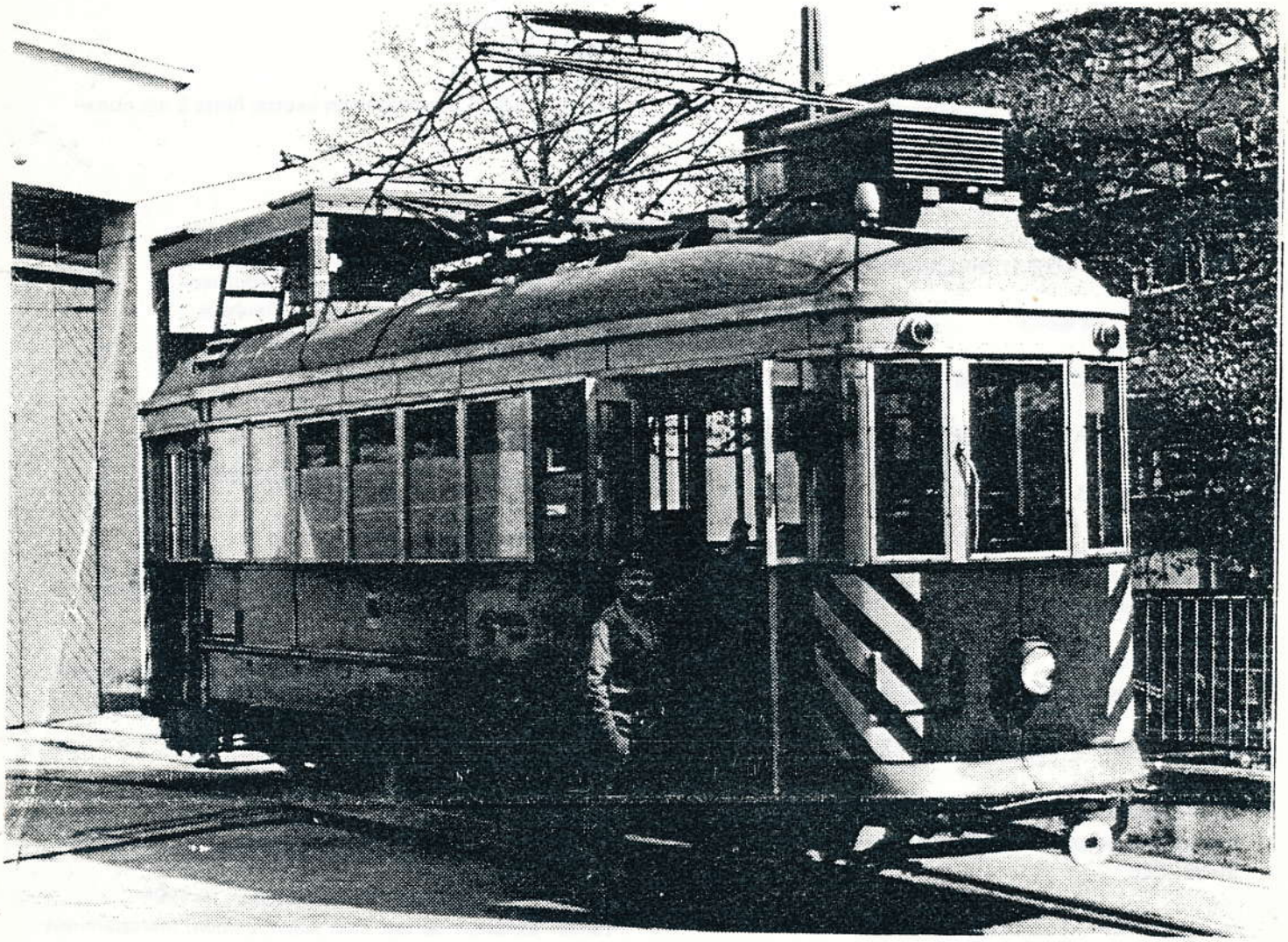
RAITIO

ISSN 0356-5440

4 1984



Kansikuva/On the cover:

HKL H-25 ajojohdontarkastusvaunu (ent. HKL 143, ASEA 1929) tehtiin muutostöinä 1963 ja poistettiin käytöstä vuonna 1975. Istuimista suurin osa oli poistettu ja ikkunat 2/3 maalattu valkoisiksi. Virroitinta oli siirretty vaunun keskeltä keulaan päin, jolloin tarkastuslavalle saatiin tilaa.
HKL works car H-25 (ex 143, ASEA 1929) was converted in 1963 from a passenger car and used for the annual inspection of the overhead lines. The tram was withdrawn in 1975.
Kuva/photo: J. Rauhala, 26.5.1971

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 2, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2, 3, 4
1983: 1, 2, 3, 4
1984: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 5 mk numeroita.

PL 234
SF–00531 HELSINKI

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

SRS:n arkistoa koskeviin tiedusteluihin vastaa ja lainausasioita hoitaa arkistonhoitaja Arto Hellman; puhelin (iltaisin) 90-321 066.

RAITIO ISSN 0356–5440 8. vuosikerta

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

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1984

Ilmestyy neljästi vuodessa.

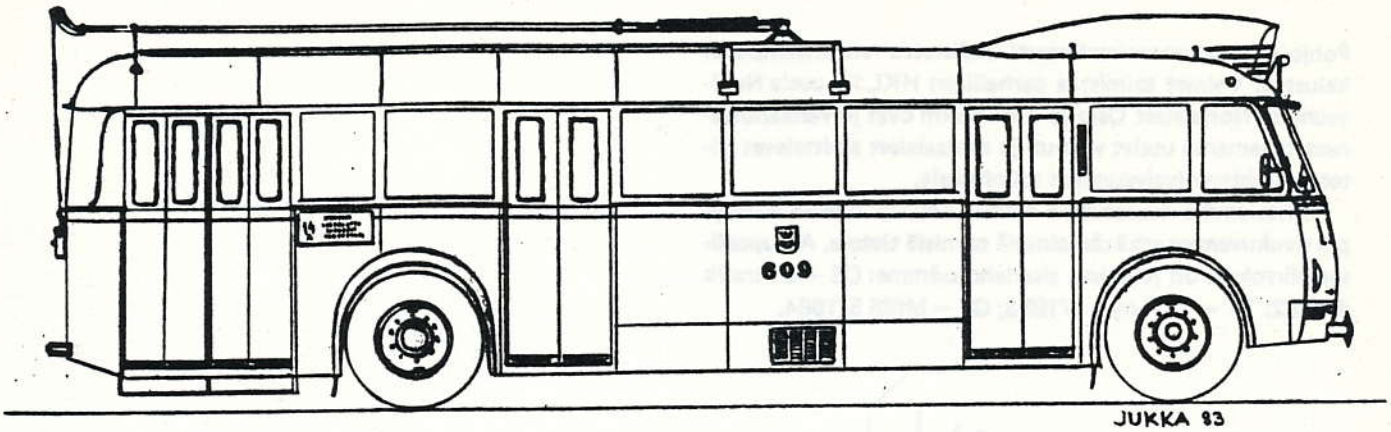
RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenetuna.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1984
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.



HKL 609—616
Valmet/British Thomson-Houston 1950—1951

SUOMEN RAUTATIET

Verlag Slezakin vuonna 1979 julkaisemaa Mikko Alameren kirjoittamaa »Suomen Rautatiet» -kirjaa on saatavana kauttamme edulliseen hintaan 98 mk. Nimestään huolimatta kirja käsittää myös Turun, Helsingin ja Viipurin raitioteiden sekä Helsingin ja Tampereen johdinautoliikenteen historiaa, samoin kuin runsaan kuvituksen näiltä aloilta. Lisäksi kirjaan kuuluvat kalustoluettelot edellämainituista kaupungeista. Kirjan sivuluku on 192 ja siinä on yhteensä 192 kuvaa, 48 piirustusta kalustosta sekä 13 karttaesitystä.

Tilaus kätevästi sihteerin Jorma Rauhalan kautta; puhelin työ 90-707 2957 tai koti 90- 873 58 36.

Suomen Linja-autoliikenteen historia

Linja-autoliitto ry:n julkaisemaa mahtavaa 597 sivuista historiikkia vuodelta 1978 on nyt saatavana edulliseen 50 mk hintaa suoraan Linja-autoliitosta.

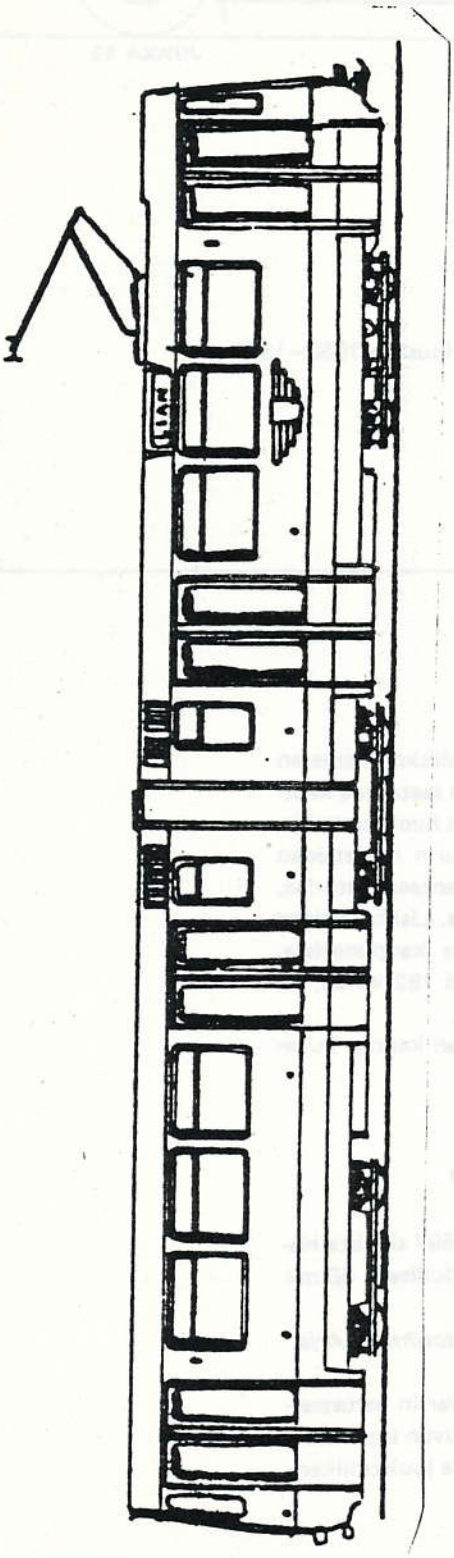
Kirjan tilauksia ottaa vastaan *LAL:n toimistosihteeri Arja Saari, puhelin 90—692 2088.*

Teos esittelee maamme linja-autohistorian varsin perusteellisesti aivan ensimmäisistä pioneereistä 70-luvun lopun tapahtumiin asti. Suosittelemme kirjaa kaikille joukkoliikenteestä kiinnostuneille.

POHJOISMAISIA UUSIA NIVELVAUNUJA

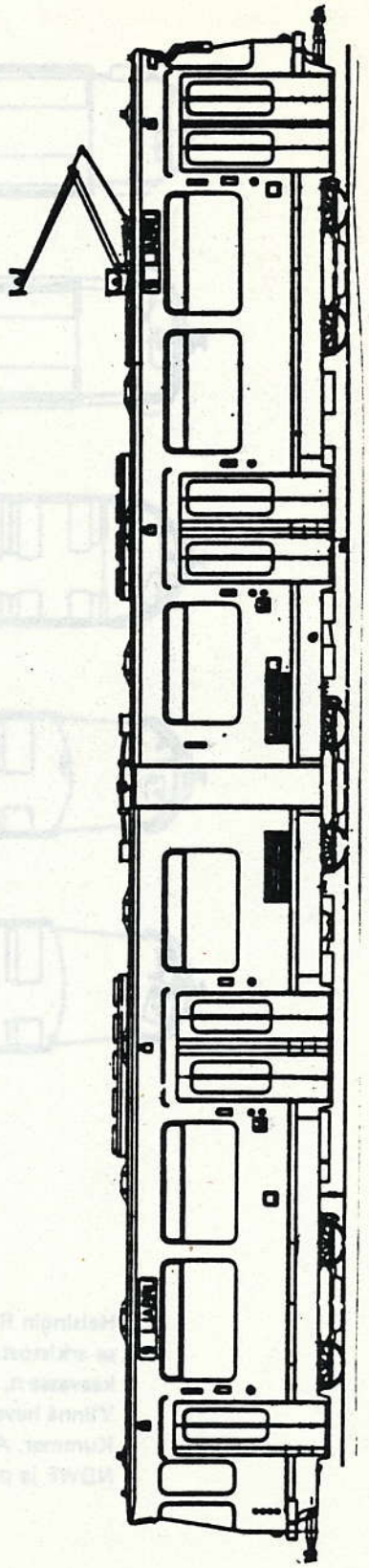
Pohjoismaissa on voimakkaasti uudistettu raitiotielaitosten kalustoa. Valmet toimittaa parhaillaan HKL:lle uusia Nr II-vaunuja. Norjalaiset Oslo ja Trondheim ovat jo vastaanottaneet tilaamansa uudet vaunut ja ruotsalaiset aloittelevat göteborgilaisten nivelvaunujen toimituksia.

Esittelemme seuraavassa näiden kolmen nivelvaunutyypin sivukuvannot sekä tärkeimpiä teknisiä tietoja. Alkuperäiset piirrokset on julkaistu sisarlehdissämme: OS – BYtrafik 4/1982; TT – LTF-nytt 2/1983; GS – MfSS 5/1984.



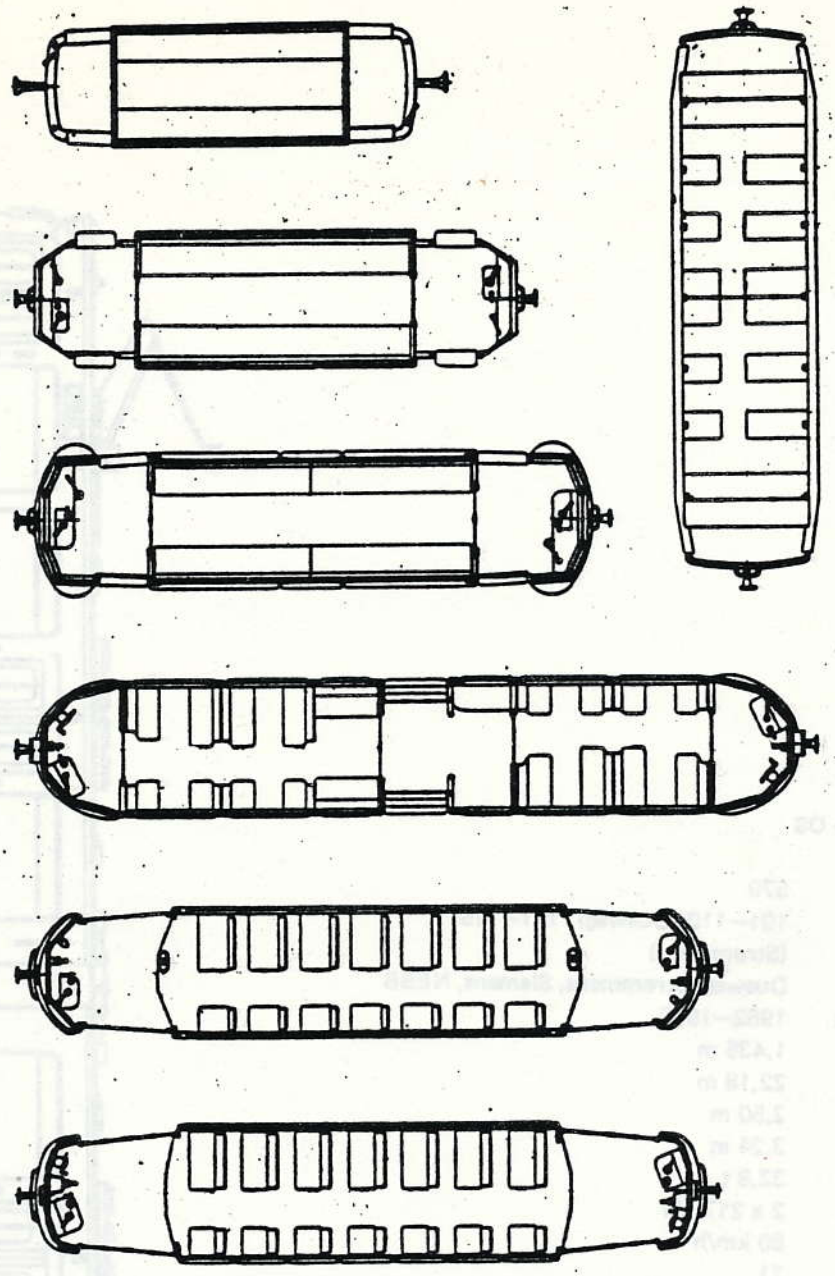
Trondheim Trafikkselskap – TT

Numerot	1–11
Valmistajat	Linke-Hofmann-Busch, Siemens
Valmistusvuosi	1984
Raideleveys	1,00 m
Pituus	19,20 m
Leveys	2,60 m
Korkeus	3,26 m
Tyhjäpaino	26,50 t
Teho	2 x 150 kW
Nopeus	60 km/h
Istumapaikkoja	58
Seisomapaikkoja	58 (0,27 m^2/matkustaja) tai 125 (0,125 m^2/matkustaja)



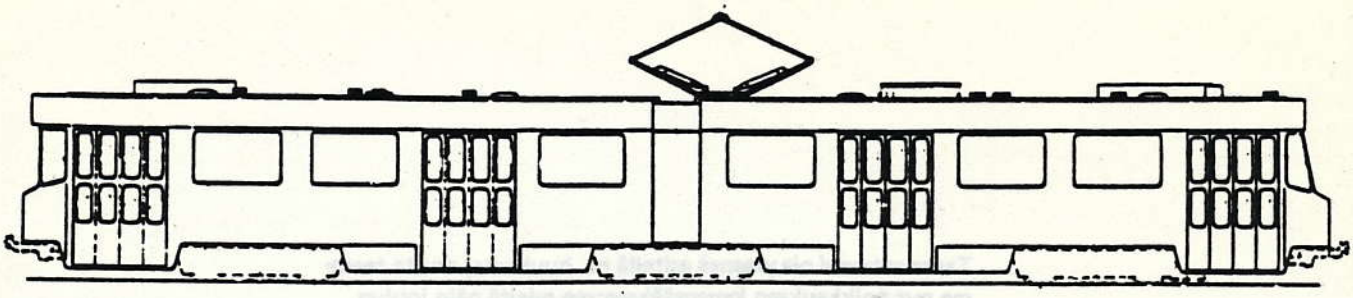
Oslo Sporveier — OS

Tyyppi	S79
Numerot	101—110 (Duewag), 111—125 (Strømmens)
Valmistajat	Duewag, Strømmens, Siemens, NEBB
Valmistusvuodet	1982—1983
Raideleveys	1,435 m
Pituus	22,18 m
Leveys	2,50 m
Korkeus	3,24 m
Tyhjäpaino	32,8 t
Teho	2 x 217 kW
Nopeus	80 km/h
Istumapaikkoja	71
Seisomapaikkoja	66 (0,25 m^2/matkustaja)



Raitiovaunutyyppejä.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n historiikin (lainattavissa arkistosta) mukaisia raitiovaunujen pohjapiirroksia mittakaavassa n. 1:114.
Ylinnä hevosraitiovaunu Scandia, sitten moottorivaunut Kummer, ASEA (pikkuruotsalainen), ASEA (jumbo), Brill, NDWF ja pystyasennossa avoperävaunu.

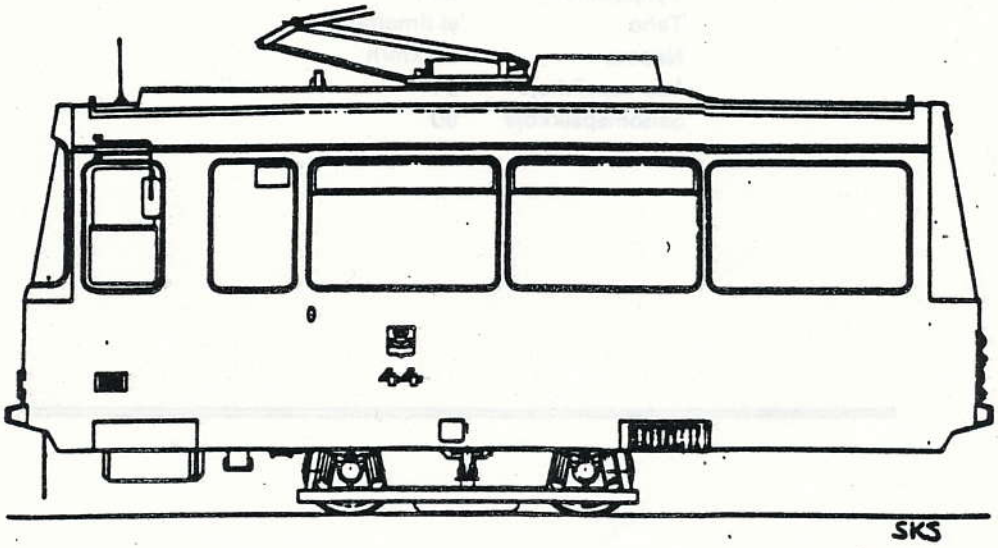


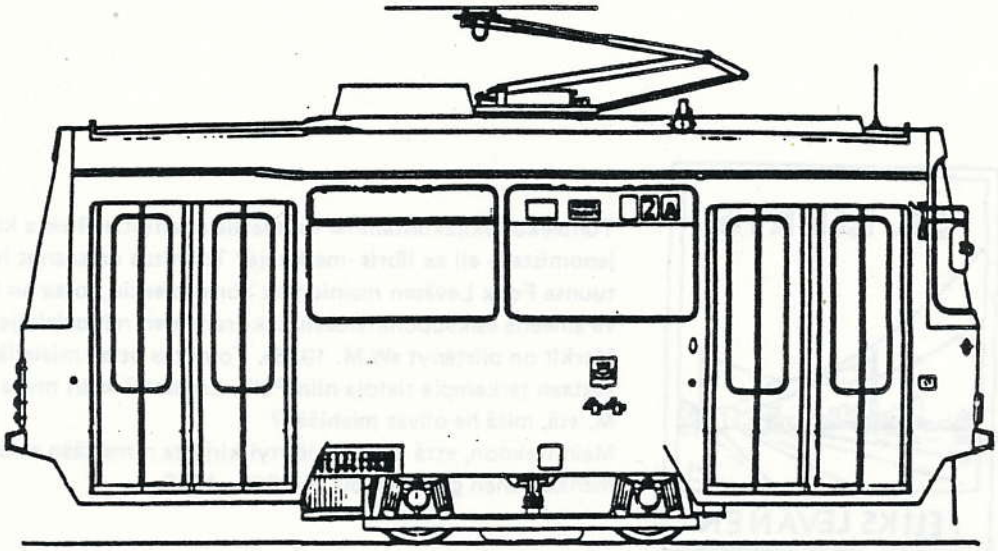
Göteborgs Spårvägar — GS

Tyyppi	M 21
Numerot	200—229
Valmistaja	ASEA
Valmistusvuosi	1984 — (rakenteilla)
Raideleveys	1,435 m
Pituus	22,15 m
Leveys	2,65 m
Korkeus	3,18 m
Tyhjäpaino	29 t
Teho	ei ilmoiteta
Nopeus	80 km/h
Istumapaikkoja	61
Seisomapaikkoja	90

Tunteeko lukijakuntamme suomalaisia raitiotieaiheisia kirjanomistaja- eli ex libris -merkkejä? Toimitus on saanut haltuunsa Felix Leväsen mainion ex libris -merkin, jossa on kuva-aiheena esikaupunkialueen kaksiraiteinen raitiotielinja. Merkit on piirtänyt »W.M. 1936». Toimitus ottaa mielellään vastaan tarkempia tietoja niin Felix Leväsestä kuin myös W. M.:stä; mitä he olivat miehiään?
Mainittakoon, että ex libris löytyi kirjasta nimeltään »Holmenkolbanen gjennom 50 år, 1898—1948».

Tapanamme ei ole yleensä esitellä ns. huuhaata, mutta teemme nyt poikkeuksen keventääksemme mieltä näin joulun alla.
Tällaisia olisivat kenties raitiovaunut nykyään, jos telejä ei olisi keksittyl Taiteilijamme näkemys kaksiakselisesta tyristorimoottorivaunusta Helsingin raitioteille.





HELSINKI-MAASEUTU-LIIKENNE Oy

Liitettävä tiliyksen mukaan, joka on toimitettava konttorin seuraavana päivänä viimeistään klo 14.00 mennessä.

Ajoselostus

Y

Per ...../..... 197..... Vaunu RN ..... Sarja N:o .....

Helsingistä klo	Linja	Maaseudulta klo	Rahastajan N:ot	Tarkastajan merkintöjä varten

Km

Työtunnit

Kuljettajan työ alkoi klo ....., päättyi klo .....

" " " " ....., " " .....

.....

Kuljettaja **Rahastaja**

N:o

Tarkastanut: .....

Huomautuksia: .....

.....

.....

.....

.....

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 27/1950

Kuljettajan hoidettavan etuoven sulkeminen

Koska on ilmoitettu henkilökunnan tulkitsevan eri tavoin Liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohtaa 3, huomautetaan, että mainittu kohta tarkoittaa ainoastaan kuljettajan *tarkkaamisvelvollisuutta*, eikä sitä, milloin ovi on suljettava. Kunnes kuljettajan mahdollisuuksia nähdä oville on parannettu asettamalla tarpeelliset peilit, on *kuljettajan hoidettavana olevan oven sulkemisesta* noudatettava seur. määräyksiä:

1. Saatuaan lähtömerkin tulee kuljettajan ensiksi Lo.Pm. N:o 1/1950 kohdan 3 mukaisesti katsoa, ettei ole estettä vaunun liikkeelle lähtemiselle.

2. Aina, jos kuljettaja voi nähdä hoidettavanaan olevalle ovelle niin hyvin, että hän saattaa todeta lähdön esteettömäksi, on hänen ensin suljettava ovet ja vasta sitten pantava vaunu liikkeelle.

3. Jos sensijaan ovensuussa seisovat henkilöt estävät kuljettajan kyllin hyvin näkemästä ovelle, on kuljettajan ensin pantava vaunu liikkeelle ja sitten, viimeistään, kun vaunu on kulkenut noin puoli metriä, suljettava ovet.

20. 2. 50.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 84/1950

Liikenneopas

Tehostaakseen yleisönpalvelua on liikennelaitos painattanut »Pieni Opas»-nimisen kirjasen,[1]) jonka tarkoituksena on opastaa sekä yleisöä että omaa henkilökuntaa raitio- ja autolinjojen reitteihin, linjojen tunnusmerkintöihin, ajomaksuihin, vyöhykerajoihin y.m. Jokaiselle tarkastajalle ja rahastajalle tullaan jakamaan oma kappaleensa (leimattuna), jonka sisältöön heitä kehoitetaan tarkoin tutustumaan, voidakseen kysyttäessä antaa yleisölle oikeat opastukset.

— — — [1]) Kirjasen nimeksi on myöh. tullut »Helsingin Kulkuneuvot».

22. 6. 50.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 79/1950

Ajonopeus Lauttasaaren sillalla

Liikenneturvallisuussyistä johtuen määrätään *Lauttasaaren sillalla* ajettaessa *suurimmaksi sallituksi keskinopeudeksi 25 km/t.* Tämä merkitsee sitä, että sillan kummassakin päässä olevien liikennemerkkien väliseen matkaan on *käytettävä vähintään yksi (1) minuutti.*

8. 6. 50.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 88/1950

Pukumääräyksiä

Hellesäiden jälleen alkaessa huomautetaan ohjesäännön 4 § määräyksestä, että henkilökunnan on pidettävä vaatetuksensa siistinä. Myöskin helteellä on virkapuku pidettävä täysin napitettuna ja hiat suorina. Virkapuvun kaula-aukosta tulee näkyä sen alla oleva paita kauluksineen, paitapusero tai pujopaita (jumper). Jos paidassa ei ole kiinteää kaulusta, on käytettävä irtokaulusta ja solmiota. Kiintokauluspaidassa ja paitapuserossa sen sijaan saa esiintyä ilman solmiota ja mahdollinen kaulanappi avattuna. Paidan tai puseron kaulus saa olla takin kauluksen päällä, jos se ei ole takin kaulusta leveämpi. Kaikkien on käytettävä ainakin nilkkasukkia. Helletakki on kyllin usein pestävä ja silitettävä. Siistiin pukeutumiseen kuuluu myöskin, että parta on ajeltu ja tukka kunnossa. Naisten ei pitäisi antaa hiustensa riippua valloillaan olkapäillä.

28. 6. 50

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 90/1950

Sanoma- ja aikakausilehtien kuljettaminen

Liikennehenkilökunnalle huomautetaan, *ettei* paketteja tai muita lähetyksiä *saa* vastaanottaa suoraan yleisöltä kuljetettavaksi laitoksen linjoilla.

Esikaupunkilinjojen ja Käpylän linjan vaunujen rahastajat saavat vastaanottaa kuljetettavaksi ainoastaan Töölön ja Vallilan hallipäivystäjien sekä Erottajan, Rautatientorin ja Hakaniementorin asematarkastajien luovuttamia *sanoma- ja aikakausilehtiä* nipuissa, jotka ovat varustetut laitoksen kuljetusmerkillä.

— — —

Huom! Kun lehtiniput vastaanotetaan, on kuljetusmerkki tehtävä mitättömäksi kosmoskynällä.

30. 6. 50.

HRO Vaunukilometrit, matkustajamäärät ja tulot vuosina 1891-1944.

Vuosi	Vaunukilometrit, lasketut	Matkustajamäärät		tulot*		
			vaunukm:ä kohti	mk	per vaunukm:ä kohti	matkustaja kohti mk mk
1891	503.655	1.392.339	2,76	200.375	—: 40	—: 14
1892	552.154	1.383.079	2,51	194.915	—: 35	—: 14
1893	554.362	1.224.345	2,21	172.305	—: 31	—: 14
1894	560.983	1.275.631	2,27	179.902	—: 32	—: 14
1895	561.100	1.299.651	2,32	183.322	—: 33	—: 14
1896	562.740	1.424.931	2,53	201.660	—: 36	—: 14
1897	562.777	1.469.092	2,61	207.924	—: 37	—: 14
1898	558.073	1.620.984	2,94	229 627	—: 41	—: 14
1899	563.771	1.668.370	2,96	236.759	—: 42	—: 14
1900	712.407	1.956.646	2,74	278.677	—: 39	—: 14
1901	1.297.666	2.962.208	2,28	416.587	—: 32	—: 14
1902	1.491 235	3.100.186	2,07	437.950	—: 29	—: 14
1903	1.511.432	3.440.796	2,27	488.784	—: 32	—: 14
1904	1.442.137	3.315.056	2,29	469.978	—: 32	—: 14
1905	1.548.056	3.734.984	2,41	529.178	—: 34	—: 14
1906	1.555.345	4.081.872	2,62	578.622	—: 37	—: 14
1907	1.672.773	4.955.827	3,02	698.965	—: 42	—: 14
1908	1.638.546	5.094.478	3,10	719.392	—: 44	—: 14
1909	2.221.419	6.337.677	2,86	919.504	—: 41	—: 15
1910	2.645.410	8.304.723	3,13	1.209.044	—: 46	—: 15
1911	2.870.887	9.867.864	3,43	1.464.836	—: 51	—: 15
1912	3.251.252	11.160.142	3,43	1.651.700	—: 51	—: 15
1913	3.269.297	12.062 373	3,68	1.808.228	—: 55	—: 15
1914	3.378.559	11.852.147	3,50	1.761,638	—: 54	—: 15
1915	3.743.586	14.602.242	3,91	2.227.086	—: 56	—: 15
1916	4.118.422	22.254.599	5,40	3.221.686	—: 75	—: 14
1917	4.316,527	32.378.247	7,50	5.027.072	1: 16	—: 16
1918	3 151.467	27.477.299	8,71	5.581.651	1: 77	—: 20
1919	4.649.906	43.034.543	9,26	10.300.429	2: 21	—: 24
1920	5.463.727	42.071.737	7,70	20.229.180	3: 70	—: 48
1921	6.089.843	42,662.617	7,00	23.806.548	3: 90	—: 56
1922	6.227.945	40,900.561	6,56	28.693.165	4: 60	—: 70
1923	6.512.061	47,083.886	7,23	31.274.231	4: 80	—: 66
1924	7.002.137	51,531.414	7,35	33.918.880	4: 84	—: 66
1925	7.682.923	53 164 925	6,91	35.056.183	4: 56	—: 66
1926	8.398.138	57.006.512	6,78	38.854.949	4: 62	—: 68
1927	9.086.018	60.087.715	6,61	44.658.998	4: 91	—: 74
1928	9.625.383	64.477.024	6,75	49.619.965	5: 15	—: 77
1929	10.422.103	64.400.575	6,18	49.628.288	4: 76	—: 77
1930	11.172.312	63.458.960	5,68	48.876.163	4: 37	—: 77
1931	11.454.550	60.026.251	5,24	46.431 984	4: 05	—: 77
1932	11.374.786	52.780.807	4,64	46.523.884	4: 09	—: 88
1933	11.093.251	49.816.220	4,49	44.155.844	3: 98	—: 89
1934	10.877.681	52,774.008	4,85	46.634.085	4: 29	—: 88
1935	10.904.297	55,658.838	5,10	49.021.574	4: 50	—: 88
1936	11.409.472	59.861.911	5,25	53.187.986	4: 66	—: 89
1937	12.237.023	66.856.914	5,46	59.842.682	4: 89	—: 90
1938	16.592.755	84.516.034	5,09	79.862.707	4: 81	—: 94
1939	16.541.947	81.548.441	4,93	84.166 492	5: 09	1: 03
1940	12.567.228	77.088.582	6,13	86 080.142	6: 85	1: 12
1941	13.348.033	91.535 677	6,86	119.367.380	8: 94	1: 30
1942	12.077.526	102.418.601	8,48	126.173.940	10: 45	1: 23
1943	13.150.973	121.252.364	9,22	152.112.192	11: 57	1: 25
1944	12.881.518	120.341.075	9,34	153.785.314	11: 94	1: 28
	319.659.574	1.908.053.980		1.593.560.552		

*ei sisällä Kulosaaren siltamaksuja

Lähes koko viime vuoden on Karjaalla jokaisen viikon lauantai ollut eräässä suhteessa lähes samankaltainen. Silloin on erikoisrautatievaunuun kuormattu ja lähetetty rautateitse kohti Helsinkiä uusi ja komea raitiotievaunu. Vain kahdessa kaupungissa Suomessa on jatkuvasti käytössä raitiovaunuja, Helsingissä ja Turussa. Mutta raitiovaunuliikennekin on kehittynyt ja nopeutunut. Vaunut ovat suurentuneet ja niiden tekniilliset ominaisuudet parantuneet.

(Sisu-Uutiset 1/1959)

Kesäkuussa 1957 tilasi Helsingin Kaupungin Liikennelaitos lentokonetehtaalta 15 kpl raitiovaunujen koreja, jotka viime kevään kuluessa valmistuivat. Telit toimitti Tampella ja sähkölaitteet Oy Strömberg Ab. Vaunut rakennettiin Tampereella ja kuljetettiin rautateitse Helsinkiin, jossa korit nostettiin teleille ja suoritettiin sähkölaitteiden loppuasennukset ja kokeiluja. Aikaisemmin olivat em. kolme yhtiötä samalla tavoin toimittaneet 45 kpl vastaavia raitiovaunuja. Nyt valmistetuissa vaunuissa on otettu huomioon edellisistä saadut käyttökokemukset sekä tapahtuneet yleisen kehityksen mukanaan tuomat näkökohdat. Erikoinen huomio on tilaajan ja valmistajien yhteistyössä suorittamassa kehitystoiminnassa kiinnitetty huoltonäkökohtiin. Niinpä onkin huoltohenkilökunta alusta alkaen ollut erittäin tyytyväinen uusien vaunujen rakenteeseen. Viimeinen sarjan vaunuista luovutettiin 16. pnä toukokuuta Helsingissä.

(Valmet Perhelehti 3/1959)

Helsingin Kaupungin Liikennelaitos romuttaa vuosien varrella vanhaa, ajastaan jälkeen jäänyttä ja loppuun kulutettua raitiovaunukalustoa. Romutuksen yhteydessä »vapautuvat» näiden järjestysnumerot uudelleen käytettäviksi. Toukokuussa alkoi säännölliset ajonsa moottorivaunu numero 1. Se on eräs Karjaan tehtaamme uusista valmisteista, eräs niistä 45:stä, joista suurin osa on jo liikenteessä. Tähän »numero yhteen» sisältyy tällä kertaa huomaavaisuus Helsingin Kaupungin Liikennelaitoksen taholta, josta lausumme vilpittömät kiitoksemme ja välitämme edelleen tämän kiitoksen sadoille työntekijöille tuotannon eri portaissa sekä omissa että suomalaisissa alihankkijatehtaissamme, työntekijöille, jotka jälleen ovat osoittaneet mitä suomalaisella sisulla saadaan aikaan. »Ykkönen» on annettu eräälle vaunuistamme — niin olemme kuulleet »luotettavalta taholta» — kolmestakin syystä. Olemme ensimmäinen suomalainen teollisuuslaitos, joka uskaltautui raitiovaunujen rakentamiseen. Toisaalta olemme ensimmäisenä toimittaneet teräskorisia raitiovaunuja ja kolmanneksi uudet vaunut täyttävät laadultaan vaativan asiakkaan toivomukset. Raitiovaunu, joka kulkee Helsingin kaduilla »ykkösenä» kertoo samalla erään erikoislaatuisen työn ja saavutuksen historiaa, josta jokainen suomalaisen teollisuuden monipuolistumisen merkityksen ymmärtävä ihminen voi tuntea ylpeyttä.

(Sisu-Uutiset 6/1959)

11.12.1890 »UUSI SUOMETAR» (ilmoitus):

Kiskotieliike Helsingissä avataan tästä joulukuun 10 p:stä alkaen seuraavan kulkulistan mukaan

Töölöstä Eteläsatamaan lähtee ensimmäinen vaunu klo 6 ja 50 minutia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 8 ja 20 minutiin saakka j.pp.

Eteläsatamasta Töölöön lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 25 minutia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 8 ja 45 minutiin saakka j.pp.

Kauppatorilta Töölöön lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 30 minutia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 9 ja 40 minutiin saakka j.pp.

Pitkältä sillalta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 20 minutia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 9 ja 30 minutiin saakka j.pp.

Viimeinen vaunu Pitkältä sillalta Lapinlahdenkadulle lähtee klo 8 ja 40 minutia j.pp. Perästäpäin lähtevät menevät Töölöön.

Kauppatorilta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 30 minutia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 8 ja 50 minutiin saakka j.pp.

Lapinlahdenkadulta Pitkälle sillalle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 10 minuttia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 8 ja 40 minuttiin saakka j.pp.

Omnibusliike

Sörnääsin ja Pitkänsillan välille

Sörnääsistä lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 5 minuttia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 9 ja 15 minuttiin saakka j.pp.

Pitkältä sillalta Sörnääsiin lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 20 minuttia e.pp. ja sittemmin joka kymmenes minuti klo 9 ja 30 minuttiin saakka j.pp.

HUOM.!

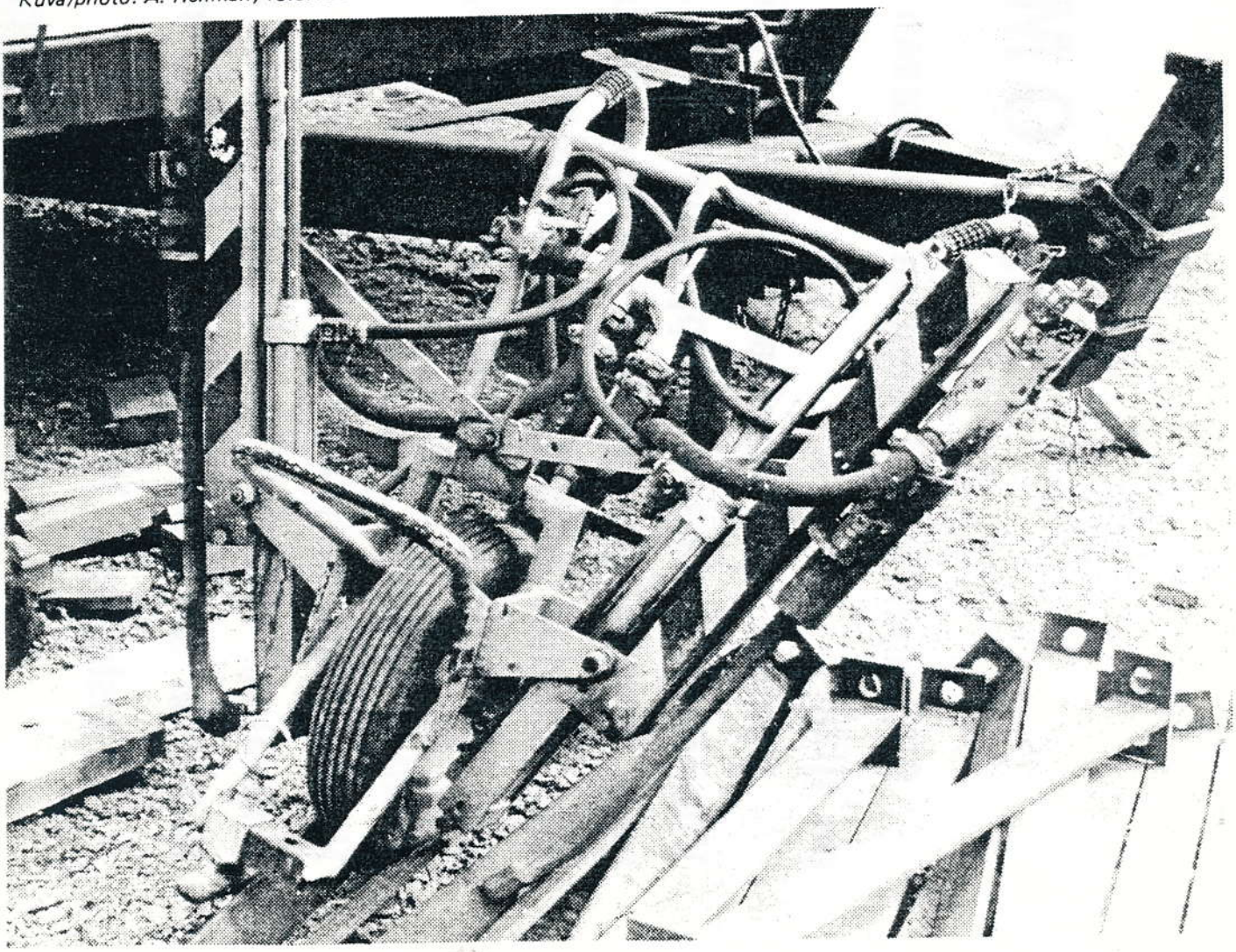
Siirtomerkintä oikeuttaa jatkamaan matkaa vain vaunussa, jossa on tilaa.

Vaunua saa vaihtaa vain seuraavilla asemilla: Eira, Kauppatori, Yliopiston kulmaus, Ylioppilastalon tori, Erottaja, Yrjönkatu, Heikinkatu Hankkijan kohdalla, Arkadian- ja Nervanderinkadun kulmaus, Museokadun sekä Cygnæuksenkadun ja Turuntien kulmaukset, Turuntien ja Nordenskiöldinkadun kulmaus, Nordenskiöldinkatu Pasilan sillan kohdalla, Töölön tulli, Tilkka, Unioninkatu Kaisaniemen ja Pitkänsillan kohdalla, Hakaniementori, II:n linjan ja Porthaninkadun kulmaus, Hämeentie Pääskynkadun, Eurantien ja Kaupunginportin kohdalla sekä Mäkelänkadun ja Sturenkadun kulmaus.

Helsingissä, 10 p. Kesäk. 1929.

Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö.

Raiteentukemiskone Minima I Länsi-Pasilassa. Näitä lienee käytössä kolme kappaletta. Järjestysnumeroita ei niistä löydy. Yhteen on kaiverrettu maaliin nimi Jyrki.
A ballast tamper on Helsinki tramways.
Kuva/photo: A. Hellman, 19.8.1984



PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman

Korjauksia edelliseen numeroon:

sivu 74 Rakentamistoimintaa: 11.7. Metron Tka Turunlin...

sivu 76 Autolinjat:
HKL:n linja-automäärät halleittain aikataulujen mukaan 1.9.84 (suluissa kevät 84)

sivu 76 Poikkeavaa:
14.9.84. Linja 6 kääntyi n. klo 15.50—16.20 Paavalin kirkon silmukassa...

Hylätyt 4-akseliset moottorivaunut 26.11.1984:

301	333
305	340
310	345
312	349
314	350
315	354
316	357
317	370
318	372
319	375
322	
326	
327	
330	

KALUSTO

Vaunu 322 riisuttiin ja romutettiin lokakuun puolivälin jälkeen.

24.10.84
Vaunut 318, 322 ja 340 siirrettiin Koskelan romuraiteelle.

1.11.84
Viimeinen metrojuna, eli 183—184 tuotiin Helsinkiin.

Ennen marraskuun puoltaväliä oli vaunu 354 riisuttuna Vallilassa.

HKL 5 (Volvo/Wiima-nivel) on näköjään jäänyt ainoana viime kevään koebusseista HKL:n omistukseen.

13.11.84
Vaunu 83 tuotiin Helsinkiin. Vaunu 81 hinasi sen Koskelasta Vallilaan klo 13.25.

Vaunuihin 2120—2124 ja 2126 asennetaan lisävalonheitin. Se on neliskanttinen ja sijaitsee vaunun »otsassa». Se ei ole upotettavaa mallia.

KALUSTOHAVAINTOJA

16.10.84
Vaunu 169 tilausajossa klo 18–19.
Vaunu 54 linjan 5 vuorossa 49 illalla.

24.10.84
Vaunu 328 vuorossa 56.

29.10.84
Vaunu 303 linjalla 6.

2.11.84
Vaunu 329 linjan 6 vuorossa 54.

Linjalla 5 päivittäin (useita) nivelvaunuja.

Koko syksyn ajan on linjalla 6 ollut rattikarioita lähes joka päivä (ma-pe) yksi tai useampia. Ei ole kauan siitä, kun tällainen oli hyvin, hyvin harvinaista. Rahastajat kuuluvat pitävän rattikarioiden pehmeästä kulusta, mutta toisaalta valittava niiden vetoisuutta. Pianhan on »päästy» molemmista eroon – nimittäin rahastajista ja rattikarioista.

Nivelvaunu linjalla 5 tuli jo lokakuussa sangen tavalliseksi näyksi. Ne tulivat myös tarpeeseen. »Pikkunivelet» ovat jopa pyhäisin usein tupaten täynnä sekä Töölön että Katajanokan päässä.

Linjoilla 54 ja 56 on alkanut näkyä myös Liikenne Oy:n busseja.

30.11.84
Vaunu 49 linjan 6 vuorossa 60. Tämä oli ilmeisesti ensimmäinen kerta, jolloin linjalla 6 oli kuljettajarahastusvaunu.

METROLINJA

Hakaniemen aseman pääsisäänkäynnin yllä Hakaniementorilla on sisältä valaistu M-merkki. Merkki on »kaksisuuntainen». Se lienee ilmestynyt paikoilleen jo syyskuussa.

Lokakuun puolivälin jälkeen näkyi jälleen muutama jo useasti aiemmin mainittu pääopastimen lisäopastin. Nämä olivat yhdessä opastimessa Hakaniemessä ja Siilitiellä. Lisäopastimen väri on sininen. Opastimia on sittemmin tullut lisää mm. Kulosaareen.

Noin klo 14 aikoihin ma-pe voi välillä metrovarikko – Itäkeskus nähdä melkoisen pitkän metrojunan. Iltaruuhkan ajaksi liitettävät kolmannet yksiköt tuodaan nimittäin IK:een kahtena junana. Ensimmäisessä on jopa viisi yksikköä. Tällaisen junan pituus on melko tarkkaan 221 m.

AUTOLINJAT

15.10.84–19.4.85
Koululaislinjaa 42T liikennöidään koulupäivinä.

RAKENTAMISTOIMINTA

15.10.84
Hakaniementorin raitiovaunupysäkkien uudet laiturikatokset käytössä. Rakentajat palasivat takaisin Iisakin kirkon työmaalle.

22.10.84
Sörnäisten aseman Helsinginkadun ja Hämeentien aittavat käytävät sisäänkäynteineen otettiin käyttöön. Vain Hämeentien ja Vaasanpolun kulmassa oleva sisäänkäynti on toistaiseksi suljettuna. Se avataan rakenteilla olevan talon valmistuttua.

Lokakuun puolivälissä alkoi Siilitien aseman laiturikatoksen runkorakenteiden kokoaminen. Työ tehdään tietenkin yöaikaan.

Marraskuussa oli meneillään ratatyö Toisella linjalla Kallion virastotalon kohdalla.

Sturenkadulla sijainneen »Mäkelänkadun» lakkautetun pysäkin korokkeet revittiin pois marraskuun alussa.

4.11.84
- Iso-Robertinkadun ajojohtimet poistettu
- Radanrakennustyö edennyt jo Itä-Pasilan puolelle. Toisen puolen kiskot laskettu jo Asemapäällikönkadun sillan ja silmukan välille. Siltaosuuden kiskotus myös käynnissä.
- Itä-Pasilassa sijaitseva pysäkki »Kellosilta» on ollut käytössä vain keskustan suunnassa. Vastakkaisen suunnan pysäkki on myös otettu käyttöön sen kohdalla olevan talon valmistuttua.

MUUTA

Linjan 4 Munkkiniemen silmukan »lähtökaarteessa» on 10 km/t nopeusrajoitus. Merkki on samanlainen kuin vaihteiden yhteydessä olevat. Järjestelmään liittyy myös Hollantilaisentielle sijoitettu raitiotien tasoristeysmerkki.

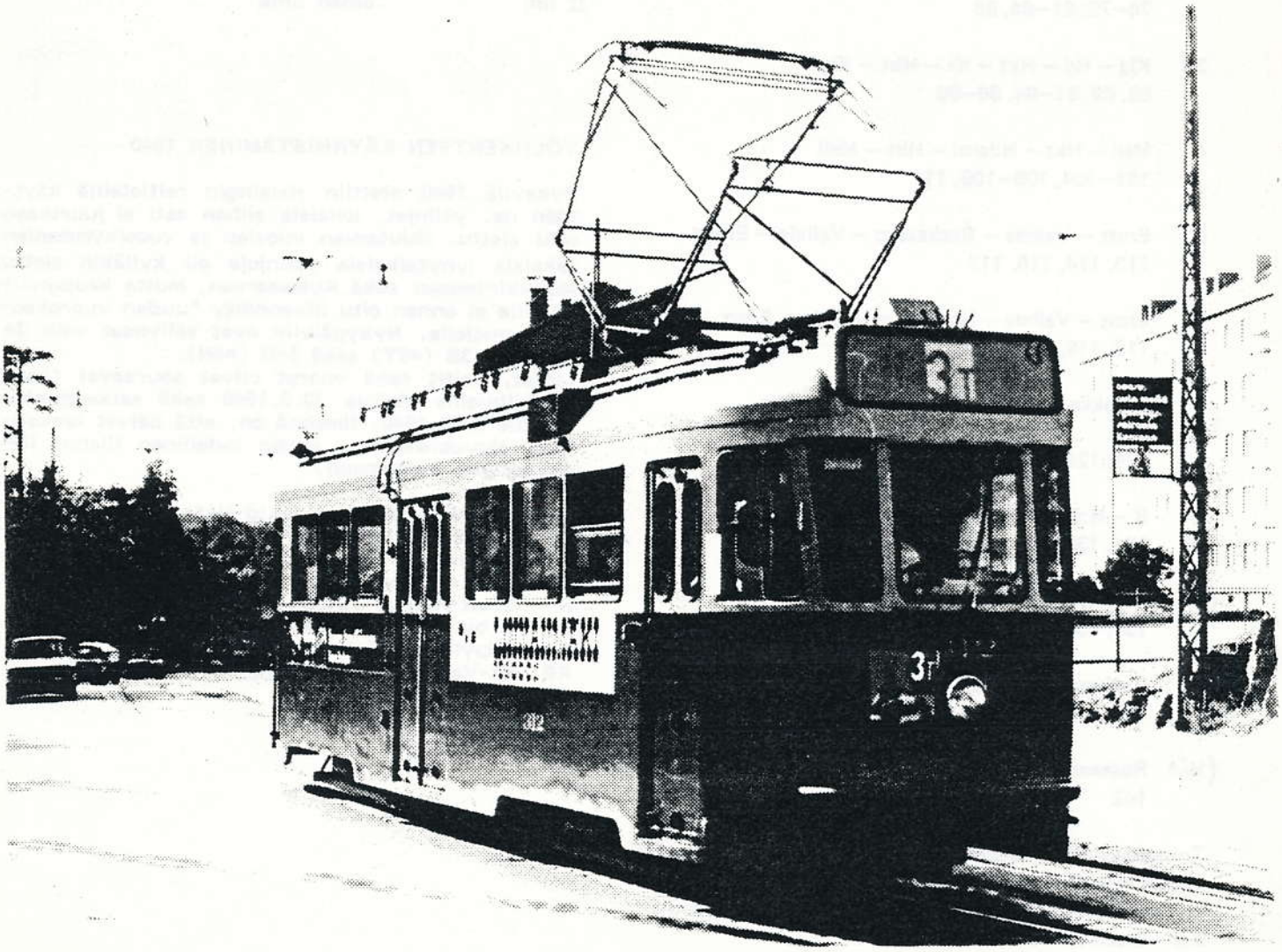
Raitiovaunujen kohtauskielto a.o. merkkeineen kummassakin suunnassa(Mannerheimintie) Runebergin-/Helsinginkadun risteyksessä.

Pv-kytkintilanne (vaunut 1-30, 331-375) loka-marraskuussa 1984

1	-	16	-	331	+	354	-
2	+	17	-	332	-	355	-
3	-	18	-	334	-	356	-
4	+	19	+	335	+	358	-
5	+	20	+	336	+	359	-
6	-	21	-	337	-	360	-
7	-	22	-	338	-	361	-
8	+	23	+	339	-	362	+
9	-	24	+	341	-	363	-
10	+	25	-	342	-	364	+
11	-	26	-	343	+	365	-
12	+	27	-	344	-	366	-
13	-	28	-	346	-	367	-
14	+	29	+	347	-	368	-
15	-	30	+	348	-	369	-
				351	-	371	+
				352	+	373	-
				353	+	374	-

HKL 312 linjalla 3T — Turisti Viipurinkadulla. Vaunun kilvitys on tilapäisesti poikkeava — kun turistikilven on oltava kilpitaskussa tavallisen peltikilven sijasta ja ylhäältä puuttuu varsinainen linjakilpi, on ylös jouduttu laittamaan valkopohjainen peltikilpi.

HKL 312 on the famous tourist tram route 3T in Helsinki. Kuva/photo: J. Rauhala, 6.1973



TALVIAIKATAULUT 1940–1941

Raitiovaunulinjojen vuorotunnukset sekä aikatauluissa mainitut pysäkit:

1 A:bia – Eura – Hg – Kt – Tk – Kt – Hg – Eura – A:bia
1–4, 6–9, 11–14

K Käpylä – Hg –Kt – Hg –Käpylä
17–19, 21–24, 26, 27

6 Lap – Hkt – Hg – H:nni – Hg – Hkt – Lap
28, 29, 31–34, 36–38

8 Ruoh – Sokerit – Eura – Sokerit – Ruoh
41–44, 46–49

KB K:saari – Vaihde – Kt – Vaihde – K:saari
56–58

7 Kir – Hkt – Hg – D – Hg – Hkt – Kir
61–64, 66–68

10 Pasila – Fr – Pasila
69

3A Hkt – Kt – Hkt – Hg – Kjg – Hkt
76–79, 81–84, 86

3B Kjg – Hg – Hkt – Kt – Hkt – Kjg
88, 89, 91–94, 96–98

4 Meil – Hkt – H:lahti – Hkt – Meil
101–104, 106–109, 111

9 Erott – Vaihde – Ruskeasuo – Vaihde – Erott
113, 114, 116, 117

M Erott – Vaihde – M:niemi – Vaihde – Erott
118, 119, 121–123

5 {K:nokka – {Hkt – R – {Hkt – {K:nokka
{Skt {Sth {Sth {Skt
124, 126–129, 131–133

2 R – R:tori – Hg – Harjutori – Hg – R:tori – R
134, 136–139, 141, 142

(2 R – R:tori – II linj – R:tori – R)
134, 136–139

H Ruskeasuo – Haaga
147

(H Ruskeasuo – Haaga)
142

Toistaiseksi tuntemattomasta syystä vuoronumeroissa ei ole yhtään viidellä jaollista vuoroa (siis 5, 10, 15 jne). Mikäli joku tietää syyn tähän ilmiöön, toimitus ottaa mielellään tiedon vastaan tulevaa numeroa varten.

Raitiovaunuaikatauluissa 1940-1941 talvikaudella käytetyt paikannimilyhenteet:

A:bia	Arabia
H:nni	Hermanni
Hg	Hakaniementori
Kt	Kauppatori
Tk	Telakkakatu
(N	Nordenskiöldinkatu)
Sokerit	Sokeritehdas
Hkt/Sth	Heikinkatu
Kjg	Kajaaninkatu
H:lahti	Hietalahti
Rt	Rautatientori
Kn/Skt	Katajanokka
Lap	Lapinlahti
D	Diakonissalaitos
Kir	Kirurgi
R	Runeberginkatu
(Tö	Turuntie 50)
(Sö	Söräisten kassantarkastushuone)
Fr	Raitiotieasema Pasilan rautatiesillan luona
E	Eurantie
(St-M/St-B	Sturen- ja Mäkelänkadun risteys)
S:tori	Suurtori
Ruoh	Ruoholahti
K:saari	Kulosaari
Meil	Meilahti
Erott	Erottaja
M:niemi	Munkkiniemi
R:tori	Rautatientori
II linj	Toinen linja

YÖLIIKENTEEN KÄYNNISTÄMINEN 1940

Syksyllä 1940 otettiin Helsingin raitioteillä käyttöön ns. yölinjat, joilaisia siihen asti ei juurikaan oltu ajettu. Muutamien vuosien ja vuosikymmenien takaisia lyhytaikaisia yölinjoja oli kyllläkin ajettu Munkkiniemeen sekä Kulosaareen, mutta kaupunkilinjoilla ei ennen oltu liikennöity "uuden vuorokauden" puolella. Nykypäiviin ovat säilyneet vain 3A (=3B) ja 3B (=3T) sekä 5+M (=4N).
Linjat, reitit sekä vuorot olivat seuraavat (kaupunkilinjoilla aloitus 30.9.1940 sekä esikaupunkilinjoilla 3.10.1940. Ilmeistä on, että päivät tarkoittivat ajovuorokautta, jolloin todellinen tilanne lienee päivää myöhemmin)

3A	Hkt-Kt-Eira-Hkt-Hg-Kjg-Hkt; 1-3
3B	Hkt-Eira-Kt-Hkt-Kjg-Hg-Hkt; 4,6,7
5	Kn-Hkt-R-Hkt-Kn; 8,9
M	Erott-M:niemi; 11,12
H	Erott-Haaga; 13,14
I	A:bia-Hg-Kt -Hg-A:bia; 16-18
K	Käpylä-Hkt-S:tori-Hg-Käpylä; 19,21
KB	Kt-Vaihde I-K:saari-Vaihde I-Kt; 22,23

Linj. 7 Kirurgi / Kirurgen

Vuorovaunu / Turvagn N:o 68.

	Kir	Hkt	Hg	D	Hg	Hkt
Klo	6.20	6.28	6.36	6.42	6.46	6.54
»	7.02	7.10	7.18	7.24	7.28	7.36
»	7.44	7.52	8.00	8.06	8.10	8.18
»	8.26	8.34	8.42	8.48	8.52	9.00
»	9.08	9.16	9.24	9.30	9.34	9.42
»	9.50	9.58	10.06	10.12	10.16	10.24
»	10.32	10.40	10.48	10.54	10.58	11.06
»	11.14	11.22	11.30	11.36	11.40	11.48
»	11.56	12.04	12.12	12.18	12.22	12.30
»	12.38	12.46	12.54	13.00	13.04	13.12
»	13.20	13.28	13.36	13.42	13.46	13.54
»	14.02	14.10	14.18	14.24	14.28	14.36
»	14.44	14.52	15.00	15.06	15.10	15.18
»	15.26	15.34	15.42	15.48	15.52	16.00
»	16.08	16.16	16.24	16.30	16.34	16.42
»	16.50	16.58	17.06	17.12	17.16	17.24
»	17.32	17.40	17.48	17.54	17.58	18.06
»	18.14	18.22	18.30	18.36	18.40	18.48
»	18.56	19.04	19.12	19.18	19.22	19.30
»	19.38	19.46	19.54	20.00	20.04	20.12
»	20.20	20.28	20.36	20.42	20.46	20.54
»	21.02	21.10	21.18	21.24	21.28	21.36
»	21.44	21.52	22.00	22.06	22.10	22.18
»	22.26	22.34	22.42	22.48	22.52	23.00
»	23.08	23.16	23.24	23.30	23.34	—

Tö H klo 6.03

H—Hkt—Kir
6.03 6.13 6.20

H klo 23.49

Hg—R:tori—H
23.34 23.40 23.49

135 6.00 — 10.24 / 68 14.10 — 18.22 / Hkt

136 10.24 — 14.10 / Hkt 18.22 — 23.49 / Hkt

Linj. KB Kulosaari / Brändö

Vuorovaunu / Turvagn N:o 57.

	K:saari	Vaihde	K:tori	Vaihde
Klo	6.15	6.20	6.40	7.00
»	7.15	7.20	7.40	8.00
»	8.15	8.20	8.40	9.00
»	9.15	9.20	9.40	10.00
»	10.15	10.20	10.40	11.00
»	11.15	11.20	11.40	12.00
»	12.15	12.20	12.40	13.00
»	13.15	13.20	13.40	14.00
»	14.15	14.20	14.40	15.00
»	15.15	15.20	15.40	16.00
»	16.15	16.20	16.40	17.00
»	17.15	17.20	17.40	18.00
»	18.15	18.20	18.40	19.00
»	19.15	19.20	19.40	20.00
»	20.15	20.20	20.40	21.00
»	21.15	21.20	21.40	22.00
»	22.15	22.20	22.40	23.00
»	23.15	23.20	23.40	—

H klo 6.00

H—K:saari
6.00 6.15

H klo 23.55

K:tori—H
23.40 23.55

113 5.50 — 9.50 / 57 13.50 — 18.30 / Sö

114 9.50 — 13.50 / Sö 18.30 — 23.55 / Sö

TALVIAIKATAULUT 1943–1944 (30.11.43–31.3.44)
lisättynä 1.4.1944 voimaantulleilla kevätaikatauluilla.

Raitiovaunulinjojen vuoronumerotunnukset sekä aikatauluissa mainitut pysäkit:

1 Arab – Eu – Ht – Kt – Tk – Kt – Ht – Eu – Arab
1–4, 6–9, 11–14

2 Run – Rt – Ht – Hjt – Ht – Rt – Run
16–19, 21–23

6 Lap – Yt – Ht – Herm – Ht – Yt – Lap
24, 26–29, 31–34

8 Salm – Lap – Mess – Eu – Mess – Lap – Salm
36–39, 41–44, 46

K Käp – Ht – Kt –Ht – Käp
47–49, 51–54, 56, 57 (1.4.44→ lisäksi 58)

KB Kulo – Vaihde – Kt – Vaihde – Kulo
61–63 (1.4.44→ lisäksi 64)

3A Yt – Kt – Yt – Ht – Kjk – Yt
76–79, 81–84, 86

3B Kjk – Ht – Yt – Kt – Yt – Kjk
87–89, 91 –94, 96, 97

4 Meil – Yt – Hiet – Yt – Meil
98, 99, 101–104, 106–108

H Rusk – Haag – Rusk
109

5 Kn – Yt – Run – Yt – Kn
111–114, 116–118

10 Pas – Nk/No – Pas
119

9 Et – Vaihde – Rusk – Vaihde – Et
121–124

7 Kir – Yt – Ht – Diak – Ht – Yt – Kir
126–129, 131–133

M Et – Vaihde – Munk – Vaihde – Et
134, 136–139 (1.4.44→ 142–144, 146, 147)

12 Yt – Et – Yt – Töt – Yt
134, 136–139, 141, 148

Edellä olleen linjan 12 tietojen päälle korjattu:

12 Yt – Et – Yt – Til – Yt
134, 136–139, 141, 148

M Meil – Kadet – Meil
144

Viidellä jaollisia vuoronumeroita (5, 10, 15 jne) ei ole jostakin syystä käytetty.

Vallilan hallin vuorot 1–64 ja Töölön hallin vuorot 76–148.

Raitiovaunuaikatauluissa 1943-1944 talvikaudella (30.11.43-1.4.44) käytetyt paikannimilyhenteet

Arab	(Arabia) Hämeentie/Intiankatu
Diak	Diakonissalaitos
(Eira	(Eira) Tehtaankatu/Laivurinkatu)
Et	Erottaja
Eu	Eurantie
H	Vaunuhalli (Töölö tai Vallila)
Haag	Haaga
Herm	(Hermanni) Hämeentie/Oihonnank.
Hiet	Hietalahti
Hjt	Harjutori
Ht	Hakaniementori
Kadet	Kadettikoulu
Kir	Kirurgi
Kjk	Kajaaninkatu
Kn	Katajanokka
Kt	Kauppatori
Kulo	Kulosaari
Käp	Käpylä
Lap	Lapinlahdenkatu
Mess	Messuhalli
Meil	(Meilahti) Paciuksenkatu/Meilahdentie
Munk	Munkkiniemi
Nk	Mannerheimintie/Nordenskiöldink.
Pas	Nordenskiöldink./Pasilantie
Run	Runeberginkatu/Museokatu
Rt	Rautatientori
Ruoh	Ruoholahti
Rusk	Ruskeasuo
Salm	Salmisaari
(St	Senaatintori)
(Stur	Sturenkatu/Mäkelänkatu)
(Sö	Hämeentie 56)
Til	Tilkka
Tk	Telakkakatu
(Tö	Mannerheimintie 76)
Töt	Töölön tulli
Yt	Ylioppilastalo

TÖÖLÖ — TÖLÖ

Linj. 4 Meilahti—Hietalahti
Mejlans—Sandviken

Vuoro / Tur 108.

H	Meil	Yt	Hiet	Yt	
6.31	6.39	6.57	7.05	7.13	
s. 7.23	s. 7.33	7.51	7.59	8.07	
	8.27	8.45	8.53	9.01	
	9.21	9.39	9.47	9.55	
	10.15	10.33	10.41	10.49	
	11.09	11.27	11.35	11.43	
	12.03	12.21	12.29	12.37	
	12.57	13.15	13.23	13.31	
	13.51	14.09	14.17	14.25	
	14.45	15.03	15.11	15.19	
	15.39	15.57	16.05	16.13	
	16.33	16.51	16.59	17.07	
	17.27	17.45	17.53	18.01	
	18.21	18.39	18.47	18.55	
	19.15	19.33	19.41	19.49	
	20.09	20.27	20.35	20.43	
	21.03	21.21	21.29	21.37	
	21.57	22.15	22.23	22.31	
	22.51	23.09	23.17	23.25	23.42 H

215 6.26 — 10.25 / 108 14.34 — 18.31 / Tö
216 10.25 — 14.34 / Tö 18.31 — 23.42 / Tö

TÖÖLÖ — TÖLÖ

Linj. H Haaga—Ruskeasuo
Haga—Brunakärr

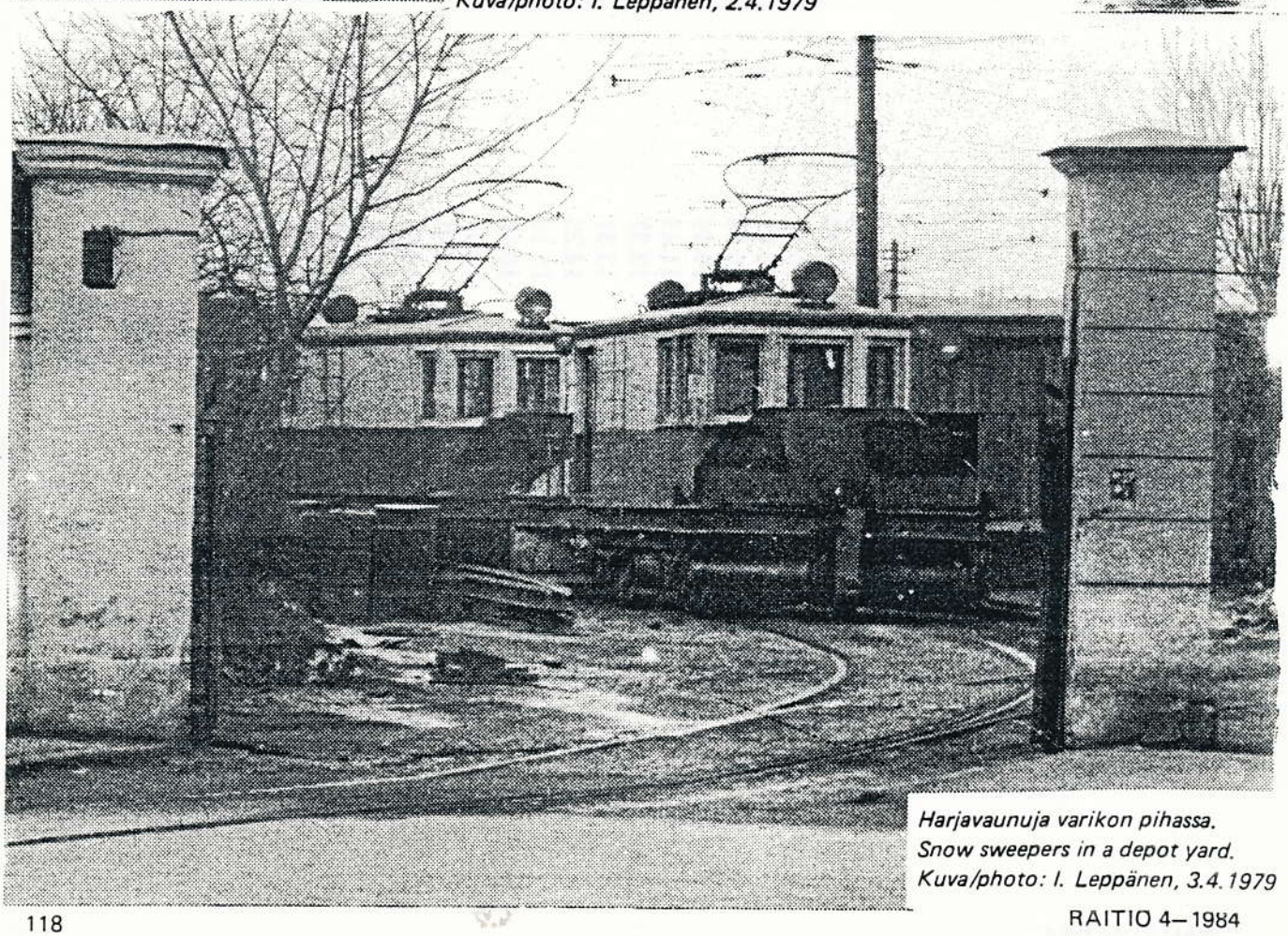
Vuoro / Tur 109.

H	Rusk	Haag	
5.56	6.06	6.12	
	6.18	6.24	
	6.30	6.36	
	6.42	6.48	
	6.54	7.00	
	s. 7.06	7.12	
	j. n. e. o. s. v.		
	22.54	23.00	
	23.06	23.12	
	23.18	23.24	
	23.30	23.40	23.40 H

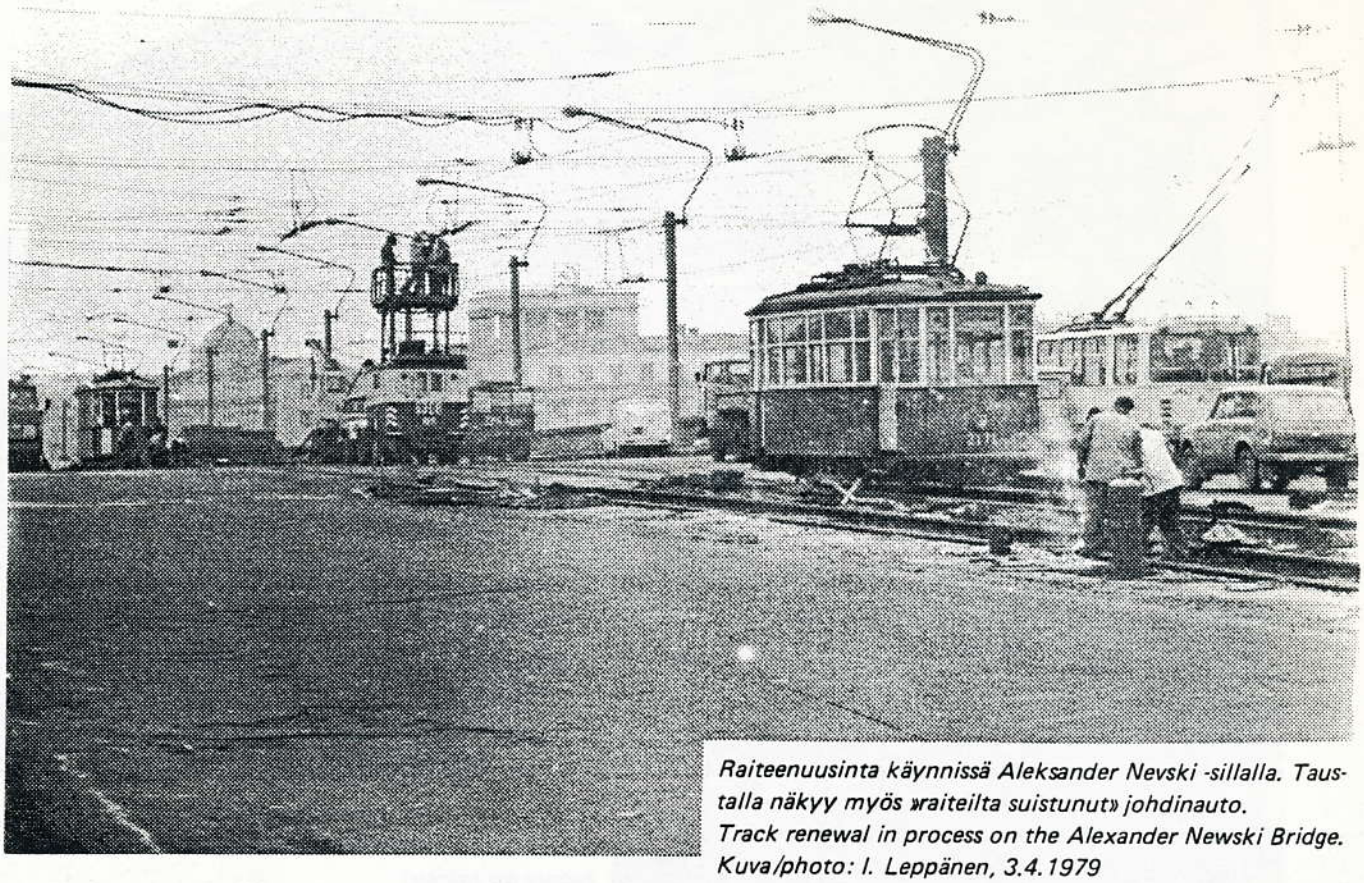
217 5.51 — 10.18 / 109 14.18 — 18.30 / Rusk
218 10.18 — 14.18 / Rusk 18.30 — 24.00 / Rusk

ЛЕНИНГРАД ТРАМВАИ

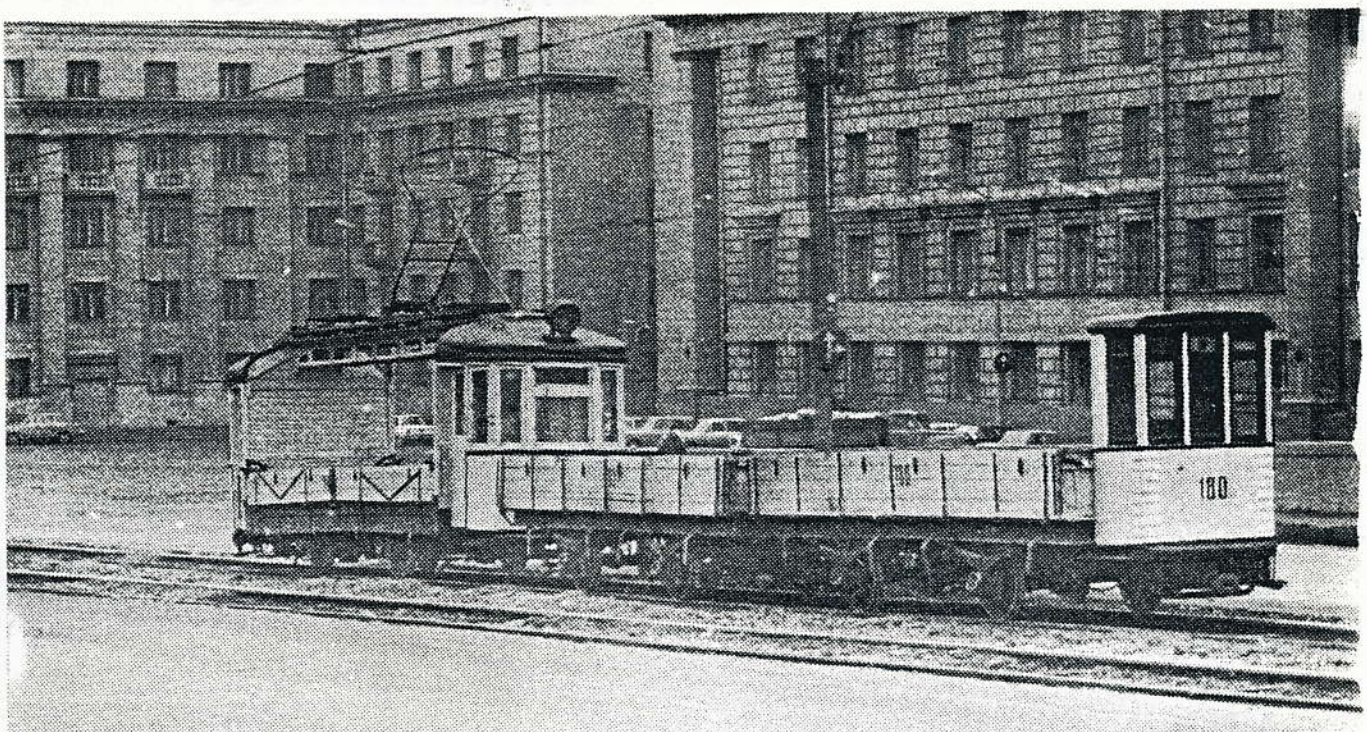
Leningradissa ei enää käytetä kaksiakselisia vaunuja matkustajaliikenteessä, mutta työvaunuiksi muutettuna niitä näkee milloin missäkin päin kaupunkia. Kuljettajana toimii yleensä huivipäinen »maatuska».
Numerous fourwheelers exist in Leningrad as works cars. The works cars are usually driven by the famous Russian »babushkas» (grannies).
Kuva/photo: I. Leppänen, 2.4.1979



Harjavaunuja varikon pihassa.
Snow sweepers in a depot yard.
Kuva/photo: I. Leppänen, 3.4.1979

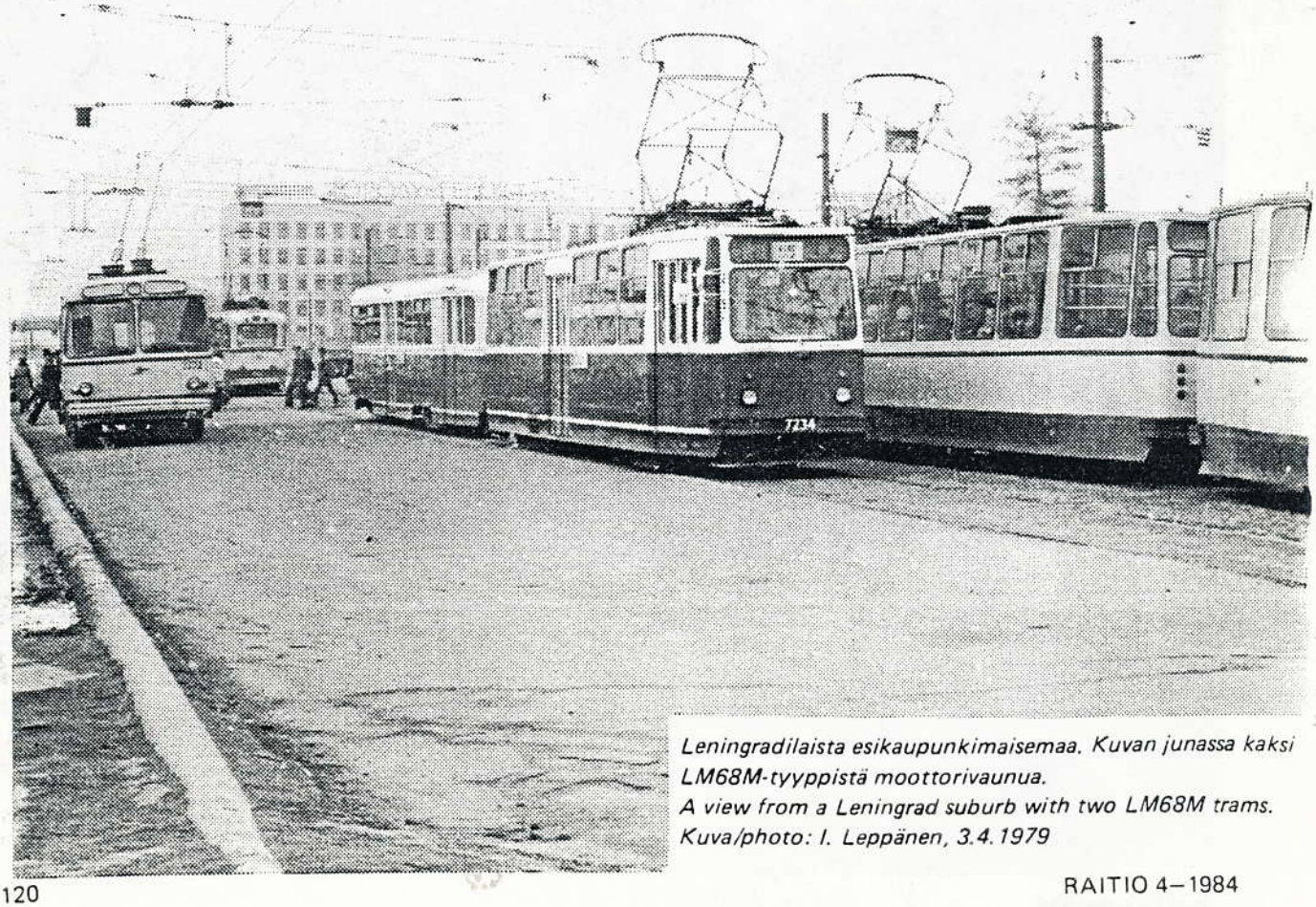


Raiteenuusinta käynnissä Aleksander Nevski -sillalla. Taustalla näkyy myös »raiteilta suistunut» johdinauto.
Track renewal in process on the Alexander Newski Bridge.
Kuva/photo: I. Leppänen, 3.4.1979



Tyypillinen leningradilainen raitiotietavarajuna. Tällaisilla junilla kuljetetaan kaikenlaista rahtia, esimerkiksi rautalankaa ja tiiliä. Niitä käytetään usein myös maansiirtoon.
A typical Leningrad goods tram, photographed on the Alexander Newski Bridge.
Kuva/photo: I. Leppänen, 3.4.1979

Leningrad on harvoja kaupunkeja, joissa käytetään kolmesta moottorivaunusta koostuvia junia kaupunkilinjoilla (Göteborg on toinen).
Leningrad is one the few tram system where three-car trains are operated in normal street traffic.
Kuva/photo; I. Leppänen, 4.4.1979



Leningradilaista esikaupunkimaisemaa. Kuvan junassa kaksi LM68M-tyyppistä moottorivaunua.
A view from a Leningrad suburb with two LM68M trams.
Kuva/photo: I. Leppänen, 3.4.1979