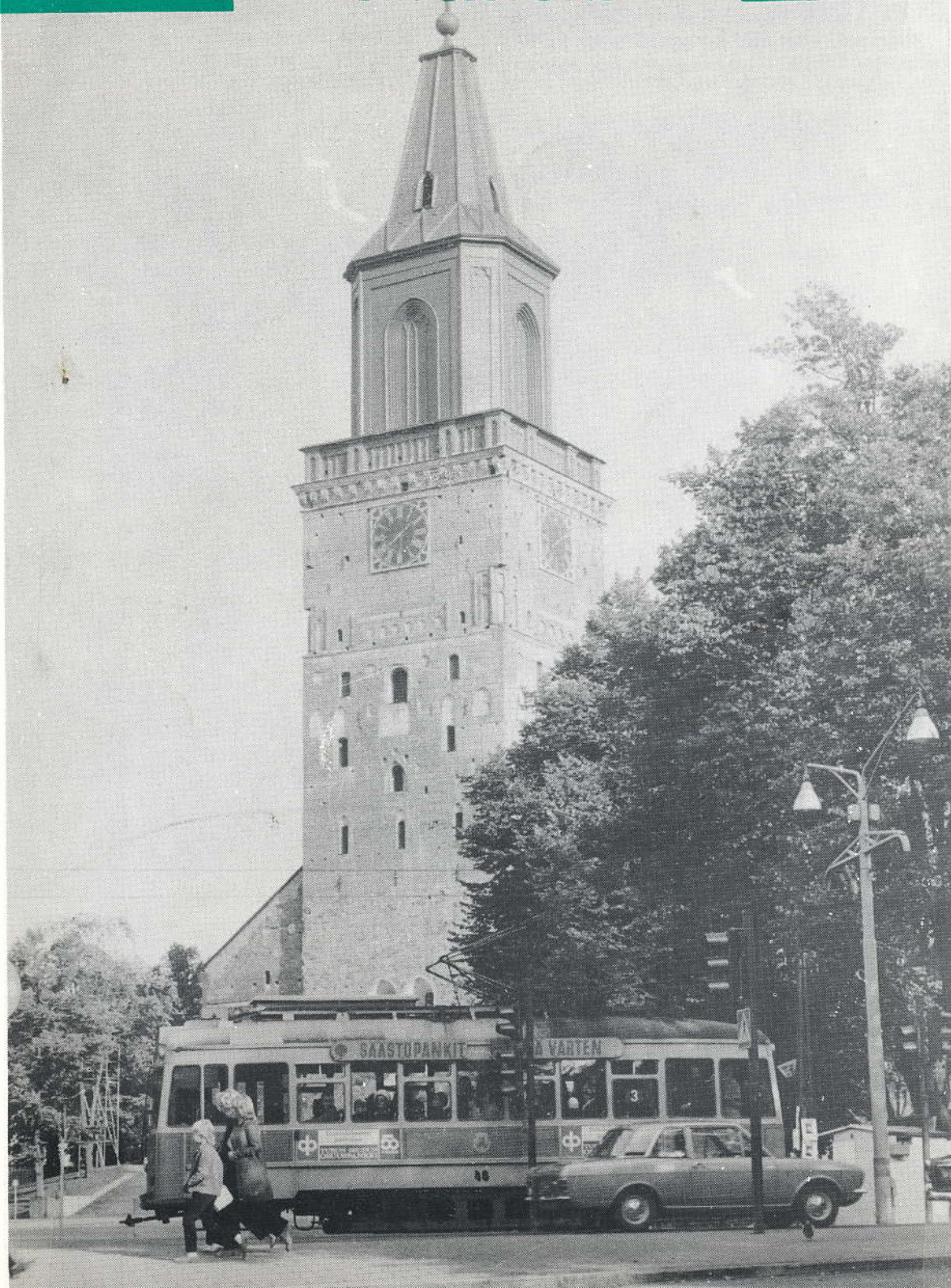


I 1991

TRAITIO

ISSN 0356-5440



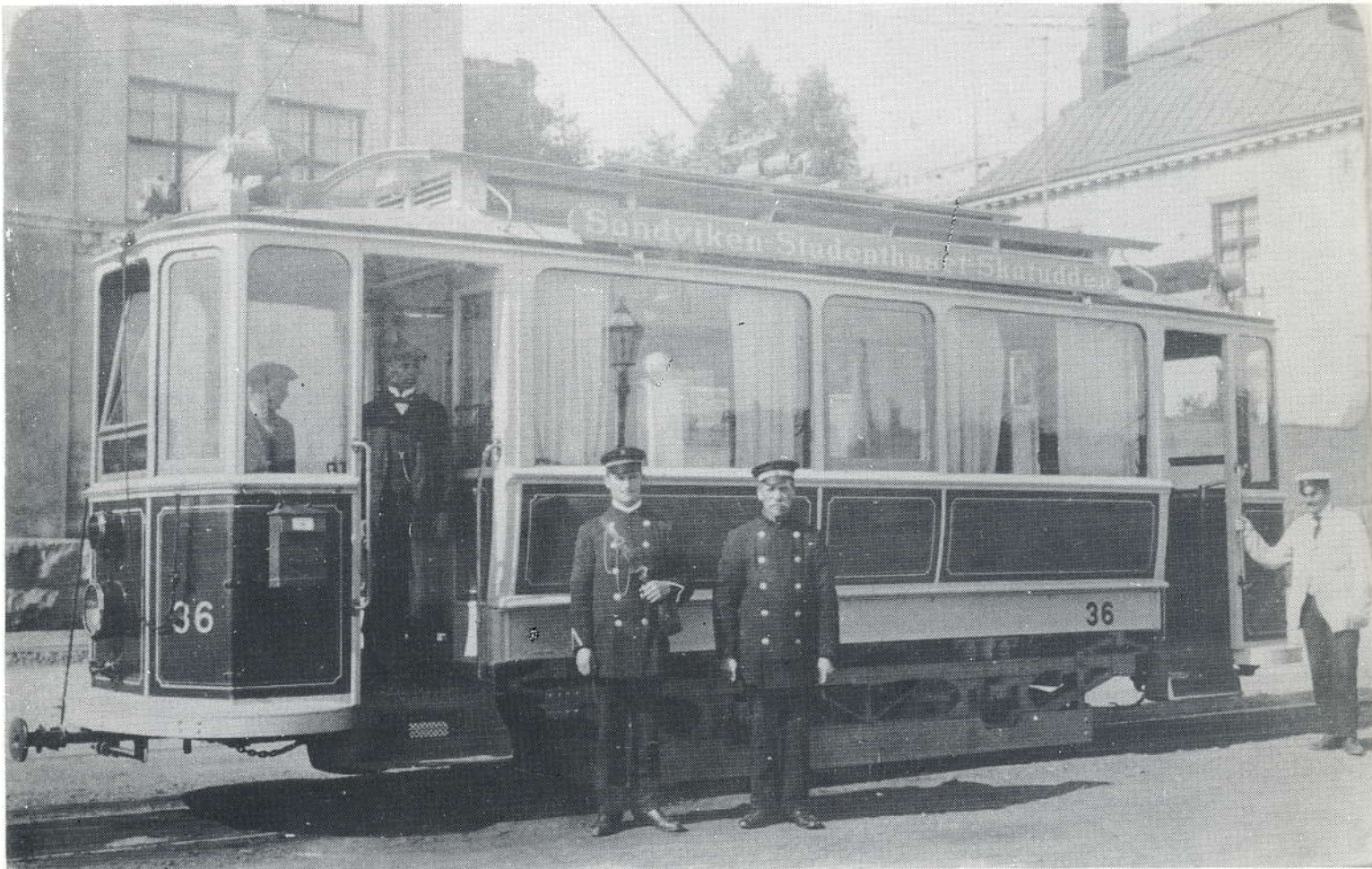
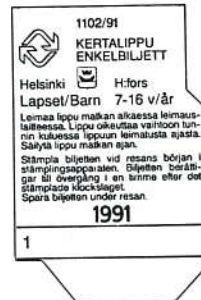
RAITIOVAUNUJEN POSTILAATIKOT

Jorma Rauhala

Helsingiläiset postiljoonit olivat 6.2.1901 alkaen oikeutetut kulkemaan raitiovaunuissa ilmaiseksi, sillä postihallitus maksoi Raitiotie- ja Omnibus Oy:lle vuosittaisen korvauksen. Raitiovaunuihin asennettiin myös postilaatikoita. Sopimus päättyi vuoden 1906 alussa postiljoonien virkapuku- ja korvauskiistaan. Uudelleen raitiovaunuihin asetettiin kirjelaatikoita syksyllä 1912. Tällä kertaa yhteistyö jatkui vuoteen 1917.

Edellä olevat mielenkiintoiset tiedot mainitaan vuonna 1988 ilmestyneessä Jukka - Pekka Pietiäisen toimittamassa "Suomen Postin historiassa".

Lukijoitten joukossa saattaa olla joku, joka voisi asiasta kertoa enemmänkin. Sen vielä kuitenkin lisäämme, että HRO:n johtokunta hyväksyi kokouksessaan 7.9.1911 kirjelaatikoitten asentamisen vaunuihin.



HRO 36 oli ensimmäinen ASEAN pikkuruotsalainen vuodelta 1908 sinisellä Hietalahden — Yliopilastalon — Katajanokan linjalla. Suomenkielinen linjakilpi on vaunun toisella puolella. Vaunu on kuvattu Hietalahdessa ja mikä harvinaisinta, siinä on selkeästi näkyvillä niin perin juurin harvinainen raitiovaunupostilaatikko. Kuva: M. Hellsténin kokoelmat

Raitiovaunupostilaatikat ovat valokuvissa sangen harvinaisia. Ehkä laatikoita ei sijoitettu kaikkiin moottorivaunuihin? Julkaisemassamme valokuvassa postilaatikko on.



PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48 3



KOP Hki-Aleksanterinkatu
103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

puheenjohtaja

Ismo Leppänen

Puhelin k: (90) 595 793

t: (90) 564 2302

varapuheenjohtaja
sihteeri

Jorma Rauhala

Larry Kärkkäinen

Puhelin k: (90) 823 800

t: (90) 440 744

rahastonhoitaja

Pertti Leinomäki

arkistonhoitaja

Arto Hellman

jäsen

Ari Oksa

varajäsen

Toivo Niskanen

Arkisto

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

Jäsenmaksut: 80 mk

*Kansi: TuKL 46 vuodelta 1951 1200-luvulta peräi-
sin olevan Turun tuomiokirkon edessä. Kirkon
nykyinen ulkoasu on tosin vuodelta 1831, mutta se
lienee joka tapauksessa Hämeen linnan kanssa
Suomen vanhimpia tiilitaloja.*

Kuva: J.Rauhala 1.10.1972.

RAITIO ISSN 0356-5440 14. vuosikerta

Toimitus: J. Rauhala (90) 707 2957 (t)

(90) 873 5836 (k)

Uutistoimitus: A. Hellman (90) 321 066 (k)

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1991

Ilmestyy kolmasti vuodessa.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoi-
tettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyyde-
tään lähettämään postiosoitteeseemme tai niistä
voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluo-
nnot avustukset voi ilmoittaa myös suoraan
uutistoimittajalle.

Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

©Copyright Suomen Raitiotieseura ry 1991

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä
saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4

1979: 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

1988: 1, 2, 3, 4

1990: 1, 2, 3

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 10
mk numerolta.



Jyväskylä

PPP

ULKOMAANKIRJEENVAIHTAJAN RAPORTTI

Krister Engberg

TUKHOLMA

Hieman tarkennuksia raitiotiemuseon aukioloihin. Osoite on Söderhallen, Tegelviksgatan 22. Museo on auki arkisin klo 10-17 ja pyhinä klo 11-16. Vaikka esillä on n.30 erilaista museovännä ja -autoa, nykyinen näyttely on vielä tilapäinen. Varsinainen näyttely avattaneen toukokuussa. Muistakaa myös käydä katsomassa raitiotielinjan rakentamista Norrmalmstorgetin ja Djurgårdenin välillä. Linja on tarkoitus avata 2. 6. 1991.

LONTOO

Edellisessä numerossa tuli käsiteltyä liikeneasioita. Vielä hieman tietoa alan kirjallisuuden ym. tilpehööriin hankkimisesta tässä suurkaupungissa. Ensinnäkin, erilaisia harrastetapahtumia kuten ajoja, avoimien ovien päiviä ja harrastesineiden markkinoita ja vaihtopäiviä on runsaasti. Kannattaa ottaa selvää niistä alan lehdistä, joita saa jo melkein kaikista lehti- ja kirjakaupoista. Hyviä kirjakauppoja ovat:

Foyles (119 Charing Cross Road), maailman suurin kirjakauppa. Kun löytää sekavasta kirjakaupasta portaat toiseen kerrokseen ja siellä oikean osaston, valikoimat ovat hyvät. Jopa pohjoismaisia kirjoja löytyy.

Ian Allan Bookshop (45/46 Lower Marsh), Waterloo aseman takana, hieman hätkähdyttävässä ympäristössä - Lontoossa on paljon asunnotomia. Hyvä valikoima omakustannettuja ja muita kirjoja ja lehtiä.

London Transportin museon yhteydessä Covent Gardenissa on melko hyvä kauppa täynnä kirjoja ja varsinkin rikkamaa, joka jotenkin liittyy Lontoon liikennelaitokseen.

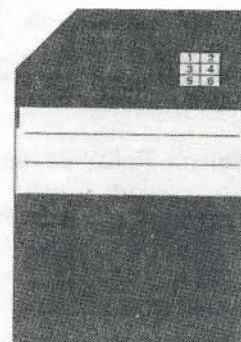
Twickenhamissa (37 Heath Road), joka on esikaupunki n.15 km keskustasta lounaaseen, löytyy kauppa nimeltään World of Transport. Siellä on alan kirjoja, videoita ja lehtiä.

Matkustamista varten on paras hankkia One Day Travelcard, hinta tätä nykyä kolme punttaa, jota vilauttamalla voi matkustaa ruuhka-ajan ulkopuolella busseissa, maanalaisissa ja yksityisten liikennöitsijöiden linjoilla koko Lontoon alueella. Tällaisen lipun voi ostaa maanalaisen asemilta tai London Transportin toimistoista (esim. Victorian asemalla). Linjakarttojakin on, jopa mielenkiintoinen kartta koko suur-Lontoon alueelta, mutta näitä pitää toimistosta erikseen kysyä, ne pidetään tiskin alla.

Menestystä matkalle!

1203/91 10 MATKAN ALIENLIPPU 10 RESORSBILJETT Helsinki Helsingfors 65-vuotiaat 65-åringar 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1204/91 10 MATKAN ALIENLIPPU 10 RESORSBILJETT Helsinki Helsingfors 65-vuotiaat 65-åringar 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	2203/91 10 MATKAN LIPPU 10 RESORSBILJETT Espoo Esbo Erityisryhmät Specialgrupper 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1																																
2																																
3																																
4																																
5																																
6																																
7																																
8																																
9																																
10																																
1																																
2																																
3																																
4																																
5																																
6																																
7																																
8																																
9																																
10																																
1																																
2																																
3																																
4																																
5																																
6																																
7																																
8																																
9																																
10																																

Aikuiset Vuxna 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Lapsot/Barn 7-16 v/år 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					



Kauniainen kaupunki Grankulla stad 30 päivän alennuslipun Kanta-kortti Stamkort for 30 dagars färdkort 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Kanta-kortti on suojattava viemättä Stamkortet bör förvaras säkrat 430/87
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
Espoon kaupunki Esbo stad 30 päivän alennuslipun Kanta-kortti Stamkort for 30 dagars färdkort 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Kanta-kortti on suojattava viemättä Stamkortet bör förvaras säkrat 293/90
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
VANTAA VANDA 30 päivän lipun kanta-kortti Stamkort for 30 dagars biljett 1991 <table border="1"> <tr><td>1</td></tr> <tr><td>2</td></tr> <tr><td>3</td></tr> <tr><td>4</td></tr> <tr><td>5</td></tr> <tr><td>6</td></tr> <tr><td>7</td></tr> <tr><td>8</td></tr> <tr><td>9</td></tr> <tr><td>10</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Kanta-kortti on suojattava viemättä Stamkortet bör förvaras säkrat 400/90
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

HELSINGIN BUSSILINJOJA

Pertti Leinomäki

LINJA 46

1. 9. 60 YRJÖNKATU - Bulevardi - Annankatu - Kansakoulukatu - Runeberginkatu - Topeliuksenkatu - Haartmaninkatu - Tukholmankatu - Paciuksenkatu - Huopalahdentie - Vanha Viertotie - Pitäjänmäentie - Pajamäentie - PAJAMÄKI

(II-suunnassa: ...Annankatu - Kalevankatu - Bulevardi...)

9. 10. 60 ...Huopalahdentie - Pitäjänmäentie...

1. 1. 61 nimenmuutos VANHA KIRKKOPUISTO

14. 1. 62 viimeinen liikennöimispäivä

15. 1. 62 linja 34 liikennöi Länsi-Herttoniemi - Pajamäki

LINJA 52

19. 12. 45 HAKANIEMI - Hämeentie - Mäkelänkatu - Tuusulantie - Pakilantie - Kaarelantie - PIRKKOLA (Pirkkolantie/Kaarelantie)

1. 11. 46 jatkettu RAUTATIENTORILLE

10. 10. 51 ...Pakilantie - Metsäpurontie - Peltotie - Pirkkolantie/Kaarelantie

1. 11. 54 ...Tuusulantie - Aseseppäntie - Tinaseppäntie - Niittyläntie - Rajametsäntie - Männikkötie - Metsäpurontie...

1. 1. 61 nimenmuutos MAUNULA

11. 8. 65 ...Tuusulantie - Aseseppäntie - Rajametsäntie...

1. 1. 66 numeromuutos linjaksi 62

LINJA 53

1. 7. 46 HAKANIEMI - Hämeentie - Mäkelänkatu - Koskelantie - Käpyläntie - Mikkolantie - ITÄ-PAKILA (Toivolan oppilaskoti)

1. 11. 46 jatkettu RAUTATIENTORILLE

1. 6. 50 jatkettu Kunnan- ja Mäkitien risteykseen (nykyinen päätepysäkki)

19. 10. 53 ...Käpyläntie - Oulunkyläntie - Jokiniementie - Mikkolantie...

29. 7. 56 ...Käpyläntie - Asematie - Jokiniementie - Mikkolantie...

3. 6. 61 ...Mäkelänkatu - Tuusulantie - Käs-kynhaltijantie - Mikkolantie...

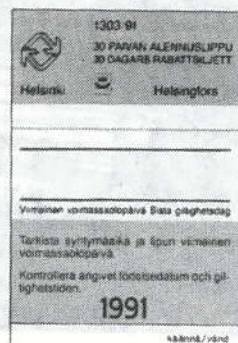
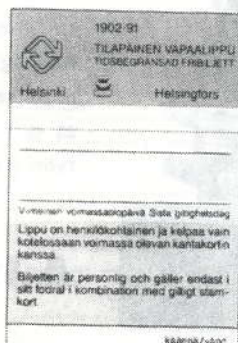
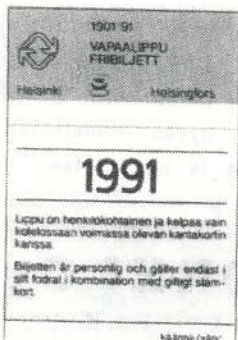
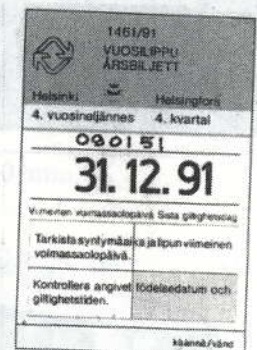
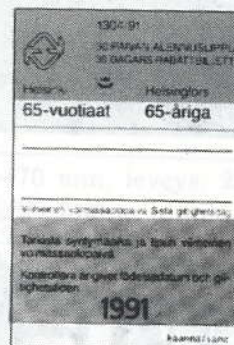
1. 5. 64 ...Tuusulantie - Mäkitorpantie - Silta-voudintie - Käs-kynhaltijantie - Mikkolantie...

1. 1. 66 numeromuutos linjaksi 64

LINJA 53A

1. 5.64 RAUTATIENTORI - Oulunkylä - PA-TOLA (päätepysäkki Oulunkyläntori). Reitti kuin 53:llakin.

1. 1.66 numeromuutos linjaksi 64A





4302/91	
30 PÄIVÄN LIPPU 30-DAGARSBILJETT	
Vantaa Lapset/Barn	Vanda 7-16 v/år
26 0478	
15-02-1991	
Välkommen i bussarna! Sista giltighetsdag	
Tarkista syntymäaika ja lipun viimeinen voimassaolopäivä.	
Kontrollera angivet födelsedatum och giltighetstiden.	
1991	
käännä/vänd	

Kantakortti Stamkort	
Vapaalippu Fribiljett	1650/89
	SB
Vakokassa Fotografi	
047982	

Linja 46 Scania-Vabis/Valmet -bussi nro 335 15. 9. 1960

Kokoelma P. Leinomäki

Linjan 52 Leyland/Helko -bussi nro 276 Rautatientorilla.

Kokoelma P. Leinomäki

Ajokin mainos HKL:n bussista 322 vuodelta 1957.

Kokoelma P. Leinomäki



TAMPEREELTAKIN TOIMITETAAN SINISIÄ BUSSEJA!

Sinisten bussien toimituksista He'singin Kaupungin Liikennelaitokselle toimitetaan meiltä 25 % — hyvän luotettavan työn tulos ja iaadun tae.

AJOKKI Oy
TAMPERE

VIISIKYMMENLUVUN SINISIÄ BUSSEJA

Jukka Hannikainen

Kun HKL:n busseja tarvittiin lisää 1950-luvun jälkipuoliskolla, oli alustana jälleen Scania-Vabis. Tällä mainitulla B71-alustalla varustettuja autoja tilattiin kaksi sarjaa Tampereelta, joihin numeroihin 311-328 korit valmisti Ajokki Oy ja numeroihin 329-346 Valmet Oy, kuitenkin siten, että kaikkien kehikot valmisti Ajokki.

Käytännössä bussit olivat samankaltaisia ja niiden suurin eroavaisuus oli etusäleikkö. Sisustus oli kummassakin sarjassa ruskeata ikilevyä seinissä, katto vaaleaksi maalattua levyä lakattuine puulistoineen sekä penkit punaisella begamoidmuovilla päällystetyt. Rullakilpilaitteet olivat kummassakin sarjassa varusteina uutena. Etuosassa oli myös tekstirulla. Joissakin busseissa rullakilvet poistettiin ja korvattiin tavallisella peltikilpitelineellä. Tekstirullia ei käytetty enää 60-luvun puolella, koska se olisi edellyttänyt aina päätepyssäkeillä tekstin muuttamista sekä myös linjat muuttuivat. Suurin syy kuitenkin lienee, että rullat eivät kestäneet jatkuvaa kääntelyä, koska ne olivat muovia ja omakohtaisten kokeusten mukaan erittäin hauraita etenkin talvela.

Bussit sijoitettiin aluksi keskustalinjoille suuren kapasiteetin vuoksi, sekä pohjoisille esikau-punkilinjalle. Myöhemmin niitä käytettiin muilla-kin linjoilla ympäri kaupunkia lukuunottamatta Lauttasaarta, jonne ne eivät ajaneet jotain poik-keusta lukuunottamatta.

Sijoitusvarikkona kummallakin sarjalla oli pääasiassa Koskela lukuunottamatta kesää 1967, jolloin nrot 329-346 olivat Varhassa.

Myöhemmistä muutoksista mainittakoon em. rullakilpimuutosten lisäksi etusäleikkömuutokset. Muutamasta 311-328 sarjan bussista säleiköt muutettiin samanlaisiksi kuin sarjassa 329-346 (mm.328). Busseista 312 ja 320 säleiköt poistettiin kokonaan eli jäljelle jäi vain ammottava aukko, jossa oli tukiristi ns. kapuloille. Aikojen saatossa ne poistettiin. Joissakin autoissa katto vedettiin kokonaisuudessaan harmaalla värillä. Bussien 329-346 etusäleikköjä ei muuteltu, mutta joitakin ilmanottoaukkoja ns. maskin sivuilta poistettiin. Samoitén tämänkin sarjan katot maalattiin har-maiksi busseista 329 ja 331.

nrot 311 - 328 Scania-Vabis B-7159/Ajokki 1957

nro	rek.nro	otettu liik.	poist.liik.
311	BL-796	8. 1. 1957	18. 1. 1965
312	BM-104	28. 1. 1957	11. 6. 1968
313	BM-103	28. 1. 1957	7. 10. 1968
314	BM-209	5. 2. 1957	2. 12. 1968
315	BM-219	4. 2. 1957	20. 5. 1969
316	BM-263	9. 2. 1957	20. 5. 1969
317	BM-282	11. 2. 1957	2. 12. 1968
318	BM-366	18. 2. 1957	4. 5. 1966
319	BM-367	18. 2. 1957	11. 3. 1968
320	BM-508	25. 2. 1957	20. 5. 1969
321	BM-507	25. 2. 1957	20. 5. 1969
322	BM-576	4. 3. 1957	20. 5. 1969
323	BM-754	11. 3. 1957	7. 12. 1967
324	BM-755	11. 3. 1957	20. 5. 1969
325	BM-756	11. 3. 1957	21. 3. 1968
326	BM-882	18. 3. 1957	20. 5. 1969
327	BM-883	18. 3. 1957	11. 3. 1968
328	BM-884	18. 3. 1957	20. 5. 1969

nrot 329 - 346 Scania-Vabis B-7159/Valmet 1957

329	BM-211	4. 2. 1957	20. 5. 1969
330	BM-351	16. 2. 1957	12. 1. 1970
331	BM-506	23. 2. 1957	8. 6. 1970
332	BM-541	1. 3. 1957	8. 6. 1970
333	BM-653	5. 3. 1957	8. 6. 1970
334	BM-705	9. 3. 1957	8. 6. 1970
335	BM-757	11. 3. 1957	8. 6. 1970
336	BM-881	18. 3. 1957	12. 1. 1970
337	BM-909	18. 3. 1957	8. 6. 1970
338	BN-148	29. 3. 1957	8. 6. 1970
339	BN-245	1. 4. 1957	27. 1. 1967
340	BN-355	5. 4. 1957	12. 1. 1970
341	BN-396	8. 4. 1957	12. 1. 1970
342	BN-397	8. 4. 1957	22. 4. 1968
343	BN-595	15. 4. 1957	12. 1. 1970
344	BN-594	15. 4. 1957	8. 6. 1970
345	BN-892	23. 4. 1957	8. 6. 1970
346	BN-893	26. 4. 1957	29.10. 1968

pituus: 10470 mm, leveys: 2500 mm,
aks.väli: 5900 mm,

renkaat: 11.00 x 20".

istumapaikkoja: 21, seisomapaikkoja: 38
yhteensä: 59

1991

N^o 110920 käännä/vänd

1991

käännä/vänd

31.03.91

käännä/vänd

30.06.91

käännä/vänd

31.12.91

käännä/vänd

VALTAKUNNAN KAUNEIN KAUPUNKIBUSSI - LAHTI 30

Petri P Pentikäinen

Suomalaisessa kaupunkiliikenteessä liikkuu mitä moninaisinta kalustoa. Meillä on maamme kokoon nähden todella monta korivalmistajaa, eikä mielikuvitusta ole puuttunut alustojenkaan valinnassa. Suomalaiset liikennöitsijät vaativat kotimaista laatua, eikä voi väittää, etteikö koriteollisuus olisi pystynyt haasteeseen vastaamaan.

Kaikilla linja-autoista kiinnostuneilla on omia suosikkeja valtakunnan linja-autoissa. En tiedä, onko monikaan kanssani samaa mieltä, mutta olen aina ihaillut sulavalinjaista ja monelta kaupunkimatkalta tuttua Lahti 30 -sarjaa. Tässä lahtelaisessa on miellyttävää ilmettä ja toisaalta urbaania vauhdikkuutta. Tämä sarja sai minut matkustamaan maamme laidasta toiseen ja etsimään tietoa suosikistani. Kotikaupungissani pyrin aina pääsemään tämän nautinnollisen kulkuneuvon kyytiin. Kuvitelkaa: kiiltävä kolmiovinen kaartaa pehmeästi pysäkillä, ottaa matkustajat, ovet sulkeutuvat, kaasupohjaan... nykäys ja ollaan kakkosvaihteella, kiihtyvä ininä takana jurisevasta moottorista... kolmosvaihte nytkähtää päälle, vauhtia kuusikymmentä... kahdeksankymmentä... radio soittaa illan tyyliin sopivaa jumpustusta... pysähdys... kiihdytys... ykkönen, kakkonen, ininä, kolmonen... Ymmärrätekö? Lahti 30 on tyylikäs. Suosikkini, paras.

Lahden Autokori Oy oli ennen 30-sarjaa valmistanut varsin teräväkulmaista Lahti 21 -sarjaa. Se oli mennyt hyvin kaupaksi, olihan Lahdella jo tuolloin vakiintunut kannattajakunta, joka uskollisesti hankki riveihinsä Villähteen tehtaasta uutuusia. Niinpä ei ollut mitenkään yllätys, että uusiutunutta 30-sarjaa saatiin tehdä lähes 40 kappaletta. Määrä oli pienehkölle tehtaalle aivan riittävän suuri.

Lahtelaisten 30-sarja on osa kolmosvalikoimaa. Mallistossa olivat pitemmän liikenteen vaihtoehtoina paikallisliikennekori 31 ja pika- ja tilausliikennekori 32. Lisäksi oli vielä Lahti 33. Kolmekymppisen korkeus on 3,3 metriä, joten jo varattua 33-merkintää ei voitu käyttää. Ei ollut tarvekaan, sillä korin korkeus saattoi vaihdella alustan ja tilaajan toiveiden mukaan.

Lahti 30 oli siis aivan uudennäköinen tuotos. Siinä ei ole mitään samanlaista ilmettä, jota oli Lahti 21 -sarjassa. Erityisesti nokka on täysin uusiutunut. Nokassa uutuutena ovat mm. suoraikulmaiset valot, uudenmuotoinen ilmanottoaleikka ja omaan koteloonsa sisällytetty linjakilpailusteisto. Lahti 30 -sarjassa oli viimeisenä käytössä ikkunoiden rakennustapa, joka ei perustunut uuteen liimalasitekniikkaan. Pyöreäkulmaiset kumitiivisteikkunat sopivatkin hyvin korin muutenkin pehmeän pyöreään ilmeeseen.

Sisältä Lahti 30 on sentään melko samanlainen, kuin edeltäjänsä. Punaruskea ilme on lahtelaisten tavaramerkki, myös tässä sarjassa. Suurin osa autoista on penkitetty pehmeillä tutuilla istuimilla. Jotkut pääkaupunkiseudun autot ovat varustettuja "puukonesta" -mallin istuimilla. Sisällä

huomio kiinnittyy runsaaseen varusteluun. Kaupunkiautossa harvemmin kun on totuttu näkemään suutinilmastointijärjestelmää. Näin kuitenkin Lahti 30:ssa on. Istuinväli on aivan asiallinen ja samoin lattiakorkeuserot. Valaistus on hoidettu loisteputkivalaisimin ja tiettyä luksusta on myös tummennettu ikkunalasi! Katto autossa on kauttaaltaan kaareva. Istuinten sijoittelu riippuu lähinnä alustasta ja tarpeista. Jos alustana on Volvo, on istuimet mahdollista sijoittaa tai olla sijoittamatta mihin vain. Scania takamoottorisena vaatii aina taakse istuimet. Takaosan piippuhyly onkin todellinen näköalapaikka, onhan istuinikkunan alareunan tasolla. Lahti 30 -sarjaa on vain parissa tapauksessa penkitetty äärilleen. Kaupunkilaiskäyttö vaatii runsasta seisomapaikkojen määrää ja yksittäispaikkoja tarvitaan sujuvaan poistumiseen. Useimmat Lahti 30 -autot onkin penkitetty niin, että keskioven jommalla kummalla puolella on pitkä yksittäispenkkien jono. Ovia on suurimmassa osassa autoja kolme. Koritehdas ei tietenkään sitonut mallistoja kaa-voihin, vaan ovijärjestyksiä sai liikennöitsijän toiveiden mukaan. Myös istuinjärjestyksiä on monia ja kun soppaan lisätään vielä alusta, ei maassa ole montaa perustyyppiltäänkään samanlaista Lahti 30 -autoa, saati sitten jos vielä mentäisiin yksityiskohtiin.

Ensimmäinen Lahti 30 -auto saatiin luovutuskuntoon 28.5.1982. 38:n auton sarja päättyi 11.3.1986 luovutettuun autoon, työnumeroltaan se oli 785. Työ 501 oli ensimmäisenä aloitettu kolmekymppinen ja samalla Suomen ensimmäinen Lahti 30. Toukokuun lopulla 1982 luovutettiin Norjaan ja Ruotsiin ensimmäiset autot. Norjalaisen Rutelaget Askøy - Bergen A/S:n tilaama auto lähti samaa matkaa kotiinsa kuin Läckö Busstrafik AB:n auto ruotsalaiseen käyttöön. Rutelaget Askøy - Bergen A/S tilasi vielä toisenkin auton, joka toimitettiin 1983 syksyllä. Lisäksi ruotsalainen Söne Trafik AB hankki ajoonsa kaksi Lahti 30 -autoa, jotka saatiin toimitettua kesäkuussa 1982. Näin oli lahtelaisten 30-kori alkanut myydä. Suomalaiseen liikenteeseen ensimmäinen 30 pääsi kesäkuussa. Hakunilan Liikenne päätyi omaperäiseen ratkaisuun tilatessaan etumoottoriselle Scania F112 -alustalle koritetun auton. Tuohon aikaan kun alkoi jo kehittyneimmissä yrityksissä hetku olla naurun aihe. Hakunila sai samalla julkisuutta, kun "Auto, tekniikka ja kuljetus" -lehti testasi uuden korityypin ja kehui sitä onnistuneeksi. Ihmetteli lehtikin samalla, mitä hetku alusta tekee nykyajan autossa. Tämä Hakunilan Liikenteen 37 on vieläkin liikenteessä jättimäisen konekoppansa kera...

Myös seuraavat kaksi autoa tilattiin pääkaupunkiseudun liikenteeseen. Oy Liikenne Ab sai uudet autonsa lokakuussa 1982 ja niille annettiin järjestysnumerot 195 ja 196. Liikenteen sarja jatkui kahdeksalla autolla, kun numerot 44, 184 - 187, 197, 198 ja 208 pääsivät kaupunkiin joulukuun aikana. Näin oli ensimmäisenä vuonna saatu 17 Lahti 30 -kaupunkibussia valmiiksi, kun

Veljekset Pohjola (nykyään Koskiliinat Oy) sai Ouluun kaksi Volvo-alustaista autoa joulukuun alussa.

Lappeenrannan kaupunkiliikenne sai kaksi Lahti 30 -autoa tammikuussa 1983. Volvon automaattivaihteinen alusta koritettiin mielenkiintoisella istuinjärjestyksellä. Autossa on keskellä pariovet ja etuoven ja keskioven väli on yksittäispenkkejä. Saimaan Osuus-Auton eli nykyisen Saimaan Liikenne Oy:n kalustossa nämä autot edustavat melko tasokasta laatua.

Koeajoillani olen vakuuttunut (vaikkakin ilman linja-autoharrastajille ominaista Scania ylipalvontaa) siitä, että Scania sopii tämääntyyppiseen koriin Volvoa paremmin. Kaupunkiautolta vaaditaan joustavuutta ja räjäkkyyttä. Sitä ei tunnu Volvosta oikein löytyvän. Meno on jäykkää ja vaihteet vaihtuvat tuskallisesti. Lahti 30 -kori ei kykene estämään melko suurta melua, joka on arkea kauttaaltaan Volvon mahurialustoissa. Myös Volvon pelkistetty ja köyhänoloinen mittaristo häviää Scania 112:n tyylikkääälle "kommentokeskukselle". Lahti 30 -autoissa painikkeet on sijoitettu vasemmalle seinälle. Scania 112 on tuupparina voittamattoman kätevä ajettava ja matkustettava. Allisonin automaattivaihteisto istuu autoon erinomaisesti ja kulku on nautinnollisen liukasta. Vaihteet kytkeytyvät juuri oikealla hetkellä ja kone vetää hyvin. Kiihtyvyys on tutun vauhdikasta laatua. Jyväskylässä ainoalla tosi suoralla Killerjärvellä on normaaliikenteessä linjalla 1/2 sopivan kuljettajan myötä kiihdytetty parissakymmenessä sekunnissa vauhtiin 105 km/h! Myös keskellä kaupunkeja tuntuvat henkilöautot käsivaihteistoinen jäävän jalkoihin, kun Scania 112 irtaava liikennevaloista...

Jyväskylän Liikenne Oy oli harrastanut Lahtikorin autojen hankintaa ennenkin, joten oli luontevaa hankkia myös uutuutta. Scania toi samaan aikaan tietoisuuteen uuden tietokoneen ohjaaman robottivaihteiston, jota se halusi lähteä kokeilemaan jonkun suomalaisen tietoteknistä kokemusta omaavan yrityksen kanssa. JL oli sellainen ja näin alkuvuodesta 1983 saatiin Jyväskylään Suomen ensimmäinen robottivaihteinen linja-auto. Se oli koritettu Lahti 30 -korilla ja lisää samanlaisia tilattiinkin heti. Jyväskylän Liikenne oli myös Scania mainoksissa ajomestarin ja kuljettajan lausunnon, joissa ylistettiin robottia. Aihetta olikin. Robottivaihteisto vain tukehtui monimutkaisuuteensa. Se oli herkkä talville ja vioille. Toimiessaan järjestelmä oli erinomainen, mutta tapauksia, joissa vaihte ei suostunut kytkeytymään alkuunkaan, oli liikaa. Myös mäkilähtöä kuljettajat pelkäsivät, sillä joskus robotti päästi vapaalle, kun piti antaa kaasua ykkösvaihteelle. Kolme Lahti 30 -autoa saatiin vielä joulukuussa 1983 liikenteeseen ja nykyään tilanne on rauhoittunut, kun nämä kolme uusinta on muutettu Allison-automateiksi. Vielä on siis liikenteessä robottina auto 22, mutta kiirettä pitää, jos aikoo kauan nauttia sen kyydistä robottiautona, siksi usein se on Arelan varikolla seissyt. Vuonna 1983 Lahti 30 -busseja hankkivat myös jo mainitut Rutelaget Askøy - Bergen A/S sekä Veljekset Pohjola, joka sai neljä Volvoaan liikenteeseen loka-kuussa 1983. Samaan aikaan sai Savonlinja Mik-

keliin Lahti 30:nsä. Savonlinjan autot ovatkin ainoita takaovettomia 1-2-0 -tyypin Scania-tuuppareita. Myös Savonlinjalla kokeiltiin robottia ja tulokset ovat olleet yhtä huonot kuin Jyväskylässä. Nythän Scania on taas tuomassa robottiaan esille sitä kehiteltään. Jyväskylän Liikenteen auto 74 on Lahden Autokori Oy:n juhlanumero. Sen ikkunoita auton keskiosassa koristaakin sepelöity teksti "2000. LAHTI-KORI". No, Liikenteen osalta juhlat loppuivat siihen; yritys myytiin Koiviston Autolle ja autohankinnat loppuivat silmänräpäyksessä. Voi vain kuvitella, kuinka monta Lahti 30 -autoa voisi Jyväskylässä olla jos...

Vuosi 1984 oli jo rauhallisempi. Lahdessa alettiin suunnitella ja jo rakennellakin uusia malleja ja kolmenkymmen uutuus oli mennyt. Vuoden kaksi ostosta tulivat maan toisista laidoista. Huh-tikuussa toimitettiin Oy Liikenne Ab:lle auto 34 ja loppusyksystä valmistui kemiläiselle Miilumäki Ky:lle etumoottorinen (!) kaksiovinen Lahti 30. Tehtaalla oltiin jo siirrytty markkinoimaan 300 -sarjan autoja, jotka muistuttivat 30 -sarjan autoja ulkonäöltään, lähinnä uutta oli liimalasitekniikka.

Vuonna 1985 tehtiin kuusi Lahti 30 -autoa; niistä neljä meni Ouluun, jossa oltiin päädytty hankkimaan Lahti 30 -kalustoa Scania alustalla. Oulun autot toimitettiin alkuvuodesta. Keväällä sai Savonlinja toisen Lahti 30 -autonsa. Se oli esillä myös Lappeenrannan linja-autonäyttelyssä ja edustikin luokkaansa hyvin.

Hämeenlinnan paikallisliikennettä harjoittava Vekka Liikenne tilasi myös yhden Lahti 30 -auton. Se varustettiin Scania 112 -alustalla ja kaupunkikäytössä hieman oudolla keppivaihteella. Vekka Liikenteellä tunnutaan pitävän tästä ainokaisestakin, sillä se saa olla vilkkaalla vakiolinjal-la Kettumäki - Kaikala. Jos pitäisi etsiä maamme mukavimmin onnistunut Lahti 30 -maalauk, taisi sympaattinen Vekka-variantti auton 5 päällä voittaa. Savonlinjan maaliskuussa 1986 vastaanot-tama kolmas Lahti 30 -auto päätti sitten kolmekymppisarjan toimitukset. 38 kaunista kaupunkibussia oli valmistunut ja menestyksellä liikenteeseen saatettu.





Samanlaista linja-autoa ei ole olemassa. Ei myöskään Lahti 30 -sarjassa. Tässäkin kuvassa jyväskyläläiset Scania-erovat takamuksiltaan ainakin kolmessa kohtaa; pakoputkenpää, Scania-laatat ja polttoaineaukon kansi.



Lappeenrannassa Osuus-Auto eli nykyinen Saimaan Liikenne Oy ajaa linjaa 22 Hovinpelto - Skinnarila Lahti 30 -autoillaan. Kuvassa auto 19 itäisen kaupungin koivikoissa tauolla.



Savonlinja tilasi Mikkelin kaupunkiliikenteeseen kolme Lahti 30 -autoa. Otavankadun varikko on käynyt kolmikolle turhan tutuksi, sillä Scania-robotivaihteisto ei ole niitä helpoimpia ja varmimpia tapoja siirtää tehoa.

	VANTAA VANDA	4650/89
Vapaalipun kantaosa Stamkort för fribiljett		
Valokuva Foto		

	VANTAA VANDA	4001/90
30 päivän lipun kantaosa Stamkort för 30 dagars biljett		
Valokuva Foto	Vierheen vornasselo kuukauti Sata gillig hetumärad	
Puh Tel		
Käynnä Vand		



Sivulla 12!

Miilumäki, Kemi 1 kpl 1985 lähiliikenne 1-1-0 1 Scania keppivaihde valko-punainen	Savonlinja, Mikkeli 3 kpl 1983, 85, 86 kaupunkiliik. 1-2-0 3 Scania robottiv. kelta-ruskea	Koskiliinat, Oulu 10 kpl 1982, 83, 85 kaupunkil. 1-1-1 4 Scania + 6 Volvo automaattivaihde keltasininen
Vekka Liikenne, HML 1 kpl 1985 kaupunkil. 1-2-1 1 Scania keppiv. sini-keltainen	Jyväskylän Liikenne 4 kpl 1983, 94 kaupunkil. 1-2-1 4 Scania vaihder. (nyk. 3 autom.) puna-keltainen	Saimaan Liikenne Lappeenranta 2 kpl 1983 kaupunkil. 1-2-0 2 Volvo automvaiht. hopea-vihreä
Hakunilan Liikenne 1 kpl 1982 lähiliikenne 1-2-0 1 Scania keppivaihde puna-keltainen	Liikenne 11 kpl 1982, 84 kaupunkiliikenne 2-2-0 Scania + Volvo automaattivaihde puna-keltainen	

Koskiliinjalainen Scania 112 -tuupari kaartaa linjalla 8 kirkonkullilla. Huomaa "hengitysaukkoa" vailla oleva takaseinä. Kaikissa oululaisissa Lahti 30 -autoissa on kuvan 63:n tapainen ovijärjestys.



Jyväskylän Liikenteen neljä Lahti 30 -autoa liikkuvat vakiolinjoilla. Auto 72 lipuu kuvassa linjalla 2 pysäkillen ja oikealla odottelee linjan 25 auto 73 lähtöaikaa. Molemmat autot muutettiin robotista automaattivaihteisiksi vuonna 1990.



Lahti 30:n sisustus on miellyttävä. Kaikissa autoissa on katonrajassa näkyvät ilmasuuttimet ja istuimina on käytetty pääasiassa tuttuja Lahti-penkkejä. Seiniä koristavat "aidot jalopuu jäljitelmät".

Oy Liikenne Ab:llä on yksitoista Lahti 30 -autoa ja ne liikennöivät aktiivisesti. Liikenteen autot ovat Suomen ainoat parietuovella varustetut Lahti 30:t.



VANTAA VANDA 4002/90

Koululaisipun kantaosa
Stamkort för skolbiljett

Valokuva
Foto

Vierminen
vormeissaan:
koulukassi
Sella gillig
hettemään

VANTAA VANDA 4003/90

Erityisryhmien lippujen
kantaosa
Stamkort för biljetter för
specialgrupper

Valokuva
Foto

Vierminen
vormeissaan:
koulukassi
Sella gillig
hettemään

Käsnä
Vanda

KUNTIEN SISÄISET LIPUT, NIIDEN TUNNUKSET JA HINNAT 1991

Helsingin sisäinen liikenne

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertalippu, aikuiset	1101/91	7,50
Kertalippu, lapset 7-16 v	1102/91	3,00
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset	1111/91	7,50
Ennakkoon myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	1112/91	3,00
Junissa myytävä kertalippu, aikuiset	1121/91	7,50
Junissa myytävä kertalippu, lapset	1122/91	3,50
10 matkan lippu, aikuiset	1201/91	65,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	1202/91	15,50
10 matkan alennuslippu, eläkeläiset, invalidit, koululaiset, varusmiehet	1203/91	15,50
10 matkan alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	1204/91	43,00
30 päivän lippu, aikuiset	1301/91	150,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	1302/91	49,00
30 päivän alennuslippu, eläkeläiset, invalidit, koululaiset, varusmiehet	1303/91	49,00
30 päivän alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	1304/91	100,00
Vuosilippu		
koko vuosi	1401/91	1 500,00
1. puolivuosi	1411/91	750,00
2. puolivuosi	1421/91	750,00
1. vuosineljännes	1431/91	375,00
2. vuosineljännes	1441/91	375,00
3. vuosineljännes	1451/91	375,00
4. vuosineljännes	1461/91	375,00
Vuosialennuslippu, 65 v		
koko vuosi	1404/91	1 000,00
1. puolivuosi	1414/91	500,00
2. puolivuosi	1424/91	500,00
1. vuosineljännes	1434/91	250,00
2. vuosineljännes	1444/91	250,00
3. vuosineljännes	1454/91	250,00
4. vuosineljännes	1464/91	250,00
Jatkoyhteyslippu, aikuiset	1211/91	30,00
Jatkoyhteyslippu, lapset 7-16 v	1212/91	15,00
Vapaalippu	1901/91	
Tilapäinen vapaalippu	1902/91	
Koululaislippu		
— kevät	1305/91	
— syksy	1306/91	

Vantaan sisäinen liikenne

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertalippu, aikuiset	4101/91	8,00
Kertalippu, lapset 7-16 v	4102/91	4,00
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset	4111/91	8,00
Ennakkoon myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	4112/91	4,00
Junissa myytävä kertalippu, aikuiset	4121/91	8,00
Junissa myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	4122/91	4,00
10 matkan lippu, aikuiset	4201/91	70,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	4202/91	35,00
10 matkan lippu, erityisryhmät	4203/91	35,00
30 päivän lippu, aikuiset	4301/91	160,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	4302/91	80,00
30 päivän lippu, erityisryhmät	4303/91	80,00
Vuosilippu		
koko vuosi	4401/91	1 600,00
1. puolivuosi	4411/91	800,00
2. puolivuosi	4421/91	800,00
1. vuosineljännes	4431/91	400,00
2. vuosineljännes	4441/91	400,00
3. vuosineljännes	4451/91	400,00
4. vuosineljännes	4461/91	400,00
Koululaislippu, lapset 7-16 v		
— kevät	4502/91	
— syksy	4512/91	
Vapaalippu	4901/91	

Espoon ja Kauniaisten sisäinen liikenne

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertalippu, aikuiset	2101/91	7,50
Kertalippu, lapset 7-16 v	2102/91	4,00
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset	2111/91	7,50
Ennakkoon myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	2112/91	4,00
Junissa myytävä kertalippu, aikuiset	2121/91	7,50
Junissa myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	2122/91	4,00
10 matkan lippu, aikuiset	2201/91	65,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	2202/91	32,50
10 matkan lippu, erityisryhmät	2203/91	32,50
30 päivän lippu, aikuiset	2301/91	150,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	2302/91	75,00
30 päivän lippu, erityisryhmät	2303/91	75,00
Koululaislippu, lapset 7-16 v		
— kevät	2502/91	
— syksy	2512/91	

SEUTULIPUT, NIIDEN TUNNUKSET JA HINNAT 1991

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertaseutulippu, aikuiset	5101/91	13,00
Kertaseutulippu, lapset 7-16 v	5102/91	6,50
Ennakkoon myytävä kertaseutulippu, aikuiset	5111/91	13,00
Ennakkoon myytävä kertaseutulippu, lapset 7-16 v	5112/91	6,50
Junissa myytävä kertaseutulippu, aikuiset	5121/91	13,00
Junissa myytävä kertaseutulippu, lapset 7-16 v	5122/91	6,50
10 matkan seutulippu, aikuiset	5201/91	105,00
10 matkan seutulippu, lapset 7-16 v	5202/91	52,50
10 matkan seutulippu, erityisryhmät	5203/91	52,50
— helsinkiläisille	H	
— espoolaisille	E	
— kauniallaisille	K	
— vantaalaisille	V	
30 päivän seutulippu, aikuiset	5301/91	
— helsinkiläisille	H	300,00
— espoolaisille	E	300,00
— kauniallaisille	K	300,00
— vantaalaisille	V	330,00
30 päivän seutulippu, lapset 7-16 v	5302/91	
— helsinkiläisille	H	150,00
— espoolaisille	E	150,00
— kauniallaisille	K	150,00
— vantaalaisille	V	165,00
30 päivän seutulippu, erityisryhmät	5303/91	
— helsinkiläisille	H	150,00
— espoolaisille	E	150,00
— kauniallaisille	K	150,00
— vantaalaisille	V	165,00
Matkailijaseutulippu, aikuiset		
— 1 vuorokausi	5711/91	48,00
— 3 vuorokautta	5731/91	96,00
— 5 vuorokautta	5751/91	144,00
Matkailijaseutulippu, lapset		
— 1 vuorokausi	5712/91	24,00
— 3 vuorokautta	5732/91	48,00
— 5 vuorokautta	5752/91	72,00
Helsinki-kortti, aikuiset		
— 1 vuorokausi	5811/91	70,00
— 2 vuorokautta	5821/91	100,00
— 3 vuorokautta	5831/91	120,00
Helsinki-kortti, lapset		
— 1 vuorokausi	5812/91	40,00
— 2 vuorokautta	5822/91	50,00
— 3 vuorokautta	5832/91	60,00
Henkilökuntaseutulippu	5901/91	
Seutuvapaalippu, erityisryhmät	5903/91	
Tilapäinen seutuvapaalippu	5909/91	

MAKSUALUEET JA TARIFIT NOUDATTAVA LIIKENNE

Pääkaupunkiseutu on jaettu kuntarajojen mukaan kolmeen maksualueeseen: Helsinki, Espoo + Kauniainen, Vantaa.

Maksualueiden sisäiset matkat ovat **yhden vyöhykkeen matkoja**.

Maksualueen rajan ylittävät matkat ovat **kahden vyöhykkeen matkoja**.

Pääkaupunkiseudun seututariffijärjestelmään kuuluvat

- kaikki pääkaupunkiseudun linjat: kuntien sisäiset linjat ja seutulinjat
- linjatunnuksilla varustetut lähiliikennejunat seudun sisällä
- seudun ulkopuolelta tuleva seututunnuksella varustettu liikenne (U-linjat) seudun sisällä
- Vantaan taksilinja välillä Koivikko-Katriinan sairaala-Tapola

U-linjoilla kelpaavat 10 matkan ja 30 päivän liput. Helsingin sisäisistä lipuista kelpaavat ainoastaan 10 matkan liput.

Seututariffijärjestelmään kuuluvia kuntien sisäisiä tai seutulinjoja ovat myös Espoon suunnalla linjat 87, 285A, 287 ja 288 ja Vantaan suunnalla linjat 13, 631, 731 ja 735, vaikka ne poikkeavat seudun ulkopuolelta.

Seudun ulkopuolelta tulevilla linjoilla 166 ja 168 noudatetaan **pääkaupunkiseudun alueella** ainoastaan seututariffia. Seudun ulkopuolelta matkustettaessa seututariffijärjestelmän liput eivät kelpaa.

Seututariffijärjestelmää noudatetaan myös Nupurilantien ja Lahdentien pysäkkipareilla Klaukkalantien ja Metsäkyläntien pysäkeillä kelpaavat seututariffin mukaiset 30 päivän liput.

Yhden vyöhykkeen matkoiksi luetaan myös

Sotarovastin, Kyläkirkon, Henrikintien ja Vermon pysäkkipareilta sekä Kappatien pysäkkiparilta alkavat tai niille päättyvät matkat sekä seuraavilla vyöhykerajan ylittävillä linjoilla tehdyt matkat:

- Helsingin sisäinen tariffi linjoilla 47 ja 70V
- Espoon sisäinen tariffi linjalla 87
- Vantaan sisäinen tariffi linjoilla 13, 14, 19, 40, 85, 86, 543, 544, 545, 546 ja 943B
- Helsingin sisäiset liput kelpaavat myös Mellunmäen metroasemalle päättyvillä linjoilla 14, 40, 546 ja 943B Helsingin alueen (Jakomäen) ja metroaseman välisillä matkoilla
- Vantaan sisäiset liput kelpaavat linjalla 943 Vantaan alueen ja Länsimäntien välillä sijaitsevan Kontulantien pysäkkiparin välisillä matkoilla

OIKEUS MATKUSTAA ILMAN LIPPUA

Seuraavat henkilöt saavat matkustaa seututariffi järjestelmään kuuluvassa liikenteessä ilman lippua:

- alle 7-vuotias lapsi
Poikkeus: U-linjoilla ainoastaan seututariffijärjestelmään kuuluvalla lipulla matkustavan mukana kulkeva alle 7-vuotias pääsee ilmaiseksi. Yksin matkustavalta 4-6-vuotiaalta peritään km-tariffin mukainen maksu.
- virkapukuinen poliisi ja siviilipukuinen poliisi, joka esittää Helsingin poliisilaitoksen, Espoon tai Vantaan nimismiespiirin, liikuvan poliisin tai keskusrikospoliisin virkamerkin
- virkatehtävää suorittava katsastusmies, joka esittää valokuvalla varustetun virkakortin

- pientä lasta lastenvaunuissa tai -ratissa kuljettava henkilö linja-autoissa ja raitiovaunuissa (ei U-linjoilla, junissa, metrossa eikä Suomenlinnan lautoilla)
— maksutta saa matkustaa kerrallaan ainoastaan yksi henkilö
- pienellä lapsella tarkoitetaan tässä yhteydessä 0-6-vuotiaasta
- sisäänkäynti vaunuun tapahtuu **keski- tai takaovesta**
- lasta kuljettava henkilö voi jättää lastenvaunut tai -ratat keski- tai takasillalle ja mennä lapsen kanssa istumaan
- päätös on tehty liikenneturvallisuuden vuoksi
- sokean saattaja, kun saatettavalla on SB-leimalla varustettu kantakortti (kantaosa)

Helsingin sisäisillä linjoilla saavat matkustaa ilman lippua lisäksi seuraavat henkilöt:

- virkapukuinen pysäköinninvalvonta-apulainen
- virkapukuinen liikennelaitoksen henkilökuntaan kuuluva
- Suomenlinnan liikenne Oy:n harjoittamassa lauttaliikenteessä Merisotakoulun sotilaspukuinen varusmies varusmieskorttia näyttäen

KERTALIPUT

Kertaliput ovat kulkuvälineissä myytäviä lippuja, ennakoon myytäviä lippuja sekä automaateista ostettuja lippuja. Kulkuvälineissä myydään lippuja vain alkavaa matkaa varten. Kertalippuja on aikuisille ja lapsille.

Kuntien sisäiset kertaliput kelpaavat niiden voimassaoloaikana maksualueen sisäisillä matkoilla.

Kertaseutuliput kelpaavat niiden voimassaoloaikana maksualueiden välisillä ja sisäisillä matkoilla.

Kertaliput eivät kelpaa U-linjoilla.

Kertalippu on leimattava matkan alkaessa. Kertalippuihin sisältyy vaihto-oikeus yhden tai useamman kerran 69 minuutin aikana lippuun leimatusta kellonajasta lukien. Pitkillä linjoilla sovellettavat poikkeukset on määritelty liitteessä A.

Vaihtomatkan voi tehdä myös paluusuuntaan. Matkustajan on ilmoitettava suullisesti vaihdosta näyttäessään kuljettajalle (rahastushenkilökunnalle) vaihtomatkaan oikeuttavan kertalipun.

10 MATKAN LIPUT

Aikuisten ja lasten 10 matkan liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja sekä lippuautomaateista ostettuja lippuja.

Kuntien sisäiset 10 matkan liput oikeuttavat 10 matkaan niiden voimassaoloaikana maksualueen sisäisillä matkoilla.

10 matkan seutuliput oikeuttavat 10 matkaan niiden voimassaoloaikana maksualueiden välisillä ja sisäisillä matkoilla.

Lipulla voi maksaa usean henkilön matkan samalla kerralla. Silloin liikennevälineeseen viimeiseksi jäävän on säilytettävä lippu matkan loppuun asti.

10 matkan lippu on leimattava matkan alkaessa. Lippuihin sisältyy vaihto-oikeus yhden tai useamman kerran 69 minuutin aikana lippuun leimatusta kellonajasta lukien.

Vaihtomatkan voi tehdä myös paluusuuntaan. Matkustajan on ilmoitettava suullisesti vaihdosta näyttäessään kuljettajalle (rahastushenkilökunnalle) vaihtomatkaan oikeuttavan 10 matkan lipun.

MATKAILIJASEUTULIPUT

Aikuisten ja lasten matkailijaseutuliput ovat myyntipisteissä myytäviä henkilökohtaisia lippuja, jotka oikeuttavat matkustamiseen 1, 3 tai 5 vuorokauden aikana ensimmäisen matkan alkaessa lippuun leimatusta ajasta lukien. Liput kelpaavat koko pääkaupunkiseudulla. Lippuun tulee haltijan nimikirjoitus.

HELSINKI-KORTIT

Aikuisten ja lasten Helsinki-kortit ovat mm. matkailutoimistoissa myytäviä henkilökohtaisia lippuja, jotka oikeuttavat matkustamiseen 1, 2 tai 3 vuorokauden aikana myyntihetkellä leimatus voimassaoloajan mukaan. Kortit kelpaavat koko pääkaupunkiseudulla. Lippuun tulee haltijan nimikirjoitus.

Kortin alalaidassa on kortin juokseva sarjanumero ja merkinä AIK/VUXEN/ADULT tai LAPSI/BARN/CHILD, kelpoisuutta osoittava päivien lukumäärä ja vuosiluku.

JATKOYHTEYSLIPUT

Aikuisten ja lasten jatkoysteyslippu on kaukoliikenteen (matka yli 75 km) junilla ja linja-autoilla Helsinkiin tuleville matkustajille myytävä lippu. Se kelpaa Helsingin sisäisillä linjoilla ja lähiliikenteen junissa Helsingin alueella (ei seutulinoilla eikä U-linjoilla).

Lippu on leimattava ensimmäisen matkan alkaessa. Lippu on voimassa leimauspäivän ja sitä seuraavan vuorokauden klo 24.00 asti. Kaukoliikenteen lippu on näytettävä pydytässä.

KANTAKORTTIEN KÄYTTÖ

Vuosilippujen, 30 päivän lippujen, erityisryhmien 30 päivän ja 10 matkan lippujen (Helsingissä alennuslippujen) sekä vapaalippujen hankkiminen ja käyttö edellyttävät kunnan myöntämää kantakorttia, joka on sijoitettu kunnan muovikoteloon. Vantaalla käytetään nimeä kantaosa.

Kukin kunta myöntää kantakortit omille asukkaalleen. YTV myöntää kantakortteja vain henkilökunnalle.

Muovikoteloiden värit ovat seuraavat:

- | | | | |
|--------------|-----------|----------|----------|
| ● Helsinki | sininen | ● Vantaa | punainen |
| ● Espoo | vihreä | ● YTV | violetti |
| ● Kauniainen | keltainen | | |

AIKUISTEN NÄYTTÖLIPUT

Aikuisten näyttöliput ovat 30 päivän lippuja tai vuosilippuja. Liput muodostuvat kantakortista, maksuosasta ja muovikotelosta.

Kuntalaisille myönnetty aikuisten kantakortti on voimassa kolme vuotta. Voimassaoloajaksi merkitään ostokuukausi + kolme vuotta (esim. ostokuukausi maaliskuu 1991, viimeinen voimassaolokuukausi maaliskuu 1994).

Uuden maksuosan voi ostaa ennen vanhan maksuosan viimeistä voimassaolopäivää. Lippu kelpaa kuitenkin aikaisintaan 31 päivää ennen maksuosan leimattua viimeistä voimassaolopäivää.

Uusia maksuosia voi ostaa yhdellä kertaa useampia vain siten, että maksuosat ovat peräkkäisiä.

30 päivän lippu on henkilökohtainen ja oikeuttaa tekemään rajattoman määrän matkoja ostopäivänä sekä 30 päivän ajan ostopäivää tai edellisen lipun viimeistä voimassaolopäivää **seuraavasta** päivästä lukien. Lippu kelpaa viimeisen voimassaolopäivän yöliikenteen loppuun (läpiyön liikenne mukaan lukien).

Kuntien sisäiset 30 päivän liput oikeuttavat matkustamaan niiden voimassaoloaikana maksualueen sisällä. Helsingin sisäinen 30 päivän lippu ei kelpaa U-linjoilla.

30 päivän seutulippu oikeuttavat matkustamaan niiden voimassaoloaikana maksualueiden sisällä ja niiden välillä.

Helsingin sisäinen vuosilippu oikeuttaa matkustamaan lipun voimassaoloaikana Helsingin maksualueen sisäisillä matkoilla, ei kuitenkaan U-linjoilla. Vuosilipun voi lunastaa yhdessä, kahdessa tai neljässä erässä. Ostotapa ei vaikuta hintaan. Edellinen maksuosa tulee esittää seuraavaa maksuosaa ostettaessa.

Vantaan sisäinen vuosilippu oikeuttaa matkustamaan lipun voimassaoloaikana Vantaan maksualueen sisäisillä matkoilla. Vuosilipun voi lunastaa yhdessä, kahdessa tai neljässä erässä. Maksuosien ei tarvitse olla peräkkäisiä.

LASTEN NÄYTTÖLIPUT

Lasten näyttöliput ovat 30 päivän lippuja, jotka muodostuvat kantakortista, maksuosasta ja muovikotelosta.

Kuntalaiselle myönnetty lasten kantakortti on voimassa kolme vuotta, kuitenkin **enintään lapsen 17-vuotissyntymäpäivää edeltävään päivään asti**. Maksuosaa ei saa myydä tätä pidemmälle ajalle.

KOULULAISET

Koululaisille on lukukausilippuja. **Helsingissä** on lisäksi koululaisille annettavia tai myytäviä 30 päivän ja 10 matkan alennuslippuja.

Koululaisten lukukausiliput ovat koulujen jakamia lukukauden voimassa olevia näyttölippuja. Lippuja saavat vapaa-seen koulumatkaan oikeutetut oppilaat. Koululaisliput muodostuvat kantakortista, lukuvuoden voimassa olevasta matkustusosasta (syyslukukausi, kevätlukukausi) ja muovikotelosta.

Helsingissä koululaisten lukukausilipuilla ja 30 päivän alennuslipuilla saa matkustaa arkin lukukauden aikana klo 22.00 asti. 10 matkan alennuslipulla saa matkustaa klo 23.00 asti, jolloin perusmatka tulee aloittaa viimeistään klo 22.00 ja vaihtomatka viimeistään klo 23.00 (todellinen tarkastusaika). Liput eivät kelpaa sunnuntaisin ja pyhäpäivinä eikä joului- ja kesälomalla.

Espoossa koululaisten lukukausilipuilla saa matkustaa maanantaista perjantaihin lukukauden aikana klo 22.00 asti. Liput eivät kelpaa lauantaisin, sunnuntaisin ja pyhäpäivinä eikä joului- ja kesälomalla.

Vantaalla koululaisten lukukausilipuilla saa matkustaa arkin lukukauden aikana klo 22.00 asti. Liput eivät kelpaa sunnuntaisin ja pyhäpäivinä eikä joului- ja kesälomalla.

ERITYISRYHMIEN ALENNUSLIPUT

10 MATKAN JA 30 PÄIVÄN ALENNUSLIPUT

Kunnat myöntävät erälle erityisryhmille alennuksia joukkoliikenteessä. Erityisryhmien alennuslippujen hankkiminen ja käyttäminen edellyttävät voimassa olevaa erityisryhmien tai alennuslipun kantakorttia, joka säilytetään muovikotelossa. **Kantakortti on aina esitettävä alennuslippuja ostettaessa ja käytettäessä.**

Kantakortti oikeuttaa ostamaan ja käyttämään

- kunnan sisäisiä 30 päivän ja 10 matkan lippuja erityisryhmille (alennuslippuja)
- 30 päivän ja 10 matkan seutulippuja erityisryhmille

HELSINGIN YÖLINJASTO

Helsingin yölinjastokokeilun ajan 1.9.1989 - 31.8.1991 peritään yölinjastossa matkustavalta normaalien lippujen lisäksi yötaksa, joka on aikuisten kertalipun hinta. Lisämaksuksi kelpaa myös aikuisten ennakkoon myytävä kertalippu. Vapaalipulla matkustavilta ei peritä yötaksaa.

HENKILÖKUNTAVAUNUT

HKL:n henkilökuntavaunuissa kelpaavat seuraavat liput:

- Helsingin sisäiset ja seudulliset aikuisten 10 matkan liput
- Helsingin sisäiset ja seudulliset aikuisten 30 päivän liput
- Helsingin aikuisten vuosilippu
- Helsingin sisäiset vapaaliput, erityisryhmien seutuvapaaliput, henkilökuntaseutuliput ja tilapäiset seutuvapaaliput
- ennakkoon myytävät kertaliput.

TAVAROIDEN JA ELÄINTEN KULJETTAMINEN

Matkustaja saa kuljettaa maksutta mukanaan tavanomaisia matkatavaroita. Näihin luetaan kuuluviksi myös lastenvaunut ja -ratat, sukset ja matkalaukut.

Kuljettajan ei tarvitse ottaa liikennevälineeseen polkupyörää tai kookasta tavarakollia, jos siitä on haittaa muille matkustajille. Tämä koskee myös useita lastenvaunuja ja -rattaita, mikäli ne eivät mahdu niille varattuun tilaan.

Koiria, kissoja ja muita lemmikkieläimiä voi kuljettaa maksutta mukanaan, mikäli niistä ei ole haittaa muille matkustajille. Näkövammaisen opaskoira, invalidin apukoira ja väestönsuojelukoira otetaan aina liikennevälineeseen.

Liikennevälineissä ei saa kuljettaa palavia nesteitä, räjähdysaineita eikä muitakaan ihmisille ja kalustolle vaarallisia aineita tai tavaroita. Matkustajien käsimatkatavaroita ei kuitenkaan voida tarkastaa.

LEIMAUSLAITTEEN KELLONAJAN ASETTAMINEN

Kellolaiteella varustettuihin leimauslaitteisiin asetetaan kellonaika ja päivämäärä osoittamaan todellista aikaa hallista lähdeittäessä. Laitteen kello siirtää ajan sen jälkeen, joten siitä ei tarvitse huolehtia linjalla.

Vuorokauden vaihtuessa klo 24.00 jälkeen on varmistettava, että leimauslaitteen kellonajan tunnit ovat ajassa 00. Myös päivämäärä on vaihdettava oikeaksi.

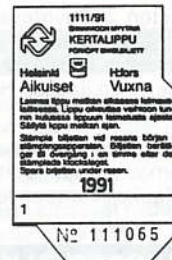
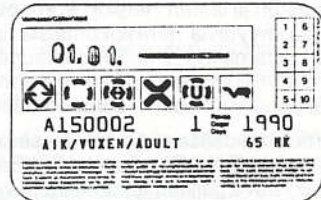
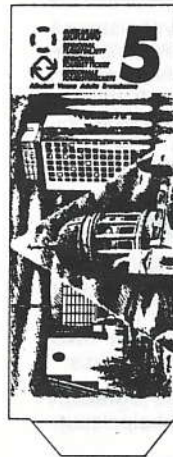
Leimauslaitteisiin, joissa ei ole kellolaitetta, sekä leimauspihteihin asetetaan kellonaika aikataulun mukaan tai todellisen lähtöajan mukaan, jos vaunu lähtee aikataulusta myöhässä.

- Jos leimausaika voidaan asettaa vain kymmenen minuutin tarkkuudella, viimeistä minuuttia ei oteta huomioon
- Kellonaika muutetaan yleensä päätepysäkillä; hallista lähdeittäessä kellonajaksi asetetaan lähtöaika ensimmäiseltä päätepysäkillä.
- Silmukoissa, joissa matkustaja voi aloittaa matkan ennen päätepysäkkiä, kello asetetaan päätepysäkin lähtöajan mukaan.

Poikkeukset

Helsingin sisäisessä liikenteessä kellolaite asetetaan seuraavilla linjoilla 20 minuuttia edelle todellista aikaa (esim. lähtöaika 12.10, kellolaite aikaan 12.30):

- metron liityntälinjoilla
- linjoilla 3B/T, 51, 52, 54, 56, 57, 59, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77S, 78, 79V



Linjoilla 7A ja 7B kellonaika asetetaan 10 minuuttia lähtöaikaa edelle Messukeskuksen pysäkillä (esim. lähtöaika 12.10, kellolaite aikaan 12.20).

Matkustaja saa vaihtaa metrosta metron liityntälinjalle 89 minuutin kuluessa lippuun leimatusta kellonajasta laskien.

Espoon suunnalla kellolaite asetetaan seuraavilla linjoilla 30 minuuttia edelle todellista aikaa (esim. lähtöaika 12.10, kellolaite aikaan 12.40):

- 31, 67, 166, 168, 249, 285, 287, 288, 324, 331, 337, 345, 503, 504, 505
- Nurmijärven Linja Oy:n U-liikeennelinjat

Linjalla 512 kellonaika asetetaan 10 minuuttia lähtöaikaa edelle.

Vantaan suunnalla kellolaite asetetaan seuraavilla linjoilla 30 minuuttia edelle todellista aikaa (esim. lähtöaika 12.10, kellolaite aikaan 12.40):

- 472, 484, 515, 631, 680, 735, 943

Linjoilla 544, 545, 546 ja 943B menetellään kuten muilla metron liityntälinjoilla. Kellolaite asetetaan 20 minuuttia edelle todellista aikaa. Matkustaja saa vaihtaa metrosta metron liityntälinjalle 89 minuutin kuluessa lippuun leimatusta kellonajasta laskien.

Seudun ulkopuolelta tulevilla U-linjoilla leimauspihtien kellolaite asetetaan Helsinkiin ajattaessa aikaan, joka on 30 minuuttia aikaisempi kuin saapumisaika Helsinkiin (esim. saapumisaika Helsinkiin 14.00, leimauspihtit aikaan 13.30). Helsingistä lähdeittäessä pihteihin asetetaan oikea lähtöaika.

RAITIOTIEN AIKATAULUT

Jarmo Oksanen

Merkkillisen kumma linja tuo HKL:n kymppi: olen nyt käynyt kuvaamassa sitä sen pohjoisella päätepysäkillä 1. 1. 1989, 1. 1. 1990 ja 1. 1. 1991 ja aina sitä saa etsiä uudesta paikasta. Tämän asian toteaminen antoi aihetta katsastaa, josko mitään muuta olisi sattunut raitiotien systeemeissä alkaneen vuoden alussa. Mitään erityisempää syytähän ei pitänyt olla suuriin muutoksiin, mutta silti. Jotenkin jäi kai vaivaamaan se, että viime syyskuun alussa ei tapahtunut oikeastaan yhtään mitään. Olisiko tyyntä myrskyn edellä? Aavistus osoittautui oikeaksi.

Kaikki vuoroaikataulut sisältävä paperipino miltei hautasi aikataulutoimittajan alleen tammikuun alkupäivinä. Sen jälkeen, kun hengitys alkoi jälleen sujua alkoi muutosten analysointi, josta tämä kirjoitelma on jonkinmoinen tutkimusraportti.

KALUSTOSSA ei tietenkään tapahtunut määrällisiä muutoksia, jos ajatellaan uusien vaunujen toimittamista tai vanhojen poistamista käytöstä. Mutta liikenteeseen tarvittavan kaluston määrä kylläkin kasvoi ja sen sijoittelu eri linjoille koki muutoksia. Neliakselisten vaunujen määrä liikenteessä säilyi 19:nä, mutta nivelikkaita tarvitaan peräti 72 yhtäaikaa eli 87,8 % koko määrästä. Aika hyvä prosenttiluku!

Neliakseliset lymyävät illat ja viikonvaihteet edelleenkin Koskelan hallin suojissa, mutta ajossa ollessaan niitä näkee vain linjoilla 1, 1A, 2 ja 6. Linjan 1/1A kaikki 6+6 ja linjan 2 kaikki 3+1 vuoroa ma-pe -vuoroa sekä linjalla 6 1+2 ma-pe -vuoroa ovat tällaisia. Linjalta 8 putsattiin kaikki neliakseliset pois.

RAIDEYHTEYDET tuottavat HKL:n pojille alinomaan päänvaivaa ja ratkaisuihin onnistutaan vaihtelevin tuloksin. Kiskoliikenteen ammattilaisena aikataulutoimittaja uskoo tietävänsä, että leveillä raiteilla toimiva sääntö pätee myös raitioliikenteessä. Tarkoitin tällä sitä, että ohitus on mahdoton, ellei ole käytettävissä sivuraidetta. HKL:llä aina silloin tällöin yritetään tarjota yli-olikkausta. Tähän asti ja edelleenkin (nyt tosin eri vuorossa) on Porvoonkadun päätepysäkillä esiintynyt halli-inlähdölle aika, joka on aikaisempi kuin edellä olevan vuoron lähtö. Nyt sama ilmiö on putkahtanut esille linjalla 10, Pikku-Huopalahdessa. Arvaan, että joku tai jotkut lukijoista sanovat: "Haa! Siellähän ON sivuraide, aikataulutoimittaja painukoon eläkkeelle!". Kiitosta vaan, kyllähän sitä tästä muuten eläkkeelle, mutta ei ainakaan millään %-osuudella kirjoituspalkkioista - ne näet ovat olleet inflaatiota hillitsevästi tasaisesti 0 mk siitä asti, kun tähän hommaan v. 1979 ryhdyin. Sivuraiteen olemassaolon toki tiedän. Mutta tiedänpä senkin, että osittain sen päälle on sijoitettu poistumispysäkkikoro. Niin, että aja siitä sitten.

VUORONUMEROISSA tapahtui myös muutoksia, samalla, kun vuorojen määrä kasvoi. Uusina vuoroina ilmestyivät liikenteeseen 20 (3B), 22 (3T), 106 (1-1A), 137, 138 ja 142 (4) sekä 193 (10). Toisaalta liikenteestä poistuivat vuorot 111 (3B), 123 (3T), 135 ja 136 (4), 164 (7A) sekä 181 (8). Muutoksen jälkeen ei liikenteessä ole enää yhtään ns. kokopäiväruuhkavuoroa, vaan kaikki ajavat puhdasoppisesti aamu- ja iltaruuhkassa ollen keskipäivällä hallissa.

HALLIINSIJOITUKSET muuttuivat myös. Niisäkin tapahtui tietty selkeytyminen, sillä vain linjalla 4 on enää vuoroja sekä Koskelasta että Töölöstä. Ruuhkavuoroja myöten kaikki seuraavien linjojen vaunut pitävät tukikohtanaan Koskela: 1, 1A, 2, 3B, 3T, 6, 7A ja 7B. Töölössä ovat siis vain linjat 8 ja 10 kokonaan. Koskela huolehtii vaunut 65:een ja Töölö 26 vuoroon tavallisena arkipäivänä.

LÄPIKÄYNTIÄ LINJOITTAIN

Kun liikenteessä olevien vuorojen määrä on kasvanut n. 2,3 % on myös odotettavissa liikenteen vaihteeksi hieman tihtyneen joissain kohdissa. Tottahan tuo onkin. Mm. linja 1A on päässyt tästä tihtennyksestä osalliseksi. Siis nimenomaan 1A, ei niinkään ykkönen, lisäyshän oli yksi ruuhkavuoro. Linjalla 1A oli ennen vuoden vaihdetta sekä aamulla että iltapäivällä 19 lähtöä Perämiehenkadulta, nyt niitä on 21.

Ykkösen ja 1A:n kesken liikenne on tavallisesti järjestetty siten, että liikenteen loppuessa linjalla 1A jatkaa linja 1 joustavasti samalla vuorovälillä. Eripituisilla linjoilla tämä saadaan aikaan jättämällä pois välistä muutamia ruuhkavuoroja Kauppatorin päässä. Viimeisen 1A:n jälkeen lähtee Käpylästä tavallisia ykkösiä tasaisin välein. Kun viimeinen 1A palaa takaisin, se on Kauppatorilla menossa Käpylään suunnilleen samaan aikaan kuin sen jälkeen toisena lähtenyt linjan 1 vaunu. Jos nyt nämä ensimmäinen ja toinen viimeisen 1A:n jälkeinen ykkönen ajetaan Kauppatorilta halliin, ei synny liian tiheää tai liian harvaa vuoroväliä. Kolmas ykkösen vaunu viimeisen 1A:n jälkeen osuukin kutakuinkin oikean minuuttimäärän päähän viimeisestä 1A:sta lähdettyä Kauppatorilta Käpylään. Ja tästä sitten liikenne jatkuu sutjakkaasti, sillä enää on vain linjan 1 vaunuja liikenteessä.

Miksikö tämä seikka nyt tuli puheeksi? Ehkä siitä syystä, että nyt systeemiä on sekoitettu vuorovälejä ajatellen "epäesteettisin" seurauksin. Käpylästä näet lähtee vuoro 104 linjalle 1A klo 7.45. Sen jälkeen lähtee vuoro 4 klo 7.52 linjalle 1. Mutta sittenpä lähtee vuoro 105 vielä 1A:lle klo 7.59. Paluupuolella Kauppatorilla (ottaen huomioon, että 1A:lla Kauppatorin aika on 8 min. Perämiehenkadulta lähdon jälkeen) vuoron 104 edellä ajava vuoro 3 on klo 8.21. Mutta vuoro 4 lähtee takaisin jo 8.19! Siis vuoroväli on kaksi minuuttia ja lisäksi vaunujen järjestys vaihtuu.

Eikä tämä vielä mitään, sillä kaiken huipennukseksi vuorolla 3 on taas aikaisempi lähtö Käpylästä (8.50) seuraavalle kierrokselle kuin vuorolla 4 (9.00). Jos vielä tarkastellaan tilannetta Kauppatorilla niin klo 8.21 jälkeen seuraava yhteys Käpylään on vasta 8.34 vuorolla 5, sitten viimeinen 1A klo 8.42 (vuoro 105), vuoro 6 klo 8.48 jne.

Edellä esitetty ei ole virhekirjoitus ao. vuorojen omilla lehdillä, koska yleisölle jaettavassa aikataulussa ovat samat minuutit nähtävissä. Muuten Käpylästä lähtee viimeinen aamun 1A klo 8.13 (vuoro 106), eli 21 min. myöhemmin kuin ennen. Tämä vuoro ajaa Perämiehenkadulta halliin, mitä yksikään vuoro ei ole viimeisen runsaan 10 vuoden aikana tehnyt. Kaikki halliinlähdöt ovat linjoilla 1/1A tapahtuneet Käpylästä tai Kauppatorilta.

Päiväliikenteessä ykkösellä on edelleenkin kuusi vuoroa ja tunnin kierrosajalla saadaan vuoroväliksi tasaiset 10 min. Iltaliikenne on edelleen samanlaista kuin ennen: klo 18-21 välillä vuorovälit ovat 10.15 minuuttia suunnilleen sarjassa 15-15-15-10 (4 vuoroa/55 min. k-aika). Miksihän ei tasan 13 tai tasan 14 ja kierrosaikana 52 tai 56 min.?

Ykkösen lauantailiikenne ei muuttunut.

Kakkoslinjan muutokset ovat tahdistamista ykkösen kanssa ja minuutin parin luokkaa/ lähtö. Vielä on kakkoselle jätetty erikoisuus, vuorossa 107, joka ajaa hallista Perämiehenkadulle, mistä lähtee klo 6.58 linjan 2 kilvin Diakonissalaitokselle jatkaen normaalina kakkosena.

Kummaltakin kolmoslinjalta siis poistettiin niiden ainokainen ruuhkavuoro. Nämä olivat kokopäiväruuhkavuoroja, joten itse asiassa niiden korvaaminen vakiovuoroilla ei ollut ihme. Ja kun vuorojen lukumäärä ei muuttunut, ei myöskään aikataulussa tapahtunut ihmeempiä. Mainittava on kuitenkin, että klo 23-24 välillä kolmosilla on 12 minuutin vuoroväli aikaisemman 15 minuutin sijaan. Yksi vuoro kummallakin linjalla ajaa joka ilta "ylimääräisen" kierroksen ja halliin ajo tapahtuu vasta puolenyön jälkeen. Tämä on sinänsä totutusta tyylistä poikkeavaa. Tähän asti varsinaisia yövuoroja lukuun ottamatta ovat vaunut olleet hallissa viimeistään klo 23.50.

Neloselle lisättiin yksi ruuhkavuoro, joten niitä on nyt 4½. Puolikas tietysti tulee siitä, että kuutoson ruuhkavuoro 155 edelleen ajaa aamuruuhkassa linjalla 4. Aamuruuhkan aikana on nelosella jopa 4 minuutin vuorovälejä ja iltapäivällä vuorovälit ovat (Katajanokan lähdöistä katsottuna) tasan 5 min. klo 14.45-17.25. Aikaisemmin vuorovälit olivat 5-6 minuuttia. Muutoin neloselta ei ole uutta kerrottavaa, lauantai ja sunnuntai ovat täysin ennallaan.

Kuutonen oli ainoa linja, johon vuodenvaihteen muutokset eivät lainkaan ulottuneet.

Linja 7A menetti yhden ruuhkavuoron, kokopäiväisen 164:n, jota ei korvattu millään uudella. Ruuhka-aikana tämä näkyy aikataulussa siten, että kuuden vuoron kiertäessä lenkkiä 42 minuutin kierrosnopeudella tulee vuoroväliksi tasan 7 minuuttia. Aiemmin vuoroja oli seitsemän, kierros aika 44 min. ja vuorovälit näin 6-7 min. Koska vähennys koski myös keskipäivää, pidentyivät

sielläkin vuorovälit 8-9 minuutista tasan 10 minuuttiin samalla kun kierros aika lyheni 43:sta 40 minuuttiin. Muistaakseni seiskan-a:n kierros aikana on ennenkin ollut 40 min., mutta sitten on taas palattu pitempään. Saapa nähdä, miten nyt käy. Sama kierrosajan lyhennys koskee lauantapäiviä. Kun siellä vuoroja oli ja on edelleenkin neljä, lyhenivät vuorovälit 10-11 minuutista tasan 10:een. Lauantaisin klo 15 jälkeen on vuoroväli ollutkin 40 minuuttia, joten tuon kelloajan jälkeen aikataulu on ennallaan. Tai melkein. Jostain kumman syystä lähdöt 19.12, 19.22, 19.32, 19.42 ja 19.52 Rautatientorilta on siirretty minuutilla myöhemmäksi, mutta sitten palattu taas entiseen. Vuoron 67 halliinlähtö Pasilan päästä on hieman aikaisempi, 20.55 (ent. 21.01). Sunnuntaiaamuisin 7A:lla ajetaan kolmella vuorolla noin 45 minuuttia kauemmin, eli neljäs vuoro liittyy mukaan vasta n. klo 11.

Linjan 7B muutokset rajoittuvat ruuhkavuorojen 174 ja 175 työpäivän päättymiseen puoli kierrosta aikaisemmin kuin ennen. Halliinlähtö tapahtuu siis Kaivokadun pysäkiltä (klo 17.26 ja 17.47) eikä Pasilasta (klo 17.47, 18.05). Tietenkin on hyvä muistaa aikatauluun vaikuttamaton muutos - pääte pysäkin siirtyminen Messukeskuksesta Veturitorille, paikalle jossa linja 2/2A kääntyi takaisin 16.12.76-31.5.85.

Linjan 8 osalle tuli myös yhden ruuhkavuoron menetys. Kahdeksikko on ollut linja, jolla ruuhkavuorojen määrä on miltei yhtä suuri kuin vakiovuorojenkin. Kun linja on sama - eikä kuten ykkösellä, jolla on ruuhkavuoroja tasan yhtä monta kuin vakinaistakin - on kahdeksikon vuoroväleissä huomattavan suuri ero ruuhka-ajan ja muun ajan välillä. 10 minuutin välit luonnollisesti päivä- ja alkuillan liikenteessä säilyivät, mutta ruuhka-aikana yhden vuoron vähennys pidensi välejä minuutilla ollen nyt 6-7.

Kahdeksikon siirto kokonaan Töölön hallista operoivaksi muutti myös illan viimeisten lähtöjen asetelmaa nimenomaan Salmisaaresta. Viimeinen "täysi sivu" lähtee joka ilta jo ennen klo 23:a, tarkemmin sanoen klo 22.53. Vuorojen ollessa sijoitettuna Koskelaan vielä klo 23 jälkeen lähteneillä vaunuilla (3 lähtöä) pääsi koroitelemaan yhtä pysäkkiä vaille Paavalin kirkolle asti tai miksei Koskelaan asti. Nyt matka katkeaa Töölön halleille, josta on ruvettava etsimään muuta kulkupeliä Vallilaan päästäkseen.

Linja 10 oli tietenkin muutosten pääkohde ja ihka uutta raitiorataa saatiin taas kaupungin julkista liikennettä järkevöittämään. Jo linjan pituuden muutos antoi olettaa, että vuoro(ja) tulee lisää. Niinkuin kävikin: vuoden pakkolomalta palasi vuoro 96 ja kokonaan uutena putkahti ilmoille uusi ruuhkavuoro 193. Kympin kierros aika on kutakuinkin tarkkaan 60 minuuttia klo 6-18 välillä, olipa ruuhka-aika tai ei. Päiväliikenteessä kolkutellaan 10 minuutin, ruuhkassa 6-7 minuutin välein. Yhden vuoron poistuttua halliin klo 19 nurkilla kierros aika lyhenee 55 minuuttiin ja vuoroväli pitenee 11:een ja jälleen n. klo 21 poistuu yksi vuoro jättäen loput neljä vaunua kulkemaan 12 minuutin välein jälleen nopeammin, 48 min kierrosajalla.

Lauantai- ja sunnuntailiikenne on samanlaista kuin arkisin ruuhka aikaa lukematta, joskin joihtain 9 min. vuorovälejäkin löytyy.

KOSKELA

LAHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.1.1991 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	64	7A	663	6.34	155	4	633
5.33	26	3T	623	6.35	22	3T	621
5.34	4 v	1 1A	605	6.36	74	7B	671
5.36	175	7B	671	6.40	54	6	651
5.37	41	4	633	6.43	14	3B	611
5.38	17	3B	613		29	3T	623
	106 v	1A	601		166	7A	661
5.40	37	4	635	6.45	105 v	1A	605
	75	7B	673	6.46	20	3B	613
5.42	11	3B	611	6.47	101 v	1 1A	601
	30	3T	621	6.53	165	7A	663
	65	7A	663	6.54	16	3B	611
5.43	53 v	6	653	6.55	25	3T	621
5.44	5 v	1 1A	605	6.57	76	7B	671
5.45	28	3T	623		102 v	1 1A	601
5.46	55	6	651	6.59	43	4	633
5.47	77	7B	671	7.00	12	3B	613
5.48	1 v	1 1A	601	7.06	6 v	1 1A	605
	18	3B	613		34	4	633
5.52	13	3B	611	7.08	27	3T	621
	23	3T	621	7.09	40	4	635
	38	4	635	7.10	35	4	633
	66	7A	663	7.11	19	3B	611
5.53	2 v	1 1A	601	7.17	3 v	1 1A	601
	7 v	2	603	7.32	31	3T	621
5.55	56	6	651	14.18	155	6	651
	154 v	6	653	14.19	107 v	2	603
	174	7B	671	14.20	175	7B	671
6.02	15	3B	611	14.23	101 v	1 1A	605
	24	3T	621	14.32	166	7A	663
	57	6	651	14.33	102 v	1 1A	605
	67	7A	663	14.34	153 v	6	651
6.03	8 v	2	603	14.41	174	7B	671
	103 v	1A	601	14.43	103 v	1 1A	605
6.10	153 v	6	651	14.52	105 v	1A	601
6.12	58	6	651	14.57	104 v	1A	605
6.13	9 v	2	603	15.02	154 v	6	651
	104 v	1A	601	15.03	106 v	1 1A	601
6.17	59	6	651	15.04	165	7A	663
6.27	107 v	1A* 2	609				

* Linjan 1A kilvillä hallista Sturenkadulle. edelleen 1A:n reittiä Perämiehenkadulle. Pmk:lta linjan 2 kilvin Diakonissalaitokselle.

v = neliakselinen vaunu (n:ot 1-30): liikenteessä vain ma-pe ilman merkintää = nivelvaunu

KOSKELA

LAHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.1.1991 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.33	26	3T	623	6.02	20	3B	611
5.36	13	3B	613	6.04	65	7A	663
5.40	66	7A	663	6.05	54	6	651
5.41	75	7B	673	6.11	2	1	601
5.42	17	3B	611	6.17	55	6	651
	22	3T	621	7.08	29	3T	621
5.43	4	1	601	7.20	64	7A	661
5.45	30	3T	623	7.41	11	3B	611
5.46	57	6	653	7.51	39	4	631
5.47	3	1	603	8.16	56	6	651
	77	7B	671	8.19	34	4	631
5.48	15	3B	613	8.34	12	3B	611
5.51	53	6	651	8.36	24	3T	621
5.52	19	3B	611	8.38	31	3T	623
	23	3T	621		76	7B	671
	67	7A	663	8.55	59	6	651
5.54	35	4	635	8.56	27	3T	621
	38	4	631	8.57	14	3B	611
5.58	6	1	601	9.17	18	3B	611
5.59	58	6	653	9.25	5	1	601
	74	7B	671	9.43	1	1	601
6.01	25	3T	621				

Sunnuntai 1.1.1991 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.41	67	7A	663	7.09	35	4	635
6.44	18	3B	613	7.11	55	6	651
6.45	20	3B	611	7.27	56	6	651
	77	7B	673	9.13	29	3T	621
6.46	75	7B	671	9.22	17	3B	611
6.48	22	3T	623	9.29	57	6	651
6.50	26	3T	621	9.37	74	7B	671
6.54	34	4	635	9.44	25	3T	621
6.55	38	4	631	9.59	54	6	651
	59	6	651	10.01	27	3T	621
	64	7A	663	10.07	39	4	631
6.58	58	6	653	10.10	15	3B	611
	76	7B	671	10.11	65	7A	661
7.00	11	3B	611	10.18	30	3T	621
7.05	31	3T	621	10.30	13	3B	613
7.07	66	7A	663	10.32	19	3B	611

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 1.1.1991 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.56	103 v	1A	602	mp	18.38	12	3B	612
mp	9.00	175	7B	672	mp	18.46	5 v	1 1A	602
mp	9.07	104 v	1A	602	mp	19.16	2 v	1 1A	602
mp	9.15	165	7A	662		20.54	56	6	652
mp	9.16	101 v	1 1A	604	mp	20.58	14	3B	612
mp	9.18	106 v	1A	606	mp	21.01	24	3T	622
mp	9.20	154 v	6	652		21.08	67	7A	662
mp	9.21	174	7B	672		21.09	18	3B	612
mp	9.23	107 v	1A 2	608		21.22	27	3T	622
mp	9.24	155	4	638	mp	21.23	4 v	1 1A	602
mp	9.26	102 v	1 1A	604		21.25	11	3B	612
mp	9.27	166	7A	662		21.28	77	7B	672
mp	9.29	105 v	1A	602	mp	21.32	6 v	1 1A	602
mp	9.36	153 v	6	654		21.42	31	3T	622
la	15.10	1	1	602	mp	21.47	1 v	1 1A	602
la	15.40	4	1	602	mp	21.48	3 v	1 1A	604
la	16.14	23	3T	622	mp	22.09	41	4	638
la	16.17	53	6	652		23.16	54	6	654
la	16.49	14	3B	612		23.18	59	6	652
la	17.10	2	1	602			65	7A	662
la	17.15	24	3T	622		23.21	15	3B	612
la	17.25	3	1	602		23.25	55	6	654
mp	17.30	153 v	6	652		23.30	66	7A	662
la	17.30	12	3B	612		23.33	74	7B	674
mp	17.31	106 v	1 1A	604		23.35	75	7B	672
mp	17.38	104 v	1A	602		23.36	57	6	654
la	17.39	5	1	602		23.42	64	7A	662
mp	17.45	105 v	1A	602	mp	23.44	37	4	638
mp	17.47	174	7B	674	mp	23.46	43	4	632
la	17.48	6	1	602			58	6	654
mp	17.52	8 v	2	608		23.47	76	7B	672
mp	17.55	155	6	654		23.50	26	3T	622
mp	17.58	154 v	6	652		0.18	17	3B	612
mp	18.00	107 v	2	608		0.20	22	3T	622
mp	18.01	16	3B	612		1.43	13	3B	612
mp	18.04	101 v	1 1A	602			30	3T	622
mp	18.06	165	7A	662		1.54	25	3T	622
mp	18.07	9 v	2	608		1.56	20	3B	614
mp	18.09	23	3T	622		1.58	19	3B	612
mp	18.15	7 v	2	608		2.02	29	3T	624
mp	18.16	102 v	1 1A	602		2.06	35	4	632
mp	18.17	175	7B	674		2.07	34	4	634
mp	18.19	166	7A	662	mp	2.08	40	4	636
mp	18.24	103 v	1 1A	602	ls		39	4	636
mp	18.28	53 v	6	652		2.15	38	4	632
mp	18.33	28	3T	622					

HALLISTA LINJALLE:

TÖÖLÖ

LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 1.1.1991 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681	8.59	134	4	640
5.30	42	4	641	9.09	192	10	696
5.36	182	8	681	9.13	182	8	682
5.44	36	4	641	9.14	185	8	684
5.46	92	10	695	9.19	193	10	696
5.48	83	8	681	9.22	183	8	682
5.55	96	10	691	9.25	142	4	642
6.00	184	8	681		191	10	692
	193	10	695	9.31	184	8	682
6.07	91	10	691	9.53	137	4	642
6.08	134	4	639	10.07	138	4	642
6.10	94	10	695	17.39	138	4	640
6.12	185	8	681	17.49	39	4	640
6.20	85	8	681	17.51	193	10	692
6.38	192	10	695	18.02	183	8	684
6.42	183	8	681		185	8	682
6.48	137	4	641	18.05	142	4	640
6.55	191	10	691	18.08	192	10	696
7.00	142	4	639	18.09	137	4	642
7.06	84	8	681	18.13	184	8	684
7.08	138	4	641	18.20	134	4	640
7.12	95	10	695	18.22	182	8	682
7.16	82	8	683	18.25	191	10	692
7.18	39	4	641	18.38	36	4	640
7.30	93	10	691	19.23	96	10	692
7.33	81	8	681	20.19	81	8	682
14.09	138	4	641	20.59	85	8	682
14.28	191	10	695	21.29	42	4	640
14.35	184	8	683	21.49	92	10	696
14.36	142	4	641	23.11	93	10	692
14.38	192	10	695	23.15	82	8	684
14.49	134	4	641	23.20	91	10	696
14.50	193	10	695	23.23	94	10	692
14.54	185	8	683	23.27	83	8	684
15.07	137	4	641	23.28	86	8	682
15.11	182	8	683	23.34	95	10	692
15.24	183	8	683	23.41	84	8	684

mp = maanantaista perjantaihin
la = lauantaisin

ml = maanantaista lauantaihin
ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE: TÖÖLÖ

Lauantai 1.1.1991 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681	15.46	36	4	640
5.30	42	4	641	16.25	42	4	640
5.33	82	8	681	18.56	96	10	696
5.45	40	4	641	20.19	81	8	682
5.48	83	8	681	20.59	85	8	682
	92	10	695	21.49	92	10	696
5.49	95	10	691	22.01	40	4	642
5.56	41	4	641	23.11	93	10	692
6.00	93	10	695	23.20	82	8	684
6.01	91	10	691		91	10	696
6.03	85	8	681	23.23	94	10	692
7.05	96	10	695	23.28	86	8	682
7.20	81	8	681	23.32	37	4	642
7.41	94	10	695	23.34	95	10	692
7.42	37	4	639	23.35	83	8	684
8.13	84	8	683	23.36	41	4	640
8.18	36	4	639	23.41	84	8	684

LINJALTA HALLIIN:

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1990-91

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa
1990-91, 1.1.1991 alkaen.

A	B	C	D	mp	E	la	su
1	v	KH	1.1A	X	X		
2	v	"	1.1A	X	X		
3	v	"	1.1A	X	X		
4	v	"	1.1A	X	X		
5	v	"	1.1A	X	X		
6	v	"	1.1A	X	X		
7	v	"	2	X			
8	v	"	2	X			
9	v	"	2	X			
11	"	"	3B	X	X	X	
12	"	"	3B	X	X		
13	"	"	3B	X	X	X	
14	"	"	3B	X	X		
15	"	"	3B	X	X	X	
16	"	"	3B	X			
17	"	"	3B	X	X	X	
18	"	"	3B	X	X	X	
19	"	"	3B	X	X	X	
20	"	"	3B	X	X	X	
22	"	"	3T	X	X	X	
23	"	"	3T	X	X		
24	"	"	3T	X	X		
25	"	"	3T	X	X	X	
26	"	"	3T	X	X	X	
27	"	"	3T	X	X	X	
28	"	"	3T	X			
29	"	"	3T	X	X	X	
30	"	"	3T	X	X	X	
31	"	"	3T	X	X	X	
34	"	"	4	X	X	X	
35	"	"	4	X	X	X	
36	Tö	"	4	X	X		
37	KH	"	4	X	X+	X+	
38	"	"	4	X	X	X	
39	Tö	"	4	X	X@	X@	
40	KH	"	4	X	X+	X+	
41	"	"	4	X	X+	X+	
42	Tö	"	4	X	X		
43	KH	"	4	X			
53	v	"	6	X	X		
54	"	"	6	X	X	X	
55	"	"	6	X	X	X	
56	"	"	6	X	X	X	
57	"	"	6	X	X	X	
58	"	"	6	X	X	X	
59	"	"	6	X	X	X	

A	B	C	D	mp	E	la	su
64	"	"	7A	X	X	X	
65	"	"	7A	X	X	X	
66	"	"	7A	X	X	X	
67	"	"	7A	X	X	X	
74	"	"	7B	X	X	X	
75	"	"	7B	X	X	X	
76	"	"	7B	X	X	X	
77	"	"	7B	X	X	X	
81	Tö	"	8	X	X	X	
82	"	"	8	X	X	X	
83	"	"	8	X	X	X	
84	"	"	8	X	X	X	
85	"	"	8	X	X	X	
86	"	"	8	X	X	X	
91	"	"	10	X	X	X	
92	"	"	10	X	X	X	
93	"	"	10	X	X	X	
94	"	"	10	X	X	X	
95	"	"	10	X	X	X	
96	"	"	10	X	X	X	
101	v	KH	1.1A	X			
102	v	"	1.1A	X			
103	v	"	1.1A	X			
104	v	"	1.1A	X			
105	v	"	1.1A	X			
106	v	"	1.1A	X			
107	v	"	1A.2	X			
134	"	Tö	4	X			
137	"	"	4	X			
138	"	"	4	X			
142	"	"	4	X			
153	v	KH	6	X			
154	v	"	6	X			
155	"	"	4,6	X			
165	"	"	7A	X			
166	"	"	7A	X			
174	"	"	7B	X			
175	"	"	7B	X			
182	"	Tö	8	X			
183	"	"	8	X			
184	"	"	8	X			
185	"	"	8	X			
191	"	"	10	X			
192	"	"	10	X			
193	"	"	10	X			

Sarakkeet: A = vuoron nro. B = kalusto (v=neliakselinen, muut nivel-
vaunuja; neliakseliset liikennöivät vain ma-pe). C = sijoitushalli. D
= linja(t). Joilla vuoro liikennöi ja E = liikennöintipäivät X:llä
+) Lähtee Töölöstä, palaa Töölön. @) Lähtee Koskelasta, palaa Koske-
laan.

Sunnuntai 1.1.1991 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.42	86	8	681	18.56	96	10	696
6.48	96	10	695	20.19	81	8	682
6.55	40	4	641	20.59	85	8	682
6.57	82	8	681	21.49	92	10	696
7.00	94	10	691	22.01	40	4	642
7.02	91	10	695	23.11	93	10	692
7.12	85	8	681	23.20	82	8	684
7.14	93	10	695		91	10	696
9.02	83	8	683	23.23	94	10	692
9.31	41	4	639	23.28	86	8	682
10.01	37	4	639	23.32	37	4	642
10.17	92	10	695	23.34	95	10	692
	95	10	691	23.35	83	8	684
10.35	84	8	681	23.36	41	4	640
11.04	81	8	681	23.41	84	8	684

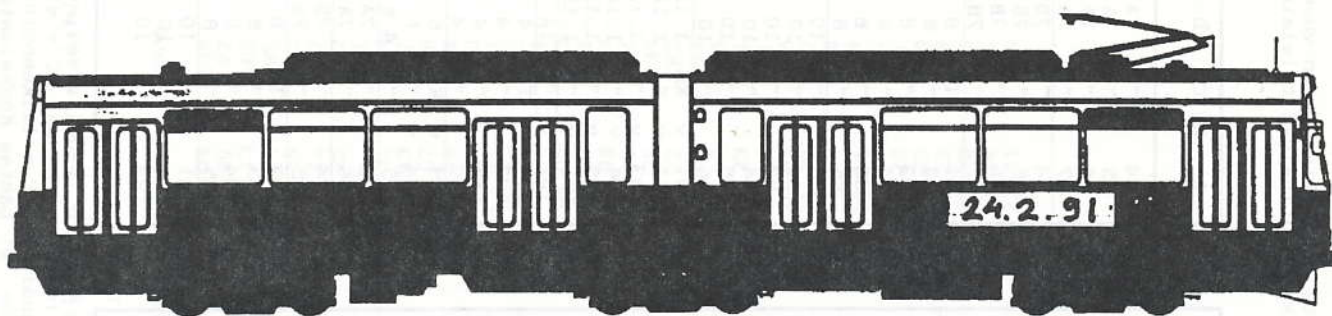
1.1.1990 käytössä olleet hallireitit ovat piirroksina RAITION numeros-
sa 2/90. Tämän vuoden alusta ovat astuneet voimaan seuraavat korjauk-
set ja täydennykset ao. kuviin:

Reitti 606 (uusi): PMK - linjan 1A reitti - Sturenkatu-Hämeentie-KH
Reitti 633 (uusi): KH-MKN kuten reitti 631, mutta osuus Vallila-Urhei-
lutalo Sörnäisten (Hämeentien-Helsinginkadun) kautta.
Reitti 638 (uusi): KTN - linjan 4 reitti - KT-Snellmaninkatu-HT-Hä-
meentie-KH
Reittien 671 ja 672 pääte/alkupiste on VT (Veturitori). Samoin rei-
teillä 675, 677 ja 678 - nämä eivät ole kuitenkaan nyt käytössä.
Reitti 681 (muutettu): Tö-Helsinginkatu-Hämeentie-PVK
Reitti 682 (muutettu): 681 päinvastaiseen suuntaan.
Reitti 683 (uusi): Tö-Mannerheimintie - linjan 8 reitti - SLS
Reitti 684 (uusi): SLS - linjan 8 reitti - Mannerheimintie-Tö
Reitit 691 ja 692 korvaavat entiset 693:n ja 694:n ja ulottuvat Pikku-
Huopalahteen (Tö - Ruusulank.-Runeb.k. - linjan 10 reitti - PHL vv.)
Reitti 696 (uusi): KIR - linjan 10 reitti - Tö

PÄÄTEPYSÄKKI

Liikenneuutiset

toimittanut Arto Hellman



KEVÄTKOKOUS

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 24. 2. 1991 Helsingin kaupungin Nuorisosiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa Hietaniemenkatu 9 B, 2. krs, huone 208, kello 15.00 - 18.00. Esillä sääntömääräiset asiat ja niitten jälkeen katselemme ainakin kuvia. Diaprojektori on paikalla, joten voit itsekin tuoda esille kiinnostavia otoksiasi.

UUODEN 1991 JÄSENMAKSUT

Lehden mukana on lähetetty kaikille jäsenille vuoden 1991 jäsenmaksulomakkeet ja ne pyydetään maksamaan pikaisesti. Olkaa hyvä ja täydentäkää lomake nimitiedoillanne. Jäsenmaksun suuruus on kaikille jäsenille tältä vuodelta 80 markkaa. Raitio lähetetään vain ajallaan jäsenmaksunsa maksaneille jäsenille.

RAITION ILMESTYMINEN

Raitio ilmestyi viime vuonna ja tulee ilmestymään tänäkin vuonna kolmasti. Se ettei neljättä numeroa tehdä johtuu pelkästään siitä, ettei nykyisellä toimittajakunnalla riitä lehdentekoon yksinkertaisesti aikaa; haluja kenties olisikin. Vuosi on aina jo vaihtumaisillansa, kun kolmonen on valmis ja yksösnuneroa pitäisi ruveta hahmottelemaan.

VANHENTUNEITA HKL:N VUOROAUKATAULUJA

Saatavana aikataulutoimittajaltamme Jarmo Oksaselta. Tiedustelut häneltä puhelimitse (koti 374 1577 tai työ 707 3258).

RAITIOLINJAT

Elokuun lopulla lisättiin linjan 3T valonäyttö-pysäkkitiedotuksiin kokeeksi kuulutusosa. Kymmenessä vaunussa valonäyttötekstin lisäksi kuulu-

tetaan tärkeimpien pysäkkien nimet. HKL kehittää laitetoimittajien kanssa järjestelmiä, joilla seuraavan pysäkin nimi voitaisiin ilmoittaa matkustajille kaikilla raitiolinjoilla. Tarkoitus on ottaa valonäyttö kuulutuksineen käyttöön myös muilla linjoilla mikäli kokeilu on myönteinen.

15.9.90

Poikkeusreitti linjalla 3T klo 13.45-14.30 Fredan juoksun vuoksi. Linjaa liikennöitiin -Pt-Yt-Kt-Pmk ja takaisin.

24.9.90

Kun Pasilan rautatieasema avattiin saivat mm. linjat 7A ja 7B uuden pysäkkiparin Asemapäällykönkadun sillalle asematorin kohdalle. Pysäkin nimi on sama kuin Ratapihantiellä olevilla pysäkeillä eli Pasilan asema / Fredriksbergs st.!

4.10.90

Poikkeusreitti linjalla 8 iltapuolella putkitöiden vuoksi: -Run-Pt-Rt ja takaisin. Bussilinja Salmisaareen.

8.10.90

Mannerheimintiellä tehtävien ratatöiden vuoksi ajettiin klo 0.30 alkaen suunnassa Tk-Pt Runeberginkadun kautta yöliikenteen loppuun.

9.10.90

Samat kuviot päinvastaiseen suuntaan.

10.10.90

Klo 0.30 alkaen ajettiin linjaa 4 reitillä Katajanokka-Kuusitie yöliikenteen loppuun.

24.10.90

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi raitiotien kehittämissuunnitelman vuoteen 1997. Ensimmäiseksi rakennetaan vuosina 1991-92 rata Kruunuvuorenkadun ja Mastokadun kautta Katajanokan laivaterminaalisiin. Uusia raitiovaunuja tilattaneen 40 kpl, mutta vanhoja poistunee 30.

Raitiolinjan 8 pysäkkiluetteloissa esiintyy edelleen nimi "Sulhasenkatu". Paikan päällä on kuitenkin pysäkkikilvissä ollut ainakin 2,5 vuotta nimi "Länsiväylä". Morsiamenkadun pysäkkiä näkyy siirretyn satakunta metriä Salmisaareen päin (11.90. havainto)

2.11.90

Havaittiin yhtenäinen kiskotus välillä Kuusitie-Korppaanmäki-Kuusitie. Ratatöitä tehdään vielä Mannerheimintielle Korppaanmäentien risteyksessä, mutta kiskot ovat jo paikallaan. Ajolanka puuttuu Mannerheimintieltä väliltä Tilkka-Korppaanmäentie.

6.12.90

Itsenäisyyspäivän poikkeukset liikenteessä kuten ennen. Lisätietoja arkistosta.

10.12.90

Lehdistössä (ainakin HeSa) noteerattiin sentään, että "huomenna" tulee 100 vuotta täyteen Helsingin raitiovaunuliikennettä.

17.12.90

Kello 24 kytkettiin virta Pikkuhuopalahdenradan ajojohtoon.

24.-25.12.90

Normaalit joululiikennekuviot. Ei muutoksia edellisistä vuosista.

25.12.90

Vaunu 28 Pikkuhuopalahdenradalla.

28.12.90

Pikkuhuopalahdenradan esittelyajo joukkoviestimien edustajille vaunulla 63.

29.12.90

Havaittiin Ratapihantiellä olevat linjojen 7A ja 7B pysäkit uudelleennimetyiksi. Uusi nimi on Veturitori/Loktorget. Pysäkkejä on myös siirretty kymmenkunta metriä alaspäin.

1.1.91

Linjan 7B päätepysäkki siirrettiin Messukeskuksesta Ratapihantielle Pasilan aseman viereen Veturitorin pysäkille. Nyt on mahdollista siirtyä joustavasti junasta raitiovaunuun. Mutta miksi ihmeessä homma jätettiin puolitiehen. Nyt kun siirtyy joustavasti junasta linjan 7A vaunuun, se ajaa 1-2 pysäkinväliä ja pysähtyy Messukeskukseen päätepysäkille jopa 10 minuutiksi. Kyllä Ratapihantien toiselle puolelle Veturitorin pysäkille pystyy järjestämään linjalle 7A päätepysäkin aivan samoin kuin toiselle puolelle 7B:lle on tehty. Lisäksi! Pasilan aseman nimi on ruotsiksi Böle

station. Pysäkkikilvet kuitenkin edelleen kertovat Fredriksbergistä.

Linjaa 10 alettiin liikennöidä reittiä Kirurgi-Pikku Huopalahti. Uudet pysäkit ovat Tilkka, Ruskeasu, Kytösuontie, Haapalahdentie ja päätepysäkki Korppaanmäki. Poistumispysäkki on ennen silmukkaa, pysäkkikoroke osittain sivuraiteen päällä. Eli sivuraide ei vielä ole ajettavissa (talonrakennustyömaa). Lähtöpysäkki on silmukan jälkeen vastapäätä poistumispysäkkiä. Raitiolikenteen ratapituus lisääntyi 1460 metriä.

11.1.91

Havaittiin Arabian silmukan raitiotien tasoristeyksessä varoitusvalomuutostyön edistyvän. Paikoillaan on tietysti vanha merkki+vilkku, mutta myös kaksi VR-tasoristeystyyppistä kolmilamppuista "vilkkulaitosta", jotka tultuaan käyttöön varoittavat Hämeentietä keskustaan päin ajavia sekä raitiovaunun kääntymisestä silmukkaan että sieltä lähtemisestä.

AUTOLINJAT

1.8.90

Alettiin taasen liikennöidä linjoja 86S ja 96S.

16.8.90

Alettiin taasen liikennöidä linjaa 71V. Linjojen 15, 18, 21, 21V, 23, 23V, 32, 55, 55A, 59, 62 ja 64 aikataulut muuttuivat. Linjat 51, 52, 67, 69, 77A ja 78A siirtyivät talviaikatauluihin.

27.8.90

Linjan 70V reitti muuttui. Uusi reit tiösuus: ...-Peltokyläntie-Kirkonkyläntie-Tapaninkyläntie.

1.9.90

Linjan 76 reitti muuttui Päivöläntiellä reitille Päivöläntie-Tapanilankaari.

Läpiyönlinjat 06N ja 07N yhdistettiin linjaksi 06N Koskela-Lauttasaari-Koskela-Siltamäki. Liikennettä supistettiin kaikilla läpiyönlinjoilla: 02N, 03N ja 06N kaikkina öinä yksi lähtö; 01N, 04N ja 05N yksi lähtö perjantain/lauantain ja lauantain/sunnuntain välisinä öinä.

Siirryttiin syysliikenteeseen.

16.9.90

Linjalla 32 siirryttiin syysliikenteeseen.

17.9.90

Linjoilla 50, 58 ja 58A siirryttiin syysliikenteeseen.

15.11.90

Linjat 56, 69, 72, 72A, 79V ja 512 siirtyivät klo 10.00 uusille reiteille ...Käskynhaltijantie - Pukimäenkaaren liittymä - Kehä I... uuden eritasoliittymän valmistumisen johdosta.

3.12.90

Linja 73 uudelle reitille ma-pe ruuhka-aikoina klo 6.40- 8.28 ja 14.32-16.44 I-suunnassa ...Tapulikau-pungintie-Vanha Suutarinkyläntie-Lampputie. II-suunnassa reitti on entinen. Syynä muutoksiin on Kehä III:n ja Tikkuritie eritasoliittymän raken-nustyöt.

6.12.90

Itsenäisyyspäivän poikkeukset kuten ennen. Lisä-tietoja arkistosta.

24.-25.12.90 Tavanomainen joululiikenne. Linjaa 73A ei kuitenkaan ajettu 24.12.90. Lisätietoja arkistosta.

24.12.-1.1. Ei liikennöity linjaa 92T.

27.-28.12.90 Ei liikennöity linjaa 71V.

14.1.91 alkaen linjoja 39 Simonkenttä-Konala ja 45 Simonkenttä-Malminkartano ei liikennöidä lauantaisin eikä sunnuntaisin. Linjaa 39A Simon-kenttä-Konala-Malminkartano liikennöidään myös lauantaisin klo 5.20-n.23 ja sunnuntaisin klo 7-n.23.

Syyskuussa 1991 aloitettaneen linjan 99 Kontula (M)-Jakomäki liikennöinti. Linja vaihtaa kuntaa liikenteeltä katkaistun Seivästien kautta. Tielle tulee puomi, jonka bussi työntää auki. Bussin mentyä puomi palautuu itsetoimisesti kiinni. Puomi on noin henkilöauton tuulilasin korkeudel-la. Linjaa 99 liikennöisi HKL ma-su 20-30 minuut-tin välein. Vaikka linja poikkeaa Vantaan puolel-la, seutulippuja ei tarvita.

Yllämainitunlainen puomi laitettiin loppuvuodesta Kirkonkyläntien ja Tapaninkyläntien risteykseen. Puomi aiheutti paikallisille suurta ärtymystä ja se kierrettiin jalkakäytävän kautta. Eikä kestänyt kuuakaan kun se jo oli hajoitettu.

HKL:n autolinjat halleittain 1.9.1990:

RU 1N, 2N, 12, 14, 14B, 18, 20, 20N, 21, 21V, 22, 23, 23V, 24, 32, 33, 42, 46, 50, 52, 57, 58, 58A, 59, 66, 66A.
Vakiovuorot 200...298, ruuhkavuorot 500...599.

KO 5N, 6N, 12, 15, 15B, 16, 17, 55, 55A, 62, 64, 64N, 64S, 65A, 65N, 71, 71S, 71V, 73, 77, 77A, 77B.
Vakiovuorot 309...399, ruuhkavuorot 607...683.

VK 3N, 4N, 57, 58, 58A, 59, 79, 80, 80A, 80N, 83, 84, 85, 85N, 86, 86N, 86S, 87, 88, 90, 90A, 90B, 90N, 91, 91V, 92, 92T, 93, 93B, 93N, 94, 94A, 94B, 94B(N), 94N, 94V, 95, 95N, 96, 96S, 97, 97N, 98.
Vakiovuorot 400...483, ruuhkavuorot 701-795.

Autoja vuoroissa:

	RU (16.9.90)	vakio	58 kpl	ruuhka	67 kpl
KO (1.9.90)	"	58	"	45	"
VK (1.9.90)	"	51	"	51	"

Nivelbussit syksyllä 1990:

RU:
vuoro linja
221-229 18
232 20, 20N
233-235 20
236 20, 20N
276 42
277-280 20N, 42
281 42
282(la) 42
291-294 66, 66A
295 66, 66A, 12(la)
296-298 66A
510 18
554 12, 42
556-559 42
581 59
583-585 59
587 59
588-589 66A

KO:
367 64, 64N
368 12, 64, 64N, 64S
369 64, 64N
370-372 64
375-376 65A, 65N
377 65A
378 65A, 65N
379-380 65A
381 65A, 65N, 12(su)
382 65A
386-391 71
399 77B(la)
626 64
629-630 65A
640 71
671 65A, 77

Linjan 71 vuorolle 387 on merkitty halleiksi Kos-kela ja Vartiokylä ja käyhän se VK:ssa peräti kolme kertaa. Nimittäin klo 1.25 vuoro lähtee halliin Pihlajamäestä ja saapuu Vartiokylään klo 1.35. Heti 1.37 se lähtee HK-linjalle 36 ja kiertee Kontulan suunnalla ja on taas VK:ssa 2.05. Sieltä jatketaan Siilitielle ja ollaan VK:ssa taas 2.20, josta heti Kontulan, Länsimäen (!), Jakomäen, Puistolän ja Siltamäen kautta Koskelaan, jossa vuoro on 2.50. Lienee ainut tapaus, jolloin nivelbussi vierailee säännöllisesti ja aikataulun-mukaisesti Vartiokylän hallissa. Nivel on myös Kurkimäen ja Kontulan suunnalla suuri harvinaisuus eikä kai HKL:n niveliä Vantaallakaan kovin usein näe. Ylläkuvatut toimet tehdään joka yö. (1.1.91 aikataulut muuttuivat ja yllä kuvattu muuttui historiaksi.)

METRO

1.6.90

Metroliikennettä harvennettiin ma-pe varhaisaa-mun osalta. Junat 2, 4 ja 6 lähtevät varikolta noin puolituntia myöhemmin. Mellunmäen lähtöi-hin ei muutos vaikuttanut, mutta Itäkeskuksesta alkaa liikennöinti viiden minuutin vuorovälein vasta klo 6.01 (aiemmin klo 5.31). Tämä tietenkin aiheuttaa sen, että vastaavaan vuorovälitiheyteen päästään Kampissa klo 6.20 (klo 5.50) ja suun-nassa IK-Mm klo 6.34 (klo 6.04). Junien ensim-mäiset aikataulunmukaiset lähdöt nyt (ja ennen):



1 Mm 5.25, 2 IK 6.16 (IK 5.36), 3 Mm 5.35, 4 Mm 6.30 (IK 5.46), 5 Mm 5.45, 6 Mm 6.40 (IK 5.56), 7 Mm 5.55, 8 IK 6.06, 9 Mm 6.05*, 10 IK 6.26.

* = aukiajo Mv-Mm-Kp-Mm 5.05-n.5.58.

Myös "pimeää" matkustajien kuljetusta tapahtuu. Ainakin junan 6, joka lähtee varikolta 6.21 ja ohittaa IK:n n.6.29, on nähty kuljettavan matkustajia välillä IK-Mm. Onpa vuosien varrella tehty havaintoja, että aukiajojunakin ottaa matkustajia.

26.7.90

Lisäyksenä edellisessä numerossa olleeseen juttuun aamun liikennehäiriöistä: Virtakiskon rikkoutuminen johtui lämpötilan vaihtelusta, joka katkaisi kiskon juotossauman kohdalta. Vastaava vika ei ole aiemmin aiheuttanut liikennehäiriöitä. HKL:n tiedote kertoi, että neljästä vaunuparista rikkoutuivat virroittimet toiselta puolelta. Uskalan epäillä, että virroittimet rikkoutuivat neljästä vaunusta eli kahdesta vaunuparista, koska vain yksi juna rikkoutui. Tilanteen helpottamiseksi junat pidennettiin kuusivaunuisiksi klo 7 aikaan. Häiriön aikaan oli vikaa useiden asemien kuulutuslaitteissa.

9.1990

VR:n sveitsiläiseltä Speno International SA:lta vuokraama ultrakaikumittausvaunu VUR-505 vieraili myös metrolla. Junan automatiikka merkitsee mm. viallisen kiskon maaliruiskulla kiskon jalalle. Ilmeisesti tämä juna on vastuussa niistä todella tiheässä olevista punaisista maalijuovista metroradan kiskoja sisäpuolisissa kiskoaloissa.

26.9.90

Liikennelaitoksen lautakunta oikeutti HKL:n tilaamaan Trackpoint Oy:ltä vaihteita ja vaihteen osia tarvikkeineen n. 2,6 miljoonalla markalla.

Syksy 90

Mellunmäestä lähtee ma-pe n. 17.58 yhteensä 12-vaunuinen metrojuna varikolle. Pimeänä vuoden aikana on em. 12-vaunuisessa junassa ollut sisävalot päällä ja se on kieltämättä aika vaikuttavan näköinen.

Kampin kääntöraiteiston muutostyöt alkavat 1.4.91 ja radan Kamppi-Ruoholahti päällysrakennetyöt huhtikuussa 1992. Rataan tulee viisi vaihdetta ja yksi sovitettu raideristeys.

Itäkeskuksen ja Myllypuron asemien välille tarvitaan raiteiston toimivuuden parantamiseksi poikkeustilanteissa neljän vaihteen lisäys. Niillä myös helpotetaan liikennejärjestelyjä Vuosaaren rataa rakennettaessa. Vaihteet asennettaneen 3.-4.8.91, jolloin liikenne on pysähdyksissä välillä IK-Mm.

Vuonna 1993 pitäisi metrolla olla toiminnassa uusi liikenteenohjausjärjestelmä, joka mahdollistaa mm. kuljettajattoman ajon sekä laiturinformaation.

24.-25.12.90 ajettiin kuten edellisinkin jouluna.

26.-28.1.91

Hakaniemen-Sörnäisten välillä raiteella I kiskonvaihto. Työt alkoivat 26. pvä klo 21 ja jatkuivat keskeytyksellä 28. pvä klo 5 saakka. Töiden aikana liikennöitiin Hakaniemen-Kalasataman välillä pohjoista eli II-raidetta. Töiden aikana HT:n ja SÖ:n asemien I-laiturit suljettiin lippusiimoin.

1.4.91

Uudet aikataulut metrolle. Lisätty seuraavat lähdöt: MM ma-pe klo 14.50, IK ma-pe klo 20.46 ja la klo 19.46. Toiseen suuntaan: KP ma-pe klo 6.15 ja la klo 8.15 (vain IK:hon asti).

Ruoholahden rataosuuden rakennustöiden vuoksi jää Kampin kääntöraiteisto pois käytöstä 1.4.91 alkaen. Uusittu kääntöraiteisto otetaan käyttöön näillä näkymin helmikuussa 1992. Tänä aikana ajetaan kaikki Kamppiin tulevat junat suoraan lähtölaituriin 1. Järjestely vastaa pyhäliikennettä. Viiden minuutin vuorovälin liikenteessä Kamppiin saapuva juna lähtee välittömästi saapumisen ja matkustajien vaihdon jälkeen seuraavan junan alta pois. Kuljettaja vaihtuu myös, koska kuljettaja ei ehtisi kävellä toiseen päähän junaa. Tällöin Kamppiin tulevan junan kuljettaja ottaa seuraavan saapuvan junan. Koska junien viiden minuutin kääntöaika jää Kampissa pois, vähenee junien kierrosaika vastaavasti. MM-KP kierrosaika lyhenee 50:stä 45:een minuuttiin ja IK-KP 40:stä 35:een minuuttiin. Junat ajavat kuitenkin päiväliikenteessä 120 minuutin sekakierroksia MM-KP-IK-KP-MM. Kuljettajat sen sijaan (Kampin junanvaihdon takia) ajavat normaaleja kierroksia ja ajosarjojen kierrosten pituudet säilyvät ennallaan. Kuljettaja tosin joutuu aina Kampissa lähtiessään muuttamaan linjakilven sekä ohjelmoimaan kuulutuslaitteen. Junien kierrosaikojen lyhentymisen myötä vähenee myös vuoromäärä arkin 10:stä 9:ään sekä lauantaisin 9:stä 8:aan. Koska Kampissa ei ole käytössä kuin lähtöraide, ei arjen ruuhkavuoroja 11 ja 12 voida ajaa rakennusjakson aikana. Pyhäaamujen yhdellä vaunuparilla liikennöiminen jatkuu tunnilla eteenpäin eli klo 10 asti. Metron kesäliikenne alkaa 16.6.91 ja päättyy 15.8.91. Sekä kesän että tulevan talvikauden liikenteessä tullaan tekemään tarjonnan tarkistuksia junakoon ja lähtömäärän suhteen.

VR:n kiskonhöyläyskone Tkh 894 (Plasser & Theurer) kävi hiomassa metron pahimpia paikkoja linjaraiteilla viikolla 2/1991. Höylä poistui metron alueelta aikaisin aamulla 10.1.91.

Seitsemän tulevaa metrojunankuljettajaa aloitti opiskelun 7.1.91. Kurssilaisista neljä on miehiä. Uudet oppilaat olivat jo kurssin ensimmäisenä päivänä ajoharjoittelussa koulujunilla muun liikenteen joukossa. Kurssi päättyy maaliskuun alussa. Koulutukseen sisältyy myös 27.1.91 alkava yöharjoitteluviikko, jolloin kolme koulujunaa ajaa läpi yön viitenä yönä. Tällöin harjoitellaan mm. poikkeavia kulkuteitä.

KALUSTO

Autossa HKL 8961 mainittiin olevan punalamp-
puinen takalinjanumero. Siinä on myös samanlai-
nen sivulinjanumero. Käytännössä tämä merkit-
see, että autossa on useimmiten näkyvillä lin-
janumero vain edessä. Se on onneksi isonumeroi-
nen "rätti".

Itäisen autoliikenneyksikön lähes jokaisessa au-
tossa on kauko-ohjattavat linjakilpilaitteet. Autois-
sa 8962-66 on Zebra 3000 -laitteet ja muissa ai-
nakin ohjauspaneelin on valmistanut Vantron Oy
Keravan Klondykestä. Vantronin sisälinjanumeroi-
ta on nyt (11.90) sekä punaisia että keltaisia.
Vartiokylän uusimmissa autoissa (joissakin) ne
ovat joskus toiminnassa ja vielä harvemmin ne
näyttävät oikein. Zebra 3000 -linjanumerosta saa
pimeällä selvää noin kahden bussinmitan päästä.
Kunnon isonumeroinen "rätti" on luettavissa use-
an sadan metrin päästä.

Lehdessämme on kerrottu joskus aiemmin, että
metrovaunujen hätävalot ovien kohdalla palavat
koko ajan. (Aiemmin ne olivat normaalitilanteessa
sammuksissa.) Kesän 1990 aikana saattoi kuiten-
kin havaita, että ko. valot ovat taasen sammuk-
sissa.

Autosta HKL 9035 on mainittu, että siinä ei ole
takaovea. Se ei pidä paikkaansa. 24.10. auto oli
IK:n terminaalissa "vierailulla", jolloin palstanpi-
tämä näki sen ensi kertaa. Takaapäin se on todel-
la kamala näky. Jotkut sanovat, että takaikkunaa
ei ole siksi, että saataisiin enemmän tilaa mai-
noksille. 9035:tä on voinut syksyllä ihmetellä
mm. linjoilla 23, 24 ja 59.

Aiemmin kerroimme havainnosta kun HKL:n bus-
sia työnnettiin jeepillä. Nyt hieman lisää tietoa:
Joka varikolla on kikka-autona jeepi (Koske-
lassa punainen). Autot on varustettu myös siten,
että ne voivat todella työntää bussia. Tätä mene-
telmää käytetään vain lyhyillä matkoilla. HKL:llä
ei edelleenkään ole sellaista hinuria, joka voisi
nostaa bussin etu- tai takapään. Mikäli sellaista
hinausta tarvitaan, turvaututaan ulkopuoliseen
apuun. (Kuka muistaa vielä hinausauton HKL
1511?)

Vaunu 83 on vihertynyt. Se on toinen jälkeensä
väriä vaihtanut Nr II.

9.1990

Vaunu 320 on ollut kouluvaununa liikkeellä sekä
kuulemma myös vaunu 135!

Syksy 90

Metsälän Linja Oy:llä koekäytössä Scan-Auton
vuokraama ruotsalainen siniharmaa Scania CN
113 -katubussi. Samoin Vantaan Liikenne Oy:llä
oli ajossa Scania L 113/Lahti 400 (rek.nro MSB-
230), joka on myöhemmin myyty Matka-Autot Oy:
lle linjoille Turku-Kaarina.

9.1990

Kuun alussa on Turussa Hirvensalosta ja Kärsä-
mäestä sikäläisten lastentarhojen pihoilta hävin-
nyt vanhat TKL:n raitiovaunut 19 ja 24. Kärsä-
mäen puistotädin mukaan vaunut on viety kaato-
paikalle.

28.9.90

Ruskeasuon varikon autot:

601-604, 606-607, 609, 614-615, (624), 626, 628,
(629), 720-734, 960-965, 8500-8515, 8601-8610,
8801-8838, 8913-8936, 9001-9005, 9021-9045.

Koskelan varikon autot:

700-709, 735, 737, 739, 742, 744, 747-749, 970-
974, 976-977, 979-980, 982, 984-985, 987-989,
8516-8531, 8611-8620, 8701-8714, 8725-8738,
8901-8912, 8937-8946, 9006-9020.

Vartiokylän varikon autot:

630-631, 638, 640, 643, 645-647, 649, 711-719,
804-812, 814-819, 822, 836-838, 840-844, 8621-
8640, 8715-8724, 8839-8860, 8947-8966.

() = odottaa romutusta.

12. 1990

Koevirroittimia havaittu vaunuissa 54, 63, 97, 102
ja 103.

Yksipolvisia virroittimia havaittu vanhoissa sak-
sisankavaunuissa vuonna 1989: 22 ja 26; vuonna
1990: 18, 20 ja 29.

12. 1990

Tammelundin Liikenteen oma Mercedes-Benz
O405N matalalattiabussi nro 24 (rek.nro MFI-
292) on yhtiön omissa väreissä. TL:n vuokrabussi
on myös samaa tyyppiä.

12.1990

Entinen HKL 942 on ollut jo ainakin vuoden päi-
vät Kuopion veturitallin seinustalla ja siitä tehtä-
neen matkailuauto.

5.12.90 HKL 9020 linjalla 96S.

29.12.90

Vaunu 63 linjalla 10 vuorossa 91. Edessä tuulila-
sin alapuolella iso keltainen ruusuke. Linjanume-
ro piirretty vihreällä pohjalla, vieressä teksti:
"Pikku-Huopalahteen 1.1.91 alkaen" ja sama ruot-
siksi. Samanlaiset linjanumerotekstit takana.

TAKL on viime vuonna saanut käyttöönsä neljä
telibussia TAKL 200-203. Autot ovat 14,5 metriä
pitkiä ja alusta on Volvo B10M-70-6x2, kori on
Carrus Wiima.

Tampereen liikennelaitoksen bussi nro 149, Sca-
nia-Vabis BF61V/Ajokki vuodelta 1954, on yksi-
tisomistuksessa ja odottaa entisöintiä Vartioky-
län hallissa.

HKL saa vuonna 1991 yhteensä 36 uutta bussia. 26 kaksiakselista tulee Varhaan ja 10 nivelbussia Ruhaan/Koskelaan. Autot ovat tuttuun tapaan Volvo B10M:iä Carrus Wiiman koreilla. Vaikka itäinen yksikkö saakin 26 uutta bussia, ei samaa määrää vanhoja aiota poistaa. Suunnitelmissa on säilöä vuoden 1976 ja 1977 Sisuja laajenevan Vuosaaren liikennettä varten. Vuosaaren asukasluku kasvaa lähivuosina huomattavasti (missähän vastaavasti vähenee vai tuleeko pakolaisia?) ja metro sinne valmistuu vasta ehkä 1997.

Romutus päätöksen saaneet HKL:n bussit:

20. 9.90	736, 738, 743, 975, 978, 983, 986.
26/27.9.	608, 624, 628, 629.
4.10.	606, 607, 614, 626.
13.12.	604, 609.
27.12.	640, 804, 822.

MUUTA

Vuosilipun maksuosia on vuoden alusta myyty myös 12 R-kioskissa eri puolilla Helsinkiä.

Elokuun puolivälin jälkeen alettiin jakaa HKL-Uutisia kaikkiin Helsingin talouksiin. Jakelun hoiti Suomen Suoramainonta. Ainakaan Vartioharjussa ei jakelua hoitanut kukaan.

26.8.90

Ruskeasuon varikolla oli avoimet ovet ja "kuljettajien pestuumarkkinat" otsikolla "bussillaan". Halukkaat pääsivät sitkeällä jonotuksella koeajamaan busseja ammattilaisten opastuksella. Oli myös kiertoajeluja, videoita, esittelykiertoja, taitoajokilpailu ja pullakahvit. Juontajana oli tunnettu Ensio Itkonen ja musiikkia esitti Retuperän WBK.

29.9.90

Joukkoliikenteen markkinointikampanja huipentui lähiliikennepäivänä, jolloin klo 9-15 sai matkustaa ilmaiseksi VR:n lähiliikennejunissa, metrossa, raitiovaunuissa ja YTV-alueen busseissa.

Sähköjuna Sm 1 nro 6041 + Eio(b) nro 6241 on koemielessä maalattu uusiin väreihin. Värien selitys: Vihreä on lähiliikenteen tunnusväri, koska se on raikkaan näköinen ja istuu luontoon. Se on myös viesti siitä, että juna on saasteeton liikku-mismuoto. Sähkövihreä luo mielikuvan puhtaasta, mutta tehokkaasta menijästä. Tumma pohja peittää pohjan likaantumista ja luo laiturille ikäänkuin aidan. Laituri on tukevamman tuntui-nen. Keulan keltainen on varoitusväri. Vaalea on perusväri siksi, että se on raikkaan näköinen. Se myös heijastaa valoa ratapihoilla eikä kerää kuu-muutta. Värien suunnittelusta on vastannut teol-linen muotoilija Hannu Kähönen. Junan väri-tyk-sestä kerätään kokemuksia eri vuodenaikoina ja yleisönkin mielipiteitä tiedustellaan.

Syksyllä 1990 oli rakenteilla jatkoa Koskelan raitiovaunujen huoltohallille.

Vuonna 1990 valmistui metrovarikolle rataosastol-le uusi halli. Nyt ratakoneetkin saadaan sisätiloi-hin.

7.11.90

Suomen Turistiauto Oy osti espoolaisen Laurilan Linja Oy:n. Firmalla on kymmenkunta bussia. Laurilan Linja liikennöi yhdessä Åbergin Linja Oy:n kanssa linjoja 19 Tapiola-Espoon keskus, 154 Helsinki MH-Tuomarila ja 156Z Helsinki MH-Kirstin pientaloalue.

Tukholmassa kapearaiteisen Roslagin radan Stocksundin salmen silta on remontissa. Lop-pusyksyllä havainnoitsija kertoi Näsbyparkin junilla ajettavan vain väliä Djursholms Ösbystä Näsbyparkiin. Stockholm Östralla havaittiin van-hin moottorivaunu nro 33 vaihtotöissä. Paikalli-nen raitiotiemuseo suljetaan tammikuussa ja avataan taas toukokuussa, syynä uudelleen järjes-telyt.

12.1990

Vantaan kaupunki suunnittelee selvitystyötä pika-raitioteistä. Alustavasti on tutkittu mm. reittiä Mellunmäki-Hakunila-Tikkurila-lentoasema-Myyr-mäki-Pähkinärinne. Vantaanportin ja Tammiston suuret maanomistajat ja Vantaan Liikenne Oy ovat teettäneet idealuontoisen periaateselvityksen Tammiston, Vantaanportin ja lentoaseman välises-tä pikaraitiotiestä. Tämänhetken päätarkoituksena on saada maavaraukset yleiskaavaan, jotta pika-raitioteitä olisi joskus ehkä mahdollista rakentaa.

Syksy 1990

HKL:n museohanke ei etene. Museolle jo varattu 5 miljoonan markan määräraha pudotettiin pois vuoden 1991 budjetista. HKL:n lautakunta ei kuitenkaan sitä hyväksy, koska uutta rahaakaan ei myönnetty. HKL yritti VIELÄ perusteellisem-min selvittää, millä edellytyksillä rakennustyöt voitaisiin saada alkuun v.1991. Museon arvioidut rakennuskustannukset ovat 18 miljoonaa markkaa kahdelta vuodelta. Hanketta on kuulemma viivyt-tänyt investointi- ja rakennusvero eikä poikkeus-lupaa oltu myönnetty. Tulevan (?) museoraken-nuksen lämmitys pitäisi saada kuntoon ennen syksyä 1991, jotta sää ei tuhoaisi rakennusta. Alkaa näyttää siltä, että museohalli halutaan saada purettavaksi liian huonokuntoisena.

16.1.91

HKL:n lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että tilille "kiinteät rakenteet" 1989 ja 1990 käyt-tämättä jääneet n. 7 miljoonaa markkaa käytet-täisiin raitiovaunu- ja liikennemuseon rakentami-seen 1991. Lisäksi esitettiin, että museon raken-nustyön kustannustavoitteeksi hyväksyttäisiin 16,9 miljoonaa markkaa. Kaupunginhallitus ei ollut vielä lehden painoon mennessä ehtinyt päät-tää asiasta mitään.

12.1990

Turussa on perustettu "Raitiovaunut takaisin" -liike, jonka tavoitteena on palauttaa raitiotieliikenne Turkuun lähinnä pikaraitiotien muodossa.

28.12.90

Kello 12:n jälkeen lehdistön tilausraitiovaunu nro 63 lähti Töölön hallista Pikku Huopalahden viiden kutsuvieraita tutustumaan uuteen Kuusitien - Korppaanmäen -rataosaan. Vaunun keulaa koristi keltainen ruusuke ja juhlapuheitten lisäksi vaunussa oli kaksi hanuristia viihdyttämässä.

Pikkuhuopalahdenradan liikennesuunnittelu alkoi talvella 1985. Raitiotielinjaus suuntautui alkuvaiheessaan Tilkankadun kautta Pikku Huopalahden torille. Suunnittelun aikana katsottiin kuitenkin, että raitiotien tuli ulottua kauemmaksi pohjoiseen, Korppaanmäelle. Alkuperäisessä Mannerheimintien ratasuunnitelmassa rata pidettiin Tilkan ja Ruskeasuon välillä vanhalla paikallaan kadun itä laidassa. Suunnittelun myöhemmässä vaiheessa rata siirrettiin kadun keskelle. Näin raitioliikenne riistää vain Mannerheimintien toisen suunnan ajoradan kanssa Korppaanmäentien liittymässä. Radan rakennustyöt toteutettiin kolmessa vaiheessa; Mannerheimintie - Mätäpuro v. 1988, Mätäpuro - Korppaanmäki v. 1989 ja Mannerheimintie Kuusitieltä saakka v. 1990. Koko linjan ajoi johdettiin pylväineen ja sähkönsyöttöineen asennettiin pääosin v. 1990 aikana. Kiskotus on uutta Kuusitieltä Korppaanmäkeen. Kuusitien ja Tilkan välissä oli Helsingin ensimmäinen betonisella alalaatalla toteutettu rata vuodelta 1955. Pikku Huopalahden alue on suurelta osin pehmeäpohjaista aluetta, jota jouduttiin vahvistamaan painopenkerein ja paalutuksin ennen katu- ja ratapohjien varsinaista rakentamista. Vahvistamisen toteutti rakennusvirasto. Korppaanmäentien ratarakenteessa on käytetty urakiskojen alla tiivistettyä sepelimursketta, päällysrakenteessa betonia ja asfalttia. Mannerheimintiellä Kuusitien ja Tilkan yliajon välisellä osuudella vanha radan betoninen alalaatta on jätetty uuden radan alle. Muualla Mannerheimintiellä kiskojen alle on jätetty kokonaan tai osittain vanha ajotien asfalttipäällyste. Ratarakenteessa on muuten käytetty betonia ja asfalttia. Kiskoajokokset on hitsattu uudella termiittihitsausjärjestelmällä. Vanha Ruskeasuon kääntösilmukka on purettu. Alueelle ollaan rakentamassa liiketalo. Raitioliikenteen ratapituus lisääntyi Pikku Huopalahden jatkeesta noin 1460 metriä. Suurin kaltevuus uudella osuudella on 40 promillea ja pienin kaarresäde noin 19 metriä. Pikku Huopalahdessa asuu nyt noin 1200 asukasta, mutta tulevaisuudessa asukasmäärä nousee 8000:een.

HKL:n aikatauluvihkon 2.painos tuli jakoon vuodenvaihteen jälkeen. Linjan 10 muutoskin oli huomioitu paitsi että linjan nimenä oli edelleen Kirurgi-Kuusitie. Muuten kymppin pysäkkikilvissä teipinpalan alla on sana "viken". Alunperin niissä luki ruotsiksi "Lill Hoplaxviken", joka on läheisen merenlahden nimi.

Metron lipunmyyntilaitteiden kolikkotunnistimien muutostyöt tehtäneen heti vuoden vaihteen jälkeen. Viime vuonna, kuten tunnettua, tuli käyttöön uudet 10 ja 50 pennin kolikot ja 5 pennin kolikot hävisivät.

Kesä 91

Helsinkiin saadaan ensimmäiset raitiotien pinta-asennusvaihteet, joita tullaan käyttämään väliaikaisilla työmailla. Siirrettävät vaihteet kohoavat kadunpinnasta noin 60 cm ja niitten käyttö tuo tullessaan yksiraiteisen liikenteen työmaitten kohdalle.

HKL:n lautakunta esittää läpiyönlintojen liikennöintiä aikoja ja reittejä muutettavaksi seuraavasti; liikennöitäisiin vain pe/la ja la/su välisinä öinä klo 2.15-3.15, yksi lähtö kullakin linjalla 01N-06N. Vappuaattona ja muina vastaavina öinä lisäliikennettä 50-80 min vuorovälein klo 2.15-4.15. Linjojen 04N ja 05N liikennöinti aloitetaan Rautatien torilta ja reitteihin joitakin muutoksia, muut linjat ennallaan. Arkiöinä linjoilla on ollut keskimäärin yhteensä 35 matkustajaa yössä, mutta viikonloppuisin on kulkijoita ollut runsaasti.

YTV ehdottaa, että 2.6.91 alkaen R-junat, lukuunottamatta veturijunia, pysähtyisivät Tikkurilassa. (Tikkurilan vanhassa asemarakennuksessa avattiin vuodenvaihteessa Tikkurilan kaupungin museo. Käykää tutustumassa tähän lähiliikenne-aiheiseen museoon.) Kirkkonummelle ja Espooseen Helsingistä lähtevät junat L 7.07 ja E 7.17 muutetaan juniksi E 7.07, U 7.17 ja E 7.22. Espoosta uusi lähtö E 14.17.

YTV ehdottaa, että 2.9.91 alkaen M-junia liikennöitäisiin 15 minuutin välein myös ma-pe klo 9-14 ja 18-21 sekä la klo 14-15. Liikenne Vantaankosken asemalle ulotetaan myös silloin.

#####

11.12.90

Raitioliikenne Helsingissä täytti 100 vuotta. Alla muutamia uutisia yli sadan vuoden takaa:

4.9.1890

HLB: Täkäläinen raitiotieyhtiö on joutunut luopumaan ajatuksestaan, että alun alkaen käytettäisiin sähköä vetovoimana. Niinpä Helsinki saa lähitulevaisuudessa hevosraitiotien. Yhtiön johtavana insinöörinä on herra Halbertstadt Ruotsista. Raitiotieverkon rakentaminen alkaa lähipäivinä useilla paikoilla samanaikaisesti. Työ on annettu urakalla paikalliselle rakennusmestari Galénille (?).

9.9.1890

HLB: Raitiotie toteutuu vihdoinkin vaikka kestää vielä vähän aikaa ennenkuin sillä pääsee matkustamaan. Eilen aloitettiin työt Unioninkadulla Pitkäsillan luona. Kun työväki on harjaantunut aloitetaan työt myös linjojen muissa osissa.

18.9.1890

HBL: Pohjois-Esplanaadikadun korjaustöiden vuoksi ajavat omnibussit Aleksanterinkatua em. töiden loppuun saakka.

13.11.1890

HBL: Ensimmäinen raitiovaunu herätti eilen suurta mielenkiintoa, kun sitä koeajettiin Esplanaadikadulla. Sen eteen oli valjastettu kaksi hevosta ja se rullasi kiskoilla kevyesti ja vakaasti.

14.11.1890

HBL: Täkäläinen raitiotieliikenne on tarkoitus aloittaa 1.joulukuuta. Suurin osa kiskotustyöstä on tehty lukuunottamatta muutamia kohtia kaupungin tullien ulkopuolella samoin kuin paria paikkaa kaupungissa. Tähän mennessä on saapunut kolme vaunua, joista kaksi toissapäivänä "Reguluksella". Kiskotustyö toivotaan saatavan valmiiksi tällä viikolla. Lähiaikoina odotetaan lisää vaunuja saapuvaksi. Vaunuilla ja kiskoilla ei ole tehty vielä mitään kokeita. Niitä kahta vaunua, jotka toissapäivänä nähtiin liikkuvan kiskoilla, kuljetettiin "Reguluksella".

20.11.1890

US: Kadunlaskijat, jotka ovat tottuneet nupukiviä laskemaan, saavat työtä ja korkeamman palkan Omnibus-kiskotietyössä.

11.12.1890

US: Kiskotieliike Helsingissä avataan tästä joulukuun 10 (!) p:stä alkaen seuraavan kulkulistan mukaan: (katso Raitio 4/1984, sivu 108 ja 1/1985 sivu 16).

14.12.1890

US: Kahdet raitiovaunut törmäsivät eilen yhteen Unioninkadun ja Pohjois-Esplanaadikadun kulmassa. Vahinkoa ei siitä kuitenkaan syntynyt.

Tilastoa: Valmis rata maksoi 15.12.1890 mennessä 227 234 mk 71 p.

Matkustajia 21.-27.12.1890:

21 pvä	3226 matk.	500,85 mk tuloja
22	2683	399,60
23	2608	413,15
24	3553	543,50
25	3297	504,60
26	4144	630,05 "tapaninajelu"
27	2706	407,85

90 vuotta sitten tapahtunutta:

"Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy 1891-1931" kertoo: Toukokuussa vuonna 1900 valmistuivat voimakeseuksen rakennustyöt ja saman vuoden syyskuun 4 päivänä olivat sähkölaitteet siinä määrin valmiit, että väliaikainen liikenne sähköllä käyville vaunuilla voitiin aloittaa väliaikaisella linjalla Ruusula-Hietalahti. Pian voitiin liikenne

aloittaa useilla toisillakin linjoilla. Syyskuun 20.päivänä oli 8 sähkövaunua liikenteessä linjalla Ruusula-Kaivopuisto ja saman kuun 30.päivänä avattiin linja Mariankatu-Hietalahti liikenteelle. Lokakuun 4.päivänä aloitettiin liikenne linjalla Sörnäinen-Kauppatori (5 vaunua) ja marraskuun 1.päivänä avattiin Rautatien torin kautta kulkeva linja, joka yhdisti Aleksanterinkadun Ylioppilastalon kohdalla Unioninkadun ja Liisankadun risteykseen (2 vaunua). Ainoastaan Albertinkadun-Lapinlahdenkadun linjalla oli vielä jonkun aikaa hevosraitiotie. Saman vuoden marraskuun 25.päivänä avattiin Kauppatorin-Perämiehenkadun uusi linja liikenteelle. Uudisrakennusohjelma oli näin ollen toteutettu jo vuonna 1900. Moottorivaunujen luku oli 25 ja tämän yksiraiteisen sähköraitiotien linjojen yhteinen pituus oli 11,47 km, johon tuli lisäksi sivuutusraiteita 1,4 km.

#####

Tällä kertaa avustivat Mikko Alameri, Jukka Hannikainen, Arto Hellman, Pertti Leinomäki, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Ari Oksa, Jorma Rauhala ja Sakari K.Salo.



MENNEILTÄ AJOILTA

Toivo Niskanen

Odotettaessa vuoden 1952 olympiakisoja Helsinkiin, uskottiin tänne saapuvan vieraita kymmenin tuhansin kaikkialta maailmasta ja niin ollen myös liikenteen kasvavan aivan ennennäkemättömiin määriin. Helsingin autokanta, noin 25 000 ajoneuvoa, kaksin- tai kolminkertaistuisi ja siten täyttäisi kaupungin kadut. Sisäinen julkinen liikenne oli tuolloin melkein kokonaan raitioiteitten varassa, joten liikennelaitos tarvitsi koko kalustonsa liikenteen päivittäiseen hoitoon. Lomia ei myönnetty kisojen ajaksi, jotta kuljettajia ja rahastajia olisi riittävästi. Stadionille suuntautuille linjoille lisättiin vuoroja. Lisäksi pari tuntia ennen Stadionin kilpailujen alkua ajettiin eri puolilta kaupunkia vuoroja linjakilvityksin "Stadion" numerokilven sijasta. Samaksi ajaksi muutettiin kumipyöräliikenne Mannerheimintielle Postitalon ja Messuhallin (nykyinen Kisahalli) väliltä yksisuuntaiseksi liikennesuunnan ollessa etelästä pohjoiseen. Etelään suuntautuva autoliikenne ohjattiin Runebergin-, (Topeliuksen-) ja Arkadiankadun kautta keskustaan. Käsitys liikenneneruuhkista oli tuolloin nykyistä hieman poikkeava, luonnollisesti paikoitus oli kiellettyä Stadionin lähikaduilla kuten Mäntymäentien, (nykyisellä) Hammarskiöldintien, Nordenskiöldinkadulla ja Urheilukadulla. Sen sijaan suositeltiin Töölön-, Kammion- (nykyisen Sibeliuksen-), Eino Leinon- ja Humalistonkatuja.

Kansaa liikkui tuolloin paljon raitiovaunuilla ja usein oli vaikeuksia päästä mukaan matkustajia täynnä olevaan vaunuun. Ennätyksen tuona kesänä teki yksi vaunu, joka liikkuaan millä linjalla tahansa, oli aina täynnä-kilpi valaistuna. Tämä ihmevaunu oli tulevaisuuden raitiovaununa tänne kokeiltavaksi vuokrattu saksalainen Vestische Strassenbahnen GmbH:n neliakselinen teli-vaunu. Tähän 130-140 matkustajan vaunuun tunki joskus lähes parisataa uteliasta ja kuljettajalla riitti juttukavereita. Useimmille vaunusta jäi mielikuvaksi vain tasainen ja äänetön kulku, yksityiskohtainen tarkastelu oli mahdotonta tungoksen vuoksi. Tällaista hienoutta ei Helsingissä siihen mennessä oltu nähty.

Viime aikoina Euroopassa tapahtuneet suuret ja yllätykselliset muutokset palauttivat mieleeni erään raitiovaunumatkan kesältä 1940.

Olin tuolloin toisella kymmenellä oleva koulu-poika. Asuimme Kalliossa aivan kirkon naapuritossassa. Isä toimi silloin teollisuusvartijana Munkkisaarella iltaisin ja öisin. Äiti lähetti usein minut iltaisin viemään isälle eväspakettia työpaikalle ja tällaiselle matkalle olin menossa silläkin kertaa.

Karhupuiston pysäkillä nousin vaunuun ja asetuin tavanomaiselle paikalleni kuljettajan vasemmalle puolelle seuraamaan hänen työskentelyään ja tarkkailemaan liikennettä. Vaunu lähti liikkeelle kuten tavallisesti. Käännyttiin Viiden- neltä linjalta Porthaninkadulle. Havaitsin heti, että mäen alla Toisen linjan aukiolla oli tapahtu-

nut jotakin erikoista ja kuljettajakin tuntui tarkkailevan samaan suuntaan. Oliko jokin onnettomuus vai mikä? Seuraavalla pysäkillä Neljännen linjan kulmassa (sellainen oli silloin) vaunun ovien auetessa kuului alhaalta huutoa joka nousi ja laski kuin tahdissa. Varovaisesti vaunu tuli sitten kulmassa olevalle pysäkillä. Nyt näimme sellaista, jota en ollut ennen kokenut. Aukion jalkakäytävät mustanaan miehiä huutamassa poliiseille, jotka aukion keskeltä käsin ryntäsivät kumipatukat käsissään kovimman metelin suuntaan. Meteli laantui ja väki väistyi, mutta samaan aikaan vastakkainen reuna alkoi ilkkumisen. Mieleeni tuli kissa ja hiiri -leikki. Jatkoa emme kuitenkaan saaneet katsella, sillä poliisit viittiloivat meidät jatkamaan matkaamme. Kuljettaja toi vaunun varovasti Hakaniementorille. Tori oli täpötäynnä kansaa, sitä oli pysäkkikorokkeilla ja ajotiellä ja raitiotiekiskoillakin. Koväänisestä kuului kiihkeää puhetta, jolle aina vähän väliä kättentaputuksin ja huudoin osoitettiin suosiota.

Hakaniemessä minulla oli ollut tapana vaihtaa ykkösen vaunuun, mutta nyt tuo väkimassa ja sen käytös pelotti sen verran, että jätin sen tekemättä. Kuljettajakin taisi hieman aristella, koska ajatteli ääneen "mitenkähän tästä päästään". Alkumatkan hän oli ollut sanaakaan sanomatta. Varovaisesti hän kilautti kellolla lähtömerkin ja odotti sen vaikutusta, väistyykö väki kiskoilta. Totiset kasvot kääntyivät kohti, mutta kuitenkin väistytettiin ja vaunulle avautui ahdas kuja väkijoukon keskelle. Edettiin ensin etanan vauhtia ja Pitkäsillan lähetessä aina nopeammin. Kuljettajakin vapautui jännityksestään ja kertoili aina Kauppatorille saakka, miten arvaamaton tuollainen kiihtynyt kansanjoukko saattaa olla. Kauppatorilta jatkoin ykkösellä loppumatkan isän luokse. Parin tunnin kuluttua palatessani suoritin vaihdon jo Kauppatorilla. Tullessamme Hakaniemeen tori oli jo tyhjentynyt väestä.

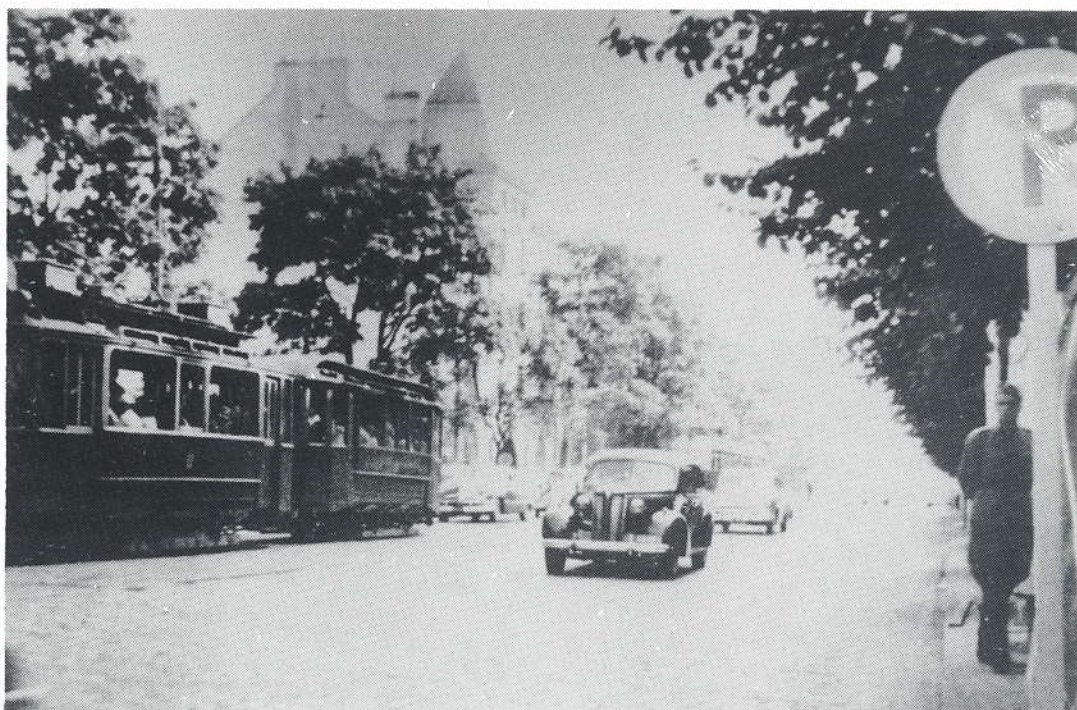
Kyseessä oleva väenpaljous (30000 - 40000 henkeä) oli silloisen Suomi - Neuvostoliittoseuran järjestämä tilaisuus Baltian maiden "vapaaehtois- sen Neuvostoliittoon liittymisen" ylistämiseksi ja suomalaisten innostamiseksi seuraamaan esimerk- kiä.

Kauniaisten kaupunki Grankulla stad
30 päivän lipun kantakortti Stamkort för 30-dagarsbiljett
Aikuiset Fullvuxna

Kantakortti on voimassa viimeistään Stamkortet bör förnyas senast
410/86

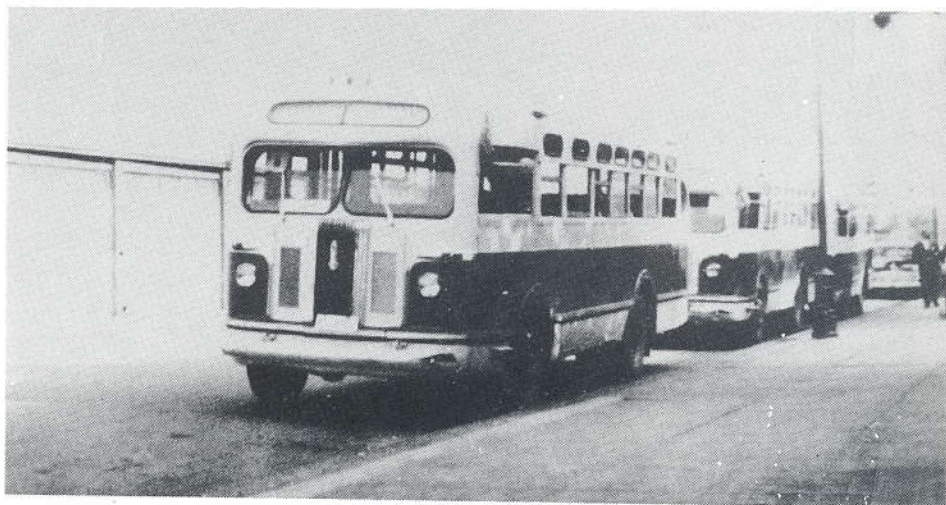
Kauniaisten kaupunki Grankulla stad
30 päivän lipun kantakortti Stamkort för 30-dagarsbiljett
Lapset 7-16 v Barn 7-16 v

Kantakortti on voimassa viimeistään Stamkortet bör förnyas senast
420/86



Mannerheimintien liikennettä Olympialaisten aikaan. Autoliikenne oli yksisuuntaista etelästä pohjoiseen, mutta raitiovaunut kulkivat kumpaankin suuntaan. Taustan tornirakennelmat ovat Suomen Sokerin purettuja taloja.

Kuva: T. Niskanen, 1952



Venäläiset olympiaosallistujat käyttivät kisapaikkojen ja Otaniemen välillä vain omia bussejaan. Tässä niitä kuvattuna Urheilukadulla. SNTL:n kilpailijat eivät luottaneet länsimaisiin busseihin.

Kuva: T. Niskanen, 1952



Turku

21.2.1972 JORMA RAUHALA