

ISSN 0356-5440

RAITIO

SUOMEN
RAITIOTIESEURA RY

1-4 1977



SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 38
SF-00521 HELSINKI 52

54 48-3

KOP Hki-Aleksi 10316-100397-7

perustettu 1972-01-16

johtokunta:

puheenjohtaja

varapuheenjohtaja

sihteeri

rahastonhoitaja vs

arkistonhoitaja

jäsen vs

varajäsen

I Leppänen

E Virta

J Rauhala

J Hannikainen

A Hellman

T Manner

T Kilpinen

RAITIO

1.vuosikerta

päätoimittaja
toimituss sihteeri

I Leppänen
J Rauhala

ilmestyy neljästi vuodessa

julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaisten näkemysten ei tarvitse olla välttämättä yhteneviä toimituksen tai julkaisijan kanssa.

ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta

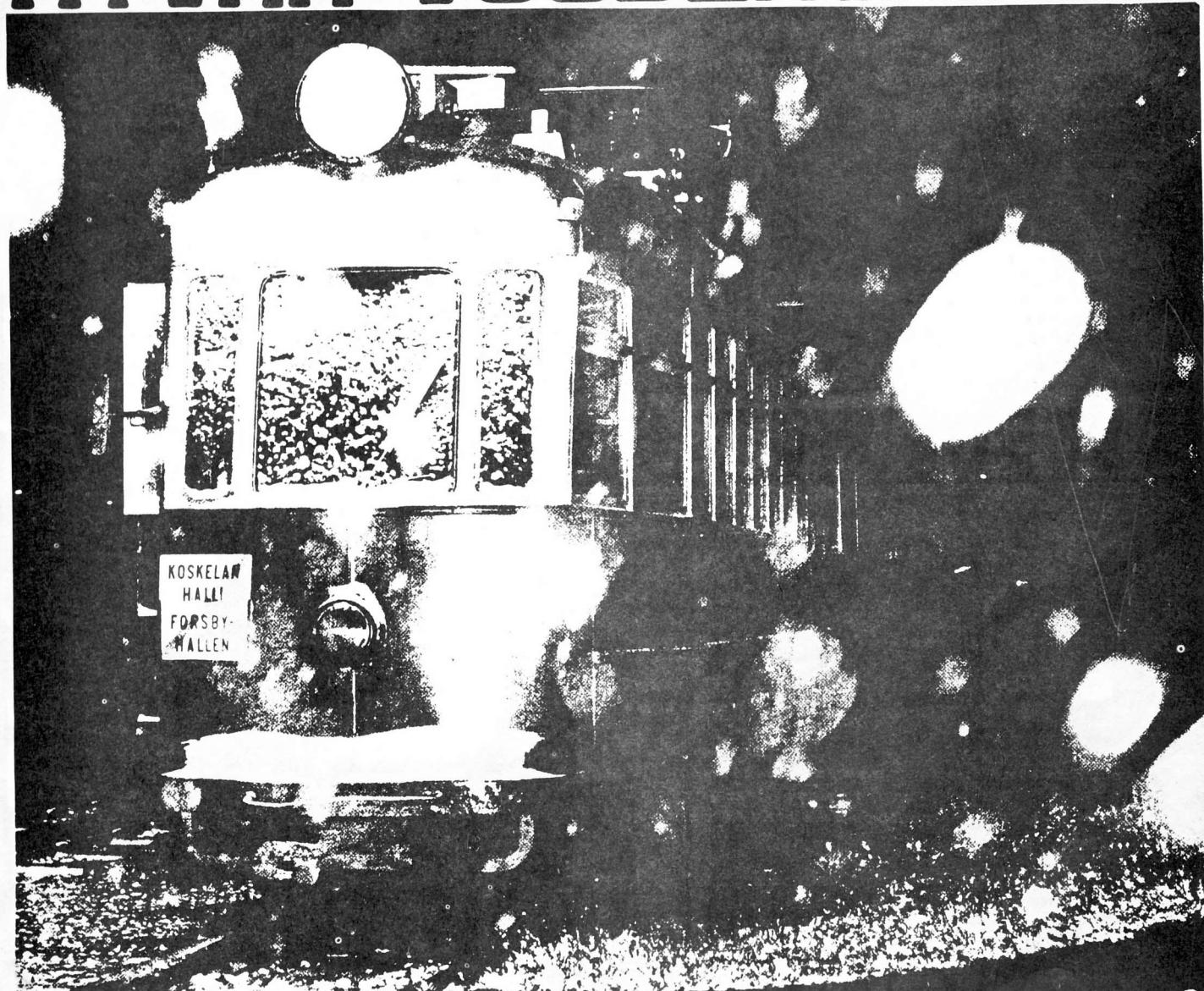
lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© copyright

All rights reserved under International Copyright Convention.

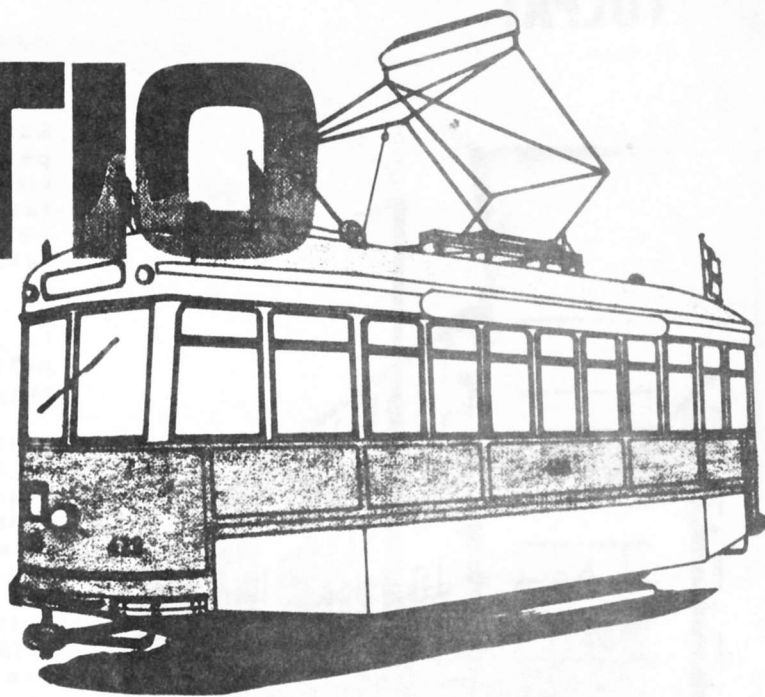
Suomen Asetuskokoelma no 404/1961.

HYVÄÄ VUODENVAIHTOA!



RAITIO

1-4 1977



Hyvät lukijat!

Teillä on nyt kädessänne Suomen Raitiotieseura ry:n jäsenjulkaisun RAITION ensimmäinen numero. Monet yhdistyksemme jäsenet ovat jo ehtineet kysellä johtokunnan jäseniltä, miten jäsenlehtiasia edistyy, erittäinkin kun Resiinakin lakkasi tulemasta. Raition julkaiseminen on lyk-
käytynyt lähinnä sopivan ja ennen kaikkeen kustannuksiltaan edullisen painopaikan puutteessa. Olemme pyrkineet alusta alkaen siihen, että lehden painoasu on hyvä ja siinä on kuvia, mikä edellyttää offset-painomenetelmän käyttöä. Nyt meillä on sopiva painatuspaikka ja tässä on valmis tulos.

Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa ja tarvittaessa useamminkin. SRS on kaupunkiliikenneharrastelijoiden yhdistys ja niinpä RAITIO pyrkii kattamaan tämän kiintoisan alueen mahdollisimman laajalti. Tähän pystytään vain, jos toimituksella on käytettävissään riittävästi aineistoa. Toimituksen jäsenet hoitavat tehtäviään vapaaehtoisesti päivätyönsä ohella. Tästä syystä on erittäin tärkeää, että mahdollisimman moni lukija lähettää omia kirjoituksiaan ja kuviaan, koska toimitus ei voi yksin huolehtia juttujen hankkimisesta. Mitä enemmän toimituksella on materiaa-
lia käytössään, sitä monipuolisempi on lehtemmekin!

Bästa läsare!

Ni har framför er den första upplagan av RAITIO, medlemstidskriften av Suomen Raitiotieseura/Finska Spårvägsällskapet. Raitio skall komma ut minst 4 gånger om året. För våra skandinaviska läsare kommer vi att bifoga en resume i svenska och bildtexterna kommer att vara även i engelska. Om ni intresserar er för någon artikel, så begär gärna en översättning från redaktionen. Vi tar gärna emot bidrag och bilder från våra utländska läsare.

Dear reader!

You have now before you the first issue of RAITIO, the membership publication of Suomen Raitiotieseura/ Finnish Tramway Society. RAITIO will be published 4 times a year, with special issues as required. A short summary in English will be sent with every issue and the illustrations will have captions in Finnish and in English. If you like to know more about any particular article, please write to us. The editors will be grateful for contributions and pictures from abroad.

Kontrollerin kahvassa

Vid kontrollern

At the controller





Sörnäisten tarkastusaseman toiminta lopetettiin 1966-03-31. Asema sijaitsi entisessä Helsingin Osakepankin konttoritalossa Hämeentielle Vaasankadun sekä Helsinginkadun kulmassa. Kyseinen puutalo on siellä vieläkin pystyssä.

Valvontaa varten Hämeentie 56:n kohdalle Vilhonvuoren raitiotiepysäkillä asennettiin tällöin valo-opastimet sekä opastinpuhelin, joka tuli lukolliseen kaappiin.

Soitettaessa Hakaniemen tarkastusasemalta Sörnäisten opastinpuhelimeen, syttyi valo-opastimeen keltainen valo. Tämä osoitti kuljettajalle sen, että hänen piti ottaa välittömästi Hakaniemestä tuleva puhelu vastaan. Jos liikennehäiriöiden takia vaunut eivät voineet ajaa normaalia reittiä etelään Hakaniemen kautta, tarkastaja antoi tällöin kuljettajalle määräyksen sytyttää valo-opastimen punainen valo. Sen palaessa oli ajettava reittiä Helsinginkatu - Mannerheimintie - jne. Kun häiriö oli poistunut, Hakaniemi soitti jälleen opastinpuhelimeen, jolloin keltainen valo syttyi. Ensimmäinen paikalle osunut kuljettaja otti puhelun vastaan ja sammutti punaisen opastevalon. Tämän jälkeen liikenne pääsi jatkumaan normaalisti omia reittejään.

Opastinjärjestelmä poistettiin v 1973 lopussa tarpeettomana. Lähes kaikki raitiovaunut olivat tuolloin mukana radio-puhelinjärjestelmässä.



Neljäntoista karaatin kullasta valmistettuja tyylikkäitä ja ajattomaa kauneutta kuvastavia jäsenmerkkejä on jälleen saatavana - tosin varasto pidetään rajoitettuna turvallisuuden vuoksi.

Kiirehdi, sillä vain siten voit varmistaa oman jäsenmerkkisi saannin!

Lähetä tilauksesi empimättä heti SRS:n osoitteeseen, toimitamme jäsenmerkin tilausjärjestyksessä.

Toimimalla nyt varmistat saannin edullisella hinnalla. Muista - hinta on yhä sama edullinen kuin ennen devalvaatioita, lamaa ja inflaatiota. Valitettavasti korotuspaine on huomattava.

NYT!

Työn ja Kullan Laadusta Tinkimättä

Viidelläkymppillä!!

50 MK

TURUILTA

H 854627

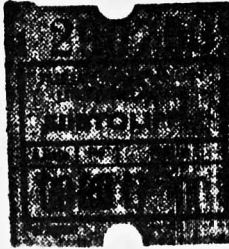
TURUN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS KERTALIPPU		
Linja	Pv	Kello
001713 50		

Paragon

F 744348

TURUN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS LASTENLIPPU (4-11 vuotiaalle)		
Linja	Pv	Kello
050220 20		

Paragon



A 942746

TURUN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS Yhdyliikenteen vaihtolippu		
Linja	Pv	Kello
000020 40		

Paragon

527973

TURUN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS LISÄLIPPU yksityis- linjalle siirtos varten		
Linja	Pv	Kello
211919 50		

Paragon

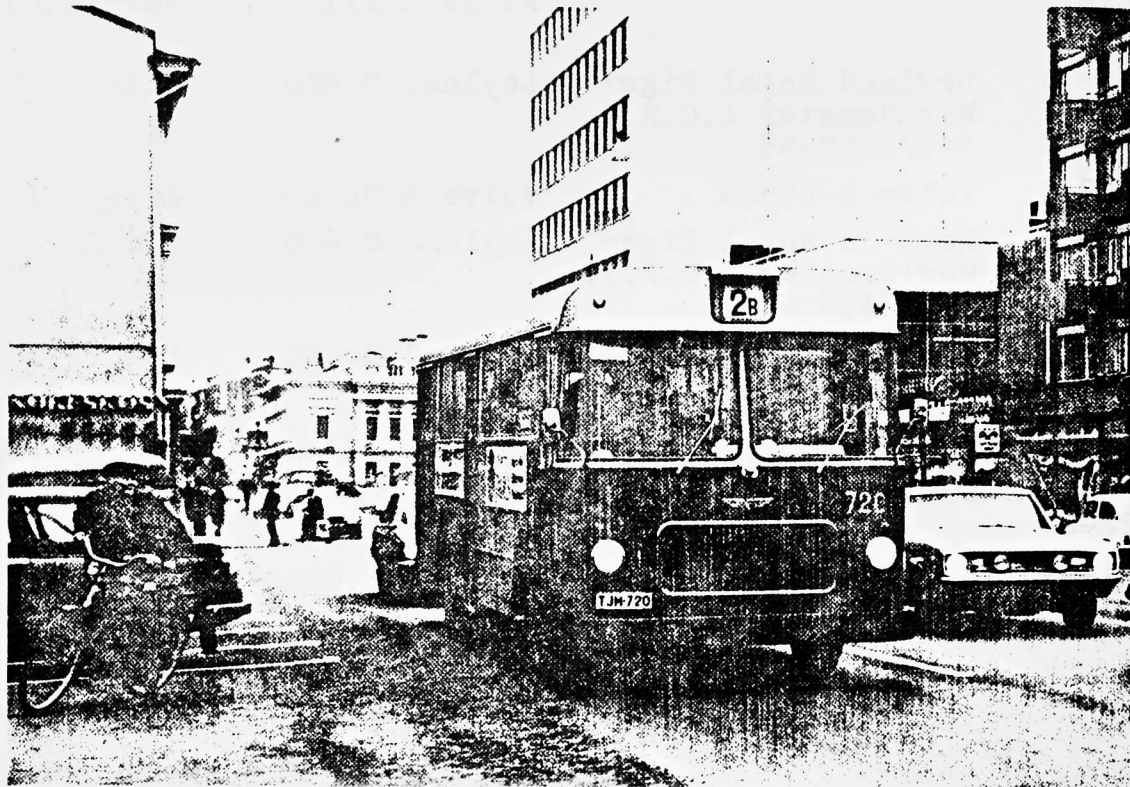
Turun Kaupungin Liikennelaitoksella TKL TuKL (SRS suosittelee jalkimmaisista) oli v 1976 käytössä yhteensä 135 bussia, joista omia "keltaisia vaaroja" 102 kappaletta. Uusia busseja saatiin vuoden aikana 29 kappaletta, entisiä ei poistettu. Vanhoja Turun Linja-autoilijain Osuuskunnan (TLO) harmaita busseja oli hallussa 11 kappaletta, jotka poistettiin vaunuja 206 ja 207 lukuunottamatta. Vanhoja Helsingin Kaupungin Liikennelaitoksen (HKL) sinisiä busseja oli 21 kappaletta. Näistä 15 vaunua oli vuokrattu kymmeneksi kuukaudeksi alkaen 1975-08-01 (not 721, 728, 731, 732, 738, 740, 754, 756, 763, 768, 780, 781, 786, 795 ja 799) sekä kuusi vaunua vastaavasti alkaen 1976-01-01 (not 720, 749, 767, 773, 791 ja 798). Unkarilainen nivelbussi merkiltään Ikarus oli koekäytössä linjan 1 aamu ja iltaruuhkavuoroissa jouluun 8 - 17 välillä.

TuKL hoiti kaupungin sisäisestä paikallisliikenteestä noin 40 %. Ajokilometrejä kertyi yhteensä 4 825 370 km, matkustajia ja kul' i 15 576 340 Hen' ilöku taa o' i v 1976 yhteensä 374, joista kuljettajia noin 250.

A 098630

TURUN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS LISÄLIPPU siirtos ja vaihtos varten		
Linja	Pv	Kello
302312 40		

Paragon



Linjat:

1	Satama-Kauppatori-Nättinummi
1A	Kauppatori-Impivaara (uimahalli)
2A	Moikoinen-Kauppatori-Kurala
2B	Pikisaari-Kauppatori-Kurala
3A	Rautatieasema-Humalistonkatu-Kauppatori-Itäinen Pitkätu-Puistokatu-Rautatieasema
3B	sama kuin 3A, mutta vastapäivään.
4	Puutarhakatu-Kauppatori-Kärsämäki
5	Halinen-Kauppatori-Saramäki
5A	Halinen-Kauppatori-Haaga
5B	Ylioppilaskylä-Kauppatori
7	Oriniemi-Kauppatori-Aninkaistentori
7A	Kaistarniemi-Kauppatori-Aninkaistentori
14	Erikvalla-Kauppatori-Aninkaistentori
14A	Höyttinen-Kauppatori-Aninkaistentori (KESÄ)
15	Kakskerta-Kauppatori-Aninkaistentori
15A	Niemenkulma-Kauppatori-Aninkaistentori (KESÄ)
17	Oriniemi-Kauppatori-Aninkaistentori
17A	Maanpää-Kauppatori-Aninkaistentori

Linjojen lukumäärä 18 ja niistä linjoja 14A sekä 15A liikennöidään vain kesäkausina.

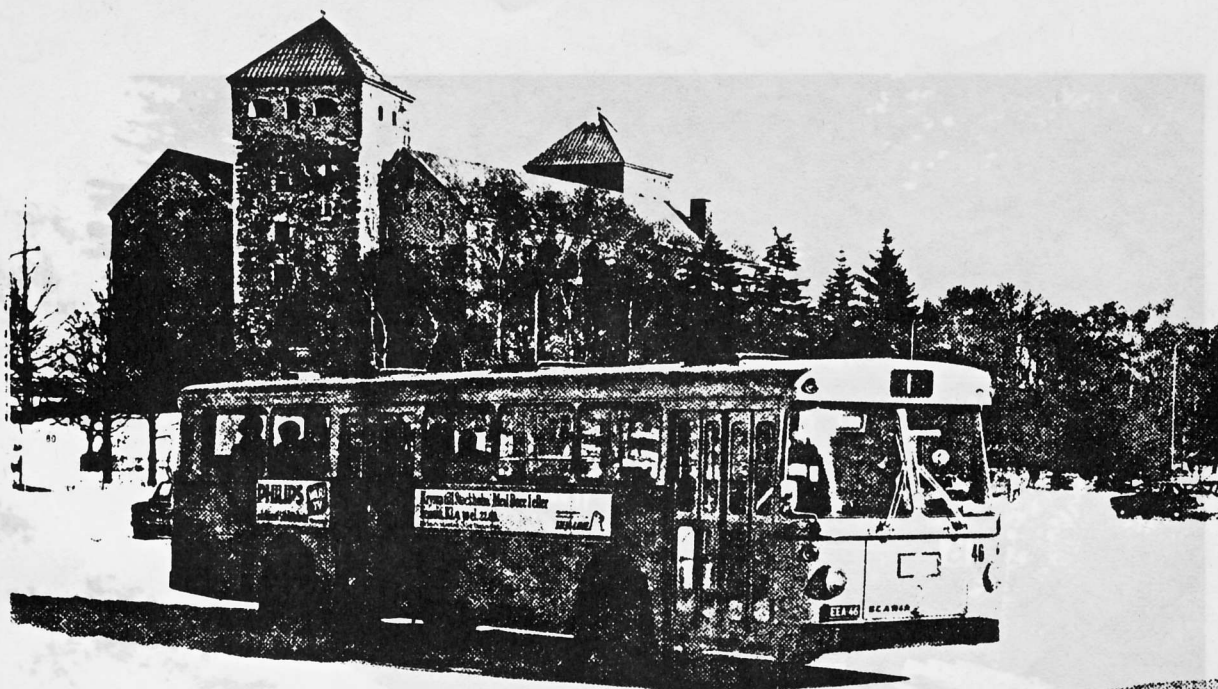
Kaikkien linjojen yhteenlaskettu edestakainen liikennepituus on 361,6 kilometriä.

Järj. n:o	Auton merkki	Moottorin merkki ja malli	Korin valmistaja
1	Leyland Royal Tiger	Leyland O.680	Autokori Oy
12	Worldmaster L.C.R.T.		
13	1-1/5490-63		
2-4	Volvo B-65506	Volvo D 96 AL	Autokori Oy
5	Leyland Royal Tiger	Leyland O.680	K Nummela Oy
6	Worldmaster L.C.R.T.		
11	1-1/5490		
7	Leyland Royal Tiger	Leyland O.680	Autokori Oy
8	Worldmaster L.C.R.T.		
9	1-1/5490		
10	Leyland Panther	Leyland O.680	Autokori Oy
18	PSUR 1-1 L/5640-67		
22-29			
14-17	Leyland Royal Tiger	Leyland O.680	Autokori Oy
	Worldmaster L.C.R.T.		
	1-1/5490-66		



Bussi TKL 9 Kaksikerrassa 1976-07-10

Kokonais- paino	Akseli- paino	Ovet	Istuma- paikkoja	seisoma- paikkoja	Otettu käyttöön
13.770	8.800	1-001-0	27	32	1963-07-03 1963-07-10 1963-07-10
13.200	8.000	1-001-0	30	25	1961-08-01
13.700	8.700	1-001-0	27	32	1964-07-01
13.760	8.700	1-001-0	30	28	1963-02-12 1963-02-12 1963-02-19
13.970- 14.030	8.850- 8.900	2-002-0	33	30	1967-02-03- 1967-03-09
13.790- 13.880	8.450- 8.550	1-001-2	19	42	1967-02-03- 1967-03-01



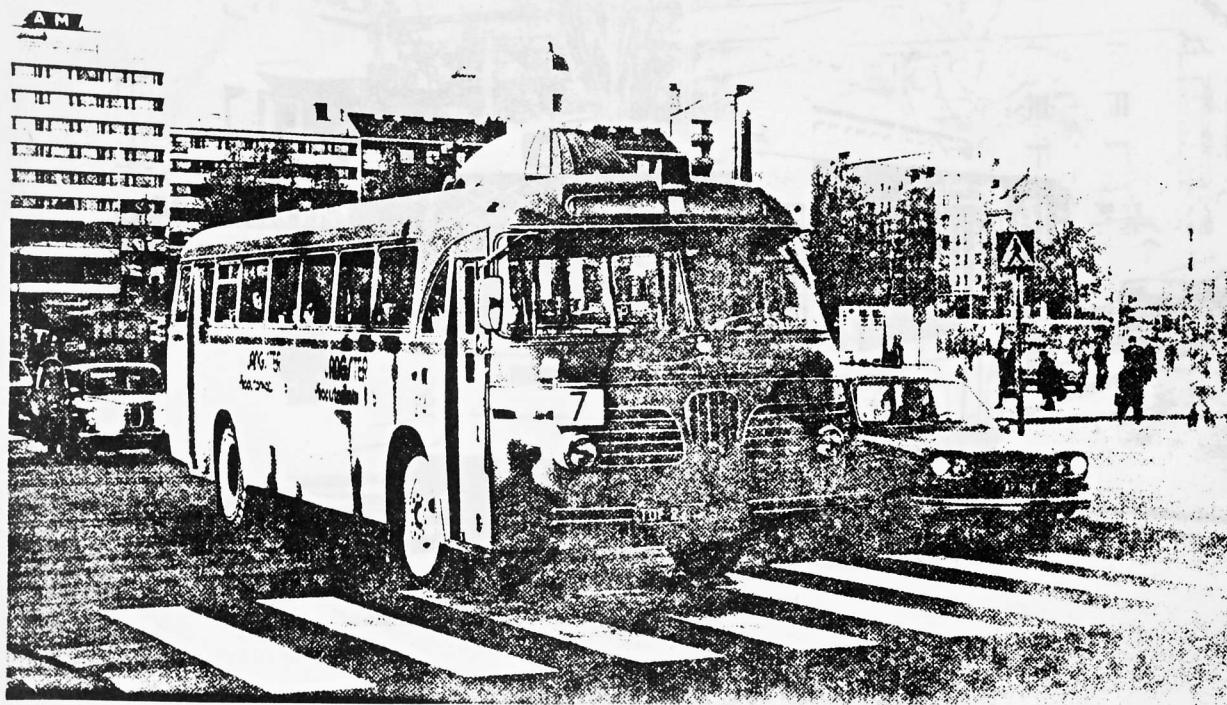
Bussi TKL 46 Satamakadulla 1977-03-06

Järj. n:o	Auton merkki	Moottorin merkki ja malli	Korin valmistaja
33-55	Scania BR 110 M	Scania D11 R29	Autokori Oy
56-62	Sisu BT-69 CR/5850	AEC AH 760	Autokori Oy
63-67	Sisu BT-69 CR/5850	AEC AH 760	Autokori Oy
68-73	Sisu BT-69 CR/5850	AEC AH 760	Oy Wiima Ab
74-88	Sisu BT-69 CR/5850	AEC AH 760	Oy Wiima Ab
89-100	Scania BR 111 M	Scania D 11 C 06	Oy Delta- Plan Ab
101	Sisu BK-84Bo/4200	AEC AH 505	Oy Trafora Ab
102			
201	Scania-Vabis B-7558LV/5750-61	ei tiedossa	Autokori Oy
202	Vanaja VLB-47/6100	-"-	Ajokki Oy
205	Volvo B-63508/6000-56	-"-	Autokori Oy
206	Scania-Vabis B-7159V130/5900	-"-	Ajokki Oy



Bussi TKL 82 Puistokadulla 1977-03-06

Kokonais- paino	Akseli- paino	Ovet	Istuma-	seisoma- paikkoja	Otettu käyttöön
14.050- 14.240	8.450- 9.000	2-002-0	31	31	1971-01-18- 1972-09-04
15.325	9.950	2-002-0	37	28	1973-02-20- 1973-06-05
14.960	9.900	2-002-0	37	29	1973-09-12
15.080	9.950	2-002-0	37	29	1974-07-08- 1974-07-12
15.660	10.000	2-002-0	37	33	1976-06-14- 1976-06-21
15.105	9.900	2-002-0	35	25	1976-11-04- 1976-12-14
11.225	6.400	1-002-0	26	15	1976-12-20
11.755	7.200	?	36	10	1961
12.365	8.000	0-100-1	43	-	1963
11.895	7.450	?	36	8	1956
11.785	7.600	0-100-1	37	8	1957



Bussi TKL 214 Aurakadulla 1976-10-04

Järj. n:o	Auton merkki	Moottorin merk- ki ja malli	Korin valmistaja
207	Volvo B-71516/5500-64	ei tiedossa	Oy Uusi Autoko- riteollisuus Ab
208	Volvo B-61597/5900-62	"-	Oy Uusi "Autoko- riteollisuus Ab
209	Volvo B-72507/5900-62	"-	Oy Uusi "Autoko- riteollisuus Ab
211	Volvo B-71518/6000-64	"-	Autokori Oy
212	Volvo B-61597K/5900-65	"-	Oy Wiima Ab
214	Vanaja VLK-60/5450-62	"-	Autokori Oy
215	Volvo B-61597/5900-65	"-	Oy Wiima Ab
720- 756	Leyland L.R.T.C. 1-1/5490	Leyland O.600	Oy Uusi Autoko- riteollisuus Ab
763- 786	Leyland L.R.T.C. 1-1/5490	Leyland O.600	Oy Uusi Autoko- riteollisuus Ab
791- 799	Leyland L.R.T.C. 1-1/5490	Leyland O.600	Primo Oy osasto Helko



Bussi TKL 740 Kauppiaskadulla 1976-10-18

Kokonais- paino	Akseli- paino	Ovet	Istuma-	seisoma- paikat ja	Otettu käyttöön
11.865	6.900	1-000-1	42	-	1964-05-12
10.845	6.700	0-100-1	38	-	1962-05-03
11.145	6.800	?	36	-	1962-04-07
12.315	7.250	1-000-1	43	-	1964-03-06
11.175	7.200	?	35	9	1965-09-01
12.905	7.900	1-000-1	39	-	1962-12-29
10.905	6.850	0-100-1	35	9	1965-01-08
12.100	7.550	1-001-2	26	33	1963
12.720	8.100	1-001-2	26	39	1964
12.570	7.900	1-001-2	26	39	1964

PÄÄTEPYSÄKKI



5/76

Nivelraittiovaunujen takaosaan asennettiin sarjalipun leimauslaite.

12.10.76

Liikennelaitoksen lautakunta päätti:

- perustaa raitiolinjat 2 Kauppatori - Itä-Pasila ja 2A Eira - Itä-Pasila.
- lopettaa linjat 1A Eira - Käpylä ja 9 Kauppatori - Vallila.
- muuttaa linjan 1 reittiä välillä Sturenkatu - Hakaniemi.

16.11.76

Raitiolinjojen 4N Munkkiniemi - Katajanokka ja 5 Töölöntori - Katajanokka päätepysäkki siirrettiin Kauppatorille Katajanokan sillan uudempien ajaksi. Linja 5 kääntyi Kauppatorilla ns O-raiteen kautta, jonka vaihde oli varustettu sähkökäännöllä. 4N päätepysäkki oli 4S ja 10S päätepysäkkien yhteydessä.

Alettiin liikennöidä bussilinjaa 5S Kauppatori-Katajanokka.

24.11.76

Kaupunginvaltuusto hyväksyi v 1977 tariffin.

KE 1	2.50	yksi vaihto
LM 1	1.00	" "
10 matkan sarjalippu	20.00	aikuiset
10 " "	3.00	lapset
10 " "	3.00	inv.koul
Matkailijalippu 24t	10.00	
30 päivän lippu	45.00	
Vuosilippu	450.00	

Uusiin lippuihin ei merkitty hintaa. Kertalippu repäistiin merkiksi siitä, että vaihto oli käytetty.

15.12.76

Avattiin virallisesti Itä-Pasilan raitiotie. A-vajaisjuhlallisuuksissa olivat mukana vaunut 165 19-243 ja 53.

Liikennöitiin viimeisen kerran linjoilla 1A Eira - Käpylä ja 9 Kauppatori - Vallila.

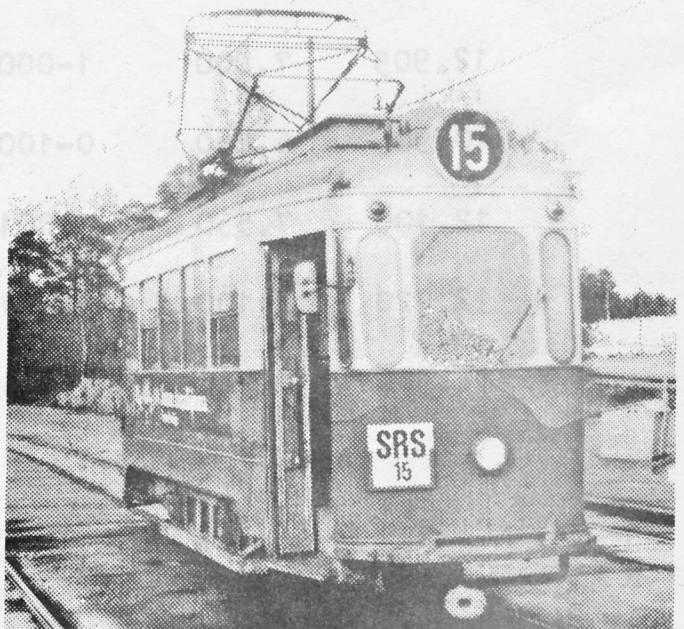
16.12.76

Linjan 1 Kauppatori - Käpylä uusi reitti välillä Sturenkatu Hakaniemi: Mäkelänkatu - Sturenkatu - Brahenkatu - Helsinginkatu - Kaarlenkatu - Viideslinja - Porthaninkatu - Hakaniemi.

Alettiin liikennöidä linjoja 2 Kauppatori - Itä-Pasila ja 2A Eira - Itä-Pasila. Ensimmäisessä 2A:ssa, joka lähti Itä-Pasilasta klo 05.50 oli 3 matkustajaa ja kaikki SRS:n jäseniä. Linjojen ensimmäiset lähdöt: 1A-PE 5.51, 1A 5.53 SU - -. Viimeiset lähdöt: 17.45, 1A 15.15 SU - -.

1.1.77

Tuli voimaan uusi tariffi.



Raitiotien ystävät suhistivat nollalinjaa

Johdinautolinjalla numero 0 ajeli runsaat 40 Suomen raitiotieseuran jäsentä vieraillessaan lauantaina Tampereella. Sähköisillä joukkokuljetusmuotoihin yleensä ja raitiotieliikenteeseen erikseen ihastunut seura tutustui vierialueensa kestäessä johdinautoliikenteeseen Tampereella ja metrovaunujen sekä nivelraitiovaunujen valmistukseen Valmetin lentokonetehdas.

EUROLAISIA kuljetti Tampereen liikennelaitoksen vanhin johdinauto numero 2. Ensimmäisen kerran auto on kulkenut Tampereen katuja joulukuussa 1948. Autoa käytetään edelleen päivittäisessä linjaliikenteessä Tampereen 23 muun johdinauton kanssa.

RAITIOTIESEURAN puheenjohtaja filijo Ismo Leppänen kertoo seuran toivovan, ettei missään Suomen kaupungissa, missä on vielä sähköllä toimivia joukkokuljetusmuotoja, siirryttäisi näiden tilalle käyttämään ympäristöilmeisesti ja taloudellisesti huonompia polttomoottorilinja-autoja.

LEPPÄSEN mielestä johdinautot ja raitiovaunut ovat nykyisin teknikaltaan niin hyviä, että jo valmiina olevaa sähköliikennettä kannattaa täydentää ja kalustaa uusia sen sijaan että ne automaattisesti tuomittaisiin häviämään.

Johdinautolla pitemmälle

JOHDINAUTOJEN teknikan erinomaisuudesta Leppänen sanoo olevan esimerkkinä mm. juuri heittä kuljettanut yli 24 vuotta vanha johdinauto. Hän kysyy, missä i ovakaan kymmentä vuotta vanhemmat linja-autot: ne on auttamattomasti hyläty loppuunkuluneina.

LEPPÄNEN toteaa, että monilla Tampereen kaupungin liikennelaitoksen johdinautoilla on ajettu yli 1,5 miljoonaa kilometriä, kun diesel-autoilla päästään runsaaseen 400 000 kilometriin.

LEPPÄNEN ihmettelee myös, miksi Tampereen kaupunki rakennuttaa keskustaan pysäköintialue, joka valmistuttuaan kuittelee yhä enemmän pikkuautoja kaupungin kaduille. Kuitenkin samaan aikaan kaupunki maksaa kassaan uhrata varoja liikennelaitoksensa seen, koska linja-autoliikenne on

KÄPYLÄN RAITIOVAUNULINJA täytti perjantaina 50 vuotta. Ensimmäinen K-linja, nykyinen ykkösen, ajoin valtiilasta Käpylään 14. 11. 1925. Juhla-ajon järjestivät Suomen raitiotieseu- raksi. Juhla-ajon perävaunu taas on ruotsalaista valmistetta vuodelta 1920.

Raitiotieseu- ra

Suomen ensimmäinen raitiotieseu- ra perustettiin Helsingissä sunnuntaina. Yhdistyksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä kiinnostusta raitiotieihin, sähköliikenteeseen, rautateihin ja teollisuusrautoliikenteeseen.

Perustavassa kokouksessa oli läsnä 18 ihmistä. Seurasta suunnitellaan valtakunnallista; toistaiseksi jäseniä on Turusta ja Helsingistä.

Yhdistyksen tarkoituksena on harjoittaa julkaisutoimintaa, pitää illanviettoja, järjestää tutkimiskäyntejä ja matkoja ja koota asiatieto, kuva- ja esinematkailua. Raitiotieseuran ensimäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Ismo Leppänen.

RAITIOTEIDEN YSTÄVÄT YHDISTYIVÄT

16. 1. 1972 perustettiin Helsingissä Suomen ensimmäinen raitiotieseu- ra. Yhdistyksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä kiinnostusta raitiotieihin, rautateihin ja teollisuusrautoliikenteeseen. Yhdistyksestä suunnitellaan valtakunnallista.

Perustavassa kokouksessa oli paikalla 16 henkilöä. Raitiotieseu- ran perustamisesta on nyt siltä vain 16 vuotta.

SEURAPIIRIT Ylimääräinen ykkösen kierteli Turun radalla

— Mikähän vaunu tuo oli? Vanhan näköinen, kulkee kiskoilla siinä kuin muutkin, edessä on kyltti "Suomen Raitiotieseu- ra" ja takana "Ylimääräinen ykkösen". Eläköttänut kyytiin! Näin mietti moni lauantaina päivällä raitiovaunupysäkillä seisonut turkulainen.

Satamaan viennyt raitiotien ykköselinjaa ei ole uudelleen avattu. Suomen Raitiotieseu- ra y:n jäsenet kävivät Turussa vain kaksi tuntia kestäneellä ajelulla TKL oli luovuttanut 30 heng- ryhmän käyttöön vuonna ASEAn valmistaman vaunun. Sillä ryhmä kiersi kaik- hetkellä käytössä ole- Vaunun numero on 1.

poistettu liikenteestä vuosikymmeniä sitten.

— Välttävää, että Turusta loppuu raitiotieliikenne. Viime vuonnahan täällä liikennelaitos kuljetti kahdella raitiovaunulinjalla enemmän matkustajia kuin neljällä bussilinjalla yhteensä, totesi seuran sihteeri Jorma Rauha-

la. Suomen Raitiotieseu- ra y. perustettiin viime tammikuussa. Jäseniä on tällä hetkellä 42. Lauan- tainen ajelu Turussa oli ensimmäinen laastuaan, mutta niitä pyritään järjestämään lisää.

Seuran tarkoituksena on hemmin saada vanhoilla säilytettyjä juhla-ajelu- vaunuja. Raitin pituus oli alussa vain 14 km.

Raitoteiden ystävälle oma yhdistys

Yhdistyksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä kiinnostusta raitiotieihin, rautateihin ja teollisuusrautoliikenteeseen.

Vastaavanlaisia yhdistyksiä on runsaasti myös ulkomailla. Eräät tällaiset ovat käyneet meidänkin museoomme tutustumassa viime vuosien aikana.

Helsingin käpyläiset pääsivät sunnuntaina tutustumaan vanhaan raitiovaunumotiin. Heille järjestettiin neljä ajelua ratkalla, jonka vau- vaunu valmistui Yhdysvalloissa v. 1919 ja takavaunu vuotta myöhem- min Ruotsissa. Kyyditykset juhlistivat Puu-Käpylän nelikilometrisen rai- tiotien 50-vuotispäivää.

Raitikan ystävät perustivat seuran

— Suomen ensimmäinen raitiotieseu- ra perustettiin Helsingissä sunnuntaina. Yhdistyksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä kiinnostusta raitiotieihin, rautateihin ja teollisuusrautoliikenteeseen.

Kaikki edellä luetellut veikkoset kuuluvat myös oman laitoksemme museotoimikuntaan, joten sekin toivottavasti saa tätä kautta mo- raalista — ja ehkä muutakin tukea! Yhdistyksen tarkoituksena on harjoittaa julkaisutoimintaa, pitää illanviettoja, järjestää tutkimiskäyntejä ynnä muuta mukavaa toimintaa.

MITÄ, MISSÄ, MUSEO !



Laila Luoto

MITEN KAIKKI ALKOI

Raitiotiemuseon esineistöä alettiin varsinaisesti kerätä helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n aikana 1930-luvulla. Silloinen toimitusjohtajan sihteeri neiti Roos oli innokas museoihminen. Hän alkoi koota vanhaa perimätietoa ja esineistöä, ennen kaikkea erilaisia virkamerkkejä. Myös tarkastaja Nuojanjoki, insinööri Gyllenberg ja työnjohtaja Birger Enbom oivalsivat vanhojen esineiden säilyttämisen merkityksen. Jo tuolloin heidän mielessään kangasteli ajatus oman museon perustamisesta.

Sota-aikana kateissa ollut aineisto löytyi myöhemmin ja ajomestari Aulis Sundell otti suurimman osan esineistöä suojeluksensa. Niitä jouduttiin pitämään työhuoneissa, kellareissa sekä vintteissä.

Kahdenkymmenen vuoden aikana innokkaat puuhamiehet Birger Enbom, Aulis Sundell ja myöhemmin myös valokuvaaja Unto Laitylä useiden museohenkisten HKL:läisten avustuksella - erityistä kiitosta ansaitsee rataosaston puoli - keräsivät suurimman osan tällä hetkellä museossa nähtävillä olevasta aineistosta.

MUSEOTILAT VALLILASTA

Arvokasta aineistoa alkoi olla niin paljon, että ne piti saada kaikki saman katon alle. Tilat saatiin 1960-luvun puolivälissä Vallilan raitiotiehalleilta. Birger Enbom toimi museon intendenttinä oman toimensa ohella.

Museoapulaiseksi saatiin rahastaja Saimi Sirviö. Myöhemmin museossa ovat työskennelleet rahastajat Aili Sihvonen ja Hellen Pulkkinen. Tällä hetkellä museota hoitavat toimistoapulaiset Helmi Saarholm ja Else-Maj Oksanen.

MUSEOTOIMIKUNTA PERUSTETTIIN

V 1966 perustettiin museotoimikunta kehittämään museotoimintaa. Puheenjohtajana toimi silloisen sosiaali- ja tiedotustoimiston päällikkö Yrjö Lehmus, sihteerinä oli tiedotuspäällikkö Kirsti Lilja ja jäsenenä työnjohtaja Birger Enbom, toimistopäällikkö Juhani Valanto, ajomestari Aulis Sundell, ratamestari Laine, arkistonhoitaja Ukkonen. Heillä oli työläs tentävä edessään. Ensimmäisenä oli vuosikymmenien varrella kootun aineiston asianmukainen järjestäminen ja kortistointi.

Nyt toimivaan neljänteen museotoimikuntaan kuuluvat toimistopäällikkö Pentti Santaharju puheenjohtajana, työnjohtaja Esko Haila, liikennemestari Sven Linste, jaospäällikkö Georg Wiik ja markkinointipäällikkö Laila Luoto sihteerinä.

MUSEOTOIMINNAN TAVOITTEET

Uuden museotoimikunnan tehtävänä oli saada markkinointitoimistoon kuuluvan museon toiminnan tavoitteet paperille. Museon tavoitteena on museaalisten tavoitteidensa lisäksi aktiivisesti

- pyrkiä toiminnallaan herättämään harrastusta ja kiinnostusta liikennelaitoksen toimintaa ja sen historiaa kohtaan
- pyrkiä omalta osaltaan edistämään myönteistä asennoitumista joukkoliikennettä ja liikennelaitosta kohtaan.

MUSEON TEHTÄVÄT

Museon täytyy jatkuvasti kehittää toimintaansa, jotta se pystyisi täyttämään sille asetetut tavoitteet. Julkiseen liikenteeseen liittyvää kuva-aineistoa täytyy järjestelmällisesti kartuttaa. Lisäksi museo kokoaa laitoksen ja julkisen liikenteen historialle merkittäviä esineitä, virkapukuja, asiakirjoja, painotuotteita ym. Tiedot tärkeimmistä tapahtumista on paperilla olevien tietojen ja kuva-aineiston lisäksi hyvä säilyttää ääninauhoilla. Liikennelaitoksen linja-auto-, raitiovaunu- ja muusta kalustosta on säilytettävä kutakin tyyppiä ja aikakautta hyvin edustavat näytteet.

Museon tarkoituksena on palvella yleisöä. Siksi sen on järjestettävä, luetteloitava, hoidettava ja kunnossapidettävä kokoelmansa niin, että niitä voidaan pitää näytteillä ja että ne myös palvelevat opetus- ja tutkimustarkoituksia.

Kylvön mukaan sato saadaan.

MUSEOKIINNOSTUS KASVAA

Yleisömenestys on aina taattu, kun HKL:n museoesineet ja -vaunut ovat esillä. Kaupungin juhlapäivinä ja laitoksen omissa juhlatilaisuuksissa vanhat museovaunut ovat kierrelleet kaupungilla. V 1974 ke-vällä HKL järjesti ohjelmallisen tempauksen Aleksilla. Viikon ajan mm museoesineet koristivat Aleksin liikkeiden ikkunoita. Raitiovaunut aikajärjestyksessä vanhasta hevospelistä uusimpaan nivelvaunuun kulkivat pitkin Aleksia. Kluuvin Galleriassa kesällä 1972 järjestettyyn "Ajet-tiinpa ennenkin" -näyttelyyn kävi tutustu-massa lukuisten helsinkiläisten lisäksi ulkomaisia turisteja.

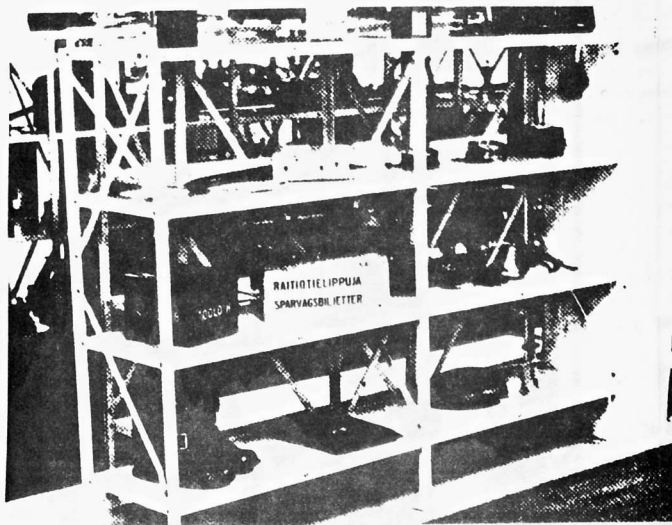
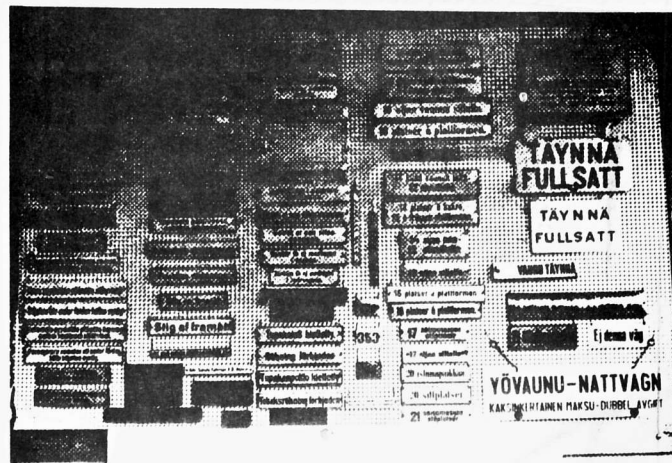
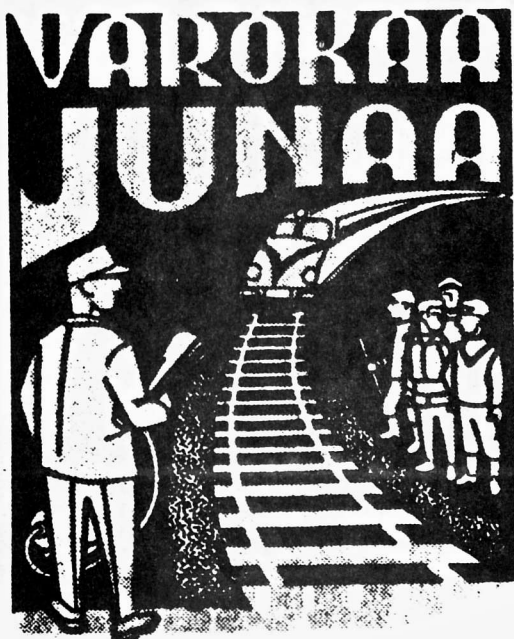
Kaikissa tilaisuuksissa yleisö on esittä-nyt toivomuksia saada museovaunut use-ammin katukuvaan. Aleksilla HKL:n vii-
kon avajaisissa viime heinäkuun viimei-sellä viikolla liikkui amerikkalainen pe-rässään avoperävaunu.

MILTÄ TULEVAISUUS NÄYTTÄÄ

Museon kehitys riippuu monista eri te-
kijöistä. Mitään HKL:n toimintaan lä-
heisesti liittyvää tavaraa ei saisi hä-
vittää ennenkuin on otettu yhteyttä mu-
seoon.

Muutamia vuosia sitten entisöitiin moot-
torivaunu no 165. Tämä amerikkalainen
vaunu sai kauniit alkuperäiset värinsä.
Työ tehtiin Vallilan raitiovaunukorjaa-
molla suurella ammattitaidolla.

Tarkoituksena on alkaa myös muiden mu-
seovaunujen kunnostaminen. Ensimmäise-
nä on vuorossa hevospelaaja. Sen jälkeen
entisöidään ensimmäisen moottorivaunu-
tyypin edustaja, Kummer-vaunu, joka ai-
koinaan muutettiin perävaunuksi.



Kotona korjautuu, minkä reissussa reh-
jautuu.

Äsken tästä sija lähti, toinen singahti
tilalle.

