

# RAITIO

3/2008



Turun sähköraitiotiet 100 vuotta

31. vuosikerta  
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan  
SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA Juhana Nordlund

TAITTAJA Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund  
Orapihlajatie 12 A 14, 00320 Helsinki  
juhana.nordlund@raitio.org

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2008

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään  
osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituk-  
sen lupaa.

## SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

suomen.raiotieseura@raitio.org

OSOITE PL 234  
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki  
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC -koodi):  
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen  
sisäänpääsy Helsingin  
Raitioliikennemuseoon  
sekä pohjoismaisten  
raitiotieseurajen yllä-  
pitämille museoraitioille ja  
museoihin.

Tiedustele lipunmyynnistä.

### JOHTOKUNTA VUONNA 2008

PUHEENJOHTAJA  
Jorma Rauhala  
puh. 040 862 0957  
jorma.rauhala@raitio.org

RAHASTONHOITAJA  
Kimmo Säteri  
puh. 050 522 9588  
kimmo.sateri@raitio.org

SIHTEERI  
Juhana Nordlund  
puh. 040 836 1394  
(09) 458 7794  
juhana.nordlund@raitio.org

ARKISTONHOITAJA  
Pertti Leinonäki  
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA  
Daniel Federley  
puh. 040 702 8488  
daniel.federley@raitio.org

JÄSEN  
Teemu Collin  
puh. 040 820 2337  
teemu.collin@raitio.org

VARAJÄSEN  
Johannes Erra  
puh. 050 367 8326  
johannes.erra@raitio.org

### SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Kesän aikana on luvassa mielenkiintoinen ajelu (mm. Väliosa-Mannella). Mikäli olet kiinnostunut tulemaan mukaan ajelulle, varmista että olet varmasti mukana ringissä.

Rinkirekisteriä päivitettiin talvella ja valitettavasti osa rinkiäisistä jäi postituslistan ulkopuolelle sen myötä. Ilmoitapa vielä keran, jos arvelet, että et ole saanut rinkiäisiä pitkään aikaan. Ilmoitukset juhana.nordlund@raitio.org

### www.raiotio.org

Tietoja Suomen raitioista, johdinautoista, metrosta ja sähköjunaliikenteestä. Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset. Maailmanlaajuinen linkkikokoelma. Sivuilla olevan jäsenhakemuskaavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiisi.

### RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvialaista raitioliikennettä, Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16
- 1/2007:** 2010-luku: Raitioiteiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17
- 2/2007:** Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18
- 3/2007:** Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19
- 4/2007:** Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20
- 1/2008:** Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallinnan busseja, Siniset bussit, osa 21
- 2/2008:** Oslon paikallisliikennemat ja metro, Pekka Sauri, Siniset bussit, osa 22
- 3/2008:** Turun raitiotiet 100 vuotta

suomen.raiotieseura@raitio.org

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Nooa-säästöpankin 440540-225891 kautta, merkitse tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

### Kannen kuva



Turun sähköraitiotiet 100 vuotta

22 ja perävaunu 125 Korppolaismäen silmukassa 22.11.1967. Pauli Söderholm.



## Turun sähköraitiotiet 100 vuotta

Turun sähköraitiotien perustamisesta tulee 22.12.2008 kuluneeksi sata vuotta.

Juhlan kunniaksi Suomen Raitiotieseuran Raitio-lehti julkaisee juhlanumeron, jonka sisällössä on painotettu ainutlaatuisia historiallisia valokuvia sekä muistelmia.

Vielä laajempi historiakatsaus löytyy myös juhlan kunniaksi julkaistusta Turun Raitiotiet -kirjastani.

Nauttikaa!

*Mikko Laaksonen*

numeron sisällön ja kuvituksen toimittaja

Martinsillalla sarjan 38-47 vaunu. Joella Suomen Joutsen (1902), merivartioston Koskelo-luokan vartioveneitä, Sigyn (1887), s/s Silja (1915), s/s Kastelholm (1929). Museovirasto.

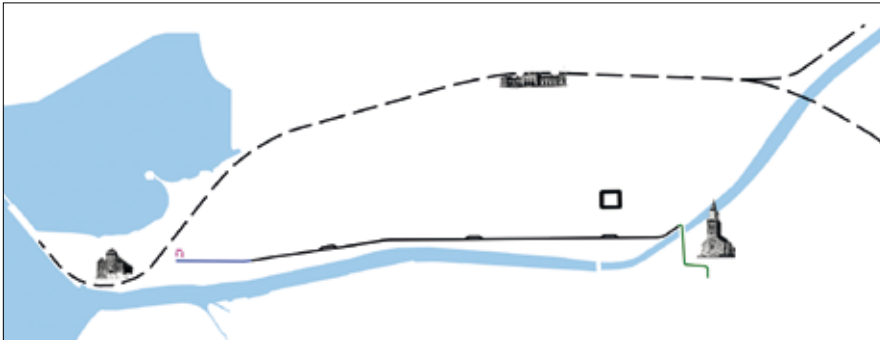
Ilmakuva Turun keskustan länsiosaan Martinsillalle ja Puistokadulle 1961. Raitiovaunut Martinsillalla, Mikaelin kirkolla ja kääntymässä Eerikinkadulle. Kerrostalojen rakentaminen puutalojen tilalle on vauhdissa. Turun asemakaavaosasto.



## Hevosraitiotie 1890 – 1892

Kreivi August Armfeltin johtama ”Ratatieosakeyhtiö Turussa” avasi Suomen ensimmäisen hevosraitiotien toukokuussa 1890. Lokakuussa 1890 reitti ulottui Satamasta Linnankadun ja Tuomiokirkkosil-  
lan kautta Akatemiakadulle. Alkuun matkamäärät ja tulot täyttivät

odotukset, mutta radan ja kadun talvikunnossapito teki liikenteestä tappiollista. Koska kaupunginvaltuuston enemmistö oli osakkaina jäävejä, kaupunki ei voinut myöntää yhtiön anomaa avustusta, ja hevosraitiotieyhtiö meni konkurssiin joulukuussa 1892.



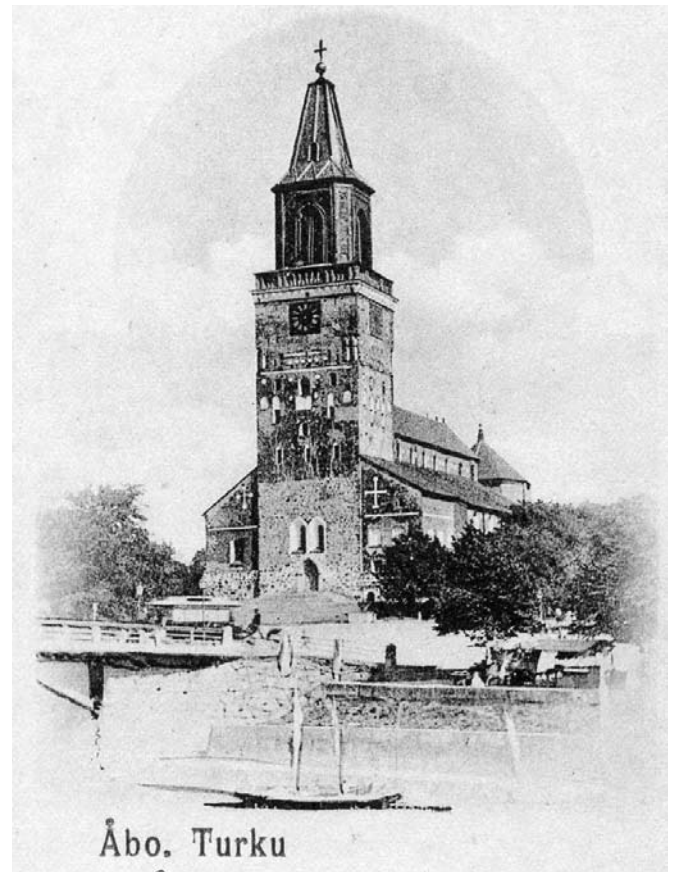
Hevosraitiotie 1890-92. Jaakko Pertilä.

Kuuluupa täältä muitakin kevätuutisia. Tuo kauan puuhattu ratatie täällä on nyt jo siinä kunnossa, että väliaikainen liike siinä alkoi viime sunnuntaina t. k. 4. p. siksi kunnes ehditään saamaan se täyteen kuntoonsa. Nyt alussa on waan kahdet waunut kulkemassa. Hauska on katsella niiden konemaista, tasaista kulkua, kun ne huruttelevat ”matkustajia” pisin Linnankatua Kirkkosillasta aina Warwintorille saakka, waan hauskempi on wieselä kun saa kulkea niillä. Istuu ”plököttelee” waan mukawaksi laitetuilla penkeillä ja kuulutelee miten tuon tuostakin soitetaan kelloa poikkiskatunen kulmissa, ja katselee miten ”wosikat” sen kanssa kilpailevat kulussa, ja sopiihan wieselä tyhjentää pullon wirwokettakin jos sattuu mukana olemaan, sillä maahan se ei läikähä, niin tasainen on kulku. - -

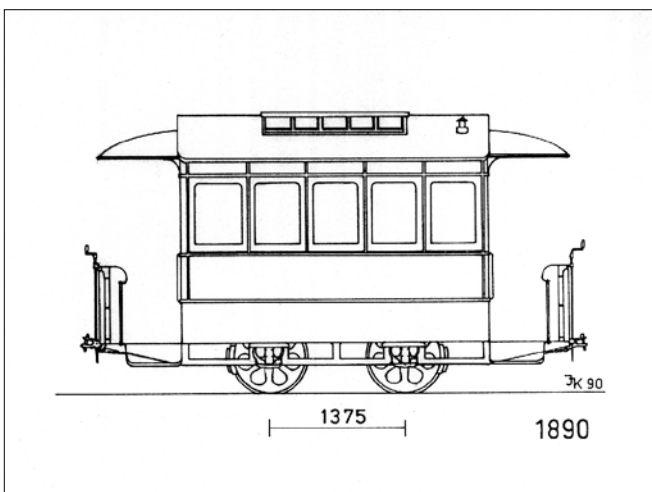
Niin, mukawaa on kulku noissa ”tilisanssi” waunuissa. Wiime sunnuntaina kun ne ensin alkoivat kulkunsa sanottiin niissä ajaneen kolmatta tuhatta henkeä; joten siis tulo siitä nousee yli 500 markan tien yhtiölle. Maksu on 25 p. hengeltä. Waan sitte se alennetaan 15 penniin kun liike tulee täyteen kuntoon.

Toivo

- Rauman Lehti 1890: 38 (Toivo T. Rinne: Turun kaupungin liikennelaitos 1908-1958)



Hevosraitiovaunu vanhalla Tuomiokirkkosillalla (1831), korvattu uudella 1897-99. Petri Aallon kokoelma.



Hevosraitiovaunun piirroskuva. Ilmo Kajala.



# Sähköraitiotien perustaminen 1905-1908

Aloite sähköraitiotien perustamiseksi Turkuun esitettiin Turun Teknikot - yhdistyksen kokouksessa helmikuussa 1905. AEG:n Tukholman - johtaja, konsuli C. Bolinder sai suunnitelmista vihiä, ja pian Electron - yhtiö AEG:n edustajana tarjosi Turulle nykyaikaisen sähkölaitoksen ja sähköraitiotien perustamista. Kaupunginvaltuuston asettama komitea perehtyi tarjoukseen, hankki kokemuksia Ruotsista ja Saksasta ja järjesti 1905 - 1906 tarjouskilpailun, jossa AEG voitti ASEA:n. Kaupunginvaltuusto antoi AEG:lle 31.5.1906 40 vuoden

toimiluvan sähkölaitokselle ja -raitiotielle. Sähköraitioliikenne alkoi Turussa 22.12.1908 kahdeksikon muotoisella keskustaa kiertävällä linjalla sekä sataman heilurilinjalla Kanavaniemestä Puistokadulle. 1000 mm raidelevyden radat olivat yksiraiteisia kohtausraitein. Raitiovaunut toimitti ASEA AEG:n sähkölaittein. Raitiotie osoittautui muutamia onnettomuuksia lukuun ottamatta menestykseksi. Kierro- ja satamalinjat yhdistettiin 18.2.1909 ja keväällä tilattiin kaksi moottorivaunua lisää, jolloin vaunuja oli 13.

## Tiedotuksia Electricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft:ilta

No. 1

### Tiedotus

Sattuneesta syystä tehdään kiinnitetään raitiotiehenkilökunnan huomio siihen, että on ankarasti kielletty ajaa taaksepäin vaunulla, ilman että on ensin käännetty byyveli toisinpäin, kuten myös on kiellettyä että kuljettaja seisoo taaemmalla sillalla ja ajaa vaunua, vaan kuljettajan täytyy seistä etumaisella sillalla siinä suunnassa johon vaunu kulkee.

Byyveliä käännettäessä tulee huomioida suurin varovaisuus ja byyveliliinaa ei saa päästää irti, ennen kuin byyveli on tullut oikeaan asentoonsa, koska muutoin byyveli kosketettaessa suojalankoja aiheuttaa suurta vahinkoa, näin voidaan menettää jopa ihmishenkiä.

Turussa 24.12.1908

Electricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft

Betrieb Åbo

Rother

No. 10.

### Tiedotus

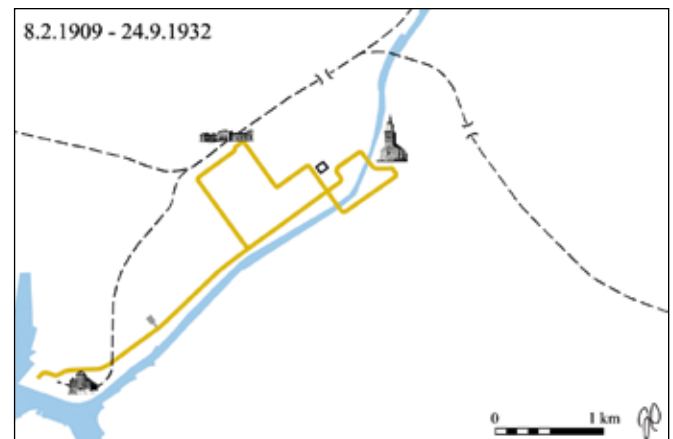
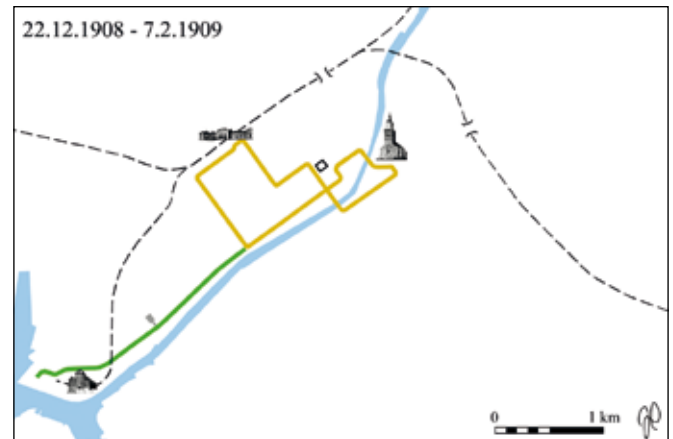
Raitiovaunun saapuessa pääteasemalle Kanavaniemellä tulee vaunukuljettajan antaa pidempi signaali jalkakellolla, niin että matkustajat, jotka mahdollisesti ovat siellä olevissa tullitavaravaroissa tai laivoilla tulevat huomaamaan vaunun pian lähtevän.

Turussa, 2.3.1909

Electricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft

Betrieb Åbo

Rother



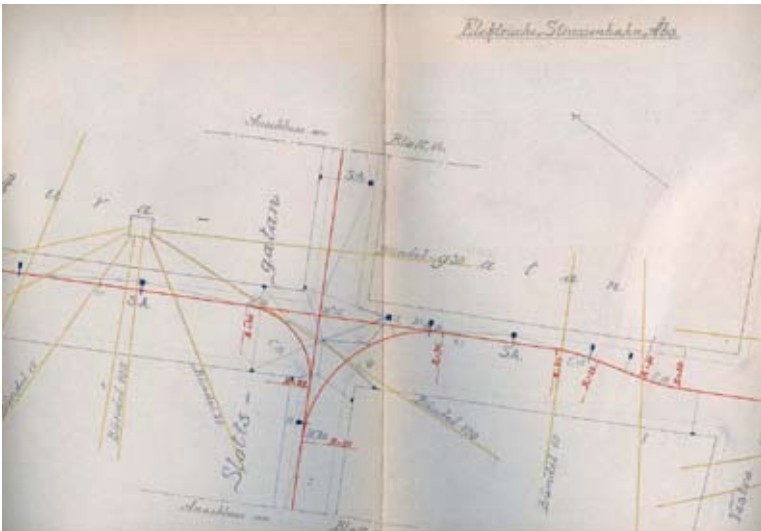
Raitiovaunukuljettaja no. 11 Toivonen  
Kun tänä päivänä noin klo ½11 aamupäivällä sattui, että Te ajoitte Suomalaisen Lyseon kohdalla vaihteen läpi, odottamatta kohtaavaa vaunua, jaetaan Teille ankara huomautus.

Electricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft

Betrieb Åbo

Rother

Tuomiokirkko, Tuomiokirkkosilta ja raitiovaunu.  
Väritetty postikortti 1900-luvun alusta. Petri Aallon kokoelma.



Linnankadun ja Aurakadun risteys, suunnitelma, toteutettu. Turun kaupunginarkisto.

No. 17

Tiedotus

Täten tiedotetaan vaunukuljettajien tietoon, että kauppias Saario on toistaiseksi kokeeksi saanut luvan kuljettaa mukanaan Rautatie-aseman luona olevalta pysäkiltä maitoa tonkissa Varvintorille, sillä tavalla että hän itse hoitaa että portti taaemmalla sillalla nostetaan pois ja nostetaan takaisin pullojen mukaan- & pois siirron aikana, sekä että tonkat nostetaan mukaan ja pois niin nopeasti kuin mahdollista.

Jokaisesta maitotonkasta antaa Herra Saario 15 penniä. Poletteja ei saa antaa näistä maitotonkista.

Turussa, 24.4.1909

Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft

Betrieb Åbo

Rother

No. 24

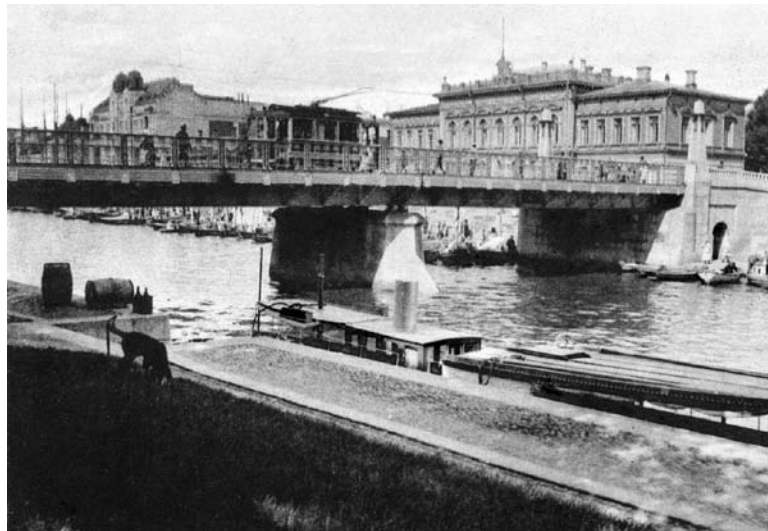
Tiedotus

Raitiovaunukuljettajien tietoon saatetaan täten, että vapaakortti No. 23, joka kuuluu meillä töissä olevalle Herra S. Clemenzille, on kadonnut ja tulee tarkkaan tarkistaa esitetyt vapaakortit, että samaa ei käytä asiaankuulumaton henkilö. Jos kortti löytyy joltakin tällaiselta, tulisi kuljettajan ottaa tämän henkilön nimi ja osoite, sekä ottaa häneltä kortti ja tehdä tästä ilmoitus liikennetarkastajille.

Turussa, 6.9.1909

Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft

Betrieb Åbo



Raitiovaunu Aurasillalla, joella saaristolaisien veneitä. Näkymä alajuokselulle. Museovirasto.

Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft'in isännistölle

Koska useimmissa ammateissa nykyään on jo käytännössä molemmin puolin sekä työnantajain että työntekijäin hyväksymät ja allekirjoittamat työ- ja palkkasopimukset niin on T. Sähkötyöntekijäin ammatti osastokin asiata useissa kokouksissa käsiteltyään tullut siihen päätökseen, että työ- ja palkkasopimus on esitettävä työnantajain hyväksyttäväksi. Kun nyt olemme tahtoneet, elämisen mahdollisuuksiin nähden, vaatimuksemme esittää mahdollisimman vähäisinä niin rohkenemme toivoa sen saavuttavan myöskin työnantajaimme hyväksymisen. Koska palkkojen korotus koskee enimmäkseen alemmalla palkalla olevia ja kun ammatillinen liike meillä niin kuin yleensä muuallakin pyrkii juuri kohottamaan huonointa palkkaa nauttivien työntekijöitten palkkoja taatakseen näillekin elämisen mahdollisuudet, niin emme uskoisi tämänkään seikan estävän ehdottamamme työsopimuksen hyväksymistä. Jos erimielisyyttä syntyy, olemme puolestamme valmiit – siitä tiedon saatuamme – valitsemaan valtuutetut neuvotteluihin sovittelemaan. Arvoisaa vastaustanne, jonka toivomme olevan meille suosiollisen, pyydämme neljäntoista (14) vuorokauden sisällä tästä päivästä lukien.

Hyväksyttäväksenne ehdottamamme työsopimus, josta sen hyväksytyä on laadittava kaksi yhtäpitävää kappaletta kummallakin kotimaisella kielellä molemminpuolisilla allekirjoituksilla varustettuna, seuraa tämän kirjelmän mukana. Vastauksenne pyydämme Teidän hyväntahtoisesti jättämään niille henkilöille, jotka olemme puolestamme valinneet tämän työsopimuksen Teille sisäänjättämään.

Turussa 21 p:nä Elokuuta 1909

Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft'in työntekijät:

25 allekirjoitusta



Raitiovaunu ja näkymä Aurakadun kivitaloille. Museovirasto.

Raitiovaunu ja poliisi Kauppatorilla, Lindblomin talo (Karl Viktor Reinius 1889-91). Väritetty postikortti, vaunu virheellisesti Helsingin vihreäkelmainen. Petri Aallon kokoelma.





# Ensimmäinen maailmansota, kunnallistaminen ja pysäytyneisyys 1920-luvulla

Saksan julistettua sodan Venäjälle 1.8.1914 Elekicitätswerk Åbo Aktiengesellschaft takavarikoitiin vihollismaan yrityksenä. Raitiotieliikenne jatkui ennallaan, ja elintarvikepula, polkupyörien, ajurien ja autojen väheneminen sekä inflaation alentama reaalin lipunhinta nostivat matkustajamäärät v. 1918 mennessä kolminkertaiseksi 4,3 miljoonaan matkaan. Sähkölaitos ja raitiotie kunnallistettiin vuonna 1919 6 miljoonalla markalla. Sähkölaitoksen höyrykattila räjä-

dyksessä 12.5.1920 sai surmansa kahdeksan työntekijää ja raitiotie jäi ilman virtaa 87 päiväksi. Raitiotielle hankittiin kuusi perävaunua 1919 ja kaksi moottorivaunua 1921, mutta laajennuksia ei toivomuksista huolimatta saatu aikaan. Tariffia nostettiin inflaation takia sodan jälkeen, kunnes se saavutti v. 1922 1 markan, jossa se pysyi toiseen maailmansotaan asti. Yksiraiteista ja keskustaan rajoittuvaa raitiotietä arvosteltiin 1920-luvulla julkisuudessa voimakkaasti.

No. 26

Tiedotus

Täten annetaan tiedoksi, että me annamme kaikille kuljettajille joiden hyvä ajotapa ja käytös on todettu syysmarkkinoiden aikana tämän kuun 17. ja 18. päivinä, palkkion Smk 2- miestä kohden, joka annetaan seuraavan palkan yhteydessä. Tästä poisluetaan kuljettaja No. 10 Willberg, joka on vaunun liikkessa, kiellosta huolimatta, polttanut savukkeita.

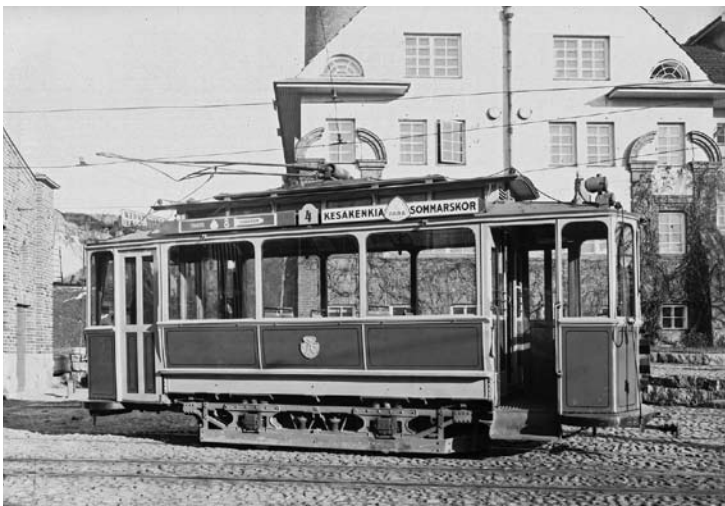
Turussa, 19.9.1909

Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft  
Betrieb Åbo  
Rother



Turun rautatieasema (P.E.S Degenauer 1876) ja raitiovaunu. Petri Aallon kokoelma.

Raitiovaunu Akatemiankadulla. Taustalla Akatemiankatulo (C.C. Gjörwella & Charles Bassi 1802-1815). Jorma Rauhalan kokoelma.



15 Tuomiokirkon edessä ennen 1932. TuKL.

4 vaunuhallilla 1934. Turun maakuntamuseo.

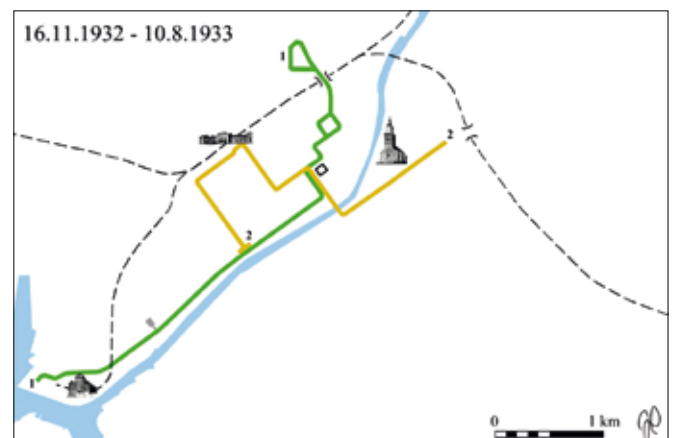
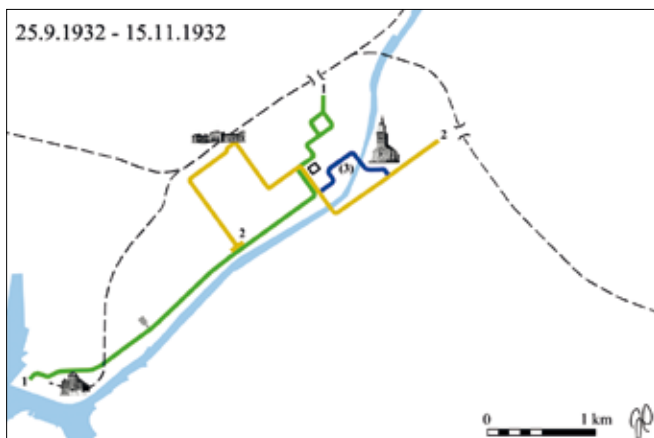
# Raitiotien laajentaminen Turun peruskulkumuodoksi 1930-luvulla

Teknillisten laitosten organisaatio muodostettiin 1920-luvun lopussa ja raitiotie erotettiin omaksi laitoksekseen. Teknillisten laitosten hallituksen puheenjohtaja Hans Gripenberg esitti 14.12.1927, että raitiotie tuli joko kaksiraiteistaa tai lakkauttaa. Asetettu toimikunta esitti raitiotien kaksiraiteistamista ja laajentamista, mutta laajennukseen ei löytynyt laman vuoksi varoja 1929. Sataman linjaa kuitenkin kaksiraiteistettiin vähitellen. Kaupunginhallituksen asettama liikennekomitea esitti 1932 raitiotien laajentamista kaupungin peruskulkumuodoksi 10-15 vuodessa. Laajennukset toteutettiin työttömyystöinä hyvin nopeasti. Syksyllä 1932 valmistuivat kaksiraiteinen linja Satama - Kauppatori - Pohjola ja laajennus Hämeentulliin. Raitiotiet jaettiin kahteen linjaan ja siirryttiin rahastajarahastukseen. Useimmat vanhat linjat kaksiraiteistettiin 1932-1933. Itäisen Pitkäkadun linja valmistui 1933 ja Nummenmäen linja 1934, rautatie ylitettiin

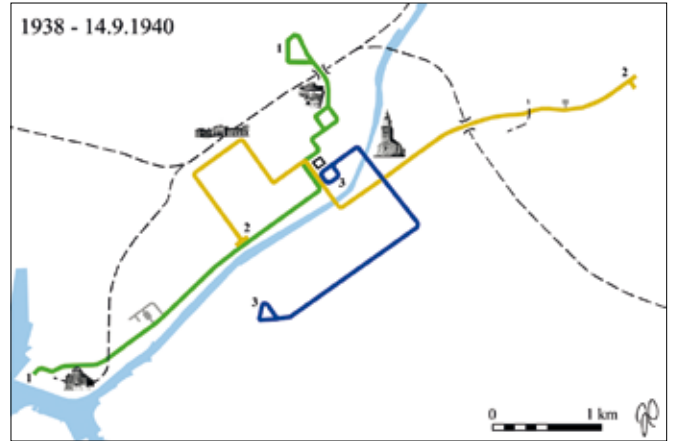
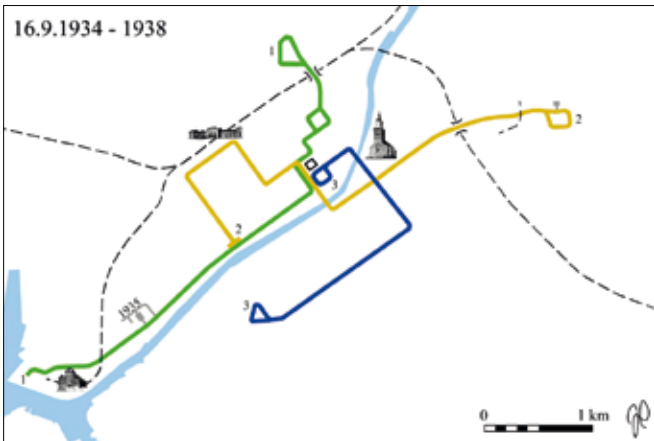
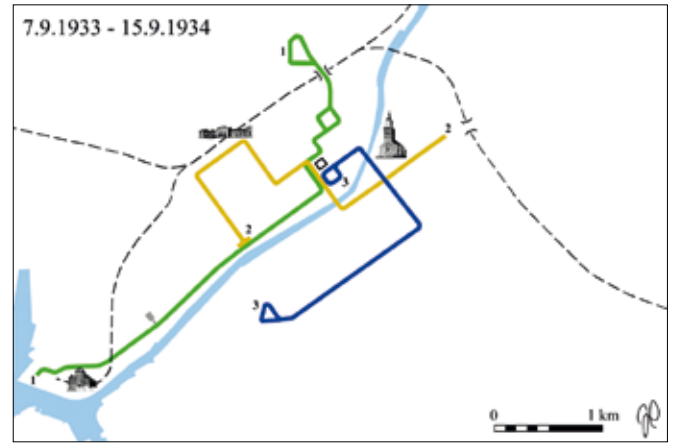
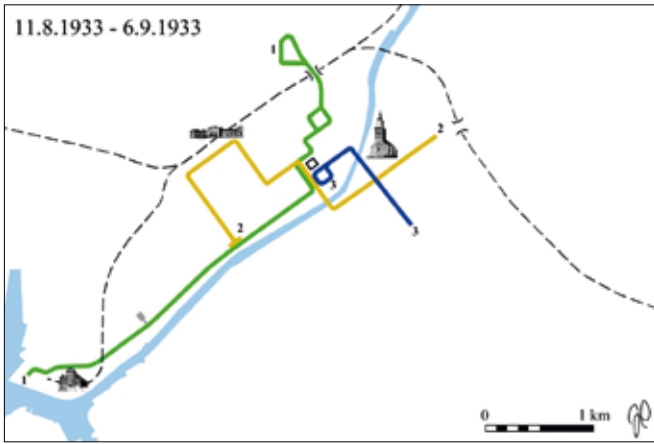
tilapäistä puusiltaa. Raitiotielle hankittiin 1933-34 kymmenen uutta vaunua, joista kaksi Suomesta, vaunuhallia laajennettiin ja tekniikka modernisoitiin. Pienempiä parannuksia tehtiin 1935-1938, raitiotiet siirrettiin 1936 uudelle Hämeensillalle, 1937 oikaistulle Aninkaisenkadulle ja 1938 Nummenmäen linja jatkettiin Kotimäenkadun kolmioraiteeseen. Kahdeksan moottorivaunua hankittiin 1938, jolloin Helsingistä 1932-33 vuokratut viisi vaunua voitiin palauttaa. Raitiotie rakensi itse neljä perävaunua 1936 ja kaksi 1938. Raitiotieläiset perustivat oman ammattiyhdistyksen 1933. Matkamäärä nousi 1932 2,9 miljoonasta matkasta 5,8 miljoonaan 1934 ja 7,9 miljoonaan 1938. Raitiotie tuotti vuodesta 1932 alkaen liikennöintivoittoa, ja 1930-luvun loppuvuosina voitolla katettiin noin puolet investointien kuoletuksesta.



Affärscentrum (Väinö Määttä 1921, 1926) on saanut seurakseen arvoisensa raitiotiet. Eerikinkadulla linjan 3 vaunu perävaunuineen, Aurakadulla vaunu 23. Birger Lundsten/Kamera-Aitta.







Raitiotie lienee pidetty työpaikka. Kaksi kuljettajaa ja kaksi rahastajaa sekä uudenmallinen raitiovaunu 1930-luvulla. TuKL.



Vanhan radan purku Aninkaistenkadulta Linja-autoaseman tieltä. TS 8.7.1937. Turun maakuntamuseo.

Niin silloin oli yks naurettava piirre, se joutus rataputsariks ja se oli innokas sos.demin mies. Silloin ku hän oli kuljettaja, silloin oli äiti ku oli perävaunu rahastaja, jos sä muistat ne vanhanaikaset perävaunut, ku ne rahastajat pillin kans ni kuljettaja kuoli, perävaunu rahastaja ne oli aika iäkkäi ja se poika oli kuljettaja ja muistaksä se kasetti, ku vanhas vaunu oli, ku ihmiset pisti pulettitai rahaa. Ja kuulemma pääteasemall se oli pitkän tikun kanssa purukumi päässä ja noukki noita rahoil siel. Kato silloin ku on näkijä ni on tekijäki ja joku oli nähny... poika oli joutunu rataputsariks, rangais-tukseks siit ku hän kavalsi kaupungin rahoil. Purukumin kans sielt.

- Oiva Lavijärvi (haastattelu Sanna Kupila)



Raitiovaunu 23 juhlapituetulla Tuomiokirkkosillalla. Turun maakuntamuseo.



17 vaunuhallilla 1934. TS/Turun maakuntamuseo.

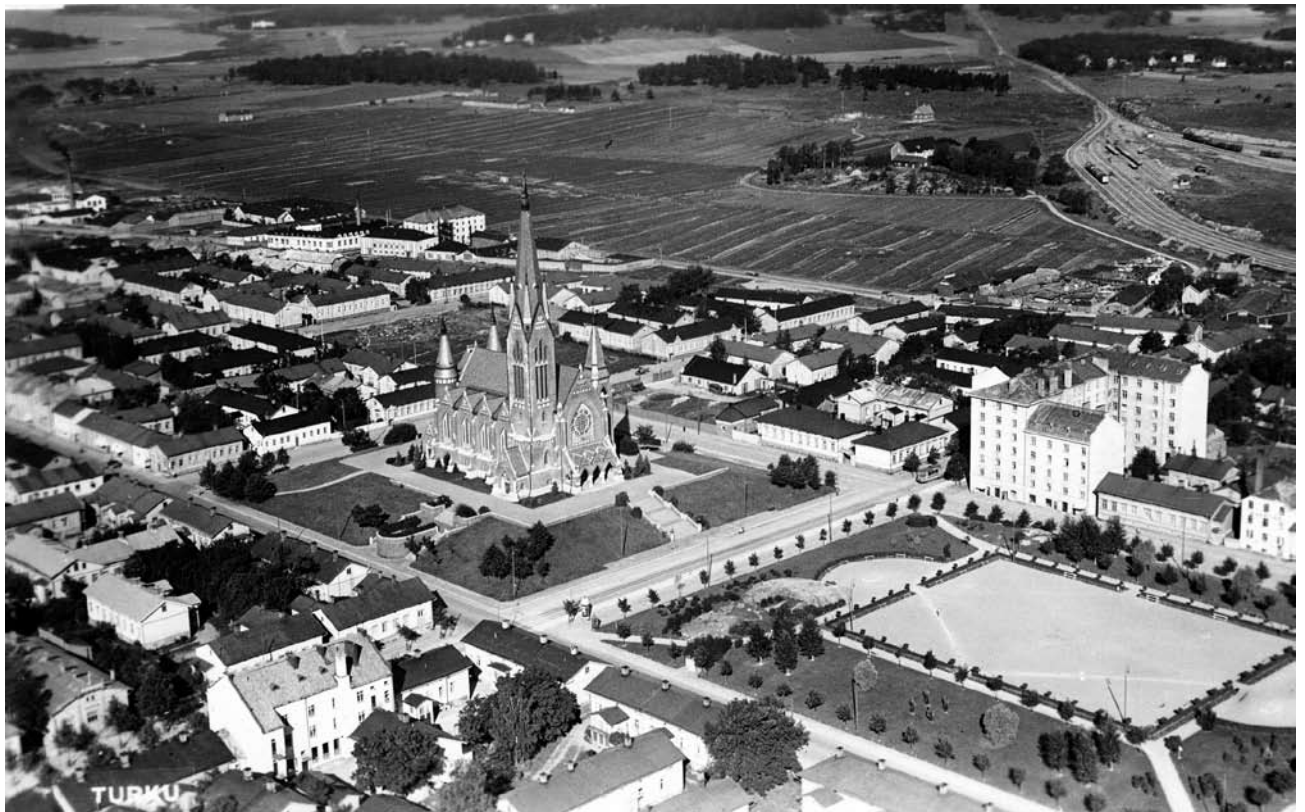


86 linjalla 1 1930-luvulla. TS/Turun maakuntamuseo.



Nummenmäen raitiotien ja 600 mm saviradan tasoristeys 1930-luvulla Vanhan Hämeentien ja Savikadun risteyksessä. Turun maakuntamuseo.

Ilmakuva, Mikaelin kirkko, Port Arhurin kaupunginosaa, Iso-Heikkilän peltoja ja ratapiha. Puistokadulla kaksiraiteinen raitiotie ja raitiovaunu. Petri Aallon kokoelma.





## Raitiotiet sodassa ja pula-aikana

Sodan aikana bussiliikenne lamaui polttoainepulan takia ja raitiovaunut joutuivat hoitamaan pääosan kaupunkiliikenteestä. Talvisodan aikana raitiovaunuhallit paloivat ja useita vaunuja tuhoutui pommituksissa. Väli- ja talvisodan aikana hallit ja vaunut kunnostettiin. Martinsillan ylittävä raitiotie valmistui syksyllä 1940. Jatkosodan aloitaneissa Turun pommituksissa 25.-26.6.1941 raitiotie kärsi vähäisiä vaurioita. Sotaan joutuneiden mieskuljettajien tilalle koulutettiin naisrahastajista kuljettajia. Matkamäärät raitiotiellä nousivat dramaattisesti, ennen sotaa 1938 tehtiin 8 miljoonaa matkaa, 1941 12 miljoonaa matkaa ja 1944 yli 20 miljoonaa. Tilattu uusi kalus-

to viivästy - kuusi perävaunua toimitettiin 1943 ja neljä moottorivaunua 1944. Vanhoja moottorivaunuja uusittiin ja raitiotie rakensi neljä perävaunua. Matkamäärän huippu saavutettiin pulavuosina 1945-1947, huippuvuonna 1946 tehtiin 28 miljoonaa matkaa. Pulavuosinakin tilatut moottorivaunut viivästyivät, mutta 1946-49 saatiin Karialta 9 ja Kaipiolta 5 perävaunua. Käyttöinsinööri Ilmari Borg suunnitteli 1940-luvulla innokkaasti johdinautoliikennettä, mutta poliitikot päätyivät kunnalliseen dieselbussiliikenteeseen, joka alkoi 1.1.1950.



Suomen autoteollisuus A.B  
Helsinki 28 p:nä lokak. 1940

Turun Kaupungin teknilliset laitokset,  
Raitiotielaitos  
Turku

no: 4230/8350

Maksettava heti käteisellä  
Lankeemispäivän jälkeen lasketaan korkoa 8% maksamattomasta erästä

2. kpl. Raitiotiemoottorivaunujen vaunukoreja valmistettu, netto 480.700:-

Pohjakehykset purettu rautatievaunusta ja kuljetettu tehtaallemme. Palaneet korit purettu, vioittuneet osat tarkastettu ja puhdistettu sekä käyttökelpoiset osat korjattu kuten: sivupellit oikaistu, ovisaranat oikaistu ja uudelleen kiilloitettu, kaideputket oikaistu ja uudelleen päällystetty eboniitilla, kaidetangon pitimet uudelleen valmistettu, istuimien rautaosat puhdistettu, oikaistu ja maalattu, vastukset korjattu, vastussuojukset oikaistu, lämpöpatterit korjattu, osa ikkunakehyksistä korjattu. Pohjakehykset tarkastettu ja oikaistu. Vaunut kuljetettu asemalle ja lastattu rautatievaunuihin, netto 42.600:-

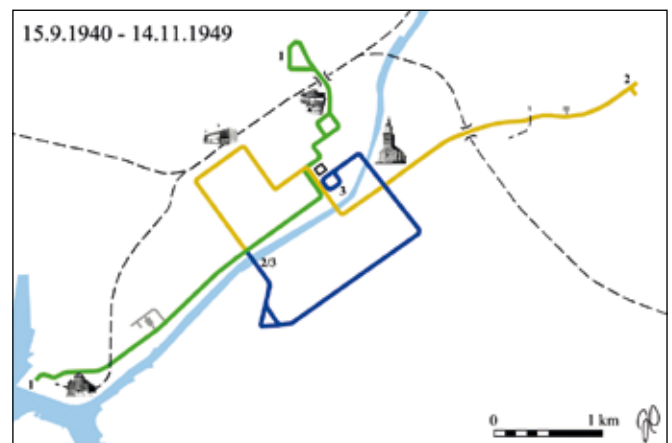
Kuljetusvakuutus H:ki - Turku Mk. 600.000:- à 2%/00  
1.200:- 524.500:-

Mk 524.500:-  
=====

S.E.&O.

Viisisataakaksikymmentänjätuhattaviisisataa.

Rautatieasema ikkunat pimennettyinä ja valoaukoilla jatkosodan aikana sekä linjan 2 vaunu. Lennart Welanderin kokoelma.





Sodan jälkeen saatiin käyttöön runsaasti perävaunuja. Perävaunut 101 (Kaipio 1947) sekä 118 (Suomen Autoteollisuus 1943) Stålarmin-kadun pistoraiteella. Jan Walter 8.6.1951.

113 Satamassa 31.7.1951. Lennart Welander.



Turun yliopisto, vaihteen kääntäjä ja perävaunu. Lennart Welanderin kokoelma.

Raitiovaunu Martinsillalla. Joella saaristolai-voja ja museolaiva Sigyn. Klassiset kivitalot vasemmalta Linnankatu 37a (Albert Richardtson 1928), Linnankatu 33 (Gunnar Wahlroos 1928) ja Boren talo (Jung&Jung 1929). Jorma Rauhalan kokoelma.



Linja-autoasema ja raitiovaunujuna 1940-luvun lopulla. Petri Aallon kokoelma.



## Raitiotiet luovivat 1950-luvulla

Raitiotien keskustan pääreitti siirrettiin 1949-1950 Linnankadulta, Aurakadulta ja Yliopistonkadulta Eerikinkadulle. Uudistuksella saatiin turvalliset vaihtoasemat ja säästettiin kiskojen kunnostuskustannuksissa. Eräät tahot alkoivat kokea raitiotien muun liikenteen esteeksi, ja keväällä 1950 esitettiin raitiolinjan Kauppatori - Pohjola lakkauttamista. Syksyllä 1950 linjalla 1 kokeiltiin kuljettajarahastusta. Muutokset jätettiin toimikunnan pohdittavaksi. Linja 2/3 jaettiin 15.4.1951 linjaksi Nummi - Kauppatori - Stålarinkatu ja rengaslinjaksi 3. Karialta 1946 tilatut kymmenen moottorivaunua saatiin liikenteeseen 1951. Helsingin olympialaisten 1952 aikana Turku oli yksi pääporteista Suomeen. Turun liikennelaitos sai kiitosta olympialaisten liikenteestä. Raitiotien tulevaisuudesta kiisteltiin apulaiskaupunginjohtaja Öyvind Stadiuksen johtamassa liikennetoimikun-

nassa. Asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaari ja kaupunginsinööri P. E. Karstén kannattivat raitiotien vaiheittaista korvaamista diesel- tai johdinautoilla, käyttöinsinööri Pentti O. Savolainen kannatti raitiotien kehittämistä. Toimikunnan mietinnön pohjalta kaupunginvaltuusto teki 1954 periaatepäätöksen linja-autoliikenteen kunnallistamisesta, mutta puolsi samalla yksityisten liikennelupien jatkoa. Raitiotietä jatkettiin Korppolaismäkeen nykyaikaisena pikaraitiotienä Stålarinkatua 1956. Samana vuonna raitiotie sai kahdeksan uutta VTS - teliraitiovaunua, ”aavevaunut”. Vaunuhalli modernisoitiin 1949 - 1959 rakentamalla uusi korjaamo, laajentamalla sosiaalituloja sekä rakentamalla vaunumaalaamo. Korjaamon konekanta, rata- ja sähkötekniikka uusittiin ja vanhoja vaunuja täyskorjattiin. Henkilökunnan sosiaalisia oloja kohennettiin.



Vaunun 27 ja kuorma-auton TS-183 kolari 27.6.1953. Kamera-Aitta/Birger Lundsten.

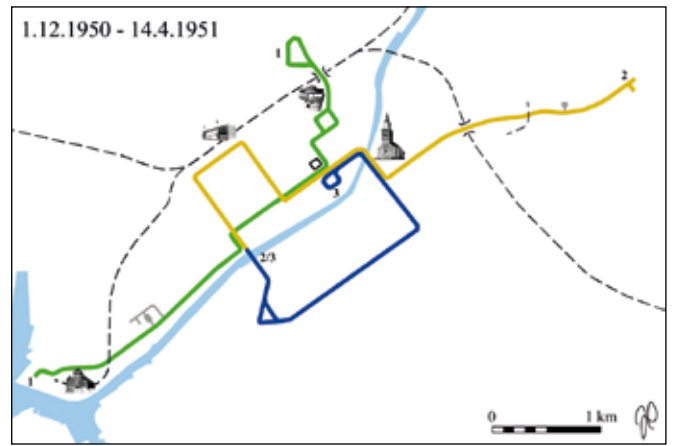
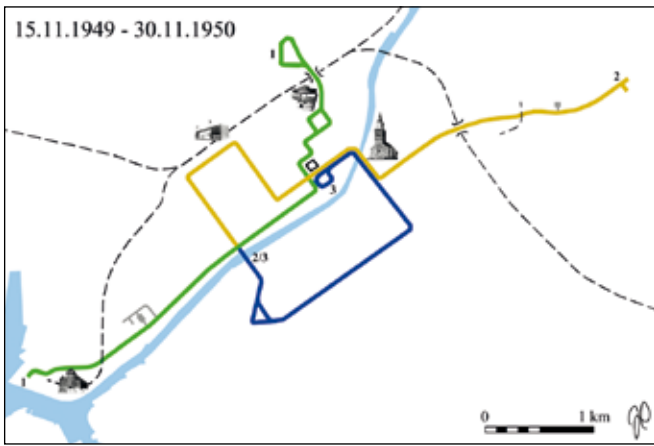


Vaunun 27 ja kuorma-auton TS-183 kolari 27.6.1953. Kamera-Aitta/Birger Lundsten.



Nosturi töissä Martinsillalla 13.2.1954. Teräslevyjä sillalla. Linjan 4 bussi ja vaunu 29 linjalla 3. Kamera-Aitta/Birger Lundsten.

”Ylimääräinen” vaunu telakalta kääntyy Puistokadulle, 1950-luvun alku. Turun asemakaavaosasto/Hilkka Junnila.



Vaunu 30 Humalistonkadulla, taustalla laukkuliike Calabrese. Elokuu 1952. Jorma Rauhalan kokoelma/N.N.Forbes.

Muistan hyvin sen merkillisen ilmapiirin, joka ratikan sisällä vaikutti - erityisesti sen vetoaunussa, jossa tärkeän näköinen kuljettaja tuihosi vipujen ja nappuloiden kanssa. Kuskin edessä oli myös hieno kojetaulu, jossa oli merkkivaloja sekä iso ampeerimittari, jonka neula joskus kohosi muheviin lukemiin. Vetoaunun sisällä tuntui myös kummallinen tuoksu, joka mielestäni koostui "ulvon hajusta", sähköön käyrystä ja kuuman konerasvan aromista.

Vaunun perällä tomera rahastajatäti "pömpelissään" istuen hoiti rahastuksen. Jos vaunu oli kovasti täynnä, niin silloin tuo täti huusi käskävästi: "siirtykää eteenpäin - stig framåt vassokuu"! Hänelle kun antoi maksun, niin palkaksi sai käsittämättömän näköisen lipun, johon hän rivakasti tökkäsi pihdeillään reiän jos toisenkin. Lippua tuli varjella tarkoin kokomatkan ajan.

Penkit olivat puusta ja niiden selkänöjan saattoi kääntää niin, että voi kaverin kanssa olla nokat vastakkain, jos tarve vaati. Penkkien kädensijat olivat aikojen kuluessa tulleet kiiltäviksi hikisten kämmenten niitä hiplatessa.

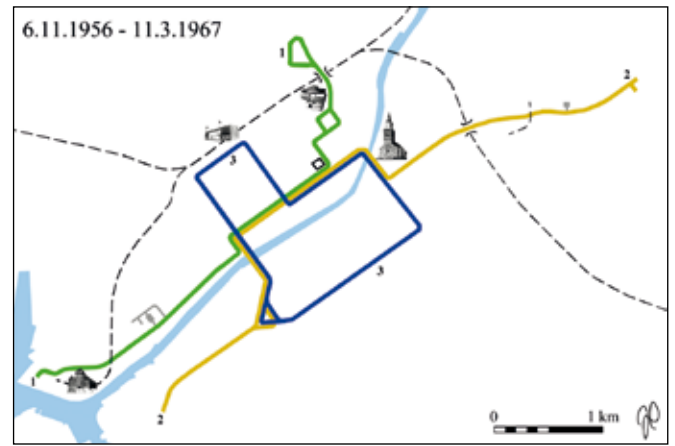
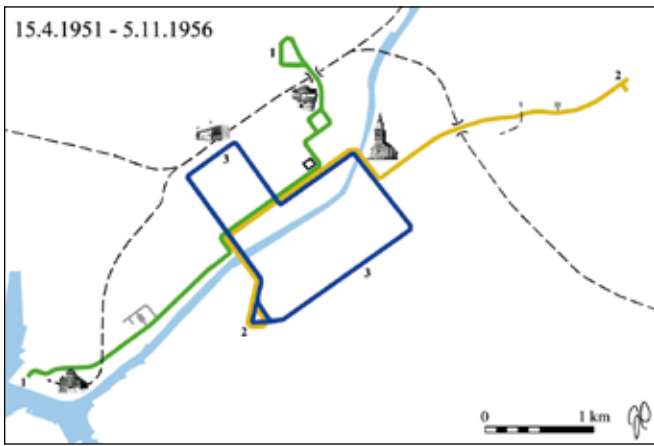
Raitikan seinällä oli sukkela laatikko, jossa oli paljon nappuloita.. Tietysti penskana ollessa teki kovasti mieli painella noita nappuloita. Talvella vaunua yritti lämmittää rei'itetystä peltilaatikossa sijaitsevat lämpöpatterit, mutta yleensä vain itse laatikko oli tulisen kuuma ja vaunussa kylmää ja vetoista. Välillä kompressori lattian alla alkoi pitää hurjankuuloista lonksutusta ajaessa syntyvien kolinoiden ja kirs-kumisten lisäksi. Joskus kuski joutui kilauttamaan kelloa muiden kul-kijoiden varoittamiseksi. Vaihteeseen tultaessa monesti virroittimes-sa kävi melkoinen leimahdus, joka sumuisena iltana näkyi hyvinkin kavas, kuin salaman leimahdus ikään.

- Martti Waldén



Pulavaunu 36 Rautatieasemalla. Elokuu 1952. Jorma Rauhalan kokoelma/N.N.Forbes.





## Korppolaismäen raitiotien rakentaminen 1956



Maansiirtotyöt käynnistyvät Stålarinkadulla, heinäkuu 1956. TuKL.



Hitsausaamaa sovitetaan paikalleen 24.7.1956. Henkilöt vasemmalta: Muotin ääressä Leo Raita, seisomassa apul. ratamestari Sjöholm, hitsaaja Kaisla, ratamestari Salmela, hitsausmestari Block Essenistä ja Arvo Pakunen benzooli-esilämmittimen ääressä. TuKL.



Ratapohjan jyrästä elokuussa 1956. TuKL.

Vaunu 22 + sarjan 101-105 perävaunu avajaispäivänä 6.11.1956 klo 16.00. TuKL.



## Raitiotien väkeä



Kierrejousien punnituslaite. TuKL.



Paja ja sen henkilökunta. TuKL.



Uusi saksalainen pikasorvi 1950-luvun alkupuolelta, sorvaajana Tuohonen. TuKL.



Raitiovaunukuljettaja Haapanen, laitosmiehet Aho, Ilmanen, Matilainen ja Rajanummi. TuKL.



Liikennetoimisto, Linnankatu 13. TuKL.



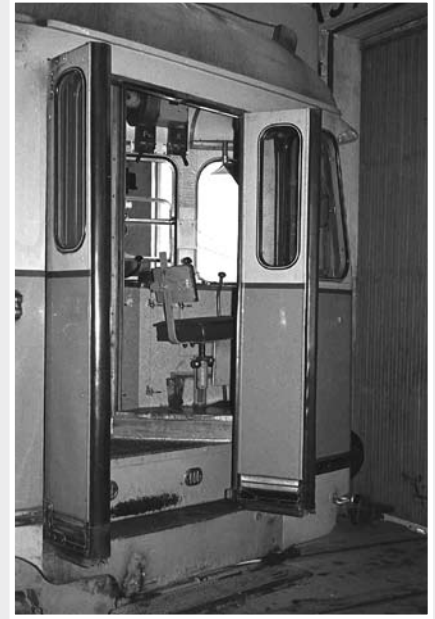
Raitiovaunukorjaamo 1958. Liikennelaitos teki täällä mittavia korjauksia, kuten oikealla näkyvän perävaunun täyskorjauksen ja vaunun 46 muutokset. TuKL.



Palkkatoimisto, puhelinkekus ja keskusradio. TuKL.



## Vaunustoa



Aaveen teli. Mikko Alameri.

49 montun puolelta 21.2.1972. Jorma Rauhala.

Aaveissa oli erillinen ohjaamo. Mikko Alameri.



Yhteensopivaksi peruskorjatut moottorivaunu 19 ja perävaunu 130 Korppolaismäessä. Mikko Alameri.

54 Korppolaismäessä. Pauli Söderholm.

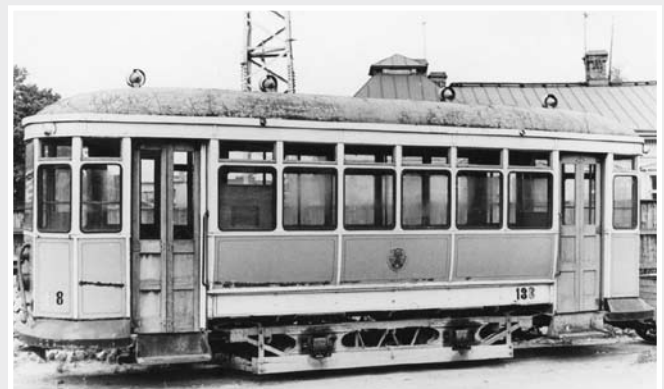


"Tuliterä" 131, ex. 11 Amiraalistonkadulla 31.7.1951. Lennart Welander.



18 kesäkuussa 1951. Jan Walter.

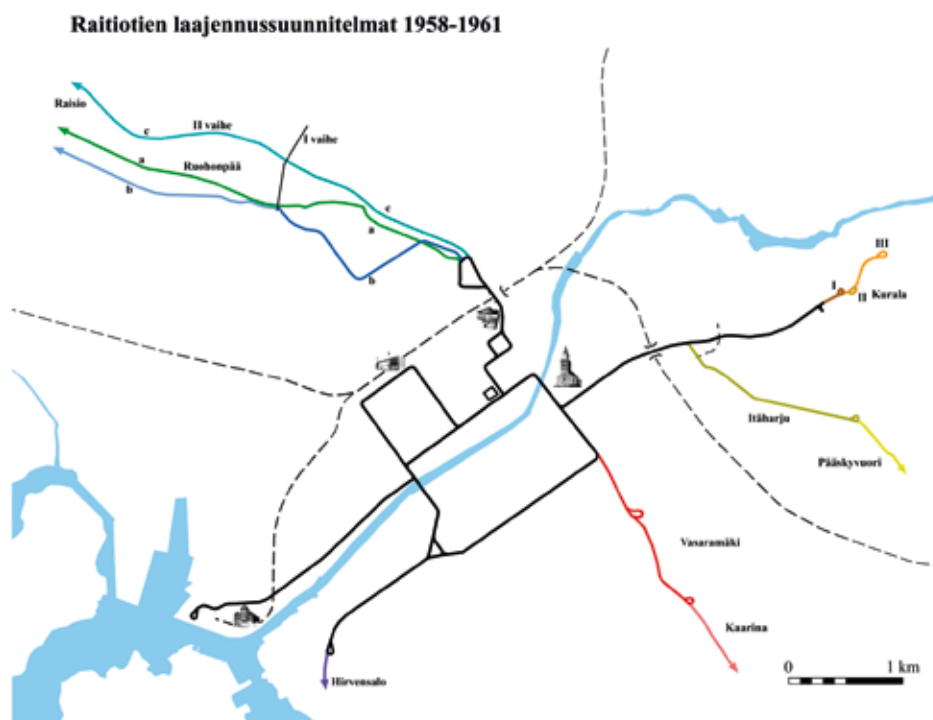
138 ex 9 vaunuhallilla 1964. Per Rickheden.



## Toteutumattomat kehittämissuunnitelmat 1942 – 1961

Raitiotielaitoksen 10-vuotissuunnitelmassa 1942 ehdotettiin ensi kertaa raitiotietä Nummenmäeltä Kuralaan sekä Pohjolasta Ruohonpäähän. Käyttöinsinööri Pentti O. Savolainen esitti vuoden 1954 joukkoliikennetoimikunnan mietinnössä Stålarmin kadun uutta linjaa sekä Kotimäen kadun kolmioraitteen korvaamista kääntölenkillä Kuralassa, mutta muistakin suunnista oli keskusteltu. Raitiotien jatkamista Nummenmäeltä Kuralaan ehdotettiin budjettiin 1957 ja 1958 sekä 1960 ja 1961. Hankkeen esti ensin keskeneräinen asema-kaava ja sitten se poistettiin budjetista poliittisessa käsittelyssä. Savolainen esitti 25.2.1959 teknillisten laitosten lautakunnalle raitiotien laajentamista Nummesta Kuralaan, Pohjolasta Ruohonpäähän, Uudenmaantietä Vasaramäkeen sekä Nummen linjan haaroittamista Itäharjulle. Asiaa selvittämään asetettiin toimikunta. Ruohonpään ja

Vasaramäen linjoista tehtiin tarkat suunnitelmat. Molemmat linjat olisivat olleet omalle kaistalleen rakennettuja pikaraitioiteita, joita olisi voitu jatkaa Raisioon ja Kaarinaan asti. Vasaramäen linja todettiin kiistatta kannattavaksi, mutta asema-kaavaosasto katsoi sen edellyttävän kaavanmuutoksia. Ruohonpään linjan väestöpohjasta ei päästy yksimielisyyteen. Toimikunta esitti vain yleiskaavallisia varauksia linjoille, ja kaupunginhallitus merkitsi mietinnön vain tiedoksi. Raitiotielle oli tarkoitus hankkia lisää aavevaunujen mitoitusella toteutettuja vaunuja. Ensin vaunut oli tarkoitus tehdä omassa korjauspajassa, ja tämän projektin osana toteutettiin teliperävaunu 141. Valmiiksi neuvoteltu vaunuhankinta hylättiin 1961, jolloin oli tarkoitus tilata kuusi vaunua, korit Valmetilta, telit ja sähkölaitteet Düwag:ilta ja AEG:lta.



Kuralan asema-kaavan mukainen raitiovaunun kääntöpaikka on lähiön sydämessä: parkkipaikkana, keskellä kioski, pubin, seurakuntatalon ja päiväkodin ympäröimänä. 4.5.2008. Mikko Laaksonen.



Liikennelaitoksen ehdotuksen mukaan raitiotie olisi kulkenut mm. Koukkukankareentietä ja Lukoilantietä Satakunnantien eteläpuolella. 23.7.2008. Mikko Laaksonen.



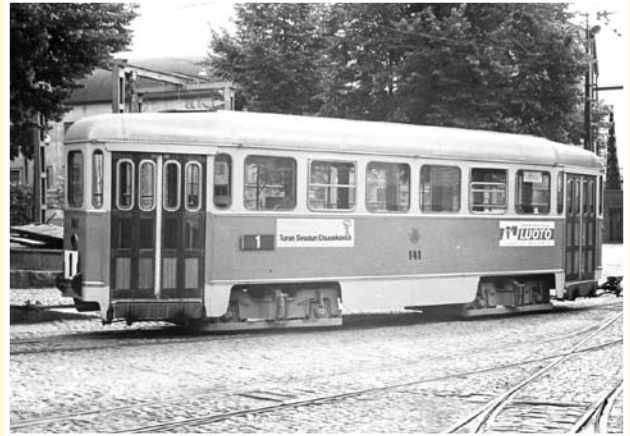
### Mutanttivuoron raitiovaunut

Ennen 1964 alkanutta kouluaikaani autoton perheemme asui Turun Juhannuskukkulalla, jonne kuljimme kätevimmin ykkösen raitsikkalinjalla. Raitsikat merkitsivät kalustonumeroineen ja kaikkine muine teksteineen pikkupojalle aluksi mahdollisuuksia myös metalukutaitoon. Muistan kyselleeni vanhemiltani vaunujen ulkomainosten tuotemerkkejä tai -sloganeita: Figarol piristää / Hellas – Kuninkaallinen hovihankkijanne / Johanna-kahvi Turun Osuuskaupasta / Jaanoo Rio-Rita jne. Näistä olikin sitten sujuvaa siirtyä kirjojen ja sarjakuvien lukemiseen!

Kotipihaltani näkyi ykköslinjan Rantämäenkadun pääte pysäkkisilmukan yksisuuntainen paluurata. Seikkailin joskus - luvatta - ykkösen Bilmarkinkadun pysäkillä, jolla muistan ihmetelleeni erityisesti raitsikkakaluston kummajaista eli aavemootorivaunua 48 ja ainoastaan siihen kytkettävissä ollut teliperävaunua 141. – Olipa se pitkä ja komea yhdistelmä! Tuossa mutanttivuorossa tuntui olevan aina, Turun päivän ilmaisajeluja ja Liikennelaitoksen joulujunaa lukuun ottamatta, hyvin vähän matkustajia. Raitiovaunujuna 48 + 141 oli niin pitkä, ettei aaveperävaunun rahastaja voinut Yrjänäkadun liian lyhyellä pysäkkikorokkeelle avata tämän perävaunun ovea matkustajien ottamiseksi, kun perävaunun takaovi jäi liian kauas korokkeesta! Niinpä tätä tekniikaltaan modernia sadan matkustajan kapasiteetin perävaunua pyöriteltiinkin ykköslinjan ruuhkissa kuin maskottina! Tässä arkisen 1960-luvun raitioliikenteen tuokiokuvassa kilpistyy samalla esimerkiksi ykköslinjan kehittämättä jättäminen: tämän tärkeän Satakunnantien suunnan raitioliikennettä ei ollut ke-

hitetty lainkaan sitten Pohjolan-reitin avaamisen 1932 jälkeen uusille laajentuneille asuma-alueille, puhumattakaan suunnitelmista jatkaa linjaa Satakunnantietä pitkin kohti Raisiota. Jo koulupoikana pohdin sitäkin, lienevätkö raitioliikenteen kehittämisen vastustajina toimineet erityisesti Turun Linja-autoilijain Osuuskunnan tuolloiset puuhamiehet.

- Jorma Immonen



141 vaunuhallin pihalla 1964. Per Rickheden.



Kuljettaja sarjan 38-47 vaunussa. Per Rickheden.



Rahastaja mietteissään linjan 2 vaunussa. Per Rickheden.



54 ja 50 korjaushallissa 22.2.1972. Jorma Rauhala.



Vaunu 29 hallilla 21.2.1972. Jorma Rauhala.



Vaunu 17(?) linjalla 3 kääntymässä Martinkadulta Stålarinkadulle 1964. Linjojen 2 ja 3 raitheet kiersivät Martin "kolmiokorttelin" joka sivulla. Per Rickheden.



40 ja perävaunu. Per Rickheden.



52 peruuttaa Kotimäenkadulta 16.2.1972. Mikko Alameri.



Aavevaunu Amiraalistonkadun ratapihalla talvella. Aarne Virtanen.



117 sisustus. Mikko Alameri.

22 passikuvassa heinäkuussa 1970. Pauli Söderholm.



# Raitiotien lakkauttaminen

Turun raitioteiden käyttöinsinööri Pentti O. Savolainen luopui raitioteiden kehittämissuunnitelmista, kun kuuden Valmet-Düwag – telivaunun hankinta ja raitiotien jatke Kuralaan hylättiin vuoden 1962 talousarviokäsittelyssä. Savolaisen esityksestä teknillisten laitosten lautakunta esitti 18.4.1962 kaupunginhallitukselle raitiotien lakkautusta 1972 mennessä. Lakkautusta valmistelemaan asetettiin virkamiestoimikunta, jossa raitiotien kehittämistä ja säilyttämistä ei tutkittu varteenotettavana vaihtoehtona. Lakkautuksen perusteina esitettiin katujen kapeus, uusien asuntoalueiden pieni asukas pohja sekä vanhentuva laitteisto. Siirtymisen kuljettajarahastukseen väitettiin olevan mahdollista vain raitiotien lakkautuksen yhteydessä, huomioiden vuoden 1950 kuljettajarahastuskokeilua ja 1959 ehdotusta kuljettajarahastuksesta. Laskelmista jätettiin pois bussien edellyttämä katujen kunnostus ja uusi bussihuoltokeskus sekä raitiotien 1950-luvun uudistukset. Tutustumismatka tehtiin raitiotiet lakkauttaneisiin tai lakkautuksesta päättäneisiin Ruotsin ja Saksan kaupunkeihin.

## Raitiotieliikenteen lopettamisen syistä

Linjojen laajentamisesta luopuminen oli tärkein syy raitiotien lopettamiseen. Raitioteiden 60-luvun alun linjaston alueen joukkoliikenteen tarve ei enää edellyttänyt raitiotien kapasiteettia. Jos linjaston laajennukset olisi toteutettu, ei lopettamiseen olisi ollut aiheutta. Kun laajennukset jätettiin toteuttamatta, ei raitioteiden ylläpitoon ollut enää mahdollisuuksia.

Raiteiden heikko kunto oli kaluston kuntoa keskeisempi syy raitioteiden lopettamiseen. Viisikymmenluvulla hankitut uudet raitiovaunut olivat edelleen hyväkuntoisia ja niillä olisi voinut vielä liikennöidä. Rata oli kuitenkin pahoin kulunut ja esimerkiksi huonoimmissa kaarteissa tuntui kuin vaunu olisi ajanut paljaalla maalla.

Olemissaoleville linjoille oli Turun asemakaavan takia hankala saada omia kaistoja. Esimerkiksi linjan 3 suunnassa millään kohdalla ei saatu aikaan raitiotien omia kaistoja.

Omat kaistat olisivat sujuvuuden ohella helpottaneet raitioteiden kunnossapitoa. Ongelmana talvikunnossapidossa oli se, ettei liikennelaitoksen lumiaurausta ja katujen hiekoitusta koordinoitu; radat ajettiin umpeen hiekkaa sen jälkeen kun liikennelaitos oli ne auranut. Linjan 2 omalla kaistalla kulkevaa Korppolaismäen jatketta oli helppo hoitaa talvella.

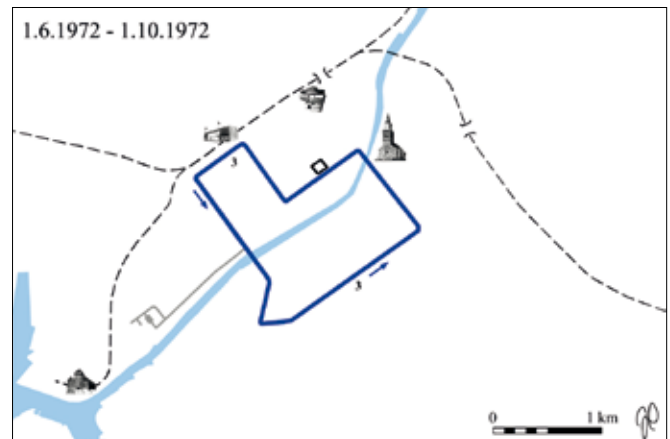
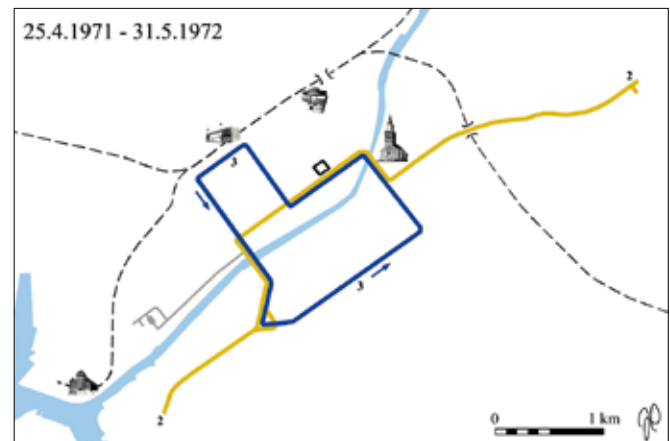
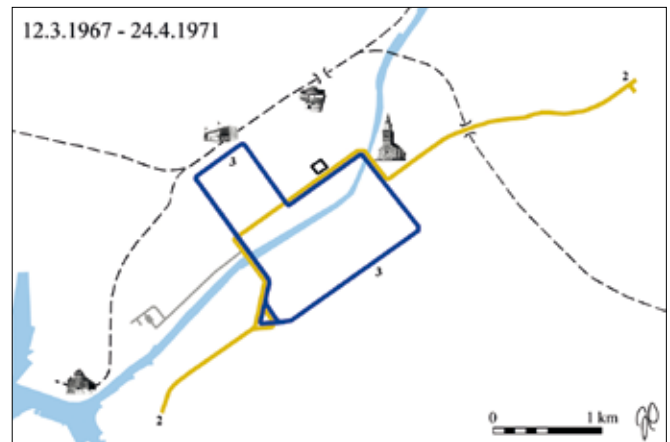
Raitiotie vaati suuren määrän kunnossapitohenkilöstöä radan lumiauraukseen, puhdistukseen, kaarteiden rasvaamiseen sekä radan ja ilmajohtojen korjaukseen. Tämä oli rahastaja tärkeämpi syy raitiotien korkeisiin henkilöstökustannuksiin; liikennelaitoksella oli tiedossa, miten kuljettajarahastukseen oli siirrytty esimerkiksi Göteborgissa.

Raitiotien korkeat hankinta- ja ylläpitokustannukset olivat merkittävä syy lopettamiseen. Lopettamispäätöksen aikoihin uuden raitiovaunun hinta oli noin kymmenkertainen verrattuna kaupunkibussiin kun hintaa ei suhteutettu kapasiteettiin, käyttökustannuksiin ja käyttöikänsä.

Raitioteiden lopettamista vastaan puhui liikenteen saasteettomuus ja massakuljetuskyky. Toisaalta katsottiin, ettei massakuljetuskykyä enää tarvittu, koska autoistuminen oli vähentänyt joukkoliikenteen kysyntää.

- Teknikko Arne Virtasen haastattelu, Mikko Laaksonen 4.8.2000

Kaupunginvaltuustossa ja –hallituksessa kiisteltiin kaksi vuotta uusien bussien hankinnasta kaupungille, ja raitiotien lakkautus hyväksyttiin 14.6.1965 yksimielisesti. Linjan 1 lakkautus 11.3.1967 johti matkustajamäärien ja tulojen vähenemiseen 22%. Tästä tietoisina raitiotien lakkautusta päätettiin vuonna 1969 nopeuttaa vuodesta 1974 vuoteen 1972 autoteiden levennysten nopeuttamiseksi. Samalla tunnustettiin, että linja-autoiksi muutettuna liikennelaitos ei tulisi kannattamaan. 1970-luvun alussa lehdistö, yleisö ja myös poliitikot alkoivat vastustaa lakkautusta. Linjan 2 lakkautus 31.5.1972 ja linjan 3 ulkokehän lakkautus 1.10.1972 muodostuivat surujuhliksi. Raitiotien lakkautukseen ei ollut mitään pakottavaa syytä, ja se aiheutti suuret taloudelliset tappiot.



Linjan 1 tyylikkyys oli siinä, että sillä pääsi - siinä kuin junallakin - satamaan Otkantiin. Ruotsalaiset raideliikenneharrastajatystäväni arvostivat Turkuä erityisesti sen takia, että Ruotsinlaivalta pääsi mukavasti keskikaupungille ja takaisin. Olipa kohta Turun linnan jälkeen Suomessa harvinaisen raitiotien ja rautatien tasoristeys, ja matkalla ohitettiin raitiovaunuhallit, joiden etupihalla saattoi nähdä joskus jonkin mielenkiintoisen vaunun. Monista arkisistakin asioista ratikkaharrastajan mieli ilahtuu!

- Mikko Alameri

47 Röntmäenkadulla, Raunistulan koulu (Johan Eskil Hindersson 1931-32). Philip Tatt 28.7.1962.



52 Satamassa 1964. Per Rickheden.



Ykkösen raitiovaunu liikenteessä viimeistä päivää 11.3.1967. Aavevaunu ja m/s Nordia Satamassa. TuKL.



Linnankatu 61:ssä toimi 60-luvulla Rannikkopatteriston varuskunta. Iltayöstä kuljettajien kävellessä hallilta kaupunkiin tuli usein vastaan iltalomilta palaavia varusmiehiä. Kuljettajilla oli kookkaat virkalakit ja ryhdikkäät manttelit, joten varusmiehet, varsinkin alokaat, vetivät käden lippeen, varmuuden vuoksi.

- Veikko Savonen

Ykkösen raitiovaunu liikenteessä viimeistä päivää 11.3.1967. Aavevaunu ja Linna. TuKL.





36 ja lumiaura esitellään LRTL:n ekskursioryhmälle 28.8.1967.  
Mike Taplin.



19 ylimääräisenä ykkösenä Kotimäenkadulla SRS:n retkellä 15.4.1972.  
Juhani Katajisto.



19 Korppolaismäen sivuraiteella SRS:n retkellä 15.4.1972 ja 55.  
Mikko Alameri.



Raitiotien dokumentoijia, Carl-Erik Larsson ja Rolf Larsson sekä perävaunu 122 Korppolaismäen sivuraiteella talvella 1971-72. Mikko Alameri.

Suomen ja Ruotsin väliä ajoi 1960-luvulla iltalaiva, joka tuli satamaan noin klo 23.00. Viimeinen vaunu satamassa tuli aivan täyteen laivamatkustajia. Lähdin aikataulun mukaisesti aivan täydellä aavevaunulla kohti Kauppatoria, jossa joka ilta klo 23.30 oli viimeinen ns. kompensatio, eli siellä oli kaikki linjat, myös bussit, yksityisetkin, yhtä aikaa paikalla mahdollistaen vaihdon. Turun liinan kohdalla on taseristeys. Sinä iltana VR suoritti paikalla vaihtotöitä, joten puomit olivat alhaalla. Jäimme niiden taakse noin kymmeneksi minuutiksi. Puomien lopulta nouseva "painoin paakin pohjaan" ja ajoitin täysillä kohti toria, tosin pahasti myöhässä. Siellä meitä odotettiin – totta kai – kiukuissaan. Aistin oikein, miten negatiiviset ajatukset kohdistuivat minuun kollegoiden taholta. Kompensaation jälkeenhän kaikki saivat ajaa kierroksensa ilman aikataulua, päästen mahdollisimman nopeasti talleille ja kotiin. Aukaistesani etuoven tarkastaja huusi pää punaisena: "Missä h-fissä sä olet kupannu?!" Selitin tilanteen, mutta nitroja miesparalla lienee kulunut.  
- Veikko Savonen

### Turun sähköraitiotien vaunut 1908-1972

Numero	Valmistaja	Käyttöönotto	Muutettu / huomautus	Hylätty
<b>Moottorivaunut</b>				
1-13	ASEA/AEG	1908-1909	1942-47, 1952	1949-1964
14-15	NDWF	1921	1942	1954
16-23	ASEA/AEG	1933-1934	1940, 1950-1961	1966-1972
24-33	SAT/AEG	1934, 1938	1950-1960	1967-1972
34-37	SAT/AEG	1944	1967 työvaunuksi	1967-1972
38-47	Karia/Strömberg	1951		1971-1972
48-56	Valm/Tamp/STR	1956	4-aks telivaunu	1972
<b>Perävaunut</b>				
100-105 (I)	TRT	1919		1944, 1947-1949
101-105 (II)	Kaipio	1947-1949		1964-1972
106-115	TuKL	1936-1943		1953
116-121	SAT	1943		1966-1972
122-130	Karia	1946-1947	1956-1962	1966-1972
131-140	TuKL	1951-1955	Ex 2-aks moottorivaunuja	1957-1964
141	"TKL / Rastatt"	1958	4-aks telivaunu	1968





Linjan 2 maaseutumaisuu Nummenmäelle mentäessä viehätti pääkaupunkilaista, koska vastaava raitiotiemaisemaa ei Helsingistä enää 1970-luvulla löytänyt hake-mallakaan. Siis raitiotie "kylänraitilla" somien puutalojen lomassa! Usea pääsi raitikalla kotiovelleen. Eipä julkinen liikenne juuri paremmin voisi palvella, kaiken lisäksi kovin ympäristöystävällisesti.

- Mikko Alameri

41 lähtövalmiina Nummenmäen pääteasemalla. Eljas Pöhlö/Juhana Nordlundin kokoelma.

Aavevaunu näkyy piharakennusten välistä, talvi 1971-72. Mikko Alameri.

#### Muun liikenteen tukkija

Vanha Hämeentie, alkujaan Hämeen härkätie oli kesään 1972 asti virallisesti TVH:n Turun kaupungin haltuun luovuttama maantie. Keskellä tietä kuljivat nupukivien välissä raiteet, joiden kunnosta ja puhtaudesta kaupunki huolehti. Talvella liikennelaitoksen työvaunun edessä oli lumiaura, joka työnsi lumet kiskojen leveydeltä sivuun ja siihen se sitten jäivätkin. Jalkakäytäviä ei ollut eikä pysäkeillä korokkeita, mutta talvella oli melkoisia kumpareita. Raitiovaunua ei pystynyt tien kapeuden vuoksi ohittamaan, joten autojonoja syntyi joskus ihan letkaksi asti. Talvi 1965-66 oli poikkeuksellisen luminen. Korkeat lumivallit reunustivat aurattuja kiskoja. Tuona talvena työntelin lastenvaunuja kävellen keskellä ajotietä kiskoja pitkin. Kun raitiovaunu tuli takaani, se puhkutteli niskaani kunnes pääsin vaunuineni kääntymään poikkitielle tai talon pihaan. Kesällä oli jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä käytössään raiteiden vieressä kapea soratie sekä voikukkia ja pujoa kasvava tienpenkka.

- Kaarina Leinonen



19 linjalla 3 sekä perävaunu 102 linjalla 2 Martinkadulla talvella 1971-72. Pysäkillä korokkeet molempiin suuntiin. Mikko Alameri.



49 Hämeentiellä, huhtikuu 1972. Pauli Söderholm.

Veronmaksajien varojen hävitystä - 49, 52 ja muut aavevaunut ovat ajaneet viime ajonsa 31.5.1972. Jorma Rauhala





Viimeisen puheenvuoron saa Mikko Alameri Suomen Raitiotieseurasta: - Vuoden kuluttua tätä pidetään kulttuuriskandaalina. Ja kymmenen vuoden kuluttua liikennetaloudellisena skandaalina... Siihen ei kenelläkään joukosta ole lisättävää...

- Turun Sanomat 12.6.1972

Olemme siirtyneet kumipyörien aikakautteen... Olemme myös sitoutuneet hyväksymään yhä lisääntyvän lyijysasteen.

- Turun Päivälehti 30.9.1972



43, Kauppahalli (Gustaf Nyström 1893-96) ja Cygnaeuksen koulu (L. Lindqvist, F. Granholm 1889). Juhani Katajisto.



37 Rautatieasemalla 29.6.1962. Philip Tatt.

29 Puistokadun ja Puutarhakadun kulmassa. Pauli Söderholm.



Viimeinen raitiovaunu 38 Puistokadun vaihtosamalla 1.10.1972. Mikko Alameri

41 ja Rettigin vapriikitalot. Eljas Pöyhö/Juhana Nordlundin kokoelma.





# Turun raitioteiden perintö

Turun raitioteiden kiskot ja ilmajohtot purettiin nopeasti, ja 1978 jälkeen raitiotiestä oli katukuvassa vain raitiovaunuhallit, ilmajohtojen ripustuksia sekä jälki asfaltissa Kotimäenkadulla ja painuma Korppolaismäessä. Kaupunki säilytti vaunut 5, 42 ja 125. Lakkautuksen jälkeen kymmenen vaunua luovutettiin yhdistysten säilytettäväksi, mutta kaikki tuhoutuivat. Vaunut 19, 24, 32 ja 40 säilyivät koska ne lahjoitettiin leikkimökeiksi, 1953 myydyt 107, 108 ja 11x säilyivät kesämökkeinä. 42 ja 125 kunnostettiin ajokuntoon 1982-83 ja 5 on 90% uudelleenrakennettu alkuperäisasuun 1985 alkaen, maakuntamuseo otti 17, 32 ja 40 talteen 1980-luvulla. Turun joukkoliikenteen 100-vuotisjuhlanäyttelyssä 1990 kävi noin 20 000 kävijää, ja



141 Mäntymäen lastenkodin pihalla 30.8.1978. Jorma Rauhala.

samalla julkaistiin juhlakirja. 24 muutettiin jäätelökioskiksi 1994. Raitiovaunujen huono säilytys johti ”Raitiotiemuseo, museoraitiotie, pikaraitiotie Turkuun” – vetoomukseen 17.10.1997. 19 pelastettiin kaatopaikalta 14.11.1997, ja sähköraitiotien 90-vuotisjuhlan kunniaksi järjestettiin pienimuotoinen näyttely kesällä 1998. Kaupungin toimikunta selvitti 2001-2004 museovaunujen säilyttämistä, ja kaupunginhallitus päätti 24.1.2005 vaunujen säilyttämistä toistaiseksi vaunuhallissa. Museoraitiotietä on ehdotettu, mutta kaupunginhallituksen 24.1.2005 päättämää hankesuunnitelmaa ei ole laadittu. Useimmin on ehdotettu reittiä Martinsilta – Turun linna.



Turun maakuntamuseo otti vaunut 17,32,40 talteen 1980-luvun puolivälissä, Kalastajankatu 8.1.1986. Jorma Rauhala.

14.11.1997

Raitiovaunu 19 siirrettiin Topinojalta. Maakuntamuseo poisti pressut edellisenä päivänä. Siivous- ja tarkastusporukka paikalla 9.00 alkaen. U. Teräs ky:n kuljetusauto ja Nostomyntti oy:n nosturi paikalla 11.00. Nosto kuljetusalustalle sujui ongelmitta, kuljetus lähti Topinojalta noin 13.20 ja se oli perillä 14.00 reittiä Ohikulkutie - Hämeentie - Tammitie - Vanha Hämeentie - Hämeentie - Savitehtaankatu - Tykistökatu - Itäinen Pitkäkatu - Stålarinkatu - Sotailaistenkatu - Itäinen Rantakatu - Myllysilta - Linnankatu - Fleminginkatu - Amiraalistonkatu. Vaunu nostettiin liikennelaitoksen maalaamon kiskoille, työ valmis noin 14.30. Työnnettiin omilla pyörillään maalaamoon.

Järjestäjät: TuKL / Hannu Mäkilä (rahoitus), TMM / Sven Salonen (työporukka, nosturi, kuljetukset, dokumentointi), Turun Seudun Mobilistit / Juha Kaitanen (talkoolaisia, nosturi), Meidän Turku / Mikko Laaksonen (junailut, talkoolaisia).

24.11.1997

Raitiovaunun 19 siivoustalkoot. Lakaistiin vaunusta 19 kymmeniä kiloja hiekkaa. Siivottiin vaunu 5 ja siirrettiin sen osat pois oikean raitteen päältä. Järjestäjät: Meripartiolippukunta Merenkävijät (12 talkoolaista).

140, ex 3 luistinkoppina Tampereen Hämeenpuistossa 17.5.1970. Mikko Alameri.



19 nostetaan halliin. Mikko Laaksonen.





# Pikaraitiotiesuunnitelmat 1990- ja 2000-luvulla

Pikaraitioteiden kehitystyö tapahtui 1960-70-luvuilla Länsi-Saksan suurkaupungeissa ja Göteborgissa. Öljykriisi johti raitioteiden uudelleenarviointiin, ja 1978 Edmontoniin avattiin ensimmäinen uusi pikaraitiotie. Pikaraitioiteita on toteutettu noin sataan kaupunkiin eri puolilla maailmaa, ja säilyneet raitiotiet on modernisoitu. Pikaraitiotie on tehokas, mukava ja ympäristöystävällinen liikennemuoto, joka on lisännyt joukkoliikenteen käyttöä. Turussa pikaraitiotie nousi esille 1990-luvun alussa, ja ensimmäinen selvitys tehtiin 1992. Kansala ja poliitikot halusivat lisäselvityksiä, ja Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla – selvityksen (2002) perusteella seudun kunnat ovat päättäneet maankäytössä varautua pikaraitioteihin. Viime vuosina

on tehty pienempiä selvityksiä ja tutustumismatkoja, joilla ajatus on juurtunut. Maakunnallista paikallisjunaliikennettä Turusta Saaloon, Loimaalle ja Uuteenkaupunkiin on selvitetty. Kesällä 2008 käynnistyi Turun seudun joukkoliikenne 2020 – selvitys, jonka perusteella päätetään Turun seudun lähitulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmästä.



Düsseldorfin Düwag-nivelvaunut olivat pikaraitiotien yksi lähtökohta. 28.7.2003. Mikko Laaksonen.



Århusin raitiotielle mitoitettujen joukkoliikennekaistojen rakentaminen Randersvej – tielle on käynnistynyt, 19.6.2008. Mikko Laaksonen.



Duoraitiovaunu samalla laiturilla Pariisin menevän EC-junan kanssa, Karlsruhe 26.4.2005. Mikko Laaksonen.



Pikaraitiotie Baselin naapurikaupunki Reinachissa 25.6.2005. Mikko Laaksonen.

## Raitiovaunut takaisin -liikkeen synty

Raitiovaunut takaisin -liike syntyi 1990 vietettyjen Turun joukkoliikenteen 100-vuotisjuhlien ärsyttämänä, ettei juhlinta olisi mennyt pelkäksi hymistelyksi. Raitiovaunuliikenteen lopettaminen kun oli Turun joukkoliikenteen historian onnettomin ratkaisu. Uudenlaisista ratkaisuisista oli jotain tietoa, sillä pääkaupunkiseudulla hahmoteltiin pikaraitioiteita. Ensimmäinen joukkokokous pidettiin 3.12.1990 kasvisravintola Versossa. Kokoonkutsujina toimivat ”kuljettaja” Markku Pohjanmäki ja ”rahastaja” Jaana Wellenius. Kokoukseen saapui lukuisasti raitiovaunuliikenteen palauttamisesta kiinnostuneita turkulaisia.

Ensimmäinen julkinen vaatimus pikaraitioiteista Turkuun oli Jorma Jäntin artikkeli Turun Ylioppilaslehdessä 14.12.1990 ”Kansalaisliike ehdottaa modernia joukkoliikeneratkaisua: pikaraitioita”. Markku Pohjanmäki kirjoitti raitsikkaliikkeen tavoitteista Turun Sanomissa 8.1.1991. Liikkeen visiot eivät ole nostalgisessa hahmottelussa vaan tässä päivässä ja etenkin huomiossa. Museoraitiotien Turun linna – Tuomiokirkko toteutumista kuitenkin ilolla toivotaan.

Kokouksessa ideoitiin tilaisuus, jossa pikaraitiooliikennettä esiteltäisiin lehdistölle, seudun joukkoliikenteestä vastaaville virkamiehille sekä avoimena tilaisuutena. Asiantuntemusta hankittiin Pikaraitiotie Espooseen kansalaisliikkeen vetäjän Sonja Suotamon avulla. Turun raatihuoneella 30.1.1991 järjestetyt tilaisuudet saivat valtavasti huomiota lehdistössä ja sähköisissä tiedotusvälineissä. DI Antero Alku, joka esitteli Keski-Euroopassa toteutettuja pikaraitioiteita ja niiden mahdollisuuksia Turun seudun liikenteessä. Virkamiesesittelyyn saapuivat Turun apulaiskaupunginjohtaja Juhani Määttä, liikennelaitoksen johtaja Erkki Airaksinen, liikennesuunnittelija Heikki Nieminen, I apulais-asemakaava-arkkitehti Jukka Paaso ja ympäristötoimenjohtaja Mikko Jokinen, seutukaavaliitosta Pentti Lehvonen, lääninhalituksesta Osmo Kivivuori ja kaupungin-insinöörit Sakari Lojander (Raisio), Antero Jaskari (Naantali) ja Martti Holtti (Kaarina). ”Hyvä pojat, ajatus on oikea vaikkei toteudukaan tämän päivän Turussa”, kehui liikennelaitoksen johtaja Erkki Airaksinen lehthastattelussa.



Kauppatori 1972. Juhani Katajisto.

### Turun raitiovaunuyhdistys syntyy

Turun raitiovaunuyhdistys ry - Åbo spårvägsförening rf:n perustavassa kokouksessa Versossa 14.3.1992 oli läsnä 17 henkilöä. Kokouksessa alusti arkkitehti Jukka Paaso. Ruotsin Göteborgissa oli tapahtunut kaksi päivää aiemmin kolmetoista kuolonuhria vaatinut raitiovaunuongnettomuus. Kokous vietti hiljaisen hetken uhrien muistoksi. Tavoitteeksi asetimme modernien, nopeiden ja turvallisten raitiovaunujen saamisen Turun seudulle seuraavan vuosituhaten alkupuolella. Alkutavoitteena oli museorata Turun linnasta tuomiokirkolle. Hanke ei edennyt, vaikka kaupunginvaltuutetut Annika Lapintie ym. olivat jo 22.1.1990 tehneet aloitteen. Asemakaavaosaston mielestä siinä oli liikaa ongelmia ja hintakin on saataviin hyötyihin nähden liian kallis.

Yhdistyksen tärkein työ oli ehdotus pikaraitiotievarauksen tekemisestä Turun seudun seutukaavaan ja yleiskaavoihin. Aluevaraukset toteutuivatkin myöhemmin. Yhdistyksen vaikutus ilmeni selvityksessä ”Uusi julkinen liikenne - kaupunkien raideliikenne - Turun seutu: selvitys raideliikenteen käyttömahdollisuuksista Turun seudulla (26.11.1992), jonka tekivät Insinööritoimisto LTT Oy (Reijo Lehtinen, Aki Lumiaho ja Olli Kanerva) Liikenneministeriön, Ympäristöministeriön, Valtionrautateiden, Turun kaupungin ja Varsinais-Suomen seutukaavaliiton (Turun seudun raideliikennejaosto) toimeksiannos-

ta. Selvityksen perusteella pitkällä tähtäyksellä voidaan saada käyttökustannuksiltaan lähes itsekannattava raideliikenne aikaiseksi reitillä Runosmäki - Länsikeskus - Turun keskusta - Harittu - Kaarinan keskusta. Tämä edellyttää kuitenkin maankäytön määrätietoista tiivistämistä. Raideliikennejaoston puheenjohtaja Heikki Nieminen totesi lehthastattelussa (HS 12.12.1992), että päivittäisiksi matkustajamääriksi tarvittaisiin 25000 ihmistä. Reitien varrelta löytyi 15000 matkustajaa, silloinen väestöpohja ei olisi riittänyt pikaraitiotien rakentamiseen. ”Tässä vaiheessa seutusuunnittelussa tulisi kuitenkin varautua rataa varten”.

Turun joukkoliikenteen johtokunta antoi lausunnon Turun yleiskaavan 2010 luonnokseen 5.1.1994. Johtokunta esitti yksimielisesti, että yleiskaavassa tulisi tehdä raideliikenteen tilavaraukset Runosmäki - Länsikeskus - Turun keskusta - Harittu - Kaarinan keskusta ja Raision suuntaan. Lausunnon laati poikkeuksellisesti johtokunnan jäsen ja raitiovaunuyhdistyksen aktiivi Jorma Jäntti. Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi 5.6.1995 yleiskaavan, jonka liitekartassa hahmoteltiin raideliikennekorridoreja. Turun raitiovaunuyhdistyksen toiminta käytännössä hiipui nopeasti perustamisensa jälkeen. Yhdistys pystyi vaikuttamaan raideliikennevarauksen saamiseen kaavoihin. Tietoa on välitetty seuraavalle raitiovaunuja ajavalle sukupolvelle.

- Jorma Jäntti





Kirjautuus myynnissä! Laajuus 288 sivua, lähes 800 valokuvaa, karttaa ja piirrosta. Perusteellinen tietopaketti Turun raitioteistä!  
ISBN 978-952-99685-9-6. Hinta 49 euroa.

Tilaukset ja tiedustelut: Kustantaja Laaksonen, 040 738 2716,  
[www.kustantajalaaksonen.fi](http://www.kustantajalaaksonen.fi)

Kirja on myynnissä syyskokouksessa 30.11.2008

## KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Helsingin kaupungin liikennelaitoksen Koskelan raitiovaunuvarikon auditoriossa sunnuntaina 30.11.2008 alkaen klo 13:00. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat sekä rahoitusanomus (Stadin Ratikat Oy) avoperävaunun kunnostamista varten. Lopuksi virallisen ohjelman jälkeen Mikko Alameri esittelee meille diakuvia Turun raitiovaunuliikenteestä. Sähköraitioliikenteen aloittamisesta Turussa tulee lähiaikoina kulu-neeksi tasan 100 vuotta.

Raitio 4 / 2008 ilmestyy joulukuussa 2008. Materiaali toimitukselle (sähköpostitse [jvnordlund\(at\)gmail.com](mailto:jvnordlund(at)gmail.com)) tulee jättää viimeistään 12.11.2008.

Seuran johtokunta



Tuomiokirkko 1972. Juhani Katajisto.



Ratapihankatu 1967. Pauli Söderholm.



# YHDEKSIKÖN VARRELTA



**Raitiolinjan 9 liikenne alkoi suunnitellusti sunnuntaina 10.8.2008 klo 7.41. Linjan 9 syntyvaiheita seuranneen artikkelisarjan viimeisessä osassa kerromme koeajovaiheesta sekä liikenteen aloittamisesta. Sarja päättyy.**

31.7.2008

Ratatyöt saatiin päätökseen uudella rataosalla. Jännite kytkettiin uuden reittiosuuden ajojohtimiin. Ensimmäinen kiskokulkuneuvo uudisradalla oli hiomavaunu 2119.

4.8.2008

Radalla suoritettiin myöhään illalla koeajoja vaunulla 223. Tämä lienee ensimmäinen kerta, kun uudella radalla on kulkenut jokin muu kuin työvaunu.



Ensimmäinen linjan 9 vaunu saapuu päätepysäkille Pasilaan. Pysäkille oli jo varhain kerääntynyt monia SRS:n jäseniä, muita harrastajia sekä alueen asukkaita.



Harjavaunu, jota tavallisesti käytetään vain lumen auraukseen, liikkui Aleksis Kiven kadun radalla 7.8.2008.

Vaihekokeiden suoritusta Fleminginkadulla 7.8.2008.





Vaunu 339, uusi linja 9 ja Pasilan konepaja nauttivat kuvaajien suosiota SRS:n kesäajelulla 9.8.2008. Olisikohan tämä Traverssikujan tähänastinen jalankulkijaennätys? Kuvassa näkyy 25 jalankulkijaa tällä katuosuudella, kuvan ulkopuolella vielä puolet lisää. Kovin on vilkasta ottaen huomioon, että liikennemerkki kieltää jalankulun kokonaan tällä alueella toistaiseksi. Myöskään osuuden raitiovaunupysäkit eivät ole vielä käytössä.



Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri (oik.) sekä HKL:n toimitusjohtaja Matti Lahdenranta avaavat uuden ysilinjan Kolmikulmassa 8.8.2008. Kuva Jorma Rauhala.



Molemmilla päätepysäkeillä tarjottiin varhaisille matkustajille aamukahvia ja korvapuusteja. Matkan loppuksi sai vielä mukaansa keltavihreän auringonkukan.

7.8.2008

Radalla suoritettiin koeajo vaunulla 150 seuraavan päivän avajaisajoa silmälläpitäen. Myös Porthaninkadun rataa päästiin ajamaan. Keskipäivällä uudella rataosalla liikkui harjavaunu 2122, mikä on kovin harvinainen ilmestys kesällä. Samalla harjavaunu, joka on alunperin valmistunut matkustajavaunuksi vuonna 1928, on vanhin uudisradalla ainakin toistaiseksi liikennöinyt vaunu.

Illalla suoritettiin liva-testauksia vaunulla 204 sekä vaihdokkeita Fleminginkadun ja Helsinginkadun risteyksessä vaunulla 237. Vaunulla 204 ajettiin koko reitti Pasilasta Kolmikulmaan ja takaisin. Useiden vääripysäköityjen autojen ja työmaasteiden vuoksi kierros kesti 2,5 tuntia.

8.8.08

HKL järjesti kutsuvieraille ja lehdistölle avajaistilaisuuden Kolmikulmassa klo 13. Avajaisseremonian jälkeen siirryttiin vaunuun 150, jossa apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri sekä HKL:n toimitusjohtaja Matti Lahdenranta kertoivat puheissaan raitiolinjan 9 pitkästä, lähes 20-vuotisesta taipaleesta suunnittelupöydältä toteutukseen. Puheet julkaistaan kokonaisuudessaan ensi numerossa. Auringonkukkaseppeleellä koristeltu vaunu 150 kulki luonnollisesti koko reitin Pasilaan ja takaisin, ja matkan aikana muun muassa joukkoliikennelautakunnan jäsenet sekä kaupunginhallituksen ja kaupunkisuunnittelulautakunnan edustaja onnittelevat uutta raitiolinjaa lyhyissä puheissaan.

Suunnittelujohtaja Ville Lehmuskoski kertoi, että linjalle odotetaan alkuvaiheessa noin 10 000 matkustajaa päivässä. Matkustajamäärän uskotaan lisääntyvän tuntuvasti, kun linja jatkuu Ilmalaan. Tavoitteena on, että Ilmalan-jatko olisi käytössä vuonna 2012. Myös linjan jatkoa etelään Merikadulle tullaan selvittämään talven aikana.

9.8.08

SRS:n kesäajelu tehtiin 9.8. vaunulla 339 ysilinjan merkeissä. Vanhan ysilinjan (Vallilasta Kauppatorille) reitin jälkeen siirryttiin Sturenkadulta Aleksis Kiven kadulle ja edelleen Itä-Pasilaan. Siellä vaunu kiersi korttelin, jonka jälkeen ajettiin uuden ysilinjan reittiä Kolmikulmaan ja takaisin Itä-Pasilaan. SRS ja HKL tarjosivat näin kaikille SRS:n jäsenille mahdollisuuden tutustua uuteen ysilinjaan jo ennakoon, sillä varsinainen linjaliikenne alkoi vasta seuraavana päivänä

10.8.08

Raitiolinjan 9 liikenne alkoi sunnuntaina 10.8.2008. Ensimmäinen vuoro (84) lähti Pasilasta aikataulunmukaisesti klo 7.41. Vaunun nytkähtäessä seisomakuormassa liikkeelle matkustajat intoutuivat antamaan raikuvat aplodit upouudelle ysilinjalle. Ensimmäinen lähtö Kolmikulmasta (sama vuoro) oli klo 8.07. Ensimmäisessä vuorossa oli vaunu 58.

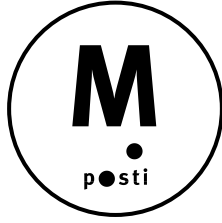
Muissa vuoroissa ensimmäisenä liikennöintipäivänä vaunut 35 (vuoro 81), 88 (82), 216 (83), 237 (85) sekä 212 (86), siis puolet vuoroista matalalattiakalustoa.

Ensimmäisessä vuorossa pääsi matkustamaan ilmaiseksi, sillä vaunussa jaettiin vapaaliput kaikille matkustajille. Matkustajia viihdytettiin haitarimusiikilla.

Matkustajia riitti ysillä pitkin päivää seisomakuormaan asti ja merkillepantavaa oli, että matkustajien puheista ja matkoista (päätepysäkilta päätepysäkille) päätellen suurin osa oli huviajelulla. Jättipä yksi seurue vaunun ikkunaan onnitellunsa uudelle ysille post-it lapulla!



SRS  
PL 234  
00531  
Helsinki



\* . KH23 \*

# Ratikka Ysi Kolmikulmasta Pasilaan 10.8. alkaen.



Stadilainen tapa liikkua