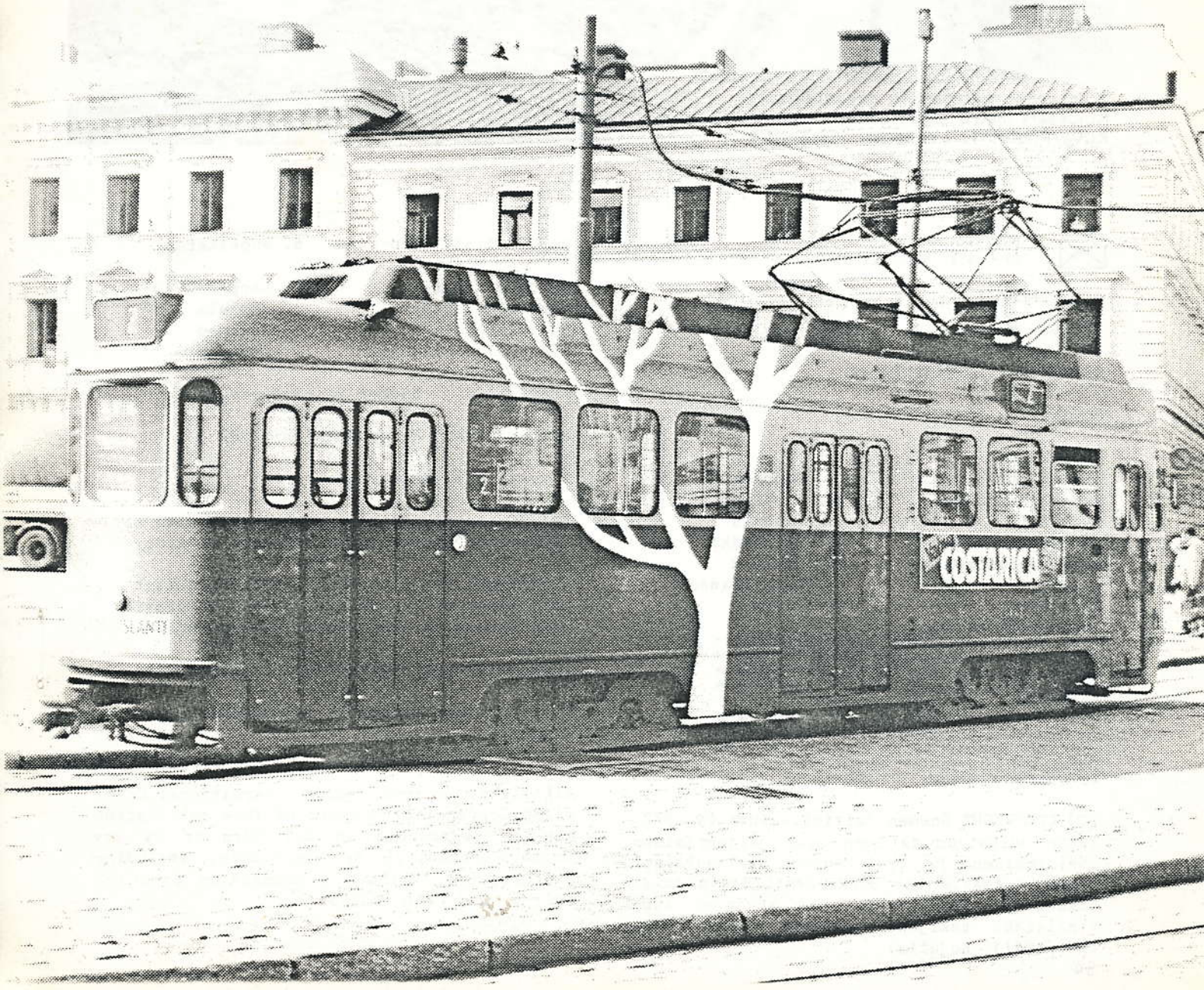
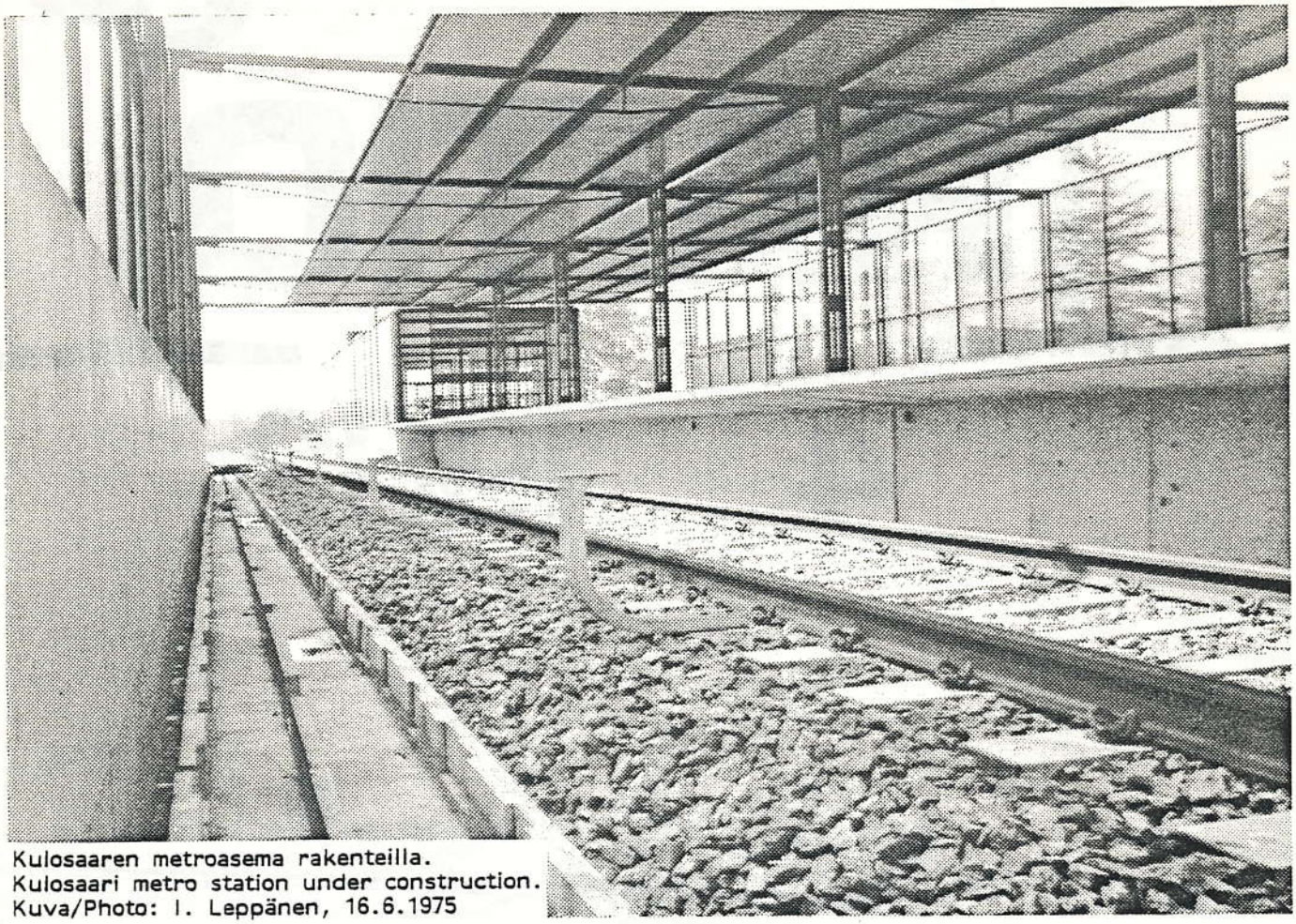
RAITIO

4 1982





Kulosaaren metroasema rakenteilla.
Kulosaari metro station under construction.
Kuva/Photo: I. Leppänen, 16.6.1975

PL 234
SF-00531 HELSINKI 53

54 48-3

KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	I. Leppänen
varapuheenjohtaja	T. Niskanen
sihteeri	J. Rauhala
rahastonhoitaja	P. Leinomäki
arkistonhoitaja	A. Hellman
jäsen	J. Hannikainen
varajäsen	E. Virta

Kansikuva/On the cover:
Vaunu 361 oli yksi neljästä moottorivaunusta, joiden kylkiin yhdysvaltalainen Dale Eldred maalasi valkealla ns. ympäristötaidetta eli puun kuviteilun varjon. Teokset kuuluivat Helsingin Juhlaviikkojen ohjelmistoon ja olivat esillä koko kesän.
Motor tram 361 and three other trams were one of the features of the Helsinki Festival this summer. They were decorated by the American artist Dale Eldred, and the result can be seen here.
Kuva/photo: J. Rauhala, 6.7.1982

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1982
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

RAITIO ISSN 0356-5440 6. vuosikerta

päätoimittaja	I. Leppänen
toimitussihteeri	J. Rauhala
uutistoimittaja	A. Hellman
aikataulutoimittaja	J. Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1982

Ilmestyy neljästi vuodessa

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaiset näkemykset eivät välttämättä ole yhteneviä toimituksen ja yhdistyksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

All rights reserved under International Copyright Convention. No part of this publication may be reproduced in any form or by any means, mechanical or electronic, including photocopying, without a permission from the editor and the author.

Uusi Suometar 15.10.1889

Helsingin kiskotiet.

200 markan suuruisien osakkeiden

kirjoittamista varten on listoja esillä Pohjoismaiden-Osakepankissa, Kansanpankissa, Yudenmaan osakepankissa, Omnibus-osakeyhtiön konttorissa F. Esplanadik. N:o 21.

Osakkeidenkirjoitus on alustavainen, kunnes Kaupunginvaltuusmiesten lupa raitioteiden rakentamiseen on saatu.

Omnibus-osakeyhtiön puolesta:

A. W. Lindfors.

C. O. Lindström. Hugo af Schultén. R. Mellin.
M. Strukel. K. H. Renlund. Otto Hjelt.

Omnibus.

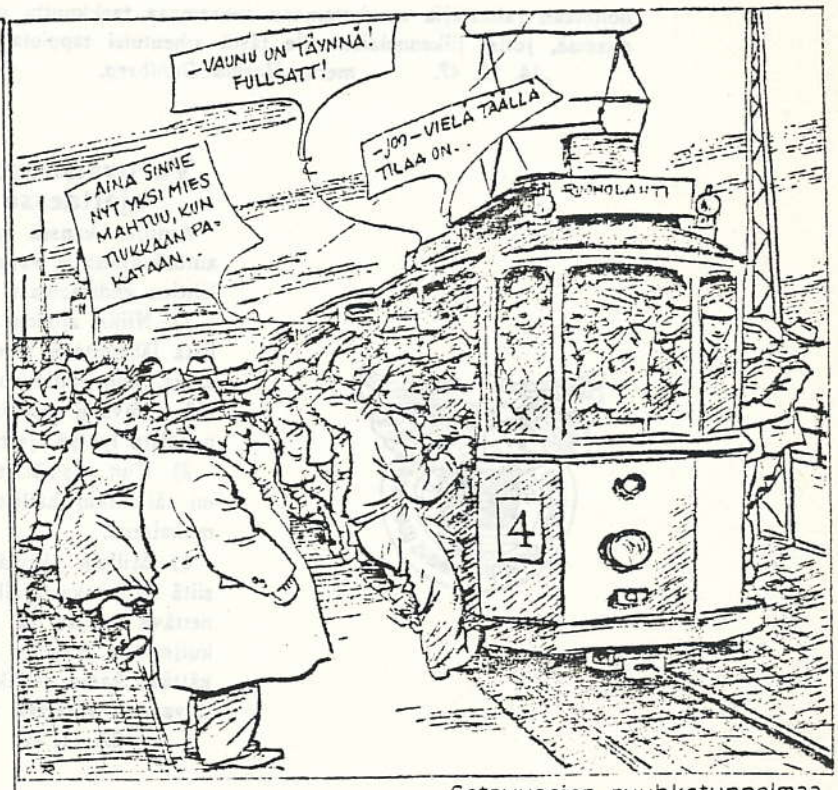
Lokakuun 15 p:stä alkaen lähtevät *Töölön—Kaivopuiston* väliä kulkevat vaunut joka 20 min. Töölöstä ja torilta sekä kymmenen min. yli kunkin 20 min. Kaivopuistosta.

Samana päivänä avataan *uusi linja Kauppatori—Pursimiehenkatu* omnibusliikkeelle, lähtien yksi vaunu joka 20 min. torilta ja Pursimiehenkadulta. Vaunut kulkevat koetteeksi Unioninkatua, Makasininkatua, Kasarmintoria, Pientä ja Suurta Robertinkatua, Fredrikinkatua, Merimiehenkatua sekä Kirvesmiehenkatua.

Sörnäsin—Lapvikinkadun väliä kulkevat vaunut edelleenkin joka neljännestunti, mutta viimeinen vaunu lähtee torilta Sörnäsiin kilo 9,30, Töölöön 9,40.

Omnibus-Osakeyhtiö.

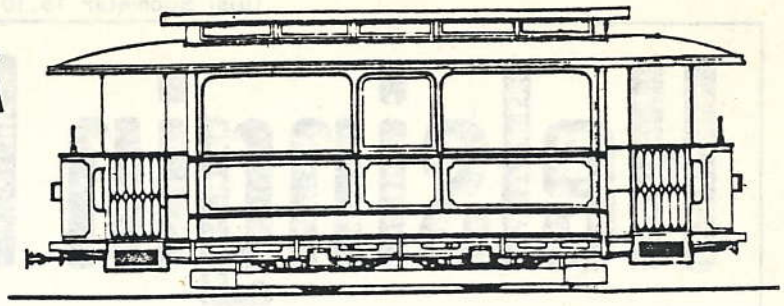
Uusi Suometar 15.10.1889



Sotavuosien ruuhkatunnelmaa
Helsingin Sanomat 29.11.1940

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala



Päiväkäsky N:o 82/1947

Vaunuun nouseminen

— — —

Matkustajan, joka on päässyt tulemaan vaunuun etuoven kautta, sallitaan *poikkeustapauksessa, kun jonoa ei ole pysäkillä*, jäädä vaunuun tarvitsematta poistua ja tulla uudelleen takaovesta.

Päiväkäsky N:o 89/1947

Virkatiedonannot vaunuissa

Koska on todettu, että jotkut rahastajat laiminlyövät ohjesäännössä määrättyjen virkatiedonantojen tekemisen matkustajille, esim. »Maksakaa, olkaa hyvä», »Siirtykää eteenpäin vaunussa, olkaa hyvä» jne., taikka tekevät sen vain yhdellä kielellä, huomautetaan, että kyseiset tiedonannot on tehtävä kuuluvalla äänellä *sekä suomeksi että ruotsiksi*.

24. 10. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 98/1947.

„Vapaamatkustajien" välttäminen

Kaupunginvaltuuston kokouksessa 12. 11. 47 esitettiin syytös, että eräät rahastajat sallivat »vapaamatkustajia» vaunussaan. Tämän johdosta kehoitetaan rahastajia noudattamaan suurempaa tarkkuutta maksujen perimisessä, jottei liikennelaitokselle tästä aiheutuisi tappiota.

14. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 103/1947

Varovaisuustoimenpiteet halliin ja hallista ajettaessa

Autojen kanssa sattuneiden yhteenajojen takia raitiovaunujen ajaessa autonkuljettajia varoittamatta pääraitiolta halliin tai sieltä ulos on tästä lähtien ehdottomasti noudatettava seuraavia varmuustoimenpiteitä:

1) Niiksi ajoiksi, jolloin sisään- ja ulosajot yleensä tapahtuvat, on hallista lähetettävä merkinantaja, joka pysäyttää auto- ym. liikenteen siksi aikaa, kun raitiovaunut ylittävät ajoradan. Pysäyttämismerkkinä käytetään päivällä punaista lippua (tai laattaa) ja hämärässä sekä illalla punaista lyhtyä, joita heilutetaan kadun poikkisuuntaan.

2) Kun yksinäiset vaunut muina aikoina ajavat sisään halliin tai ulos, on tällöinkin hallista lähetettävä merkinantaja, joka toimii kohdan 1) mukaisesti.

3) Milloin yksinäiset vaunut jostakin syystä ajavat halliin etukäteen siitä hallitarkastajalle ilmoittamatta, on moottorivaunun rahastajan käännettävä vaihde ja jäätävä sen jälkeen ajoradalle varoittamaan autonkuljettajia vaunun aikomuksesta ajaa halliin heiluttamalla kohotettua kättään kadun poikkisuuntaan. Rahastaja saa mennä vaunuun vasta raitiovaunun ylitettyä ajoradan.

27. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

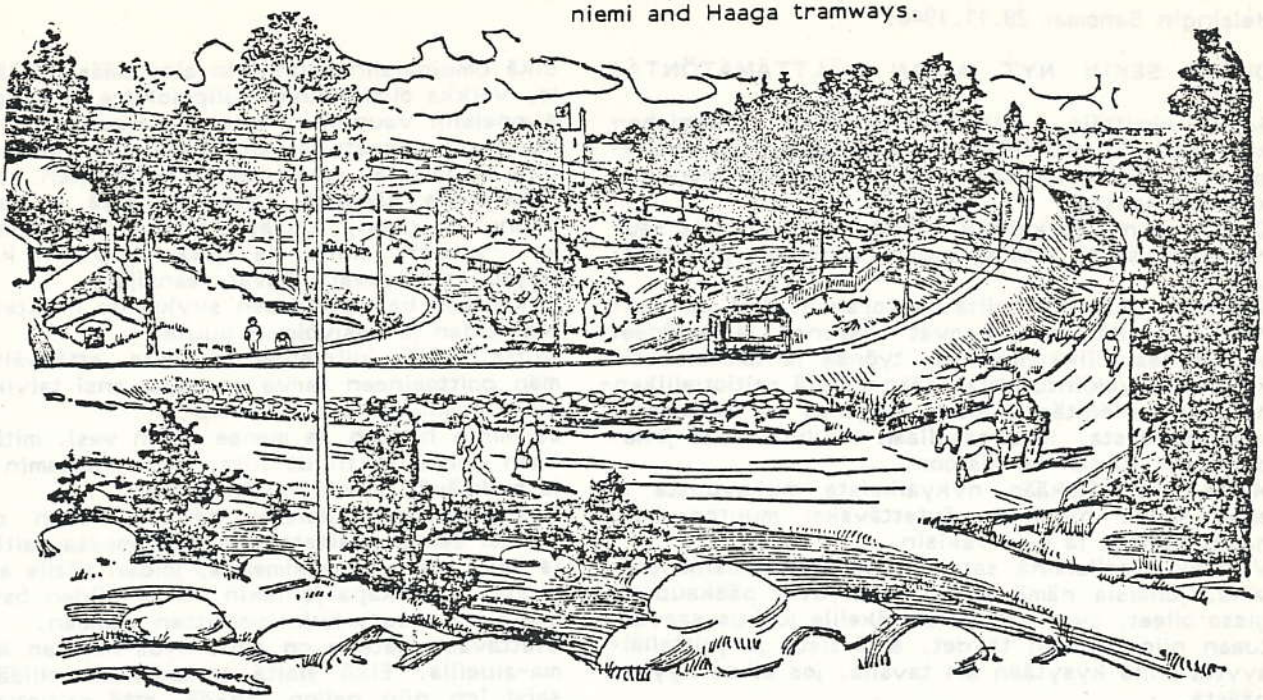
Päiväkäsky N:o 1/1948

Vaununovien aukijättäminen halliinajon jälkeen

Kylmänä vuodenaikana kehoitetaan henkilökuntaa vaunujen ajettua halliin jättämään vaununovet auki, jotta hallista lämpö mahdollisimman nopeasti leviäisi vaunuihin ja siten helpottaisi niiden sulamista.

5. 1. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Tilkan vaihde silloin ennen.
Tilkka junction in the early days of the Munkkiniemi and Haaga tramways.



Hufvudstadsbladet 30.10.1914

Hufvudstadsbladet 30.10.1914 (käännös):

IDYLLISIÄ RAITIOTIELINJOJA

Uudet linjat Haagaan ja Munkkiniemeen

Navakka, harmaankolea syystuuli puhalteli pitkin katuja, kun oikaisen varhain aamulla vanhan kirkkopuiston poikki. Tarkoitukseni oli lähteä tutustumaan Haagan ja Munkkiniemen vasta rakennettuihin raitiotielinjoihin. Heikinkadulla havaitsin aamuusvan seasta jonkin matkaa pohjoisempana odottavan raitiovaunun. Käänsin kurssin kohti sitä ja tapasin Raitiotieyhtiön insinöörit Souranderin ja Montellin, jotka olivat ystävällisesti kutsuneet Hufvudstadsbladetin osallistumaan tälle matkalle. Piirtäjämme saapui hetken kuluttua, minkä jälkeen lähdimme liikkeelle kohti Töölöä. Ruusulassa seurueeseen liittyi vielä muutama teknikko, jotka osallistuivat retkeen asiantuntijoina.
Uusi linja alkaa, niin kuin tiedetään, kaupungin portilta. Kun vaunu oli sivuuttanut omalaatuisen pienen S-kaarteen, joka on juuri portin ulkopuolella, ajoimme pitkin melko korkeaa ratapenkkaa, jonka keskellä on rivi koristeellisia rautapylväitä. Niiden kummallakin puolella on kaareva varsi, joka kannattaa ilmajohtoa. Linja tulee olemaan kaksiraiteinen, mutta toistaiseksi vasta itäinen raide on liikennöitävässä kunnossa.
Uusi linja on aivan omaperäinen. Siellä ei ole suurkaupungin liikennettä eikä katujen melua, vaan vaunut kulkevat pitkin rataa, jonka toisella puolella on tiheä havumetsä ja toisella puolella mutkainen maantie. Siellä täällä on pieniä aukemia, joissa seisoo vaatimaton tupa sekä perinteinen perunamaa. Matka raitiovaunulla läpi "puhtaan maaseudun" on todella virkistävä retki.
Viiden minuutin kuluttua saavumme Tilkan vaihteeseen, jossa Munkkiniemen ja Haagan linjat haarautuvat. Päätimme lähteä aluksi Munkkiniemeen. Linja alkaa jyrkällä kaarteella, joka on samalla ratapenkan korkein kohta. Vasemmalla on metsäinen vuori ja hieman matkan päässä oikealla Tilkan sairaskoti, jonka tornin huipussa liehuu punaisen ristin lippu. Vähän matkan sivuutamme Pikkuhuopalahden perukan. Rata on rakennettu uuden, tukevasti rakennetun 200 m pitkän puusillan yli. Sillan toisessa päässä rata haarautuu jälleen. Toinen raide jatkaa suoraan eteenpäin pitkin äskettäin istutettua puukujaa tulevaan huvilakaupunkiin, ja toinen - sivuraide - kääntyy vasemmalle meren rantaan. Sieltä avautuu laajalti Pikkuhuopalahden rantamaisemia. Oikealla pilkottaa Munkkiniemen vanha, komea kartano ja Ramsayn huvila, vasemmalla taasen Meilahden kartanon vanha päärakennus, jossa kenraalikuvernööri Steinheil aikanaan majaili.
Hetken tauon jälkeen ajoimme takaisin Tilkan vaihteeseen, josta matkaa jatkettiin pohjoiseen Huopalahden rataa pitkin. Olimme ajaneet vasta jonkun kymmenen metriä, kun kohtasimme vaunun, joka oli täynnä kiviä. Insinööri Sourander, joka itse ajoi vaunua, ei kuitenkaan hämmentynyt, vaan alkoi työntää kivivaunua edellä, mikä ei lainkaan haitannut matkantekoa. Hetken kuluttua olimme perillä Ruskeasuolla, joka on ahdas yhdyskunta pienessä laakson tapaisessa tien oikealla puolella. Haagan rata on lähes valmis ja tarkoituksemme oli jatkaa päätepisteeseen saakka. Olimme juuri päässeet liikkeelle (kivivaunu oli vielä edessämme), kun tien sulki vielä toinen este, eli valtaisa tukeilla kuormattu vaunu. Meidän oli pakkoa pysähtyä ja joku seureen jäsen totesi, että ei kannata yrittää työntää kahta lastattua vaunua edellä. Tämä lausunto todettiin asialliseksi, joten päätimme palata kaupunkiin.
Niinkuin aiemmin mainittiin, avataan osa uusista linjoista tänään yleiseen liikenteeseen, nimittäin kaupunginportin ja Ruskeasuon välinen osuus. Tällä linjalla ajetaan toistaiseksi pendeliliikennettä, jolloin yksi vaunu ajaa edestakaisin 10 minuutin välein, ja siitä on vaihtoyhteys joka toiseen kaupunginportin ja Ruusulan väliä kulkevaan vaunuun. Munkkiniemen linja avataan 1. joulukuuta ja Haagan linjan jatko niin pian kuin rata valmistuu. Tarkoitus on liikennöidä suoria vaunuja Ylioppilastalon torilta Munkkiniemeen ja Huopalahteen niin, että kummankin linjan vuoroväli on 40 minuuttia.

Don Caesar

Helsingin Sanomat 29.11.1940:

OLIKO SEKIN NYT AIVAN VÄLTTÄMÄTÖNTÄ?

Sekin nimittäin, että helsinkiläisten jokamiehen kulkuneuvoa, raitioliikennettä ryhdyttiin supistelemaan ja säännöstelemään rinnan moottoriajoneuvoliikenteen kanssa?
Onhan se nyt jo keritty nähdä, mikä on ollut seurauksena siitä, että vaunujen väliaikoja pidennettiin.
Tappelun nujakka, riita ja torahan siitä on seurannut, sillä ihmiset ovat yleeensä järjestäneet asumisensa, liikkumisensa, työnsä ja toimensa aikaisemmin vakiintunutta, säännöllistä raitiotieliikennettä silmälläpitäen, joten kysymys on sellaisesta kulkuneuvosta, joka tavallaan kuuluu osana jokapäiväisen elämän koneistoon.
Mutta nyt tätäkään nykyaikaista mukavuutta ei enää saada hyväksi käytettäväksi muuten kuin hamstraamalla ja puoliväkisin.
Varsinkin sellaisina sateisina ja liikakatuisina päivinä, jollaisia nämä viime päivät ovat pääkaupungissa olleet, ovat vaunut pysäkeille joskus saavuttuaan niin tupaten täydet, että sisua ja yritteliäisyyttä siinä kysytään eri tavalla, jos aikoo kyytiin päästä.
Eikä umpinaisiin vaunuihin aina pääse millään opilla, vaikka olisi kuinka tulipalokiire ja hengenhätä.
Avonaisiin vaunuihin kaikkein sisukkaimmat ja tomerimmat pureutuvat kiinni suurina ulkona riippuvina rypäleinä, onnettomien rahastajien koettaessa komennella äänensä käheäksi, että ei saa tulla, vaunu on täysi, fullsatt. Poikasista se on tietenkin "kivaa", mutta ne, jotka kaikkein kipeimmin kyytiä tarvitsevat, jäävät reensijalle.
Liikenteen harventamisen syyksi on ilmoitettu polttoaineiden ja vesivoiman puute.
Mutta nythän julistetaan toisaalta, että välttämättömän polttoaineen tarve on koko ensi talvikaudeksi ainakin suunnilleen turvattu.
Ja mihin hittoon se menee sekin vesi, mitä on pitkään taivaalta tullut niin, että muutamin paikoin jo pelkäävät tulviin hukkuvansa.
Nyt pääkaupunkilaisten täytyy veden puutteen vuoksi seistä vesisateessa odottamassa raitiovaunuja sekä tärvellä pukimensa, joiden tilalle ei anneta uusia - vaikkapa joillakin rahaa niiden ostamiseen olisikin - muuta kuin pisteitten mukaan.
Tiettävästi sateita on ollut myös Imatran koskivoima-alueilla. Eikö sieltä tosiaankaan millään opilla saisi irti niin paljon sähköä, että raitiotieliikenne Helsingissä saataisiin nykyistä paremmalle kannalle?
Mitähän, jos yritettäisiin, että liikennemahdollisuudet saataisiin ainakin entiselleen.
Näin ei ole hyvä.

Ilta-Sanomat 14.6.1941

Savolainen emäntä helsinkiläisessä raitiovaunussa. Konduktööri on kärsimätön.

— Jestandes kun se. kestä kauan — — —

— Elekeehä kontehtyerj hättäännö läkähtyä — het soatta maksun, kuham minä ensin soan pörssinj toalta alushammeel lakkarista hyppysiinj — — —

— Kaikenlainen moukka ne lähettä tänne kauppunki — — —

— Kaikenlaisiaham meit'om, moukkia. joeta tänne lähetettää ja jokkun niistä pannaar raetiokontehtyerikshii — — —

UUSI SUOMI 23.11.1952:

Helsinkiläiset ovat varmaan tyydytyksellä todenneet, että Liikennelaitos on vihdoinkin huomannut mainostiloja vuokraamalla ym. keinoin ryhtyä parantamaan heikkoa kannattavaisuuttaan. Olisi vielä eräs mahdollisuus, joka antaisi oman pienen lisänsä. Varsinkin esikaupunkilinjoilla, mutta ehkä myös pitempiä matkoja keskikaupungilla ajavat antaisivat suuren arvon sille, että saisivat iltapäivisin ostaa lehtensä vaunuissa kiertäviltä lehtipojilta, kuten junissakin tehdään. Välipysäkeillä nousevilla ei tähän olekaan muuta tilaisuutta. Ruuhkaaikoina ei muutaman pysäkinvälin vaunussa ajava lehtipoika juuri tungosta lisäisi. Siispä rohkeasti kokeilemaan, vaikka tällaista liiketoimintaa ei esikuvassamme Ruotsissa tai muuallakaan vielä harjoiteta.

"Veronmaksaja"

Suomen Sosialidemokraatti 1.12.1938:

RAITIOTIEVAUNU HULLAANTUI
ja teki matkaa kilometrimäärin eilen

Ilmajarruvika päästi vaununparin Viipurinkadulta taipaleelle.

Eilen kello 22 jälkeen tapahtui Pohjois-Helsingissä omalaatuinen sattuma. Keltaisen linjan raitiovaunupari oli saapunut Viipurinkadun päätepysäkilleen, jossa vaunu tavallisesti seisahtuu viideksi minuutiksi jatkaakseen sen jälkeen matkaansa Eläintarhan kautta Turuntielle ja sieltä keskikaupungille. Pysäkille saavuttua vaunuparin henkilökunta tavallisesti menee levähtämään puiston penkille. Niin tälläkin kertaa. Nyt sattui kuitenkin siten, kuten poliisitutkinnossa on selvinnyt, että vaunuparin ilmajarruissa oli ollut jokin vika, niin että jarrut odottamatta löysääntyivät ja vaunupari lähti rullaamaan Viipurinkatua Eläintarhaan päin suurta alamäkeä. Vaunuissa istui pari naishenkilöä, mutta kun he huomasivat vaunun lähtevän liikkeelle ilman kuljettajaa, hyppäsivät he avoimista ovista kyydistä pois. Raitiotiejuna jatkoi menoaan.
Eläintarhan rautatiesillan luona oli ollut toimessaan raitioteiden linjatyöläinen ja hän sai kiittää luojaansa, että kerkesi raiteilta syrjään, kun "hullaantunut" vaunupari paineli jyrkkää alamäkeä pitkin alas ja sitten Nordenskiöldinkadulle. Saatuaan kovan alkuvauhdin jatkoivat vaunut matkaansa aina Turuntielle ja sieltä edelleen miltei Messuhallin luo.

Täällä kuitenkin tavoitti karkulaisen vaunun kuljettaja, joka heti havaittuaan vaununsa lähteneen liikkeelle omin lupinsa, oli ottanut vuokra-auton ja lähtenyt sillä ajamaan takaa ajokkiaan tavoittaen sen vasta, kuten jo sanoimme Sirkuksen - Messuhallin tienoilla.
Oli onni, että raitiolinja oli koko matkan selvä, muussa tapauksessa olisi saattanut tapahtua kaameakin onnettomuus.

Helsingin Sanomat 19.5.1937:

TROLLEYTÄ EI HANKINTAKAAN.
Mutta busseihin tulee enemmän seisomapaikkoja. Kiskot pois - ja ilmajohdot myös!

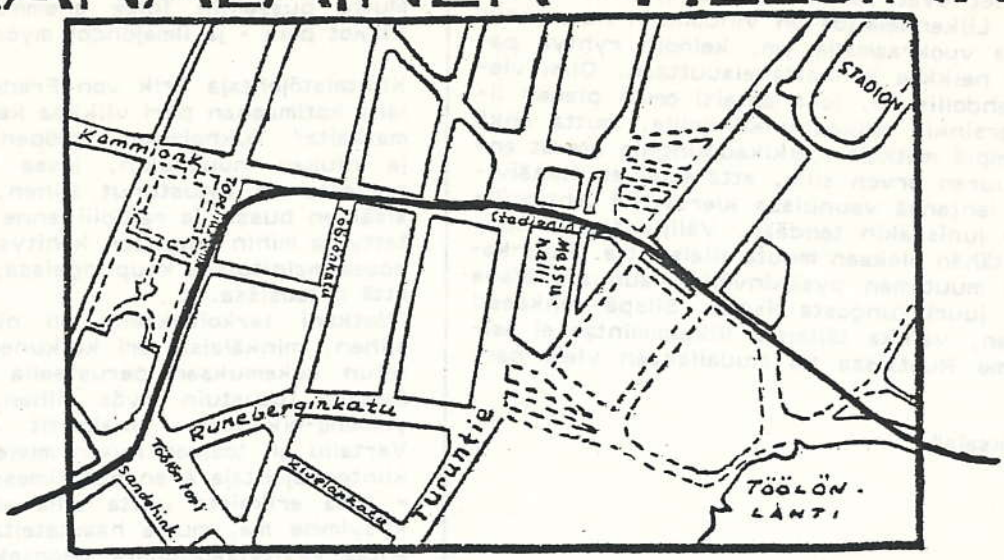
Kiinteistöjohtaja Erik von Frenckell palasi eilen illalla kotimaahan pari viikkoa kestäneeltä "tutkimusmatkalta" Tukholmaan, Kööpenhaminaan, Berliniin ja hiukan muuallekin, jossa hän Raitiotieyhtiön puolesta on tutustunut siihen, miten kaupunkien sisäinen bussi- ja raitioliikenne nykyään on järjestetty ja mihin suuntaan kehitys parhaillaan on menossa mainituissa kaupungeissa, sekä niiden keski- että laitaosissa.
"Matkani tarkoituksena oli nimenomaan tutustua siihen, minkälaisia eri kulkuneuvotyyppejä saavutetun kokemuksen perusteella pidetään parhaina. Samalla tutustuin myös siihen, mitä eri maksuja ylimeno-oikeudet, aikakortit yms. edellyttävät. Vertailu oli tosiaan hyvin mielenkiintoista", kertoi kiinteistöjohtaja eilen puhelimessa.
- Mitä erikoista uutta tällä alalla oli nähtävänä? kysyimme me, mutta haastateltavamme ei halunnut antaa yksityiskohtaista selontekoa ennen kuin raitiotieyhtiölle annettava matkakertomus on sen johtokunnalle esitetty.
- Tuskinpa paljon puhuttu trolleybussien hankkiminen lähiaikoina meillä tulee kysymykseen. Ruotsissa ei niitä käytetä ollenkaan. Tanskassa hankittaneen jonkin verran vastaisuudessa, Saksassa ne eivät myöskään ole suosiota saavuttaneet. Pari linjaa on Berlinissä käytännössä. Mukaviahan nämä trolleyt ovat, mutta kun kerran kiskot jätetään pois, tuntuu asianmukaiselta luopua samalla myös ilmajohdoista. Erikoistapauksissa trolley voi kyllä olla edullinen, mutta ainakaan tällä hetkellä ei meillä trolleyn hankkiminen tulle kysymykseen.
- Mutta niiden hankkimistahan on pidetty meillä aivan varmana!
- Aivan oikein, mutta trolley-järjestelmän toteuttaminen on laajakantoinen hanke. Silloin on hankittava suuri määrä aivan uusia ja uuden periaatteen mukaan toimivia vaunuja yhtaikaa. Sitäpaitsi on poistettava samanaikaisesti suuri määrä kiskoja ja muuta käyttökelpoista kalustoa. Tietenkin muutaman vuoden kuluttua tilanne saatta muuttua.

Ei missään niin komeita busseja kuin Helsingin "siniset"

Kaikkialla vallitsee sama pyrkimys: kiskot pois keskikaupungilta! Oli kiintoisaa havaita, että missään en tavannut niin komeita busseja kuin meidän nykyiset siniset bussimme ovat. Ei missään ole myöskään istuinjärjestely niin mukavasti toteutettu kuin näissä vaunuissa - tämä saattaa tuntua itsekehumiselta, mutta totta se on. Ainoa muutos, joka nähdäkseni tulee kysymykseen on se, että busseihin on järjestettävä enemmän seisomapaikkoja kuin nyt. Nykyään on lähes puolet seisomapaikkoja, mutta muutamissa paikoissa näin matkallani busseja, joissa kaksi kolmannesta paikoista on seisomapaikkoja. Tämä koskee tietenkin keskikaupungilla liikkuvia vaunuja, pitemmillä matkoilla se ei tietenkään tule kysymykseen.
Koska haastateltavamme oli tutustunut myös maksujärjestelmiin, utelimme, mitä muutoksia hän niiden suhteen saattaa ehdottaa nykyisiin oloihin Helsingissä. Siihen kysymyksen hän ei kuitenkaan halunnut kajota.

Uusi Suomi 23.9.1938:

„MAANALAINEN" HELSINKIIN.



Sinivalkoinen raitiotielinja

Topeliuskadulta Helsinginkadulle

Stadionin edustalle maanalainen pysäkki

Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön johtokunta on esittänyt kaupunginhallitukselle, että tämä toimituttaisi kustannuslaskelmat sinivalkoisen raitiotielinjan siirtämisestä maan alle Turuntien kohdalla. Turuntien ja Runeberginkadun kulmaus, jossa mainittu linja kulkee Turuntien raitiotielinjojen poikki, on muodostunut vaikeaksi liikennekohdaksi varsinkin silloin, kun suuret väkijoukot kokoontuvat Messuhallissa tai Stadionilla järjestettäviin tilaisuuksiin. Tämän tähden ja silmälläpitäen olympialaisia kisoja on nyt herätetty ajatus raitiotielinjan siirtämisestä maan alle Turuntien kohdalla.

Raitiotieyhtiön johtokunnan suunnitelman mukaan sinivalkoinen linja kääntyisi Runeberginkadulta Töölöntorin kohdalla Topeliuskadulle ja johdettaisiin sieltä Tallbackan sairaalan tontin kulman alitse Kammiokadun alle. Siellä se maanalaisena kulkisi lähellä Turuntietä Kammiokadun toiselle reunalle ja osittain talojen allekin sekä edelleen maanalaisena Hippodromin ja Messuhallin välisen Stadionintien sekä Stadionin edustan alitse ja nousisi vasta Mäntymäen pohjoispuolella jälleen maan päälle ja liittyisi Helsinginkadun nykyisiin raiteisiin Töölönlahden rannalla. Raitiotieyhtiön johtokunnan kirjelmässä viitataan siihen, että tämä hanke olisi toteutettava ennen olympialaisia kisoja.
Stadionin edustalle olisi rakennettava maanlainen asema, johon päästäisiin kahdesta aukosta portaita pitkin sekä Turuntieltä että Stadionin edestä. Viimeksimainittuja portaita olisi tarkoitus käyttää vain silloin, kun Stadionille on liikennettä. Maanalaisen, molemminpuolisen asemalaiturin pituus olisi 80 m ja koko tunnelin pituus, asema mukaanluettuna, n. 600 m. Aseman molemmille raidepareille mahtuisi samanaikaisesti 7 raitiotievaunua.

Uusi Suomi 12.11.1938:

3-VAUNUINEN "PIKAJUNA" TÖÖLÖN JA SÖRNÄISTEN VÄLISEEN RAITIOTIELIIKENTEESEEN

Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö tilannut 10 uutta vaunua Saksasta.

Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö on tilannut Saksasta raitiotieliikennettä varten 10 uutta moottorivaunuihin liitettävää kevyttä perävaunua. Ne saapunevat Suomeen ensi vuoden alkupuolella, minkä jälkeen ne siirretään kaupungin liikenteen palvelukseen.
Nimenomaan Töölön ja Sörnäisten liikenneyhteyksiä parantaakseen raitiotieyhtiö asettaa ensi vuonna liikenteeseen 3-vaunuisen "pikajunan", jossa on moottorivaunun lisäksi kaksi uutta perävaunua. Uusi raitiovaunu liikennöi klo 9 ajoissa aamuisin ja klo 16 jälkeen iltäpäivällä kiireimmän liikenteen ajan. Se ei poikkea ylioppilastalolle, vaan ajaa suoraan Rautatientorin ja Kaivokadun kautta Töölöön.

7.3.1938 muutettiin HRO:n numerolinjat seuraavan jaoituksen mukaiseksi:

1-10	raitiotielinjat
11-19	keskustalinja-autot
20-29	länsisuuntaan ajavat linja-autot
30-49	itäsuuntaan ajavat linja-autot
50-59	pohjoissuuntaan ajavat linja-autot (ei ollut vielä tuolloin, mutta numerointisarja vastaisen varalle)

Edellä olevan johdosta jouduttiin "punaisten" bussien eli Oy Omnibus Ab:n oston myötä HRO:n "sinisille" joutuneet Omnibussin linja 1 (Merikatu - Kruununhaka - Eira) muuttamaan linjaksi 16 ja linja 2 (Katajanokka - Töölö) muuttamaan linjaksi 17. Sinisten bussien linja KB muutettiin linjaksi 40 (Kauppatori - Kulosaari), jotta sitä ei olisi sotkettu esikaupunkiraitiotielinjoihin, joilla oli kirjaintunnus.

Tukholma suunnitteli 1930-luvun loppupuolella luopuvansa raitiovaunuistaan 1940-luvun puolivälin paikkeilla. Sota vain tuli kuvioihin ja sotki suunnitelmat perinpohjaisesti.
Vuosina 1939-1940 HRO osti edulliseen hintaan 31 käytettyä romutustuomion saanutta avoperävaunua København Sporvejeltä (valmistusvuodet 1901, 1902, 1904 ja 1909; Scandia A/S, Randers, Tanska). Vaunut oli tarkoitettu hetken helpotukseksi Helsingin vuoden 1940 Olympialaisten lisäliikenteeseen. Kisojahan ei toisen maailmansodan syttymisen vuoksi järjestetty, mutta vaunut olivatkin sitten sitäkin tarpeellisemmat selviydyttäessä kasvaneesta liikennemäärästä. Liikennekalustoakaan ei ehditty pitää loistokuntoisena tekijöiden ja tarveaineiden niukkuuden vuoksi, joten lisävaunut olivat sitenkin arvokas lisäapu.

Näitä kesävaunuja muutettiin talvikäyttöön rakentamalla niihin vaneriseinät, joihin tehtiin sivuovet. Seinien rakentaminen pakotti vähentämään istumapaikkoja, koska vaunuihin jouduttiin raivaamaan keskikäytävät. Nopeimmalla tavalla muutettin osa vaunuista "umpivaunuiksi" pelkästään pingottamalla seinien korvikkeeksi tuulikankainen peite. "Ikkunoiden" kohdat jätettiin avoimiksi, jotta vaunuissa olisi valoisaa. Lämmintä oli tietysti juuri sen verran, miten oli sattunut olemaan vaatetta yllä. Alla oleva ruotsalaisruno kertoo siitä, miksi Stockholms Spårvägar ei huomannut käyttää tilaisuuttaan hyväksi ja kaupata vaunujaan HRO:lle. Kirjoitusajankohtanahan luultiin tulevaisuudelta vielä muuta, mutta jo vuoden kuluessa tästä tapahtumat vyöryivät aivan toisissa merkeissä eteenpäin ja muuttivat kenties hiukan tukholmalaiskannanottojakin.

Visan om Släpvagnen.

Stockholms-Tidningen 14.1.1939

Finland ska, enligt ett meddelande från Kongens By, upphandla Köpenhamns gamla uttjänta spårvagnar för att använda dem i trafiken under olympiska sommaren 1940. Kunde inte hr Hellgren passat på och sålt Stockholms?

Herr Hellgren! Herr lådgeneralen!
Det här var ju rena skandalen.
Att låta det jättetillfället
till skrotvinst ur händerna gå sig
så dansken fick chansen i stället!
Man kan ju bli nästan ifrå' sig.

Vi kunde i svepande flänget
blitt av med det släpande dänget
och slamret bland huvudstadshusen
från lådor som målats i blåvitt!
Den färgen i Finland gjort susen!
Men Hellgren har chansen försovit.

Att finnen till dansken just gjorde
sitt släpvagnsköpsanbud torde
berott på att finnen vill hedra
den skojiga filmclownen Miehe,
som kallas för Släpvagnen! Jedra
Herr Hellgren tycks sova till tie.

Men, Hellgren, ryck opp sej å lämna
ett anbud, ty Finland lär ämna
till Spelen ett Nöjesfält göra
för gäster, båd' unga och gamla.
Hur roligt om där man fick köra
i äktstockholmsk spårvagn och
skramla!

TRALLGÖKEN.

Seuraavaksi olemme kääntäneet Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n lähettämät kaksi kirjettä "Saksan Raitiotie-, Pienrata- ja Yksityisrautatieyhdistys ry:lle" vuoden 1921 syksyltä. Näistä kirjeistä löytyy nimittäin melko mielenkiintoisia asioita, tosin radan nousupromilleissa on tiettyä haparointia. Saksan yhdistys tiedusteli raitiovaunujen omapainoista yms. ja vastaukset olivat tällaisia:

Verein Deutscher Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen eV., Berliini

Asia = Raitiovaunujen omapaino 7.9.1921.

Vastaukseena arvoisaan kirjeeseenne 24. päivältä viime kuuta ilmoitamme seuraavaa:
Käytösämme on kolme erilaista uutta vaunutyyppiä, joista ensimmäinen otettiin käyttöön vuonna 1908. Tämä tyyppi sekä seuraava, jonka ensimmäiset tuotiin 1911, eroavat toisistaan vain moottoriteholtaan; ensimäisessä tyypissä on 2 x 25 hv moottorit, kun taas toisessa on 2 x 30 hv. Muuten molemmat tyypit ovat ruotsalaisia vaunuja (ASEA). Ne ovat umpivaunuja, joiden sillat kuitenkin ovat puoliavoimet; malli, joka ei ole erikoisen sopiva täkäläiseen ilmastoon, mistä syystä olemme suojanneet päätysillat sivuovilla.

Vaunujen ominaisuudet ovat seuraavat:
1. kaksiakselinen
2. paino 9000 - 9500 kg
3. matkustamon pinta-ala 8 m^2
4. molempien vaunusiltojen lattiapinta-ala 4,75 m^2
5. istumapaikkoja 20
6. seisomapaikkoja 18
7. mitä vaunujen elinikään tulee, emme voi antaa lopullisia tietoja, sillä kaikki nämä vaunut ovat vielä täysin käyttökelpoisessa kunnossa. Arvioimme niiden kuitenkin kestävän vähintään 15 - 20 vuotta ja koska ne joka vuosi kulkevat kukin n. 72.000 km, pitäisi jokaisen vaunun elinikä sen mukaan olla 1.200.000 - 1.500.000 km.

Näiden lisäksi olemme hankkineet viime vuonna uuden amerikkalaisen vaunutyypin. Näissä täysin umpinaisissa vaunuissa on päätysilloilla suljettavat ovet, jotka kuljettaja tai rahastaja avaa aina tarpeen mukaan käyttökahvan avulla, jolloin samanaikaisesti askelmat laskeutuvat ja ovien sulkeutuessa jälleen nousevat, niin että vaunuun nouseminen ja siitä poistuminen ovat matkan aikana mahdottomia. Vaunuosastojen ja -siltojen väliset väliseinät on jätetty pois, joten tämä kaikki muodostaa tilan, mikä poikittaisistuinten avulla antaa miellyttävän vaikutelman. Uutuutena näissä vaunuissa on paitsi käsi- ja sähköinen oikosulkujarrutus myös paineilmajarrut, jotka huolimatta kylmästä ilmastosta ovat osoittautuneet erinomaisen hyviksi.

Vaunujen ominaisuudet ovat seuraavat:
1. kaksiakselinen
2. kokonaispaino 10,9 tonnia
3. matkustamon pinta-ala 10,7 m^2
4. siltojen lattiapinta-ala 5,6 m^2
5. istumapaikkoja 21
6. seisomapaikkoja 26
7. kts vastaus tyyppeihin 1-2.

Raideleveys on yksi metri, nousu radalla 100 o/oo, pienin kaarresäde 13 m. Suurin akseliväli (amerikkalaisissa vaunuissa) 2,3 m.
Toivomme tämän tyydyttävän Teitä ja allekirjoitamme.

Kunnioittavasti
HRO

V.D.S.K.&P. e.V. 15.10.1921

Asia = Raitiovaunujen omapaino

Vastauksena arvoisaan kirjeeseenne 15. päivältä viime kuuta ilmoitamme teille täten, että suurin nousu radalla on 85 o/oo. Tämä nousu on eräällä esikaupunkiradalla ja sitä liikennöidään tavallisesti suurilla neliakselisilla vaunuilla, omapainoltaan 18 tonnia, ja yhdellä perävaunulla, omapainoltaan 4 tonnia. Nämä moottorivaunut, joissa on 4 moottoria, kukin 25 hv, kuuluvat eräälle erityiselle yhtiölle. Mutta jos - mitä usein tapahtuu - yksi vaunuista on verstaalla, nousu ajetaan vaunuillamme, tyyppi 2:lla. Perävaunu, omapaino 4 tonnia, otetaan silloin mukaan kolmelle tai neljälle matkalle päivässä. Mainittu nousu on n. 150 m pitkä ja sitä edeltää samoin toinen 150 m nousu, kaltevuus 60 o/oo. Kaupungissa on suurin nousu 72 o/oo; sitä ajetaan moottorivaunulla, tyyppi 2, ynnä yhdellä perävaunulla, omapainoltaan 3 tonnia. Vaunuihin, tyyppi 3, kytketään ruuhka-aikoina kaksi perävaunua, kukin omapainoltaan 5 tonnia, muuten päivän muina aikoina yksi perävaunu, omapaino 5 tonnia. Suurin tällöin esiintyvä pitempi nousu on n. 60-65 o/oo

Meillä on seuraavantyyppisiä perävaunuja:

Talviperävaunut (umpinaiset tyypit) avosillat

tyyppi 1.	omapaino	6 tn,	20 ist,	20 seisomapaikkaa
tyyppi 2.	"	5 tn,	20 "	20 "
tyyppi 3.	"	4 tn,	16 "	16 "
tyyppi 4.	"	3 tn,	16 "	12 "

Kesäperävaunut (avonaiset tyypit) poikittaisistuimet

tyyppi 1.	omapaino	5 tn,	40 ist,	ei seisomapaikkoja
tyyppi 2.	"	3 tn,	28 "	" "

Toivomme tämän tyydyttävän Teitä ja allekirjoitamme

Kunnioittavasti
HRO

TAULUT

J.Oksanen

Koskapa raitioaikatauluissa ei ole tapahtunut muutoksia sitten viime RAITIOn niin aikatauluasioille varattu tila voidaan käyttää hieman tavallisuudesta poikkeavasti. Ja koskapa ei pitkään aikaan ole lueteltu eri vuorojen tietoja numerojärjestyksessä, tehtäköön se nyt. Taulukossa on lueteltu vuoron numeron lisäksi vaunutyyppi, halli, linjat ja liikennöintipäivät.

Vuoro	Halli	Vaunu	Linja	ma-pe	la	su
1	KH		1	x	x	
2	"		"	x	x	
3	"		"	x	x	
4	"		"	x	x	
5	"		"	x	x	
6	"		2,2A	x	x	
7	"		"	x	x	
8	"		"	x	x	
9	"		"	x	x	
11	"	n	3B	x	x1	x
12	TH	v	"	x	x2	
13	KH	n	"	x	x	x
14	"	n	"	x	x	x
15	"	n	"	x	x	x
16	"	n	"	x	x1	x
17	"	n	"	x	x	x
18	TH	n	"	x	x2	
19	KH	n	"	x	x	x
23	"	n	3T	x	x	x
24	"	n	"	x	x	x
25	"	n	"	x	x	x
26	"	n	"	x	x	x
27	"	n	"	x	x	x
28	TH	v	"	x	x	
29	KH	n	"	x	x	x
30	TH	n	"	x	x	
31	KH	n	"	x	x	x
32	TH	v	"	x	x	
34	KH	n	4,4N	x	x	x
35	TH	n	4	x	x2	
36	KH	n	"	x	x1	x
37	"	n	4,4N	x	x	x
38	"	n	"	x	x	x
39	TH	n	4	x	x2	x
40	KH	n	4,4N	x	x	x
41	"	n	4	x	x1	x
44	"		5	x	x	x1
45	"		"	x	x	x
46	TH		"	x		
47	KH		"	x	x	x
48	TH		"	x	x2	
49	KH		"	x	x	x
50	TH		"	x	x	x2
53	KH		6	x	x	x
54	"		"	x	x	x
55	"		"	x	x	x
56	"		"	x	x	x
57	"		"	x	x	

Vuoro	Halli	Vaunu	Linja	ma-pe	la	su
58	KH		6	x	x	x
59	"		"	x	x	x
60	"		"	x	x	
71	"	v	7	x	x	x
72	"	v	"	x	x	x
73	"	v	"	x	x	x
74	"	v	"	x	x	x
75	"	v	"	x	x	x1
76	TH	v	"	x	x	x2
79	KH	v	8	x	x	x
80	"	v	"	x	x	x
81	"	v	"	x	x	x
82	"	v	"	x	x	x
83	"	v	"	x	x	x
91	"	n	10	x	x3	
92	"	n	"	x	x	x
93	"	n	"	x	x	x
94	TH	n	"	x	x2	x2
95	KH	n	"	x	x	x
96	"	n	"	x	x	x
97	"	n	"	x	x1	x
98	"	n	"	x	x	x
101	"		1	x		
102	"		"	x		
103	"		1,2,2A	x		
104	"		1	x		
105	"		2,2A	x		
106	"		2,2A,4V	x		
109	"	v	8	x		
110	"		2,2A	x		
111	"		"	x		
112	"		1,2,2A	x		
113	"		6	x		
114	"	v	8	x		
126	TH	v	3B	x		
127	"	v	3T	x	x	
128	"		4V.5	x		
129	"	v	4	x		
130	"		4V	x		
131	"		2,2A,4V	x		
132	"		4V	x		
134	"		4V,5	x		
135	"		2,2A,5	x		
136	"		4V	x		
137	"	v	7	x		
138	"	v	"	x		
139	"	v	8	x		
140	"	v	10	x		
141	"	v	"	x		
143	"		5	x		

Selitykset:

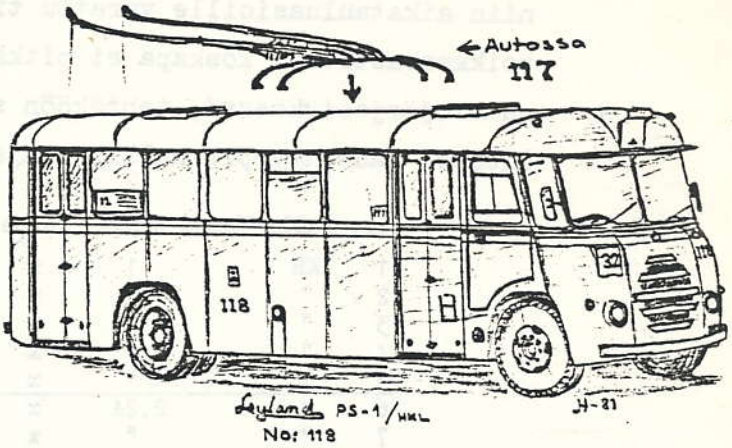
KH = Koskela, TH = Töölö
n = nivelvaunu, v = neliakselinen kuljettajarahastusvaunu (ilman merkkiä tässä sarakkeessa = rattikaria tai pikku-valmet)
x1= ulos TH, sisään KH x2= ulos KH, sisään TH x3= ulos ja sisään TH

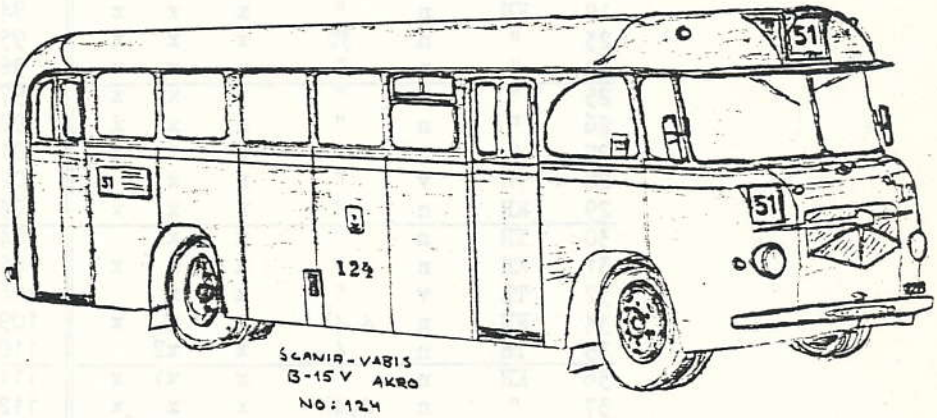
SINISET BUSSIT, osa 5

J.Hannikainen

Leyland PS-1/Helko/HKL, HKL nrot 116-120, vm. 1948

Busseissa oli oikeanpuoleinen ohjaus, ja siitä seurasi, että kuljettajan ovi oli myös auton oikealla puolella. Nämä autot hankittiin pulavuosina, ja siksi niihin jouduttiin uusimaan korit HKL:n omalla verstaalla 1950-luvun lopussa. Autoista oli noihin aikoihin pulaa, ja katsottiin, että niiden rungot olivat vielä senverran lujia, että korit uusimalla niillä saatettiin vielä välittää liikennettä Helsingin "liitosalueiden" uusille asuntoalueille. (Runkojen poikkeuksellinen vahvuus johtui siitä, että Lontoon 2-kerroksiset autot olivat (ovat?) samoille alustoille rakennettuja - vertaa AEC-DB Regal MKII -autot, joita myös HKL:lla oli käytössä noin vuosina 1948-1960.) Ruuhkaliikenteessä näitä käytettiinkin eri linjoilla pääasiassa Länsi-Helsingissä, koska bussien pääasiallinen käyttövarikko oli uuden uutukainen "Ruha" eli Ruskeasuon halli. Mainittakoon vielä, että bussissa 117 oli johdinautojen käyttämien ajojohtimien puhdistusvirroittimet. Bussit poistettiin käytöstä vuosina 1962-63.





Scania-Vabis B-15V/Akro (Kutter), HKL nrot 124 ja 126, vm. 1948

Scania-Vabis -autoihin nrot 121-135 uusittiin korit vuosina 1955-58, ja kahteen ensimmäiseen uusittavaan laitettiin "tähti-maski" -kori. Siihen aikaan oli ilmeisesti hankittava autoon kori mistä sen sopivasti sai, eli standardoinnista ei harrastelijan iloksi ollut tietoakaan. Lisäsihän myös tämä vaihtelua katukuvaan. No, joka tapauksessa näitäkin kaksiovisia autoja käytettiin normaalissa ruuhkaliikenteessä miltei linjalla kuin linjalla. Auto 124 ajoi vuonna 1962 ainakin linjalla 23A Lauttasaareen, josta tilanteesta on onneksi löytynyt valokuva lukuisten muiden eri busseja esittävien valokuvien joukosta. Bussit 124 ja 126 poistettiin liikenteestä v. 1962 syksyllä ja nro 124 myytiin erääseen romuliikkeeseen Kuopioon, jossa allekirjoittanut on nähnyt auton suhteellisen ehjäkorisena vielä kesällä 1970. Mainittakoon, että samassa paikassa olivat autot 23, 24, 124, 135, 201, 202 ja 285, joista tuskin enää on mitään jäljellä.

Volvo B-617/Helko, HKL nrot 46-60, vm. 1953

Volvot olivat ajalleen tyypillisiä kaupunkiliikenneautoja. Niissä oli, nykyajan mittapuun mukaan, hyvin heikot moottorit - teholtaan vain 100 hv. Sen tähden liikkeellelähtö täydessä kuormassa oli hyvin hidasta ja vaivalloisen tuntuista. Moottorit olivat tässä tyypissä kovin äänekkäitä ja suljettu kuljettajanosasto oli näinollen tukala työpaikka. Busseja käytettiin 1950-luvulla päivävuoroissa lähes kaikilla linjoilla, mutta uudempi kalusto syrjäytti ne ruuhkavuoroihin, pääasiassa Lauttasaaren linjoille, koska autot olivat kevyitä. Näissä busseissa oli kattoverhoiluna käytetty vielä hopeanväriseksi maalattua kattohuopaa, mutta katon etu- ja takapääty oli "pokattu" pellistä, samoin kuin ovien alaikkunatkin. Korikorjausten yhteydessä takakulmaikkunat peitettiin, samoin kuin ovien alaikkunatkin. Näistä muutoksista voidaan yleisesti sanoa, että autoissa, joissa oli kulmaikkunat takana ja ovissa alaikkunat (koskee myös muita autosarjoja) saatettiin peittää vain toinen takakulmaikkuna tai neljästä ovesta saatettiin vain yhdestä peittää alaikkunat muiden ovien jäädessä ennalleen. (Esimerkiksi auto 171, Scania-Vabis B-62V/Helko 1952: vain etuoveen jätetty alaikkunat, muut peitetty.) Volvot poistettiin 1960-luvun alussa. Viimeinen vaunu oli liikentessä vuoteen 1965 asti.

Helsingin linja-autoliikenteen pikalinjoista ensimmäinen oli allamainittu "KÄPYLÄN PIKAJUNA" eli linja 15.

Tiistaina helmikuun 1 päivänä 1938

Avataan AUTOLIIKENNE Käpylästä

(pääteasema Pohjolankadun ja Taivaskallontien risteyksessä) Suurtorille. Linjamerkit ovat N:o 15, Käpylän pikalinja ja vaunut lähtevät kummaltakin pääteasemalta joka 20 minuutti. Vaunuun astuminen ja siitä poistuminen on sallittu vain seuraavilla pysäkeillä: Pohjolan aukiolla, Käpylän aukiolla, Mäkelänkadulla Väinölänkadun risteyksessä, Mäkelänkadulla Sturenkadun risteyksessä, Hämeentiellä Sörnäisten apteekin kohdalla ja Hakaniementorilla.

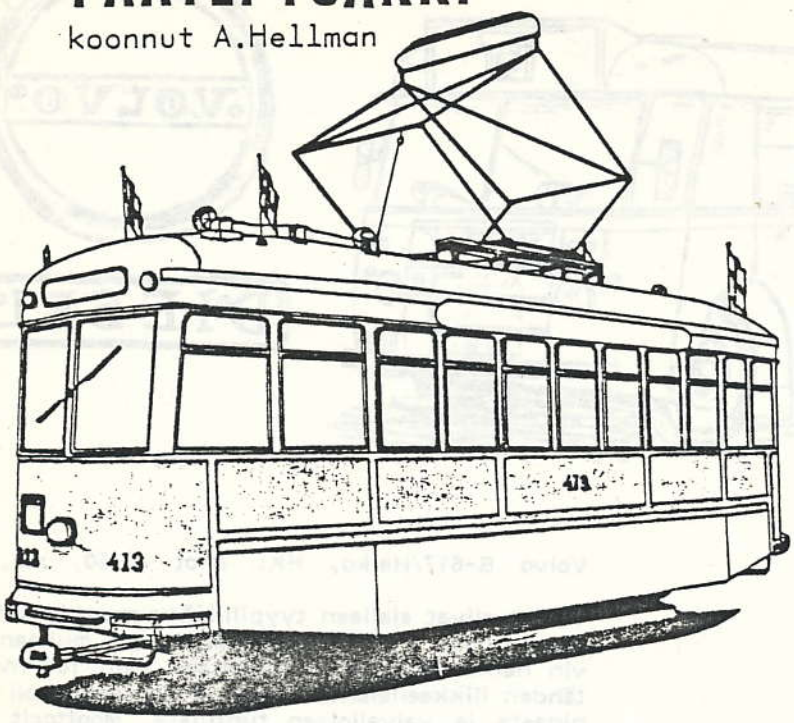
Matkalipun hinta on kertamatkalta Smk. 1:50, alennuslippujen hinta vihoissa à 10 lippua Smk. 12:50. Matkalippu oikeuttaa siirtoon Käpylän pikalinjalta ilman lisämaksua kaupungin muille raitiotie- ja autolinjoille, lukuunottamatta: Munkkiniemen ja Haagan raitiotielinjoja, sekä esikaupunkiautolinjoja, joilla kannetaan tavanmukainen lisämaksu. Siirtyessä Käpylän pikalinjalle raitiotie- tai autolinjoilta peritään lisämaksuna Smk. —:75.

Koululaismatkaliput eivät oikeuta matkaan Käpylän pikalinjalla.

HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖ.

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Turusta kuuluu kummia. Muinaisessa raitiovaunuhallissa olevat raitiovaunut (moottorivaunu 42, Karia/Strömberg 1951 ja jälkivaunu 125, Karia 1947) ovat joutuneet käsittelyn kohteeksi. Vaunu 42 on jo restauroitu ja ajokuntoinen. Saman käsittelyn saanee vaunu 125. Ainoa ongelma on vain, että missä näillä ajaa.

VR on hyväksytty jäseneksi Suomen Paikallisliikenneliitto ry:een. VR:ää edustaa yhdistyksessä Helsingin liikennepiirin päällikkö.

Vantaan tasatariffilippuvalikoima laajenee. Ensi vuoden alusta otetaan käyttöön 10 matkan sarjalippu. Aikuisten sarjalippu maksaa 34 markkaa ja lasten 7 markkaa. Valmisteilla on sarjalippu myös vanhuksille ja invalideille.

TaKL tilaa 10 uutta bussia. Viisi alustaa tulee Sisulta ja viisi Volvolta. Korit rakentaa Ajokki. Eläkeläislipun ikäraja Tampereella on ensi vuoden alusta 65 vuotta. Tähän asti ovat lipun ostoon olleet oikeutettuja kansaneläkkeen tukilisän saajat. Kansaneläkeuudistus kuitenkin kaksinkertaistaa tukilisän saajien määrän. Sen vuoksi muutettiin myöntöperusteet. Eläkeläisten 30 matkan lippu maksaa ensi vuonna 50 mk ja tavallinen 30 matkan lippu 61 markkaa.

Uusia nokkamallisia busseja voidaan jälleen nähdä Suomessa, nimittäin perä-Lapissa. PTH on saanut käyttöönsä tällaisia autoja. Niitä käytetään reiteillä, joilla on huonot tieolot. Autot selviytyvät paremmin lumessa, kelirikossa, irtohiekassa, liejussa ja tietyömailla kuin muut postin linja-autot.
Autot on rakennettu Dodge-koulubussin alustalle. Suomessa niihin on asennettu moottori, kori ja vaihteisto Oy Sisu-Auto Ab:n, Valmet Oy:n, Erikoiskori Oy:n ja PTL:n keskusautokorjaamon yhteistyönä. Autoissa on Valmet-moottori sekä 33 istumapaikkaa ja lastitilaa 6 m^3, 690 kg postille ja rahtitavaralle.
Autojen kotimaisuusaste on 90 % ja ne ovat teknisesti lähes identtisiä vakiopostilinja-autojen Sisu BK-150V kanssa.

Tarkennuksi RAITIOon 3-1982 mainittakoon, että koululaislinjoja 502 ja 503 liikennöitiin viimeisen kerran 31.5.1982.

RAITIOn numerossa 3-1982 mainittu Kuopion paikallisliikenteessä käytettävä nivellinja-auto on ex HML 1, ex ex HML 100.

HKL haluaa romuttaa jälleen viisi perävaunua.

HKL ilmoittaa, että museo on toistaiseksi suljettu. Museotavaroita pakataan (syys-lokakuu) ja ne varastoidaan Ruhaan. Museo joutui Vallilassa antamaan tilaa rakennusosastolle. Uudet tilat saataneen Töölöstä vasta muutaman vuoden kuluttua. Museotavaroita saattoi käydä syyskuussa ihailemassa Valli lassa olleessa jätevaihtolavassa.

Helsingin budjetti vuodelle 1983 lupaa:
- että Kampin ja Sörnäisten metroasemat valmistuvat suunnitelmien mukaan vuosina 1983 ja 1984.
- että Siilitien metroaseman rakennusmäärärahoista on vähennetty 10.000.000 markkaa. Asema valmistuu aikaisintaan vuonna 1984.
- että Itäkeskuksen - Kontulan välisen radan valmistuminen siirtyy vuodesta 1986 vuoteen 1987. Määräraha supistettiin 15,5 miljoonasta markasta 8,7 miljoonaan.
  (Ensi vuoden alussa lakkautetaan Metrotoimisto ja rakentamismäärärahat jaetaan HKL:lle sekä rakennusvirastolle.)
- että nivelraitiovaunuhankintoihin varataan 36,7 miljoonaa markkaa.
- että uusia busseja ei hankita. Määrärahoja on kuitenkin varattu 1.000.000 markkaa. HKL nostaa linja-autojensa keski-ikää. Tällä hetkellä se alkaa olla 15 vuotta. Uusia busseja on odotettavissa aikaisintaan 1984.
- että lippujen hinnat tietenkin nousevat.

Vaunussa 22 on kuljettajanhytin takaseinässä "liikkuvakirjaiminen" valomainoskilpi.

Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun uuden yhdysraiteen (vasta)vaihteisiin asennettiin sähkökääntölaitteet.

Sörnäisten metroaseman rakennustöihin liittyen on raitiotiekiskoja siirretty Hämeentien/Helsinginkadun risteyksessä aavistuksen verran pohjoiseen päin.

Vinkki mahdollisille metromatkustajille: Jos matkustatte Itäkeskuk seen, kun junissa on matkustajia yli kolmasosa kapasiteetista, kannattaa mennä ensimmäisen vaunun etuosaan. Itäkeskuksessa sitten poistutaan laituritasolta pysäköintitaso 2 kautta. Selvä opastus johtaa sinne sekä sieltä edelleen ulkoilmaan. Tällä reitillä ei toistaiseksi ole esiintynyt tungosta.

Linjalla 6 on nähty elokuun lopun jälkeen lauantaiperävaunuja satunnaisesti. Joskus niitä on ollut joka toisessa vuorossa, joskus harvemmassa.

13.9.82
Linjalle 58 tuli 5 lähtöä lisää viikossa.

16.10.28
Linjoille 55A, 63 ja 64S palautettiin ne lähdöt, jotka poistettiin 8.2.82 säästösyistä.

18.10.82
Koululaislinjaa 42T Kannelmäki - Malminkartano alettiin liikennöidä.
Linjalle 58A tuli iltalähtöjä 58 kpl viikossa. Korvaukseksi (?) vähennettiin ruuhka-ajan lähtöjä 115 kpl viikossa.
Linjalle 85 lisättiin 25 lähtöä viikossa.
Linjoille 86 M ja 88 M tuli kummallekin lisää 5 lähtöä viikossa.
Linjalta 84 vähennettiin 5 lähtöä viikossa.

Vaunu 363 vaurioitui jokunen viikko sitten Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä. Vaunun etuteli meni Sturenkadulle, takateli jatkoi Mäkelänkatua, molemmat telit irtosivat ja vaunu kääntyi helmapeltiensä varassa 60° kulmaan etupään jäädessä tulosuuntaan, eli Käpylään päin. Vaunu jäi nojalleen lyhtypylvästä vasten. Koska vaunu oli juuri ollut täydessä koriremontissa, se kuljetettiin Vallilaan korjattavaksi.

Vaunut 68 ja 70 valmistuivat loka/marraskuussa pajasta ilman rahastajanaitiota.

Metrovaunupari 149-150 tuli käyttöön marraskuun alussa.

1.11.82
Linjalta 32 vähennettiin 15 lähtöä viikossa.
Linjalle 93 M tuli lisää kaksi lähtöä viikossa.
Linjalle 92B lisättiin ruuhka-ajan lähtöjä sekä vähennettiin hieman lauantailähtöjä.

Ruuhka-aikoina alettiin liikennöidä linjaa "92BM/2", eli osa vuoroista ajaa vain väliä Itäkeskus M - Puotila.

2.11.82
Em. vuorot saivat uudet aikataulut, joihin kilviksi oli merkitty 91. Linjatunnus 91 on mainittu vain pysäkeillä olevissa erikoistiedotteissa.

12.11.82
Linjojen 83 ja 83N reitti muuttui tilapäisesti Tammisalossa noin 7 kuukauden ajaksi siltatyön vuoksi. Linjan 83 uusi reitti on - Abraham Wetterin tie - Ruonasalmentie - Tammisalontie. Linjan 83N uusi reitti on keskustasta päin - Abraham Wetterin tie - Ruonasalmentie - Tammisalontie ja Ruonasalmentien liittymän liikenneympyrä, josta takaisin ja edelleen Roihuvuoren suuntaan.

Metrolla on marraskuussa käytössään VR:ltä lainattuja ratatyökoneita. Seuraavanlaisia on nähty:

- automaattinen vaaitus-, oikomis- ja tukemiskone Plasser MD07-32
- oikomiskone Matisa Ri-L Ttk-Rto 34
- vaihteentukemiskone Matisa B-133 Rto 55.

Finnconsum 82 -messujen aikana on linjalla 2 nähty lauantaisin perävaunuja. 20.11 oli vuorossa 6 vaunut 352+502 ja vuorossa 8 354+507.

Vaunu 316 hinattiin 18.11 Koskelaan romutettavaksi ja vaunu 350 22.11.

28.11.82
Linjan 6 vuorot 59 ja 53 ajoivat n. 16.15 aikoihin Rautatientorin editse Arabian suuntaan yhteenkytkettyinä. Edellisen vuoron vaunussa oli hallikilvet ja se oli tyhjä, ja jälkimmäisessä vaunussa, joka oli täynnä matkustajia, oli reittikilvet. Junaa ohjattiin jälkimmäisestä vaunusta ja kummankin vaunun virroitin oli ylhäällä.

29.11.82
Helsingin rautatieaseman raiteella III havaittiin metrojuna. Syynä hämmästyttävään näkyyn oli se, että metrojunaa oltiin viemässä Pasilan konepajaan pyöränsorvaukseen. Helsingin suurasetinlaitteessa ei oikein tiedetty mihin juna oli menossa ja niin se joutui pistäytymään sille outoon ympäristöön. Vetokoneena oli Pasilan konepajan Otso-pienveturi.

Metrovaunupari 151-152 tuli matkustajaliikenteeseen aivan marraskuun lopussa.

STA on saanut 8 uutta bussia (nrot 1-8). Alustan tyyppi on Volvo B10M-60/6000 ja kori Wiima K200-221. Normaalia pitemmissä (13 m) autoissa on Allison-automaattivaihteisto ja kolmas ovi takasillalla. (Kolmiovisia autojahan ei hejuli-liikenteessä oli juuri viime vuosina nähty.) Etulinjakilpirulla on sijoitettu oikeaan etukulmaan.

M

I.Leppänen

HELSINGIN MAANALAISEN SYNTYHISTORIAA

Kun Helsingin metro on vihdoinkin otettu käyttöön - jos kohta 5 vuotta alkuperäisestä suunnitelmasta myöhässä ja muutenkin "puolivalmiina" - on paikallaan tarkastella hieman tämän liikennemuodon historiaa.

Ensimmäisen kerran maanalaista liikenneverkostoa suunniteltiin yllättävän varhain. Eliel Saarinen laati nimittäin 1910-luvulla Munkkiniemen - Haagan suunnitelman sekä Helsingin asemakaavaehdotuksen.

Maanalainen kiskoliikenne oli oleellinen tekijä kummassakin ehdotuksessa. Helsingin ja ympäristön lähiliikenne oli tarkoitus hoitaa osittain VR:n voimin ja osin rakentamalla pikaraitiotieverkosto. Pikaraitioteiden oli määrä kulkea keskikaupungilla tunneleissa ja esikaupungeissa joko muusta liikenteestä erotettuna tai tavanomaisena katuraitiotienä.

Näihin suunnitelmiin, jotka eivät koskaan toteutuneet, liittyy toinenkin mielenkiintoinen yksityiskohta. Satama oli kaavailtu sijoitettavaksi Lauttasaareen. Salmisaaren ja Lauttasaaren välille oli määrä rakentaa silta, jossa piti olla ajoneuvokaistojen lisäksi kaksiraiteinen raitiotie sekä kaksiraiteinen rautatie.

Seuraavan kerran maanalaista linjaa suunniteltiin 1930-luvun lopulla niin kuin tässä lehdessä mainitaan toisaalla. Sini-valkoinen linja (nykyinen 8) piti johtaa tunnelissa Turuntien (nykyisen Mannerheimintien) poikki. Stadionin edustalle oli tarkoitus rakentaa oikein tunneliasema. Sodan syttyminen vuonna 1939 vain esti tämän ja monen muunkin suunnitelman toteutumisen.

Sodan jälkeen tunnelisuunnitelmista luovuttiin ainakin aluksi ja voimavarat keskitettiin raitiovaunusekä linja-autoliikenteen nykyaikastamiseen.

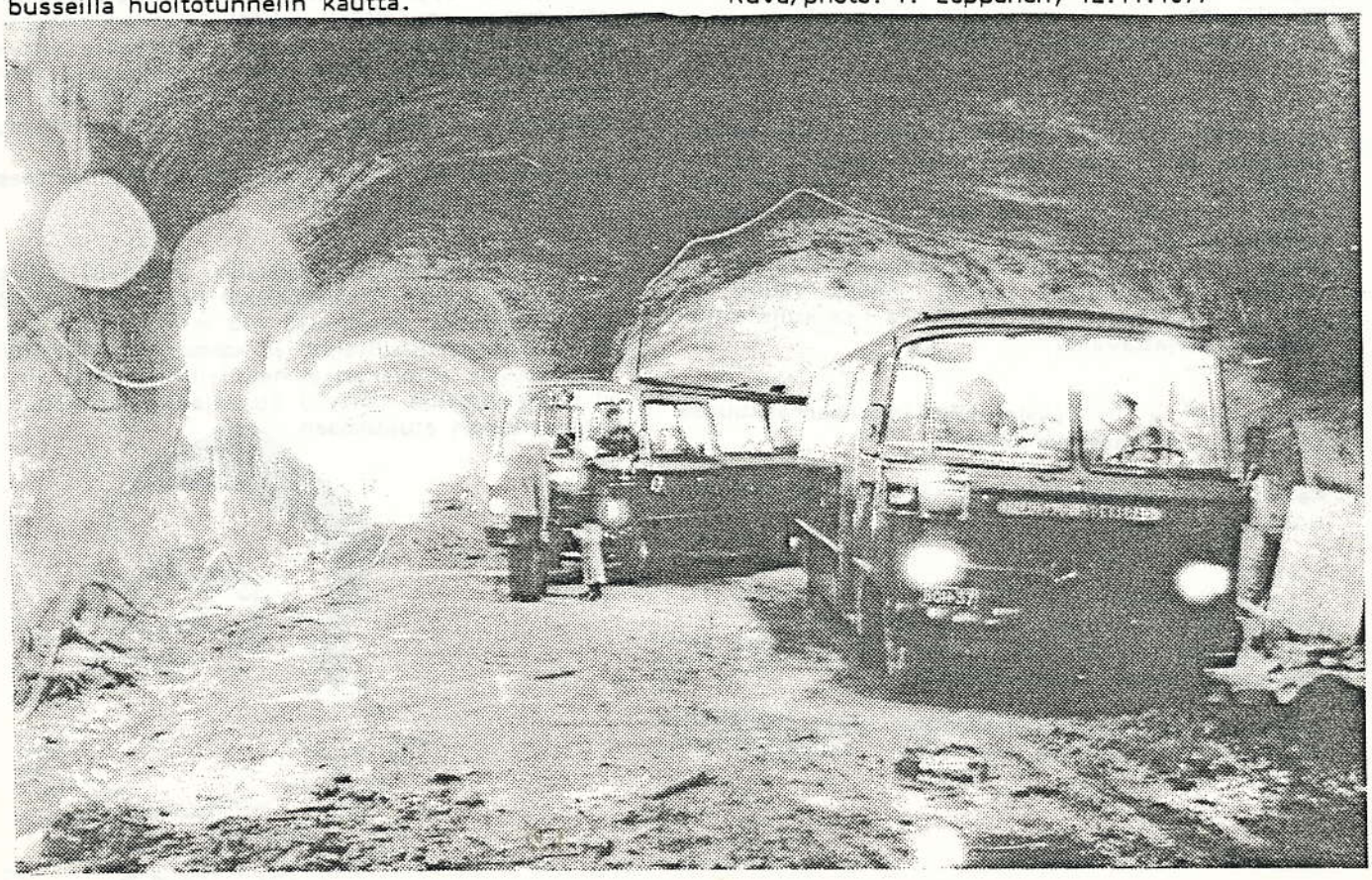
Esikaupunkiliikennettä haluttiin kuitenkin kehittää edelleen, ja niinpä vuonna 1955 asetettiin komitea, jonka tehtävä oli suunnitella esikaupunkiliikenteen järjestelyjä. Komiteaa kehoitettiin myös selvittämään, olisiko joukkoliikenne järjestettävä määrätyissä kaupunginosissa maanalaiseksi. Tämänkö komitean vaiko jonkun muun elimen ansiota oli, että Kulosaaren uudella sillalla oli tilavaraus pikaraitiotietä varten. Raitiotiekaistat muutettiin kuitenkin pian ajoneuvoliikenteen kaistoiksi, kun ajateltiin, että tulevaisuuden joukkoliikenne hoidetaan kokonaan busseilla.

Joukkoliikennettä suunnitellut komitea nimettiin vuonna 1959 metrotoimikunnaksi. Toimikunta esitti vuonna 1963, että keskustan ja Puotilan välille on rakennettava sähköistetty rata henkilöliikenteen tarpeita varten. Alunperin oli tarkoitus rakentaa metro Hakaniemestä Puotinharjuun. Erityisissä selvityksissä todettiin kuitenkin, että rataa ei kannata liikennöidä edes tilapäisesti Hakaniemen ja Puotilan väliä, vaan se on ulotettava keskustaan asti. Asiaa tutkittiin edelleen ja erilaisilta asiantuntijoilta pyydettiin lausuntoja. (Muuankin asiantuntija totesi, että totta kai Helsinkiin on rakennettava metro, sillä jokaisessa pääkaupungissa on oltava sellainen.)

Yleisöllä oli tilaisuus tutustua metron rakennustoimintaan. Hakaniemen asemalle kävijät kuljetettiin busseilla huoltotunnelin kautta.

Several "days of open doors" were arranged during the construction of the metro. Visitors to the Hakaniemi station were transported with buses via an access tunnel.

Kuva/photo: I. Leppänen, 12.11.1977

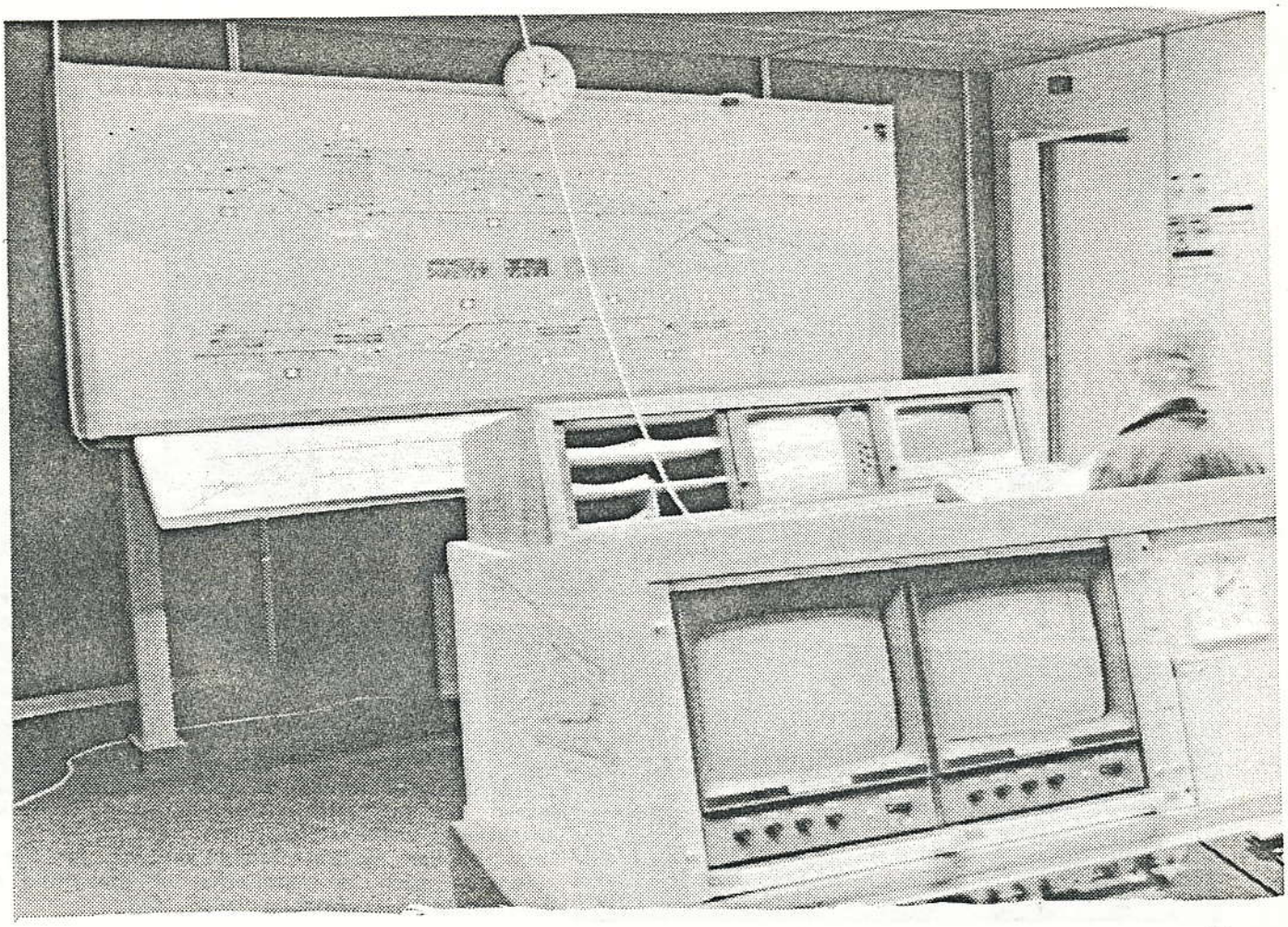


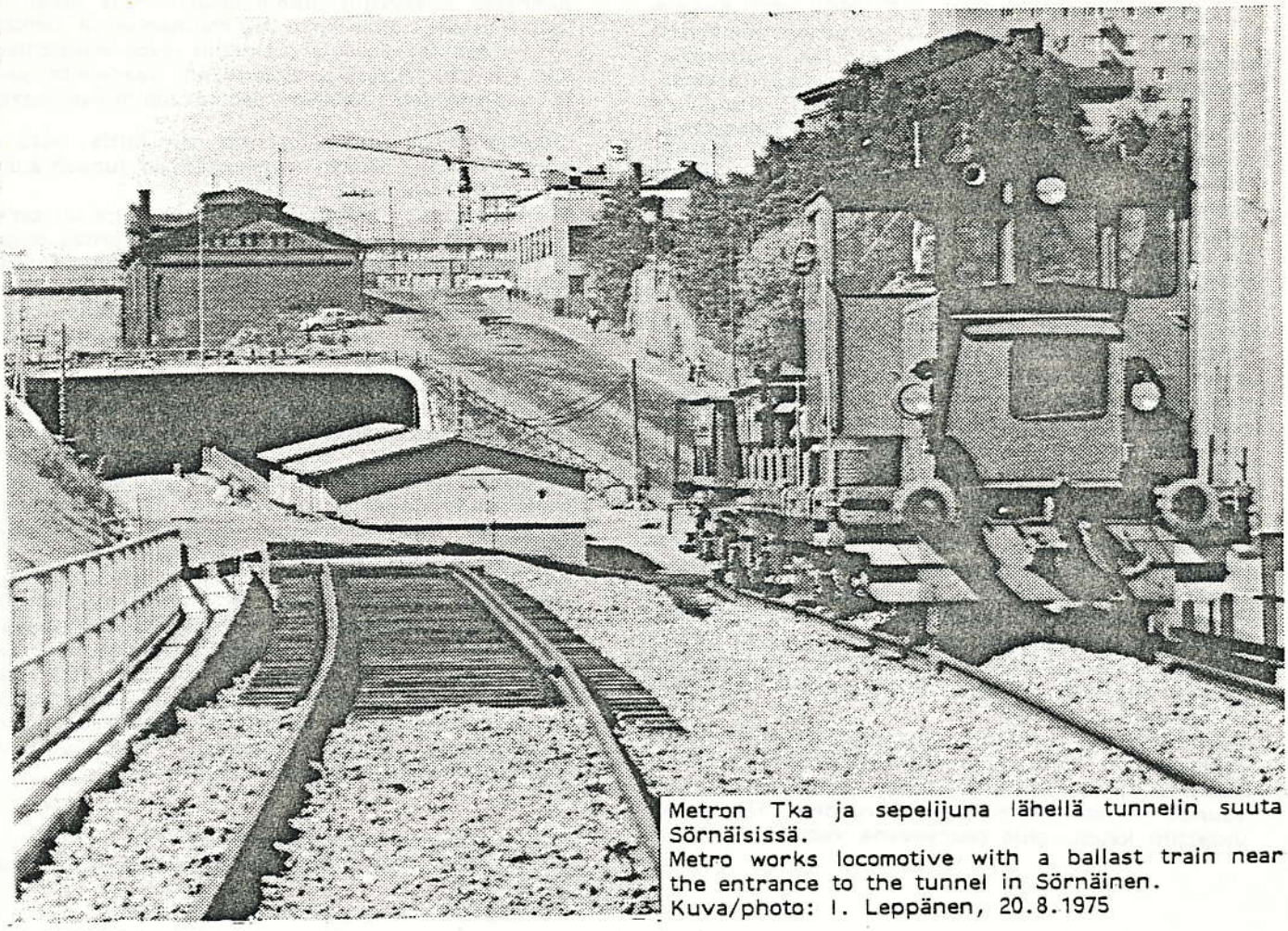
Kaupunginvaltuusto päätti 7.5.1969, että Kampin ja Puotinharjun välille on rakennettava metrorata erikseen myönnettävien määrärahojen puitteissa. Tuolloin oli tarkoitus rakentaa yhdeksän asemaa, eli Kamppi, Kaivokatu (=Rautatientori), Kluuvi (= Kaisaniemi), Hakaniemi, Sörnäinen, Kalasatama, Kulosaari, Hiihtäjäntie (=Herttoniemi), Siilitie, Roihupelto ja Puotinharju (=Itäkeskus). Näistä Kalasatama ja Roihupelto karsiutuivat myöhemmin pois, eikä Kaisaniemen asemankaan rakentamista ole lopullisesti päätetty.
Metrosuunnitelmat eivät suinkaan rajoittuneet Kampin Puotinharjun linjaan, vaan verkoston piti olla valmistuttuaan hyvin laaja. Kaikkein kunnianhimoisinpiin lukeutuvan esityksen mukaan metroratoja piti rakentaa mm. Leppävaaraan, Martinlaaksoon, Helsingin pitäjän kirkonkylään, Malmille, Vuosaareen, Santahaminaan sekä Tapiolaan (ja sieltä mahdollisesti edelleen Kivenlahteen).
Tätä suunnitelmaa ei varmastikaan koskaan toteuteta. Nykyisen itälänsimetron lisäksi kummittelee edelleenkin ns. Umetro ItäPasilasta keskustan kautta EteläHaagaan. Lisäksi suunnitellaan metron jatkamista länsisuunnassa kohti Kivenlahtea. Tämänkin toteutuminen on sangen epävarmaa, vaikka esimerkiksi Hakaniemen asemalla on valmis tilavaraus uutta linjaa varten. Sen sijaan metroa jatketaan Itäkeskuksesta Myllypuron ja Kontulan kautta Vesalaan. Tämän jatkoosuuden on määrä valmistua vuonna 1987.
Vaunukaluston ja muiden laitteiden kokeilua varten rakennettiin Roihupellon ja Herttoniemen välinen koerata, joka valmistui 1972. Ensimmäiset koevaunut kuljetettiin Helsinkiin vuonna 1971 ja luovutettiin kaupungille seuraavana vuonna.

Koerataa pystyttiin liikennöimään myös täysin automaattisesti, sillä koko metroliikenne oli tarkoitus automatisoida. Samalla tutkittiin myös mahdollisuuksia käyttää automaattiohjauksen kaapeleita junien ja valvomoiden väliseen radiopuhelinliikenteeseen.

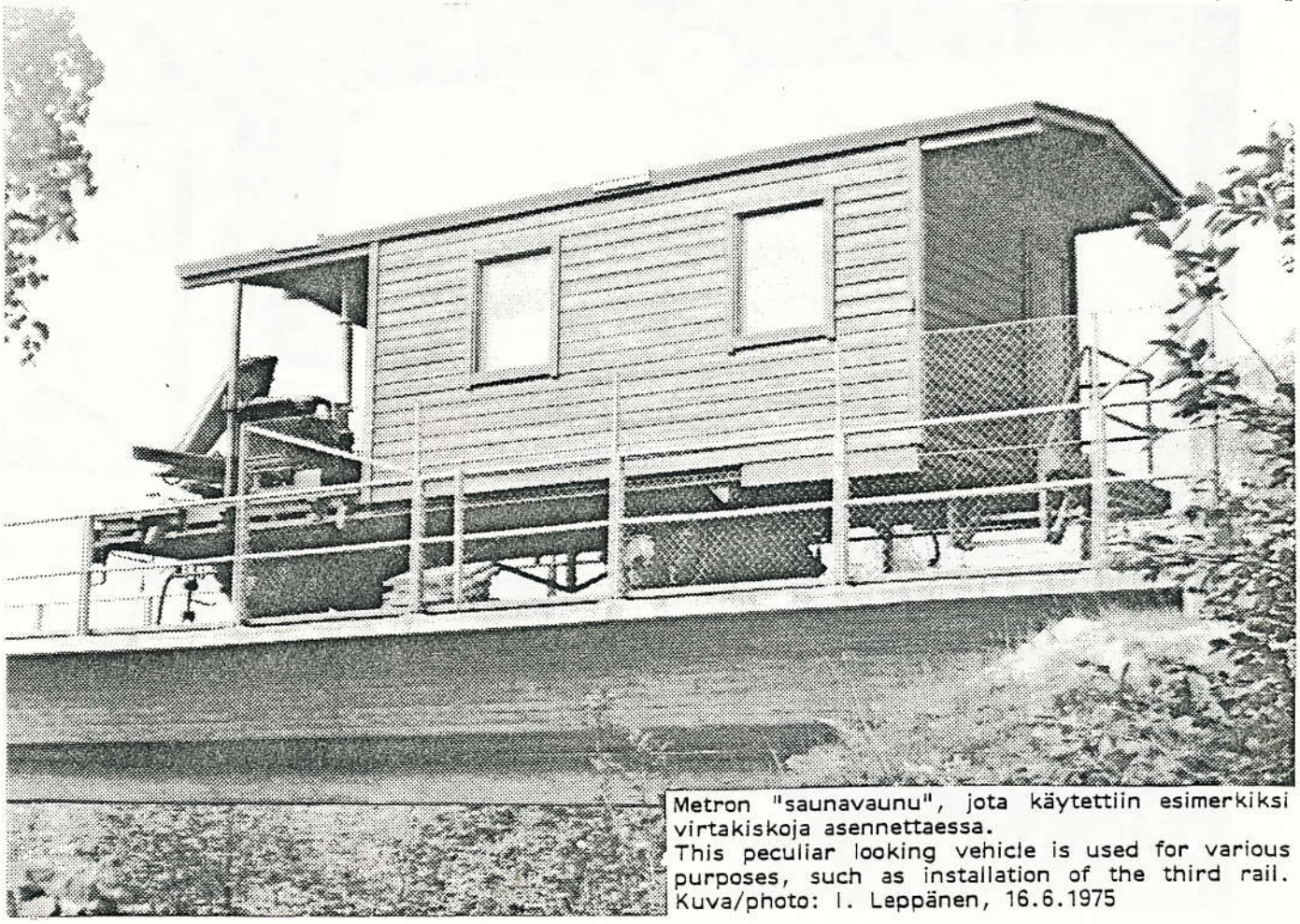
Järjestelmä oli kuitenkin niin häiriöaltis, että sitä ei toteutettu. Samoin automaattisen junaohjauksen käytöstä ei ole vielä päätetty.
Niinkuin alussa mainitsin, metroliikenne oli tarkoitus aloittaa vuonna 1977. Aloitusajankohtaa joudutiin kuitenkin toistuvasti siirtämään, koska määrärahoja ei myönnetty riittävästi. Tämä lisäsi kuitenkin melkoisesti metron rakennuskustannuksia ja sai aikaan sen, että metro on vielä monen vuoden ajan "puolivalmiste".
Pienenä kuriositeettinä voidaan mainita, että metron eräänä vaihtoehtona harkittiin Herttoniemen teollisuusradan sähköistämistä. Jos tämä suunnitelma olisi toteutettu, VR:n sähkömoottorijunat todennäköisesti poikkeaisivat hieman nykyisistä. Vaunuparin kaikki akselit olisivat vetäviä riittävän kiihdytyksen varmistamiseksi. Junissa olisi ilmeisesti ilma- ja kiskojarrun lisäksi sähköjarru.
Metroa rakennettaessa tunneliille ehdotettiin jos jonkilaista käyttöä. Siitä piti tehdä pysäköintitila tai sitä piti liikennöidä junien sijasta dieselbusseilla tai johdinautoilla. Yhdellekään ehdotuksen tekijälle ei kuitenkaan juolahtanut mieleen, että metrojunat olisi voinut korvata halvemmilla raitiovaunuilla. Ja mikäpä estäisi vieläkään rakentamasta raitiotietunneleita? Onhan ehdotettu, että Suomenlinnaankin pitäisi saada raitiotieyhteys...

Näkymä Herttoniemen aluevalvomosta.
An interior view of the control room at Herttoniemi station.
Kuva/photo: I. Leppänen, 19.12.1978

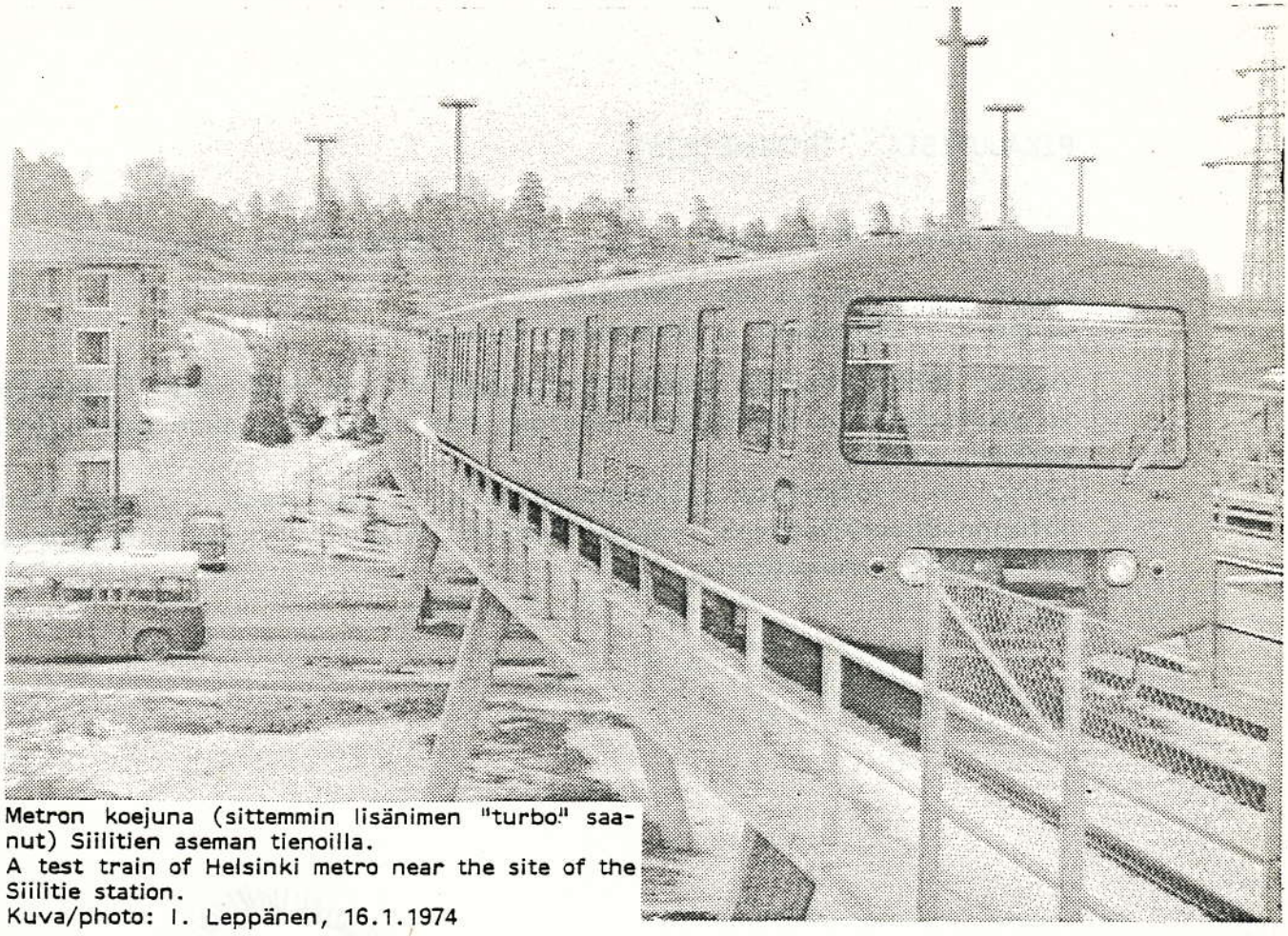




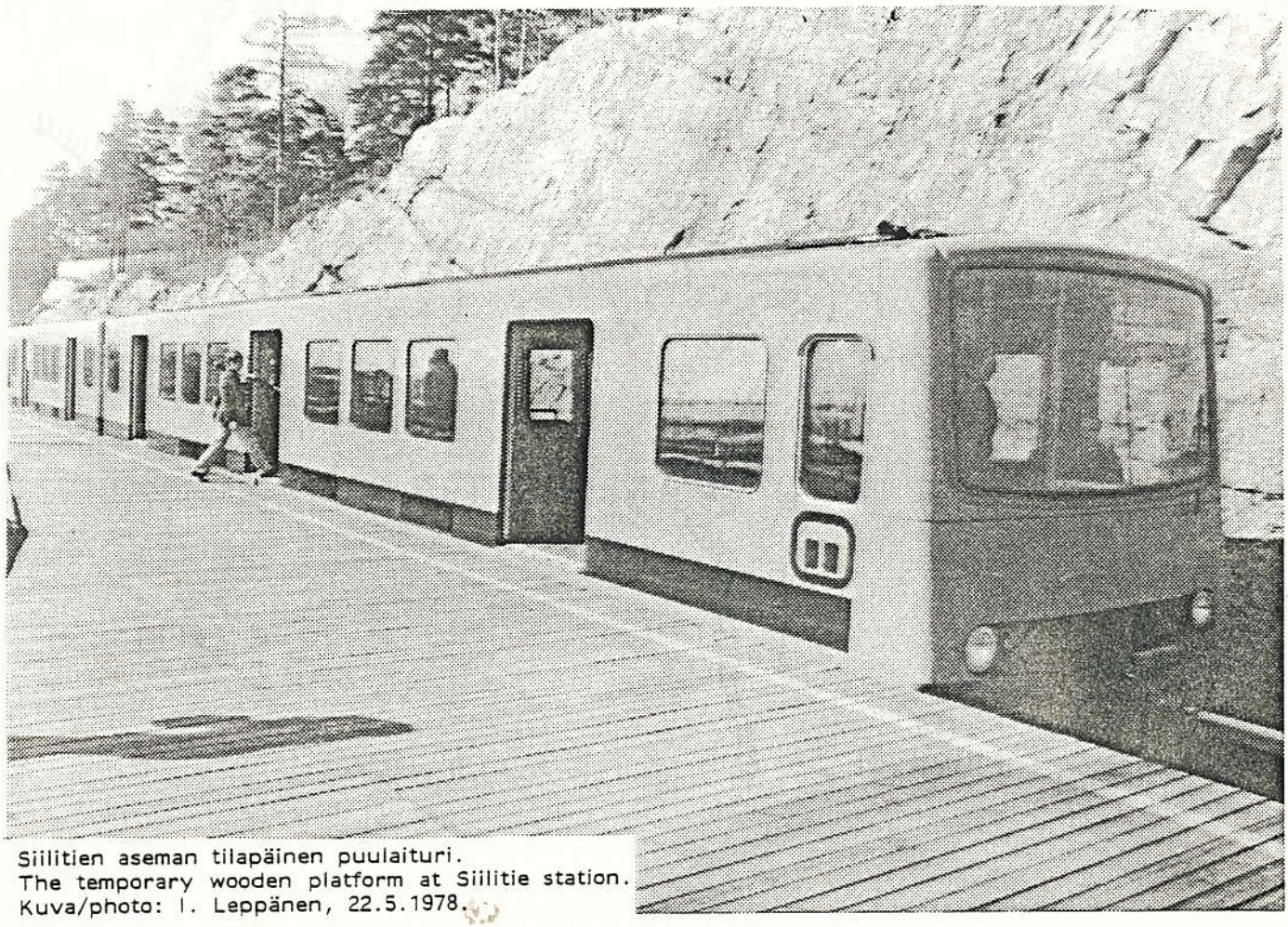
Metron Tka ja sepelijuna lähellä tunnelin suuta Sörnäisissä.
Metro works locomotive with a ballast train near the entrance to the tunnel in Sörnäinen.
Kuva/photo: I. Leppänen, 20.8.1975



Metron "saunavaunu", jota käytettiin esimerkiksi virtakiskoja asennettaessa.
This peculiar looking vehicle is used for various purposes, such as installation of the third rail.
Kuva/photo: I. Leppänen, 16.6.1975



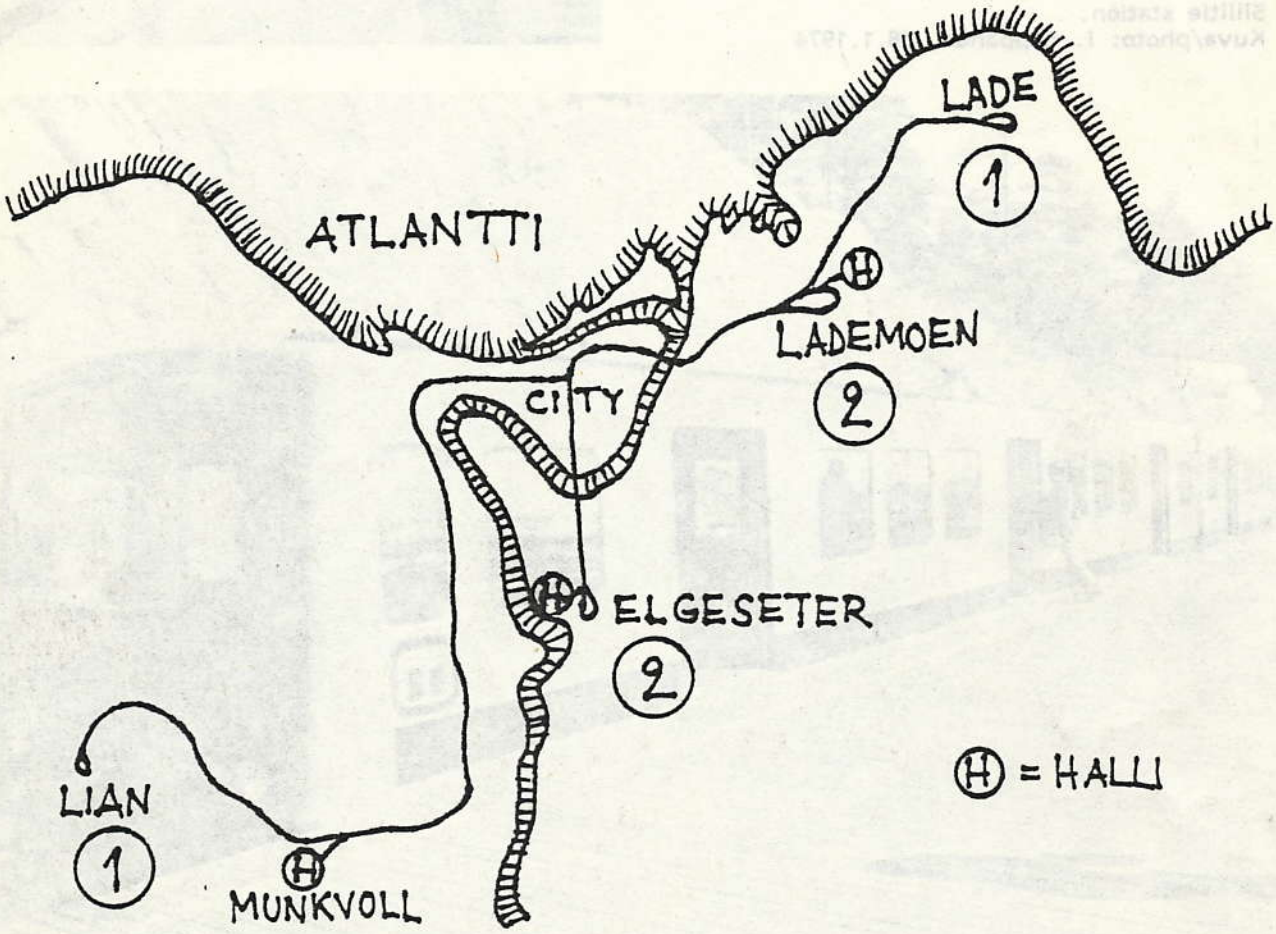
Metron koejuna (sittemmin lisänimen "turbo" saanut) Siilitien aseman tienoilla.
A test train of Helsinki metro near the site of the Siilitie station.
Kuva/photo: I. Leppänen, 16.1.1974



Siilitien aseman tilapäinen puulaituri.
The temporary wooden platform at Siilitie station.
Kuva/photo: I. Leppänen, 22.5.1978.

PIKAUUTISIA TRONDHEIMISTÄ

Tällä hetkellä raitiotieliikennettä ylläpidetään seuraavasti:

Linja 1 Lian - Lade (ma-su)
Linja 2 Elgeseter - Lademoen (ma-la)

Vuoden 1983 syksyllä lakkautetaan linja 2 ja myöhemmin Elgeseterin ja raitioteiden päähallit puretaan tai ainakin vuokrataan muihin tarkoituksiin.
Linjalla 1 jatketaan liikennöintiä ja se saa uusia (11 kpl) Linke-Hofmann-Busch/Siemens -nivelvaunuja, jolloin nykyiset neliakseliset vaunut romutetaan.