

I 1992

TRAITIOI

ISSN 0356-5440



OSALLISTU SRS:N KEVÄTKILPAILUUN JA VOIT VOITTA



Vastaa
ennen
15.5.

Kerro millä tutulla helsinkiläisellä kadulla kuvamme vaunu kulkee. Vihjeenä voimme mainita, että kyseessä on kesä v. 1952, jolloin Helsingissä oli kokeiltavana saksalainen Düwag-in telivaunu.

Lähetä vastauksesi suljetussa kuoressa SRS:n osoitteeseen PL 234, 00531 Helsinki. Laita kuoreen merkintä "kilpailu".

Oikein vastanneiden kesken arvotaan arvokas kiskoliikenneaiheinen videofilmi, jossa

näkyvät myös vanhoja raitiovau-
nuja.

Voittajaan otamme yhteyttä
toukokuun alussa ja seuraavassa
Raitiossa kerromme kilpailun
ratkaisun.

HÖYRYÄ HELSINGISSÄ

Juhani Katajiston kaitafilmiä ja valokuvien pohjalta tehty
lyhytelokuva viidestä höyryveturisarjasta pääkaupunkiseudulla.

KOE PASILAN VIIMEISET HÖYRYT UUDELLEEN!

Lähde mukaan nostalgiselle matkalle 1960-luvun jälkipuoliskolle seuraamaan höyryveteitä arkiaskareissaan Helsingissä. Vertaile kanssani entisiä näkymiä nykyisiin! Lähdemme Helsingin rautatieasemalta Ukko-Pekan tai Riston vetämillä Toijalan postijunilla. Seuraamme niiden nousua Eläintarhan mäessä ja Pasilan kalliolta näemme kuuluisan Kuurilan Pekan numeron 1005 vanhalla asemalla. Ympäristöä tuskin uskoo samaksi, mihin sitä nyt vertaamme.

Paikut eli Pr 1:t olivat tyypillisiä helsinkiläisiä veteitä. Paikun mukana käymme sekä Vallilassa että Kauppatorilla. Molemmista paikoista ovat kiskot jo puretut. Tk 3:t ovat myös kuuluneet helsinkiläiseen maisemaan.

Pikku-Jumbo vetää sorajunia keskustaan ja työskentelee valkoisen laatikkoauran kanssa Pasilan ratapihalla. Auran ohittaessa veturitallin, näemme jokaisesta piipusta nousevan savun. Se oli höyryaikaa se!

Erikoisuutena hyvästelemme Pasilan viimeisen Kanan. Se oli työskennellyt Helsingissä aina 1920-luvulta saakka, Karjaalla sitä käytettiin enää kahden kuukauden ajan ennen lopullista poistamista liikenteestä.

Eivät vain höyryveturit ole menneet, myös maisemat ovat täysin muuttuneet. Otokset on kuvattu vuosina 1967–1970. Juuri ennen kuin sähköistys mullisti koko helsinkiläisen rautatiemaiseman.

VHS-videokasetti, kesto 33 minuuttia. OVH 150,- mk.

Myynti: Rautatiemuseo (914) 26 22 45,

Museorautatieyhdistys/Roivainen (90) 872 8628



PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu
103160-1003977

RAITIO ISSN 0356-5440 15. vuosikerta

Toimitus: J. Rauhala
(90) 707 2957 (t)
(90) 873 5836 (k)
Uutistoimitus: A. Hellman
(90) 321 066 (k)

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:
puheenjohtaja Tauno-Juhani Lappi
k: (90) 565 1348
varapuheenjohtaja Ismo Leppänen
sihteeri Juhana Nordlund
k: (90) 879 4994
rahastonhoitaja Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja Arto Hellman
jäsen Ari Oksa
varajäsen Jorma Rauhala

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

Jäsenmaksut: 80 mk

Kansikuva:

Linjan 2 reitti muuttui 2. 1. 1992
Katajanokan terminaalin uudelle
radalle. Esittelyajossa olivat vau-
nut 157, 320 ja 2 pysähtyneenä
uudelle päätepysäkille, josta on
vaivaton vaihtoyhteys Ruotsiin ja
Saksaan liikennöiviin lauttoihin.
Kuva J. Rauhala, 30. 12. 1991

Kustantaja Suomen Raitiotie-seura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1992

Ilmestyy kolmasti vuodessa.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi
tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset
pyydetään lähettämään postiosoitteeseem-
me tai niistä voi sopia toimitussihteerin
kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi il-
moittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

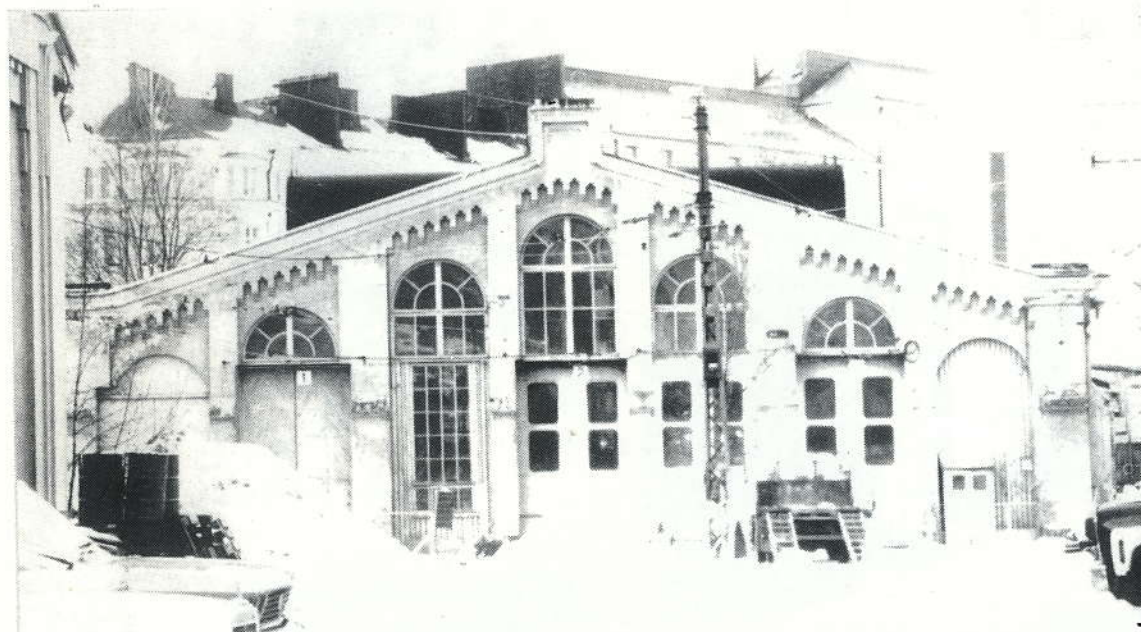
Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

©Copyright Suomen Raitiotie-seura ry 1992

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä
saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4
1979: 3
1980: 1
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1984: 3, 4
1985: 3
1986: 2, 3, 4
1987: 1, 2, 3
1988: 1, 2, 3, 4
1990: 2, 3
1991: 2, 3

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



HELSINKIÄ SILLOIN KUN SRS SYNTYI

Jorma Rauhala



Suomen Raitiotieseura täytti viime tammikuussa 20 vuotta. Miltä Helsingin raitiovaunuliikenne näyttikään 20 vuotta sitten? Nivelvaunuja ei vielä ollut ja silloin uusimmat 12 vuotta vanhat vaunut olivat ne, jotka nyt ovat vanhimmat. Tänäpäen taas vanhimmat nivelvaunut ovat jo 17 vuotta vanhoja.

SRS:n syntymäaikaana vanhimmat liikennekäytössä olleet vaunut olivat 1920-luvun puolivälistä eli lähentelivät 50 vuoden ikää. Normaalissa ruuhka-ajan ulkopuolisessa liikenteessä vuorot ajettiin tietysti nykyaikaisilla 1950-luvun telivaunuilla (paitsi linjan 9 "arkut"), mutta kun ruuhka-aika koitti, kaupungin liikennekuva muuttui ratkaisevasti.

1920-30-40-50 -lukujen pikkuiset, hitaat, kolisevat, rakastettavat ja mainiot kaksiakseliset vaunut valtasivat silloin kadut. Keskustan auto-ruuhkat olivat silloinkin mahtavat, koska liikennejärjestelyt olivat nykyistä huomattavasti onnettomampia, ei ollut juurikaan joukkoliikennekaistoja eikä liikennevalojakaan ollut kuin joissain harvoissa paikoissa. Kaksiakselisten 30-40 km/h vauhti ei poikennut muun liikenteen rytmistä.

Seuraavilla sivuilla vilkaisemme vuosien 1972 ja 1973 ruuhkaliikenteeseen, viimeiseen aikaan ennen nivelvaunujen tuloa ja kaikkia liikenteenrytmii kiihdyttäviä toimia. Tällaiseen kaupunkikuvaan kaksikymmentä vuotta sitten perustettiin SRS.

Kuvat J.Rauhala 1972-73.



HKL:n raitiovaunut 01.09.1972

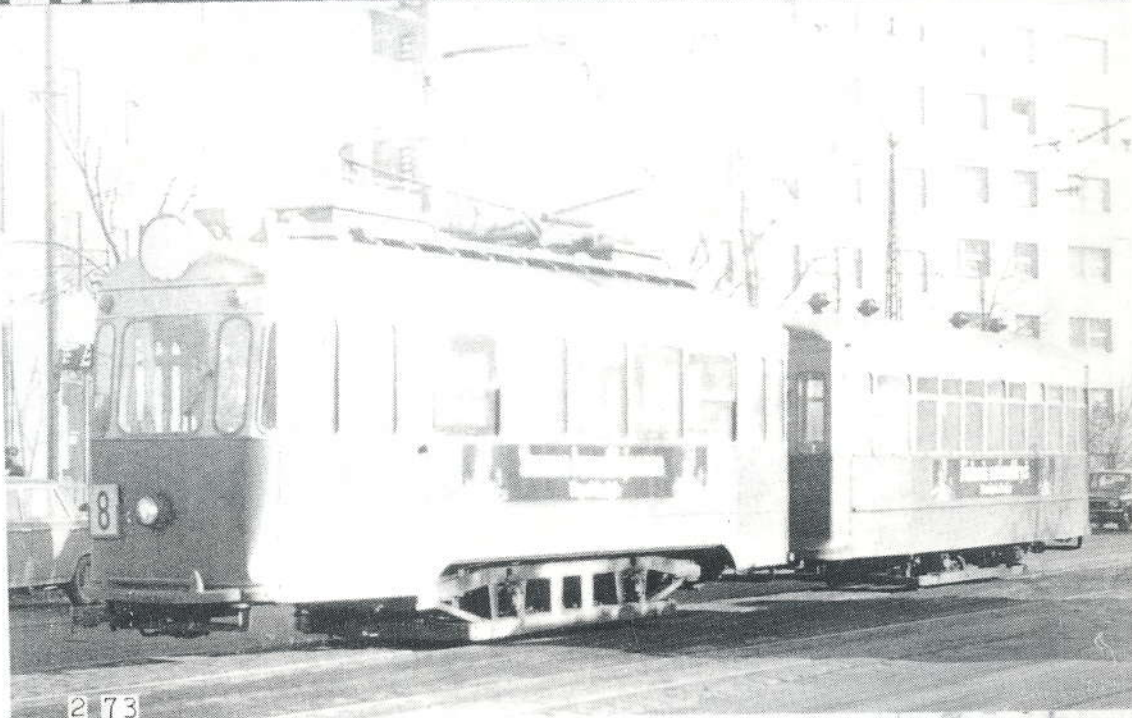
Seuraavassa luettelona ne raitiovaunut (ei museovaunuja), jotka kolistelivat pitkin Helsingin katuja SRS ry:n perustamisen aikoihin. Kuten huomaatte oli vaunutyyppejä hieman enemmän kuin nykyään. Toisaalla tässä lehdessä on kuvia jo "manan majoilla" olevista vaunuista arkiliikenteessä.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1- 15	Karia Strömberg	1959	20000 27500	29 69	14250	2300	3600	1800	6400	680	54	1350
16- 30	Valmet Tampella Strömberg	1959	20000 27500	29 69	"	"	"	"	"	"	"	"
109	NDWF	1924	11875 16450	18 41	10200	2050	3550	2100	-	815	55	850
123	ASEA	1928-	12460	18	10200	2050	3300	2200	-	815	41	840
131		1929	17035	41								
135											39	760
137											41	840
138											39	760
139												
142											41	840
144												
145											39	760
146											41	840
152		1930									39	760
153												
157												
159												
160												
161												
162												
163-174	Autoteoll. AEG	1941	15000 19575	18 41	10440	2100	3600	2250	-	815	55	850
175-180	Autoteoll. Strömberg	1941	15000 19500	18 40	10440	2100	3600	2250	-	815	55	850
181-186	ASEA AEG	1941	15915 21390	27 44	12500	2100	3185	1600	6000	660	36	850
188	Karia	1945	15000	18	10200	2100	3600	2250	-	815	55	850
192	Strömberg		19575	41								
193												
198												
201												
202												
204,205	Karia	1950	15000	18	10200	2100	3600	2250	-	815	55	850
207-212	Strömberg		19575	41								
214-216												
218												
223,226	Kaipio Strömberg	1950- 1951	15000 19575	18 41	10200	2100	3600	2250	-	815	55	850

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
301-330	Karia Strömberg	1954- 1955	19800 27300	29 69	13500	2300	3600	1830	6400	680	50	1640
331-375	Valmet Tampella Strömberg	1955- 1956	19976 27476	29 69	14250	2300	3600	1800	6400	680	50	1640
501-530	Karia Strömberg	1958	13340 21740	28 83	13500	2300	3200	1600	6400	680		
651,654	Nordwaggon	1924- 1925	8000 12950	18 47	10200	2060	3265	2500	-	750		
671-682, 684-689, 692, 695-700	ASEA	1928- 1930	8000 13100	18 49	10200	2100	3275	2500	-	750		
702-705 710 712 714-717 719,720 723	LHW	1939	7000 11800	18 45	10200	2100	3285	2600	-	750		
730,731 742 745,747 750,753 756,759 761,763 764	Kaipio	1945 1946 1947	8000 13025	18 48	10200	2100	3285	2600	-	750		
765	Karia	1947	8000 12875	18 46	10200	2100	3275	2600	-	750		
H8	ASEA	1909	9500/13025		8700	2000	3400	1800	-	818	22	550
H15-H19	NDWF	1924- 1925	11875 16450		10200	2050	3550	2100	-	815	29,5	470
H20-H26	ASEA	1928- 1929	12460 17035		10200	2050	3300	2200	-	815	41	840
H1 H2	Schörfling AEG	1953 1955			7850	2060		2200	-	815	55	850

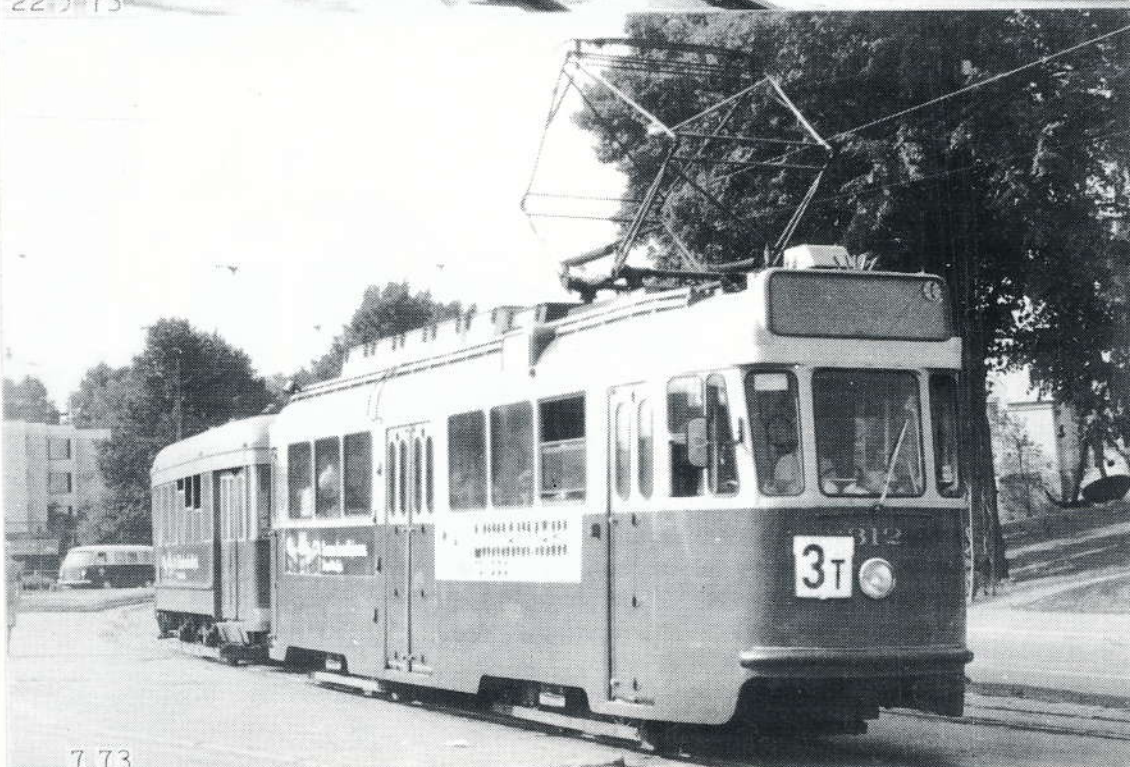
H8...H19 työmoottorivaunuja H20-H24,H26 harjavaunuja H25 ajojohdon tarkastus-
vaunu. H1,H2 hiomavaunuja (tiedot vuodelta 1981)

1 = vaunun numero, 2 = valmistaja, 3 = hankintavuosi, 4 = nettopaino/bruttopaino
5 = istumapaikkoja/seisomapaikkoja, 6 = pituus, 7 = leveys, 8 = korkeus,
9 = akseliväli, 10 = teliväli, 11 = pyörän halkaisija, 12 = moottoriteho kW,
13 = /kierrosta/min.

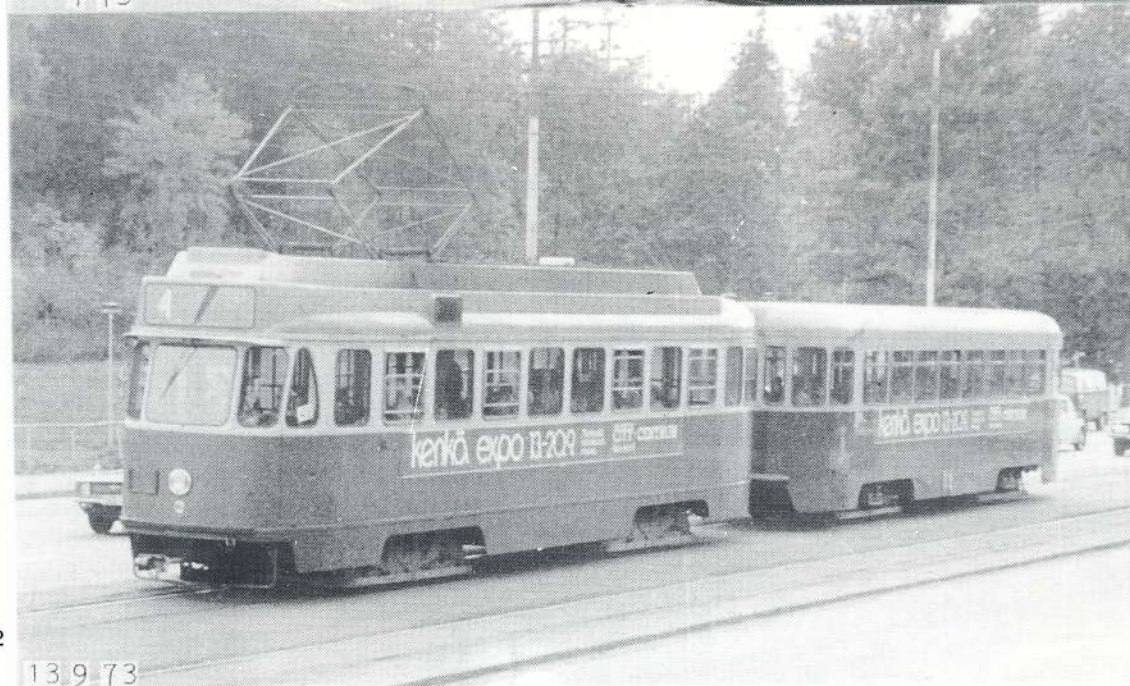




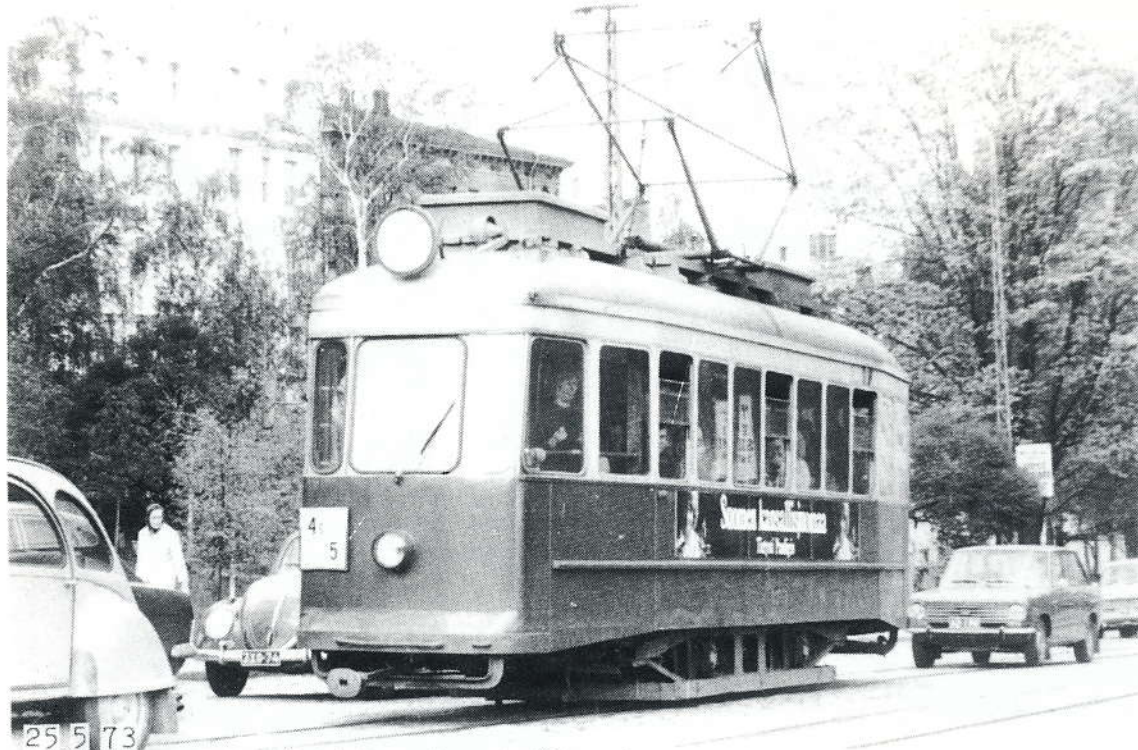
22 5 73



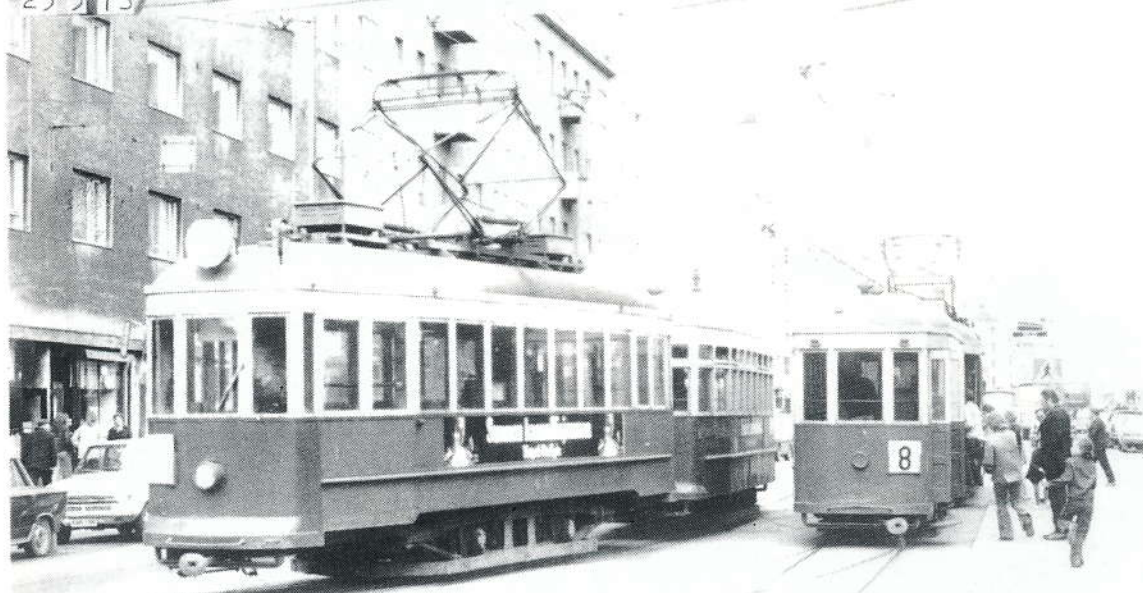
7 73



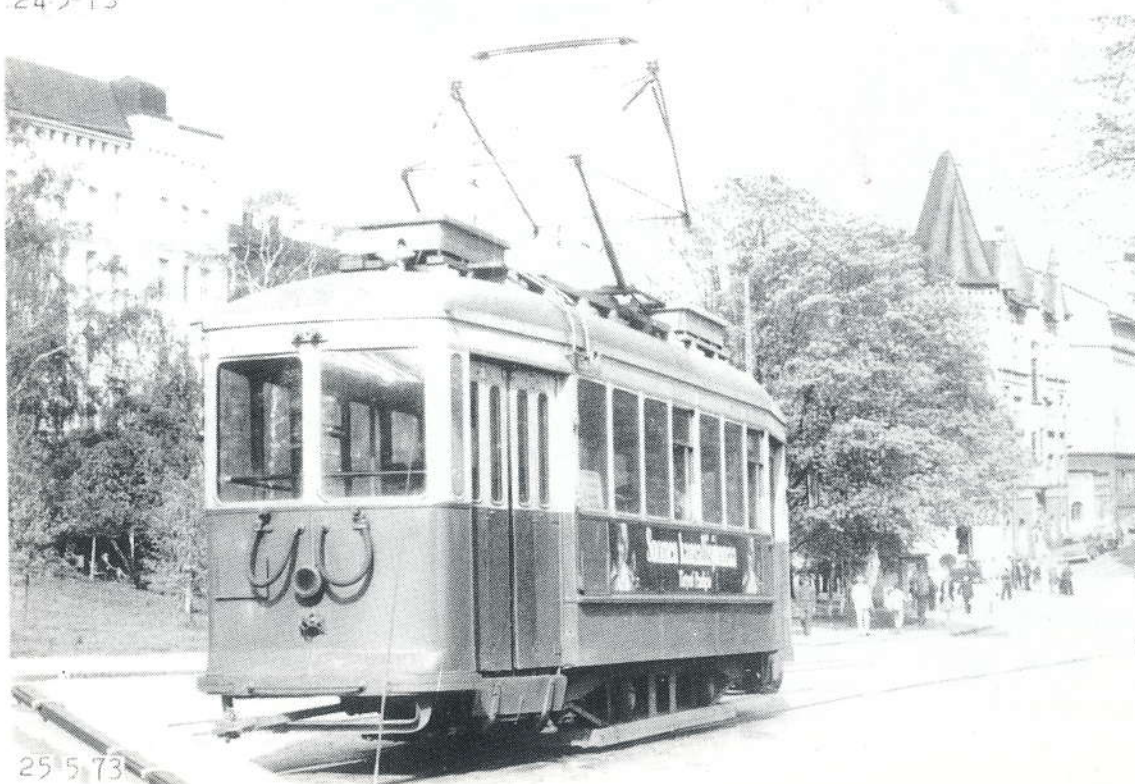
13 9 73



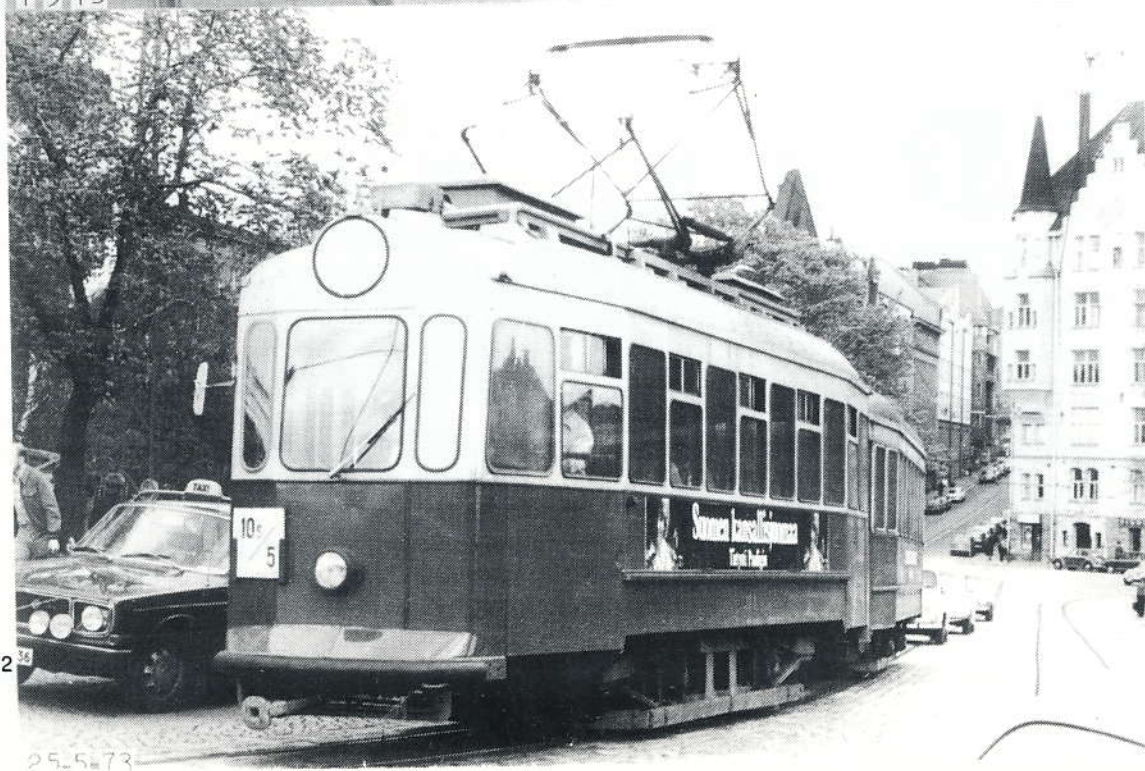
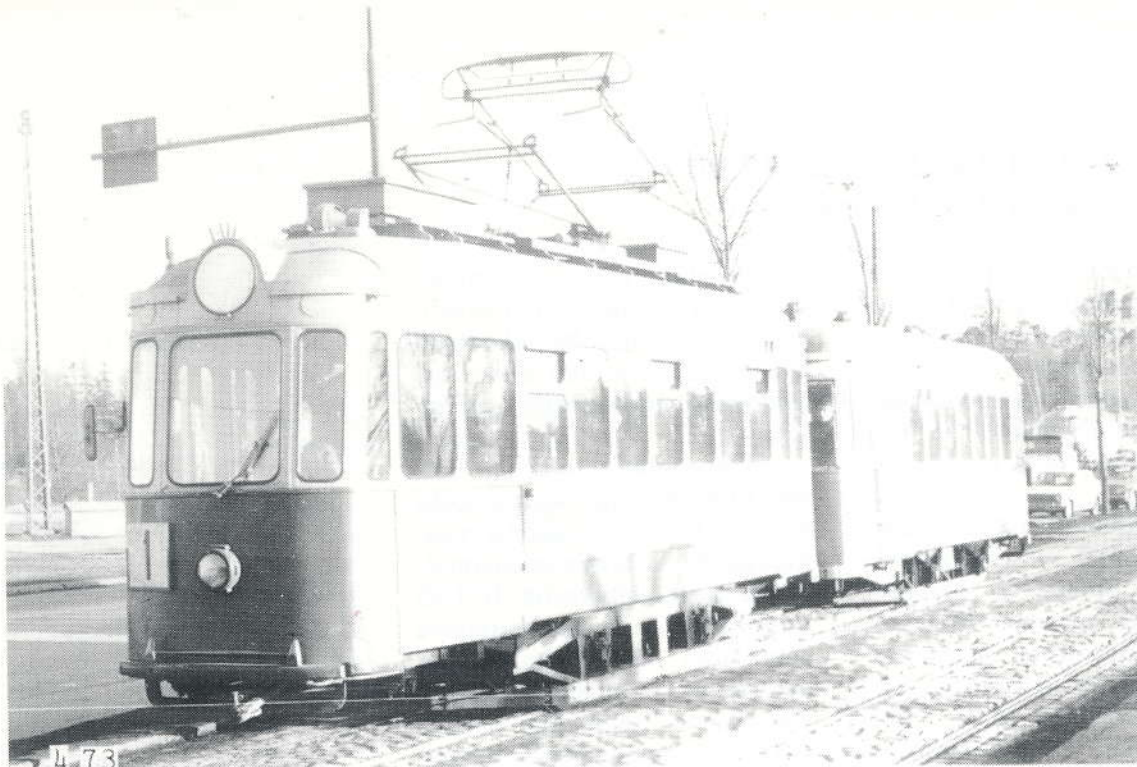
25.5.73



24.5.73



25.5.73



HELSINKI 16.1.1992 KLO 16.00

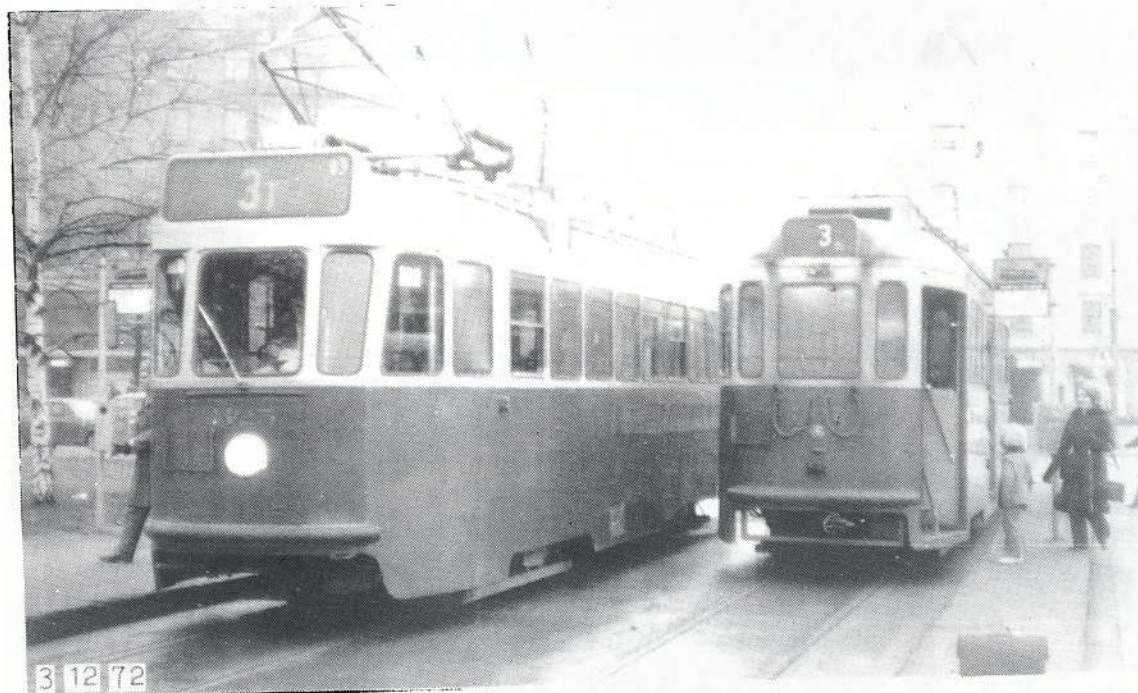
Jorma Rauhala ja Arto Hellman

Helsingin raitioliikenteessä on tänä kevätkautena jokaisena arkipäivän ruuhkatuntina peräti yhdeksänkymmentä vaunua menossa ja tulossa vieden kaupunkilaisia saasteettomasti ja joutuisasti kotiin, töihin tai harrastuksiin.

Kaksikymmentä vuotta sitten — 16. 1. 1972 — perustettiin Seuramme. Silloin oli kylläkin sunnuntai ja liikenne hiljaisimmillaan, mutta mitä se olikaan SRS:n 20. syntymäpäivänä. Kävimme katsomassa 16. 1. 1992 vaunutilanteen eri halleissa ja linjoilla. Otimme tarkasteluajankohdaksi vilkkaan iltapäiväruuhkan hetken kello 16.00 ja hahmotimme kartalle sen kellonlyömän liikennetilanteen vaunuihin.

Liikenteessä oli 82:sta nivelvaunusta 75 ja 29 neliakselisesta vaunusta 15, yhteensä siis 90 raitiovaunua ahkerasti liikkeellä matkustajia palveleen.

Viereisellä sivulla on luettelo kunkin linjan vaunustosta sekä halleissa seisseistä vaunuista. Seuraavalla aukeamalla on karttaesityksenä 16.1.92 linjaliikenne eli vaununumerot ovat sillä kohtaa missä ne aikataulujen mukaan pitivät olla. Tuona iltapäivänä ei ollut mitään kummempia liikennehäiriöitä, joten vaunut olivat oikeastikin siellä missä pitikin. Vieressä on vertailun vuoksi kahdenkymmenen vuoden takainen kartta samasta aiheesta, tällä kertaa vuoronumeroin esitettynä.



RAITIOVAUNUT 16.1.1992 KELLO 16.00

Nämä vaunut olivat liikenteessä:

* -merkki osoittaa vuoron, jossa suunnitelman mukaan olisi pitänyt olla neliakselinen moottorivaunu, mutta nivelvaunujen hyvän saatavuuden johdosta ei näin ollut.

VUORO / VAUNU

Linja 1	Linja 3B	Linja 4	Linja 7A	Linja 8
1 7	11 53	34 99	64 56	81 57
2 19	12 107	35 66	65 37	82 85
3 24	13 112	36 62	66 98	83 109
4 17	14 65	37 97	67 94	84 72
5 12	15 54	38 96	165 92	85 59
6 8	16 61	39 95	166 75	86 82
101 13	17 110	40 38		182 88
102 9	18 91	41 39	Linja 7B	183 43
103 26	19 32	42 35	74 34	184 100
104 21	20 63	43 79	75 40	185 111
105 90*		134 104	76 67	
Linja 2	Linja 3T	Linja 6		Linja 10
7 27	22 55	53 46	77 89	91 84
8 18	23 78	54 68	174 31	92 73
9 30	24 77	55 70	175 93	93 71
10 25	25 60	56 48		94 36
107 16	26 103	57 58		95 49
	27 108	58 51		96 74
	28 83	59 87		193 64
	29 52	153 44		194 102
	30 45	154 105*		
	31 106	155 42		

Nämä vaunut olivat halleissa:

TÖÖLÖN HALLISSA SEISOIVAT SEURAAVAT VAUNUT:

Vanhat 4-akseliset moottorivaunut 5, 6, 11, 20 ja 23.
Vanha 6-akselinen moottorivaunu 47.

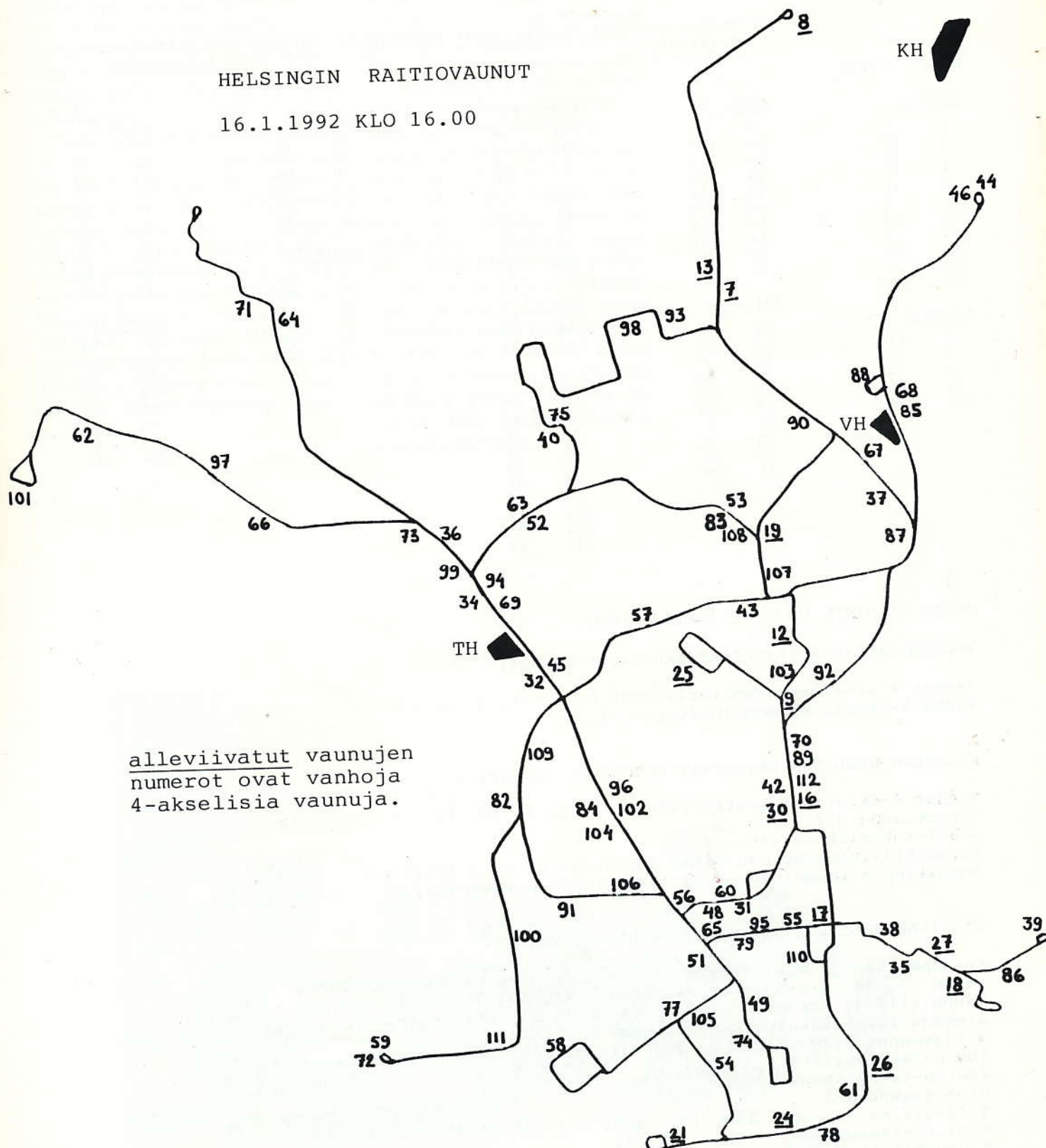
KOSKELAN HALLISSA SEISOIVAT SEURAAVAT VAUNUT:

Vanhat 4-akseliset moottorivaunut 1, 2, 4, 10, 14, 15, 22 ja 28.
Hinausvaunu H-2.
Robel-tukemiskone 1766.
Kaupunkiliikennemuseon kolme lumiauraa ja yksi lumivaunu.
Romusilppua vaunuista 29 ja 338 ratapihan reunalla.

VALLILAN HALLISSA SEISOIVAT SEURAAVAT VAUNUT:

Korjaamoissa ja maalaamossa olivat työn alla vanha 4-akselinen vaunu 3 ja 6-akseliset vaunut 33, 41, 50, 76 ja 81 sekä hioma-vaunu 2119 ja harjavaunu 2121. Vaunu 80 oli säilytysmallissa talon ainoana liikennekelpoisena vaununa varalla.
Harjavaunut 2120, 2122, 2123, 2124 ja 2126 olivat lähtövalmiina lumisateen varalta.
Enerco-tukemiskone 1767.
Hinausvaunu H-1.
Tilausliikennevaunut 135, 157, 320, 332+505 ja 362.
Koulutusvaunut 337, 339 ja 352/II.
Kaupunkiliikennemuseon vaunut ikäjärjestyksessä 11, 582, H-4, 19, 615, 243, 165, 91, 139, 684, 719, 181, 169, 761, 313 ja 331+521.

HELSINGIN RAITIOVAUNUT
16.1.1992 KLO 16.00



alleviivatut vaunujen
numerot ovat vanhoja
4-akselisia vaunuja.

HELSINGIN RAITIOVAUNUT

VUORONUMEROIN,

ARKILIIKENNE TAMMIKUUSSA 1972

KELLO 16.00

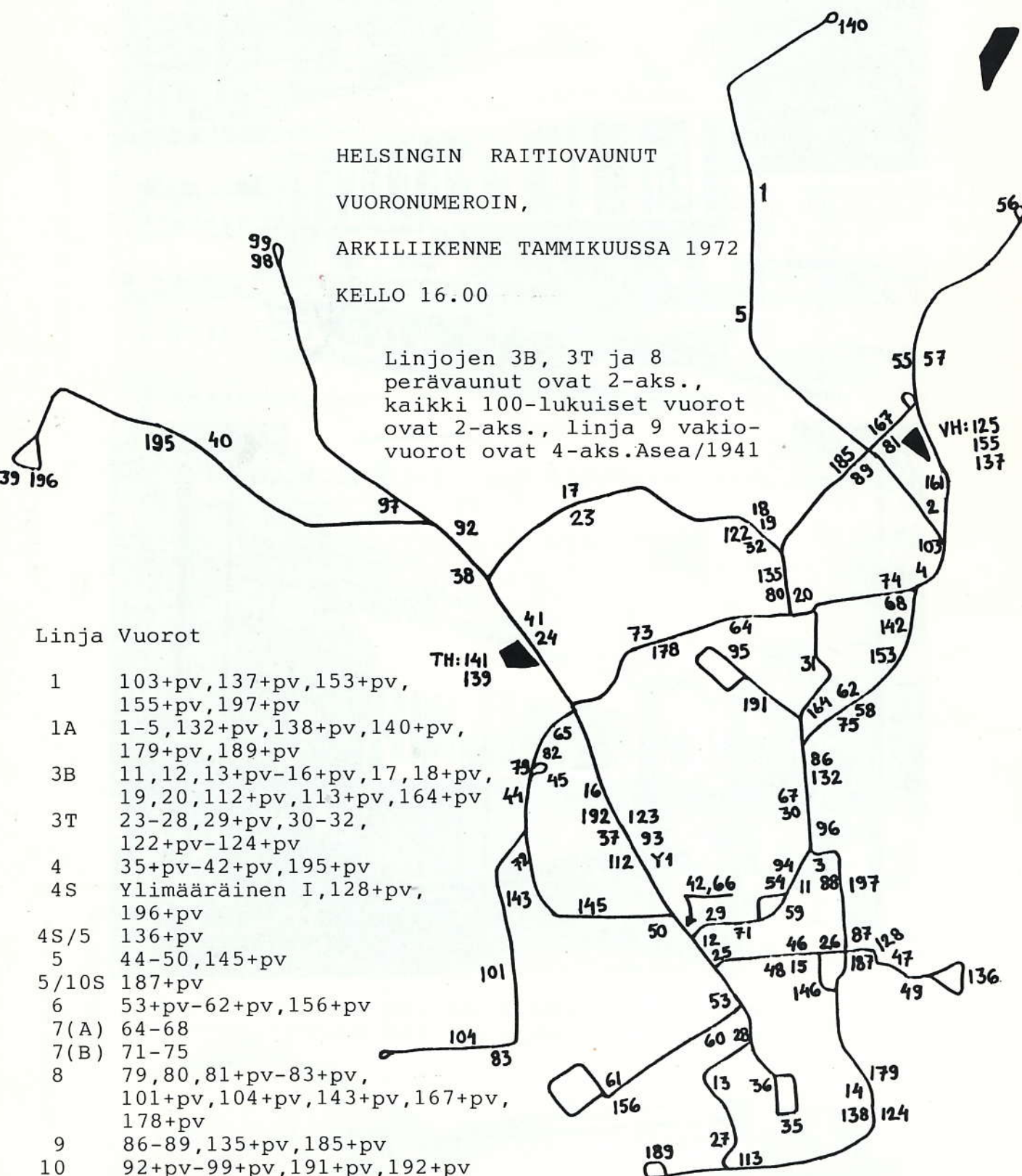
Linjojen 3B, 3T ja 8
perävaunut ovat 2-aks.,
kaikki 100-lukuiset vuorot
ovat 2-aks., linja 9 vakio-
vuorot ovat 4-aks. Asea/1941

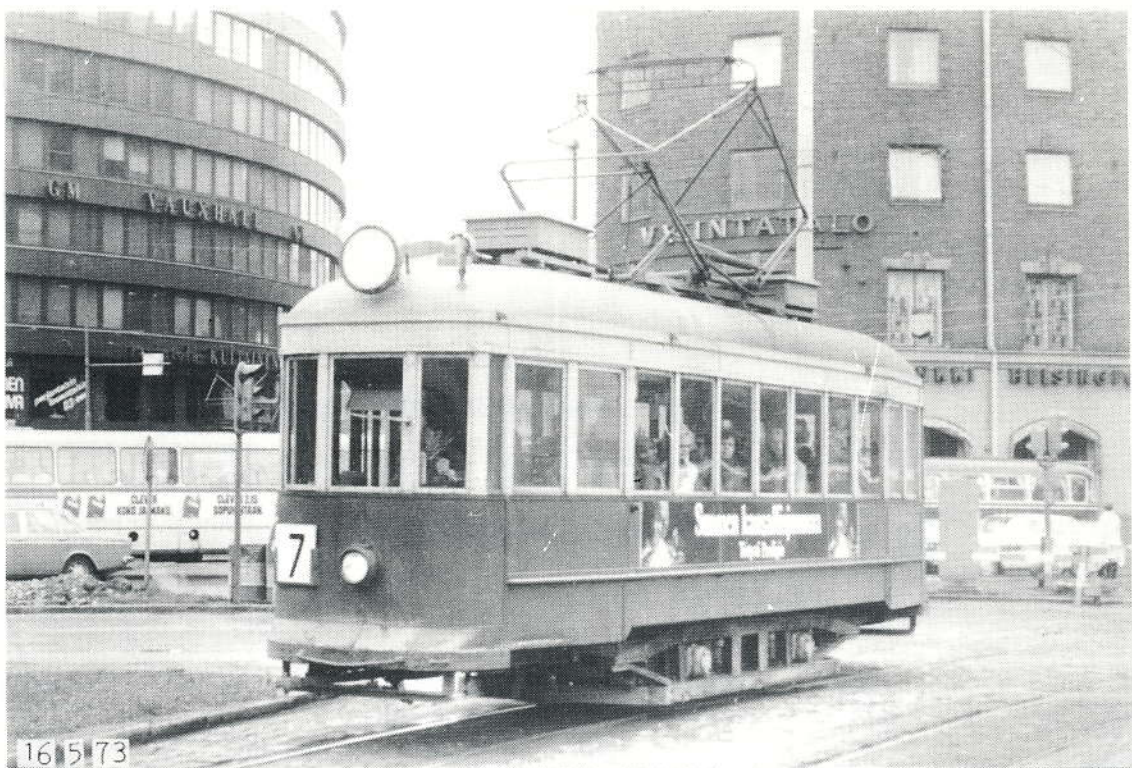
Linja Vuorot

- | | |
|-------|---|
| 1 | 103+pv, 137+pv, 153+pv,
155+pv, 197+pv |
| 1A | 1-5, 132+pv, 138+pv, 140+pv,
179+pv, 189+pv |
| 3B | 11, 12, 13+pv-16+pv, 17, 18+pv,
19, 20, 112+pv, 113+pv, 164+pv |
| 3T | 23-28, 29+pv, 30-32,
122+pv-124+pv |
| 4 | 35+pv-42+pv, 195+pv |
| 4S | Ylimääräinen I, 128+pv,
196+pv |
| 4S/5 | 136+pv |
| 5 | 44-50, 145+pv |
| 5/10S | 187+pv |
| 6 | 53+pv-62+pv, 156+pv |
| 7(A) | 64-68 |
| 7(B) | 71-75 |
| 8 | 79, 80, 81+pv-83+pv,
101+pv, 104+pv, 143+pv, 167+pv,
178+pv |
| 9 | 86-89, 135+pv, 185+pv |
| 10 | 92+pv-99+pv, 191+pv, 192+pv |
| 10S | 139+pv, 141+pv, 146+pv |
| KT | 125+pv(menossa linjalle 4S), 142+pv(menossa linjalle 4S),
161+pv(menossa linjalle 10S) |

Halleissa vielä olevat vuorot lähtöaikoineen:

125 16.01, 137 16.17, 139 16.20, 141 16.08, 155 16.03

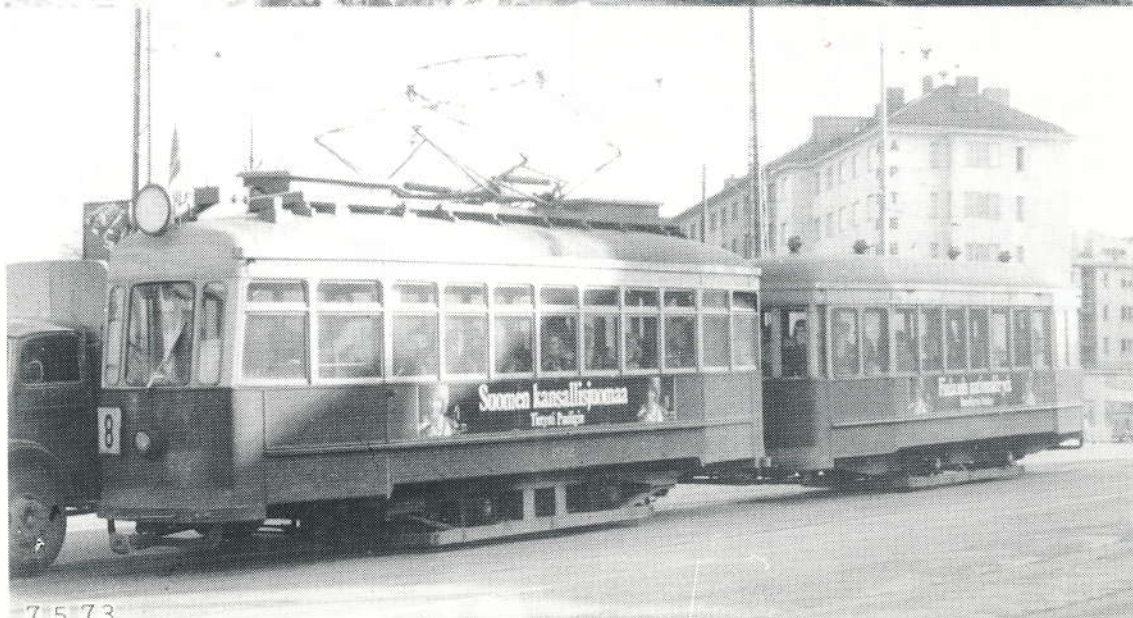




16 5 73



2 73



7 5 73

Maanantai - perjantai 1.10.1991 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681	8.59	134	4	640
5.30	42	4	641	9.13	182	8	684
5.36	182	8	681	9.14	185	8	686
5.44	36	4	641	9.15	193	10	696
	93	10	691	9.22	183	8	684
5.46	41	4	639	9.25	142	4	642
5.48	83	8	681		194	10	696
	95	10	695	9.31	184	8	684
5.56	37	4	641	9.53	137	4	642
	94	10	691	10.07	138	4	642
6.00	91	10	695	17.39	138	4	640
	184	8	681	17.49	39	4	640
6.08	134	4	639	18.02	183	8	686
6.12	185	8	681		185	8	682
6.20	85	8	681	18.05	142	4	640
6.30	193	10	695	18.09	137	4	642
6.42	183	8	681	18.13	184	8	686
	194	10	691		193	10	692
6.46	137	4	641	18.20	134	4	640
7.00	142	4	639	18.22	182	8	682
7.05	96	10	691	18.23	194	10	692
	138	4	641	18.38	36	4	640
7.06	84	8	681	19.51	92	10	692
7.12	43	4	639	20.19	81	8	682
7.13	82	8	685	20.59	85	8	682
7.18	39	4	641	21.17	96	10	692
	92	10	691	21.29	42	4	640
7.33	81	8	681	21.59	41	4	642
14.07	138	4	641	23.11	93	10	692
14.29	193	10	695	23.15	82	8	686
14.35	184	8	685	23.20	91	10	696
14.36	142	4	641	23.23	94	10	692
14.40	194	10	695	23.27	83	8	686
14.49	134	4	641	23.28	86	8	682
14.54	185	8	685	23.34	95	10	692
15.06	137	4	641	23.35	37	4	642
15.11	182	8	685	23.38	43	4	640
15.24	183	8	685	23.41	84	8	686

TÖÖLÖ

Lauantai 1.10.1991 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681	15.46	36	4	640
5.30	42	4	641	16.23	92	10	692
5.33	82	8	681	16.25	42	4	640
5.45	40	4	641	20.19	81	8	682
5.47	94	10	691	20.59	85	8	682
5.48	83	8	681	21.17	96	10	692
	91	10	695	22.01	40	4	642
5.56	41	4	641	23.11	93	10	692
5.59	96	10	691	23.15	82	8	686
6.00	93	10	695	23.20	91	10	696
6.03	85	8	681	23.23	94	10	692
7.05	92	10	695	23.27	83	8	686
7.20	81	8	681	23.28	86	8	682
7.42	37	4	639	23.32	37	4	642
8.13	84	8	685	23.34	95	10	692
8.18	36	4	639	23.36	41	4	640
9.08	95	10	691	23.41	84	8	686

Sunnuntai 1.10.1991 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.42	86	8	681	20.19	81	8	682
6.48	93	10	691	20.59	85	8	682
6.55	40	4	641	21.17	96	10	692
6.57	82	8	681	22.01	40	4	642
6.58	96	10	695	23.11	93	10	692
7.03	94	10	691	23.15	82	8	686
7.12	85	8	681	23.20	91	10	696
9.02	83	8	685	23.23	94	10	692
9.31	41	4	639	23.27	83	8	686
10.01	37	4	639	23.28	86	8	682
10.08	91	10	695	23.32	37	4	642
10.11	95	10	691	23.34	95	10	692
10.35	84	8	681	23.36	41	4	640
11.04	81	8	681	23.41	84	8	686

1.1.1992 alkaen käytössä olevat hallireitit ovat piirroksina tässä RAITION numerossa.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.1.1992 alkaen

klo	vuoro		linja	reitti	klo	vuoro		linja	reitti
5.32	6	v	1 1A	605	6.34	155		4	633
5.33	26		3T	623	6.35	22		3	621
5.36	65		7A	661	6.36	74		7B	671
	175		7B	671	6.40	54		6	651
5.38	17		3B	613	6.43	14		3B	611
	101	v	1A	601		29		3T	623
5.40	75		7B	673	6.45	165		7A	661
5.42	11		3B	611	6.46	20		3B	613
	30		3T	621	6.54	16		3B	611
5.43	53		6	653	6.55	25		3T	621
5.44	103	v	1A	605	6.57	76		7B	671
5.45	28		3T	623		105	v	1A	605
5.46	55		6	651	6.58	2	v	1 1A	601
	66		7A	661	7.00	12		3B	613
5.47	77		7B	671	7.05	67		7A	663
5.48	1	v	1 1A	601	7.06	34		4	633
	18		3B	613	7.08	27		3T	621
5.50	64		7A	663	7.09	8	v	2	607
5.52	13		3B	611		40		4	635
	23		3T	621	7.10	35		4	633
	38		4	635	7.11	19		3B	611
5.53	7	v	2	607	7.19	4	v	1 1A	601
5.55	56		6	651	7.29	5	v	1 1A	601
	154	v	6	653	7.32	31		3T	621
	174		7B	671	14.11	166		7A	661
5.56	166		7A	661	14.16	102	v	1 1A	603
5.58	102	v	1 1A	601	14.18	155		6	651
6.02	15		3B	611	14.20	175		7B	671
	24		3T	621	14.23	101	v	1 1A	601
	57		6	651	14.25	104	v	1 1A	603
6.03	3	v	1 1A	601	14.32	165		7A	661
	9	v	2	607	14.34	153		6	651
6.10	153		6	651	14.37	105	v	1A	605
6.12	58		6	651	14.41	174		7B	671
6.13	10	v	2	607	14.46	107	v	2	607
	104	v	1A	601	15.00	103	v	1 1A	601
6.17	59		6	651	15.02	154	v	6	651
6.23	107	v	2	607					

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

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.1.1992 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.33	26	3T	623	6.02	3	1	601
5.36	13	3B	613	6.02	20	3B	611
5.38	4	1	603	6.04	65	7A	663
5.40	66	7A	663	6.05	54	6	651
5.41	75	7B	673				
5.42	17	3B	611	6.17	55	6	651
	22	3T	621	7.08	29	3T	621
5.45	30	3T	623	7.20	64	7A	661
5.46	57	6	653	7.41	11	3B	611
5.47	1	1	601	7.51	39	4	631
	77	7B	671	8.16	56	6	651
5.48	15	3B	613	8.19	34	4	631
5.51	5	1	603	8.27	2	1	601
	53	6	651	8.34	12	3B	611
5.52	19	3B	611	8.36	24	3T	621
	23	3T	621	8.38	31	3T	623
	67	7A	663		76	7B	671
5.54	35	4	635	8.55	59	6	651
	38	4	631	8.56	27	3T	621
5.59	58	6	653	8.57	14	3B	611
	74	7B	671	9.05	6	1	601
6.01	25	3T	621	9.17	18	3B	611

Sunnuntai 1.9.1991 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 1.1.1992 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti	
mp	9.00	175	7B	672	mp	18.33	28	3T	622	
mp	9.05	103	v	1A	606	mp	18.38	12	3B	612
mp	9.06	104	v	1A	602	mp	19.47	3	1 1A	602
mp	9.12	105	v	1A	606	mp	20.25	1	1 1A	602
mp	9.19	101	v	1A	606	mp	20.54	56	6	652
mp	9.20	154	v	6	652	mp	20.58	14	3B	612
mp		166		7A	662	mp	21.01	24	3T	622
mp	9.21	174		7B	672	mp	21.03	6	1 1A	602
mp	9.24	155		4	638	ls	21.08	67	7A	662
mp	9.26	102	v	1 1A	604	mp	21.09	18	3B	612
mp	9.36	153		6	654	mp	21.11	67	7A	662
mp	9.41	165		7A	662	mp	21.18	2	1 1A	602
mp	9.42	107	v	2	608	mp	21.22	27	3T	622
la	15.19	1		1	602		21.25	11	3B	612
la	15.46	4		1	602		21.28	77	7B	672
la	16.14	23		3T	622	mp	21.32	4	1 1A	602
la	16.17	53		6	652	mp	21.42	31	3T	622
la	16.49	14		3B	612	mp	21.47	5	1 1A	602
la	17.10	2		1	602		23.16	54	6	654
la	17.15	24		3T	622		23.18	59	6	652
mp	17.18	105	v	1A	602			65	7A	662
la	17.25	3		1	602		23.21	15	3B	612
mp	17.27	103	v	1 1A	604		23.25	55	6	654
mp	17.30	153		6	652		23.30	66	7A	662
la		12		3B	612		23.33	74	7B	674
mp	17.33	104	v	1 1A	604		23.35	75	7B	672
la	17.39	5		1	602		23.36	57	6	654
mp	17.47	174		7B	674		23.42	64	7A	662
la	17.48	6		1	602		23.46	58	6	654
mp	17.49	102	v	1 1A	602		23.47	76	7B	672
mp	17.55	155		6	654		23.50	26	3T	622
mp	17.58	10	v	2	608		0.19	17	3B	612
mp		154	v	6	652		0.20	22	3T	622
mp							1.43	13	3B	612
mp	18.01	16		3B	612			30	3T	622
mp	18.05	107	v	2	608		1.54	25	3T	622
mp	18.07	165		7A	662		1.56	20	3B	614
mp	18.09	23		3T	622		1.58	19	3B	612
mp	18.12	7	v	2	608		2.02	29	3T	624
mp	18.17	175		7B	674		2.06	35	4	632
mp	18.18	101	v	1 1A	602		2.07	34	4	634
mp	18.19	8	v	2	608		2.08	40	4	636
mp	18.25	9	v	2	608	mp		39	4	636
mp		166		7A	662	ls		38	4	632
mp	18.28	53		6	652		2.15			

mp = maanantaista perjantaihin
la = lauantaisin

ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

RAITIO LIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1991-92

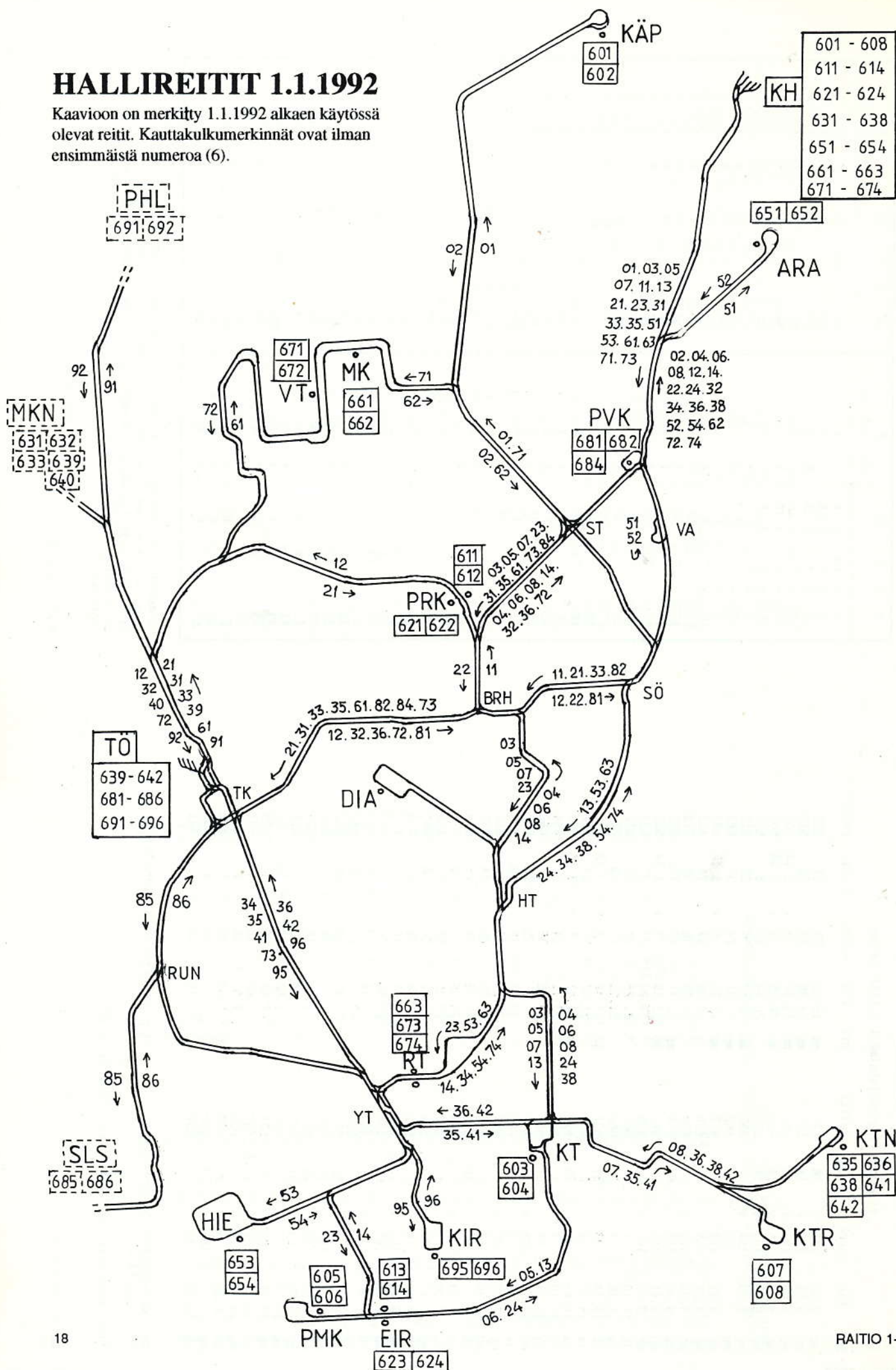
Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa
1991-92, 1.1.1992 alkaen.

A	B	C	D	mp	E	la	su	A	B	C	D	mp	E	la	su
1	v	KH	1,1A	X	X			58		KH	6	X	X	X	X
2	v	"	1,1A	X	X			59		"	6	X	X	X	X
3	v	"	1,1A	X	X			64		"	7A	X	X	X	X
4	v	"	1,1A	X	X			65		"	7A	X	X	X	X
5	v	"	1,1A	X	X			66		"	7A	X	X	X	X
6	v	"	1,1A	X	X			67		"	7A	X	X	X	X
7	v	"	2	X				74		"	7B	X	X	X	X
8	v	"	2	X				75		"	7B	X	X	X	X
9	v	"	2	X				76		"	7B	X	X	X	X
10	v	"	2	X				77		"	7B	X	X	X	X
11	"	"	3B	X	X	X		81		TO	8	X	X	X	X
12	"	"	3B	X	X	X		82		"	8	X	X	X	X
13	"	"	3B	X	X	X		83		"	8	X	X	X	X
14	"	"	3B	X	X	X		84		"	8	X	X	X	X
15	"	"	3B	X	X	X		85		"	8	X	X	X	X
16	"	"	3B	X	X	X		86		"	8	X	X	X	X
17	"	"	3B	X	X	X		91		"	10	X	X	X	X
18	"	"	3B	X	X	X		92		"	10	X	X	X	X
19	"	"	3B	X	X	X		93		"	10	X	X	X	X
20	"	"	3B	X	X	X		94		"	10	X	X	X	X
22	"	"	3T	X	X	X		95		"	10	X	X	X	X
23	"	"	3T	X	X	X		96		"	10	X	X	X	X
24	"	"	3T	X	X	X		101	v	KH	1,1A	X			
25	"	"	3T	X	X	X		102	v	"	1,1A	X			
26	"	"	3T	X	X	X		103	v	"	1,1A	X			
27	"	"	3T	X	X	X		104	v	"	1A	X			
28	"	"	3T	X	X	X		105	v	"	1A	X			
29	"	"	3T	X	X	X		107	v	"	2	X			
30	"	"	3T	X	X	X		134		TO	4	X			
31	"	"	3T	X	X	X		137		"	4	X			
34	"	"	4	X	X	X		138		"	4	X			
35	"	"	4	X	X	X		142		"	4	X			
36	"	TO	4	X	X	X		153		KH	6	X			
37	"	"	4	X	X	X		154	v	"	6	X			
38		KH	4	X	X	X		155		"	4,6	X			
39		TO	4	X	XK	XK		165		"	7A	X			
40		KH	4	X	XT	XT		166		"	7A	X			
41		TO	4	X	X	X		174		"	7B	X			
42	"	"	4	X	X			175		"	7B	X			
43	"	"	4	X				182		TO	8	X			
53		KH	6	X	X			183		"	8	X			
54	"	"	6	X	X	X		184		"	8	X			
55	"	"	6	X	X	X		185		"	8	X			
56	"	"	6	X	X	X		193		"	10	X			
57	"	"	6	X	X	X		194		"	10	X			

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v=neliakselinen, muut nivelvau-
nuja; neliakseliset liikennöivät vain ma-pe), C: sijoitushalli,
D: linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E: liikennöintipäivät X:llä
(XT = Lähtee Töölöstä, palaa Töölöön; XK = Lähtee Koskelasta, palaa
Koskelaan.)

HALLIREITIT 1.1.1992

Kaavioon on merkitty 1.1.1992 alkaen käytössä olevat reitit. Kauttakulkumerkinnät ovat ilman ensimmäistä numeroa (6).



ALKUVUODEN AIKATAULU-UUTISET

J. Oksanen

Eipä mennyt viimeisinkään vuodenvaihte läpi muutoksitta raitoliikenteessä. Ja kun vielä muutokset lisäsivät raidepituutta, niin mikäs sen mukavampi alku uudelle vuodelle. Pettymyksenkin on tosin aihetta: eivät tuoneet Katajanokan terminaalin uudet kiskot mitään eksoottista - linjan 2 eteläinen päätepysäkki vain siirtyi uuteen paikkaan.

Sääntönä on tähän asti ollut, että linjat 1 ja 2 ovat toisiinsa niin nivoutuneet, että jommalla kummalla linjalla tehty muutos vaikuttaa myös toisella. Säännöstä ei poikettu tälläkään kertaa. Linjalle 2 tarvittiin uusi vuoro, lisääntyihän linjan pituus. Prosenteissa laskettuna voitaneen puhua suorastaan huikeasta lisäyksestä, vaikka itse rataa tulikin vain muutama sata metriä. Nykyisen tarkan markan aikoina ja viikkoina, jolloin ei yhtäkään uutislähetystä voi kuvitella ilman sanaa "lama", homma hoidettiin muuttamatta vuorojen kokonaismäärää. Luovuttavana osapuolena oli linja 1/1A, jonka vuoro 106 sai väistyä. Se, että linjan 1A lähtömäärä Perämiehenkadulta väheni vain kahdella ja Käpylästä kolmella sekä linjan 1 Kauppatorilta vain kahdella ja Käpylästä yhdellä vaikka yksi vuoro onkin pois, johtuu kierrosajan muutoksesta. 1A:n kierroksen kesto lyheni keskimäärin 2-3 minuuttia ja peruslinjan 1 jopa 4 minuuttia.

Myös viime talvena näille linjoille aiheutettu vuorovälien epätasaisuus aamulta on poistettu. Nyt 1A:t lähtevät jälleen Käpylästä peräjälkeen kaikki ja kun vaihto linjalle 1 tapahtuu ovat kaikki 1A:t menneet. Viimeiset Käpylästä aamulla lähtevät kolme 1A:n vaunua ovat ruuhkavuoroja, jotka ajavat halliin Perämiehenkadulta. Aamun viimeinen 1A (vuoro 6) lähtee Perämiehenkadulta klo 8.31 ja on Kauppatorilla 8.39.

Ensimmäinen linjan 1 lähtö Kauppatorilta (vuoro 1) on 8.49, sitten (v. 2) 8.58 jne. eli lähdöt liittyvät toisiinsa oikeaoppisen nättisti ilman alimittaisia tai ylipitkiä välejä. Muitakin aikataulutoimittajan esteettistä silmää tyydyttäviä korjauksia on aikataulustoon tehty. Ykköslinjan arki-illan ja lauantai-iltapäivän vuorovälit ovat enemmän kuin ärsyttäneet siitä asti kun vuonna 1979 alussa linjalle tehtiin radikaaleja supistuksia. Nehen ovat olleet 15-15-15-10. Nyt vuorovälit vaihtelevat vain 10..12 rajoissa ja kun siirrytään 15 minuutin väleihin viimeisellä tunnilla arki-iltoina niin sitten myös siirrytään ja kaikki vuorovälit ovat samanlaisia. Lauantaina on viimeisellä tunnilla vielä toivomisen varaa. Kauppatorilta lähdöt 15.30 jälkeen tapahtuvat seuraavin välein: 15-15-12-10-15-15-10.

Arki-illan korjaukseen vaikuttaa yhden vuoron työpäivän jatkaminen yhden kierroksen verran.

Kakkosella huristelee nyt neljä vakiovuoroa ja yksi ruuhkavuoro. Se uusi vakiovuoro on 10. Muuten on liikennöintiaika lähestulkoon sama kuin ennen vuodenvaihdetta. Linjaa siis ajetaan edelleen maanantaista perjantaihin noin klo 6.20-17.40. Pidentynyt kierrosaika vaatii sen yhden uuden vuoron, jotta lähtöjen määrä ei muuttuisi ratkaisevasti. Ja totta: kun vanhalla reitillä oli kummastakin päästä 80 lähtöä on niitä nyt 81.

Olin kuitenkin ajatellut, että uusi rataosuus hyödynnettäisiin paremmin. Tarkoitus on kaiketi palvella Ruotsinlaivojen matkustajia. Viking Line ajaa kyllä myös viikonvaihteessa, tiedoksi HKL:lle. Eikö olisi ollut helppo järjestää esimerkiksi sunnuntaisin klo 10-11 välillä aloittaville vuoroille jokin lähtö Katajanokan terminaalista klo 9 jälkeen ja siirtää sitten vaunut omalle linjalleen. Vastaavasti

lauantaisin klo 16-17 aikaan lopettaville vuoroille yksi "keikka" Katajanokalle päivän päätteeksi. Selitys: kalliita vuoroja, sunnuntaitunteja ja kuka tarvitsee linjaa 2, sillä laivamatkustajat pyrkivät rautatieasemalle, linja-autoasemalle ja ylipäättään keskustaan eikä mihinkään Hakaniemeen tai Diakonissalaitokselle, missä ei mitään tapahdu. Totta. Mutta mitenkä olisi vaikkapa linja 4A Katajanokan terminaali - Munkkiniemi tai linja 5 Katajanokan terminaali - Töölöntori!

Hallireiteistä olen puhunut puhumasta päästyänikin. Ja yhä juttua piisaa. Katajanokan uuden raiteen myötä rakennettiin vaihteet Snellmaninkadulta Aleksanterinkadulle itäänpäin. Onkin muuten ihan mukavan näköinen rykelmä rautaa. Lisäsihän siinä kohdassa on vanhaan paikka, missä kolme kiskouraa kulkee saman pisteen kautta. Linja 2 hallireitit 607 ja 608 käyttävät tätä uutta yhteyttä Hakaniemen ja Katajanokan välillä. Mutta voi! Linjalla 4 on hallireitti 638 (vuoro 155, Katajanokalta klo 8.54 ma-pe), jonka selitys on: Katajanokka - ... - Kauppatori - ... - Snellmaninkatu - Liisankatu - jne. Koskelaan. Kuinkahan moni kuljettaja todella ajaa ohjeen mukaan Kauppatorin kautta ja mitä tulee sakkoa, jos oikaisee uusista vaihteista suoraan Snellmaninkadulle?

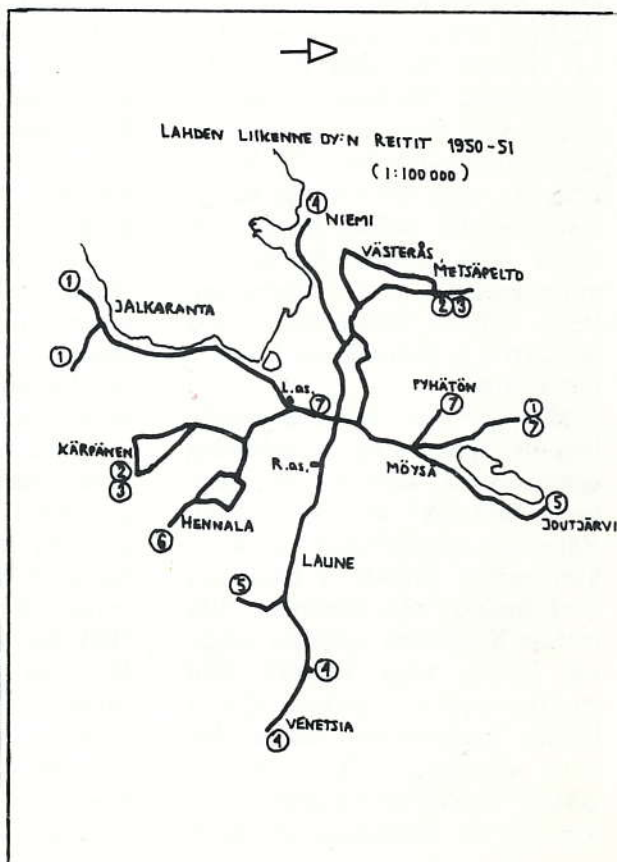
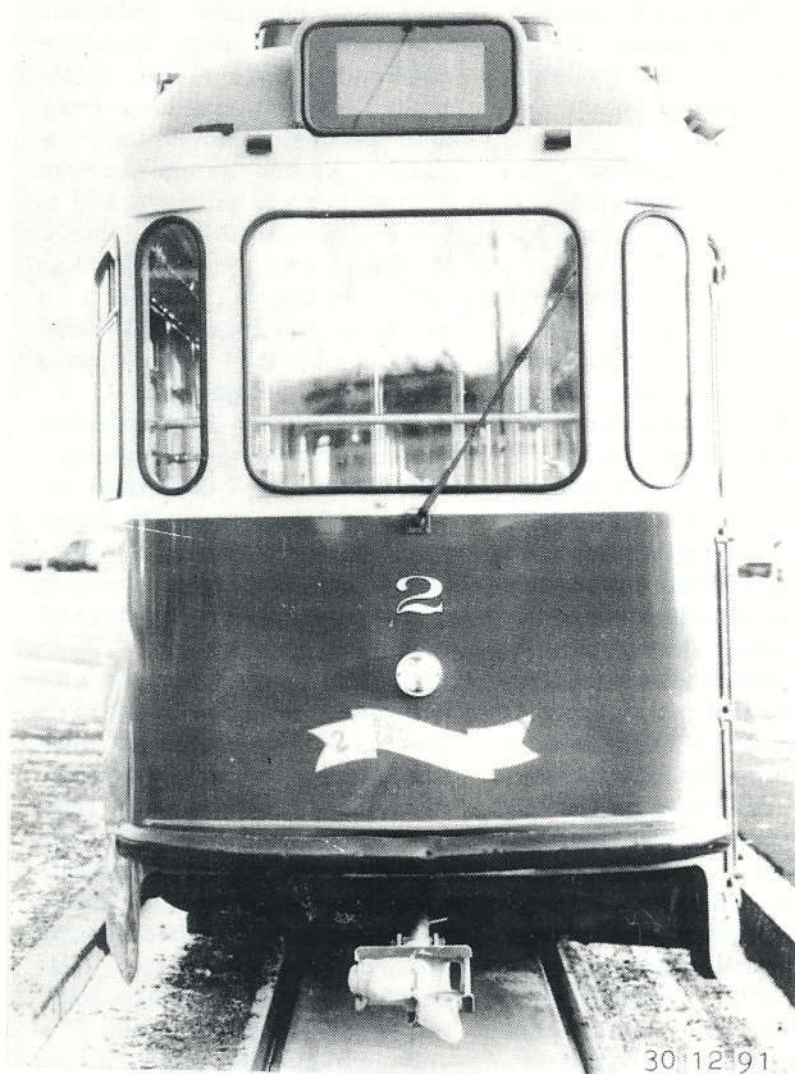
Linjalla 8 on luotu myös uusi hallireitti. Ensinnäkin Salmisaaren ja Töölön väliset reitit 683 ja 684 on muutettu numeroiksi 685 ja 686. Se uusi reitti on 684 Paavalin kirkko - Sturenkatu - Lätinen Brahenkatu - Urheilutalo, mistä reitti jatkuu yhteneväisenä Sörnäisten kautta kulkevan 682:n kanssa. Taas herää kysymyksiä. Onko hallireitin 684 alkupiste todella Paavalin kirkon silmukassa ja jos, niin miksi ajetaan Sturenkatua? Jos lähtö halliin tapahtuu Stu-

renkatu 49 pysäkiltä käymättä Paavalin kirkon silmukassa niin miksi Töölöön tuloaika on entinen? Eikö olisi luonnollista, että Sturenkatua kuljetaan, jotta voidaan päästä lenkissä olevan vuorovaunun ohi ja aikaisemmin halliin? Vastatkaa, jos tiedätte.

Hallireittejä on sitten RAITI-On 1/90 peukaloitu jo sen verran, että niistä tehty piirros julkaistaan uudelleen tässä numerossa.

Kaluston puolella on taas saavutettu uusi haamuraja: nivelvaunuista on suunnitelman mukaan yhtäaikaa liikenteessä 73 kappaletta. Prosentteina 89 %. Hyvä! Tästä lehdestä voimme toisaalta lukea, että käytännössä on ollut jopa 75 kappaletta samanaikaisesti ajossa. Neliakselisten määrä on vastaavasti pienempi. Vähenee niiden kirjavahvuuskin: Joulupäivänä näin vaunun 29 pieninä palasina Koskelan romuraitteella. Samassa kassassa oli myös vaunun 338 jämät. Kuka sanoikaan: "Kuvatkaa tänään sitä, mitä huomenna ette enää voi".

Paitsi aikataululehdille merkittyjä raitiotievuoroja olen kuullut, että RAITION uutistointittaja tietää parista UFO-vuorosta. Nämä ajelevat ilman papereita jollain linjalla johonkin aikaan jonain päivänä. Ilmeisesti uutistointittaja haluaa, että hänenkin palstallaan olisi jotain asiaa, kun ei ole asiasta aikataulointittajalle hiiskunut. Ehkä voimme lukea asiasta lisää niiltä riveiltä.



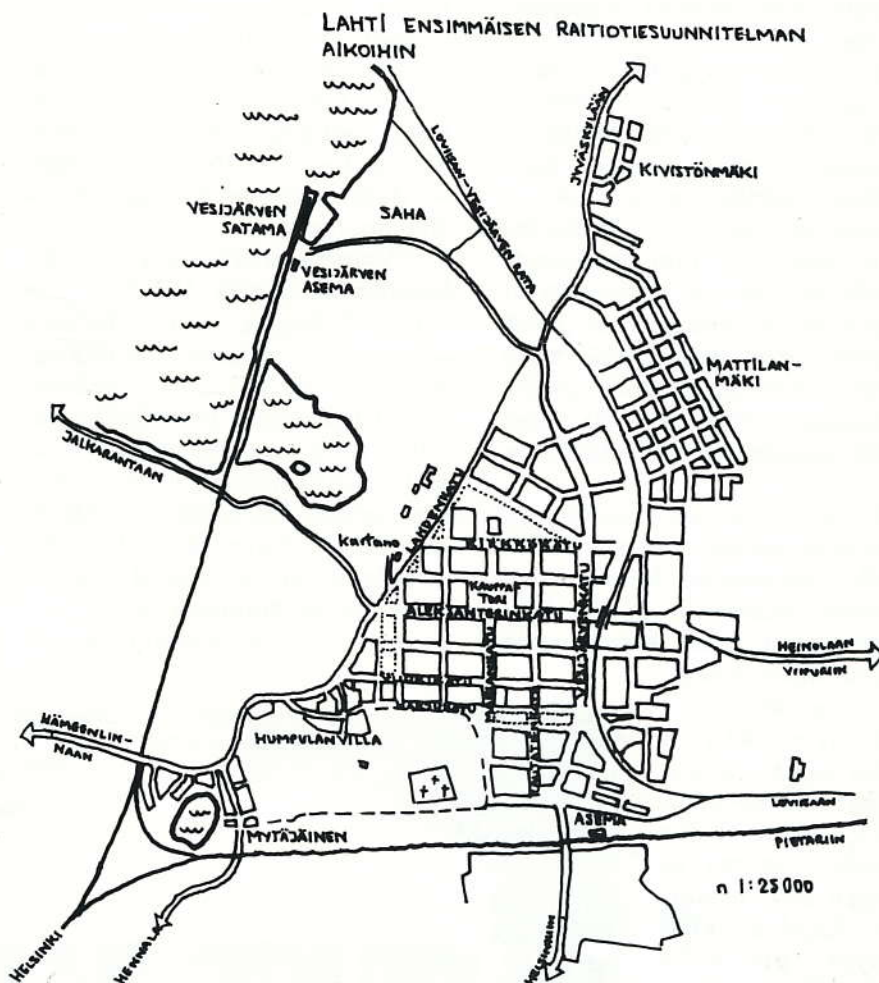
LAHDEN RAITIOTIE- JA LIIKENNELAITOSSUUNNITELMAT

Hannu Kivilä

Lahden kaupungin sisäinen joukkoliikenne on hoidettu 1920-luvulta lähtien yksityisten omistamilla linja-autoilla. Sitä ennen liikennetarpeista huolehtivat lähinnä hevosajurit, joita oli kaupungissa parhaimmillaan seitsemisenkymmentä. Vuonna 1906 ilmestyi katukuvaan ensimmäinen auto (kauppias Juho Simolinin N.A.G.) ja vuonna 1911 ajoi "tolpalle" ensimmäinen moottoroitu pirssi.

Kaupunkioikeudet 1. 11. 1905 saatuaan Lahdessa oli asukkaita nelisentuhatta, naapurikuntiin kuuluvat esikaupungit mukaanlukien kuutisentuhatta. Välimatkat olivat taajama-alueella verraten lyhyitä, etäisimpäänkin esikaupunkialueen mökkiryhmittymään oli matkaa torilta ehkä kolmisen kilometriä. Vaikka pika-ajurit tyydyttivätkin sen ajan liikennetarpeet kohtalaisen hyvin, syntyi kaupungin liikemiesten keskuudessa ajatus rakentaa Lahteen raitiotie.

Paikallinen sanomalehti kirjoitti vuonna 1907: "Kaupungissamme toimeliaisuus ja liike-elämä on nykyään varsin vilkasta. Uusia suunnitelmia tehdään ja yleinen on halu edistää nousevaa kaupunkiamme. Tämä on kaikki, kuten ollakin pitää. Näin kaupunkimme kehittyy ja vaurastuu yhteisillä ponnistuksilla. Vieraspaiikkakuntalainen, joka matkustaa kaupunkimme läpi rautatieasemalta Vesijärven satamaan saapi, ellei hän ole tilaisuudessa junaa käyttämään, jotenkin huonon käsityksen hyvästä kaupungistamme ajaessaan tuon matkan hevosella. Tie on melkein aina huonossa kunnossa, silloinkin kun ei ole niitä katutöitä, jotka tämän kesän ovat liikettä vaikeuttaneet. Liike on suuri, kesä-aikana usein tavatonkin. Kysymys raitiotie- tai automobiililiikenteestä tälle välille ei ole tänäkään vuoksi turhaan noussut. Mutta tätä liikennettä tarvitsevat matkaili-



joiden lisäksi myös paikkakunnan liikemiehet, joilla on tavari liikettä tällä välillä. Liikemiehemme tuntevat tarvitsevansa liike-elämän kehittyessä tällaista kulkulaitosta. Kauppiat ja tehtailijat voisivat suuresti vähentää hevosliikettä, jos yhteistöminnan kautta saisivat raitiotietä automobiililiikenteen käyttöönsä."

Raitiotietä suunniteltiinkin lähinnä sen vuoksi, että kaupunkiin oltiin perustamassa samaan aikaan kunnallista sähkölaitosta. Mutta jo tuolloin huomattiin kuitenkin se tosiseikka, että automobiili pääsee vapaammin liikkumaan eikä ole sidottu raitisiin.

Kaupungin liikemiehet pitivät asian johdosta kokouksen, jossa tuli esille lähinnä tavaraliikenteen hoito rautatieaseman ja

sataman välillä. Ilmeisesti VR:n hoitamaan liikennöintiin ei oltu tyytyväisiä. Tällöin ehdotettiin myös sataman siirtämistä liiken-teellisesti edullisempaan paikkaan, kuin myös rautatieaseman ratapihan uudelleenjärjestämistä.

Raitiotiehanke lopulta kuitenkin raukesi, niinkuin voidaan arvatakin näin pienen kaupungin kohdalla, lähinnä varojen puutteeseen. Henkilöliikennettä välittivät rautatieaseman ja Vesijärven sataman välillä siten edelleenkin muutamat päivittäiset paikallisjunat, jotka olivat yhteydessä Kouvolan — Riihimäen radan juniin, sekä pikaajurit, jotka järjestivät v. 1908 alkaen päivästyksen yöjunia varten. Myös laivat Päijänteelle ja Heinolaan lähtivät joidenkin vuosien ajan vasta puolenyön

jälkeen! Mainittakoon myös että tuolloinen satamaan johtanut huonokuntainen maantie oli yksi Lahden varsinaisista häpeäpilkuista.

Raitiotiekysymys nousi eräissä piireissä uudelleen esille v. 1916, jolloin "Rautatieaseman — Sataman" -linjan lisäksi kaavailtiin reittiä myös kolmen kilometrin päähän Jalkarantaan, jossa oli mm. runsaasti huvila-asutusta. Autoliikenne oli kuitenkin jo vilkastunut siinä määrin, ettei kysymystä enää pohdittu sen laajemmalti, puhumattakaan että se olisi ollut esillä kaupungin hallintoelimsissä.

Sisäinen liikenne Lahdessa ja lähiympäristössä oli siis edelleenkin pääasiassa hevosajurien varassa, vaikkakin jo 1910-luvulta alkaen alkoi katukuvassa näkyä myös henkilövuokra-autoja.

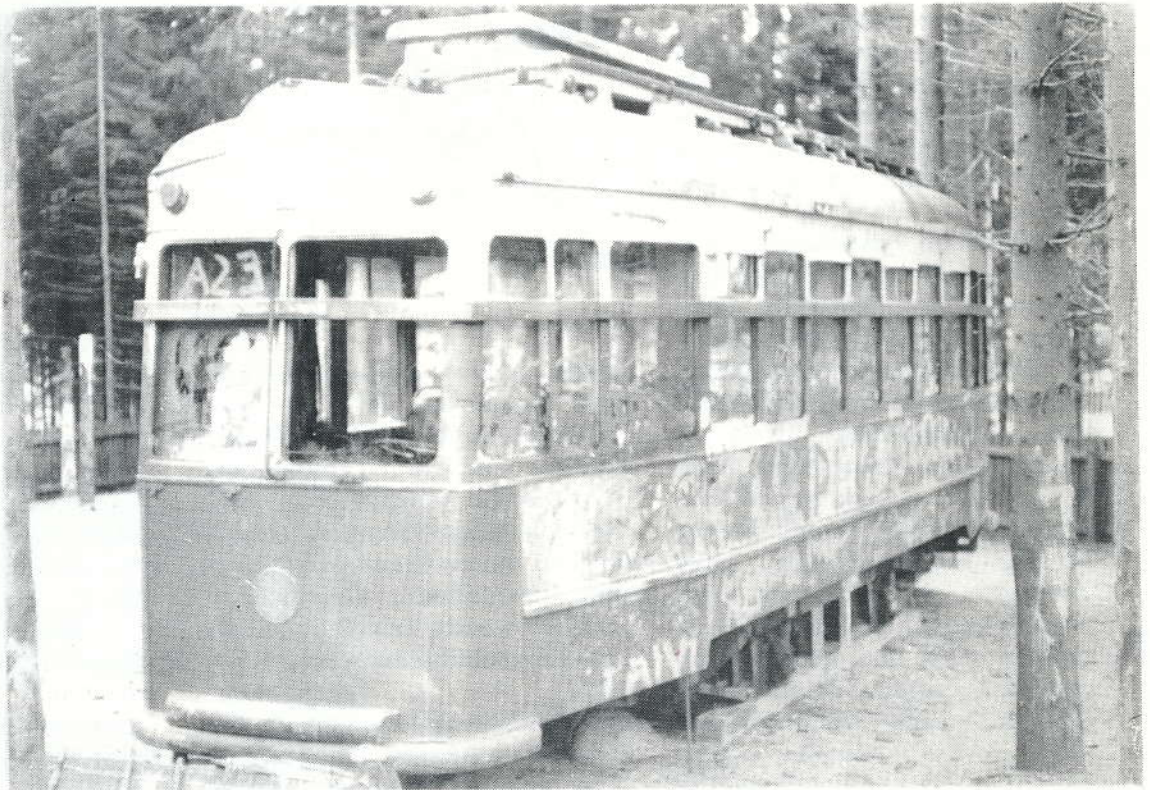
Ensimmäinen linja-auto alkoi liikennöidä keväällä 1923, jolloin Vilho Laurilan ostama 14 hengen Ford asetettiin kolmen kilometrin pituiselle reitille Kauppatori - Möysä (Järvenpää). Kaupunkireitin lisäksi bussi ajoi kerran päivässä myös kierroksen Lahti — Härkälä — Urajärvi — Vesivehmaa — Lahti ja hieman myöhemmin aloitettiin liikennöidä Launeen esikaupunkialueelle. Varsinaista aikataulua ei Lahden ensimmäisellä linja-autolla ollut, vaan pääte pisteissä odoteltiin niin kauan, että auto täyttyi vähintään puolilleen. Tämä liikenne päättyi jo muutama vuosi päästä, mutta jo 1920-luvun loppuun mennessä se käynnistyi uudelleen uusien

yrittäjien myötä. Vuonna 1929 Hämeen lääninhallitus myönsi asikkalalaiselle Sipi Niemiselle luvan autoliikenteen harjoittamiseen kolmella esikaupunkilinjalla ja saman vuoden kesäkuussa mainostivat "auton omistajat" sanomalehdessä Reo-bussilla ajettavia reittejä Kauppatori — Jalkaranta ja Kauppatori — Harjunalusta.

Vuonna 1932 aloittivat liikennöinnin Alarik Lehtimäki ja Väinö Peltonen, joiden hoitoon koko esikaupunkiliikenne muutama vuosi kuluessa keskittyi. Linjat lähtivät v. 1934 Kauppatorilta Niemeen, Möysään, Launeelle, Hennalaan, Kukkilaan - Isosaareen, Kärpäseen ja Jalkarantaan. Vuoroja oli joka suuntaan säännöllisesti vähintään kerran tunnissa, paitsi Isosaareen, jonne ajettiin aluksi

lupia muutamille uusille linjoille (mm. Vesijärven satama, Kivistönmäki, Metsolankatu ja Lotilantie), mutta liikennettä ei ehditty paljoakaan laajentaa ennen talvisodan syttymistä.

Sodan jaloista muutti vuoden 1940 aikana Viipurista ja muualta Karjalan kannakselta Lahteen useita yrityksiä, näiden joukossa mm. bussifirmat Kioviston Auto Oy ja Torkkelin Liikenne Oy, joista viime mainitulla oli tarkoitus järjestää kaupungin sisäinen liikenne täysin uudelleen. Yhtiö anoi vielä saman vuoden aikana paikallisin linjoja Laune - Kauppatori - Västerås, Hennala - Kauppatori - Möysä sekä Kauppatori - Kärpänen ja Jalkaranta. Kaupungin hallitus puolsi anomusta, mutta päätti ettei entisiltä liikenteenharjoittajilta poisteta liikennöin-



Lahden toistaiseksi ainut raitiovaunu on ollut tämä entinen turkulainen numero 46, joka oli lasten leikkikentällä Tanssimäessä.

Kuva J. Rauhala, 23. 11. 1974

vain muutama vuosi päästä, mutta jo 1930-luvun jälkipuoliskolla liikennöitsijät anoisivat maistraatilta

tioikeutta, vaan "järjestetään heidän ja Torkkelin Liikenne Oy:n autoliikenne oikeuden- ja

tarkoituksenmukaisesti sekä luvat päättyviksi samanaikaisesti". Yhtiö aloittikin liikennöinnin, mutta huomattavasti rohkeaa suunnitelmaa vaatimattomammin, mikä luonnollisesti johtui sodan aiheuttamasta kalusto- ja tarvikepulasta. Entisiä Viipurin katureita nähtiin ainoastaan linjalla Laune — Västerås sekä myöhemmin 1940-luvun lopulla lähilinjalla Lahti — Paimela — Noitala.

Jatkosodan sytyttyä 1941 Lehtimäki ja Peltonen tarjosivat kaupungin ostettaviksi heidän kymmentä linja-autoaan ja maistraatin myöntämiä liikenneoikeuksia. Tämä tarjous kuitenkin hylättiin insinööriosaston lausunnon perusteella.

Seuraavana vuonna em. liikennöitsijöiden lupia jatkettiin kahdella vuodella, vaikka he olivat anoneet niitä viideksi vuodeksi. Ilmeisesti jo tällöin nousivat ensimmäisen kerran esiin ajatukset paikallisliikenteen uudelleenjärjestelystä kunnallisen liikennelaitoksen pohjalta.

Vaikka lupia jatkettiin, ei liikenteenhoito sujunut olosuhteista johtuen kovinkaan keuhuttavasti. Esim. Alarik Lehtimäen kaikki bussit joutuivat puolustuslaitoksen käyttöön ja ainakin Möysän suunnan yhteydet olivat keskeytyksissä useita kuukausia kesästä 1941 lähtien.

Vuonna 1943 kaupungin sähkölautakunta sai kehotuksen tutkia mahdollisuuksia trolleybussiliikenteen toteuttamiseen kunnallisena yrityksenä. Asia pantiin hautumaan ja kolme vuotta myöhemmin aloitti toimintansa erityinen sähkölautakunnan asettama trolleybussitoimikunta. Siihen kuuluivat mm. kaupunginjohtajat Olavi Kajala ja Reino Vornanen ja se tutki useita erilaisia vaihtoehtoja aina akkumulaattoriautoista lähtien. Lopulta päädyttiin johdinautoliikenteeseen, jota dieselbussit täydentäisivät.

Trolleybussitoimikunta piti vuoden 1946 aikana kuusi kokousta ja teki kolme tutustumis-

matkaa. Ensimmäinen matka tehtiin Tampereelle, jossa sähkölaitoksen johtaja insinööri Simola selosti kaupungin liikennesuunnitelmia. Ohjelmassa oli myös käynti Valtion Lentokonetehtaassa tutustumassa johdinautojen valmistusta koskeviin suunnitelmiin. Toinen matka järjestettiin Tukholmaan ja kolmas Helsinkiin, joissa molemmissa tutustumiskohteena oli liikennelaitos vaunuhalleineen ja korjaamoineen.

Trolleybussitoimikunta ehdotti vuoden lopulla, että kaupunki ottaisi sisäisen joukkoliikenteen järjestettäväkseen, aluksi dieselautoilla ja sopivan ajan tullen johdinautoilla. Se ehdotti, että ensi tilassa olisi hankittava 10 kpl naftakäyttöisiä Renault -dieselbusseja, sillä "tarvittavat Ranskan frangit todennäköisesti olisi nyt saatavissa, mutta myöhemmin se lienee vaikeata ellei mahdotontakin". Toimikunnalle oli Kansanhuoltoministeriön auto-osastolla ja lisenssitoimikunnassa käydyissä neuvotteluissa selvinnyt, että ulkomaisen valuutan puutteesta johtuen ainoastaan ranskalaisille autoille voitiin saada tuontilupa.

Lahdessa oli tuolloin noin 40.000 asukasta ja liikennetarpeeksi laskettiin päivää kohti noin 29.000 yksinkertaista matkaa. (Asukasta kohden vuodessa siis n 270 matkaa.)

Laskelmat oli tehty noin 20 bussille, mutta Kansanhuoltoministeriön auto-osastolla oltiin sitä mieltä, että kaupungille voitaisiin ajatella korkeintaan kymmenen auton tuontiluvan myöntämistä. Trolleybussitoimikunta ehdotti edelleen, että kaupungin liikennelaitos olisi perustettava vuoden 1947 alusta, jolloin siihen olisi palkattava toimintajohtaja ja kanslisti. Liikenteen alettua olisi henkilökuntaa lisättävä palkkaamalla sinne kaksi toimistovirkailijaa, 24 kuljettajaa, 24 rahastajaa ja kahdeksan huoltohenkilöä. Mutta.. Kaikki nämä suunnitelmat käytiin läpi kaupunginhallituksessa, mutta

valtuusto poisti asian sillä kertaa esityslistalta.

Seuraavana vuonna (1947) tarjoutui Helsingin liikennelaitoksen johtajuuden juuri jättänyt DI Hans Sahlberg laatimaan täydellisen suunnitelman "Lahden kaupungin paikallisliikenteen aloittamiseksi ja hoitamiseksi kunnallisena laitoksena".

Kaupunginhallitus päättiinkin antaa tehtävän Sahlbergille ja seuraavana vuonna suunnitelmaa tarkastamaan ja lausuntoa antamaan valittiin oma kuusijäseninen toimikuntansa.

Myös Sahlbergin suunnitelmassa ehdotettiin johdinautoliikenteen aloittamista. Hän jopa vilautti raitiovaunujen käyttööntomahdollisuutta "siinä vaiheessa kun Lahden asukasluku alkaa lähestyä 70.000"! Suunnitelmassa esitettiin edelleen omnibusaseman rakentamista Kauppatorin itäiselle puolelle. Täältä piti aluksi lähteä päivittäin noin 680 vaunua, myöhemmin jopa 1500 tai enemmän.

Trolleybussitoimikunnan viimeisten kokousten pöytäkirjoista ei selviä, minkälaisia esteitä oli tällä kertaa kaikkien näiden suunnitelmien toteuttamisen tiellä. Ilmeisesti oli kuitenkin jälleen kysymys rahasta ja liikenneolojen ratkaiseminen jäi lopulta paikallisten liikennöitsijöiden harteille.

Kaupunki laajeni 1940-luvulla melkoisesti. Varsinkin runsaan siirtolaisväestön vaikutuksesta väkiluku kasvoi äkillisesti ja uusia asuinalueita nousi keskustan ulkopuolelle. Yksityisillä liikenteenharjoittajilla oli sotien jälkeen vielä pitkään vaikeuksia pysyä kehityksessä mukana polttoaine- ja tarvikepulan vuoksi. Uusia aktiivisia yrittäjiä onneksi löytyi ja tilanne alkoi vähitellen helpottua. Olipa lupien hakemisessa välillä ankaraa kilpailuakin.

Vuonna 1944 sai Viipurista kotiutunut Onni Tuovinen luvat Okeroisten ja Möysän linjoille ja muutamaa vuotta myöhemmin aloittivat liikennöinnin mm. Väinö Eloranta (Västerås, Metsäpel-

1940-luvun lopulla kaupungin liikenne oli kuuden eri yrittäjän hoidettavana, mikä ei välttämättä ollut liikenteen selkeyttä ja yhtenäisyyttä ajatellen paras mahdollinen tilanne. Liikenteen sekavuutta lisäsi myös kauppatorin epämääräinen "bussikaruselli"; jokainen liikennöitsijä oli saanut ottaa ja jättää matkustajansa siinä missä tilaa on ollut tai mikä paikka on parhaiten miellyttänyt. Linjojen pääteasemaa eivät ilmaisseet minkäänlaiset kilvet, puhumattakaan siitä että aikatauluja olisi asetettu opastamaan autoja käyttävää yleisöä.

Nyt sisäinen joukkoliikenne selkeytyi olennaisella tavalla; linjat ja autot saivat numero-tunnukset ja aikataulut järjes-tettiin mahdollisimman tasa-välisiksi ja helposti muistetta-viksi.

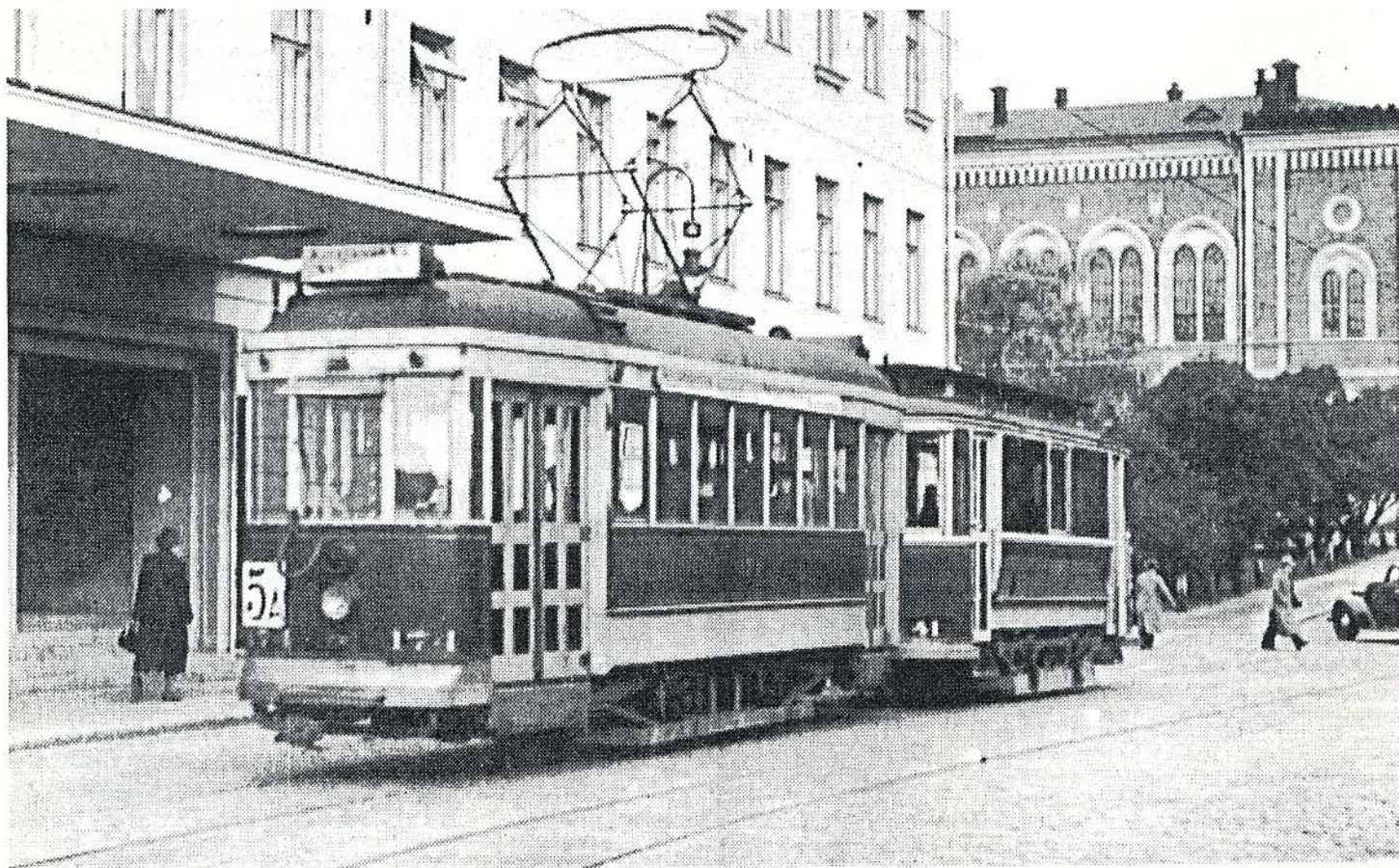
Lahden Liikenne Oy:n perustajat jatkoivat liikennöintiä

Bussiliikennettä kehitettiin ja laajennettiin tarpeen mukaan tästä eteenkin päin yksityisten yritysten toimesta. Lahden Liikenne Oy sai kilpailijoikseen 1950-luvulla mm. Ylätuvan Liikenne Oy:n, Salpausselän Liikenne Oy:n ja Martti Rinnan Lahden Linjat Oy:n. 1960-luvulla tuli mukaan Koiviston Auto, joka avasi ensimmäiset paikallislinjansa ostettuaan Salpausselän Liikenteen lisäksi myös Hugo Lemmetyn autot ja linjaluvat.

Raitioteitäkään ei ole täysin unohdettu; viimeksi sellainen oli esillä muutama vuosi sitten ns. Ankkurin-alueen asemakaavakilpailun voittaneessa ehdotuksessa. Siinä rata kulki muutaman kilometrin mittaisena Vesijärven rantamia satamasta Niemeen suuntaan.

HELSINKILÄISTÄ RAITIOTIE-ELÄMÄÄ 1930-LUVUN PUOLIVAIHEILTA VUOSIKYMMENEN LOPPUUN

Toivo Niskanen



Linjan 5A moottorivaunu 174 ja perävaunu 41 Mariankadulla 1930-luvulla.
Kuva T. Niskasen kokoelma

Lähes puolivuosisatainen kehitys oli laajentanut Helsingin raitiotieverkon vuoteen 1935 mennessä siihen laajuuteen, mikä se tänäkin päivänä on. Tietenkin muutoksiakin on, mutta jos tuon ajan ja tämän päivän linjakarttoja vertaillaan keskenään, ovat ne hämmästyttävän samankaltaisia. Liikkuva kalusto on sen sijaan ymmärrettävästi kyllä täysin uudistunut. Katukuvassa raitiovaunu oli tuohon aikaan taasen paljon näkyvämpi kuin nykyään, johtuen autojen vähälukuisuudesta ja raitiovaunujen tiheämmistä vuoroista. Vuoroväli oli keskikaupunkilinjoilla keskimäärin viisi minuuttia.

Vuonna 1935 liikennöitiin kolmella toista raitiolinjalla:

1 Vihreä

Arabia - Telakkakatu
Silmukka Hämeentien ja Inti-
ankadun kulmassa (kuten nykyisinkin) - Hämeentie - Hakaniemi - Siltasaarenkatu - Unioninkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Pohjoinen Esplanadikatu - Eteläranta - Etelärantatie - Tehtaankatu - Perämiiehenkatu (päätepysäkki Telakkakadun kulmassa) - Telakkakatu - Tehtaankatu -... Eteläranta - Pohjoinen Esplanadikatu - Unioninkatu - Aleksanterinkatu - Snellmaninkatu -... Arabia.

3 Keltainen

Kallio - Eira rengaslinja
Porvoonkatu (taukopaikka) - Viipurinkatu - Nordenskiöldinkatu - Turuntie - Heikinkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Pohjoinen Esplanadikatu - Eteläranta - Etelärantatie - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Fredrikinkatu - Iso Roobertinkatu - Erottajankatu - Heikinkatu - Kaivokatu - Rautatienatori (länsireuna aseman vieressä) - Vilhonkatu - Kaisaniemenkatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Porthaninkatu - Viides linja - Kaarlenkatu - Helsinginkatu -

Läntinen Brahenkatu - Porvoonkatu ja päinvastaiseen suuntaan. Linjatunnus sama kumpankin suuntaan.

4 Sininen

Töölön tulli - Hietalahti
Silmukka Munkkiniemenkadun ja Turuntien kulmassa - Turuntie - Heikinkatu - Bulevardi - Hietalahdenkatu - Kalevankatu (päätepysäkki Ruoholahdenrannan kulmassa) - Ruoholahdenranta - Hietalahdenranta - Bulevardi -... Töölön tulli.

5A Keltainen - Valkoinen

Katajanokka - Etu-Töölö
Katajanokankatu - Luotsikatu - Kanavakatu - Päävartiontori - Pohjoinen Esplanaadikatu - Unioninkatu - Aleksanterinkatu - Heikinkatu - Arkadiankatu - Nervanderinkatu - Cygnaeuskatu - Museokatu - Runeberginkatu - Arkadiankatu - Heikinkatu -... Kanavakatu - Kruunuvuorenkatu - Kauppiaankatu - Katajanokankatu.

5B Keltainen - Valkoinen

Kauppatori - Etu-Töölö
Pohjoinen Esplanaadikatu - Katariinankatu - Aleksanterinkatu - Heikinkatu - Arkadiankatu - Runeberginkatu - Museokatu - Turuntie - Heikinkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Pohjoinen Esplanaadikatu.

6 Punainen

Lapinlahdenkatu - Hermannin
Silmukka Marian sairaalan edessä olevalla aukiolla - Lapinlahdenkatu - Eerikinkatu - Annankatu - Kalevankatu - Heikinkatu - Kaivokatu - Rautatienatori (länsireuna aseman vieressä) - Vilhonkatu - Kaisaniemenkatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Hämeentie - Silmukka Hämeentien länsipuolella jonkin matkaa Paavalin kirkon kohdalta pohjoiseen - Hämeentie -... Lapinlahdenkatu.

7 Punainen - Valkoinen

Diakonissalaitos - Kirurgi
Ensi linja - Castreninkatu - Toinen linja - Siltasaarenkatu -

Unioninkatu - Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu - Rautatienatori (länsireuna aseman vieressä) - Kaivokatu - Heikinkatu - Erottajankatu - Yrjönkatu - Korkeavuorenkatu - Tarkk'ampujankatu - Kasarminkatu - Punanotkonkatu - Yrjönkatu -... Toinen linja - Alppikatu - Ensi linja.

8 Sininen - Valkoinen

Ruoholahti - Vallila
Silmukka Marian sairaalan eteläpuoleisella aukealla - Kalmistokatu - Mechelininkatu - Caloniuksenkatu - Runeberginkatu - Turuntie - Mäntymäen itäpuolitse Töölönlahden rantaa seuraten rautatiesillan alitse Helsinginkadulle - Läntinen Brahenkatu - Sturenkatu - Hämeentie - Euran tie (päätepysäkki) - Kangasalan tie - Sturenkatu -... edelleen Ruoholahden silmukkaan.

10 Valkoinen

Kulkutautisairaala - Pasilankatu - Pasilantori

B Valkoinen

Kauppatori - Kulosaari
Pohjoinen Esplanaadikatu - Katariinankatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Hämeentie - Pääskylänkatu - Vallilan-Sörnäisten satamaradan alitus Sörnäisten Rantatien kohdalla - Lautatarhankatu - öljysäiliöiden itäpuolitse Kulosaaren sillalle - Herttuanien Valtatie - Brändöntie
Lars Sonckin tienristeykseen (päätepysäkki) ja takaisin Brändöntie -... Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Pohjoinen Esplanaadinkatu. Linjan tunnus muutettiin vuonna 1935 KB:ksi.

H Sininen - Keltainen

Erottaja - Haaga
Erottaja - Heikinkatu - Turuntie - Ruskeasuolta omaa pengertä pitkin rantaradan alikulkusillan lähelle ja samaa tietä takaisin.

K Punainen - Vihreä

Kauppatori - Käpylä
Pohjois Esplanaadikatu - Katariinankatu - Snellmaninkatu -

Liisankatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Porthaninkatu - Viides linja - Kaarlenkatu - Läntinen Brahenkatu - Sturenkatu - Mäkelänkatu - Pohjolan katu - silmukka Arabiankadun kulmassa (päätepysäkki) - Pohjolan katu -... Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Pohjoinen Esplanaadikatu.

M Punainen - Keltainen

Erottaja - Munkkiniemi
Erottaja - Heikinkatu - Turuntie - Tilkan eteläpuolelta länteen Pikku Huopalahden reunamaa seuraten Munkkiniemen sillalle - Iso Puistotie - Laajalahdentie - Linnantie - Elvvikintie - Lahdella - Munkkiniemen silta - Tilkka - Turuntie - Heikintie - Erottaja. (Reittimuutos v. 1934: - Turuntie - Munkkiniemenkatu - Paciuksenkatu - Munkkiniemen silta -).

Reittikatujen joukossa oli eräitä outoja nimiä, jotka ovat nykyisin seuraavanlaisia:

Etelärantatie = Laivasillankatu, Turuntie ja Heikinkatu = Mannerheimintie, Munkkiniemenkatu = Tukholmankatu, Kalmistokatu = Mechelininkatuun yhdistetty, Arabiankatu = Kullervonkatu, Iso Puistotie = Munkkiniemen Puistotie, Linnantie = Hollantilaisentie, Elvvikintie = Saunalahdentie, Lahdella = Ramsaynranta.

Kolmisen vuotta linjasto pysyi tällaisena. Kiskojen uusimisen yhteydessä linjoja siirrettiin siellä täällä jonkin verran. Suurin muutos oli Rautatienatorin raiteiden siirto torin pohjois- ja länsilaidalta vastaavasti torin itä- ja etelälaidalle vuonna 1937. Uusia linjoja kyllä suunniteltiin, mutta raitiotiet katsottiin tuohon aikaan väistyväksi liikennemuodoksi. Linja- ja johdinautot olivat sen ajan muotia. Vasta vuoden 1939 elo-syyskuun vaihteessa parin viikon sisällä tapahtui joukko muutoksia. Elokuun lopulla jatkettiin nelosen linjaa Munkkiniemenkatua ja Paciuksenkatua pitkin nykyisen Meilahdentien risteykseen. Samaan aikaan annettiin Haa-

gan linjalle numerotunnus 9 ja sitä lyhennettiin Ruskeasuolle, jonne rakennettiin kääntösilmukka. Haagan yksiraiteista loppuosaa liikennöitiin edelleen tunnuksella H. Viitosen linjoilla oli suuria muutoksia. 5A siirrettiin pois Espalta ja Presidentin Linnan edestä. Linja Katajankalle kulki nyt, kuten tänäkin päivänä, Aleksia pitkin Mariankadulle ja Päävartiontorille yhtyen Kanavakadulla entiseen rataa. Samalla pudotettiin linjatunnuksesta A tarpeettomana pois, koska liikennöinti linjalla 5B lopetettiin samaan aikaan. Syyskuun loppupuolella avattiin myös uusi kakkoslinja, joka tuli korjaamaan siihen asti puuttuneen suoran yhteyden Töölön ja Kallion väliltä.

2 Vihreä - Valkoinen

Hakaniemi - Etu-Töölö

Toinen linja - Hämeentie - Silta-
saarenkatu - Unioninkatu -
Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu -
Mikonkatu - Kaivokatu - Heikin-
katu - Arkadiankatu - Runeber-
ginkatu - Museokatu - Turuntie -
Heikinkatu - Kaivokatu - Mi-
konkatu - Vilhonkatu - Kaisa-
niemenkatu - Unioninkatu - Silta-
saarenkatu - Toinen linja.

Kulosaaren linja oli jo touko-
kuussa 1935 muutettu Kulosaa-
ren runsaan 15 vuotta vanhan
puusillan huonokuntoisuuden ja
nykyaikaistamisen huumassa
bussilinjaksi. Toisen maailman-
sodan sytyttyä Suomessa ryhdyttiin
varautumaan pahimman
varalle. Vaikeasti saatavia nes-
temäisiä polttoaineita ja auton-
renkaita säännösteltiin. Kulo-
saaren bussilinjakin palasi tässä
tilanteessa 11.9.1939 jälleen
raitiolinjaksi KB. Onneksi ei
oltu ehditty poistaa kiskoja
linjalta.

Syyskuussa Käpylän linjaa
muokattiin uuteen uskoon. Lin-
jasta tuli Käpylä - Senaatintori.
Reitti Käpylästä tultaessa: ...
Snellmaninkatu - Aleksanterin-
katu - Heikinkatu - Kaivokatu -
Mikonkatu - Vilhonkatu - Kaisa-
niemenkatu - Unioninkatu -...

Käpylä ja joka toinen vuoro päin-
vastaiseen suuntaan. Linjanimi-
ke "Senaatintori" herätti tavalli-
sen kansan keskuudessa ihme-
tystä, jopa närkästystä, sillä
nimityshän oli tsaarin aikaista
jäännettä. Vuosikausia oli puhut-
tu Suurtorista ja Suurkirkosta.
Virallisesti tori oli edelleen Se-
naatintori ja kirkko Nikolain-
kirkko (nykyinen Tuomiokirkko).

Liikenteeseen oli käytettä-
vissä 161 moottorivaunua ja
lähes 200 perävaunua. Kalustoa
oli vuosilta 1900-1930, siis nuo-
rimmatkin olivat käsiteltävänä
ajankohtana jo viiden vuoden
takaisia, mutta siistejä ja hyvin
huollettuja.

Moottorivaunuja oli:

67 vanhempaa ASEA-vaunua, ns.
pikkuruotsalaisia (numerot 46-
112), joilla hoidettiin linjojen 4
(v. 1935-36), 5B, 7, 9, 10, H ja M
liikenne. Haagan ja Munkkini-
men linjoilla olivat sarjan uusim-
mat vaunut (nrot 97-112). Kun
uusi linja 2 aloitti syyskuussa
1939 olivat tämän sarjan vaunut
sen kalustona. Vara- ja lisävau-
nuina oli näitä muillakin linjoil-
la.

20 umpinaista amerikkalaista
Brill/GE-vaunua (nrot 151-170),
jotka olivat ajankohdan alku-
puolella linjalla 6 ja ajankohdan
lopulla linjalla K sen Senaatin-
tori-aikana. Linjalla 8 jenkit
olivat koko ajankohdan. Satun-
naisesti niitä tavattiin myös
ykkösellä.

30 umpinaista saksalaista NDW-
vaunua (nrot 171-180 ja 181-
200). Ensimmäiseen kymmeneen
ei voitu liittää umpinaisia perä-
vaunuja paineilmajärjestelmän
puuttuessa ovien avaamiseksi.
Vaunut olivat linjan 4 ja sittem-
min linjan 5A ja myöhemmin 5
kalustoa. Muut 20 vaunua esiin-
tyivät alussa linjoilla 1 ja K, ja
kauden loppupuolella linjoilla 1
ja M. Munkkiniemeen ajoivat
nrot 181-190 ja 196.

42 umpinaista ruotsalaista
ASEA-vaunua (nrot 121-150 ja
401-412). Vaunut olivat linjan 3
vakiokalustoa ja aika ajoin niitä
esiintyi linjoilla 4, 5A, 6 ja K.

Kulosaareen nämä liikennöivät
liikenteen alettua uudelleen
syyskuussa 1939.

2 neliakselista ASEA-vaunua,
ns. Kulosaaren Jumboa (nrot 1
ja 2). Nämä komeat ruskeat
tammipaneloidut Helsingin
ainoat telivaunut hoitivat Kulo-
saaren toukokuulle 1935, jolloin
linja siirtyi busseille. Sen jäl-
keen Jumboja käytettiin lähinnä
Käpylän ruuhkaliikenteessä.

Perävaunuja olivat:

10 avosiltaista ASEAn "koiran-
koppia" (nrot 1-10). Nämä ilmes-
tyivät uudelle kakkosen linjalle,
oltuaan varastoituna useamman
vuoden ajan.

12 perävaunuiksi muutettua
saksalaista Helsingin ensim-
mäistä Kummer-moottorivaunua
(nrot 22-26 ja 28-34). Vaunuja
käytettiin pikkuruotsalaisten
liitevaunuina linjoilla 4 ja 7.

1 perävaunu, jossa oli Kummer-
vaunun alusta ja pikkuruotsalai-
sen kori, numerona 27. Tätä
käytettiin NDW-vaunujen 171-
180 perävaununa linjoilla 4 ja
5A.

10 perävaunuiksi muutettua
vanhimpaa pikkuruotsalaista.
Käyttö kuten edellä linjoilla 4 ja
5A.

39 pikkuruotsalaistyyppistä avo-
siltaista perävaunua (nrot 251-
289). Vaunusta oli kaksi erilai-
sta tyyppiä, matalalle ja korkeal-
le alustalle rakennetut. Linjat 4,
5B, 6, 8, 9, H ja M olivat näiden
käyttöaluetta.

20 umpinaista NDW-perävaunua
(nrot 301-320). Näitä esiintyi
linjoilla 1, 6 ja K.

30 edellisen kaltaista, mutta
ASEAn valmistamaa (nrot 321-
350). Nämä olivat linjan 3 perä-
vaunukalustoa, ajoittain myös
linjoilla 1, 4, 5A, 6, K ja M.

10 umpinaista saksalaista LHW-
vaunua (nrot 351-360). Nämä
olivat tarkastelukauden ainoat
uushankinnat. Vaunut olivat
raitioteiden ensimmäiset yksi-
suuntavaunut. Vuoden 1939
aikana saapuneet vaunut sijoit-
ettiin ns. Kallion kolmoselle
(nykyinen 3B) ja myös Munkki-
niemen linjalle.

Kesäisin useilla linjoilla käytettiin liitevaunuina suosittuja avovaunuja, joita oli kahta tyyppiä, lyhyitä ja pitkiä (numerot sarjasta 201-245, alkupään kymmenkunta numeroa lyhyttä ja loput pitkää tyyppiä).

Linjoilla 10, H (Ruskeasu-Haaga) ja KB ei käytetty liitevaunuja lainkaan. Vuosina 1935-36 linjat 7, H ja M olivat ilman perävaunuja. Vuosikymmenen loppua kohden matkustajamäärien kasvaessa tuli myös näille linjoille liitevaunut, ensiksi Munkkiniemen linjalle. Kahdeksikolla oli alkupuolet käsiteltävää ajanjaksoa liitevaunut vain aamuisin ja iltapäivän ruuhkaliikenteessä.

Ylimääräiset vaunut olivat ilmiö, jota nykyään ei tavata. Ylimääräisiä vaunuja asetettiin liikenteeseen ruuhkauipeja tasaamaan. Ne otettiin vapaana olevista vaunuista, eikä niitä useinkaan ehditty uudestaan kilvittämään. Siten esim. kahdeksikolla saattoi tavata kuutosen punakilpisiä ja -lyhtyisiä vaunuja. Edessä olevan linjan numerokilven ylä- tai alapuolet oli Ylimääräinen Extra -lisäkilpi. Joskus esiintyi pelkästään Ylimääräinen Extra. Tällaisten vaunujen päämäärän saattoi todeta ainoastaan takaoven vieressä olevasta kilvestä.

Raitiotieyhtiöllä oli kaluston säilytykseen kaksi vaunuhallia. Hallien ratapihavaunuina eli "hallipasseina" oli muutama Helsingin vanhimmista Kummer-moottorivaunuista, tosin harmaiksi työvaunuiksi muutettuina. Töölön halliin oli sijoitettu linjojen 3, 4, 5A/5, 5B, 7, 9, 10, H ja M kalustot. Vallilassa oli linjat 1, 2, 6, 8, K ja B/KB.

Harja- ja aurausvaunut sekä kiskojen hiomavaunut olivat silloin vielä tuntemattomia. Lumen poistoon käytettiin auroja, jotka kiinnitettiin moottorivaunuihin työnnettäviksi. Normaalisti tähän auraustehtävään käytettiin varavaunuja, mutta näki niitä silloin tällöin vuorovaunuihinkin liitetyn. Auran käyttäjä istui auran päällä il-

man minkäänlaista sään suojaa nostelemassa auran teriä ja harjoja vaihteitten ja muitten esteitten yli. Siis varsin tuulinen työpaikka. Raiteitten hiontaan käytettiin moottorivaunun hinaamaa hiontalaitetta.

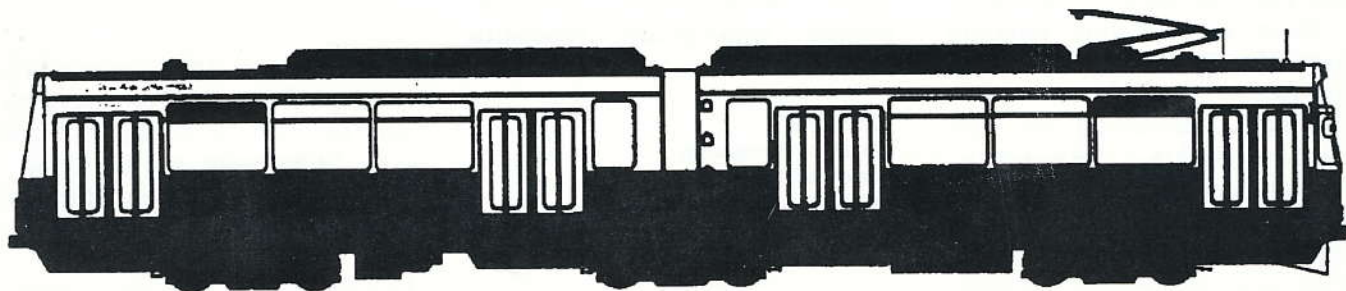
Kadonnut näkymä on myös se, kun kaksi naisihmistä marssii tasatahtia työntäen edellään pitkää rautatankoa kiskon urassa, toinen toisen kiskon urassa. Nykyään nämä naiset ovat saaneet väistyä motorisoidun metelin tieltä.

Kokonaisuudessaan tämä ajanjakso 1935-1939 oli rauhallista kehitysvaihetta. Suuret kasvun vuodet ja sitä seurannut lama olivat takanapäin. Elettiin suurten odotusten aikaa, eikä osattu arvatakkaan, mitä tuleman pitää. 1940- ja 1950-luvut toivat sitten vaihtelurikkaampia vuosia Helsingin raitioteille.



PÄÄTEPYSÄKKI - LIIKENNEUUTISIA

koonnut Arto Hellman



Tapahtumia

Rautatiehistoriallinen seura järjestää lauantaina 9.5.1992 kiskoautoajelun Helsingin sata-maradoille. Lähtö Helsingin asemalta noin klo 10.30 ja paluu noin klo 15-16 välillä. Ajelumaksu on noin 50 mk, maksetaan junassa. Lättähattu käy Merisatamassa, Jätkäsaarella, (ehkä Vallilassa), Sörnäsissä ja Herttoniemessä. SRS:n jäsenet toivotaan mukaan tälle mielenkiintoiselle kaupunkiliikennetretkelle, jonka useat rataosat on jo päätetty lakkauttaa.

Raitiolinjat

28.11.91

(Havaintopäivä) Vaihde 603 Kaisaniemenkadulla on poistettu ja raide kääntyy tällä kadulla Vuorikadun suuntaan, josta Vilhonkadun risteyksessä tekee 90 asteen mutkan vastakkaisen suunnan raiteen viereen. Muutokset liittyvät Kaisaniemen metroaseman rakentamiseen.

11.91

Katajanokan terminaalin radan kiskotus on valmis. Ajojohto puuttuu vielä kokonaan.

Uudet sähkökääntöiset vaihteet:

nro sijainti suor.ajo vas/oik-ajo
621 Kruunuvuorenkatu
Kruunuvuorenkatu
vas Linnankatu
623 Snellmaninkatu
Snellmaninkatu
vas Aleksanterinkatu
625 Aleksanterinkatu
Aleksanterinkatu
oik Snellmaninkatu
251 Salmisaaren päätesilmukan tulovaihde

Raitiolinjoilta löytyy jälleen HK-vuoro (ehkä ollut ennenkin?). Joka tapauksessa 2. 12. 1991 - 27. 3. 1992 liikennöitiin "huurreajo-HK-vuoroa ilman numeroa arkiaikataulujen voimassaolopäivinä. Kalusto sarjoista 1-15, 16 ... 30.

Aikataulu:

KH 4.35 - SÖ 4.43 - URH - TÖ 4.53 - PHL 5.05 - TK/TÖ 5.20 - RT 5.28 - HT 5.33 - SÖ 5.40 - KH 5.50

Aikataulun huomautus: jos Ruhasta TÖ-tulijoita, niin ilmoitus LOK:n kautta spåra-HK:lle (eli ko. vuorolle). Vuoro on tarpeen siksi, että matka Ruhasta Töölön on vaatinut neljä vaihtoa eri HK-vuoroihin. "Huurreajo" on siksi, että tietyillä keleillä ja lämpötiloilla ajojohtoon muodostuu huurreta, joka lannistaa nivelvaunun miltei heti, mutta "laihian nivelet" eli vaunut 1 ...30 kulkevat silloinkin hyvin. Tällä ajolla puhdistetaan huurreteet pois.

Koskelan hallimiehet ajavat ma-pe raitiovuoroa Y1A, jolla ei ole

varsinaista aikataulua, vaan lähtö- ja tuloajat hallissa: KH 7.30 - ST - HT - KT - PMK - KH 8.40.

Töölön hallimiehet ajavat ma-pe raitiovuoroa Y4, jolla ei ole myöskään varsinaista aikataulua: TH 7.20 - TK - LP - KTN - MKN - TH 9.00.

26.11.91

Kouluvaunu 17 repi ajolangan MK:n sivuraiteella langan löysyyden vuoksi. Virroitinkin vaurioitui ja vuoro 75 työnsi vaunun TÖ:iin n. 45 min kuluttua vauriosta. Linja 7B ajoi häiriön ajan poikkeusreittiä ...SÖ - (URH) - RUU - TK. Ehkä tämän tapauksen seurauksena tuli 17:ään yksipolvinen virroitin.

30.12.91

Katajanokan uuden radan vihkiäiset. Vaunut 157, 320 ja 2 ajoivat letkassa KH - Töölö - Hakaniemi - Linjat - uusi 2:n linja - KTR - uusi 2:n linja - Linjat - Hakaniemi - Töölö - KH. Vaunujen keulilla "kultainen" kukkavihko ja ikkunoissa linjan muutoksesta kertovat teippaukset "2 Katajanokalle 2. 1. 92".

31.12.91

Liikennöitiin linjaa 2 viimeisen kerran reittiä Linjat - Kauppatori.

2.1.92

Alettiin linjan 2 liikennöinti reitillä Katajanokka (terminaali) - Linjat. Ensimmäisenä KTR:sta lähti klo 6.20 vaunu 27 vuorossa 7. Muut vaunut sinä aamuna olivat 15 v 8, 16 v 9, 14 v 10 ja 25 v 107.

Uudella rataosuudella on vain kaksi pysäkkiä, "Mastokatu" Kruunuvuorenkadulla ja päätepysäkki "Katajanokan terminaali" "Mastokadulla". Linjan 2 reittimuutoksen vuoksi perustettiin uusi pysäkki "Katariinan-katu" Aleksanterinkadulle Katajanokalle mentäessä. Pysäkkiä käyttää myös linja 4.

Uudella rataosuudella on silmukassa kahdessa risteyksessä kolmilamppuiset raitiotien varoitusvalot ilman tasoristeysmerkkejä (yht. 4 vilkkua). Vaunun kääntyessä Mastokadulta Kruunuvuorenkadulle, se joutuu ohittamaan liikennemerkkin, joka on selvästi "kielletty ajosuunta". Raitiotien silmukan sisään jää entinen Katajanokan rautatieasema tavarasuojineen. Kumulaatiivisessa mielessä raitiotie risteilee täällä siis useiden purettujen rautatieraiteiden kanssa.

Eräässä aiemmassa numerossa tiedusteltiin Saunalahdentien ja Hollantilaisentien kaarteessa olevien ajojohtokoskettimien tarkoitusta. Jos koskettimien alueella vaunun nopeus nousee yli 10 km/h, katkeaa ajojohtimesta virta. Ennen kaarretta on kilpi "10 km 50 m". Tällä kymppitonjeja maksaneella järjestelmällä estetään maan täriseminen ja "viskin läikkyminen erään kadun varren talossa asuvan rouvan lasissa". Että sellainen tapaus.

6.1.92 (Havaintopäivä)

Vaihteen 237 yhteydessä ajojohtimen ripustinlangoilla roikunut yksilamppuinen valo-opastin on poissa. Lienee ollut siellä maaliskuusta 1985. Vaihteen numeron ja nopeusmerkin lisäksi on vielä valkopohjainen

keltainen V-kilpi. Yllämainitunlainen kilpi, mutta V mustana, on myös vaihteessa 201. Vaihteen 221 yhteydessä on kaikkien kolmen lisäksi myös yksilamppuinen valo-opastin (vuodelta 1981 tai 1982).

Vaihde 237

sijainti: Runeberginkatu
suoraan: Runeberginkatu
poikkeava: oik. Ruusulankatu
Vaihde 221

sijainti: Mannerheimintie
suoraan: Mannerheimintie
poikkeava: vas. Töölön halli
Vaihde 201

sijainti: Mannerheimintie
suoraan: Mannerheimintie
poikkeava: oik. Töölön halli

Linjasta 4 tehdään "mallilinja". Ehkä jo vuonna 1995 tulevat matalalattiavaunut tälle linjalle. Vuosina 1993-94 aiotaan linjan ilmettä kohottaa ja nopeuttaa matkaa. Pysäkeille tulee uudet ranskalaiset pysäkkikatokset. Matalalattiavaunut tarvitsevat 25-30 cm korkeammat laiturit. Pysäkeille tulee informaatiotaulut kertomaan mm. seuraavasta vaununtulosta. Rv-kaistat erotetaan (vihdoin) reunakiveyksillä ja tärkeimmät liikennevalot saavat rv-liikennettä nopeuttavat ilmaisimet.

Metrolinja

Raitiossa 3-1991 oli vastauksia metrolinnekysymyksiin. Tässä on lisää vastauksia, jotka on poimittu vanhoista Raitioista.

Ensimmäisenä päivänä 1.6.82 ajettiin 4-vaunuisilla junilla, 2.6.82 ajettiin 2-vaunuisilla, mutta 3.6.82 alkaen oli joka toisessa vuorossa iltaruuhkassa neljä vaunua. Myöhemmin lomakauden alettua ajettiin 2-vaunuisilla junilla.

Maaliskuun alusta 1983 on junissa sunnuntaisin kuusi vaunua noin klo 11 - 23.

29.11.-1.12.83 (tarkkaa päivämäärää ei tiedossa)

Viimeinen vaunu on suljettuna suunnassa IK - KP klo 19 jälkeen. Kyseessä on kokeilu, jolla on tarkoitus vähentää ilkeävaltaa.

Ennen vuotta 1984 kolmea yksikköä (6-vaunua) on käytetty ma - pe 5.30 - n. 9.00 ja n. 14.30 - n. 19.20 sekä su n. 11.00 - 23.00. 2.1.84 jälkeen iltaruuhkassa n. 14.35 - 17.40.

12.2.84 alkaen junissa sunnuntaisin VAIN neljä vaunua.

16.6.84 jälkeen lauantaisin on havaittu 6-vaunuisia junia, koska matkustajat eivät mahdu lyhyempiin; vuoroväli 10 min.

16.4.85 on aivan uutta, että ruuhkajunat kulkevat myös iltapäivän tungosliikenteessä. Juna 11 lähtee KP:sta klo 16.17 ja juna 12 klo 16.27. Kamppiin ajetaan tyhjänä.

Edellämainitut havainnot on kerätty vanhoista Raitioista. Jos löydätte epätarkkuuksia tai voitte muuten antaa lisätietoja, niin kertokaa.

19. ja 20.11.1991 järjestettiin Kampin metroaseman II-raiteella onnettomuusharjoitukset. Näiden tarkoituksena oli harjaannuttaa erityisesti poliisia ja järjestyksenvalvoja pelastuslaitoksen ohella allejäätitapauksissa. Kuvitellussa onnettomuudessa "uhri" oli jäänyt junan alle hieman Kampin tulolaiturista kääntöraiteistolle päin. Pelastuslaitos kiristi junan nostoon käytettävät tunkit nostovalmiuteen, vaikkei junaa nostettukaan. Harjoituksissa käytettiin lisäksi ensi kertaa joka tunneliasemalle sijoitettua kiskoilla kulkevaa lavettia, jolla voidaan siirtää pelastuskalustoa sekä uhreja.

Onnettomuusharjoitukset voitiin pitää muuta liikennettä häiritsemättä, koska Kampin aseman tuloaite ei ole liikenteen käytössä kääntöraiteistotöiden vuoksi. Harjoitusten jälkipuin-

nissa paljastui pelastustoimen miehin maailma. Toisena harjoituspäivänä oli liikenteestä vastaavana henkilönä (Liikenne 1) paikalla metron ainoa naispuolinen liikenteenohjaaja. Pelastustoimen johto ihmetteli pitkään (Liikenne 1) puuttumista ennenkuin se tajusi henkilön olevan naispuolinen.

13.12.1991 noin klo 9.30 kävi ensimmäinen metrojunavaunu-pari (149) Kampin uusitulla kääntöraiteistolla. Koska virtakiskoa ei oltu vielä asennettu, tehtiin matka Tka:n vetämänä erityiskytkimen avulla. Käännölle mentiin Kampin tulo-laiturista entisen lyhyen - nykyisen läpiajettavan väliraiteen kautta pitkälle käännölle ja sieltä uutta rataa pitkin yli uuden maanalaisen metrosillan Kampin lähtölaituriin.

Maanalainen silta mahdollistaa liikennöinnin Kampin kääntöraiteelta yli Kampista Ruoholahden menevän raiteen. Metro-rata on kiinnitetty siltaan suoraan ilman pölkkyjä ns. Kōlin munien avulla.

Ajon tarkoituksena oli tarkistaa, että rata oli kohdallaan ulottumiansa puolesta ja olihan se. Tosin paljastui, että Ruoholahdesta Kamppiin tulevan raiteen savuoven karmit olivat 1/2 metriä liian lähellä rataa. Alihankkija-rakentaja sai rakentaa myöhemmin karmit oikeaan paikkaan.

Uudella kääntöraideosuudella oli lisäksi havaittavissa pieni uloke Töölön metrوران mahdollista liittymää varten louhittuna. Sillalla rata oli lisäksi kallistettu, jotta Töölön suunnastakin voitaisiin tulla asemalle päin 70 km/h nopeudella.

Turvalaitetoimittajan toimitusvaikeuksien vuoksi voidaan Kampin kääntöraiteisto ottaa liikenteen käyttöön 16.8.1992 talviaikataulujen ja sarjojen myötä. Alunperin oli tarkoitus aloittaa kääntöraiteiston käyttäminen 1.1.1992 alkaen. Syksyyn asti siis liikennöidään ny-

kyisellä liikennöintiperiaattella, jolloin viiden minuutin vuorovälin liikenteen aikana juna lähtee lähes välittömästi sen saavuttua suoraan lähtölaiturista. Muilta osin Kampin kääntöraiteisto oli helmikuussa 1992 lähes valmis virtakiskoineen ja muine laitteineen. Vain vaihteenkääntölaitteet turvajärjestelmineen puuttuivat.

Ruoholahden rataosan kiskotustyöt alkoivat helmikuussa 1992. Radan pohjasepelöintiä on jo tehty ja radan pölkkyjen asennus alkoi 15. 2. 1992. Pohjatöiden valmistuttua aloitti VR alihankkijana osuuden kiskotustyöt. Työt tehdään käyttäen pitkiä esilämmitettyjä kiskoelementtejä (jopa 150 m pitkiä) VR:n omilla koneilla ja miehistöllä. Tämä tapahtuu ensi kerran metron historiassa ja sitä saatetaan käyttää myös Vuosaaren rataosan kiskotuksessa.

VR:n apua alihankkijana varjostaa kuitenkin pelko Herttoniemen satamaradan purkamisesta. Pihlajamäen lähellä oleva kallioleikkaus on kaavoitusotkun ansiosta täyttöuhan alla uudisrakentamisen tiellä ja tällöin rata menisi poikki.

Hyvien suhdanteiden ansiosta Ruoholahden aseman lippuhalli ja laituritilat uhkaavat valmistua jo kesäksi 1992. Tällöin asema odottaisi valmiina lähes vuoden päivät ennen liikenteen aloittamista. Vaikka kiskotkin tulevat paikalleen hyvissä ajoin, ei liikennettä voida aloittaa ilman turvalaitteita, joita ei saada etuajassa.

Muutokset ravistelevat myös HKL:ää. Metroliikenne- ja rakennusosasto yhdistyivät 1.2. 1992 uudeksi metro- ja rakennusosastoksi, jonka osastopäälliköksi tuli runsaasti metrokoke-musta omaava rakennusosaston osastopäällikkö Aarne Halonen. Yhdistäminen on luonteeltaan tilapäinen ja sen aikana on

tarkoitus yhdistää toisiaan tukevia toimintoja ja karsia turhaa.

Kaisaniemen puolivalmis asema toimi junien kääntöpaikkana parin tunnin ajan uuden vuoden aattona Rautatien aseman asemalla sattuneen savupommiattentaatin aikana. Junia ei voitu ajaa Hakaniemeä pidemmälle, jonne matkustajat jätettiin ja otettiin uudet. Vain kuljettajat kävivät kääntämässä junat Kaisaniemessä.

14.12.91

(Havaintopäivä) Metroa rakennetaan taas idässäkin, Itäkeskuksen metrohaarautuman betonitunnelin rakentaminen on menossa. Kaivanto ulottuu Kehä I:n reunaan. Vuosaaren radan rakentamisen aloittamisesta ei vielä ole tehty päätöstä. Kyseinen radanpätkä kuitenkin rakennetaan, jotta alue ei olisi ikuisesti rakennustyömaana. Kauppakeskuksen laajennusta on rakennettu jo vuosia ja vieläkin menee vuoden verran ennenkuin se on valmis.

14.12.91

Lauantain alkuiltapäivä. Näytti siltä kuin kaikki junat olisivat ajaneet Mellunmäkeen asti.

15.12.91

Sunnuntai ja kaupat auki. Junissa kuusi vaunua ainakin puolenpäivän aikaan.

22.12.91

Samat sanat kuin äsken.

23.12.91

Lauantai- ja sunnuntai-vaunuiset junat heti aamusta.

27.12.91

Lauantai- ja sunnuntai-vaunuiset junat mutta "aamuruuhkassa" kuusivaunuiset junat.

24.2.92

Aloitettiin kiskotustyöt Kampin - Ruoholahden välillä. Kiskot ajetaan Tka-vetoisina tavarajunina varikolta Kamppiin, junissa

on noin viisi kiskoilla kuormatua Railshipin avovaunua.

Autolinjat

1.11.91

Linja 97N muuttui. Linjan uusi nimi on Rautatientori - Mellunmäki - Länsimäki. Linja on HKL:n ainoa seutulinja ja siinä tietysti käytetään seutuliikenteen tunnusta. Uusi reittiosuus: - Länsimäentie - Maratontie - Rajakyläntie - Keihästie - Länsimäentie -.

Muutos tapahtui jälleen niin salaisesti kuin vain mahdollista. (Helsingin Sanomissa taisi kyllä olla syyskuun alkupuolella asiaa koskeva uutinen.) Pysäkeille ilmaantuneet uudet 97N:n aikataulut paljastivat kuitenkin tämän uudistuksen. Samanlaisesti muuttui myös linjan 97 aikataulu. Viimeinen lähtö IK:sta klo 23.17 jäi pois ja tilalle tulivat lähdöt 23.07 ja 23.37. Parin päivän kuluttua muutoksesta tulivat pysäkeille uudet 1.11. päivätyt linjan 97 aikataulut. Ensimmäinen aikatauluversio oli sellainen, jossa 97:n aikataulu oli 16.9. tilanteen mukainen ja 97N tietysti 1.11. päivätyt (samalla paperilla). Vielä viikon kuluttua muutoksesta jaettiin Rautatientorin myynti- ja neuvontatoimistossa tätä virheellistä ensimmäistä versiota. Palsanpitäjän tiedustellessa mikä on totuus viimeisistä lähdöistä, todettiin sieltä, että toivottavasti tämä heidän jakamansa aikataulu ei anna virheellistä tietoa. Puhelinneuvonta taas tiesi asian oikean laidan. Ei kai ole turhempaa paperia kuin vanhentunut aikataulu (paitsi historioitsijalle).

Linjan 77 HKL:n vuoro 672 noutaa perjantaisin Hietaniemen hautausmaan työntekijät. Lähtö kilvittä HMI 15.05 Rautatientorille.

31.12.91

HKL:n tilauslinja 12 Eteläsatama (Silja Line) - Rautatieasema lopetettiin.

1.1.92

Alettiin jälleen näyttää matkalippu metron liityntälinjoilla kuljettajalle pyytämättä. Herttoniemen ja Itäkeskuksen terminaleissa saa bussiin kuitenkin nousta vaikka kuljettaja ei olisi paikallaan. Kuljettaja (voi) tarkastaa liput ennen lähtöä.

Vuorolla 284 on yleisöaikatauluun merkitsemätön lähtö linjalla 50 Sompasaaresta klo 20.33. Viimeinen merkitty lähtöhän on klo 19.00.

Vuoro 569 lähtee RU:lta ja ajaa Salmisaareen, josta lähtee linjan 21V kilvin Tallberginkadulta klo 15.05 Asema-aukiolle.

Vuoro 367(N) linjalta 64 lähtee "päivälevolta" Koskelasta klo 13.28. Vuoro poimii Itä-Pakilaan mennessään ruotsinkielisen alasteen oppilaat "paloaseman pysäkiltä" klo 13.30.

Vuoro 396 linjalta 77 lähtee Koskelasta 15.30 ja Rautatientorille mennessään kiertää Koskelan raitiovaunuhallin vastapäivään maanantaista torstaihin ja lähtee rv-korjaamolta 15.32.

28.1.92

Linjan 50 reitti muuttui Hermannissa. Uusi reittiosuus Sompasaaresta: - Varastokatu - Vanha talvitie - Työpajankatu - Sörnäistenkatu - Lautatarhankatu -. Uusi reitti Sompasaareen: - Lautatarhankatu - Tynnyrintekijänkatu - Työpajankatu - Varastokatu -.

22.2.92

HKL:n tilauslinja 11 Herttoniemi (M) - Kulosaari (M) - Mustikkamaa (Korkeasaari) liikennöinti aloitettiin jälleen. Linjaa liikennöidään 30 min välein alkaen klo 10.02. Hiihtolomaviikolla 9 liikennöitiin joka päivä ja sen jälkeen la-su. Matkustaminen linjalla on ilmaista. Herttoniemen lähtölaituri on 7, jota käyttävät linjat 11, 79 ja 79V. Normaalin pysäkkikilven lisäksi on iso mainoskilpi. Linjaa liikennöidään

huhtikuun loppuun. 22.2. linjaa ajoi vuoro 495 (LOK-vuoro)

Turun uutisia: Syksyllä lopetettu kiertolinja 30 on otettu yleisön vaatimuksesta uudelleen käyttöön 7.1.92. Linja ajaa rautatieaseman kautta. Linjalla on vain yksi auto ja vuoroväli puoli tuntia. Kiertolinja 3 jatkaa lyhyttä kiertoa eikä käy asemalla.

Kalusto

HKL:n nivelbussin kylkeen Mäkeläkadulla törmännyt vaunu 29 meni romuksi. Syyksi on mainittu rungon vääntyminen. Ennen vanhaan oikaistiin vääntyneitä vaunun runkoja, esim. vaunu 27 ainakin kolmeen eri otteeseen. Ehkäpä tosiasiallinen romutus onkin se, ettei vaunua haluttu enää korjata. Sen sijaan kolhittu nivelbussi meni korjattavaksi, vaikka hilkulla oli. Bussi jouduttiin hinaamaan poliisisaattueessa, koska se vei kahden kaistan verran tilaa.

11.91

Linnanmäen joulukarnevaalien aikaan oli kolmoslinjalla punaharmaita nivelvaunuja koristeltuna "pororatioiksi" sarvet katolla (lipputangon tilalla), silmät ja nenä (teipattuna) keulassa ja leveät kylkimainostarrat. Porovaunuja olivat 80, 84, 85, 88, 90, 91, 94, 96, 98, 100, 102 ja 103.

30.11.91

Raitiovaunut 29 ja 338 ovat palasina Koskelassa.

11.91

Liikenne Oy on saanut neljä Volvo B10R/Lahti 400 bussia. Niissä on automaattivaihteisto ja ovijärjestys 2-2-1. Autot ovat "puolimatalia" eli etu- ja keski-ovilla on yksi askelma.

Saaren Auto nro 1 on yhtiön toinen 1-2-1 ovijärjestyksellä. On myös automaattivaihteisto.

22.11.91

Scania matalalattiabussi oli koeajossa linjalla 47 ja...

23.11.91
...linjalla 51.

Sirolan Liikenteen ja Hakunilan Liikenteen uudet bussit ovat Vantaan Liikenteen väreissä. Sirolan autojen numerointi on 400-sarjaa.

Espoon Autolle on tullut neljä Volvo B10M/Wiima 202 -bussia. Tavallisuudesta poiketen autoissa on ZF-automaattivaihteisto ja niiden etuylitys ja akseliväli ovat tavallista lyhyemmät. Ovi-järjestys on 1-1-1.

27.11.91
Linjoilla 47 ja 51 ollut Scania-matalalattiabussi oli HKL:llä varustettavana. Autoon laitettiin mm. radiopuhelin. Auto on HKL 9201 Scania N113/Wiima 202-221. Toistaiseksi se on Scan-Auton mainosbussi eikä se ole HKL:n väreissä eikä numeroissa. Rekisteri on JBA-831. Autossa on DSC 11 27 hapettavalla katalysaattorilla, välijäähdytyksellä ja sähköisellä polttoaineen ruiskutuksella varustettu moottori. Jos moottorissa vielä käytetään City-dieseliä, se alittaa vuodelle 1996 kaavaillut euroopalaiset päästönormit. Autossa on kolmiportainen Voith D863 vaihteisto.

Metsälän Linjan nro 15 (rek. nro JBA-963) on samanlainen kuin edellä mainittu, mutta ilman katalysaattoria. Sen akseliväli on 6,3 m kun "HKL 9201:ssä" on 6 m akseliväli. Metsäläläisessä on Scanian oma 2-vaihteinen automaattivaihteisto. Lisäksi maininnan arvoista ovat "isot ovilasit" ja "pysähtyy-kello he-lähtää". 9.12. päivätyssä linjan 69 aikataulussa on merkitty matalalattiabussin lähdöt.

2.12.91

"HKL 9201" linjalla 23V vuorossa 242. Tämä vuoro ajaa aamuneljästä yökahteen. Viikonloppuna ajetaan vielä läpi-

yönlinja, jolloin auto ei ehdi hui-lia tallissa ollenkaan. Tankata täytyy kuitenkin, sillä yksi matalalattian haittapuoli on tilanpuute ja siitä seurauksena tankin pienuus.

Matalalattiabussien kulun ta-saamiseksi siirrettiin 9201 jo parin päivän kuluttua vuoroon 243.

Ennen joulukuun puoltaväliä tuli HKL 9202 -matalalattiabussi linjalle 32 vuoroon 253. Auto on ainakin vuoden vanha vuokrattu MAN, rek.nro DFJ-800. Autossa on nelivaihteinen Voith-auto-maattivaihteisto.

Tammelundin Liikenteellä on nähty MB-matalalattiabussi OFV-889 linjalla 23V ilman omis-tajan merkintöjä.

TAKL:n uudet matalalattiabussit 603 ja 604 ovat tyyppinsä pisim-mät akseliväliltään eli 6,5 metri-ä. Autoissa on 41 istumapaikkaa. HKL:n vastaavassa on 34. Moottorissa on välijäähdytys, mutta ei katalysaattoria. Takapyörät ovat osittain sivuseinän takana piilos-sa.

On kuulunut huhuja, että HKL etsisi Kulosaaren Jumboja tosi-tarkoituksella Röykän takamet-sistä. Tässä yhteydessä sopii mainita, että vuoden 1975 Resii-nassa nro 31 SRS:n palstalla kirjoitettiin: Ilahduttava uutinen on HKL:n suunnitelma palauttaa toinen Kulosaaren jumboista ajokuntoon. Korit ovat säilyneet hyvin. Sähkölaitteet ja moottorit sekä telit on tarkoitettu hankkia vanhoista Munkkiniemen teli-vaunuista. Suunnitelmia jumbo-jen entisöimiseksi on ollut aikai-semminkin, mutta ne ovat kilpis-tyneet liian korkeisiin hintapyyn-töihin.

Nyt on kulunut 17 vuotta tästä jutusta eivätkä asiat ainakaan ole tulleet helpommiksi toteuttaa.

Keppivalmetti nro 29 ei näyt-tänyt päällisin puolin hirveän pahasti vaurioituneelta, vaik-

kakin oli rajusti törmännyt ni-velbussiin. Vaunun runko oli kuitenkin vääntynyt eikä kor-jausta enää tämänlaiselle vau-nulle katsottu aiheelliseksi. Romutuslupa tuli ja vaunu pil-kottiin neljään osaan viikolla 46 yhdessä VTS:än 338 kanssa. Viimemainittu pantiin vain kahteen osaan. 4.12. molempien jätteet makasivat vielä KH:ssa.

16.12.91 (havaintopäivä)
Vaunussa 17 yksipolvivirroitin.

1.1.92

Oli olemassa vielä seuraavat VTS:t:

331 (kaupungin museovaunu),
332, 337, 339, H2 (ent. 341), H1
(ent. 344), 352 (ent. 356) ja 362.

Yllämainituista oli 337:llä kun-nia olla viimeinen kaupallisessa liikenteessä ollut sarjansa edus-taja. Se oli myös viimeinen vau-nu, jossa oli rahastaja. Nämä molemmat merkkitaapahtumat olivat 29. 5. 1987. Vaunu oli tietysti linjalla 1 vuorossa 1.

Oranssiharmaat nivelvaunut ovat nyt: 71, 72, 75, 80, 82, 84-94, 96-103.

Yksipolvisia virroitimia neli-akselisissa jo: 16-18, 20-22, 26-28.

Vaunusarjaan 1-15 ei näitä laiteta, koska vaunut ovat kiik-keriä.

Vaunu 33 sai ensimmäisenä nivelenä 1.000.000 ajokilometriä täyteen.

Harjavaunut ovat saaneet lisää väriä. Ikkunoiden yläpuolinen seinä kattoon asti on keltainen, samoin ikkunoiden alapuolinen osa listaan saakka. Koko keula on otsaa myöten keltainen, etu-kulmissa musta vinoraiditus. Suolansiroituslaatikko perässä on myös keltainen. Vaunussa 2120 on laatikon sijasta suolaliuossäi-liö, joka on muovinvalkea.



Harjavaunu 2124 Vallilassa uusissa keltaisissa väreissä, jotka eivät kylläkään erotu mustavalkokuvassa. Vaunu on muuten keltainen, mutta katto, ikkunanvälit ja kylkilistan alaosa ovat entisen harmaat. Edessä harjan yläpuolella näkyy puskin, jolla voidaan työntää linjalla eteen uupunut raitiovaunu pois tieltä. Nivelvaunu siirtyy harjavaunun työntämä kevyesti eteenpäin. Kunnan kytkintä ei harjan takia voida käyttää. Kuva J. Rauhala, 16. 1. 1992

Jonain yönä kolmen aikaan oli jokin taksiauto (rauhallisesti nopeusrajoituksia noudattaen niinkuin taksit yleensäkin) törmännyt harjavaunun kylkeen ja pukannut sen edessään kauas kiskoilta. Tämän tapauksen jälkeen harjavaunuhenkilökunta päätti tehdä vaunut paremmin havaittaviksi ylläkerroituin keltamaalauksin.

Loppiaisen jälkeen on hioma-vaunu 2118 lähtenyt Ruotsiin Göteborgiin. Göteborgs Spårvägarin korjauspajalla vaunusta

poistetaan hiomalaitteisto ja tilalle laitetaan painevesi-teräs-harjalaitteet, joilla on tarkoitus poistaa kiskonpinnalta esim. lehtikelin aikainen mössö. Vaunun pitäisi tulla takaisin Suomeen loppukesällä ja sitten ehkä nähdään mikä vaunun nimitys virallisesti on, hiomavaunutekstit siitä on ainakin silloin poissa.

16.1.92

Vaunuun 2119 on VH:n korjaamolla työn alla uusi keula (vanhan mallin mukainen toki). Se oli törmännyt syksyllä Helsinginkadulla nivelvaunuun ja tarvannyt nokkansa.

Tammelundin Liikenne on saanut myös uuden korkealattiabusin nro 22. Kori Wiima 202, ovet 2-2-1, rek.nro OFV-992. Jonkin aikaa myös vanha 22 oli ajossa samanaikaisesti, mutta tunnukset oli poistettu.

Tammikuun puolivälissä tuli linjalle 52 toinen matalalatti-abussi.

21.1.92

Aamulla vaunu 352 matkasi Vallilan hallista Koskelaan. Kyytiläisiä ei ollut eikä mitään kilvitystä. Toivottavasti ei ollut viimeinen matka.

27.1.92

Vaunu 112 ruuhkavuorossa linjalla 1A.

Viikoilla 4 ja 5 neliaksellisia vaunuja linjoilla 3B, 3T, 4, 7A, 7B ja 8, joilla niitä ei pitäisi olla.

20.2.92

Metron vaunuparille 143-144 tuli 1.000.000 ajokilometriä täyteen. Samainen vaunupari oli muuten siinä juhlanjuna, joka ajettiin 2.8.82 metron virallisena avausjunana. Juhlajuna oli tuolloin 141-142 + 143-144 + 139-140.

Vanhimmat vaunuparit ovat tänä vuonna jo 15

vuotta vanhoja. Ns. nokkajunat 101-106 ajoivat koeradalla jo vuonna 1977 vaikka valmistajankilvissä on vuosiluku 1979! Töölöntorin vaihteessa 15.2.90 kaatunut vaunu 43 palasi liikenteeseen viikolla 4. Romutuskina oli kuulemma ollut lähellä, mutta sitä korjattiin kuitenkin aina muun työn antaessa myöten. Jotkut kuljettajat pitivät vaunua nyttemmin kiikkeränä ja hontelona ajettavana. Helmikuun puolivälin aikaan se oli kai ihan vakiona linjalla 6.

Muuta

2.12.91

TuKL otti käyttöön Buscom Oy:n rahastusjärjestelmän linjoilla 2 ja 50. Se perustuu tietokoneohjattuun matkalippuun eli etäkorttiin. Kortti on käytössä aluksi kuukausilippuna ja maksaa 20 markkaa ylimääräistä (=pantti). Etäkortti on pankkikortin kokoinen ja sen sisällä on mikropiiri ja kuparilanka. Korttia ei tarvitse vetää minkään lukulaitteen läpi vaan lukulaite

rekisteröi kortin vaikka lompakosta matkustajan ohikulkiessa. Korttiin voidaan ohjelmoida matkoja kappaleittain tai rahaa summia. Lukulaite hyväksyy kortin piippauksella ja vihreällä valolla. Keltainen valo kertoo, että loppu on lähellä ja punainen, ettei kortti ole voimassa. Korttien tiedot rekisteröityvät lukulaitteeseen, josta ne myöhemmin puretaan varikkolaitteistoon. Järjestelmä antaa matkustajatilaston ilman eri laskentaa. TuKL:n järjestelmä maksaa 500.000 mk, josta liikenne-ministeriö maksaa 300.000 mk.

Vallilan raiteet 1 ja 2 on varattu rataosan kalustolle eli mm. harjavaunuille. Vasemmallalla seisovassa 2120:ssa on perässä suolavesisäiliö, kun muissa vaunuissa on erilaisia rakeisen suolan sirotuslaitteita.

Kuva J. Rauhala, 16. 1. 1992

Oulun kaupunkiliikenteessä järjestelmä otettiin käyttöön vuodenvaihteessa ja Seinäjoen kaupunkiliikenteessä helmikuussa. Norjan Lillehammer on myös tilannut järjestelmän.

Valtio myönsi Oy Transtech Ltd:lle apua 3,4 Mmk hankkeisiin, joilla luodaan uutta tuotantoa. Tarkoitus on mm. kehittää pohjoisiin oloihin sopiva raitiovaunu!

HKL:n raitiovaunukuljettajakurssi 4/91, joka alkoi 11.11. 91, oli ensimmäinen, joka ei käyttänyt pikku-Valmetteja muuhun kuin hätäjarrutuskokeisiin Koskelassa 3.12. Ajokoulutus aloitettiin suoraan vaunuilla 1...30. Kurssin viidestä oppilaasta kuitenkin yksi sai ajaa reilut kolme tuntia vaunulla 362 marraskuun 26. päivänä. Kurssin oppilaat aloittivat matkustajien kuljetuk-

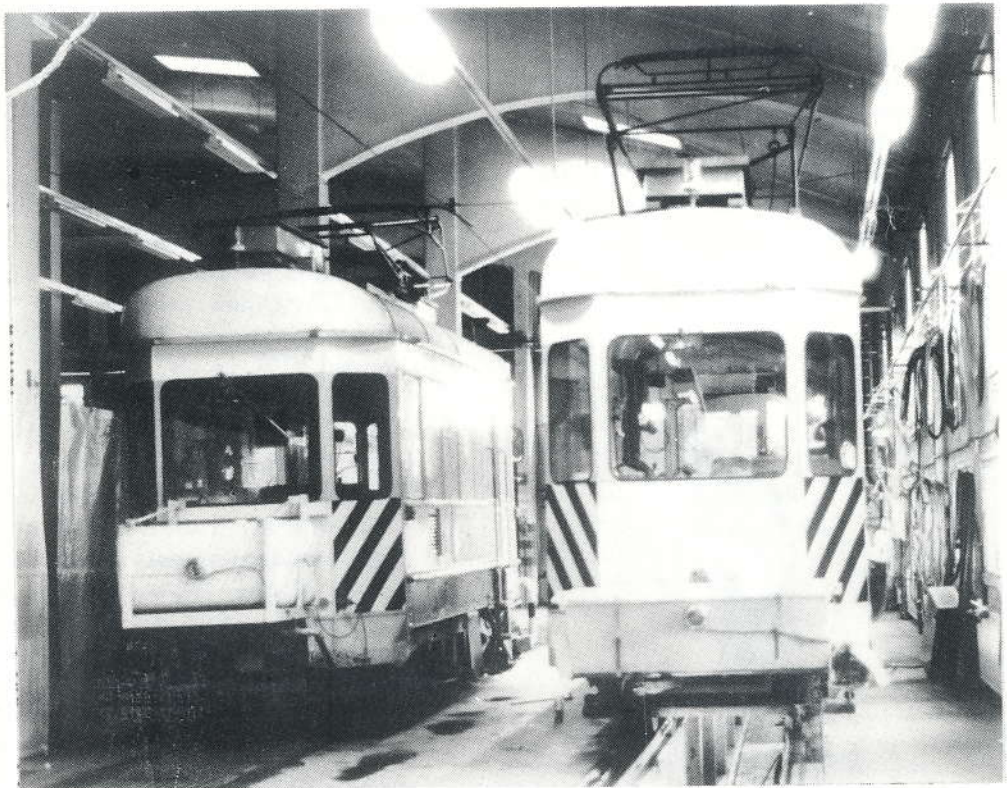
sen 18.12. linjoilla 1, 1A, 2, 4, 6 ja 8. Linjalla 4 ajettiin nivelvaunuilla ja muilla linjoilla vaunuilla 1...30. Nämä kouluvaunut ajoivat vuorovaunujen välissä ilman vuoronumeroa ja aikataulua 30.12 .91 asti.

Joulun ja uuden vuoden aikaan säästettiin ja hankaloitettiin seutumatkustusta erilaisilla aikataulukäytännöillä.

23.12. ja 27.12. VR ajoi ma-pe - tauluilla, muut lauantaitauluilla.

Oopperan edestä klo 11 ja ajoi Kallionkolmosen reittiä pari tuntia. Vaunussa balettitanssijat liikehtivät Joutsenlammen tahdittamana. Vaunun katolla oli useita hyvälaatuisia lisäköväänisiä, joista miellyttävät sävelet kantautuivat nautinnollisesti pitkin katuviertä.

Jo viime vuonna HKL:n Ruskeasuon varikon vuoronumerokilvissä alkoi näkyä myös kirjaimia. P=ulkopaikka ja aakkosten alkupään kirjaimet kertovat



25.12. YTV ei kai ajanut lainkaan, kuten ei Espoo eikä Vantaakaan.

30.12. ja 31.12. HKL ja VR ma-pe sekä muut lauantain mukaan. HKL:n läpiyönlinjat ajettiin myös 26.12. (to) ja 31.12. (ti).

Joulunajan liikenne noudatti samoja kuvioita kuin ennenkin. Katsokaa vanhoista Raitioista.

13.1.92

Kansallisbaletin 70 70-vuotuisjuhliin liittyen lähti vaunu 362

(esim A) sisäsäilytyspaikan. Kirjain on siis paikoitustekninen lisätieto.

Varhassa uusitaan vuoronumeroita ja uusissa kilvissä on vuoroparin molemmat vuoronumerot kilven samalla puolen (entistä pienempinä toki). Myös muissa uusissa kilvissä on sama numerokoko.

RAITIOVAU- NU- JA LII- KENNEMU- SEON RA- KENTAMI- NEN ALKOI.

Hankkeelle annettiin rakennuslupa 13.11. 91. HKL:n lautakunta päätti asiasta 27.11. ja työn sai tehdäkseen tarjouspyyntöjen perusteella Rakennustuote Oy. Työ maksaa 9-10 Mmk ja sen pitäisi valmistua vuoden 1992 loppuun mennessä. Juhlalliset avajaiset ovat Helsinki-päivänä 12.6. 1993.



Museohalli vielä siihen aikaan, kun sen nimi oli "Uusi korjaamo". Vaunu 182 on pyrkimässä hoitoon.

Kuva J. Rauhala, 21. 5. 1973



Töölön raitiovaunumuseon savupiippu. Pelottaakohan tuo pulut pois paskomasta hallin katolle.

Kuva J. Rauhala 7. 10. 1973

14.3.92

Turun Raitiotieseura on perustettu Turun Sanomien tiedon mukaan. Seuran tavoitteena on saada Turkuun kuusi "kevytpikaraitiolinjaa".

Uusien rahastuslaitteiden kokeilu alkaa pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä huhtikuussa.

Tarkoituksena on selvittää uuden aikaisen järjestelmän soveltuvuus. Se ei saa hidastaa liikennöintiä, mieluummin nopeuttaa. Käyttäjien mielipidetäkin kysytään. Kokeilun hoitaa YTV ja se maksaa 1,2 Mmk. Uusia laitteita kokeillaan vuosi, jonka jälkeen ne poistetaan. Kokeilulinjoilla on sekä uudet että vanhat rahastuslaitteet samanaikaisesti käytössä. Uutta lipputyyppeä käytetään muilla kuin kokeilulinjoilla näyttölippuna, johon merkitään tarralla lipun kelpoisuus.

Kokeiltavana on kolme toimikorttia / älykorttia:

HKL:n linjalla 91 kokeillaan työntökorttia/kontaktillista toimikorttia. Kortti työnnetään lukulaitteeseen ja äänimerkki ilmoittaa kortin olevan voimassa. Kuusi autoa varustetaan näillä laitteilla. Matkustajia on linjalla 4700/ vrk ja lippuja hankitaan 1500.

HKL:n linjalla 92 kokeillaan väläyskorttia/etäluettavaa toimikorttia (hohhoijaa näitä nimiä). Kortti ojennetaan 1-20 cm:n päähän lukulaitteesta. Neljä

autoa varustetaan näillä laitteilla. Matkustajia on linjalla 3200/vrk ja lippuja hankitaan 1100.

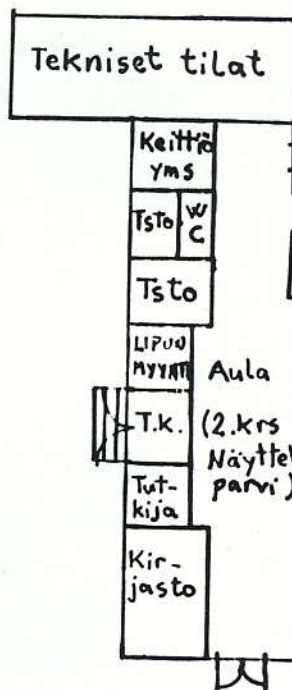
Seutulinjoilla 360, 361 ja 362 kokeillaan lähilukukorttia/lähiluettavaa toimikorttia. Korttia käytetään lukualustalla eli laitetaan lukulaitteen pinnalle. Myös tässä lipun kelpoisuus ilmaistaan äänimerkillä. Kymmenkunta autoa saa nämä laitteet. Matkustajia on linjoilla 2500/vrk ja lippuja hankitaan 400.

Kaikki kortit ovat tariffin mukaisia 30 päivän lippuja. Lipun voimassaoloaika voitaisiin kuitenkin ladata lyhyemmäksi esim. matkustajan kesäloman vuoksi.

Espoon invataksissa kokeillaan kontaktillista toimikorttia, jonka lukulaite on kytketty taksamittariin. Korttiin on ladattu rahaa, josta taksamittari ottaa taksan mukaisen määrän.

HKL:n Almexien sanotaan vetävän viimeisiään. Lipunleimauslaitteisto on 20 vuotta vanhaa eikä käytössä olevaa mallia enää ole saatavana. Uusi rahastuslaitteisto on senkin vuoksi edessä oleva hankinta.

Älykorttien käyttöönotto saattaa muuttaa koko taksajärjestelmän. Helsingissä saattaa



RAITIOVAUNU- JA LIIKENNEMUSEO HELSINGISSÄ Arkkitehti Bengt Lundstenin mukaan JR

jokainen matka tulla maksulliseksi nykyisten aikalippujen sijaan. Matkat voidaan hinnoitella eri hintaisiksi riippuen matkustusajasta. Työmatkajana ja hiljaisempaa päivä- ja ilta-aikana, sekä viikonvaihteissa voisi olla eri maksut. Ulkomailla porrastetaan hinnat usein siten, että ruuhka-aikoina on kalliimpaa ja hiljaisempaa aikana huokeampaa. Tämä ohjaa niitä käyttäjiä, joiden ei tarvitse tunkaa ruuhkaan, käyttämään hiljaisempaa aikaa. Järjestelmä jakaa samalla liikennevirtojen kaluston käyttöä tasaisemmaksi. Älykortteihin voidaan ohjelmoida aikaa, matkoja, rahaa, alennuksia,...

Liityntäpysäköintikokeilu alkaa Malmilla keväällä. Yhdestä pysäköintitalosta varataan 80 paikkaa kokeilulle. Pysäköintimaksu on 18 mk. Malmin aseman lipputoimistosta saa pysäköintilipun kaksoiskappaleella kaksi Helsingin kertalippua, jolloin pysäköinnin hinnaksi jää 2 mk. Kokeilu kestää vuoden ja maksaa opastamiseen 25.000 mk.

Itäkeskuksessa on ollut liityntäpysäköintimahdollisuus katetuissa tiloissa pian 10 vuotta, eikä pysäköinti vielä maksu mitään. Lähimmät parkkipaikat ovat niin lähellä ase-

man laitureita kuin vain on mahdollista.

24.2.92

Juopunut mies anasti linjan 6 raitiovaunun Arabiasta n.klo 22.35. Kuljettaja oli poistunut tarpeiltaan. Miehen onnistui ajaa vaunu Käpylään saakka Pohjolankatu 19:n kohdalle, josta poliisi löysi pysähtyneen vaunun ja ohjaamoon sammuneen miehen. Vastaavanlaista ei ole tapahtunut neljännesvuosisataan.

2.3.92

Helsingin kantakaupungin alueella siirryttiin lähes kokonaisuudessaan 40 km/h katonopeuteen. Raitioteiden ja linja-autojen aikatauluihin hidastaminen ei vaikuttanut.

Ulkomailta

Viime syksyllä täytti SVR 60 vuotta. Straetisvagnar Reykjavikur liikennöi 75 bussilla 20 linjaa, joiden linjapituus on 335 km. Bussimerkit: 52 Volvoa, 20 Scaniaa ja 3 Mersua.

Malmön museoraitiolinjaa on jatkettu ja se on nyt jo noin 2,5 km pitkä.

Tšekkiläistä Tatra T7B5-raitiovaunua on kokeiltu Oslossa 18 kk ja se on siellä syksyyn 1992

asti. Vaunu on uutta mallia oleva korkealattiainen telivaunu.

Oslossa kokeiltavana ollut Tatra vaunu sekä Bremenin raitioteille toimitettu MAN GH/Kiepe -matalalattiavaunu vierailivat kesäkuussa Tukholman uudella keskustan raitiolinjalla nro 7. Tämä uusi linja Norrmalmstorgilta Djurgårdeniin on 3,3 km pitkä ja sen tämänhetkinen vaunukalusto käsittää kuusi entistä gööteporilaista Mustangia ja niihin neljä perävaunua, yhden malmöläisen Mustangijunan ja vanhoja tukholmalaisia vaunuja 2 mv + 3 pv. Oslost on lainassa yksi Höka-telivaunu, sillä Tukholmasta on tällä hetkellä siellä korjattavana yksi Gööteporin Mustangi. Lähin ja edullisin raitiovaunukorjaamo on nimittäin Oslossa. Mikäli Tukholmassa tarvitaan äkisti lisää vaunuja, niitä saadaan 24 tunnin varoajalla lisää Oslost!

Tukholman linja 7 liikennöi tänä vuonna seuraavasti:
14.3. alkaen la-su
18.5. alkaen joka päivä
5.9. alkaen la-su
liikenne loppuu 24.10.

Tukholmaan Roslagsbaanalle tehdään uusi ratasilta Stocksundin yli. Rata muutetaan uuteen paikkaan ja Stocksundin pysä-

ki lakkautetaan. Aikatauluihin saadaan kaikkiaan 2 min nopeus. Viime vuoden huhtikuussa otettiin käyttöön Roslagsbaanan ensimmäinen kokonaisuudessaan uusi junarunko (moottori+väli+ohjausvaunu). Vuoteen 1995 mennessä toimitetaan 101 vaunua. Östran asema katettaneen ensi vuonna ja päälle rakennettaneen 300 asunnon talot.

Tukholman tunneliradalle rakennetaan vuodesta 1994 alkaen 200 uutta vaunua, jotka lienevät alumiinivärisiä. Vuonna 1985 päätettiin maalata kaikki metrovaunut sinisiksi sitä mukaa, kun ne tulevat korjaukseen. Tällä vauhdilla vihreitä vaunuja olisi vielä seuraavat 15 vuotta. Nyt systeemiä on muutettu; uuden päätöksen mukaan junarungot olisivat yhdenvärisiä, joko vihreitä tai sinisiä, eivätkä sekalaisia niin kuin rupesi olemaan. Tästä johtuen on jouduttu maalamaan uudelleen vihreäksi myös hiljattain siniseksi väritettyjä vaunuja.

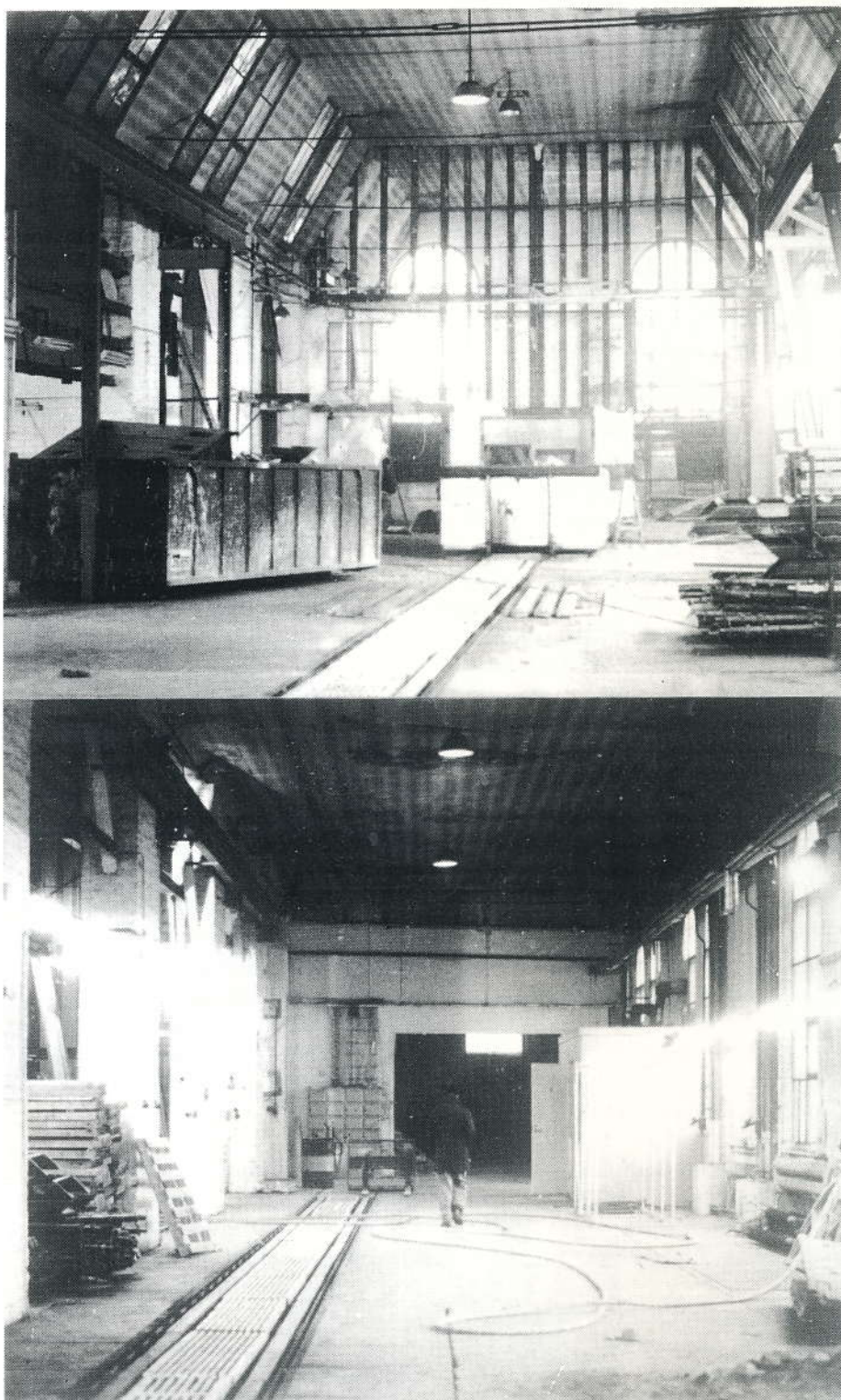
Oslon Sognsvannsbanen eli linjaa 13 on alettu muuttaa tunneliradan standardeihin. Liikenne uudistetussa muodossaan alkaa vuoden 1993 alussa. Muut Hollmenkollenin ratojen linjat eli 14, 15 ja 16 jäävät toistaiseksi entisilleen. Liikenteeseen tulee v. 1993 ensimmäiset 12 hybridivaunua eli sellaiset, jotka kulkevat metron virtakiskon tai ajolangan antaman virran voimin.

Trondheimin kolmeen raitiovaunuun on asennettu kahviautomaatit.

Tällä kertaa palstan avustajat olivat Mikko Alameri, Antero Alku, Ari Elenius, Tom Heino, Juhana Nordlund, Ari Oksa, Jorma Rauhala, Sakari K.Salo ja Risto Vormala.

Takakansi:

*Linjan 10 reittiä jatkettiin 1. 1. 1991 Pikku Huopalahteen. Esittelyajolla vaunu 63.
Kuva J. Rauhala, 28. 12. 1990*



*Raitiovaunu- ja liikennemuseon rakennustyömaata.
Ylemmässä kuvassa raiteen 2 ja alemmassa
raiteen "4" maisemia tältä talvelta.
Kuva J. Rauhala, 16. 1. 1992*

Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan sisäiset liput 1.1.1992

Lippulaji	Helsinki	Espoo ja Kauniainen	Vantaa
Kertalippu, aikuiset	8,00	8,00	9,00
Kertalippu, lapset 7 - 16 v	4,00	4,00	4,50
10 matkan lippu, aikuiset	70,00	68,00	80,00
10 matkan lippu, lapset 7 - 16 v	25,00	34,00	40,00
10 matkan alennuslippu, erityisryhmät	35,00	34,00	60,00
10 matkan alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	50,00		
30 päivän lippu, aikuiset	170,00	160,00	170,00
30 päivän lippu, lapset 7 - 16 v	60,00	80,00	85,00
30 päivän alennuslippu, erityisryhmät	85,00	80,00	127,50
30 päivän alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	125,00		
Vuosilippu			
Koko vuosi, Vantaalla 12 kk	1700,00		1600,00
1. puolivuosi, Vantaalla 6 kk	850,00		800,00
2. puolivuosi	850,00		
1. vuosineljännes	425,00		
2. vuosineljännes	425,00		
3. vuosineljännes	425,00		
4. vuosineljännes	425,00		
Vuosialennuslippu, 65 v			
Koko vuosi	1250,00		
1. puolivuosi	625,00		
2. puolivuosi	625,00		
1. vuosineljännes	312,50		
2. vuosineljännes	312,50		
3. vuosineljännes	312,50		
4. vuosineljännes	312,50		
Jatkoyhteyslippu, aikuiset	32,00		
Jatkoyhteyslippu, lapset 7 - 16 v	16,00		

Tampereen liput 1.1.1992

Lippulaji	mk
Kertalippu, aikuiset	7,00
Kertalippu, lapset	3,50
10 matkan lippu	55,00
10 matkan lippu, lapset	23,00
10 matkan lippu, koululaiset, eläkeläiset ja vammaiset	28,00
30 matkan lippu	135,00
Kuukausilippu, aikuiset	166,00
Kuukausilippu, lapset	100,00
Vuosilippu, henkilökohtainen	1660,00
Vuosilippu, haltijakohtainen	2500,00

Turun liput

Lippulaji	mk
Aikuisten kertalippu	7,00
Lasten kertalippu, 7 - 17 v ja varusmiehet	3,00
Aikuisten alennuskortti (10 matkaa)	54,00
Lasten alennuskortti, (10 matkaa)	27,00
Koululaisalennuskortti (50 matkaa)	70,00
Kuukausikortti	160,00
Kolmen kuukauden kortti	425,00
Vuosikortti, henkilökohtainen	1600,00
Vuosikortti, haltijakohtainen	2400,00
Matkailulippu (24 t)	20,00

VR:n matkaliput

Helsinki-Riihimäki Helsinki-Vantaankoski Helsinki-Kirkkonummi

Lippulaji	mk
Kertalippu	
yhdeällä vyöhykkeellä	8,00
kahdella vyöhykkeellä	15,00
kolmella vyöhykkeellä	20,00
neljällä vyöhykkeellä	26,00
viidellä vyöhykkeellä	32,00
kuudella vyöhykkeellä	37,00
10 matkan lippu	
yhdeällä vyöhykkeellä	72,00
kahdella vyöhykkeellä	135,00
kolmella vyöhykkeellä	180,00
neljällä vyöhykkeellä	234,00
viidellä vyöhykkeellä	288,00
kuudella vyöhykkeellä	33,00
30 päivän lippu	
yhdeällä vyöhykkeellä	180,00
kahdella vyöhykkeellä	310,00
kolmella vyöhykkeellä	430,00
neljällä vyöhykkeellä	520,00
viidellä vyöhykkeellä	630,00
kuudella vyöhykkeellä	695,00

Lähiliikenteen rataosilla Helsinki-Riihimäki, Helsinki-Vantaankoski ja Helsinki-Kirkkonummi korotus on keskimäärin 2,6 % (kertaliput 4,3 % ja 30 päivän liput 1,2 %. Edellisen kerran lippujen hintoja korotettiin 1.7.1991.

Kaukoliikenteen keskimääräinen matkalippujen hintojen korotus on 2,4 %. Alle 100 km:n matkojen meno- ja menopaluulippujen hintoja ei korotettu.

Pääkaupunkiseudun seutuliput

Lippulaji	mk
Kertaseutulippu, aikuiset	14,00
Kertaseutulippu, lapset 7 - 16 v	7,00
10 matkan seutulippu, aikuiset	120,00
10 matkan seutulippu, lapset 7 - 16 v	60,00
10 matkan seutulippu, erityisryhmät	
- helsinkiläisille	60,00
- espoolaisille	60,00
- kauniaisilaisille	60,00
- vantaalaisille	60,00
30 päivän seutulippu, aikuiset	
- helsinkiläisille	320,00
- espoolaisille	330,00
- kauniaisilaisille	320,00
- vantaalaisille	350,00
30 päivän seutulippu, lapset 7 - 16 v	
- helsinkiläisille	160,00
- espoolaisille	165,00
- kauniaisilaisille	160,00
- vantaalaisille	175,00
30 päivän seutulippu, erityisryhmät	
- helsinkiläisille	160,00
- espoolaisille	165,00
- kauniaisilaisille	160,00
- vantaalaisille	175,00
Matkailijaseutulippu, aikuiset	
- 1 vuorokausi	48,00
- 3 vuorokautta	96,00
- 5 vuorokautta	144,00
Matkailijaseutulippu, lapset 7 - 16 v	
- 1 vuorokausi	24,00
- 3 vuorokautta	48,00
- 5 vuorokautta	72,00
Helsinki-kortti, aikuiset	
- 1 vuorokausi	75,00
- 2 vuorokautta	105,00
- 3 vuorokautta	125,00
Helsinki-kortti, lapset 7 - 16 v	
- 1 vuorokausi	45,00
- 2 vuorokautta	55,00
- 3 vuorokautta	65,00

Tariffit 1.1.1992

