tarvittavan sähkövoiman. Sopimukseen sisältyi molemminpuolinen kolmen kuukauden irtisanomisaika.

Mitään liikennetilastoa ei ole säilynyt ensimmäisiltä vuosilta, mutta kun Munkkiniemen hengille kirjoitettujen asukkaiden lukumäärä vuonna 1915 oli ainoastaan 217 henkeä — ja vielä vuonna 1919 vain 224 henkeä — ei liikenne ole varmastikaan voinut olla kovin vilkasta. Kuitenkin oli Meilahdessa asuvillakin hyötyä uudesta linjasta, ja parhaana kesä kautena saattoi Seurasaareen ja Kalastajatorpalle huviretkelle pyrkivien kaupunkilaisten tulva olla niin huomattava, että jo niihin aikoihin voitiin sanomalehtien yleisön osastosta lukea melko kiukkuisia valituksia Munkkiniemen vaunussa vallitsevasta tungoksesta. Siten oli vanha totuus, että jokainen uusi liikennereitti luo uutta liikennetarvetta, tässäkin tapauksessa pitänyt paikkansa.

Toisen sotavuoden alkuun mennessä oli siis saatu melko hyvä liikenneyhteys tulevaan yhdyskuntaan. Toinen tärkeä valmistava

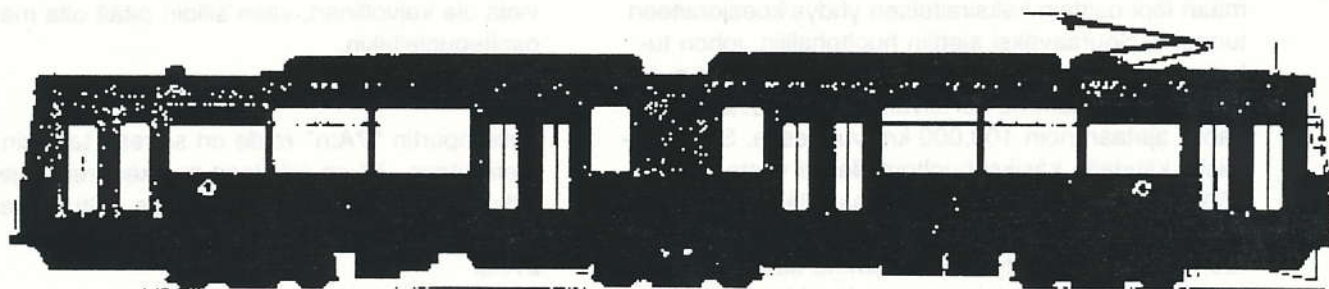
työ oli insinööri Hedengrenin suorittama alueen mittaus, vaakitus ja kartoittaminen. Hänen tarkkojen karttojensa ja korkeuskäyriensä pohjalte Saarinen rakensikin asemakaavansa. Hedengren eli ja toimi Munkkiniemessä yhtiön teknillisenä johtajana kuolemaansa, eli vuoteen 1937 asti. Tulkoon jo tässä yhteydessä mainituksi, että melkein jokainen asemakaavan yksityiskohta, jokainen taitavasti harkittu katusuunnitelma ja jokainen perusteellisesti asetettu vesi- ja viemärijohto sai viimeisen silauksensa hänen piirustuskonttorissaan. Nykypäivien Munkkiniemessä on monin kohdin nähtävänä hänen teknillisen pätevyytensä ja palavan innostumisensa jälkiä.

LIIKENNEYHTEYDET KAUPUNKIIN.

Samassa määrin kuin yhdyskunnan väkiluku kasvoi, lisääntyi tietenkin myös hyvien liikenneyhteyksien tarve Munkkiniemen ja kaupungin välillä. Vuoden 1926 lopussa Stenius-yhtiö myi 3 miljoonan markan kauppasummasta sekä Munkkiniemen että Haagan raitiotielinjat Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiölle. Liikenne oli silloin vuodesta 1914 lähtien tuottanut Stenius-yhtiölle tappiota yhteensä noin 1,1 milj. markkaa. Kun rakennuskustannukset olivat olleet ainoastaan 1,2 miljoonaa, voitiin yrityksen laskea tuottaneen sentään kokonaisuudessaan jonkin verran ylijäämää. Raitiotieyhtiö lisäsi vähitellen kulkuvuorojen lukua, järjesti yöliikenteen ja ryhtyi muihinkin toimenpiteisiin — mm. oikaistiin Munkkiniemen linjaa ohjaamalla se kulkemaan pitkin Munkkiniemen ja Paciuksen katuja Tilkan—Johannesbergin entisen suunnan asemesta — jotka olivat omiaan parantamaan liikenneyhteyttä kaupunkiin. Tervetullut uutuus oli linja-autoliikenteen järjestäminen, josta alkuaikoina huolehti yksityinen yhtiö, mutta joka myöhemmin syksyllä 1937 siirtyi raitiotieyhtiön huostaan.

TAULUT

Koonnut A. Hellman



Kalusto

Vaunussa 102 havaittiin maaliskuussa kolmipienainen "karja-aura". Alimman pienan vasen alakulma oli viistottu pois. Ennen maaliskuun loppua oli vaunussa jälleen normaali turvalaitteen laukaisin.

Autossa 807 (Varha) on myös kauko-ohjattavat linjakilvet. Samoin vuoronumerokilvessä käytetään segmenttinäyttöjä. Useissa muissakin autoissa on sittemmin nähty tällainen vuoronumerokilpi.

25. 4.

Viimeinen turbojuna M5-M6 hinattiin romuliikkeesen.

26. 4.

HKL 8817 (Scania N112/Wiima) linjalla 23V.

26. 5.

HKL 8833 (Scania/Wiima) linjalla 18.

Raitiolinjat

Tulevaan urbaaniin Ruoholahteen saattaa päästä myös linjan 6 raitiovaunulla. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmaissa ainakin otetaan tällainenkin mahdollisuus huomioon.

Pikku-Huopalahden raitiotieradan perustamissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa helmikuun alkupäivinä.

4. 4. (havaintopäivä)

Sulhasenkadun pysäkin nimi on muuttunut; uusi nimi on "Länsiväylä".

26. 5.

Klo 0.30 jälkeen linja 3T ajoi poikkeusreittiä Postitalo - Töölön kisahalli. Bussilinja 3X kiersi Töölön lenkin. Syyinä olivat ratatyöt.

Muuta

14. 3.

Helsingin joukkoliikenne täytti 100 vuotta. Alkamishetkenä pidetään päivää, jolloin hevosomnibussit aloittivat liikennöinnin. Ilmoitus Uudessa Suomettarsessa nro 37, tiistaina 14. 3. 1888:

"Omnibus-Osakeyhtiö Helsingissä ilmoittaa täten kunnioituksella, että tästä päivästä lähtien välitetään ihmisten kuljetusta Kaivopuiston ja Töölön välillä mukavilla Omnibus-vaunuilla, jotka vastaisesti lähtevät: Katolisen kirkon luota joka täysitunti Humlebergistä Töölöstä joka puolitunti
Hinta: Matka pääteasemalta Arkadiateatterin luo (pysähdyspaikka) 15 p:niä ja siitä pääteasemalle 15 p:niä.

Tilauslippuja on saatavissa puodissa Unioninkatu 23 kahden markan hintaan 15 kappaleelta, yksitellen 15 penniä.

Huom. Matkustajia pyydetään ystävällisesti, jos mahdollista, tasaisilla rahoilla itse suorittamaan maksun konduktöörin laatikkoon."

14. 3.

Liikenne-seura myönsi Tiennäyttäjä-palkinnon 100-vuotiaalle (!) HKL:lle, perusteena lähinnä sähköisen raideliikenteen hyväksi tehty työ sekä sen historian säilöminen jälkipolville.

Imatralla tasatariffikokeilu 1. 10. 1987 - vuoden 1988 loppuun.

Liikenneministeriön vahvistamat paikallisliikenteen lippujen hinnat kokeilun aikana ovat: kertalippu 5,00, 10 matkan sarjalippu 45,00, 30 päivän näyttölippu 130,00, vuosilippu 1300,00. Alle 12-vuotiaille myydään liput 50 % halvemmalla. Ministeriö avustaa kokeilua korvaamalla mahdollisista tappioista 75 %, kuitenkin enintään 1.150.000 markkaa. Imatran kaupungin osuus tappioista on 30 % tai enintään 360.000 mk. Imatran paikallisliikennettä harjoittaa Oy Pohjolan Liikenne.

23. 4.

SRS:n ja SRHS:n retki Helsingin metroon
Ajoimme omalla junalla 149-150 Itäkeskuksesta Viilarintien laitaan, eli pääsimme kaksi kertaa matkustamaan läpi osittain kaksiraiteisen yhdys/koeajoraiteen tunneliin. Seuraavaksi ajettiin huoltohalliin, johon tutustuttiin jalkaisin. Kävimme katsomassa myös pyöräsorvin. Oppaamme kertoivat, että metrovaunu-parilla ajetaan noin 100.000 km vuodessa. Sähkölaitteisiin käydään käsiksi huoltomielessä vasta, kun 150.000 km on takana. Tällöinkin on lähinnä kyseessä vain pölyn imurointi sähkölaitteistosta. Sähköjarruun oltiin myös tyytyväisiä. Saimme tietää, että tällä vauhdilla mekaanisen jarrun jarrulevyt kestävät 20 vuotta. Aiemmissa numeroissamme mainittu vaunun kääntäminen johtuu siitä, että pyörien kulumista tasataan. Kuulimme, että ilmeisesti syksyllä vaunut taas käännetään. Koko kaluston kääntämiseen meni viime helmikuussa kaksi viikkoa. Varikolta jatkoimme junallamme reittiä IK kääntöraiteet - Kampin pitkä kääntö, eli hautumaan alle. Tunnelissa ajaessamme ei vaunuissa ollut valaistusta. Sen sijaan tunneli oli valaistu.

Kampista menimme Hakaniemeen, josta junamme jatkoi tyhjänä IK:een. Tutustuimme Hakaniemen valvomoon. Osa suuresta joukostamme jatkoi vielä vuorjunalla Herttoniemeen ja tutustui Herttoniemen pikkuiseen valvomoon.

Huhtikuussa alkoi kiskonvaihto Mäkelänskadulla välillä Hämeentie-Sturenkatu. Työn alla on vain 7B:n normaalisti käyttämä raide.

6. 5.

Metron osuus KN - Mellunmäki on kokonaan aidattu ja näyttää odottavan vain radan päällysrakennetta. Länsimäentien metrosillan pohjoisen puolen laudoitukset ovat vielä purkamatta. Mellunmäen asema on vielä alkutekijöissään, mutta laiturikatoksen metallikehikko (sininen) "nousee kovaa vauhtia".

23. 5.

Liikkeelle laskettiin uusi erikoispostimerkki, jonka maksuarvo on 2,40 markkaa. Merkki kuuluu Euroopan posti- ja telehallintojen työelimen CEPT:n tämän vuoden aiheeseen liikennevälineistä, joiden suunnittelussa otetaan huomioon ekologiset näkökohdat. On siis julkaistu hevosraitiovaununumerkki; kuvassa on HRO:n vaunu 11 (Scania, 1890).

Merkin on taiteillut valokuvan pohjalta Paavo Huovinen, sen painos on neljä miljoonaa, hammaste on 13 x 12 3/4, lävistyskoko D, 29,1 x 40,8 mm, arkkikoko 50 pm, paper 90 + 15 g ei luminoiva, päällystetty painopaperi. Merkit on painettu Suomen pankin setelipainon nelivärioffsetilla.

Samoin julkaistiin postimerkkikeskuksen maksimikortti nro, jossa on Unto Laitilan kuvaama vaunu 11 Suomen pankin edessä. Maksimikortin leimassa

(23. 5. 1988/Helsinki) on kuvattu hevosen länget. Niin kuin kaikki tietävät, maksimikortin kuvan, merkin ja leiman on liityttävä toisiinsa ja merkin on siksi oltava kuvassa. Postin kuljetettavaksi tällainen ei vielä ole kelvollinen, vaan silloin pitää olla merkki osoitepuolellakin.

26.5

Kyllikinportin "7A:n" raide on siirretty takaisin portin etelälaitaan. 7B on edelleen poikkeusreitillä ja ratatyö jatkuu Mäkelänskadulla (Hämeentie - Sturenkatu).

27. 5.

Monenlaisia poikkeusjärjestelyjä Reaganin vierailun vuoksi. Mm. klo 10-15 Suomenlinnan ja Korkeasaaren lautat lähtivät Katajanokalta.

1. 6.

Helsingin yhteistariffin näyttöliput lukuunottamatta matkailijalippua ja Helsinki-korttia kelpaavat seutulinjoilla Helsingin kaupungin alueella. U-linjoilla ne eivät tietenkään kelpaa.

Autolinjat

21. 3.

Linjan 76 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: - Vanha Tapanilantie - Päivöläntie - Nukarintie - Ripatie - Tapanilantie - Rintamasotilaantie.

Huhtikuun alussa tuli muutamille linjojen 16, 65A ja 66A välipysäkeille pysäkkikohtainen aikataulu. Kahdella viimeksimainitulla linjalla pysäkit ovat Rautatientori ja Mäkelänrinne.

HKL kokeilee ehkä 1989 todellista yöliikennettä. Reitistön perustana käytettäisiin HK-vuoroja.

1. 4.

Linjan 16 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: -Perämiehenkatu - Tehtaankatu - Munkkisaarenkatu - Hylkeenpyytäjänkatu (päätepysäkki).

5. 4.

Linja 15 muuttui ruuhkalinjaksi. Tosin ma-pe klo 23.10 ajetaan tällä tunnuksella reitti Hernesaari - Erottaja.

5. 4.

"Ruokatuntilinjan" 15B Kamppi - Jätkäsaari liikennöinti alkoi. Linjan reitti on sama kuin 15:n välillä linja-autoasema - Jätkäsaari.

Lähdöt Jätkäsaaresta: 10.45, 11.15, 11.45, 12.15 ja 12.45.

Lähdöt Kampista (las): 11.00, 11.30, 12.00, 12.30 ja 13.00.

18. 4.

Linjan 94A reitti muuttui kello 10; uusi reittiosuus: - Kontulantie - Länsimäentie - Aarteenetsijäntie.

Linjan 95N reitti muuttui. Uusi reittiosuus: - Humikkalantie - Kontulantie - Länsimäentie - Aarteenetsijäntie.

Muutosten syynä on metrotöiden edistyminen. Suora yhteys Aarteenetsijäntieltä Kontulantielle joudutaan katkaisemaan.

Linjan 97 vuoro 472 lähtee VK:sta klo 4.56 ma-pe. Klo 5.08 se lähtee Kotikonnuantieltä (94B) Vesalaan (94A), josta klo 5.13 Mellunmäen kautta Itäkeskukseen.

Samat kiemurat tekee la linjan 97 vuoro 473.

Lisäksi vuoro 472 lähteen ma-pe linjan 97N kilvin KL:stä klo 22.40 (kevät -88).

1. 5.

Linjan 13 reitti muuttui. Linjan uusi nimi on Rautatie ja linja-autoasema - Katajanokka. Reitti: Asema-aukio - Linja-autoasema - Mannerheimintie - Eteläesplanadi - Ktn matkustajaterminali. Paluusuunnassa ajetaan ensin rautatieasemalle ja sieltä linja-autoasemalle.

14. 5.

Malmin lentoasema täytti 50 vuotta. Juhlallisuuksiin kuului yleisötilaisuus lentonäytöksineen. LOY liikennöi linjaa 75A Rautatienkatu - Latokartanonkatu - Vilppulantie - Tullivuorentie, "päätepysäkki" ennen Nallanmäentien risteystä. Näin ajoi ainakin yksi vuoro.

22. 5.

Sunnuntaina jäivät kaikki HKL:n yölinjat ajamatta. Kuljettajat ajoivat autot ja raitiovaunut halleihin vastalauseena viikonlopun yöliikenteen järjestyshäiriöille. Pikana suunniteltiin kulkuneuvoihin turvaseiniä ja radiopuhelinjärjestelmän uusimista sekä tehtiin sopimus vartiointiliikkeen kanssa. Nyt sitten on ainakin viikonlopun yöbussseissa vartiomiehiä mukana. Myös yöliikenteen lopettaminen kokonaan oli suunnitteilla, mutta siihen ei vielä sentään menty.

1. 6.

HKL siirtyi kesäliikenteeseen

- linjoja 42X ja 64X ei liikennöidä
 - linjaa 50 ei liikennöidä lauantaisin
 - linjaa 58T ei liikennöidä 1. 6. - 16. 8.
 - linjaa 66 ei liikennöidä 13. 6. - 16. 8. ruuhka-aikoina
 - linjoja 53 ja 64S ei liikennöidä heinäkuussa
 - linjaa 55A liikennöidään myös arkinen noin klo 8-19.
- Kaikki aikataulut tietysti muuttuivat ja useilla linjoilla on heinäkuussa vielä harvempi aikataulu.

Metrolinja

Ilmeisesti 1. 9. 88 jälkeen viimeiset lähdöt ovat Kontulasta 23.06 (22.36) ja Kampista 23.20 (23.00).

Maaliskuun alussa näytti siltä, että kaikki metrojunat oli käännetty. Jokaisen vaunun parillinen puolikas oli kohti itää.

Asemille sijoitetut, matkustajien käyttöön tarkoitetut junien hätäpysäyttimet merkittiin isohkolla vihreävalkoisella kilvellä huhtikuuhun mennessä.

Jälleen on kulussa ruuhkajuna 12 (on ehkä ollut pitempäänkin). Juna lähtee Kontulasta n. 7.28 ja Itäkeskuksesta siis noin 7.32. Paluu Kampista tyhjävaujunana IK:n syöttöraiteille n. 8.07.

Junaliikenne on tiheimmillään suunnassa IK-KP juuri näihin aikoihin. IK:sta lähtee juna 7.30, 7.32, 7.35, 7.37 (j. 11, r. 2), 7.40 ja edelleen 5 minuutin välein.

18. 6.

Keskikesän ajaksi siirrytään kesäliikenteeseen:

- lauantaisin liikennöidään koko päivä 10 min välein (IK-KP-IK)
- ma-pe 10 min liikenne alkaa IK:sta klo 19.00 ja ja KP:sta 19.20
- mahdollisesti ruuhka-aikoinakin ajetaan nelivauvaisilla junilla

VR

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junat ajoivat kokeeksi läpi yön 30. 4. - 1. 5. Liikkeellä oli 21 ylimääräistä juna. Kulussa olivat T-junat HKI-RI 2.35, 3.35, 4.35 ja 5.35 sekä RI-HKI 1.30; L-junat HKI-KKN 2.42, 3.42, 4.42 ja 5.42 sekä KKN-HKI 1.45, 2.45, 3.45 ja 4.45; M-junat HKI-MRL 1.47, 2.17, 3.17 ja 5.27 sekä MRL-HKI 1.47, 2.17, 3.17 ja 5.27.

Jos kokeilujunissa ei havaita kohtuuttomia järjestyshäiriöitä, liikennettä saatetaan harjoittaa läpi yön muulloinkin, esimerkiksi juhannuksena.

Vapun jälkeen todettiin, että kokeilu oli onnistunut; joka junaan riitti matkustajia ja häiriöt pysyivät siedettävissä rajoissa. Seuraava yöliikenne järjestettäneen uutena vuotena 1989.

Helsingin - Kirkkonummen rataosan liikenteessä on ollut useita muutoksia talven mittaan. Toukokuun 29. voimaan tullessa aikataulussa ovat kulussa S-, U-, L- ja E-junat.

L = Hki-Kkn, pysähtyy kaikilla liikennepaikoilla

E = Hki-Epo, pysähtyy kaikilla liikennepaikoilla

S = Hki-Kkn, pysähtyy Psl, Lpv, Kni, Epo, Klh, Mas

U = Hki-Kkn, pysähtyy Psl, Lpv, Kni, Trl, Epo, Klh ja edelleen kaikilla liikennepaikoilla. U-junia kulkee ma-pe yksi kumpaankin suuntaan.

29. 5.

K-junat alkoivat pysähtyä Malmilla.

Pääradan uutuus on "junapari" 9383/9382 Hki - Sauvakallio! 9382 lähtee Sau 7.28 ja pysähtyy Jp, Krö, Rnm, Psl ja Hki. 9383 lähtee Hki 16.50; pysähdyspaikat ovat samat. Näitä juna tosin aletaan liikennöidä vasta 15. 8. ma-pe.



PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

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

Arkisto

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin (90) 321 066. Arkistoluettelo on ilmestynyt viimeksi 1. 1. 1986.

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 museoraitioiteilla. Kortti esitettävä lip-puluukulla.

Viereiset kuvat:

HKL 161 (Scania/Helko, 1955) Herttoniemessä. HKL 305 (Scania/Helko, 1957) Rautatientorilla. HKL 191 (Scania/Helko, 1954) Lauttasaarella 1962.
Kuvat: B. Ahlnäs.

Takakansi:

HKL 203 (Scania/Ajokki, 1952) Rautatientorilla. HKL 207 (Scania/Helko, 1952) Rautatientorilla 1962. HKL 277 (Leyland/Helko, 1953) Rautatientorilla.
Kuvat: B. Ahlnäs

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 Raitiotieseuura 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 toimittussihteerin 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 Raitiotieseuura 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.



