1 1995

RAITIO

KULOSAAREN RAITIOTIE

teksti Toivo Niskanen
kuvat ASEA:n, Helsingin kaupunginarkiston ja kaupunginmuseon, Museoviraston, SRS:n sekä yksityiset arkistot

Kulosaaren Raitiotie oli 1900-luvun alun tunnetuimpien kaupunginsuunnitteluarkkitehtien vastaus siihen, kuinka tarjota parasta mahdollista julkista liikennettä uuden malliyhdyskunnan ja pääkaupungin välillä. Kulosaarta voidaan pitää Helsingin itäsuunnan ensimmäisenä toteutuneena esikaupunkina ja yksityisesti rakennettua raitiotietä nykyisen metron esi-isänä. Kulosaaren Raitiotieyhtiön perusti maanomistusyhtiö tietäen, että tontit myyvät paremmin kun on olemassa hyvät kulkuyhteydet kaupunkiin. Yksityinen yhtiö oli 1910-luvun alussa luonnollinen, sillä Helsingin Raitiotieyhtiökin oli tuolloin yksityisten ihmisten hallinnassa. Kaksikymmentäluvun loppupuolella Kulosaaren liikennöinti katsottiin kuitenkin parhaimmaksi myydä siihen aikaan laajentumishaluiselle puolikunnalliseksi muuttuneelle Helsingin Raitiotieyhtiölle. Raitiovaunut jatkoivat kulkuaan pieniä katkoksia lukuunottamatta viimeiseen liikennöintivuoteen 1951 saakka. Lopettaminen johtui vanhan ja kapean puurakenteisen Kulosaarensillan heikkokuntoisuudesta. Kun uusi silta valmistui, siinä oli kaistavaraukset itä-Helsingin pikaraitiotielle, jota ei kuitenkaan koskaan tehty — haluttiin saada jotain suurkaupunkimaisempaa eli metro.

Kulosaaren raitiovaunulautta saaren puoleisella lauttasillakkeella. Ajojohto ulottuu veden päälle, siten että lautalle ja lautalta pääsee ajamaan vaunulla sähköllä. Ratasillaketta voidaan säätää vedenkorkeuden vaihteluiden mukaisesti kahtapuolen olevilla väkipyörillä. Kuva: Museovirasto.

Höyrylautta Kummer-vaunun kanssa saapumassa jääsohjossa Kulosaaren lauttarantaan. Taustalla näkyy Sörnäisten kaasu- ja öljysäiliöitä. Rannan uloimmaiset ajojohtopylväät ovat kuvassa kahtapuolen näkyvissä. Kuva: Museovirasto.

Kuluvan vuosisadan alussa ja jo hieman aiemminkin useat varakkaat helsinkiläiset perheet halusivat irtautua tiheään rakennetusta kaupunkimiljööstä ja suunnittelivat rauhanomaisempaa yhteisöä asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle. Tämän tuloksena syntyikin Helsingin ulkopuolelle uusia asutusalueita, kuten Kauniainen, Haaga, Munkkiniemi ja Kulosaari. Viimeksimainitun alueen ostaneet henkilöt perustivat vuonna 1907 **Ab Brändö Villastad** -nimisen yhtiön (jatkossa = Kulosaari-yhtiö) toteuttamaan alueen rakentamista. Yhtiön osakkaina oli useita eturivin arkkitehtejä, joiden ansiosta työ eteni joutuisasti. Yhteydet silloisesta Helsingin maalaiskuntaan kuuluneesta Kulosaaresta Helsinkiin olivat alun alkaen esillä. (Myöhemmin Kulosaaresta tehtiin oma kunta ja se liitettiin Helsinkiin vuonna 1946.) Siltaa ajateltiin rakennettavaksi joko suoraan tai mahdollisesti Mustikkamaan kautta Sörnäisten puolelle. Syksyllä 1907 oli jo teetetty piirustukset Sörnäisten niemen ja Kuorekarin välisestä läppäsillasta. Yhtiön johtokunta päätti 5. huhtikuuta 1908 anoa Helsingin kaupungilta paikkaa Sörnäisten niemeltä aiotun sillan tukirakenteille ja oikeutta saada käyttää tätä aluetta laivalaiturina sillan valmistumiseen saakka. Siltaa ei kuitenkaan päästy rakentamaan Helsingin kielteisen kannan vuoksi. Sen laskettiin häiritsevän liiaksi Vanhankaupunginlahden silloista vilkasta laivaliikennettä. Kulosaarelaiset luopuivat tällöin toistaiseksi siltahankkeesta ja päättivät turvautua lauttaan. Ilmeisesti Tukholman kyljessä olleesta Lidingöstä oli saatu ajatus rakentaa raitiotie saarelle ja yhdistää se lauttaa apuna käyttäen Helsingin raitiotieverkkoon. Ajatusta alettiin toteuttaa hankkimalla raitiovaunun kuljettamiseen soveltuva höyrylautta ja laituripaikat Sörnäisten niemen koillisrannalta ja Kuorekarinsalmen Kulosaaren puoleiselta rannalta. Kulosaari-yhtiön johtokunnan kokouksessa 19. lokakuuta 1908 päätettiin viedä asiaa eteenpäin anomalla rautatiehallitukselta, Helsingin kaupunginvaltuustolta ja rahatoimikamarilta oikeutta rakentaa ajotie Sörnäisten Rantatien pohjoispäässä olevalta rautatien alikululta suunnitellulle lauttalaiturille. Samalla anottiin oikeutta rakentaa yksiraiteinen sähköraitiotie **Helsingin Raitiotie- ja Omnibus–Osakeyhtiön** (HRO) Sörnäisten linjan päätepisteestä "apteekin nurkalta" Itäisen Viertotien (nykyisen Hämeentien) ja Vilhonvuorenkadun kulmasta Kulmavuorenkatua, Sibyllankatua (nykyinen Pääskylänrinne), Pääskylänkatua ja anottua ajotietä pitkin lauttalaiturille, jonne rakennettaisiin lisäksi pieni vartiotupa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi anomuksen tiukan keskustelun päätteeksi 16. syyskuuta 1909.

Kulosaari-yhtiö oli jo 25. toukokuuta 1909 lähettänyt sopimusluonnoksen sisältäneen kirjeen HRO:lle ehdottaen neuvotteluja liikenteen hoidosta Kulosaareen. Neuvottelujen tuloksena syntyi 24. heinäkuuta 1909 allekirjoitettu sopimus. Siinä sovittiin, että Kulosaari-yhtiö rakentaa, varustaa ja huoltaa ratansa HRO:n linjoja koskevien määräysten mukaisesti. Jos HRO:n verkoston rakennetta

Kummer-vaunu nro 10 Kulosaaren linjan päässä 1910-luvun alkupuolella, oikealla puiden suojassa sijaitsee yksinkertainen odotuskatos. Kuva: Museovirasto.

muutetaan, sitoutuu Kulosaari- yhtiö omalla kustannuksellaan samoihin muutoksiin. Kulosaari- yhtiön on myös rakennettava linjansa lisäksi niin, että HRO voi muutoksitta kalustollaan liikennöidä radalla. Kulosaaren edellytettiin hoitavan lauttaliikenteen säännöllisesti, niin että matkustajat viivytyksettä pääsevät Sörnäisten salmen yli. Talviliikenteestä oli määräyksenä, että jos Kulosaari rakentaa jäälle lauttaa korvaavan talviradan, HRO hoitaa liikenteen mikäli se voidaan vaaratta järjestää. HRO puolestaan sitoutui järjestämään liikenteen Kulosaaresta Itäiselle Viertotielle kesäisin kaksi kertaa tunnissa kumpaankin suuntaan ja talvisin kerran tunnissa samoin kumpaankin suuntaan. Kesäajaksi oli määritelty huhtikuun 1. päivän ja syyskuun 30. päivän välinen aika. Sopimuksen tekijöiden yhteisellä päätöksellä pyrittiin mahdollisuuksien mukaan järjestämään suoria vaunuja Kauppatorilta Sörnäisten niemelle tai Kulosaareen. Taksaksi määrättiin 15 penniä Hämeentien ja lauttalaiturin välisellä osuudella. Kulosaarella perittiin 10 penniä matkalta. HRO:n alennus- ja vuosiliput olivat voimassa Kulosaaren vaunuissa Helsingin kaupungin alueella. Kulosaaren puolella HRO:n vuosilipun sai maksamalla 50 % lisämaksun.

Helsingin raitioteitä samaan aikaan uusinut ASEA oli jo aiemmin toukokuussa 1909 lähettänyt Kulosaari-yhtiön johtokunnalle tarjouksen raitiotien rakentamisesta Itäisen Viertotien ja Vilhonvuorenkadun kulmasta Sörnäisten lauttalaiturille. ASEA:n suunnittelema reitti poikkesi hieman aiemman luvan reitistä, siten että se kulki Hämeentietä Pääskylänkadun kulmaan ja sitten jälkimmäistä katua pitkin alas rautatien alikululle ja siitä eteenpäin aikaisemman luvan mukaisesti. Tarjous sisälsi myös Kulosaaressa olevan Kulosaarentien rataosuuden. Tarjous hyväksyttiin 26. heinäkuuta 1909 ja marraskuun lopulla voitiin jo sopia ajotien ja raitioradan suunnasta Valtion Rautateiden ja Ab Sörnäs Snickerin kanssa. Ajotie tuli rakennettavaksi mainittujen toiminimien omistamien alueiden kautta. Syksyllä 1909 radan rakentaminen oli jo täydessä käynnissä. Sörnäisten puolella työt keskeytyivät tammikuun 1910 alussa talven ajaksi ja niitä jatkettiin vasta kevään tultua. Kulosaarella sensijaan töitä tehtiin talvenkin aikana. Syksyyn mennessä 1910 rata oli valmiina siinä määrin, että 3. syyskuuta ASEA:n, HRO:n ja Kulosaari-yhtiön edustajien läsnäollessa voitiin suorittaa radalla ensimmäinen koeajo. Helsingin maistraatti myönsi 24. syyskuuta liikennöimisluvan linjalle Hämeentie – Sörnäisten niemi ja jo samana päivänä liikennöitiin tällä

osuudella kahdesti tunnissa molempiin suuntiin. Kulosaari-yhtiö sovitti elokuussa Kone- ja Siltarakennus Oy:ltä tilaamansa höyrylautan kulun raitioliikenteeseen sopivaksi. Kulosaaren puolella jatkuivat radan rakennustyöt edelleen ja vasta niiden valmistuttua liikenne ulotettiin 19. marraskuuta 1910 Kulosaaren päätepisteeseen saakka.

Tässä yhteydessä Kulosaari-yhtiö ehdotti, että talviajasta huolimatta ajettaisiin kerran tunnissa Hämeentieltä Kulosaaren päätepisteeseen ja sen lisäksi kerran tunnissa Sörnäisten niemelle. Lautta kulkisi myös puolen tunnin väliajoin kuljettaen joka toisella vuorolla vaunun salmen yli. Muutokseen tarvittavan lisävaunun kustannuksista vastaisi tarpeen niin vaatiessa Kulosaari-yhtiö. HRO ei hyväksynyt tätä ehdotusta. Kulosaari-yhtiö toivoi nyt aikataulumuutosta siten, että vaunun lähtöaika olisi Hämeentieltä apteekin nurkalta 20 minuuttia vaille täyden tunnin ja Kulosaaresta 15 minuuttia yli täyden tunnin. HRO hyväksyi tämän toivomuksen ja aikataulua noudatettiinkin seuraavaan kevääseen saakka.

Sopimuksen mukaisesti HRO hoiti liikennöimisen Kulosaari-yhtiön laskuun omalla kalustollaan ja henkilöstöllään. Linjalle HRO asetti yhtiön vuodelta 1900 olevat Kummer-vaunut, joissa oli tilaa 16 matkustajalle vaunun pitkittäisillä penkeillä ja 12 seisomapaikkaa vaunun silloilla. Kulosaarelaiset olivat toivoneet jo ennen liikenteen alkua uusimman tyyppisiä vaunuja (ASEA-vaunuja vuodelta 1908), mutta HRO ei voinut toteuttaa tätä toivetta siitä syystä, että lautta ei soveltunut niiden kuljetukseen. Kulosaari-yhtiö toi esille myös ajatuksen liikenteen jatkamisesta Kauppatorille ja pisto- tai ohitusraiteen rakentamisesta Kulosaaren vaunuille joko Kauppatorille tai Senaatintorille, mutta sitäkään ei voitu tässä vaiheessa toteuttaa uuden Pitkänsillan rakennustöiden ollessa vielä keskeneräisiä.

Syksyn ja talven 1910-11 kuluessa huomattiin, että ratapohja radalla oli pettänyt liikenteen vaikutuksesta useissa kohdin. Varsinkin Sörnäisten puolella jouduttiin jo lokakuussa rataa vahvistamaan sorastuksella. Seuraavana kesänä tehtiin samoja töitä Kulosaaressa. Lisäksi kesällä 1911 rakennettin lauttalaitureiden yhteyteen vaihteet ja automaattiset suojalaitteet onnettomuuksien välttämiseksi ajettaessa vaunuja laiturilta lauttaan ja päinvastoin.

Kulosaari-yhtiön vuoden 1911 vuosikertomus kertoo liikenteen raitiotiellä sujuneen täysin tyydyttävästi ja kesäliikenteen, kaksi vuoroa tunnissa, jatkuneen vielä syksyn saavuttuakin samanlaisena vuoden loppuun saakka. Aikataulusta syntyi aluksi kiistaa. Kulosaari-yhtiön ehdotus oli suunniteltu kahden vaunun käytön varaan. HRO aikoi selviytyä yhden vaunun käytöllä, joka lähtisi Sörnäisten apteekilta sekä täyden tunnin että puolen tunnin aikaan ja palaisi Kulosaaresta 15 minuuttia yli täyden tunnin ja 15 minuuttia vaille täyden tunnin. Lauttamatkaan Sörnäisten salmen yli lasket-

Kummer-vaunu nro 8 Kulosaaren radalla 1910-luvun alkupuolella. Valkoisessa kilvessä lukee "Salutorget". Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

tiin kuluvan keskimäärin viisi minuuttia. Aamun ensimmäinen vuoro apteekilta oli klo 6.45 ja illan viimeinen Kulosaaresta klo 22.15. Kulosaari-yhtiö hyväksyi HRO:n aikataulun epäillen kuitenkin sen toteutumisen mahdollisuutta. Yhtiö toivoi kuitenkin yhtä lisäystä aikatauluun. Ensimmäinen lähtö apteekin kulmalta olisi sen mukaan klo 6.25 lautalle Sörnäisten niemelle, jotta ensimmäisen lauttavuoron Kulosaaresta tuomat matkustajat voitaisiin tuoda välittömästi apteekin kulmalle. Sitten vaunu lähtisi klo 6.45 normaalille vuorolleen.

Vaunujen kuntoon kulosaarelaiset olivat tyytymättömiä. Esitettiin väitteitä, että HRO olisi asettanut Kulosaaren liikenteeseen huonoimmat vaununsa, jotka rikkoutuivat ehtimiseen. HRO kiisti vastauksessaan väitteet ja totesi useimpien rikkoutumisten tapahtuneen laskusillalla lautalle ajettaessa tai lautalta poistuttaessa. Vahingot olivat alustan suojalautojen rikkoutumisia ja virroittimien tuhoutumisia. HRO vaati laskusiltojen parempaa huoltoa ja Kulosaari-yhtiö puolestaan vaati järjestämään raitiovaunujen alustan suojalautojen korkeuden säätömahdollisuuden, jonka he kylläkin lupasivat kustantaa. Laskusiltoja tarvittiin merenpinnan luonnollisen korkeusvaihtelun takia.

Pääskylänrinteen verrattain jyrkkä raitiotie taustallaan juuri valmistuneita kivimuureja vuonna 1928. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo

Kesällä 1911 aiheutti vaikeuksia myös lauttaliikenteen keskeytyminen. Lautta vietiin 17. heinä-

"Turistissa" vuonna 1915 julkaistu aikatauluilmoitus:

Spårvägstrafik till Brändö Villastad

med ångfärja öfver Sörnäs sund.

Vagnarna hafva hvita skyltar och hvita lyktor och afgå från Salutorget i Helsingfors och från ändpunkten i Brändö Villastad 15 min. före hvarje helt och halft timslag.

Första	vagnen	från	Salutorget i Helsingfors	kl. 6.15 f. m.
»	»	»	ändpunkten i Brändö Villastad . .	» 6.45 »
Sista	»	»	Salutorget till ändpunkten i Brändö Villastad	» 10.15 e. m.
»	»	»	ändpunkten i Brändö Villastad . .	» 10.45 »
»	»	»	Salutorget till Sörnäs bro	» 10.45 »
»	»	»	Sörnäs bro till Salutorget	» 11.04 »

Ångfärjan gör tur öfver sundet äfven i kombination med den sista turen till Sörnäs bro.

Sön- och hälgdagar afgår första vagnen från Salutorget kl. 7.15 f. m. och från Brändö Villastad kl. 7.45 f. m.

Vagnarna passera apotekshörnet i Sörnäs 1 min. före hvarje helt och halft timslag.

Aftonturer: Efter det spårvägstrafiken upphört afgår färjan från *Brändö* kl. 11.25 och 12.50 samt från Sörnäs kl. 12.40 och kl. 1 på natten. Från Salutorget (utanför Societetshuset) afgå kl. 12.30 om natten nödigt antal biler till Brändö spårvägsändpunkt (pris 1 mk per person) med omedelbar retur till Salutorget.

Vår- och sommartid anordnas mellan kl. 11 och 5 extra spårvägsturer mellan Sörnäs apotek och Brändö.

Ordinarie Spårvägstrafiken med färja till

Brändö Villastad

pågår enligt följande vintertidtabell:

Första vagnen afgår från **Apotekshörnet i Sörnäs** kl. 6.40 f. m., de följande tio minuter före hvarje timslag, med undantag af den sista vagnen, som afgår kl. 9.35 e. m.

Från ändpunkten å Brändö afgår första vagnen kl. 7.15 f. m. samt de följande 15 minuter efter hvarje timslag, med undantag af den sista vagnen som afgår kl. 10 e. m.

Fartid från Salutorget till apotekshörnet i Sörnäs 15 minuter. 26210

kuuta telakalle vuosihuoltoon, jonka laskettiin kestävän kuusi päivää. Kulosaarelaiset vaativat siitä huolimatta liikenteen jatkamista saarellaan. HRO lupasi kyllä vaunun saarelle, mutta sillä ehdolla, että vaunulle hankitaan lukittava vesitiivis suoja ja että virroittimen, jarrujen, laakeripesien jne. päivittäisen huollon suorittajille oli järjestettävä kuljetus saarelle. Lisävaunusta oli myös maksettava korvaus. Sopimukseen kuitenkin päästiin. Seuraavina vuosina toistui lautan vuosihuolto ja HRO sijoitti lautan poissaolon ajaksi saarelle vaunun ilman mitään suurempia neuvotteluja.

Epäsopua syntyi Itäisen Viertotien ja Pääskylänkadun kulmaan suunnitellusta pysäkistä, jota kulosaarelaiset pitivät ehdottoman tärkeänä Kulosaaresta pohjoiseen kohti Vallilaa aikovien matkustajien kannalta. Kulosaari-yhtiö huomautti HRO:ta myös siitä, että vaikka Kulosaaren vaunu ei enää odota Sörnäisissä apteekin nurkalla 15 minuuttia aikaisemmin Kauppatorilta lähtenyttä Sörnäisten vaunua, oli siinä yhä edelleen esillä kilpi välittömästä jatkoyhteydestä Kulosaareen. Erikoista ja hankalaa oli maksun periminen. Helsingin ja Kulosaaren välillä matkustettaessa maksu perittiin kolmeen kertaan: ensin Helsingissä, sitten lautalla lauttamaksu ja lopuksi Kulosaaressa. Samoin Kulosaaresta Helsinkiin matkustettaessa perittiin maksu kolmesti.

Kulosaari-yhtiö halusi myös yöliikennettä. Koska HRO:lla ei ollut sellaista ja sähköäkään ei raitioverkkoon jaettu yöaikaan, kulosaarelaiset suunnittelivat omaa yöliikennettä ja siinä tarkoituksessa joko bensiini- tai akkukäyttöisten raitiovaunujen hankkimista. Suunnitelmia ei kuitenkaan sellaisenaan toteutettu, mutta jonkin aikaa järjestettiin joitakin yövuoroja autoilla Kauppatorilta Sörnäisten lauttarantaan.

Kesästä 1911 alkaen kasvoi sunnuntain liikenne niin voimakkaasti, että Kulosaari-yhtiön oli 28. syyskuuta pyydettävä HRO:lta lisävaunuja. Esitettiin perävaunujen käyttöönottamista tai vaihtoehtoisesti kahta moottorivaunua, jolloin voitaisiin järjestää 15 minuutin liikenne. Lokakuun alussa oli jo Uudenmaan läänin kuvernöörikin huomauttamassa Kulosaari-yhtiölle pyhäpäivien liikenteen kurjuudesta. HRO lupasi nyt kaksi lisävaunua ja esitti kaksi aikataulu-vaihtoehtoa; joko kaksi vaunua lähtee yhtäaikaa voimassa olevan aikataulun mukaisesti tai laaditaan uusi aikataulu, jossa vuorovälit ovat 10 ja 20 minuuttia. Kulosaarelaiset valitsivat jälkimmäisen.

Vuoden 1911 marras-joulukuun tienoilla odoteltiin ilmeisesti kovaa runsaslumista talvea. Sopimuksen mukainen talvella kerran tunnissa tapahtuva liikenne ei enää riittänyt silloisille matkustaja-

Tukholman – Lidingön raitioteiden höyrylautat ja vaunut ovat olleet esikuvina Kulosaaren liikenneoloja kehitettäessä. Kuten kuvastakin nähdään, Lidingön vaunut ovat kuitenkin tyystin erilaisia kuin "jumbot". Kuvassa Södra Lidingön vaunu nro 5 vuodelta 1914, Malmköpingin museoraitiotie. Kuva: Jorma Rauhala 16.7.1977.

Jalopuuseinäiset "jumbot" Koskelan hallin ratapihalla liikenteen loputtua. Vaunut HKL 68 ja 69 nokat vastakkain, jälkimmäisestä on nähtävissä yksisuuntaistamisen yhteydessä ummettu seinä. Kuva: Okkola 26.8.1954.

Kulosaaren vastavalmistunut vaunu nro 2 ASEA:n tehtaalla Västeråsissa.

määrille. Tosin HRO oli jatkanut liikennettä puolitunneittain kesän mentyäkin, mutta oli pelättävissä, että mahdolliset jää- ja lumiolosuhteet saattaisivat estää näin laajan liikenteen. Tässä mielessä Kulosaari-yhtiö teki ehdotuksen tällaisen esteen sattuessa noudatettavasta poikkeavasta aikataulusta. Sen mukaan tasatunnein ajettaisiin Kulosaaren päätepisteeseen saakka ja puolitunneittain lähtevä kääntyisi jo Sörnäisten lauttasatamasta takaisin apteekin nurkalle. Näin saataisiin matkustajien odotusaikaa vähennetyksi apteekin kulmalla. Tarkemmat ohjeet puuttuivat siitä, miten tällainen este todetaan ja kuka antaa määräykset siitä, milloin poikkeava aikataulu otetaan käyttöön. Ohjeiden puuttuessa saattoi hyvin odottaa hankauksia liikenteen hoidossa. Niinpä jo tammikuussa 1912 Kulosaari-yhtiö syytti HRO:ta liikenteen laiminlyönneistä ja HRO vastaavasti Kulosaari–yhtiötä määräysvallan ylittämisistä. Raitioteiden henkilöstö ei totellut Kulosaari-yhtiön määräyksiä. Kummankin yhtiön esimiesten kesken esiintyi katkoksia tiedon välityksessä.

Kulosaari-yhtiö tiedusteli kirjeessään 4. joulukuuta 1911 HRO:lta yhden tai kahden raitiovaunun säilytystallin vaatimia mittoja. Yhtiöllä oli meneillään rakennustyö, johon tällainen tila voitaisiin sijoittaa. Tarkoituksena oli saada sellainen tila, jossa voitaisiin suorittaa myös pienempiä huolto- ja korjaustöitä. HRO vastasi kirjeeseen 8. joulukuuta ilmoittaen tarvittavat mitat, mutta huomautti lisäksi, että huolto- ja korjaustöitä ei voida suorittaa siellä koneiden ja työkalujen puuttuessa. Lopuksi HRO lisäsi, että jos yhtiöllä on tarkoitus hankkia lumiaura ja suolatynnyrivaunu, olisi niitä varten edullisempi rakentaa halvempi yksinkertainen vaja.

Vuonna 1912 jatkui liikenne entisen aikataulun mukaisena. Parannusta oli liikennöintiajan kasvaminen yhdellä tunnilla. Lisätunti sijoitettiin iltaliikenteeseen. Huomattavasti kasvanutta sunnuntai- ja pyhäpäivien liikennettä lisättiin tarvittaessa neljäksi vuoroksi tunnissa ruuhkien välttämiseksi. Huomauttamista yhtiöillä oli toinen toisilleen edelleen. Sitä osoittakoon pari tapausta keväältä 1912. HRO oli 15. toukokuuta ilmoittanut viimeisen puolivuoron (so. lautalta apteekin nurkalle), jonka lähtöaika apteekin nurkalta oli klo 23.00, jäävän pois ja vaunun jatkavan välittömästi edelleen Kulosaaren päätepisteeseen, missä se yöpyisi. Kulosaarelaisten pettymykseksi näin ei kuitenkaan tapahtunut 19. toukokuuta, vaan sensijaan jo edellinen klo 22.30:n vaunu jäi Kulosaareen yöksi, vaikka sen olisi pitänyt aikataulun mukaan vielä palata klo 22.45 Helsinkiin. Toinen tapaus oli toukokuun 27. päivältä, jolloin eräs vaunu oli törmännyt Sörnäisissä olevalla hätävaihteella kivikasaan, jolloin vaunun kiinnijuuttuminen aiheutti yhden vuoron poisjäämisen. HRO:n korvausvaatimusten pelossa kulosaarelaiset terottivat omille työntekijöilleen hätävaihteiden merkitystä ja määräsivät poistettavaksi niiden piiristä

Kulosaaren vaunut saapumassa Helsingin satamaan keväällä 1919. Vaunun 1 kori on jo maissa, vaunu 2 on vielä laivan kannella.

kaikki kivikasat, tukit ja suolavesivaunun. Vaihteiden kuntoa tuli valvoa huolella.

Useat sadat kulosaarelaiset anoivat allekirjoittamallaan kirjelmällä 5. joulukuuta 1912 HRO:lta suoran raitioliikenteen aloittamista Kauppatorin ja Kulosaaren päätepisteiden välille ilman vaunun vaihtoa Sörnäisissä. Anojat vetosivat nyt siihen, että uusi Pitkäsilta, jonka rakennustyöt olivat estäneet aiempien anomusten hyväksymisen, oli nyt valmistunut. Tämän johdosta HRO kutsui vuoden 1913 alkupäivinä Kulosaari-yhtiön edustajat neuvottelemaan asiasta. Kun oli päästy sopimukseen kyseisen liikenteen mahdollisesti aiheuttamien tappioiden korvauksista, liikenne voitiin aloittaa 1. helmikuuta 1913 koeluontoisena. Liikennöintiä jatkettiin kokeiluna maaliskuus-

Kulosaaren Raitiotien ja raitiovaunulinjan sijainti. Karttaan on merkitty reitti Kauppatorille saakka. Kulosaaren ja Sörnäisten välille on merkitty sekä lautta- että siltaosuudet.

JR

Kulosaaren ykkösvaunu koeajolla vuonna 1919 Sörnäisten lauttasatamassa. Kyyditettävänä on Raitiotieyhtiön johtoa.

sa ensin pari viikkoa ja sitten kuun loppuun saakka. Senjälkeen jatkokokeilu päätettiin kuukausittain, kunnes 28. lokakuuta 1913 päätettiin koeliikennettä jatkaa toistaiseksi. Kesästä 1913 lähtien oli tarvittu jälleen lisävuoroja, varsinkin pyhäpäivisin. Perävaunuja käytettäessä, se jätettiin Kulosaareen mentäessä Sörnäisten apteekin luona sivuraiteelle ja palattaessa Kulosaaresta se jälleen otettiin mukaan. Yöliikenne parani, kun 15. elokuuta 1915 pidennettiin liikenneaikaa siten, että viimeinen vaunu lähti kummastakin päätepisteestä, sekä Kauppatorilta että Kulosaaresta kello 1.15.

Eräs yleisön taholta toivottu parannus saatiin aikaan, kun 26. syyskuuta 1913 Helsingin postikonttori saamiensa kyselyjen perusteella tiedusteli, että eikö myös Kulosaaren vaunuihin voitaisi asettaa kirjelaatikot, koska tuolloin HRO:n muidenkin linjojen vaunuissa oli sellaiset. HRO lupasi vastauksessaan sallia postilaatikot.

Syys-lokakuussa 1913 HRO:n suunnitellessa Sörnäisten linjan jatkamista Hermanniin, se ilmoitti halukkuutensa ostaa Kulosaari-yhtiön rataosuuden Itäiseltä Viertotieltä (Hämeentieltä) eli sen pienen matkan rataa, jonka Kulosaari-yhtiö omisti apteekin nurkalta Vilhonvuorenkadun kulmasta Pääskylänkadun kulmaan. Kulosaari-yhtiö päätti luopua radasta sen rakentamiseen kulunutta rahasummaa vastaan tai vaihtoehtoisesti pisto- tai ohitusraiteen saamisella joko Kauppatorille tai Senaatintorille. Tuloksena oli arvattavasti rahakauppa.

Yhteistyössä Kulosaari-yhtiön ja HRO:n kesken esiintyi edelleen kitkaa. Joulukuun 9. päivänä 1913 päivätyssä kirjeessä HRO valitti lauttasatamien ilmajohdoista, jotka saattoivat vahingoittaa vaunujen virroittimia ja Parkkisen kaupan kohdalla olevasta vaihteesta, jonka kunto saattaisi suistaa vaunun kiskoilta. Samalla muistutettiin Kulosaari-yhtiötä yleisesti heidän velvollisuudestaan pitää ratansa liikennöitävässä kunnossa. Vuoden 1914 alussa 8. tammikuuta Kulosaari-yhtiö vuorostaan syytti raitiotieyhtiötä ajamatta jääneistä vuoroista ja loppuunkuluneiden vaunujen heikosta kunnosta. Ilmeisesti tämän valituksen taustana olivat olleet sääolosuhteet, koska HRO ilmoitti vastauksessaan, etteivät he pysty tuomaan Kulosaareen auravaunua, ennenkuin raiteet Helsingin puolella on saatu puhdistettua. Vaunuihin kohdistuneisiin valituksiin vastattiin, että vaikka vaunut ovat vanhempaa tyyppiä, ne ovat täysin kunnostettuja ja liikennekelpoisia. Muistutettiin myös, että jo aikoja sitten Kulosaari-yhtiölle oli kerrottu, miksi uudempia vaunuja ei voida käyttää Kulosaaren linjalla. HRO korosti erityisesti sitä, että Kulosaaren linjalle oli asetettu suhteellisesti enemmän varavaunuja kuin yhtiön omille linjoille.

Yhtiöiden välisen kitkan poistamiseksi päätti Kulosaari-yhtiön johtokunta kokouksessaan 14. helmikuuta 1914 ehdottaa HRO:lle neuvotteluja uuden keskinäisen sopimuksen aikaansaamiseksi. Kulosaari-yhtiön varsinai-

nen yhtiökokous 28. maaliskuuta hyväksyi laaditun sopimusehdotuksen ja valtuutti edustajansa neuvottelemaan siitä ja allekirjoittamaan mahdollisesti saatavan sopimuksen. Neuvottelut onnistuivat ja HRO hyväksyi 30. heinäkuuta 1914 uuden sopimuksen, joka allekirjoitettiin 18. elokuuta.

Pääpiirteissään yhtiöiden velvollisuudet ja kustannusten jako noudattivat vanhaa sopimusta. Kustannusten osalta jaettiin linja nyt kahteen osaan: Kulosaari-yhtiön omistamaan Pääskylänkatu – Kulosaari ja HRO:lle kuuluvaan Kauppatori – Itäinen Viertotie – osiin. Yhtiöillä tuli olemaan vastavuoroinen tarkastusoikeus rataa ja radan liikennettä koskevissa talousasioissa. Sopimukseen tuli nyt myös kohta perävaunujen käytöstä tarpeen niin vaatiessa. Raitiotieyhtiö vastasi myös liikenteen aiheuttamasta vahingosta ulkopuoliselle koko linjan pituudelta.

Mahdollisista ajovuorojen poisjäämisistä oli seuraavia säännöksiä: jos Kulosaari-yhtiö oli syyllinen vuoron poisjääntiin, oli sen korvattava poisjäänti aikataulun mukaisilla kilometrimäärillä kerrottuna maksuna HRO:lle, mutta jos poisjääminen oli HRO:n syytä, maksettiin sille ainoastaan todellisten ajokilometrien perusteella ja lisäksi HRO oli tässä tapauksessa korvausvelvollinen Kulosaari-yhtiölle ajamattomista vuoroista uskottujen miesten arvioimalla summalla. Kolmanneksi jos poisjäännin syynä oli luonnoneste, sota tai joku muu "force majeure" -tapaus, sai HRO korvausta vain todella ajetuista kilometreistä. Merkittävä tarkennus oli lauttapäällystön alistaminen HRO:n edustajan alaiseksi vuorolistaa ja aikataulun noudattamista koskevissa asioissa.

Kulosaari-yhtiö määräsi Kulosaarella tapahtuvien matkojen matkustajamaksut, samoinkuin lauttamaksut. Kummankin osapuolen siirtoliput olivat voimassa keskinäisessä liikenteessä. Vuoden 1915 alusta HRO:n vuosiliput, vapaaliput ja kuponkikortit eivät enää kelvanneet Kulosaaren vaunuissa. Poikkeukseksi jäivät kui-

Ykkösvaunu koeajolla Sörnäisissä vuonna 1919.

BRÄNDÖ
BRÄNDÖ
2

BRÄNDÖ SPÅRVÄGS A-B.

TELEFON BRÄNDÖ 99

Vaunu 2 Västeråsin konepajan pihalla. Kuten kiskojen monilukuisuudesta nähdään, valmisti ASEA kalustoa lukuisille eri raideleveyksille.

tenkin HRO:n hallituksen jäsenten vuosiliput, jotka edelleenkin oikeuttivat matkustamaan myös Kulosaaren vaunuissa.

Uuden sopimuksen voimassaolokausi sovittiin päättyvän Kulosaari-yhtiön toimilupakauden lopussa eli vuoden 1945 viimeisenä päivänä.

Liikennejärjestelyt Helsinkiin olivat tuottaneet yhtiölle vuosittain tappiota, lähinnä lautan suurten käyttökustannusten osalta. Yhtiön johtokunta näki edelleen sillan rakentamisen Helsingin ja Kulosaaren välille parhaana ratkaisuna. Tässä mielessä Kulosaari-yhtiö lähetti 24. syyskuuta 1914 Helsingin kaupunginvaltuutetuille anomuksen, jossa korostettiin sillan tarpeellisuutta ja ilmaistiin yhtiön valmius toteuttaa Helsingin kaupungin ehdot sillan suhteen. Jos sillasta tulisi laivaliikenteelle todellista haittaa, jota ei voitaisi muulla tavoin korvata, yhtiö olisi valmis purkamaan tarvittavan osan sillasta, kun haitan tiedoksisaannista olisi vuosi kulunut. Helsingissä anomusta käsittelevät kaupungin hallintoelimet suhtautuivat anomukseen kielteisesti.

Asian eteenpäin viemiseksi perustettiin Kulosaari-yhtiön hallinnosta erillinen yhtiö, **Brändö Spårvägsaktiebolag**, jolle Kulosaari-yhtiö luovutti 31. joulukuuta 1914 liikennelupansa ja -oikeutensa ja raitiotien laitteineen 300.000 markan hinnasta, mikä maksettiin vastaavan summan määräisinä osakkeina uudessa yhtiössä. Kauppaan kuului myös oikeus rakentaa silta Kulosaaren ja Kuorekarin välille ja oikeudet jatkaa raitiotietä Itäistä Rengastietä ja Naurissaarentietä (nykyinen Risto Rytin tie) pitkin Naurissaareen sekä Kruunuvuorentietä (nykyinen Kalliokaivonmäki) pitkin nykyisten Wihurin aukion ja Valas–nimisen luodon kautta Mäntysaareen eli nykyiseen Honkaluotoon. Höyrylautta "Brändö" ei sisältynyt kauppaan, mutta uudella raitiotieyhtiöllä oli edelleen lautan vapaa käyttöoikeus. Lautta siirtyi vasta myöhemmin 2. joulukuuta 1915 tehdyllä kaupalla Kulosaaren raitiotieosakeyhtiön omistukseen.

Helsinkiä kotipaikkanaan pitäneelle Brändö Spårvägsaktiebolagille oli annettu yhtiöjärjestys 2.12.1914 ja senaatti hyväksyi sen 12.1.1915. Yhtiön ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat toimitusjohtajana insinööri Anders Kramer, insinööri Harald Herlin ja arkkitehti Oscar Bomanson sekä varamiehinä vapaaherra Rolf Standertskjöld–Nordenstam ja arkkitehti Lars Sonck. Tässä yhteydessä voidaan mainita, että helmikuussa 1916 toimitusjohtajaksi vaihtui pankinjohtaja Emil Schybergson, marraskuussa 1918 insinööri Ernst Löthner ja maaliskuussa 1922 vapaaherra Rolf Standertskjöld–Nordenstam.

Kulosaari-yhtiön ylimääräisessä yhtiökokouksessa 22. helmikuuta 1915 tehty kauppa hyväksyttiin yksimielisesti.

Maaliskuu-huhtikuussa 1915 Kulosaari-yhtiö sai siirretyksi toimilupansa virallisesti Brändö Spårvägsaktiebolag -yhtiölle, jonka yhtiöjärjestys on ruotsiksi julkaistu Raitiossa 4-1988.

Huhtikuun viimeisenä päivänä 1915 HRO hyväksyi Brändö Villastad Ab:n kanssa tekemänsä sopimuksen siirron Brändö Spårvägsaktiebolagille ja ilmoitti sen sitovan HRO:ta.

Ensi töikseen Kulosaaren raitiotieyhtiö jätti senaatille 24. helmikuuta 1915 anomuksen, jolla se anoi toimilupaa sähkökäyttöiselle yhden metrin raideleveyksiselle rautatielle. Rata alkaisi Kulosaaren kartanon rannasta Herttoniemestä silloisessa Helsingin pitäjässä jatkuen Kulosaaren läpi Sörnäisten rantaan Helsingissä. Siltayhteydet rakennettaisiin Kulosaaren ja Sörnäisten välille ja Herttoniemestä Naurissaareen, josta rakennettaisiin pengeryhteys Kulosaareen. Rataa, joka oli tarkoitettu etupäässä henkilökulje-

KULOSAAREN RATA
BRÄNDÖ SPÅRVÄG

Siltalippu – Plattformbiljett

för ..... lle

..... kuu / månad 19 ..

Raitiotie- & Omnibus Oy. — Spårvägs- & Omnibus Ab.

Huom.! Piletti oikeuttaa ainoastaan matkaan etumaisella vaunusillalla.

Obs.! Biljetten berättigar endast för färd å främre plattformen.

BRÄNDÖ SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG
SILTAMAKSU
Henkilöpiletti 50 p.
Piletti on säilytettävä ja vaadittaessa näytettävä sillan tarkastajalle.
Biljetten skall bevaras och på anmodan företes för brokontrollören.
Personbiljett 50 p.
BROAVGIFT
BRÄNDÖ SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG
PARAGON
H 270653 B

HELSINGIN KAUPUNGIN RAHATOIMIKONTTORI
HELSINGFORS STADS DRÄTSELKONTOR
Siltamaksu — Broavgift
Henkilöpiletti 50 p. Personbiljett
Piletti on säilytettävä ja vaadittaessa näytettävä tarkastajalle.
Biljetten bör bevaras och på anmodan företes för kontrollören.
Paragon
124040

0016634
MAKSUTON LISÄLIPPU
Oikeuttaa vaihtoon KULOSAAREN autolinjalta linjoille KB, 1 ja 6 keskustaan päin sekä LINJALTA KB Kulosaaren autolinjalle
HKL HST
AVGIFTSFRI Tilläggsbiljett
Berättigar till övergång fr. BRÄNDÖ busslinje till linjerna KB, 1 och 6 mot centrum samt från LINJE KB till Brändö busslinje
KB A | KB | 1 | 6

Brändösaaren vaunuissa kelvoton.

Gäller ej å Brändö vagnar.

Ei kelpaa Brändön vaunuissa.

Gäller ej å Brändö vagnar.

JR

tukseen, voitaisiin käyttää myös tavarain, kuten esim. maataloustuotteiden kuljetukseen. Anomuksen perusteluina Kulosaaren raitiotieyhtiö esitti lautan vuosittain kuljettaman yli 300.000 matkustajan määrän ja radan avulla itäänpäin suuntautuvan liikenteen helpottumisen.

Anomukseen suostuttiin ja vahvistus päivättiin 22. kesäkuuta 1916 ja Kulosaaren raitiotieyhtiö sai oikeuden rakentaa **Kulosaaren Raitiotie**ksi nimetyn radan. Sörnäisten ja Kulosaaren välisestä Kuorekarin kautta rakennettavasta sillasta oli toimiluvassa annettu runsaasti määräyksiä. Mainittakoon, että silta oli rakennettava kääntösiltana, jonka vapaan läpikulkuaukon leveyden tuli olla 13,6 metrin levyinen ja että läpikulkuaukon yläpuolelle ei saanut asentaa raitiotien ajojohtoja eikä muitakaan johtoja. Silta oli rakennettava siten, että väylän mahdollinen syventäminen myöhemmin seitsemään metriin ei tulisi vahingoittamaan sillan kantavia rakenteita. Sillan tuli toimia konevoimalla. Purjehduskauden aikana sillalla tuli olla jatkuva miehitys sillan avaamiseksi, jotta Vanhankaupunginlahden liikenne pääsisi esteettä ja viivytyksettä kulkemaan kumpaankin suuntaan. Purjehduskauden aikana silta oli myös pidettävä valaistuna hämärän laskeutumisesta auringon nousuun saakka. Lopuksi oli vielä määräys, että jos laivaväylä tultaisiin ruoppaamaan seitsemän metrin syvyiseksi tai jos liikenne muuten näyttäisi vaativan siltaan leveämpää kulkuaukkoa, oli Kulosaaren raitiotieyhtiö velvollinen tekemään sen, ei kuitenkaan 18 metriä leveämpänä aukkona.

Silloista ensimmäisenä rakennettiin 72,3 m pitkä ja 9 m leveä Naurissaaren paalusilta syksyn 1916 ja kevättalven 1917 välisenä aikana. Valmiin sillan laskettiin kestävän paitsi raitiovaunun myös Valtion Rautateiden tavaravaunun painon.

Kuorekarin ja Kulosaaren välistä siltaa alettiin rakentaa huhtikuussa 1917, mutta rakennustyöt keskeytyivät marraskuussa suurlakon ja seuraavan vuoden helmikuussa kansalaissodan johdosta. Valkoisten joukkojen voitettua sisällissodan ja taistelujen tauottua keväällä 1918, töitä jatkettiin ja sillan tämä osa valmistui ennen vuoden loppua. Myös Helsingin puoleista osaa alettiin rakentaa kesällä 1918. Kääntösilta rakennettiin heinäkuun ja syyskuun välisenä aikana. Brändö Spårvägsaktiebolag oli pelännyt, että kääntösiltaa ei olisi saatukaan ajoissa valmiiksi maailmansodan aiheuttaman sekasorron ja raaka-ainepulan takia ja yhtiö oli senvuoksi jo hankkinut tilapäiselle läppäsillalle luvan, jota ei sitten kuitenkaan tarvittu. Silta valmistui lopullisesti vuonna 1919 ja se avattiin liikenteelle 16. joulukuuta. Sillasta on aiemmin julkaistu artikkeli Raitiossa 1-1986.

Kulosaaren raitiotieyhtiö oli v. 1916 anonut oikeutta jatkaa rataa

*Vuoden 1929 vuoroaikataulut Kulosaaren **B**-linjalle HRO:n aikataulukirjasta, linjalla oli kaksi vuoroa kuten "jumbojakin".*

B. Brändö linjen

Turvagn N:o 56.

		Sa.	Bö.
1.	kl.	—	6.15
2.	„	6.45	7.15
3.	„	7.45	8.15
4.	„	8.45	9.15
5.	„	9.45	10.15
6.	„	10.45	11.15
7.	„	11.45	12.15
8.	„	12.45	1.15
9.	„	1.45	2.15
10.	„	2.45	3.15
11.	„	3.45	4.15
12.	„	4.45	5.15
13.	„	5.45	6.15
14.	„	6.45	7.15
15.	„	7.45	8.15
16.	„	8.45	9.15
17.	„	9.45	10.15
18.	„	10.45	11.15
19.	„	11.45	—

Utkör fr. Sö-hall. kl. 5.50 f. m. Ink. i hall. kl. 12.00 p. n.

Hallen—Bö.		Sa.—Hallen	
5.50	6.15	11.45	12.00

111 5.50 — 9.58 / 56 1.58 — 6.32 / Sö

112 9.58 — 1.58 / Sö 6.32 — 12.00 / Sö

B. Brändö linjen

Turvagn N:o 57.

		Sa.	Bö.
1.	kl.	—	6.45
2.	„	7.15	7.45
3.	„	8.15	8.45
4.	„	9.15	9.45
5.	„	10.15	10.45
6.	„	11.15	11.45
7.	„	12.15	12.45
8.	„	1.15	1.45
9.	„	2.15	2.45
10.	„	3.15	3.45
11.	„	4.15	4.45
12.	„	5.15	5.45
13.	„	6.15	6.45
14.	„	7.15	7.45
15.	„	8.15	8.45
16.	„	9.15	9.45
17.	„	10.15	10.45
18.	„	11.15	11.40

Utkör fr. Sö-hall. kl. 6.25 f. m. Ink. i hall. kl. 12.00 p. n.

Hallen—Bö.		Bö.—Hallen	
6.25	6.45	11.40	12.00

113 6.20 — 10.02 / 57 2.02 — 6.28 / Sö

114 10.02 — 2.02 / Sö 6.28 — 12.00 / Sö

Ylhäällä ja alavasemmalla kuvia vaunun isosta osastosta, alhaalla oikealla näkymä pienestä tupakoitsijoiden osastosta.

"Jumbon" moottoriteli, jossa kummallakin akselilla on oma ASEA:n B10½ -tyyppinen ratamoottori eli pyörästöjärjestykseksi tulee kansainvälisen esitystavan mukaisesti $B_0'B_0'$.

"Jumbon" ohjaamo, jossa ajokytkin eli kontrolleri vasemmalla (mallia "kahvimylly"), keskellä ilmajarruventtiili viheltimineen ja oikealla käsijarrun pyörä. Muuta näin hienossa vaunussa ei tarvita, ei edes kuljettajan istuinta.

Kulosaaren kartanolta (Herttoniemestä) Puotilan kartanolle ja oli saanut siihen luvankin tammikuussa 1917. Rataa ei kuitenkaan koskaan ryhdytty rakentamaan. Raitiossa 2-1985 on lyhyt kuvaus Puotilan ratakokouksesta.

Vielä ensimmäisen maailmansodan aikana ja aina vuoden 1919 lopulle saakka Kulosaaren linjaa liikennöitiin edelleenkin Kummervaunuilla. Samoin valitukset vaunujen huonosta kunnosta jatkuivat kulosaarelaisten taholta.

Tammikuussa 1918 Kulosaaren raitioliikenne keskeytettiin punakapinan alettua. Kulosaarelaiset eivät alistuneet vallan omiin käsiinsä ottaneen kansanvaltuuskunnan vaatimuksiin liikenteen jatkamisesta. Raitioliikenteen korvikkeena yritettiin aikaansaada hevosomnibussi Kulosaaren ja Helsingin välille. Monet saaren asukkaat kulkivat kuitenkin matkansa jalkapatikassa jäätyneen meren yli. Vasta sen jälkeen, kun taistelut huhtikuussa olivat päättyneet, raitiovaunut aloittivat jälleen kulkunsa Kulosaareen 12. toukokuuta 1918. Erityinen yöpikavuoro, joka lähti Kulosaaresta klo 23.15, alkoi liikennöidä 9. syyskuuta 1918 alkaen. Yöpikavuoro lopetettiin kannattamattomana vasta 1. huhtikuuta 1927.

Vuoden 1919 aikana muistutettiin henkilöstöä useaan otteeseen siitä, että ketkä saivat matkustaa Kulosaaren vaunuissa ja ketkä eivät saaneet. Helmikuussa muistutettiin, että HRO:n virkalipun haltijat saivat matkustaa. Toukokuussa taas huomautettiin että poliisit, joilla ei ole komennusta, eivät saaneet astua vaunuun maksutta. Samassa kuussa terotettiin mieliin, että omasta henkilökunnasta vain Kulosaaren linjan henkilöstöllä ja heidän vapaapäivien päästäjillä oli oikeus matkustaa maksutta. Erikoisin kielto annettiin jo vuoden alussa 13. tammikuuta. Kulosaaren rantahotellissa havaitun isorokkotapauksen johdosta kiellettiin kaikkien hotellivieraiden pääsy raitiovaunuun ja rahastajan oli paikallisten asukkai-

– Vasemmalla ylhäällä Itäisen Viertotien raidejärjestely vuonna 1914, jolloin Kulosaaren vaunut "koukkasivat" väärän puolen kautta mennessään alas Pääskylänkadulle.

– Ylhäällä Sörnäisten rautatien alikulkusillan piirros.

– Vasemmalla saman sillan kuvanto ylhäältä, rautatiesillan alitus on sijoitettu lievästi vinoon, jolloin raitiotien alitustakaan ei ole tarvittu laittaa suoraankulmaan.

– Alla kaaviokuva raitiotien sijainnista Sörnäisten ratapiha-alueella.

JR

den avulla todettava, ettei vaunussa tosiaan ollut yhtäkään hotellissa asuvaa.

Tyytymättömänä HRO:n pieniin Kummer-vaunuihin Brändö Spårvägsaktiebolag aikoi hankkia omia vaunuja. Yhtiö oli saanut ASEA:lta tarjouksen telivaunuista ja 15. huhtikuuta päätettiin alustavasti tilata kaksi moottorivaunua ja yksi perävaunu. Ennen lopullista tilausta tiedusteltiin kuitenkin HRO:n kantaa asiassa. HRO vastasi parin päivän kuluttua, että ko. vaunut pystyvät hyvin kulkemaan Helsingin radoilla ja että heillä ei tämän johdosta muutenkaan ole mitään keskinäisen sopimuksen tarkistamista vastaan. Niinpä Kulosaari-yhtiö päätti 6. toukokuuta 1916, siis jo ennen Kulosaaren sillasta tehtyä päätöstä, tilata ASEA:lta maamme kaksi ensimmäistä telivaunua, jotka pystyisivät hinaamaan kahta tavallista senaikaista perävaunua. Alustavassa tilauksessa mainittu perävaunu jätettiin kuitenkin tilaamatta. Vaunut valmistuivat jo vuonna 1917, mutta ensimmäisen maailmansodan taisteluiden takia niitä ei pystytty tuomaan Suomeen ennenkuin toukokuussa 1919. Suomenlahti, kuten muutkin lähimerialueet, olivat venäläisten ja saksalaisten vahvasti miinoittamia ja kauppamerenkulku oli turvallisuussyistä pysähdyksissä. Ruotsi oli asettanut vientikiellon sotaakäyviin maihin eli myös Venäjän keisarikuntaan ja siten myös Kulosaaren raitioteille.

Kulosaarelaisten mielestä eivät heidän vaununsa, jotka kokonsa vuoksi saivat "jumbo" lempinimen, kaivanneet linjakilpiä, koska vaunut varsin selvästi erottuivat HRO:n vaunuista. Kulosaaren linjalla liikennöivissä HRO:n vaunuissa olivat linjakilvet valkoisia mustin tekstein. Vasta vuonna 1928, kun kulosaarelaisyhtiö oli myyty HRO:lle, ilmestyi "jumbojen" etupäähän linjatunnus B (= Brändö), joka sittemmin syyskuun alussa 1934 muutettiin KB:ksi (= Kulosaari – Brändö). Samaan aikaan poistettiin messinkiset ruotsinkieliset "Brändö" -tekstit

1940-luvun lopun näkymä Pitkälle sillalle, jolle on juuri saapumassa ilmeisesti Käpylän linjalla kulkeva "jumbo". Vaunussa on jäljellä vain etupään virroitin. Postikorttikuva.

vaunujen kyljistä. Vaunujen tuloajalta vuodelta 1919 voitaneen kertoa, että Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö ilmoitti ASEA:lle vaunujen saavuttua, että niihin pitäisi saada seuraavanlaiset emalikilvet (tässä poismainittuina ruotsinkieliset käännökset): "4 sijaa takasillalla", "16 istumapaikkaa", "4 seisomapaikkaa", "Tupakoiminen kielletään", "Sylkeminen vaunussa kielletään", "12 istumapaikkaa", "Tupakoiminen sallittu", "Sylkeminen vaunussa kielletty", "10 seisomapaikkaa" ja "Astukaa eteenpäin poistuessanne". Tehtaalta vastattiin muuten myönteisesti, mutta ehdotettiin kun kylttien lukumäärä jäisi kahden vaunun kohdalla muuten kovin pieneksi, että eikö Kulosaarelle kelpaisi ASEA:lla tuotannossa jo olleisiin Helsingin

Kulosaaren "jumbo" 1920-30 -luvulla Snellmaninkadulla nykyisen Kansallisarkiston luona. Erikoista ei ole perässä keikkuva avoperävaunu, vaan se että vaunu virroittaa takimmaisella saksisangalla. Postikorttikuva.

vaunuihin laitettavat "Tupakanpoltto kielletty" -kyltit. Samoin todettiin, että eikö sylkemisestä riittäisi yhdenlainen tekstimalli eli että se olisi vain "kielletty". Lisäksi toivottiin, että vaunusta poistuttaessa asiasta kerrottaisiin tekstillä "Vaunusta poistuessa astukaa eteenpäin". Tällaisia tekstisabluunoita oli valmiina aikaisempien tilausten peruilta. Ruotsinkielisissä teksteissä ei ollut huomauttamista.

Sörnäisten ja Kulosaaren välisen sillan vihkiäiset pidettiin 16. joulukuuta 1919, jolloin Kulosaaren raitiotien uudet vaunut toivat kutsuvieraat paikalle ja seremonioitten jälkeen alkoi liikenne sillalla. Samantien lopetettiin lauttaliikenne. Sillan ylittämisestä alettiin raitiotien matkustajilta periä entisen lauttamaksun suuruista siltamaksua.

Tammikuussa 1920 myytiin Kulosaaren puoleinen lauttalaituri huvilakaupungille ja päätettiin tarjota Sörnäisen puoleista laituria joko Helsingin kaupungille tai Masut -öljy-yhtiölle (Shell). Lautta saatiin v. 1921 kaupattua edullisesti kotkalaiselle huolintaliikkeelle Ab Federation Stevedoring Ltd:lle ja se sai uuden nimen "Lautta". Vuonna 1932 helsinkiläinen toiminimi Pihkamäki & Elo osti "Lautan" ja v. 1934 se poistettiin alusrekisteristä.

Uusissa Kulosaaren vaunuissa esiintyi aluksi paljon vikoja, joten ne oli vedettävä liikenteestä korjattaviksi ja HRO jatkoi omilla vaunuillaan linjan hoitoa parin vuoden aikana. Sillan valmistuttua HRO asetti linjalle myös aiemmin kaivattuja ASEA-vaunuja. Seuraavina vuosina kunnostetut "jumbot" olivat kylkitekstiensä mukaisesti ainoastaan Kulosaaren linjalla aina vuoteen 1934 saakka. Vaunujen ollessa huollossa tai korjaamolla, niitä korvasivat HRO:n vaunut. Tarpeen niin vaatiessa vaunuihin liitettiin perävaunu, jollaisena usein oli nyt perävaunuksi muutettuna Kummer-vaunu. Vuoden 1928 alussa Kulosaaren linjan vaunujen huolto ja yöpyminen siirrettiin Töölön hallista luonnollisemmalta tuntuvaan Vallilan halliin.

Kulosaaren "jumbo" Kauppatorin päätepysäkillä 1920-luvun puolivälissä valmiina Kulosaarta kohti. Viereisellä raiteella on lähinnä ASEA:n avoperävaunu 221. Postikorttikuva

Jo vuoden 1925 toukokuusta lähtien oli kulosaarelaisten keskuudessa puhuttu raitiotien myymisestä HRO:lle, mutta vasta 6. kesäkuuta 1928 kauppakirjat allekirjoitettiin. Kaupassa siirtyi Brändö Spårvägsaktiebolagin koko omaisuus kiinteistöineen, ratoineen, kalustoineen ja liikennelupineen HRO:lle, lukuunottamatta Naurissalmen ja Sörnäisten siltoja, jotka myytiin Helsingin kaupungille. Lokakuun 18. päivänä 1929 Kulosaaren raitiotieosakeyhtiön ylimääräinen yhtiökokous päätti lakkauttaa yhtiön.

Viisikymmenluvun alussa "jumbo" kulki mm. Munkkiniemen – Erottajan ruuhkalinjalla 4E. Kuva: Okkola 12.1951 =>.

Helsingin kaupungin rahatoimikonttori keräsi siltamaksut sillan tultua kaupungin hallintaan. Kulosaaren HRO-raitiovaunulipuissa oli edelleen siltamaksun suuruinen korotus. Maksusta olivat vapautetut HRO:n virkapuvussa olevat ja henkilöt, jotka yhtiön laskuun työskentelivät radan rakennus- tai korjaustöissä sillalla tai Kulosaaressa. Samoin siltamaksua ei peritty henkilöiltä, jotka kulkivat sillan yli vaunulla tai muulla tavalla ja joilla oli vuosikortti, vapaakortti tai HRO:n jetoni (= korkeimmalle johdolle annettu kantorenkaalla varustettu pieni jalometallinen merkki, jota näyttämällä oikeutti aina vapaisiin matkoihin). Siltamaksuista annettiin kaupunginvaltuustossa 17.1.1940 päätös, että niiden kerääminen lopetetaan Talvisodan ajaksi. Vuonna 1941 Suomen - Ruotsin maaottelumarssin ajaksi 4.-25.5. oli päätetty, että arkisin klo 17-21 ja sunnuntaisin klo 8-20 ei siltamaksua peritä. Vuoden 1946 alussa tapahtuneen Kulosaaren kunnan Helsinkiin liittämisen yhteydessä siltamaksuista ja sillan vartioimisesta luovuttiin 29.12.1945 klo 10. Mainittakoon vielä tässä yhteydessä, että sillalle päätettiin elokuussa 1944 asettaa ajoneuvojen ohiajokieltomerkit. Vuonna 1945 venäläiset yrittivät laajentaa komentovaltaansa täälläkinpäin (niinkuin näyttävät aina vuosituhannesta toiseen tekevän naapureillensa) ja pommittivat Helsingin siviilikohteita raskaalla kädellä. Seurauksena viattomien siviilien joukkotuhon lisäksi oli se, että Kulosaarensilta sai pommitusvaurioita, ja kaupunginhallitus päätti esittää kääntösillan sulkemista laivaliikenteeltä toukokuusta 1945. Puutavaraliikkeet August Eklöf Ab ja Vanda Flottförening vastustivat sillan sulkemista.

Kulosaaren puurakenteista siltaa jouduttiin vuosittain korjaamaan ja vahvistamaan ja siitä johtuen esim. kesäkuussa 1931 kehotettiin kuljettajia ajamaan sillan Kulosaaren puoleisella osalla hitaasti ja erikoisesti varoen, koska siltaa siltä osin ei oltu vielä korjattu. Korjauksista huolimatta silta oli kulunut vuosien mittaan lisääntyneen liikenteen johdosta siinä määrin, että sen pelättiin jopa romahtavan. Sillan heikon kunnon vuoksi viranomaiset kielsivät 10.1.1936 käyttämästä "jumboja" ja amerikkalaismallisia vaunuja sillan yli menevässä liikenteessä. Siltaa korjattiin 24.2.-18.3. välisenä aikana, jolloin raitioliikenne Kulosaareen korvattiin Viikin kautta kiertävillä busseilla. Lisäksi asetettiin yksi raitiovaunu kulkemaan Pääskylänkadun ja Hämeentien kulmasta Lautatarhankadulle, josta matkustajat kuljetettiin edelleen busseilla jäätietä pitkin Kulosaareen. Tämä jäätien bussi jouduttiin jäiden heikennyttyä korvaamaan reellä 1.-11.3. välisenä aikana, jonka jälkeen voitiin kulkea ainoastaan Viikin kautta. Raitiovaunut pääsivät jälleen 19. maaliskuuta Kulosaareen, mutta "jumbot" eivät enää sinne ajaneet. Ne siirrettiin hoitamaan ruuhkaliikennettä muilla linjoilla aina vuoteen 1954 saakka, jolloin ne poistettiin käytöstä. Uudet tuulet puhalsivat 1930-luvulla HRO:n johdossa - raitiovaunut ovat aikansa eläneet, nyt on bussien aika. Kulosaaren linja muutettiin 15.5.1936 bussilinjaksi KB (7.3.1938 alkaen linja 40), mutta kiskoja ei vielä tässä vaiheessa purettu, mikä myöhemmin todettiin onnekkaaksi ratkaisuksi. Yöliikennettä kokeiltiin 12.6.-1.10.1936 välisenä aikana, mutta ei suinkaan busseilla, vaan raitiovaunuilla, siten että Kauppatorilta lähti vaunu Kulosaareen klo 0.30 ja Kulosaaresta Helsinkiin klo 1.00. Kokeilu lopetettiin, koska matkustajia oli keskimäärin vain 4,4 henkilöä vuoroa kohti. V. 1937 liikennöitiin raitiovaunuilla tilapäisesti noin 140 päivän aikana.

Kulosaaren sillan ahtautta 1950-luvun alussa. ASEA:n raitiovaunujuna on ohittanut kääntösiltaosuuden ja on tullut Kuorekarin kohdalle.
Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

Syyskuun 1. päivänä 1939 alkanut toinen maailmansota aiheutti Suomessa välittömästi nestemäisten polttoaineiden säännöstelyn. Bussiliikennettä jouduttiin supistamaan ja Kulosaaren raitiolinja aloitti jälleen liikenteen 11. syyskuuta 1939, mikä ei tuottanut vaikeuksia, olihan kiskot jätetty paikoilleen. Linjatunnuksena oli edelleen KB ja linjalle asetettiin nyt kolme vaunua, jotka kulkivat 20 mi-

nuutin välein. Sota-aika aiheutti kuitenkin ajoittain muutoksia. Talvisodan 1939-40 aikana liikennöitiin vain valoisana aikana (klo 7-16.30). Kevätpuolella valoisan ajan lisääntyessä pidennettiin liikennettä asteittain. Pari vuotta aiemmin aloitettu yöliikenne lopetettiin kesäkuun alusta 1942 monella linjalla, joiden joukossa oli myös Kulosaaren linja. Vuosien 1942-43 aikana mm. KB-linjalla oli liikenteessä kolmivaunuisia junia eli mv+pv+pv. Sähköpulan vuoksi viranomaiset määräsivät edelleen raitioliikennettä vähennettäväksi keväällä 1944. Kulosaareen pääsi 1.4.-19.5.välisenä aikana Kauppatorilta vain kerran tunnissa. Lisäksi kulki yksi vaunu Kulosaaren bensiiniaseman (Kulosaarentien alussa) ja Pääskylänkadun väliä 20 minuutin välein. Huhtikuun alussa muuttui, paitsi aikataulu, niin myös Kulosaaren linjan valkoiset linjakilvet vihreä-keltaisiksi. Seuraava muutos oli 20.5, jolloin lakkautettiin heilurivaunu ja Kauppatorin – Kulosaaren välillä liikennöitiin nyt kahdella vaunulla puolitunnittain. Tämän vaiheen aikana vaunut kohtasivat toisensa Lautatarhankadun vaihteella. Syksyllä näytti tilanne sähkövoiman suhteen hieman paremmalta ja yövaunut saattoivat palata Kulosaareen 1. marraskuuta 1944. Aikaisempaan 20 minuutin väliseen liikenteeseen päästiin kuitenkin vasta vuoden 1946 alusta. Kulosaaren raitiolinjaa liikennöitiin viimeisen kerran 14.2.1951, seuraavana päivänä aloitettiin liikennöinti bussilinjalla 30. Raitiovaunulinjalla oli jouduttu käyttämään korvaavia busseja jo 15.12.1950 alkaen, kun Kulosaaren siltapenger oli osittain vajonnut mereen ja haittasi liikenteen hoitoa.

*Kesän 1948 **KB**-linjan yleisöaikataulu "Helsingin Kulkuneuvoissa"*

KB. KULOSAARI — KAUPPATORI
BRÄNDÖ — SALUTORGET

Arkisin — Vardagar

Ensimmäinen vaunu

Kulosaaresta Kauppatorille	6.15
Kauppatorilta Kulosaareen	6.20

Viimeinen vaunu

Kulosaaresta Kauppatorille	22.55
Kulosaaresta Vallilaan	23.25
Kauppatorilta Kulosaareen	23.20

Första vagnen från

Brändö till Salutorget	6.15
Salutorget till Brändö	6.20

Sista vagnen från

Brändö till Salutorget	22.55
Brändö till Vallgård	23.25
Salutorget till Brändö	23.20

Vaunut kulkevat 20 min. väliajoin.
Vagnarna gå med 20 min. intervaller.

Yöliikenne — Nattrafik:

Kulosaaresta Kauppatorille	23.45, 0.35
Kauppatorilta Kulosaareen	0.10
Från Brändö till Salutorget	23.45, 0.35
Från Salutorget till Brändö	0.10

Sunnuntaisin ja pyhäpäivinä — Sön- och helgdagar

Ensimmäiset vaunut

Kulosaaresta Kauppatorille	7.35, 8.35, 9.15	j.n.e. 20 min. väliajoin
Kauppatorilta Kulosaareen	8.00, 9.00, 9.20	

Viimeiset vaunut ja yöliikenne kuten arkisin.

De första vagnarna från

Brändö till Salutorget	7.35, 8.35, 9.15	o.s.v. med 20 min. intervaller
Salutorget till Brändö	8.00, 9.00, 9.20	

De sista vagnarna och nattrafiken såsom vardagar.

Vaunut kulkevat 20 min. väliajoin.
Vagnarna gå med 20 min. intervaller.

KULOSAAREN RAITIOTIERATA

Yksiraiteinen rata alkoi Itäisen Viertotien (eli nykyisen Hämeentien) ja Vilhonvuorenkadun risteyksestä ja siellä oli toukokuusta 1911 lähtien matkustajia varten erityinen odotuspenkki. Rata jatkui Viertotietä jonkin matkaa pohjoiseen ja kääntyi Pääskylänkadun kulmasta oikealle mäkeä alas Pasilan – Sörnäisten satamaradan alikäytävälle saakka. Tällä Pääskylänkadun osuudella oli radan jyrkin kaltevuus 1:20 eli 50 promillea. Alikäytävän kohdalla rata kääntyi vasemmalle alittaen satamaradan erittäin ahtaan 4,5 metriä lyhyen vuonna 1879 rakennetun rautaisen rautatiesillan. Alikäytäväsillan molemmin puolin asennettiin kesäkuussa 1928 raitiovaunusta varoittavat hälytysvalot. Heti alituksen jälkeen raide kääntyi jyrkästi oikealle seuraten loivasti vasemmalle kaartuvaa satamaradan pengertä, ajo- ja raitiotie risteilivät Sörnäisten pohjoispuolen varastoalueille ja Arabian tehtaille vieneen rautatieraiteen kanssa ja veivät sitten jyrkästi oikealle, kääntyen sittemmin Säiliökatuna tunnettua ja nykyään jo hävinnyttä katua pitkin lauttalaiturille. Talven 1908-09 aikana oli jo rakennettu Kulosaaren puolelle tilapäinen lauttalaituri. Syksyllä 1909 rakennettiin Kulosaaren niemeen odotuskatos. Kulosaaressa rata jatkui Norsnie-

KB-linjan viimeisimmät liikennöimispäivät ovat käsillä. Vaunustona on nykyaikaisinta kalustoa mitä voidaan ajatella – moottorivaununa alle vuoden vanha Karian vaunu ja perävaununakin vain joitakin vuosia vanha Karian "pulavaunu". Kuva: Okkola, Kauppatori 11.2.1951.

mentietä pitkin (nykyisen Itäväylän suuntainen) kääntyen Eteläiselle Rengastielle (nykyinen Kulosaarentie), jonka eteläreunaa rata seurasi 1,3 kilometrin verran päätepisteeseensä eli nykyisen Risto Rytin tien kulmassa olevalle aukiolle. Sinne pystytettiin radan viereen noin metrin korkuinen paalu osoittamaan kiskotuksen päättymistä.

Vuonna 1934 muutettiin rata kaksiraiteiseksi 250 metrin matkalta Lautatarhankadulla heti satamaradan alikulun jälkeen.

Syys-lokakuun vaihteessa 1939 rakennettiin Kulosaarentien länsipäähän uusi 70 metrin pituinen sivuutusraide, jota 1943 vielä pidennettiin 30 metrillä. Lokakuussa 1945 rakennettiin Kulosaaren päätepisteeseen 185 metrinen kääntösilmukka, jotta yksisuuntaisiakin vaunuja voitaisiin käyttää Kulosaaren linjalla.

Rata on purettu jo vuosia sitten ja laituripaikatkin ovat hävinneet nykyisen metroradan ja uusien Kulosaaren siltojen tieltä. Puusillan korvannut betonisilta itä-Helsingin suunnan kuviteltuine pikaraitioteiden vaatimine tilavarauksineen valmistui v. 1957. Seitsemänkymmentäluvulla nämä sillan keskellä olleet reservaattialueet otettiin hyötykäyttöön pikkuautojen lisäkaistoiksi.

SILLAT RAITIOTIEN TOIMILUPA-ALUEELLA

Sörnäisten sillan kokonaispituus oli 630 metriä, josta 125 m oli maapenkerettä keskellä salmea olevalla Kuorekarilla. Sörnäisistä Kuorekarille johtava 340 m pituinen osa, samoinkuin Kuorekarin ja Kulosaaren välinen 165 m pituinen osa, oli lujaan merenpohjaan upotettujen paaluarkkujen varaan rakennettua puusiltaa.

Sörnäisten puoleisen sillan keskikohtaan sijoitettiin rautainen kääntösilta. Hieman kääntösillan länsipuolelle rakennettiin pieni puinen vahtitupa, jonka luona kerättiin sillan ylittäjiltä siltamaksut. Kaksiaukkoisen kääntösillan, pituudeltaan 34,76 m, keski- ja sivupilarit oli tuettu merenpohjaan laskettuihin kivillä täytettyihin siltaarkkuihin. Pilarien vedenpinnan yläpuolinen osa oli rautabetonia. Vapaa kulkuaukko pilarien välillä oli 13,6 m ja vapaa korkeus oli 4,33 m toisessa aukossa ja toisessa se oli 4,85 m. Kääntösilta oli 6,1 m leveä, josta 4,4 m ajorataa. Ajorata oli 6,05 m korkeudella vedenpinnasta.

Sillan puuosan leveys oli 6,8 m, josta ajorataa 4,9 m. Jalkakäytävistä pohjoisen puoleinen oli 1,4 m leveä ja eteläinen vain hätätilassa käytettävä 0,5 m levyinen. Raitiotiekiskot laskettiin ajoradan eteläreunaan. Naurissalmen silta Herttoniemestä Naurissaareen valmistui kevättalvella 1917. Silta oli 72,3 m pitkä ja 9 m leveä paalusilta. Sen kautta Kulosaari-yhtiö suunnitteli rakentavansa Puotilaan johtavan ratansa. Suunnitelmia ei kuitenkaan toteutettu. Tämäkin silta on jo vuosia sitten korvattu uudella. Raitiossa 1-1986 on julkaistu erillinen artikkeli kääntösillasta piirroksineen sekä numerossa 2-1993 on julkaistu valokuvia sillasta.

KULOSAAREN LINJAN RAITIOVAUNUTYYPIT

Kulosaaren linjan ensimmäiset vaunut olivat HRO:n Saksasta vuosina 1898 ja 1901 tilaamia Kummer-vaunuja, joiden päämitat ilmenevät viereisestä taulukosta.

Ainakin seuraavat Kummer-vaunut esiintyivät Kulosaaren linjalla eri aikoina: nrot 2, 8, 9, 10, 13, 21, 22, 30 ja 34.

Tällä vaunutyypillä liikennöitiin Kulosaareen 1909-19. Myöhemmin aina 1940-luvulle saakka nähtiin Kummer-vaunuja Kulosaaren linjalla perävaunuiksi muutettuina.

Varsinaiset Kulosaaren vaunut olivat kaksi komeaa ASEA:n valmistamaa moottorivaunua:

Vaunut olivat keskiovisia kahteen matkustajaosastoon jaettuja telivaunuja. Vaunuissa oli kuusi sivuikkunaa, kolme ikkunaa oven kummallakin puolella. Ovea lähinnä oleva ikkuna oli kahta muuta hieman pienempi. Leveämmät ikkunat olivat avattavissa laskemalla ne seinän sisätaskuun. Päätyä ympäröi viisi kapeaa ikkunaa, joista laitimmaiset ja muita hieman le-

veämmät olivat avattavia. Ulkoseinien vuoraus oli punertavan ruskeaksi maalattua tiikkiä. Sivuseiniin oli kiinnitetty vaunun kummallekin sivulle keskioven molemmin puolin messinkikirjaimin omistajaa osoittava Brändö ja vaunun jokaiseen neljään päätykulmaan samoin messinkinen numero, toiseen vaunuun 1 ja toiseen 2. Katolla oli kaksi saksisankatyyppistä virroitinta, joista takimmainen oli ajettaessa alasvedettynä. Vaunujen yksisuuntaistuksen yhteydessä vuosina 1939 ja 1941 takapään virroittimet poistettiin. Vaunun kummassakin päädyssä kuljettajan ikkunan alapuolella oli iso valonheitin, joka peitelevyllä pienennettiin näyttämään takapään punaista valoa. Vaunuun noustaessa oli kolme askelmaa. Ovet olivat saranaovia. Vaunu oli jaettu kahteen osastoon keskellä olevan käyntisillan molemmin puolin. Isommassa 16 paikan osastossa oli penkit järjestetty kahteen poikittaiseen vastakkain istuttavaan ryhmään, joissa keskikäytävän erottamina oli toisella seinustalla kahden ja toisella yhden istuttavat penkit. Lisäksi lähinnä keskisiltaa oli kummallakin seinustalla yksi pitkittäinen kahden hengen penkki. Pienempi 12 paikan osasto, jossa oli tupakointi sallittu, oli muuten samanlainen kuin suurempi osasto, paitsi että siitä puuttuivat pitkittäispenkit. Penkkien sijasta tila oli liitetty keskisiltaan kuuluviksi seisomapaikoiksi ja tavaratilaksi toisella seinustalla olevine hyllyineen. Huomattakoon lisäksi, että kahden hengen penkit olivat aina kulkusuuntaan nähden etummaisen osaston, eli kuljettajan puoleisen pään, oikealla seinustalla. Penkit olivat vaakasuoraan vuorotellen tummaksi ja vaaleaksi rimoitettuja puupenkkejä. Kuljettajalle oli kummassakin päädyssä väliseinällä erotettu oma erillinen osastonsa. Tupakointi näissä vaunuissa lienee päättynyt 1940-luvun puolivälissä.

Heti vaunujen käyttöönoton jälkeen havaittiin niissä vikoja, jotka johtuivat sota-ajan huonoista materiaaleista ja myös työn vaillinaisesta suorittamisesta. Jatkuvien vikojen ilmetessä yhtiö päätti valittaa ASEA:lle ja vaatia korvausta. Vaunujen moottorit lähetettiinkin jo maaliskuun puolivälissä 1920 Ruotsiin korjattaviksi. Kuitenkin ne sen jälkeenkin osoittautuivat liian heikoiksi. Vuoden 1928 lopulla pyydettiin muutamilta valmistajilta tarjouksia uusista moottoreista, joita tutkittuaan HRO:n johtokunta päätti kokouksessaan 10.4.1929 hankkia yhteen Kulosaaren vaunuun, mutta vain yhteen, yhdysvaltalaiset General Electricin moottorit tyyppiä GE 249 A. Vaunu 2 sai nämä moottorit. Vaunussa 1 oli edelleen alkuperäiset ASEA:n B 10½ -moottorit, jollaisia käytettiin myös HRO:n pienissä ASEA-vaunuissa. Vuonna 1930 kumpaankin vaunuun asennettiin heikkojen ASEA:n kontrollereiden tilalle uudet saksalaiset AEG:n ajokytkimet (tyyppi FB 450/550 spezial 80, nrot 359979-80) ja samalla vaunu 2 sai ulkoseiniinsä uuden honkavuorauksen. Saman vuoden kesällä vaunuihin asennettiin kuljettajan ikkunaan käsikäyttöinen pyyhkijä. Lisäksi vaunuihin lisättiin ilmajarrullisten perävaunujen liitäntämahdollisuus.

Vasta vuonna 1943 Kulosaaren vaunut 1 ja 2 saivat omat HRO:n numerot, vaikka olivat kuuluneet yhtiölle jo vuodesta 1928. Ykkösestä tuli 113 ja kakkosesta 114. Vuonna 1945 HKL muutti ne numeroille 68 ja 69.

Vaunut nro 1-35
Tilattu: 1898, 1901. Toimitettu 1900-01
Valmistaja: AG Elektrizitätswerke, vormals O. L. Kummer & Co. Dresden - Niedersedlitz, Saksa.

Pituus 7,7 m	Moottorit 2 x 13,3 kWh / 18,4 kW
Leveys 2,0 m	Istuinsijoja 16
Akseliväli 1,7 m	Seisomapaikkoja 12
Paino n. 6 t	

Vaunut nro 1-2
Tilattu 6.5.1916. Toimitettu 1919
Valmistaja: Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi.

Pituus 11,5 m	Moottorit 4 x 22,1 kW / 26,5 kW
Leveys 2,15 m	Istuinsijoja 28
Akseliväli 1,52 m	Seisomapaikkoja 14
Teliväli 5,0 m	Paino 17,5 t

Vaunut poistettiin käytöstä 1954 ja niiden korit myytiin yksityishenkilölle Röykkään. Uusi omistaja teki vaunuista kesähuvilan sekä varastovajan. Vaunut säilyivät kohtuullisessa kunnossa 1990-luvun alkuun, jolloin omistaja lahjoitti ne HKL:lle. Toukokuussa 1993 vaunujen korit tuotiin takaisin Helsinkiin ja pitkän tähtäyksen suunnitelmissa on niiden kunnostaminen. Vaunujen korit ovat tällä hetkellä säilössä Vallilan hallissa.

Kulosaaren sillan valmistuttua Kulosaaren raitiotieyhtiö alkoi liikennöidä omilla suurilla telivaunuillaan, mutta varsin usein näissä vaunuissa esiintyneiden vikojen vuoksi HRO joutui asettamaan varavaunun niiden tilalle. Varavaunu oli aluksi Kummer, mutta myöhemmin ruotsalainen pikku-ASEA. Kummer-vaunut nimittäin muutettiin yhtä lukuunottamatta vuosina 1919-22 perä- tai työvaunuiksi.

Vuonna 1943 asennettiin pikku-ASEA -vaunuihin 46-112 kuljettajan hoitama etuovi, jolloin ne myös muutettiin yksisuuntaisiksi. Kulosaaren linjan vaunuihin 49, 95 ja 108 ei kuitenkaan asennettu kyseistä ovea, sillä rata oli edelleen yksiraiteinen eikä Kulosaaressa tähän aikaan vielä ollut kääntösilmukkaa. Samana vuonna pikku-ASEA:t vaihdettiin isompiin ruotsalaisiin vaunuihin, joilla oli usein myös perävaunut. Vakiokalustoon kuuluivat moottorivaunut 123, 130 ja 140 ja varavaunuina oli muita tämän ryhmän vaunuja. Perävaunuina oli kolme Kummer-vaunua, numerot 22, 31 ja 34. Silmukan valmistuttua 24.10.1945 voitiin vaivalloinen vaihtotyö moottorivaunun ympäriajoineen lopettaa.

ONNETTOMUUDET

Kulosaaren rata oli siitä erikoinen, että siellä eri radoilla liikkuneet kulkuneuvot saattoivat kolhia toisiaan. Lautatarhankadun raideristeyksessä sattui muutaman kerran vakavampi onnettomuus:

— 4.11.1921 raitiovaunu ja ilmeisesti lautatarhan rullavaunu törmäsivät pimeän aikana yhteen. Vaurion suuruudesta ei ole tietoa.

— 24.11.1921 poliisiraportin mukaan raitiovaunu ajoi junan (tavaravaunun) päälle. Vauriot jäivät vähäisiksi.

— 15.4.1942 juna ja raitiovaunujuna ajoivat kolarin, jossa perävaunu nro 21 vaurioitui niin pahoin, että kori oli romutettava ja sen alustalle rakennettiin lumenkuljetusvaunu.

— 15.6.1945 päivystysveturi (Vr 1, 788) vaunuineen ajoi Kulosaaresta tulleen raitiovaunujunan perävaunun kylkeen, jolloin se kaatui kyljelleen. Vaunussa olleista paristakymmenestä matkustajasta sai vain kuusi lieviä vammoja. *(Kuva alla)*

(a) **Vaunut nro 36-111**, tilattu: 1908-16, toimitettu 1908-19
(b) **Vaunut nro 121-150, 401-412**, tilattu 1927-29, toimitettu 1928-30
Valmistaja: Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi.

Pituus (a) 8,8 m; 8,7 m; 8,65 m (b) 10,2 m	Moottorit (a) 2 x 22,1 kW tai 25,8 kW (b) 2 x 41,2 kW tai 39 kW
Leveys (a) 2,0 m (b) 2,05 m	Istuinsijoja (a) 20 (b) 21
Akseliväli (a) 1,8 - 2,0 m (b) 2,2 m	Seisomapaikkoja (a) 18 (b) 26
Paino (a) 9,5 t (b) 12,5 t	

Helsingin kaupungin liikennelaitos muutti näiden vaunujen numerointia seuraavasti:

	HRO	HKL
Perävaunuksi muutettu	36 =	584
Perävaunuiksi muutettuja	39 - 45 =	585 - 591
Moottorivaunuja	46 - 111 =	1 - 66
Moottorivaunuja	121 - 150 =	121 - 150
Moottorivaunuja	401 - 412 =	151 - 162

Kun viranomaiset 10. tammikuuta 1936 olivat kieltäneet käyttämästä "jumboja" Kulosaaren linjalla, ne siirrettiin muille linjoille mm. Käpylän ruuhkaliikenteeseen. Tällä linjalla ollessaan vaunu nro 1 kaatui 12.6.1939 vasemmalle kyljelleen kääntyessään Liisankadulta Unioninkadulle aiheuttaen kymmenen ihmisen loukkaantumisen. Vaunu päätettiin korjata perusteellisesti ja samana vuonna tehtyjen korjausten yhteydessä se muutettiin vain yhteen suuntaan ajokelpoiseksi. Myöhemmin vuonna 1941 vaunu 2:kin muutettiin yksisuuntaiseksi.

"Jumbot" Röykässä ja tallessa. Vaunu nro 2 on osa kesähuvilaa ja nro 1 toimi kalustovajana. Kakkosvaunu on ikäänkuin katoksen alla vaunuhallissa. Jokapojan unelmahuvila!
Nykyään vaunukorit ovat tallessa Vallilan raitiovaunuhallissa. Kuva: Jorma Rauhala 20.4.1975.

RAITIOTIEVAUNU KAATUI.

10 ihmistä loukkautui, heistä yksi vakavasti.

Harvinainen liikenneonnettomuus 12. 6. 1939.

"Raitiotievaunu kaatui. 10 ihmistä loukkautui, heistä yksi vakavasti. Harvinainen liikenneonnettomuus Liisan- ja Unioninkadun kulmassa. Eilen kello 18.05 tapahtui Liisankadun ja Unioninkadun kulmauksessa harvinaislaatuinen liikenneonnettomuus, jossa poliisin ilmoituksen mukaan kymmenen henkilöä loukkautui, eräs heistä, kultaseppä Johan Mauritz Lindlöf, vakavasti. Kun vanhanmallinen Kulosaaren linjan vaunu, joka nykyisin on kulkenut Käpylän linjalla, saapui mainittuun kulmaukseen Kauppatorilta päin, joutui se toistaiseksi selvittämättömästä syystä pois raiteilta ja kaatui edellämainitulla tuhoisalla seurauksella Unioninkadulle. Tapahtumahetkellä olivat Unioninkadulla sijaitsevalla raitiotiekorokkeella kultaseppä Lindlöf, konttoriapulainen Kyllikki Wahtera ja hänen äitinsä, rva Wahtera. Viimeksimainittu kertoi meille eilen, ettei hän huomannut vaunun ajavan tavallista suuremmalla nopeudella käänteessä. Jouduttuaan pois kiskoilta jatkoi vaunu matkaansa kertojaamme kohti ja kaatui vasemmalle kyljelle. Korokkeella seisonut mies, kultaseppä Lindlöf jäi tällöin puristukseen vaunun kattoon kiinnitettyjen kosketintelineiden ja kadun väliin loukkautuen pahoin. Kertojallemme ja hänen tyttärelleen ei koitunut mitään vahinkoa, vaikka konttoriapulainen Kyllikki Wahtera saikin hermokohtauksen, jonka johdosta hän kävi Punaisen Ristin sairaalassa.

Onnettomuushetkellä ohjasi vaunua kuljettaja Olof Edward Olin. Hän, samoinkuin muutkin sisällä olleet henkilöt loukkautuivat, kuka vakavammin ja kuka lievemmin. Vaunun kaatuminen herätti tietenkin suurta huomiota - paikalle keräytyi heti suuri joukko yleisöä, ja pian kiisi katujen risteykseen sankkojen ihmisjoukkojen läpi neljä ambulanssiautoa, joilla vammoja saaneet henkilöt toimitettiin eri sairaalohin.

Onnettomuudessa loukkautuivat seuraavat henkilöt: Edellämainittu 89-vuotias kultaseppä Johan Mauritz Lindlöf sai ruhjevammoja selkäänsä ja päähänsä, ja sitäpaitsi katkesi häneltä useita kylkiluita. Lindlöfiä hoidetaan Punaisen Ristin sairaalassa, josta ilmoitetaan hänen tilansa olevan verrattain vakavan. Konttoriapulainen Lahja Ilona Tirkkonen, 19 v., sai aivotärähdyksen, sisäisiä vammoja, ja haavan päähänsä. Hänet siirrettiin kirurgisesta sairaalasta Marian sairaalaan hoidettavaksi. Hänen tilansa on olosuhteisiin katsoen hyvä. Varastoapulainen Erkki Julkunen, 22 v., loukkasi päänsä ja selkänsä, jonne hän sai kaksi muuta haavaa. Hänet siirrettiin kirurgisesta sairaalasta Marian sairaalaan hoidettavaksi. Tila olosuhteisiin katsoen hyvä. Liikkeenharjoittaja David Väisänen loukkasi lievästi päänsä.Pääsi sidonnan jälkeen kotiinsa, jossa joutunee olemaan vuoteessa jonkin aikaa. Rai-

tiotievaunun rahastaja Anni Vesterlund loukkasi vasemman ranteensa. Pääsi ensiavun saatuaan kotiinsa. Muut onnettomuudessa loukkautuneet, nimittäin nti Agda Alina Huikko, kuljettaja Olof Edward Olin, liikkeenharjoittaja Tyyne Loppimaa, ent. konduktööri Oskar Veijola ja koululainen Anna Rosenqvist saivat lieviä vammoja.

Kaikki edellä luetellut henkilöt, Lindlöfiä lukuunottamatta, olivat vaunun sisällä sen kaatuessa. Kun poliisikuulustelu toimitetaan tapahtuman johdosta vasta tänään aamupäivällä, ei onnettomuuden syytä ole toistaiseksi virallisesti selvitetty. Mikäli olemme kuulleet, lienee kuljettaja Olin erehtynyt ohjatessaan puheenaolevaa vanhanmallista vaunua. Sensijaan, että hän olisi jarruttanut käänteessä, ryhtyikin hän liikuttamaan väärää vipua ja lisäämään siten vauhtia. Eräät silminnäkijät ovat myöskin kertoneet, että vaunun vauhti oli onnettomuushetkellä harvinaisen suuri.

Aamuyöllä alettiin kaatunutta raitiotievaunua hajoittaa ja korjata pois paikalta."
(Helsingin Sanomat 13.6.1939)

Ylhäältä alas:

Kulosaaren ykkönen kaatuneena, linjakilvet "K–ylimääräinen–extra".

"Jumbo" lojuu Unioninkadun pysäkkikorokkeella.

"Jumboa" hinataan NWF–vaunulla HRO 178. Matka on edistynyt Sörnäisten apteekin pysäkille. Hinaus on tapahtunut väärän puolen raidetta pitkin, sillä vaunuhan kaatui sille puolelle rataa. Hinausyksikkö ei voinut kohdata muita vaunuja, koska vaunu oli poikittain liian leveä.

Kulosaarentiellä ollut ja liikenteen jäljiltä paikalleen jätetty, umpeen asvaltoitu kohtausraiteen vaihteenkieli: Hadfield, Patent Hadura, Sheffield. Kuva: Jorma Rauhala 16.12.1972.

Tarpeettomaksi käyneellä Sörnäisten linjaraiteella säilytettiin jonkinaikaa hylkäämistään odottaneita entisiä kööpenhaminalaisia (København Sporveje) Scandian vuosisadan alussa rakentamia avoperävaunuja, jotka HKL sai ja muutti 2. maailmansodan aikana umpinaisiksi. Lähinnä on vaunu 501. Kuvattu 17.11.1951.

Oikealla:
Sörnäisten linjaraiteella Lautatarhankadun vierellä seisovia hylkyvaunuja, lähinnä on vaunu 502.

Alla:
Kulosaarentien kadotettua raitiotiehistoriaa; ylämäki Varubodenin kohdalla sekä näkymä kohtausraiteen luota. Kuva: Jorma Rauhala 16.11.1972.

PÄÄTEPYSÄKKI

"Tietäminen ei ole minkään arvoista, jos siitä ei kerrota"

koonnut Arto Hellman

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään laskiaissunnuntaina **26. helmikuuta klo 14.00** Vallilan raitiovaunuhallin ruokalassa. Sisäänpääsy raiteen 15 luona "Raitioliikenneyksikön" ovesta. (Kokoustilat Raitioliikennemuseossa ovat poissa käytöstä HKL:n juhlanäyttelyn vuoksi, joten Resiinassa aiemmin mainittu tieto kokouksesta siellä on virheellinen.) Esillä ovat ensin sääntöjen määräämät asiat ja niiden tultua käsiteltyä, katsotaan jäsenten tuomia diakuvia paikallisliikenneaiheista – ota siis omia otoksia mukaasi. Tutustuminen uudistuneeseen Vallilan halliin ja sen raitiovaunukorjaamoon koetetaan myös järjestää. Vallilassa ovat mm. Kulosaaren "jumbot" ja Raitioliikennemuseon varastoidut museovaunut.

Tervetuloa!

TUTUSTUMINEN KAISANIEMEN METROASEMAAN

Torstaina **16. helmikuuta** tutustumme metron uusimpaan ja maaliskuun ensimmäisenä avattavaan **Kaisaniemen metroasemaan** Kluuvissa. Kokoontuminen Pukevan pääovien edessä Kaisaniemenkadulla **klo 14.30**.

KEVÄTAJELU RAITIOVAUNULLA JA MUSEOBUSSILLA

Sunnuntaina **23. huhtikuuta** järjestetään perinteinen **kevätajelu** koko perheelle. Lähtö **klo 11.00** Koskelan raitiovaunuhallin pihalta. Ajeluvaunuinamme on raitiolinjalla 15 Valmet–vaunu nro 17 (v. 1959) ja linja-auto-osuudella museobussi nro 157 Scania – Vabis B62V / Valmet (v. 1952). Ajoreitti raitiovaunulla on: KH, pari kertaa halli-alueen ympäri eri vaihteista – Kustaa Vaasan tie – Hämeentie – Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu, peruutus 100 m – Läntinen Brahenkatu – Sturenkatu – Hämeentie – VH – Hämeentie – Siltasaarenkatu – Unioninkatu – Kaisaniemenkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie – Kuusitie – Mannerheimintie – TH sivuraide – Sibeliuksenkatu – Ruusulankatu – Runeberginkatu – Helsinginkatu – Hämeentie – Kustaa Vaasan tie – KH. Sen jälkeen teemme ajelun Scanialla jonnekin lähiseudulle ja palaamme Koskelaan. Koskelassa on nähtävissä museon raitiotielumiaurat ja lumenkuljetusvaunu. Matkalippu maksaa 40 mk ja se maksetaan vaunussa. Koskelaan pääsee sujuvasti lukuisilla Kustaa Vaasan tietä kulkevilla yhteistariffi- ja seutubusseilla, omilla autoilla tuleville raitiovaunuhallin sisäpihalla on parkkitilaa. Merkitse ajelupäivä nyt kalenteriisi, sillä tästä ajelusta ei enää myöhemmin muistuteta.

RAITIOTIELINJAT

"Mäkelänrinteen" raitiovaunupysäkki oli korotettavana marraskuun alussa. Tilapäinen pysäkkipari oli Mäkelänrinteen ja Kumpulantien välillä. Käpylän suuntaan uudistetulla pysäkillä on yksi tavanomainen katos ja keskustan suuntaan kaksi, joiden sijoittelu on harvinaisempi: ne eivät ole peräkkäin, vaan ikäänkuin nivelvaunun etu- ja takaovien etäisyyden päässä toisistaan.

Uusittu "Töölön hallin" pysäkki otettiin käyttöön 1.11. ja väliaikainen pysäkki Linnankoskenkadun kahdalla jäi pois.

Mikonkadulta syksyllä poistetun "Rautatientorin" pysäkin tilalle on joulukuun alussa perustettu uusi korokkeeton, nimetön ja linjaton tilausajo- ja poikkeusliikennepysäkki. Se sijaitsee aikaisempaa pohjoisempana.

Ylioppilastalon vastavaihde suunnassa II eli etelään mentäessä Mannerheimintiellä on marraskuun puolivälissä vaihdettu uuteen saksalaisvalmisteiseen, jossa on iskunvaimentimet kulumisen estämiseksi. Vaihde kääntyy muita hitaammin, mutta varmasti.

Uusi ajojohdon jaksoerotin otettiin käyttöön 12.1. Mariankadulla.

Linjan 2 reitti muuttuu 1.3.1995. Uusi reittiosuus ...–Aleksanterinkatu – Mannerheimintie – Kaivokatu – Kaisaniemenkatu – Unioninkatu –... Uusi ruuhkalinja 2V aloittaa samalla kulkunsa Katajanokan Merisotilaantorilta vanhaa Kruununhaan kautta kulkevaa reittiä Ensi Linjalle. Kakkosen reittimuutoksella pyritään poistamaan linjan 4 ruuhkaisuutta Katajanokalta keskustaan. Samoin bussilinjan 13 ruuhkat kevenevät, kun laivamatkustajat pääsevät myös 2:lla keskustaan.

Maaliskuun alusta ovat linjan 1/1A kaikki vuorot nivelvaunullisia sekä linja 2 aina, jos niitä riittää. Linjojen 2V sekä 6 ja 8 ruuhkavuorot ovat vastaavasti neliakselisia. Linjojen 2 ja 2V liikennöimispäivinä ovat maanantai – perjantai, 2V:tä ei ajeta kesällä. Linjalle 1/1A tulee yksi uusi ruuhkavuoro: 106. Kakkoslinjalla on viisi vakiovuoroa (7-11) ja 2V:llä kaksi ruuhkavuoroa (107 ja 108). Modernisoituja nivelvaunuja ei linjalla 2V voida käyttää, sillä uusissa linjakilvissä ei ole sen linjatunnusta, ainakaan vielä. Linja 4 muuttuu 1.3. jatkuvaan kiertoon, vuorot 49 ja 149 lopetetaan sekä vuoro 145 muuttuu 146:ksi. Linjan 8 neliakseliset ruuhkavuorot tulevat Koskelasta, mutta vakiovuorot ovat edelleen Töölön vaunuja. Linjalta 10 poistuvat ruuhkavuorot 193 ja 194 nykyisessä muodossaan, uudistettu vuoro 194 tulee tilalle. Samoin otetaan käyttöön "arkipäivävuorot" 90, 97 ja 98 käyttöön, ne ovat samanlaisia kokopäiväruuhkia kuin eräät linjojen 3B ja 3T vuorot.

1.3.1995 alkaen

linja	vakio	ruuhka	6-ax	4-ax
1/1A	1-6	101-106	12	
2	7-11			5(1
2V		107,108		2
3B	13-20		8	
3T	24-31(2		8	
4	40-48	144,146	11	
6	51-56	152,153, 156	6	3
7A	64-67	165,166	6	
7B	74-77	174,175	6	
8	81-86	183-185	6	3
10	90-98	194	10	

nivelvaunuvuoroja 73 kpl
neliakselisvuoroja 13 kpl

(1 *linjalla 2 voidaan käyttää niveliä, jos niitä riittää.*
(2 *pyhäaamuisin ajetaan ylimääräinen 3T, joka lähtee KH klo 8.17, reitti K.Vaasan tie – Hämeentie – Sturenkatu – L.Brahenkatu – linjan 3T reittiä Töölön halliin.*

Tulevana kesänä ei ajettane muita ruuhkavuoroja kuin 101 ja 102. Nykyään linjalla 8 olevat Nrl+ -vaunut siirtynevät viimeistään kesäliikenteeseen mentäessä linjalle 3T, jonka reitin kiskouria ollaan varustamassa tunnistin-"sikareilla".

METROLINJA

Kahdentoista uuden vaunuparin hankinta laitettiin vireille 7.12.

Vanhanlinnantien metrokaivannolta avattiin yhteys valmiina olevaan IK:sta tulevaan betonitunneliin 12.12.

Uudet laiturikilvet olivat vuoden alussa edelleen "ei käytössä" -käytössä.

Kaisaniemen asema avataan liikenteelle 1.3.1995. Uusi pysähdyspaikka ei vaikuta aikatauluihin. KN on rakennettu 27 metriä maanpinnan alapuolelle ja runsaat 20 metriä merenpinnan alapuolelle eli se on suunnilleen yhtä syvällä merenpintakäsitteellä ajateltuna kuin Rautatientorin asemakin. Syvimmillään metro kulkee edelleenkin Torkkelinmäen alla Pengerkadun vaiheilla, josta maanpinnalle on matkaa yli 40 metriä. Merenrantakaupungeissa sijaitsevien maanalaisten ratojen vertailussa toissijaisesti kiinnostavana seikkana on tietysti kuinka syvällä se kulkee merenpinnasta laskettuna. Silloin Ruoholahti on asemista alimpana (26 metriä m.p.a.), mutta ei siis kuitenkaan läheskään niin syvällä kuin Pengerkadun alla oleva rata. Kaisaniemen asema suunniteltiin aikoinaan nimelle Kluuvi – Gloet. Aseman nimi muutettiin 1970–80 -lukujen vaihteessa muiden nimensä muuttaneiden metron liikennepaikkojen yhteydessä nykyiseksi: muut muutokset olivat Kaivokatu = Rautatientori, Hiihtäjäntie = Herttoniemi, Puotinharju = Itäkeskus, Vesala = Mellunmäki.

AUTOLINJAT

Linjaa 12 liikennöitiin jälleen Helsingin keskustassa 5.-8., 10. ja 11.10. Ecobusilla. Tällä kertaa ilmainen bussi kulki nestekaasulla. Liikennöintiaika oli klo 7–13.30 puolen tunnin välein reitillä Kamppi (M)–Las–Ras–Kt–Et–Bulevardi –Fredrikinkatu–Kamppi.

Sokoksen tavaratalon kellariin ryhdyttiin 11.10. kaivamaan huoltotunnelia avaamalla Postikatua kahden kaistan verran auki. Rakennustyöt kestävät noin vuoden ja muuttivat bussiliikennettä seuraavasti: Linjojen 13 ja 21V päätepysäkki on Postitalolla linjan 63 pysäkin kohdalla. Linja 17 ajaa Merikadulta keskustaan reittiä Mannerheimintie – Kaivokatu, joka muutos jää pysyväksi. Linjojen 63 ja 63N uusi päätepysäkki puolestaan on Arkadiankadulla Paasikivenaukion kohdalla. Uusi ajoreitti on: Arkadiankatu – Pohjoinen Rautatiekatu – Mannerheimintie... Linjat 65A ja 66A ajavat Lauttasaaren suuntaan: ...Kaivokatu – Mannerheimintie – Salomonkatu... Uusi pysäkki on Kaivokadulla Sokoksen kohdalla. Postikadun pysäkit poistettiin käytöstä. Keskustaan päin ajettaessa Linja-autoaseman pysäkki Salomonkadulla siirtyi Lasipalatsin kohdalle. Linjan 21V käytöstä poistui Linja-autoaseman pysäkki Lasipalatsin kohdalla. Linjat 01N ja 06N ajavat keskustasta länteen Postikadun sijasta Kaivokatua Mannerheimintielle ja käyttävät 65A:n ja 66A:n Sokoksen pysäkkiä.

Metron Vuosaaren haararadan rakentamisen johdosta on otettu 18.10. käyttöön seuraavat poikkeusreitit: Linjat 95, 97, 97N ja 03N siirtyivät poikkeusreiteille Vanhanlinnantien aukikaivamisen vuoksi. Metrorata Vuosaareen Myllymestarintien alta itään tulee katettavaan kaivantoon alkumatkaltaan ja Puotilassa se muuttuu tunneliradaksi. Linjojen 95, 97 ja 97N reitti IK:hon: ...Vanhanlinnantie – Brahelinnantie – Itäväylä – Myllymestarintie – Turunlinnantie..

95:n reitti IK:sta: ...Turunlinnantie – Myllymestarintie – Itäväylä – Kiviportintie... 97 ja 97N:n reitti IK:sta: ...Turunlinnantie – Myllymestarintie – Itäväylä... Tämä mutkittelu IK:hon tietää matka-aikaan usean minuutin pidennystä. Haittoina ovat tulo Itäväylälle, Itäväylän / Kehä I:n ja Kehä I:n / Turunlinnantien risteysten liikennevalojen lyhyet vihreät jaksot näihin normaalisti "toisarvoisiin" ajosuuntiin.

Poikkeusreitin reittimuutos linjoille 95, 97, 97N ja 03N, uusi reitti (vain tässä ajosuunnassa): ...Vanhanlinnantie – Brahelinnantien risteyksestä alkaen Vanhanlinnantien vieressä oleva levitetty kevyen liikenteen väylä (josta kevyet kulkijat on erotettu vielä erilleen) – Turunlinnantie... Mainitulla kevytväylällä on osaksi tonteille ajo sallittu, osa on pelkkänä bussikatuna. Liikennemerkkien mukaan on ajo sallittu vain linjoille 95 ja 97.

"Hernepellontie 13" pysäkki siirrettiin 18.10. 100 metriä keskustan suuntaan ja sai uuden nimen "Viikin puhdistamo". Pysäkkiä käyttävät linjat 71 ja 71S.

Linjalle 16 tuli 18.10. klo 12 Hernesaarenrantaan telakka-alueen rakennuksen nro 76 kohdalle uusi pysäkkipari "Henry Fordin katu".

Lokakuussa havaittiin, että linja 98V näkyy pysäkkikilvissäkin (toisin kuin esim. 91V). Tämän johdosta kävi selväksi, että linja ajaa Turunlinnantietä eikä Asiakkaankadun kautta IK:hon.

Käpylän aseman kohdalle Tuusulan moottoritielle valmistui 25.10. uusi pysäkkipari. Pysäkkiä käyttävät linjat 51, 66A, 66B, 67, 70V ja 72A sekä kaikki Tuusulantien seutulinjat.

Kotilinja-kokeilu järjestettiin 31.10.-11.12. Kotilinjoina olivat 64 (31.10.-13.11.), 90 ja 90A (14.-27.11) sekä 20 (28.11.-11.12.). Itä-Pakilassa tutkimuksen, kokeilun ja kampanjan teemana olivat joukkoliikenteen ja muiden kulkumuotojen yhteistyö, Vuosaaressa joukkoliikenteen edullisuus ja Lauttasaaressa matkustajainformaatio. Kampanjaviikoilla kaksi uutta matalalattia-Scaniaa ajoi kampanjalinjoilla arkisin ruuhka-aikoina sekä lauantaisin ja sunnuntaisin koko päivän. Kotilinjoilla oli myynnissä erityisiä 7 mk:n hintaisia aikuisten kertalippuja, lipulla normaalit vaihto-oikeudet. Lippuja myytiin enintäin kaksi / asiakas (toinen ikäänkuin paluulipuksi).

"Kellaripellonpolku"-niminen uusi pysäkkipari otettiin käyttöön edellämainitun ja Puuskaniementien risteyksessä 17.11. Pysäkkiä käyttää linja 85. "Hämeenapajantien" pysäkkiä siirrettiin 30 metriä Jollaksen päätekohdan suuntaan.

Linjojen 54 ja 54B reitit Pitäjänmäellä muuttuivat marraskuun lopulla noin vuodeksi talonrakennustöiden takia. Valimotien päähän asti ajavat bussit kulkevat toistaiseksi reittiä Valimotie - Hiomotie - Hiomokuja - Takomotie - Valimotie. Päätepysäkki on Takomotie 4:n kohdalla.

3.-27.11. ja 5.-6.12. ajettiin linjaa 13 jokaiselle ja jokaiselta Katajanokan risteilylaivalta. Auto lähti Postitalolta tuntia ennen laivan lähtöä ja Katajanokalta varttia jälkeen laivan saapumisen.

Aikataulumuutoksia 1.1.1995 linjoilla 73, 79, 80A, 84, 85N, 86B, 93, 93B, 94B, 95 ja 98.

Erä kilpailutettuja seutulinjoja otettiin käyttöön uusien liikennöitsijöiden hoitamana 1.1.1995.
— HKL / Ruha hoitaa kolmella autolla (+ kaksi varavaunua) hoidettavaa linjaa 112Z Helsinki - Haukilahti 90-mallisilla Volvoilla. Vuorot ovat 595-597. Autoihin (9021-9025) tehtiin tarvittavat muutokset linjakilpiin (neljä merkkiä ja joukossa "Z"), sitäpaitsi autoihin on laitettu verhot.

Aikataulumuutoksia 9.1. linjoilla 72 ja 72A. Linjoille 80, 80A ja 80N tuli matalalattiabussi. Yhteensä yhdeksän matalaa tuli linjoille 40, 41, 43, 45, 67 ja 69.

STA:n linja 43(B) on kokonaan matalalattiabussilinja, linjalla 72 on niveliä vain ruuhka-aikoina ja ehkä lauantain viimeisissä lähdöissä, linjalla 70V on niveliä taasen entistä enemmän. HKL:n linjoilla 14, 23, 55(A), 80(A), 85 ja 98 kulkee myös matalalattiabusseja. Lähdöt on merkitty yleisöaikatauluihin. Linjan 67 aikatauluun on myös merkitty matalalattialähdöt.

Lokakuun lopulla HKL sai uusia Scanioita, joista 9406 ja 9407 sijoitettiin matkustajaystävällisille "Kotilinjoille" ajaksi 31.10.-11.12.
Kuva: Juhana Nordlund 29.10.1994.

Joukkoliikennelautakunta on hyväksynyt Bussi-Jokerin suunnittelun lähtökohdat. Jokeri on joukkoliikenteen kehämäinen runkolinja Itäkeskus – Oulunkylä – Huopalahti – Pitäjänmäki – Leppävaara (– Tapiola). Rakennustöihin pitäisi päästä ensi vuoden aikana. Vielä puuttuvia katuosuuksia Viikin ja Oulunkylän välillä (3,5 km) sekä Eliel Saarisen tien keskikohta (1,3 km) ryhdyttäneen silloin rakentamaan. Jokeri-bussit kulkisivat ruuhka-aikoina viiden minuutin välein ja yhdellätoista vaihtopysäkillä olisi joustavat vaihtomahdollisuudet muihin kulkuneuvoihin. Jokeri suunniteltiin alunperin leveäraiteiseksi pikaraitiotieksi, mutta nyt liikenne aloitettaisiin siis busseilla.

Viapass -bussikutsujärjestelmä on otettu käyttöön Vantaalla Peijas – Rekolan sairaalan edustalla Asolanväylällä. Ruotsalainen laite on ensimmäinen maassamme ja Vantaalla mahdollisia myöhempiä järjestelmän sijoituskohteita ovat Lentoasemalla tekninen alue sekä Fazerin ja Valion tehtaat Vaaralassa. Peijas - Rekolassa kutsulaite koskee sairaalan ohittavaa linjaa 87 Mellunmäki – Korso. Jos sairaalan bussipysäkillä on painettu kutsunappia (kummallakin ajosuunnalla omansa), auto tulee Sairaalakatua 400 metrin piston hakemaan matkustajansa. Asolanväylälle on sijoitettu valoopastin, joka perusasennossaan vilkkuu (= saa ajaa ohi) ja sammuu kun on tarve käydä sairaalalla. Napinpainallus on voimassa kerrallaan 15 minuuttia.

KALUSTO

Nivelraitiovaunujen ovissa käytetyt pyöreät punaiset ja vihreät matkustajien oikeanpuoleiseen liikenteeseen ohjanneet tarrat poistettiin vuoden vaihteessa. Tarrat eivät ohjanneet ovissakulkijoita halutulla tavalla, joten nyttemmin niistä saa mennä miten kukin haluaa.

Kaikkiin nivelvaunuihin tullaan asentamaan uusi yhdenmukainen äänimerkki jarrukahvaan. Vaunujen automainen töötti jää siten historiaan, uusi äänimerkki on äänekäs ja tulee n. 60 cm Ø olevasta kellosta eli päristimestä.

Vaunulla 96 tehtiin 25.10. melumittauksia. Tässä vaunussa on aiemmista tiedoista poiketen ainoana Bochum 84 -kumijoustopyörät, jotka ovat yksi vaihtoehto tilattavien uusien vaunujen pyöriksi.

Yhdeksän eurooppalaista raitiovaunutehdasta on ollut kiinnostunut Helsingin matalalattiaraitiovaunutilauksista. Mukana on italialaisia, itävaltalaisia, saksalaisia, sveitsiläisiä ja kotimaisia yrityksiä.

Nrl+ -vaunu 58 oli koeajolla 12.10. ja jonkun päivän päästä linjalla 8.

Jo tuhoon tuomituksi luultu, keväällä Kaisaniemessä telinsä käryttänyt vaunu 12 oli koeajolla 12.10. Vaunu hinattiin 10.10. KH:n pihalta perä edellä VH:iin ja kunnostettiin. Itse asiassa vaunussa on kuulemma nyt vaunun 5 etuteli (tai takateli, mutta etutelinä). Vaunu ilmestyi 17.10. linjalle 2.

Vaunu 7 vietiin lokakuun lopulla VH:iin ja sitä alettiin purkaa. SpåraTop–rekisteristä se oli myös poistettu. Vaunu 24 ajettiin omin konein 8.11. iltapäivällä KH–VH ja poistettiin rekisteristä samantien. Vaunut 7 ja 24 saapuivat H-1:n hinaamina 21.11. VH:sta KH:n romuraiteelle nro 23. Kaikki tärkeät tekniset osat ajokytkimiä myöten sekä kuljettajan istuimet oli poistettu kummastakin vaunusta. Vaunun 24 takapään Compact-kytkimen rasia on palasina VH:ssa ja se kootaan johonkin muuhun RM3-vaunuun perävaunun vetoa varten joskus tulevaisuudessa. Samalla suoritetaan tarpeelliset kaapeloinnit ja ilmaputkien asennus. (Tuleeko se vaunuun 16 on ajan kysymys.) Saman päivän iltapuolella vaunujen korit vietiin rekan lavetilla pois. Vaunut ostanut taho siirrätti vaunujen korit Sörnäisten satamaan vartioidulle säilytysalueelle. Aika näyttää syntyykö vaunuista pitseria Kotkaan tai jotain muuta erikoista. H-1 kävi hinaamassa vaunujen 7 ja 24 telit takaisin VH:iin 22.11. aamupäivällä.

H-2 hinasi 22.11. VH:iin ensin vaunun 6 ja sitten vaunun 26. Kuutosen purku käynnistyi sen jälkeen. Vaunua 26 on ryhdytty korjaamaan.

Koskelan hinuri H-2 siirtyi 22.11. takaisin omalle paikalleen eli raiteen 1 koillisnurkkaan. Niinpä Koskelan piha on vihdoinkin vaunuton. Ulkosäilytyksessä ei ole yhtään vaunua.

Haapamäen Höyryveturipuistoon viedään keväällä jokin neliakselinen vaunu. Kesällä vaunu olisi vain seisovana nähtävyytenä. Tulevaisuudessa on suunnitelmissa rakentaa lyhyt raitiotielinja. Myös tamperelaisjohdinautoille suunnitellaan lyhyttä linjaa puiston yhteyteen. Tutustu liitteenä olevaan mainoslehtiseen.

Vaunussa 58 on ensimmäisenä vaununa sähkömoottorilla kääntyvä oikean sivupeilin varsi. Peili pitää VH:n ja TH:n oviaukkojen kapeuden vuoksi kääntää sisään eli tuulilasin eteen ovista ajettaessa. KH:ssa ovista mahtuu kulkemaan, vaikka peili olisi ulkonakin. 58:n ohjaamossa on uusi nappi "oikea peili". Vallilan maketissa "113" on myös tällainen.

Marras-joulukuun vaihteessa toiseksi viimeinen punaharmaa nivelvaunu 97 otettiin täyskorjaukseen. Näinollen viimeinen perinteinen nivelvaunuvärinen vaunu on 75. Jäsenkilpailuumme ei tullut yhtään oikeaa vastausta, joten emme voi antaa kellekään lupaamaamme palkintoa. Vaunu 97 valmistui viherkeltaisena tammikuun puolenvälin jälkeen.

Punaharmaa aikakausi alkoi 6.6.1973, kun vaunu 31 tuotiin Helsinkiin. Tämä aikakausi päättyy vuonna 1995, kun vaunu 75 saavuttaa täyskorjausmääränsä eli noin 300.000 ajokilometriä. *Helsingin kaupunginhallitus päätti 5.5.1986 vaihdattaa nivelvaunujen värin perinteiseksi viherkeltaiseksi. Ensimmäinen keltavihreä*

vaunu oli täyskorjauksessa ollut vaunu 59, joka 16.6. siirrettiin VH:n maalaamosta varusteluhalliin. Vaunu esiteltiin julkiselle sanalle 23.6. Seuraavina värinsä vaihtaneina olivat vaunut 61 ja 62, mutta Valmetilta tulivat samaanaikaan vielä punaharmaat vaunut 101–103. Sen jälkeen uudet vaunut tulivat Tampereeltakin viherkeltaisina alkaen 29.10. vaunusta 104. Punaharmaita ovat siis olleet 73 vaunua nrot 31–103. Nivelvaunut 104–112 ovat aina olleet viherkeltaisia.

Nrl+ -vaunu 65 koeajolla 29.11. ja vaunu 60 20.1. Vaunu 42 on myös työn alla ja vaunu 51 otettiin sinne tammikuun puolivälissä. Vaunussa 51 oli viimeiset alkuperäiset Valmet-etulyhdyt. Tähänastiset Nrl+ -vaunut ovat siis: 45, 46, 54, 56, 58, 60 ja 65.

Vielä toinen lista asioista kiinnostuneille tahoille: vaunuissa 73, 75 ja 104-112 on vielä nivelessä (ovipuolella) Valmetin sekä Strömbergin valmistajanlaatat. Muista NrII-vaunuista ne on jo täyskorjauksen yhteydessä hävitetty ja niin tulee näillekin aikanaan tapahtumaan. Laattojen taustat keräävät nimittäin ruostepesäkkeitä.

Viime syyskuussa Eläintarhassa vaihdevian takia toisen vaunun kanssa törmänneen vaunun 95 etupää "romahti" kolarissa hitsaussaumoistaan ja on edelleenkin korjaamossa.

Viime toukokuussa "Käpylän kyläjuhlien" mainostamista varten osittain punaiseksi teipattu vaunu 8 otettaneen maalaukseen ja palautetaan entiselleen.

Vaunun 36:n takaosan sisäverhoilu on teipattu muovikalvolla, josta on helppo poistaa nuorison tekemät sotkut ja töhryt. Sittemmin on vaunu 38:kin saanut teipit.

Tammikuussa iski nivelvaunupula ja esim. 17.1. aamulla olivat seuraavat vuorot neliakselisia: 2, 7–10, 101–105, 107, 152, 153 ja 156.

Metrolla on Elcat-sähköauto huoltoautona.

HKL 9401 (GAS-1) näkyi 29.9. linjalla 24. Auton väritys on jotenkin kermanvärinen, sinistä (joka ei näytä aivan HKL-siniseltä) on hieman pyörien yläreunan alapuolelta alas.

Lahden Autokori Oy luovutti jo 29.3.1990 Scania 113K / Lahti 451 Eagle -linja-auton Enon kunnan liikennelaitokselle.

HKL:lläkin kokeiltu matala-auto MB O405 N1 / Lahti 402 (rek. nro YAR-639) oli viime elokuussa kokeiltavana Lahdessa Koiviston Auton kaupunkilinjalla 30.

Lähilinjat on saanut kolme Scania N113CLB72 / Lahti 402 -bussia, nrot 8 (SGC-168), 10 (JBM-909) ja 39 (JBM-910). Bussit ovat puolimatalia, ovijärjestys on 2-2-1, pituus on 13 m. Yhtiö on saanut myös matalia Volvoja (B10B LE), joissa on Lahti 402 -kori ovijärjestyksen ollessa 2-2-0. Numerot ovat 3 (IGK-669) ja 21 (IGK-672).

Metsälän Linjan 9 (ZFX-150) on Scania N113CLL / Lahti 402. Auto 20 (ATP-888) on myyty Ruotille Lahteen.

Saaren Auto on saanut kaksi Volvo B10B LE / Carrus City L -matalalattia-autoa, nrot 5 (JBM-884) ja 8 (JBM-886). Autoissa on korkeat istuimet.

Tammelundin Liikenne on saanut kaksi MB O405N2 -matalalattiabussia, numerot 8 (JBM-913) sekä 6 (KGJ-123). Kaikki ovet ovat vippiovia ja lastenvaunupaikka on ovien puolella. 16.12 alkaen linjoilla 23 ja 52 palattiin kesän 1990 tilanteeseen, TLL:llä on 23:lla enää vain yksi vuoro, HKL:n osuus 52:lla on taas todella pieni.

Linjalla 52 on näkynyt tammikuun alussa MB-matalalattiabussi Tammelundin Liikenteen väreissä. Autossa lukee kuitenkin P Tyllilä Linja Oy, (rek.nro KGJ-122), sillä auto oli Tyllilän linjoilla Espoossa parin viikon ajan.

STA-konsernin uusimpien matalien Volvojen numerot ovat 261–267. Autoissa 261–265 on Lahti 402 -kori, autoissa 266 ja 267 taasen ruotsalainen Säffle 2000 -kori. Carrus Fifty -seutuautojen numerot ovat 320-332.

Swebusin omistama Transbus on saanut puolimatalia Volvo B10B LMF / Carrus (Ajokki) Fifty -lähiliikenneautoja.

Lokakuun lopulla Koskelan ruuhkavuoroissa nähtiin ensi kerran HKL:n autot 9404 ja 9405. 31.10. alkaen kotilinjabussit 9406 ja 9407 alkoivat kulkea linjalla 64 kaksi viikkoa. Seuraavat kaksi viikkoa kotilinja palveli vuosaarelaisia ja viimein myös linjan 20 käyttäjiä. Marraskuussa Varhan autoja (9408–9411) alkoi näkyä linjalla 98, jossain määrin myös muilla idän linjoilla. Nytpä on Mellunmäessä asti nähty helsinkiläinenkin matalalattiabussi (havainto 28.12. 9409 / 94A). Ruhan uudet Scaniat (9402, 9403) tulivat käyttöön selvästi myöhemmin, havaittu mm. linjoilla 14, 20, 23, 24 ja 32.

HKL siis sai kymmenen Scania N113CLL63 / Carrus City L -matalalattia-autoa. Vaihteisto on Voith D863. Autoissa 9404–9407 on ikkunaverhot, autoissa 9410 ja 9411 taasen plyyshikatto. Bussien sisustuksen on suunnitellut arkkitehti Esko Miettinen yhteistyössä HKL:n kanssa. Yleisilme on vaalea, istuimet ovat siniset ja muu sisustus harmaan eri vivahteita. Uudella sisustuksella on pyritty lisäämään viihtyvyyttä sekä ilmentämään bussin ympäristöystävällisyyttä. Uusien bussien linjat ovat 23, 55, 80, 85 ja 98.

HKL-nro	rek.nro	valm.nro	varikko
9402	JBM-680	1823794	RU
9403	JBM-656	1823795	RU
9404	JBM-531	1823796	KO
9405	JBM-541	1823797	KO
9406	JBM-551	1823798	KO
9407	JBM-561	1823799	KO
9408	JBM-594	1823800	VK
9409	JBM-595	1823820	VK
9410	JBM-626	1823821	VK
9411	JBM-633	1823822	VK

HKL 720 oli esim. 16.11. linjalla 71S. HKL 970 (Sisu / Delta) havaittiin 30.11. linjalla 17, samoin 1.12., vieläpä päiväsaikaan. HKL 732 (Sisu / Wiima) nähtiin 28.12. linjalla 73. Yleensä vanhoja Sisuja (720, 732, 970, 982) on näkynyt loppuvuonna linjoilla 64S ja 71S.

Turussa TLO:lla on kaikkiaan kahdeksan entistä HKL:n Ajokki-bussia sarjasta 8521–8531.

STA:n 125:n ulkopinta on nykyään kokonaan mainostilaa. Kokomainosbusseja pitäisi tulla myöhemmin viisi lisää.

LOY 105 (JBM-612) on Volvo B10M / Carrus K202 eikä Kabus.

LOY 101–105 ovat Wiiman varastoon tekemiä autoja. Pari näistä oli ehditty maalata TLO:n väreihin, muut olivat vaaleita "kalkkilaivoja". Wiima teki v. 1993 koko joukon "ylijäämävarastoon" jääneitä mahuri-Volvo-katureita, joita on sittemmin myyty esim. TLO:lle. LOY:n autoihin Koiviston Auto on teettänyt omat lähinnä ulkonäköön vaikuttavat muutoksensa (verhoilut yms.) LOY 101 havaittiin 7.10. linjalla 75.

Linjalla 519 käytetään nyt Pääkaupunkilinjojen autoja 94–97 (ent. STA), joissa on Van Hool -kori. Autot yöpyvät Herttoniemessä.

Linjojen 510 ja 530 autot yöpyvät Kaivokselassa Volvo-Auton tiloissa. Ne myös tankataan siellä.

TLO:lainen Tapio Leskinen on saanut yhden Scania N113CLB / Carrus City M -bussin. Auto on ns. puolimatala.

Vuodenvaihteessa Espoon Auto sai 25 uutta Volvo B10B LE / Carrus City L -matalalattia-autoa.

Onni Vilkkaalla on Kotkassa kaksi uutta Scania L113CLB / Carrus City M -katuria, ovet on 1-2-0. Numerot ovat 7 (JBN-929) ja 9 (JBN-930).

Tammelundin Liikenteen entinen 26 (RFH-467), MB O405N, on ollut vuoden verran Autolinjoilla Lappeenrannassa numerolla 250. Autolinjat on osa Savonlinja-yhtymää.

Lappeenrannassa on ollut matalalattiakalustoa jo ennen tätä Mersua, sillä Saimaan Liikenne sai ensimmäisen Scania N113 CLB-LG / Lahti 402 -autonsa jo kesällä 1992. Mainittu auto on samalla kaikkien aikojen ensimmäinen Lahti 402.

Mainittakoon, että Saimaan Liikenteellä on ollut STA:n vanhoja busseja, esim. nivelautot AEU-952 ja AHA-554. Molemmat on sittemmin myyty Venäjälle.

TuKL:n vanhimmat ajossa (syksy 1994) olevat autot olivat 81 (Sisu / Wiima), 89–94, 96–98, 100 ja 107–127 (Scania BR111M / Delta). TuKL:lla on jäljellä muitakin tuuppari-Sisuja, vain 81 oli ajossa.

TuKL:lle on tilattu kaksi Saab – Valmet Ecobusia ja kaksi Volvo B10B LE / Carrus -matalalattia-bussia.

TAKL hankkii vuonna 1995 yhdeksän matalaa Scania L113TLL -teliautoa, nrot 213–221. Viiteen tulee Carrus-kori, neljään Lahti. Keväällä TAKL saa vuoden 1994 hankintaerään kuuluvan auton 212 (Scania L113 / Lahti 402).

Metsälän Linjan entinen auto 11 (APC-888), Scania F112 / Kutter), on nykyään Pohjolan Turistiautolla. Ko. konsernissa on myös M. V. Wikströmin vanhoja busseja, esim. 66 ja 67.

Kuopion Liikenteellä on lukuisia Vantaan Liikenteen ja LOY:n vanhoja Volvo-busseja. KL:n Detroit-Kabuseihin on alettu vaihtaa MAN-moottori vanhan kaksitahti-Detroitin tilalle.

LOY:n vanhat autot 44, 185 ja 208 (Volvo B58 / Lahti 30) on siirretty Jyväskylän Liikenteelle. Myöhemmin Hakunilan 68 ja Sirolan 460 ja 464 (Volvo B58 / Lahti 400) menivät myös Jyväskylään.

LIPPUTARIFFIT

Espoon ja Vantaan sisäisen liikenteen aikuisten päivälippuja kokeillaan toukokuun loppuun saakka. Loka-joulukuussa 1994 oli käytössä "Kotilinjalippu", lue enemmän autolinjat-palstalta.

1.1.1995 matkalippujen hinnat olivat entiset paitsi seuraavat poikkeukset: YTV laski aikuisten seutukuukausilipun hintaa 10 mk, uusi hinta on 360 mk. Lasten vastaavan hinta on 180 mk, halvennusta 5 mk ja alennusryhmien uusi hinta 270 mk, 8 mk edullisempi. Pääkaupunkiseudun kaupungit pitivät taksansa entisillään, mutta kesällä osakeyhtiöksi muuttuva VR nosti lähes kaikkien lippujensa

TAKL:n Volvo / Lahti -telibussi nro 210 Leinolassa. Huomattavaa on mm. keskiovien sijoitus varsin lähelle etuovia ja että takaovi on normaalia kapeampi. TAKL:n autoissa järjestysnumerot ovat edelleenkin malliltaan samanlaisia jenkkinumeroita, kuin esimerkiksi nykyään Helsingin vanhemmissa raitiovaunuissa. Kuva: Niklas Savinsaari 5.1.1995.

hintoja. Yhden ja kahden vyöhykkeen kerta- ja 10 matkan liput ovat entiset, muut muuttuivat seuraavanlaisesti:
1 vyöhyke: 30 pv 196 mk;
2 vyöhykettä: 30 pv 348 mk;
3 vyöhykettä: kerta 22 mk, 10 mtk 198 mk, 30 pv 464 mk;
4 v: 29, 261, 570; 5 v: 35, 315, 670;
6 v: 40, 360, 750; 7 v: 44, 396, 910.

Tampereella uusien älymatkakorttien käyttöönotto on edelleen viivästynyt. Englantilaisen GPT Payphone Systemsin valmistamat kortit toivotaan saatavan käyttöön kuluvan vuoden kesäksi. Taksamuutos on odotettavissa seuraavan kerran huhtikuussa, edellinen muutos oli viime kesänä.

MUUTA

HKL juhlistaa puolivuosisataista taivaltaan esittäytymällä 11.1. avatussa "Yhtä matkaa 50 vuotta" -näyttelyssä Raitioliikennemuseossa. Näyttely on paikallaan tämän vuoden loppuun. Erikoisnäyttely on rakennettu museon toiseen kerrokseen ja kokoustiloista on tehty videohuone, jossa on katsottavissa lukuisia Helsingin liikenteestä kertovia elokuvia 1940-luvulta lähtien. Käy tutustumassa tähän erikoisnäyttelyyn ja varaa aikaa, sillä jo elokuvien katsominen vie pitkän tovin. Muista, että SRS:n jäsenet pääsevät museoon vapaasti. On yhdistyksenkin etu, että jäsenet käyvät siellä ahkerasti ja ilmoittautuvat raitiotieseuralaisiksi museon kassalla.

Raitioliikennemuseoon on tullut myyntiin (à 25 mk) kolme uutta pahvirakennussarjaa, aiheina ovat **Valmet / Strömberg** -nivelraitiovaunu Nr I -sarjaa HKL 59 (rakennussarjan vaunun ulkoasu on virheellisesti Nr II, eli siinä on B-vaunussa pitkä vastuslaatikko), **Valmet / Strömberg** -metrovaunu HKL 173 (kummankin vaunuparin numerona on 173, kun toisen pitäisi olla 174) sekä **Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. / Helko** v. 1953 HKL 264 sekä **Scania - Vabis B-7563 / Helko** v. 1962 HKL 455. Virheistä huolimatta vaunut ovat tervetullut lisä Raitioliikennemuseon myyntihyllylle ja ne ovat helpompia koota, kuin ensiksi valmistettu upea hevosraitiovaunumalli. Rakennussarjat on suunnitellut Jouko Jokinen. Museo on julkaissut myös vihkosen, joka esittelee lyhyesti Helsingin raitiotieliikenteen historiaa. Siinä on kuitenkin pienestä koostaan huolimatta muutamia asiavirheellisyyksiä, kuten parin valokuvan yhteydessä väärin mainitut vaunutyypit.

Espoon kaupungin liikenneyhtiö **Espoon Auto Oy** myytiin kaupunginvaltuuston 11.11.1994 tekemällä päätöksellä ruotsalaisen Statens Järnvägarin omistamalle Swebus Gruppen AB:n tytäryhtiölle HPT–Transbus Oy:lle. Osakkeiden hallinta siirtyy ruotsalaisyhtiölle 1.2.1995. Kauppahinta oli 70 Mmk. Ostaja vapauttaa kaupungin takausvastuista, jotka se on antanut Espoon Auton 65 Mmk:n lainoille. Taavinkylän varikkoalueen Espoon kaupunki ostaa 40 Mmk:n kauppasummalla itselleen ja vuokraa sen Espoon Autolle 30.6.1999 saakka. Vuokrasumma koko ajalta on 28 Mmk. ESA:lla on 215 bussia ja yli 400 työntekijää, jotka jatkavat "vanhoina työntekijöinä".

Espoolaisen **Westendin Linja Oy**:n linja-autoliikenne myytiin 7.12.1994 ruotsalaiselle Linjebuss AB:lle ja uusi toiminimi on nyt Oy Linjebuss Espoo Ab. Westendin Linja kuuluu ruotsalaisten omistamaan Vantaan Liikenne -konserniin. Westendillä on 19 bussia, 28 työntekijää, 1 seutulinja, 3 Espoon sisäistä linjaa ja 2 U-linjaa.

Vantaan Liikenne Oy:n nimi muuttui tammikuussa Oy Linjebuss Finland Ab:ksi. Autojen kylkiin tulee teksti "Linjebuss". Tytäryhtiöt Hakunilan Liikenne Oy ja Sirolan Liikenne Oy jatkavat edelleen vanhoilla toiminimillään, mutta Linjebuss-tekstit tulevat autojen kylkiin.

Suomen vanhin mies täytti viime joulukuussa 105 vuotta. Hän on helsinkiläinen eläkkeellä oleva raitiovaununkuljettaja. **Aleksi Lampén** syntyi 6.12.1889 Lammilla ja astui Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön leipiin 13.7.1913, aluksi toimien raitiovaunukonduktöörinä. Myöhemmin ura eteni kuljettajaksi ja vuonna 1953 Lampén jäi ikänsä puolesta normaalille vanhuuseläkkeelle. Hän kävi jokin aika sitten katsomassa Raitioliikennemuseon uusitun näyttelyn.

Baletinjohtaja **Jorma Uotinen** julistettiin 10.1. Raitioliikennemuseossa "vuoden HKL-matkustajaksi", valinta tehtiin ensimmäistä kertaa ja palkitulle annettiin vuosilippu. Uotinen käyttää linjan 4 raitiovaunua Katajanokan kotinsa ja Töölön Oopperan välillä. "Raitiovaunulla pääsee nopeammin kuin autolla", kertoi tyytyväinen palkittu. Uotinen on kuitenkin joulukuussa hankkinut ajokortin, mutta ei ole vielä ostanut autoa, jota lupaa olla käyttämättä keskustassa.

Valtionrautatiet ja YTV pääsivät loppuvuonna sopimukseen lähiliikenneyhteistyön jatkamisesta. Sopimus turvaa sen, että seutu- ja kaupunkien sisäisillä lipuilla saa matkustaa lähijunissa myös seuraavat viisi vuotta. VR sitoutui myös tilaamaan kymmenen uutta sähköjunayksikköä. Uudet junat ovat liikenteessä viimeistään v. 1999. Uudet junat ovat mitä ilmeisimmin hopea-keltaisia ja kaksikerroksisia ja tarjouskilpailu tehtiin eurooppalaisille vaunutehtaille tammikuussa. Lisäksi vanhoja sähköjunia saneerataan niin että v. 1999 puolet YTV-liikenteessä olevista junista ajetaan kunnostetulla kalustolla. Kesällä 1996 otetaan neljäs raide käyttöön reitillä Helsinki–Hiekkaharju ja tällöin lähijunat käyttävät omaa "kaupunkirataansa", joka muodostuu itäisimmästä ja keski-itäisestä raiteesta.

HKL aikoo vallata seutubussiliikenteestä kolmanneksen. Bussien määrää aiotaan kasvattaa nykyisestä 330:stä yli 500:aan. Pahimmat kilpailijat ovat ruotsalaiset Swebus ja Linjebuss, jotka tarjoavat HKL:lle kovan vastuksen. Tarvittaessa Helsingin kaupunki on valmis yhdistämään omistamiensa liikennöitsijöiden HKL:n ja STA:n voimat. Kolmen vuoden ku-

luttua kilpailun laajetessa myös Helsingin sisäisille linjoille, asetelmat muuttuvat vielä nykyistäkin jännittävämmäksi. Siinä vaiheessa pienetkin virhearviot voivat viedä yrityksen nopeaan tuhoon.

YTV:n hallitus on valinnut seuraavat bussilinjat kolmannelle kilpailuttamiskierrokselle: 101, 109, 110, 143–147, 149, 452, 453, 516, 560, 730 ja 732. Tämä on noin 30 % linjakilometreistä. Kilpailutettava liikenne alkaa vuoden 1996 alussa näiden linjojen osalta.

HKL:n Lasipalatsin lipputoimisto lopetettiin lokakuun puolivälissä. Tiloihin on sittemmin siirtynyt Matkahuollon lipputoimisto, sillä "Turun kasarmi" eli varsinainen linja-autoasema on remontin takia suljettu. Marraskuun puolivälissä avattiin HKL:n uusi lipputoimisto Rautatientorin metroaseman asematunnelitasolla, Asema-aukion portaikkojen luona. Alempana Kompassitasanteella ollut toimisto on suljettu.

"Miksi HKL:n busseista ei näy, että ne ovat menossa halliin?" kysyy eräs lukijoistamme ja jatkaa: Joka aamu puoli kymmenen aikaan Vilhonvuorenkadun pysäkillä voin nähdä vähintäin pari hämmästynyttä matkustajaksi pyrkinyttä. He eivät voi käsittää, miksi ohimennyt 71S ei ottanut kyytiin. LOY:llä esimerkiksi kuljettaja vääntää edes yhden numeron etukilvestä puoleenväliin ja VL:llä sekä eräillä muillakin uusia busseja käyttävillä näkyy olevan kätevä verho, jolla voi helposti peittää koko etulinjanumeron. Jotain vastaavaa toivoisi HKL:llekin.

ULKOMAAT

Bergen

Pohjoismaiden uusin museoraitiotie avattiin maaliskuun alussa 1994. Linjapituus on sata metriä ja vaunuja on kaksi. Museoraitiotie on Møhlenprisin vanhan raitiovaunuhallin luona. Hallissa toimii nykyään Tekniikan museo, joka hoitaa myös liikennöimisen. Bergen on nykyään Pohjoismaiden suurin johdinautokaupunki.

Itäsaksalainen Frankfurt an der Oderin AEG-matalalattiavaunu nro 302. Tämän vaunun sisaryksilö vieraili viime keväänä Helsingissä. Kuva: Matti Soini 11.8.1994.

Mainz

Zwickauhun toimitettu AEG-matalalattiavaunu nro 905 oli näytteillä toukokuussa 1994.

Melbourne

Eteläisen pallonpuoliskon suurimmassa raitiotiekaupungissa toimii v. 1927 valmistuneeseen vaunuun v. 1983 tehty maailman ensimmäinen liikkuva ravintolaraitiovaunu "The Colonial Tramcar Restaurant". Vaunussa on paranneltu jousitus niin ettei viinilasikaan läiky, ravintolapaikkoja on 36 ja vaunussa on keittiö sekä toiletti. Ruokailun aikana vaunu kulkee kaikkien merkittävien nähtävyyskohteiden ohi. Neljän ruokalajin lounasajo on klo 13–15 (60 AUD), varhainen kolmen lajin päivällinen klo 17.45–19.15 (50 AUD) ja viiden ruokalajin päivällinen klo 20.35–23.30 (85 AUD). Hinnat sisältävät viinit. Melbournessa, jossa raitiovaunut ovat

Osalla Karlsruhen raitiovaunuista voidaan liikennöidä normaalin urbaanin kaupunkiverkoston lisäksi myös interurbaanilinjoja maakuntaan. Tällöin raitiovaunussa vain vaihdetaan virtalajikytkintä ja ryhdytään kulkemaan yhdistyneen "Saksan Radan" rautatieverkolla. Kuva: Matti Soini 10.8.1994.

muuten samanvärisiä kuin Helsingissäkin, liikennöi lähinnä matkailijoille tarkoitettu ilmainen "City Circle" -linja. Kalustona tällä sikäläisellä turistikolmosella on kahdeksan historiallista vaunua vuosilta 1936–56.

Norrköping
Duisburgista ostettuja nivelvaunuja on kaikenkaikkiaan kahdeksan.

Oslo
Oslon sähköraitiovaunujen (trikken) satavuotisjuhlat pidettiin kesäkuun alussa 1994. Paikalle oli kutsuttu kaikista Pohjoismaisista kuningaskunnista raitiovaunuharrastajia ja vaunuja. Juhlakulkueessa liikkuivat Bergenin vaunu vuodelta 1897, Göteborgin, Kööpenhaminan, Norrköpingin ja Tukholman museovaunut paikallisten oslolaisten museovaunujen kanssa. Juhlallisuudet kestivät kuun loppuun saakka, jolloin viimeisetkin vieraat eli kööpenhaminalaiset vaunut poistuivat paikalta. Kööpenhaminalainen trolleytankovirroitin oli tilapäisesti poistettu moottorivaunun katolta ja sen tilalle oli asennettu saksisankavirroitin. Tanskalaisvaunut olivat liikennelaitoksen museosta eivätkä olleet liikennöineet sen koommin kun liikenne lakkauttettiin vuonna 1972. Vaunut kulkivat kuitenkin pitkästä seisonnasta huolimatta täysin moitteettomasti. Juhliin osallistui myös Kasselin uusi matalalattiavaunu. Yleisölle oli järjestetty näillä vaunuilla omat erikoislinjansa, joita liikennöitiin päivittäin. Matkalipun 16 kruunun hintaan sisältyi viiden kruunun avustus Sarajevon raitiotiekaupungille.

Freiburgin raitioteiden kaksinivelinen matalavaunu linjan 5 päätepysäkillä Zähringenissä. Kuvassa oleva vaunu 241 on kokomainosväreissä. Kuva: Matti Soini 30.7.1994.

Riika
Edellisessä numerossa julkaisimme uuden TR1-nivelvaunun piirroksen, josta näkyi että vaunu on yksinivelinen. Todellisuudessa vaunusta on tehty kaksinivelinen elikkä kolmivaunuinen juna. "Neuvosto-Karjala" kertoi elokuussa 1991, että vaunu ottaa kerralla lähes 500 matkustajaa ja raitiovaunussa on pehmustetut istuimet, hyvin suunnitellut ovet ja ohjaamo.

Tukholma
Sen lisäksi, että Djurgårdinlinjalla on oma Oslosta hankittu HøKa-vaunu, on siellä viime vuonna kokeiltu myös oslolaista DüWAG-nivelvaunua nro 137. Siirtokustannuksissa avustivat mm. Ruotsin Keskustapuolue, mikä asia on meidän näkökulmasta tarkasteltuna hieman hämmästyttävää. Linjalla on tätä nykyä mm. Vikinglinjan väreihin maalattu vaunu.

Kapearaiteisella Roslagsinradalla nostettiin elokuussa suurin sallittu nopeus 80 km/h:iin.

Lidingönradalla on elokuussa koekäytetty Oslon nivelvaunua 137. Tämänkaltaisia nykyaikaisia vaunuja tarvittaisiin vain kaksitoista kappaletta korvaamaan linjalla nykyään käytettävät 18 mv+pv (A30+B30) -junat.

Lakiasiaintoimisto
Kämäräinen
&
Korvenkontio
Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

Puhelin (90) 440 414
Telekopio (90) 440 447

Tunneliradalla avattiin 15.8. sadas metroasema (Skarpnäck) ja otettiin käyttöön rataosa Bagarmossen - Skarpnäck. Haara Skärmarbrink - Bagarmossen oli otettu käyttöön jo v. 1958. Kyseinen haara on uutta Skarpnäckin pätkää lukuunottamatta pintarataa.

Zwickau
Uudet AEG-matalalattiavaunut otettiin viime keväänä useiksi viikoiksi pois käytöstä kiskoiltasuistumisien takia. Liikennöinti hoidettiin tuona aikana kaksiakselisilla Gotha-vaunuilla.

OIKAISUJA

Edellisen numeron sivulla 24 mainitsimme, mitkä linjat Koskelan halli vaihtaa: lisättäköön sinne vielä linjat 1 ja 1A.

Sivulla 27 kerroimme rahastuspihdeistä: numerot 800 - 899 harmaat ovat Koskelan bussipuolen pihtejä. Pihti nro 1 onkin numeroltaan ja leimaltaan 001. Koulutus - Almex on numeroltaan 00, numero 1 on jossain bussissa. Mustia laitteita on busseissa enemmänkin.

Sivulla 15 olevaan luetteloon raitioliikenteen vuoroista ja vaunuista korjataan: neliakselisia on varminten vuoroissa 7 - 10, 101, 102, 105 ja 107. Maaliskuun alussa tilanne muuttuu, katso tarkemmin raitiotielinjat-palstalta. Huomioi, että mm. Käpylässä ei maaliskuusta lähtien pitäisi enää näkyä vanhoja vaunuja!

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.

Palstalla mainittu tapahtuma, olipa se mitä laatua tahansa, on ensimmäinen, viimeinen, ainutlaatuinen, poikkeava tai muulla tavalla erikoinen vain jos sen yhteydessä on siitä erikseen maininta.

Mottomme on: Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepysäkille.

Raition Päätepysäkin osoite:

Arto Hellman
puhelin (90) 321 066
tai postitse osoitteella
Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Alameri, Mikko Attila, "BY-trafik", Teemu Collin, Krister Engberg, Tom Heino, Martti Hellstén, HKL, Jarmo Hirviniemi, Hans Jaatinen, Pasi Jakovleff, Harri Koskikallio, "KOSkelan Sisäiset Uutiset", Tauno-Juhani Lappi, Timo Lappi, Rauno Lindblom, "LRMT", "MfSS", Juhana Nordlund, "Paikallisliikenne Tiedote", Petri P Pentikäinen, "Ratikka tulee", Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Kai Sillanpää, Matti Soini, Juhani Valanto, Veli-Pirkka Viertokangas, Risto Vormala.

Vanhoja Raition numeroita saatavana toimituksesta:
*2 * 1982 ja 3 * 1985.....10 mk/kpl*
*2 * 1988 .....15 mk/kpl*
*2 *1994 ja 3*1994.....20 mk/kpl*

Soita ja tilaa!

Kansikuva:
Kaikki Helsingin kolme erilaista nivelvaunuväritystä Töölön hallin edustalla; oikealla viimeinen punaharmaa vaunu 75, keskellä tavanomainen viherkeltainen vaunu 110 ja vasemmalla koevärityksen (keltainen helma) saanut vaunu 45. Kuva: Jorma Rauhala 9.10.1994.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon ja vapaat matkat SSS:n museoraitioteillä Tukholmassa, Malmköpingissä, Malmössä sekä SHS:n museoraitiotiellä Skjoldenæsholmissa.

Johtokunta v. 1995:
puheenjohtaja *Jorma Rauhala*
puh k: (90) 873 5836 tai 949-843 330
puh t: (90) 707 2957
sihteeri *Juhana Nordlund*
puh k: (90) 879 4994
varapuh.johtaja *Ari Oksa*
puh k: (90) 802 2393
puh t: (90) 472 3644 tai 950-556 3644
rahastonhoitaja *Krister Engberg*
puh k: (90) 362 960
arkistonhoitaja *Toivo Niskanen*
puh k: (90) 531 121
jäsen *Tom Heino*
puh k: (90) 407 583
varajäsen *Risto Vormala*
puh k: (90) 278 7494

RAITIO ISSN 0356-5440

Päätoimittaja Jorma Rauhala
18. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:
Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995

© Suomen Raitiotieseura ry

PAINATUSKESKUS OY, PIKAPAINO, ANNANKATU 44, HELSINKI 1995