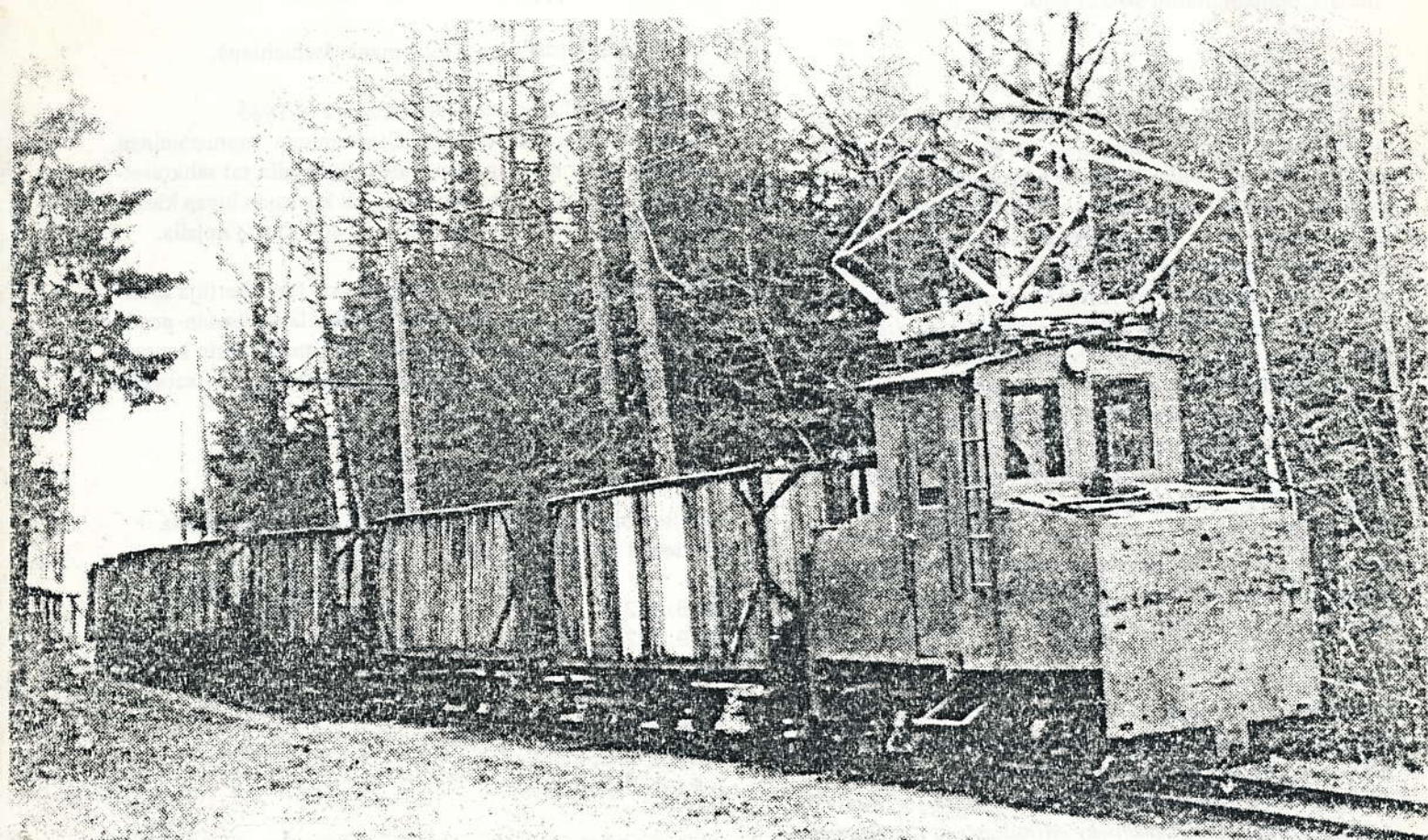


TRAITIOI

ISSN 0356-5440

2 1985





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

Ismo Leppänen
Toivo Niskanen
Jorma Rauhala
Pertti Leinomäki
Arto Hellman
Jukka Hannikainen
Ensio Virta

Arkisto:

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin 90-321 066.

Kansikuva/On the cover:

Oy Kyrö Ab:n 750 mm sähkörautatietie oli keväisen opintomatkamme eräs kohde. Hämeenkyrön Kyröskoskella sijaitseva puunjalostustehdas kuljettaa massapuuta kuorimosta tehtaaseen, joiden välimatka on vajaat kaksi kilometriä. Rautatiellä on noin 50 korkealaitaista avovaunua, pari kunnossapidon tarvitsemaa tavaravaunua sekä kaksi sähköveturia. Kuvan esittämä nro on ASEAn vuonna 1915 valmistama, ja toinen eli nro 2 on ASEAn valmiste vuodelta 1937. Nro 1:ssä on nykyään nro 2:n kori, ja kakkosessa puolestaan jälkikäteen hankittu uusi hytti. Kiskotusta on uusittu viime vuosina hankkimalla Roslagsbanalta suur-Tukholmas-ta käytettyä kiskoa rataosalta Rimbo - Hallstavik. Päätien vaihteissa on sähkölämmitys ankarien talvien varalta. This 750 mm gauge industrial line is still in operation in Kyröskoski, some 40 km northwest of Tampere. The trains are used exclusively for timber transport. There are two locos, built by ASEA in 1915 and 1937. Kuva/photo: M. Alameri, 4.5.1985

Takakansi/On the back cover:

VR:n Dr16 2801 ja joukko aktiivisia harrastajia Valmet Oy:n kiskokalustotehtaalla kevätretkellämme. This view shows the newest VR diesel loco Dr 16 2801 with a group of railway and tramway enthusiasts in the Tampere works of Valmet. Kuva/photo: M. Alameri, 4.5.1985

RAITIO ISSN 0356-5440 9. vuosikerta

päätoimittaja	Ismo Leppänen	90-7310 271 (t) 90-595 793 (k)
toimitussihteeri	Jorma Rauhala	90-707 2957 (t) 90-873 5836 (k)
uutistoimittaja	Arto Hellman	90-321 066 (k)
aikataulutoimittaja	Jarmo Oksanen	

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1985

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tie-teellinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1985

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.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään posti-osoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluontoiset avustukset voidaan ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

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 numerolta.

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala

Kulosaaren Raitiotieosakeyhtiön johtokunnan ehdotus 19. syyskuuta 1917 pidettävälle ylimääräiselle yhtiökokoukselle yhtiön raitiotien jatkamisesta Kulosaaresta Puotilaan sekä osakepääoman korottamisesta.

Jo silloin, kun raitiotie päätettiin irrottaa Aktiebolaget Brändö Villastadin muusta toiminnasta ja perustaa erillinen osakeyhtiö sen haltuunottoa ja liikennöintiä varten, kiinnostuneet piirit esittivät, että raitiotietä jatketaan Herttoniemeen, mahdollisesti jopa Östersundomiin, jolloin raitiotie jälkimmäisessä tapauksessa sivuaisi rantaa sopivassa paikassa, ja voitaisiin saariston matkustaja- ja tavaraliikenteen tällöin olettaa käyttävän raitiotietä.

Raitiotien jatkamisen päätarkoitus oli nykyisen linjan liikenteen lisääminen ja niin muodoin yhtiön kannattavuuden parantaminen. Kun Sörnäisten salmen yli pystytettävän sillan rakennuskustannukset tulisivat olemaan huomattavat, olisi sitä käytettävä mahdollisimman tehokkaasti hyväksi, sillä lisätulot, joista ei aiheutusi lisäkuluja, parantaisivat miltei kokonaisuudessaan nettovoittoa.

Kun Herttoniemen ja Puotilan maa-alueet ovat sittemmin siirtyneet Brändö-yhtiön vaikutuspiiriin, olisi raitiotien jatkamista tässäkin mielessä pidettävä itsestään selvänä, mikäli pidennys rajoittuu kyseisten tilojen maille.

Sen sijaan yhtiön johtokunta katsoo, että raitiotien jatkaminen Puotilaa pitemmälle ei tule tällä erää kysymykseen. Mikäli raitiotie jatkettaisiin Östersundomiin, liikenne olisi pääosiltaan kausiluontoista kaikkine siihen liittyvine haittoineen, eikä sitä paitsi ole lainkaan varmaa, että kilpailu höyrylaivojen kanssa kääntyisi raitiotien eduksi, sillä ajonepeus on kaupungissa vain 20 km/t eikä sitä voida nostaa nimeksikään kaupungin rajojen ulkopuolella, mikäli liikennöidään vaunutyypeillä, joita voidaan käyttää nykyisen kaltaisilla raitiotieradoilla. Merkittävin syy siihen, että raitiotietä ei kannata jatkaa Östersundomiin on, että radan pituus kasvaisi 10 km ja rakennuskustannukset olisivat 1,500,000 à 2,000,000 markkaa, mutta kannattavuus olisi sangen kyseenalainen ainakin ensimmäisinä vuosina, jolloin radan varteen ei ole vielä ehtinyt muodostua asutusta.

Jopa raitiotien jatkaminen Puotilaan maksaa likemmä 2,000,000 markkaa ja kun yhtiön osakepääoma ilmankin, Sörnäisten sillan rakennuskustannukset huomioon ottaen, on riittämätön, osakepääomaa on nostettava laskemalla liikkeeseen uusia osakkeita.

Raitiotiehen sidotun pääoman arvo, johon sisälly Sörnäisten sillan rakentamisen jälkeen tarpeettomaksi käyvää höyrylauttaa, on vuoden 1916 vuosikertomuksen arvion mukaan noin Fmk 340,000:—

Lisäksi:	
2 telimoottorivaunua noin »	200,000:—
Sörnäisten salmen silta noin »	1,000,000:—
Kulosaaren salmen silta noin »	100,000:—
Muut ratatyöt Kulosaaressa »	160,000:—
Johtokunnan ehdottama jatko Puotilaan, rakennuksineen ja kalustoineen, 6 km	2,000,000:—
Fmk	3,800,000:—

Toimilupasäännösten mukaan rautatieyhtiön osakepääoman on oltava puolet rakennuskustannuksista. Kun otetaan huomioon hyvä kannattavuus, jonka yhtiö kaikesta päätellen pystyy saavuttamaan, osakepääomaa ei tarvitse määrätä korkeammaksi kuin mitä toimilupasäännökset edellyttävät, eli tässä tapauksessa Fmk 1,900,000:—, mistä summasta lisäksi vähennetään obligaatiolaina, jonka tämän kaltaisen yhtiön voi laskea saavan.

Johtokunta esittää, että pääoma, joka on Fmk 900,000, korotetaan Fmk:aan 2,000,000.

Johtokunta on ajatellut emissiokurssiksi 150, koska yhtiöön tulee tällöin enemmän pääomaa, ja erityisesti kun Sörnäisten salmen silta, joka tulee olemaan puurakenteinen, aikanaan korvataan muusta materiaalista valmistetulla leveämmällä sillalla, mikä edellyttää merkittävää kuoletusta sekä tarkoitusta varten perustettua rahastoa, johon tarkoitukseen voitaisiin käyttää emissiioylijäämää. Jotta osakkaille kyettäisiin pikimmiten maksamaan kohtuullinen osinko, olisi tärkeää, että vuosivoittoa ei jouduta merkittävästi käyttämään rakentamiskustannusten kuolettamiseen. Kun on kysymyksessä liikenneyhtiö, joka ei ensialkuun pysty tuottamaan voittoa, on erityisesti osakkaiden etujen mukaista pyrkiä ratkaisuun, joka varmistaa heti alusta (vaikka vähäisenkin) osingon maksamisen.

Vaikka ratatöitä pystytään tekemään vain rajoitetusti ennen rauhan solmimista, mutta toisaalta sijoitettavaa rahaa on runsaasti, kannattaa pyrkiä siihen, että osakepääoma maksetaan jo kuluvan vuoden aikana, erittäinkin kun yhtiö pystyy maksamaan pääomalle korkoa.

Edellä olevan perusteella johtokunta esittää kunnioittavasti:

että yhtiökokous oikeuttaa johtokunnan hakemaan toimilupaa ja ryhtymään muihin tarpeellisiin toimiin raitiotien jatkamiseksi sen nykyisestä itäisestä päätepisteestä Kulosaaresta Puotilaan;

että yhtiökokous päättää nostaa yhtiön osakepääoman Fmk 900,000:sta Fmk 2,000,000:aan laskemalla liikkeeseen 11,000 uutta 100 markan osaketta, joka oikeuttavat osinkoon vuodesta 1918, joiden osakkeiden emissiokurssi on 150, ja on yhtiön osakkaalla etuoikeus merkitä uusia osakkeita siinä suhteessa, kun hänellä jo on osakkeita, ja että uudet osakkeet on maksettava kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Helsingissä, syyskuussa 1917

Johtokunta

Helsingin sähköraitioteistä

Osvald G. Boström

Vuonna 1900 muutettiin hevosraitiotiet sähköraitioteiksi. Silloisissa olosuhteissa eivät liikennevaatimukset vielä olleet kovin suuret, minkätähden halpuutensa takia raitiotie rakennettiin yksiraiteiseksi vaihteilla määrättyillä etäisyyksillä, joissa vaunut voivat sivuuttaa toisensa. Tästä seurasi kuitenkin se epämuikavuus, että vaunut tulivat toisistaan riippuvaisiksi, niin että useat, ja ehkä kaikki, vaunut samalla radalla saivat odottaa vaihteissa, jos yksi vaunu jostakin syystä myöhästyi. Sellaiset seisahdukset aikaansaivat oikeutettua tyytymättömyyttä yleisössä ja suoranaista vahinkoa yhtiölle. Raitiotiet eivät saaneet sitä kannatusta, minkä niiden oikeissa olosuhteissa olisi tullut saada, eivätkä vaunut voineet kulkea sitä kilometrimäärää, mikä niiden olisi pitänyt.

Saadakseen raitiotiet ajanmukaiseen kuntoon ja Helsingin liikennevaatimuksia vastaaviksi, päätti raitiotieyhtiö syksyllä tehdä tarpeelliset muutokset, nim. rakentaa kaksinkertaiset raiteet, muuttaa koko ilmajohtoon ja hankkia useampia vaunuja. Entinen raideleveys — 1 metri — päätettiin pitää, vaikkakin sillä on useita epäkohtia, esim. se, että vaunuja ei voida rakentaa kyllin suuriksi ja koneistoa on vaikea saada mahtumaan vaunujen kehyksien sisään. Keskusasema on vielä jonkun aikaa kyllin suuri, joten sitä ei tätä nykyä entisestään muuteta eikä laajenneta.

Harkittuaan useampien toiminimien antamia kustannusarvioita ja ehdotuksia, päätti johtokunta antaa koko uudestarakennustyön ruotsalaiselle toiminimelle Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Westeråsissa.

Työt radalla alkoivat toukokuun alussa ja jatkettiin niitä syksyllä niin kauvan kuin ilmat myönsivät. Jonkun aikaa keskikesällä kävivät työt hitaasti, syystä että kiskot eivät saapuneet määrättyllä ajalla, joten kadut usein jäivät avonaisiksi pitemmäksi aikaa kuin tarkoitus oli. Maankaivos- ja kiskotustyö saadaan lopullisesti valmiiksi keskikesällä tänä vuonna.

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän ehdotuksen mukaan pysytetään radat pääasiassa entisellään. Suurimmat muutokset ovat: raiteiden poisottaminen Pursimiehen-, Perämiehen y.m. kaduilta ja P. Esplanaadinkadulta sekä uuden radan rakentaminen pitkin Tehtaan-, Fredrikin- y.m. katuja Erottajan yli Raitiotietorille ja sieltä edelleen Rautatietorille. Tämän suunnitelman mukaan on saatu kaksi keskuspaikkaa, Ylioppilastalon edusta eli Raitiotietori ja Kauppatori, joista päästään raitiovaunulla kaikkiin suuntiin.

Helsingin raitioteiden yhteenlaskettu pituus on noin 15,5 km. Eri linjojen pituudet ovat seuraavat: Söörnäsi—Kauppatori 3,0 km; Töölö—Kaivopuisto—Rautatietori 6,5 km; Hietalahti—Katajanokka 2,8 km; Lapinlahti—Liisankatu 2,8 km ja Kauppatori—Pikku Roopertinkatu 0,8 km.

Voima ja johdot

Raitioteiden keskusasema on Hakaniemen torin laidassa. Se rakennettiin nykyiseen kokoonsa jo sähköraitioteita rakennettaessa, ja varattiin viittä konetta ja yhtä monta höyrykattilaa varten. Vielä ei kuitenkaan ole ollut tarpeen asettaa useampaa kuin 3 konetta ja 3 höyrykattilaa. Höyrykoneet ovat kaksisylinterisiä kompundkoneita kondensatsioonilla ja käyvät 10 ilmak. ylipaineella. Höyrykattilat ovat vesitorvikattiloita Steinmüllerin järjestelmää 171,25 m² tulipinnalla ja 36,6 m² tulistuspinnalla. Dynamokoneet — 250 kw. jokainen — on rakentanut Elektr. Actiengesellschaft O. L. Kummer & Co, Dresdenistä, jolla koko alkuperäinen rakenne oli tehtävänä, ja ovat ne suorastaan yhdistetyt hihnakykyillä höyrykoneiden akseleihin. 127 kierroksella antavat ne 550 voltia, jota jännitystä myös ulkojohdossa käytetään. Tavallisesti on kaksi konetta ja kaksi kattilaa käynnissä, joten kolmas kone ja kattila ovat varalla.

Raitioliikenteessä on virrankäyttö sangen vaihtelevaa, riippuen siitä montako vaunua kulloinkin on liikkeessä. Jos höyrykoneen täytyisi seurata kaikkia vaihteluja, rasittuisi se kovin. Tämän välttämiseksi on hankittu akkumulaattoripatteri, joka työskentelee rinnakkain koneiston kanssa. Jos virrantarve linjalla äkkiä kasvaa, antavat akkumulaattorit lisävoiman; jos se äkkiä vähenee, työntävät koneet liian virran akkumulaattoreihin. Patteri, jonka työkyky on 247 amp.-tuntia, on kokoonpantu 260 laatikosta. Se on ostettu Accumulatoren-gesellschaft Tudor & Cöta, Pietarista.

Raitioteiden ilmajohtot ovat jaetut neljään osaan, joihin kuhunkin virta johdetaan eri kohdilta. Jako on tehty jo konehuoneessa, jossa jokaiseen piiriin menevä johto on varustettu tarpeellisilla mittareilla ja varalukoilla sekä itsetoimivalla virrankatkaisijalla, joka automaattisesti katkaisee virran, jos se jostain syystä kävisi liian vahvaksi, siten suojellen linjalla olevia osia ja koneistoa. Kaksi ulosmenevää syöttökaapelia yhtyy ilmajohtoon heti keskusaseaman ulkopuolella. Kolmas ja neljäs syöttökaapeli seuraavat raidetta noin 80 cm. syvällä kadunpinnasta Unioonin- ja Liisankatujen kulmaan, jossa ne erkanevat. Toinen niistä jatkuu seuraten raidetta pitkin Nikolainkatua Kauppatorille ja toinen pitkin toista linjaa Raitiotietorille, joissa paikoissa ne jakautuvat eri tahoille. Yhdistysjohdot maasta ilmajohtoon ovat vedetyt pylväiden sisäpuolitse. Jokaiseen tällaiseen syöttöpylväeseen on kiinnitetty pieni laatikko, jonka sisällä virrankatkaisija on. Paitsi mainittuja piirieristäjiä ja syöttökaapeleille asetettuja virrankatkaisijoita, on useampiin eri kohtiin asetettu eristäjiä ja virrankatkaisijoita. Nämä virrankatkaisijat ovat tavallisesti aina kiinni, ja on niiden tarkoitus voida tar-

peen vaatiessa katkaista virta jostain osasta ilmajohtoa, häiritsemättä liikettä muualla. Kaapeli menee näissä kohdin toiselta puolelta eristäjää pylvään läpi virrankatkaisijaan ja siitä takaisin ilmajohtoon toisella puolella eristäjää. Kaupunki on täten jaettu neljään syöttöpiiriin ja 22 piiriin, jotka voidaan tehdä virrattomiksi häiritsemättä liikettä muissa osissa kaupunkia.

Ilmajohto on 65 mm² kuparilankaa, jonka kestävyys on 40 kg/mm² ja johtokyky 96 % puhtaan kuparin johtokykyvystä. Lämpileikkaus näkyy kuvaliitteen 1 kuvasta 3. Johtolanka kannatetaan sivuilla olevista uurteista, joten kosketustanko sankoineen voi esteettömästi liukua pitkin alareunaa. Ilmajohto on 6 metriä kadun yläpuolella.

Ilmajohtojen kannattamista varten on kadun yli pingoitettu 6 mm. teräslanka, joka päistään on kiinnitetty sitä varten katukäytävälle pystytettyihin pylväisiin tahi talojen seiniin kiinnitettyihin koukkuihin. Pylväät ovat Mannesmannin putkipylväitä. Niitä on kolmea eri suuruutta, nim. 300, 600 ja 1000 kg. latvakuormituksille. Heikoimpia käytetään suoralla raiteella, keskimmäisiä pienemmissä kaarteissa ja vahvimpia jyrkissä kaarteissa. Koukut ovat kiinnitetyt talojen seiniin neljällä 10–15 cm. pitkällä pultilla, riippuen siitä, miten suuren kuormituksen ne saavat kannatettavakseen. Ne ovat varustetut gummilaatoilla, äänen ehkäisemistä ja samalla mahdollista virran eristystä varten. Lämpileikkaus koukusta näkyy kuv. 7. Koukkujen ja kannatuslangan väliin on sitä paitsi asetettu erityisiä äänenehkäisijöitä, joten johdossa syntyvä ääni on saatu täydelleen estetyksi kannatuslankaa pitkin huoneisiin johtumasta. Useimmat talonmistajat ovat sallineet kiinnittää tarpeelliset koukut seiniinsä siten saadakseen katukäytävänsä vapaiksi pylväistä.

Virta johdetaan takaisin osaksi kiskoja pitkin keskusase-man edustalle, josta maanalainen kaapeli on johdettu kiskoista konehuoneeseen, ja osaksi kaapeleilla suorastaan Raitiotietorilta ja Kauppatorilta, joista paikoista takaisin johtavat kaapelit menevät keskusasemalle samaa tietä kuin edellä mainitut syöttökaapelit. Hyvän johtokyvyn saavuttamiseksi ovat kiskot jatkokohdissaan yhdistetyt kahdella 50 mm² kuparilangalla. Risteyksissä ja vaihteissa, joissa on useampia pienempiä osia, ovat kaikki osat keskenään yhdistetyt saman paksuisella kuparilangalla. Kaikki maassa oleva kuparilanka on tinattua.

Varovaisuuslaitteet

Sellaisissa kohdin, missä telefontijohdot risteilevät raitiotien ilmajohtoa, on vedetty 6 mm kuparilanka yhdensuuntaisesti ilmajohdon kanssa 800 mm. sen yläpuolelle. Tämä lanka on useassa kohdin yhdistetty maahan ja kiskoihin. Sen tarkoitus on suojella telefooneja ja telefontikeskusasmaa, jos telefontilanka jostain syystä katkeaisi ja putoaisi raitiotien johdoille. Jos nim. katkennut lanka putoaa ylemmän johdon päälle ja samalla koskettaa alemmaa virtaa johtavaa johtoa, kulkee virta telefontijohtoa pitkin ylemmän johtoon ja siitä maahan, jolloin telefontilanka palaa ylemmän kuparilangan (-poolin) kohdalla.

Salamaniskujen varalta on noin joka 500 m. päähän asetettu ukkosenjohtajia. Ne ovat tavallista sarvijärjestelmää. Yksi sarvista on yhdistetty johtoihin ja toinen maahan.

Onnettomuuksien välttämiseksi suurliikkeisissä kadunkulmissa, niinkuin Vladimirin- ja L. Heikinkatujen sekä Aleksanterin- ja Hakasalmekatujen kulmissa, joissa useat raiteet yhtyvät, sekä Pitkälläsillalla, jolla rata on yksiraiteinen, on merkkilamppuja, jotka osoittavat yhdeltä taholta lähestyvälle vaunulle, jos toisella taholla vaunu on läheisyydessä, niin että kuljettaja noudattaisi tarpeellista varovaisuutta. Kadunkulmassa on molemmille kaduille päin kaksi lamppua, nim. punainen ja vihreä. Punainen lamppu palaa, jos vaunu toisella kadulla on lähellä kulmaa, ja vihreä lamppu, jos tie on vapaa. Pitkälläsillalla punainen lamppu syttyy, kun vaunu on tullut yksinkertaiselle raiteelle, niin että vastaan tulevan vaunun kuljettaja tietää pysähtyvä kaksinkertaiselle raiteelle odottamaan. Lamput sytytetään ja sammutetaan magneettien avulla, jotka ovat pylväisiin kiinnitetyissä laatikoissa. Magneetteihin tarvittavan virran säätäminen on järjestetty seuraavasti: Joitakin kymmeniä metrejä kadunkulmasta ja heti kadunkulman toisella puolella on ilmajohdon viereen kiinnitetty 1 m pitkä jalas, joista molemmista on vedetty johdot magneetteihin ja lamppuihin. Kun vaunu tulee edellisen jalaksen alapuolelle, koskettaa kosketustanko sitä ja johtoa, ja johtaa virran magneetteihin siten, että toisella kadulla oleva vihreä lamppu sammuu ja punainen syttyy. Kadunkulman kohdalla olevaa jalasta kosketettaessa menee virta toiseen suuntaan, niin että magneetti sammuttaa punaisen ja sytyttää uudestaan vihreän lampun osoitteeksi, että tie taasen on vapaa.

Mitä muuten montteeraukseen, eristykseen y.m. tulee, niin on aina tarkkaan noudatettu viimeisiä saksalaisia määräyksiä sähkötoille.

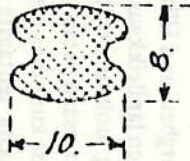
Raide

Tarkoitus on rakentaa kaikki radat kaksiraiteisiksi, paitsi Pitkäsillan yli menevää, joka silta on liian kapea siihen. Nykyään ajetaan jo kahdella raiteella kaikkialla, paitsi radalla Lapinlahti–Liisankatu ja Töölön sokeritehtaalta Töölön päätyasemalle. Osa nykyistä kaksoisraidetta ei kuitenkaan ole valmis. Ensi kesänä tullaan siten rakentamaan, paitsi yllämainittuja ratoja, myöskin kokonaan toinen raide Raitiotietorilta Töölöoseen, suurin osa toista raidetta Hakaniemen torilta Söörnäisiin ja toinen raide Boulevardin kadulla, L. Heikinkadulta Annan kadulle saakka.

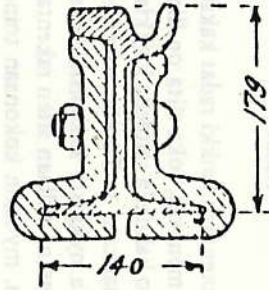
Raideleveys on kuten sanottu 1 m. Raiteiden etäisyys toisistaan on keskeltä keskelle 2.5 m., paitsi käännteissä, joissa se on 3.5 m., jotta vaunut myöskin sellaisissa kohdin voisivat sivuuttaa toisensa.

Suurin osa uutisrakennuksessa käytettävistä kiskoista on uusia, »Phoenix 25B» mallia. Ne ovat ostetut saksalaiselta Stahlwerksverbandilta, joka ne on teettänyt toiminimellä Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb Phoenix, Duisburg-Ruhrort. Kiskojen lämpileikkaus ja päämitat nähdään kuv. 4. Paino on 98.7 kg juoksumetriltä raidetta. Kiskojen pituus on 15 m. Lyhyeen osaan rataa käytetään jo käytännössä olleita, mutta hyvässä kunnossa olevia kiskoja. Ne ovat Phoenix 17D mallia samasta tehtaasta. Niiden korkeus on 15 cm. ja jalkalaatan leveys 15 cm. Paino on 100 kg. juoksumetriltä raidetta.

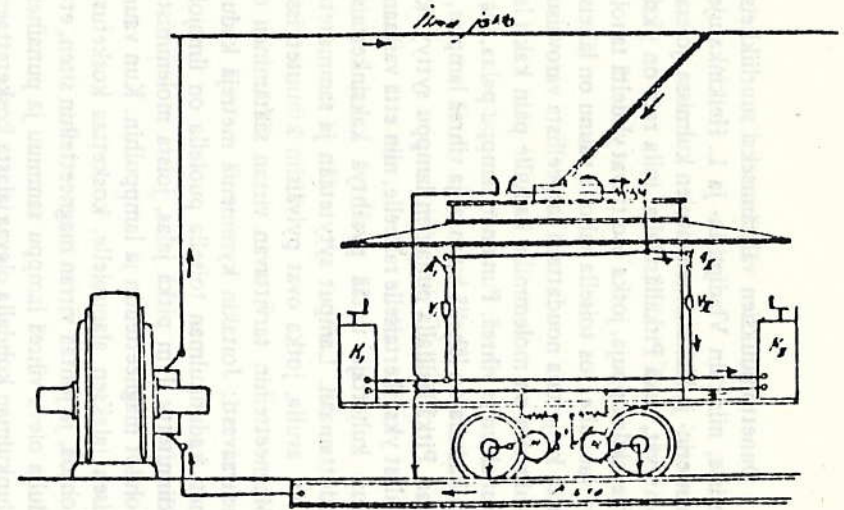
Kuvia kirjoitukseen:
Helsingin Raitioteistä.



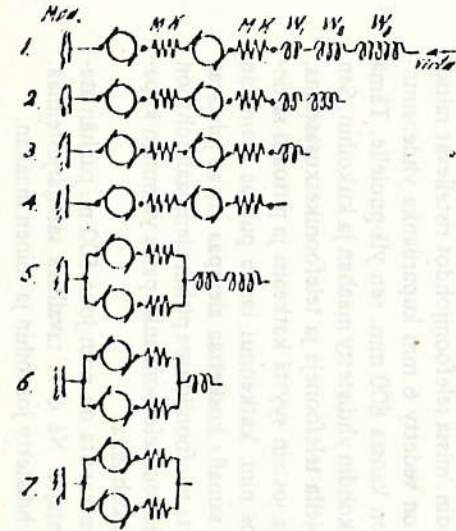
Kuva 3.



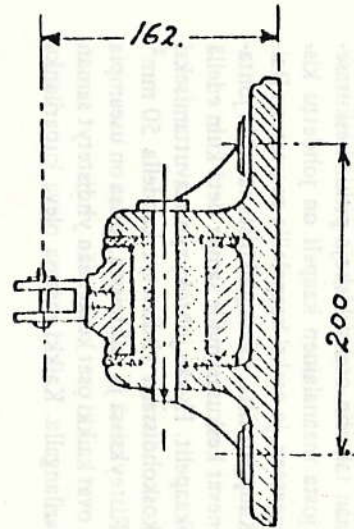
Kuva 4.



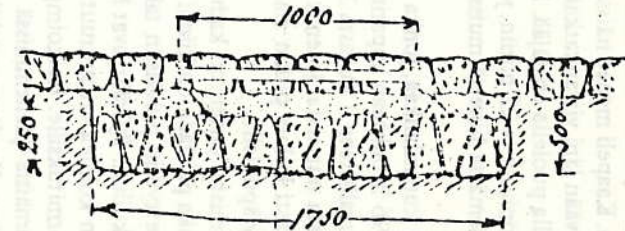
Kuva 5.



Kuva 6.



Kuva 7.



Kuva 8.

Saksalaiselle kiskotehtaalle lähetettiin täältä hyvissä ajoin asemapiirustukset, tarkat mitat etäisyyksistä, käänteissä sopivat säteet y.m. Näiden nojalla tekivät he itse lopulliset piirustuksensa. Täten saatiin kaikki kiskot käänteisiin valmiiksi taivutettuina sopivilla säteillä, risteykset suureksi osaksi kokoonpantuina, vaihteisiin y.m. sellaisiin paikkoihin tarvittavat lyhyemmät kiskot sopiviin pituuksiin katkaistuina j.n.e. Käänteissä on raideleveys pidetty samana kuin suoralla radalla, nim. 1 m., mutta kiskoissa oleva ura on tehty joitakin mm. leveämmäksi, joten vinosti uraan oleva pyöränlaive siihen hyvin mahtuu. Iskujen välttämiseksi risteyksissä ovat kiskoja urat tehdyt paljoa matalammaksi, joten vaunut sellaisissa kohdissa lepäävät pyörien laipeilla.

Kiskot ovat jatkettut n.s. kaksinkertaisilla jalallilla jatkokiskoilla. Ne ovat 600 mm. pitkät ja yhdistetyt kolmella 1" pultilla molempiin kiskoihin. Läpileikkaus näkyy kuvasta 4. Keskenään ovat kiskot yhdistetyt välirauodoilla joka 1.5 m. päässä (kuva 8).

Kiskoja alusta tehdään erittäin huolellisesti. Kaivetaan 1.75 m. leveä ja 50 cm. syvä uoma, joka täytetään 25 cm. paksuudelta käsinladotuilla kiilakivillä. Aukot kivien välissä täytetään hiekalla, joka veden avulla juoksetaan kaikkiin loviin. Yhtäaikaan hiekkaa ja vettä käytettäessä ajetaan 6 tonnia painavalla höyryjyrällä kivityksen yli, joten saadaan kivet hyvin toisiinsa puristetuiksi. Kiskoja alle hakataan noin 8 cm. paksulta karkeaa soraa joustavaksi alustaksi. Kiskoja sivu-uurteet täytetään betonilla (1:6), jolla on tarkoitus tukea katukiviä, etteivät ne soluisi alas. Betonia valmistettaessa käytetään niin vähän vettä kuin mahdollista, joten maan kosteus saa lopullisen kiinnittämisen osakseen.

Veden poisjuoksuttamista varten kiskoista on kiskoja uraan tehty reikä, josta putki on johdettu kaupungin likaviemäriin. Tällaisia johtoja on satakunta kappaletta.

Paitsi tarpeellisia vaihteita eri ratojen yhdyskohdissa ja pääteasemilla on asetettu useita n.s. hätävaihteita. Niiden tarkoitus on tarpeen vaatiessa voida viedä vaunu yhdeltä raiteelta toiselle esim. jos vaunu särkyisi ja se toista raidetta pitkin olisi vietävä korjauspajalle.

Vaunut

Helsingin Raitiotieyhtiöllä on tätä nykyä 49 vaunua. Niistä on 45 moottorivaunua ja 4 hinausvaunua. Moottorivaunuista on 35 n.s. vanhempaa vaunua, jotka ovat olleet käynnissä siitä asti, kun sähköraitiotie rakennettiin. Viime syyskuunä saatiin 10 uutta moottorivaunua ja 4 hinausvaunua. Ne ovat toiminimi Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Westeråsista, rakentamat. Tarkoitus on hankkia lisäksi myöskin suljettuja hinausvaunuja, jotta myöskin talvisaikaan voitaisiin suuriliikkeisille linjoille asettaa kaksinkertaiset vaunut.

Virta johdetaan, kuten kuva 5 osoittaa, ilmajohdoista johtosankaa pitkin vaunuun, jossa se kulkee varakappaleen ja itsetoimivan virrankatkaisijan A kautta ohjauslaitteeseen K sekä siitä moottoreihin M, joista se pyörien ja kiskoja kautta johdetaan takaisin keskusasemalle. Ajettaessa pidetään virrankatkaisija kiinni ainoastaan etusillalla. Jokainen vaunu on varustettu ukkosenjohdattajalla. Toinen sarvista on yhdistetty suorastaan maahan ja toinen moottoreihin menevään johtoon. Ukkosenjohtajan ja moottoreiden välillä on induktioonikierteitä L salaman kulun ehkäisemistä varten moottoreihin.

Moottoreiden kiertolukua vaihdellaan yhdistämällä eri suuria vastuksia sarjaan moottoreiden kanssa sekä yhdistämällä moottorit keskenään sarjaan tai rinnakkain. Yhdistys tehdään käyttövalssilla. Alemmilla asennoilla ovat moottorit sarjassa, 5:stä asennosta ylöspäin rinnakkain. Kuva 6 osoittaa pääpiirteissä eri yhdistysmuodot. Vanhoissa vaunuissa on 7 eri yhdistystä, uusissa 9.

Moottorit ovat tasavirtasarjamoottoreita. Nämä moottorit täyttävät paraiten ne vaatimukset, jotka raitiotiemootto-reille asetetaan. Ne mukautuvat helposti sangen vaihtelevaan rasitukseen ja voidaan niiden kiertolukua helposti vaihdella. Sitäpaitsi niillä on suuri vetokyky liikkeeseen pantaessa. Tärkeäiset moottorivaunut ovat varustetut kahdella moottorilla kukin, jotka molemmat työskentelevät omalla pyöräparillaan. Vanhoissa vaunuissa ne antavat kumpikin 25 HV. 525 kierroksella; uusissa 25 HV. 475 kierroksella. Vaihtosuhte moottorin ja akselin välillä on edellisissä 1:5 ja jälkimmäisissä 1:4.

Moottorivaunut ovat varustetut kahdella jarrulla nim. mekaanisella käsijarrulla ja sähköjarrulla. Sähköjarru on n.s. suorasulkujarru. Moottorit suljetaan suorastaan, joten vaunun liike saa ne käymään generaattoreina, jolloin ankuri pyrkii pyörimään vastakkaiseen suuntaan, siten vastustaen pyörien liikettä. Yhdistämällä eri suuria vastuksia johtoon voi jarrutuksen saada vaihtelevaksi. Moottorit suorastaan suljettaessa saadaan vaunu pysähtymään puolella vaunun pituudella. Paitsi yllämainituilla jarruilla voi vaunua hätätilassa myöskin saada pysähtymään vastavirtaa käyttämällä. Virta johdetaan silloin moottoreihin vastaista tietä, niin että moottorit alkavat pyöriä vastakkaiseen suuntaan. Äkkiä jarrutettaessa pyörät helposti alkavat liukua. Estääkseen tätä on joikaisessa vaunussa pyörien etupuolella kiskoituslaitteet, joista kuljettaja voi polkemalla erästä nastaa laskea hiekkaa kiskoille.

Hinausvaunut ovat myöskin varustetut sekä käsi- että sähköjarrulla. Sähköjarruun tarvittava virta saadaan moottorivaunun moottoreista suorasulkujarrua käytettäessä. Virta johdetaan kaapelilla hinausvaunussa oleviin magneetteihin, jotka kiinnittävät jarruja.

Kun keskikulkunopeus pysähdysaikaan on 9–12 kilometriä ja suurin sallittu nopeus 15 kilometriä tunnissa, vastaa Helsingin raitiotie uudessa asussaan sitä käyttävän yleisönkin toiveita.



NIVELLINJA-AUTO SUOMESSA

Helsingin ensimmäinen nivelauto kävi maassamme kokeiltavana vuonna 1967. Kyseessä oli Ruotsin valtiotietojärjestelmän (SJ) omistama Volvo, joka kuului aikansa tekniikan huippuihin.

Autoa esiteltiin suuren innostuksen vallassa HKL:n Liikennepeleissä, joskin epäiltiin auton keliominaisuuksia ja huolto-ongelmia. Lainsäädäntö asetti sekin tuolloin omat ongelmansa nivelauton käyttöle.

Kunni ensimmäisen nivelauton hankinnasta ei sitten tullutkaan liikennelaitokselle, vaan sen osti Helsinki-Maaseutu-Liikenne, joka eli tuolloin voimakkaan kasvunsa aikoja. Uusi Wiiman korittama Volvo B 58-55/5250+6020 liikkui heinäkuussa 1969 »epätasaisillakin teillä ja kaduilla pehmeästi ja joustavasti», niin kuin Linja-autolehdessä 4/69 todettiin. Kyseinen nivelbussi oli omalaatuinen sekoitus matkailu- ja kaupunkiautoa, jota käytettiin sekä turistiliikenteessä että Pihlajamäen ja Pukimäen linjoilla. Ruuhkavuoroja auto liikennöi myös STA:n Kaivoksen ja Louhelan linjoilla.

Seuraavina vuosina auto esiintyi kesäisin puleerattuna Sight Seeing -kierroksilla ja talvisin Kaivoksen linjalla 44 tai Louhelan linjalla 44LZ (jotka siis ulottuivat Vantaan puolelle). Palveltuaan eri tehtävissä vuosia auto siirtyi yksityiskäyttöön.

Jo 50-luvulla

Nivelautohankkeita oli toki esiintynyt jo näitä tapauksia aiemminkin. Suomen Turistiauton omistaja oli haikaillut yhtiön mahtavuuden aikaan 1950-luvun lopulla jo saksalaisen nivelbussin perään. Espanjan keikoillaan legendaarista mainetta ja rahaa niittänyt yhtiö suunnitteli vuoden 1956 lopussa Pohjois-Haagan liikenteeseen saksalaista Bussing-nivelau-

toa. Tekniikan Maailmassa 3-4/56 mainitaan, että »auton perävaunun pyörät kääntyvät kääntösäteen pienentämiseksi. Bussiin sopii kaikkiaan 160 henkeä». Autosta ei sittemmin kuulunut mitään. Aika ja lainsäädäntö eivät vielä olleet kypsiä moiselle hankkeelle. Matkustajat mahtuivat myös vielä paljon pienempiin autoihin.

1970-luvulla nivelautot alkoivat yleistyä Helsingin länsisuunnan yksityisten liikenteenharjoittajien keskuudessa. Vaikutti siltä, että Espoon liikenneyhtiöiden kunnia-asiana oli omistaa ainakin yksi nivelauto, jollaiset sekaturistimallina soveltuivatkin matkailukäyttöön ja Espoon pitkille moottoritienlinjoille.

Auto HML 100 (myöhemmin STA 1) uutena vuonna 1969. 1970-luvun alussa nivelen etuosaan lisättiin tavarateline ja uudelleen maalauksen myötä kromi väheni. Auton rekisteritunnus oli BJ-100. Siinä oli 67 istuma- ja 32 seisomapaikkaa. Suurin bruttopaino oli 20 500 kg.

The first Finnish articulated bus shown on delivery.

Kuva/photo: collection Tylli



Helsinkiläisiä nivelautoja hankittiin STA:lle ja HML:lle lisää vuonna 1975. Helsingin kaupunki oli käyttänyt isännänvaltaa yhtiössä jo vuodesta 1973, jolloin kaupunki hankki niiden osake-enemmistön. RAITIOssa 1/73 aavisteltiin muutoin osuvasti, että oston ei välttämättä tarvitse merkitä auton värin muuttumista siniseksi. Näin ei varsinkaan, jos eräät hankkeet yhtiön myymiseksi takaisin yksityisomistukseen toteutuvat.

Vuonna 1975 useita

Vuonna 1975 käyttöön otettu STA:n nivelauto sai aluksi numerokseen 227, joka muuttui myöhemmin HML:n (ja taas uudelleen STA:n) numeroksi 50. Rakenteeltaan se oli yhtiöiden entistä nivelautoa vieläkin sekavampi turisti-kaupunkiauto. Sitä on käytetty tilaus- ja sightseeing-liikenteessä sekä myös yhtiöiden linjoilla tungosvuoroissa.

Samana vuonna HML sai käyttöönsä neljä autoa (numerot 51–54), joita on käytetty mm. poikittaislinjoilla 79 ja 79V.

Mainittakoon, että Tampereen kaupungin liikennelaitos sai ensimmäisen nivelautonsa vuonna 1977. Nykyään autoja on jo yli 30. Niillä hoidetaan täysin mm. ruuhkainen Hervannan linja. Nivelautoja käytetään myös keskustalinjoilla, jotka tosin eivät ole niin mutkaisia ja kuormitettuja kuin Helsingin vastaavat.

Uusimmissa nivelautoissa on täysin nykyaikainen Ajokki 8000 -kori ja Volvo B10M -alusta.

Kokeilut jatkuivat

1980-luvun alussa HKL:n piirissä alettiin jälleen keskustella nivelautojen hankinnasta. Merkittävänä tekijänä olivat Tampereella saadut myönteiset kokemukset vastaavista ratkaisuista. Keväällä 1982 (20.–26.3.) kokeiltiin vihdoinkin kolmea nivelautoa: Veholta oli lainassa alkuperäisvarustettu saksalainen 111-paikkainen MB O305G, jota kokeiltiin myös STA:n linjoilla ja Tampereella. Auto oli hyvä ja kallis.

Toukokuussa kokeiltiin viikon ajan Scania BR112A/Delta City -autoa, jossa oli tosin puolituristivarustus ja kapeat poistumisovet. Myöhemmin sama auto oli Finnairin käytössä Helsinki–Vantaan lentoasemalla. (Auto on sittemmin myyty Westendin Linjalle –toim.huom.). Kesäkuun alussa Tampereen liikennelaitokselta lainattiin auto nro 315 (Volvo B 58-55-S2/Wiima). Kaikki autot ajoivat testiviikkonsa linjalla 58 (Munkkivuori – Herttoniemen teollisuusalue).

Saatujen kokemusten pohjalta päätettiin tarkempaan selvitykseen ottaa joukko nivelautoja, joista ensimmäiset ilmesyivät katukuvaan loppusyksystä 1983. Kokeilu alkoi varsinaisesti maanantaina 16.1.1984. Neljää nivelbussia tutkittiin kolmen kuukauden ajan linjoilla 42, 58 ja 66; linjalla 42 kokopäiväisesti ja muilla ruuhkaliikenteessä.

Etuvetoa ja takatyöntöä

Kallein autoista oli nro 2, Mercedes-Benz O305G, jossa oli Ajokin uusi kori. 102-paikkaisessa MB:ssa oli mm. lukkiutumattomat (ABS-) jarrut.

Autossa nro 3, Scania N112AL, oli myös Ajokin uusi kori. Se oli koeautoista ainoa, jota ei maalattu HKL:n väreihin, vaan se liikkui hopeanharmaana.



Tampereen liikennelaitoksen nivelauto oli kokeiltavana Helsingissä kesäkuussa 1982; koettu ja varma rakenne, joka ei tosin enää kulje muotoilun kärjessä. Perusratkaisu vuodelta 1974.

A Tampere articulated bus was tested in Helsinki in June 1982.

Kuva/photo: R. Tylli

Auto nro 4 oli Sisun suuresti propagoima »Suomalainen nivelauto», josta kuljettajat vihjailevasti kertoivat, että »onhan tämä nyt parempi kuin Sisun entiset rakenteet».

Auto nro 5 oli koeautoista perinteisin, Volvo B10M-55, jossa oli Wiiman kori, samoin kuin Sisussakin.

Nivelautojen ajokäyttäytymisessä oli suurta eroa sen mukaan, oliko kyseessä perätuuppari vai keskimoottori. Keskimoottorisen Volvon ja Sisun liikkeellelähtökyky oli lukko-perästä huolimatta selvästi muita heikompi. Sisussa ja Volvossa oli myös kääntyvä taka-akselisto, Scaniassa ja Mercedeskessä taasen kiinteä. Tällä oli merkitystä sikäli, että jäykä akseli oikaisee sisäkurviin ja kääntyvä ulkokaarteeseen.

Autojen sisustuksessa oli myös pieniä eroja: Sisun nivelosa oli tilavin, Scanian silminnähden tukkoisin. Kuljettajan kannalta epäkohta oli Scanian ilmanotto keskeltä alakeulaa. Muissa autoissa ilma otettiin lipasta.



Saksalainen Mercedes ajoi maaliskuussa 1982 viikon päivät linjalla 58.

This Mercedes »pusher» was tested in Helsinki in March 1982.

Kuva/photo: R. Tylli

Kokeiluun liittyi monia lystikkäitäkin piirteitä. Pitkä kääntösäde sai aikaan monia tiukkoja tilanteita. Linjan 66A ensimmäisiin aamuvuoroihin sijoitettu Mercedes vaihdettiin viimeingassa toiseen, koska kilpirullasta ei löytynyt A-kirjainta (sitähän ei Ajokin valtakunnassa Tampereella käytetty). Eräät vanhat kuljettajat pakoilivat nivelautoja. Kerrotaanpa eräästäkin, joka piilotti linjalle mennessään nivelauton hallin taakse ja otti sieltä ruuhkaliikenteeseen tarkoitetun 15 vuotta vanhan Scanian. Vanhassa oli hänestä vara parempi.

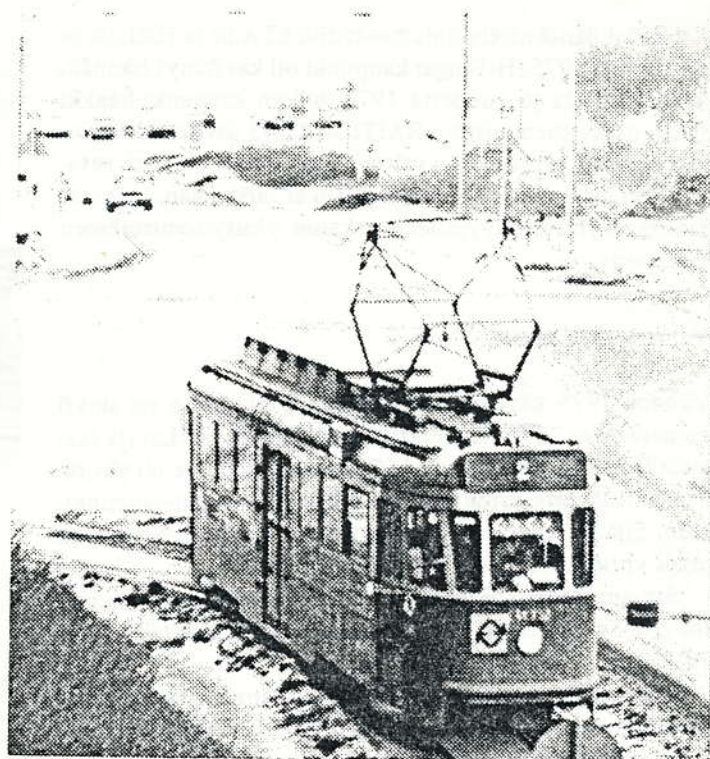
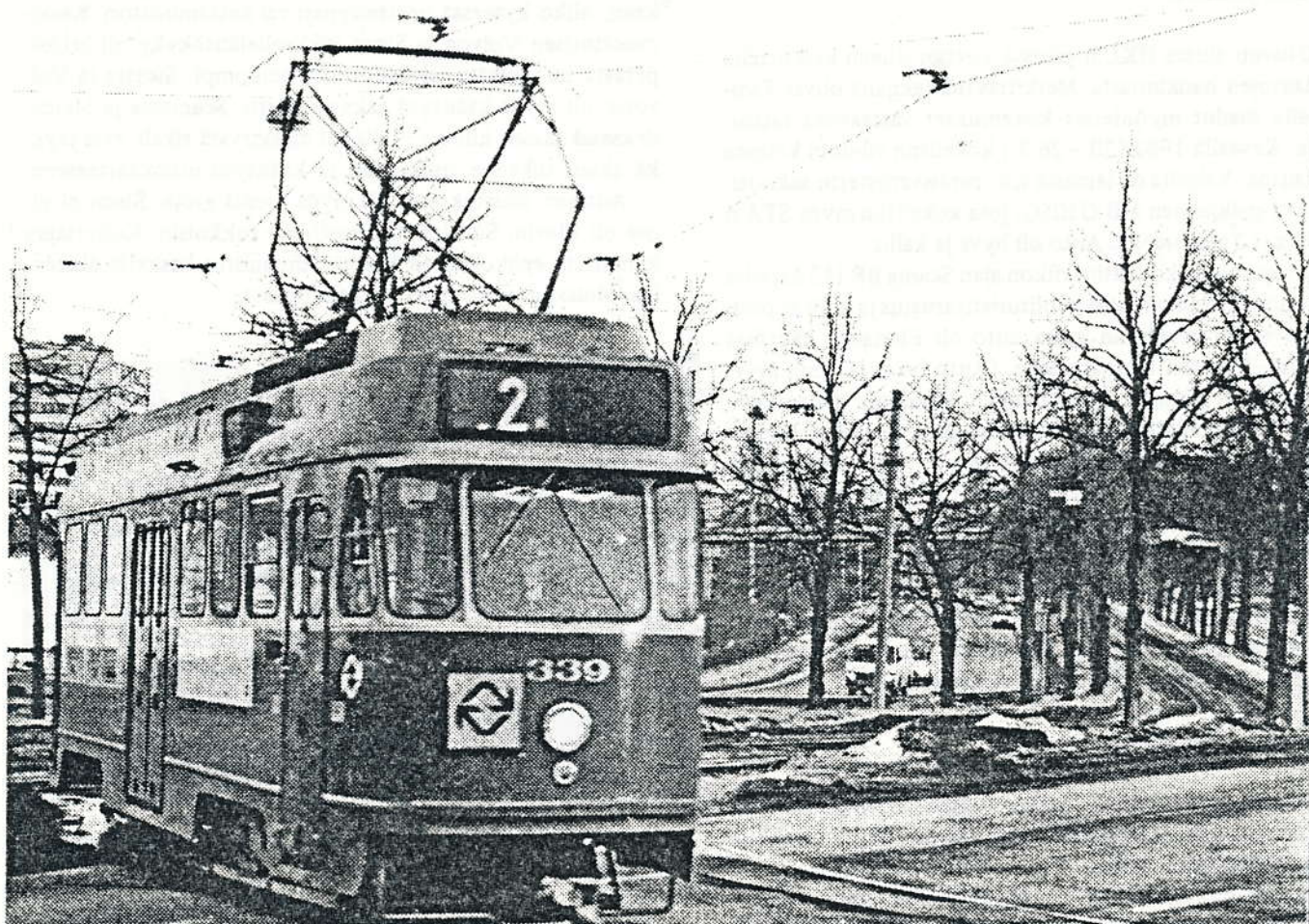
Kokeilun jälkeen päädyttiin viimein perinteiseen ratkaisuun ja koeteltuun alustaan – Volvoon. Muutoinkin vaikeuksissa olevalle Sisulle tämä oli suuri takaisku.

Alunperin tarkoituksena oli hankkia jo vuonna 1984 kymmenen nivelautoa, mutta niiden toimitukset jäivät tämän vuoden puolelle. Keväästä asti nivelautoja on kuitenkin jo käytetty linjalla 42.

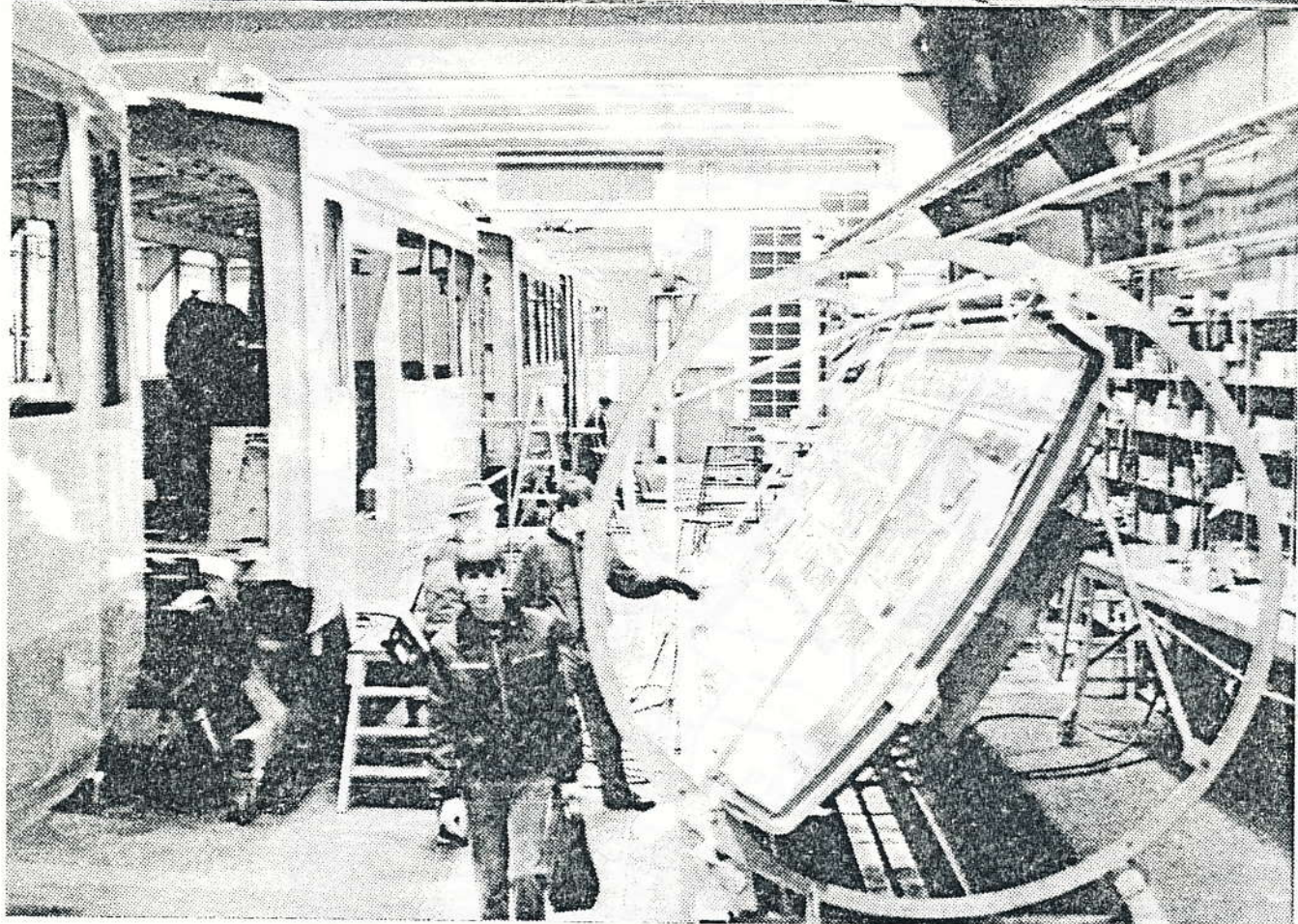
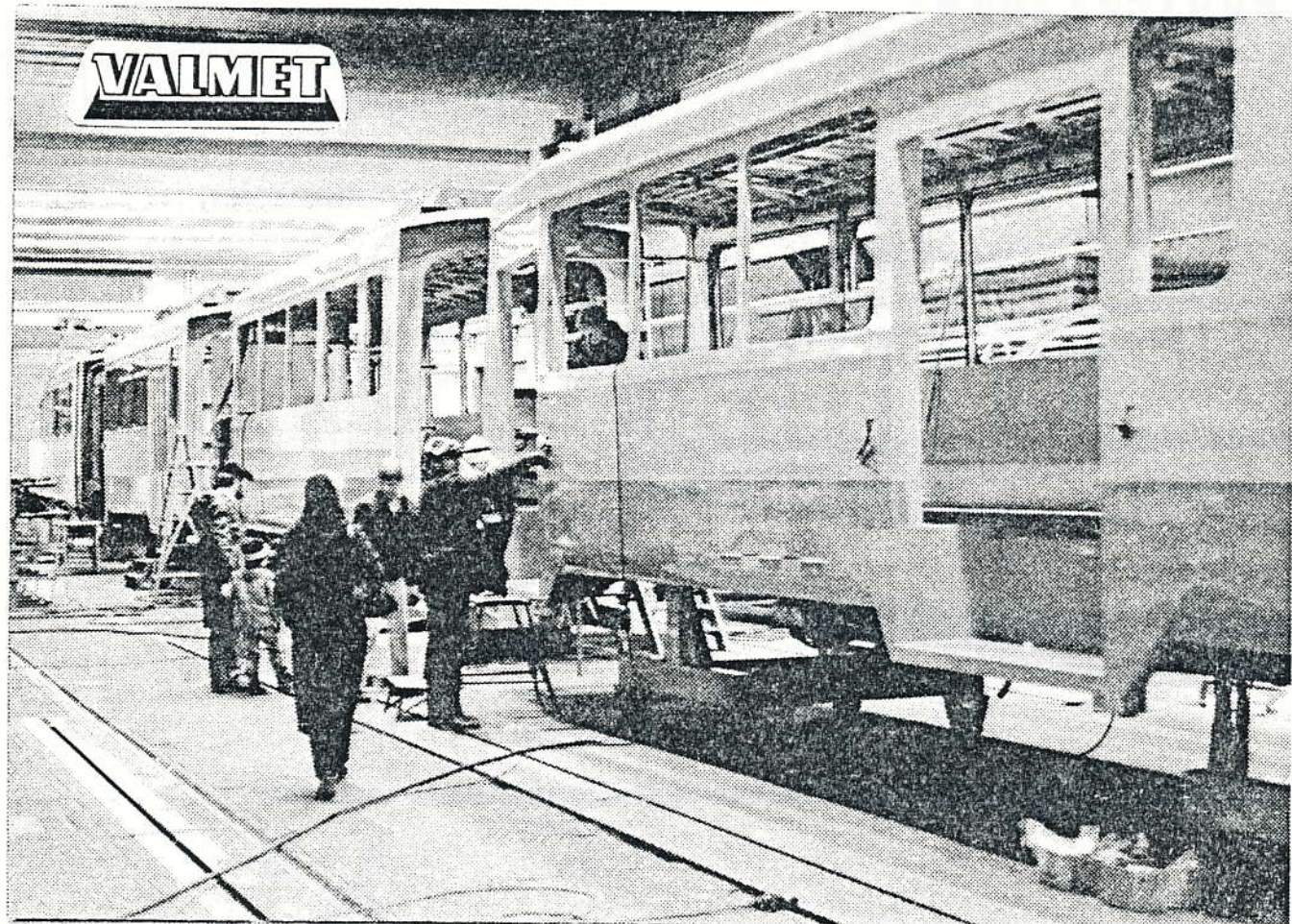
Kaikkiaan Hejuli-liikenteeseen on suunniteltu jopa 80–100 nivelautoa. Tätä määrää nähdään liikenteessä tuskin ennen vuotta 2000.

Reima Tylli

*Vaunu 339 linjalla 2 Mäkelänkadulla.
Tram 339 on route 2 in Mäkelänkatu.
Kuva/photo: A. Hellman, 19.3.1985*

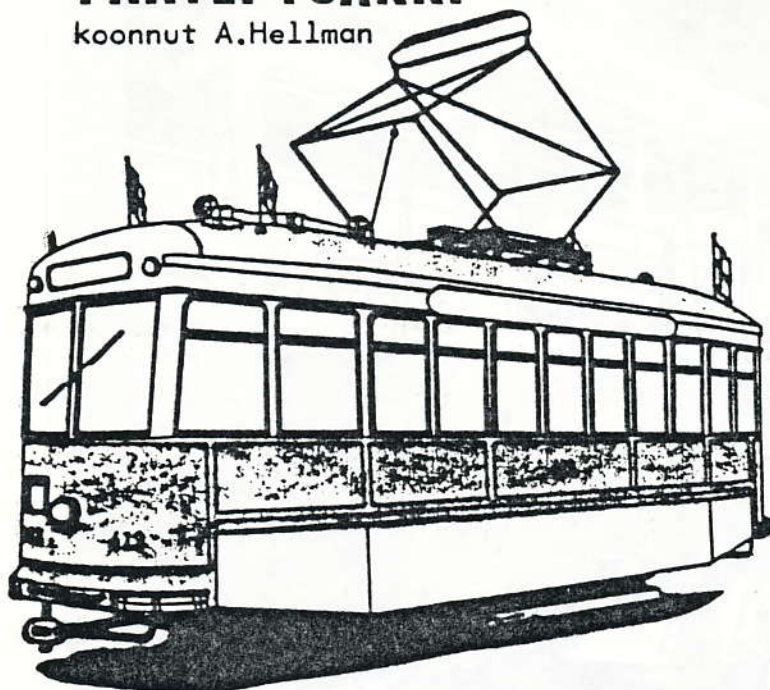


*Vaunu 302 linjalla 2 Itä-Pasilassa.
Tram 302 on route 2 in Itä-Pasila. This car is for the time
being the oldest Helsinki tram in regular service.
Kuva/photo: A. Hellman, 19.3.1985*



PÄÄTEPYSÄKKI

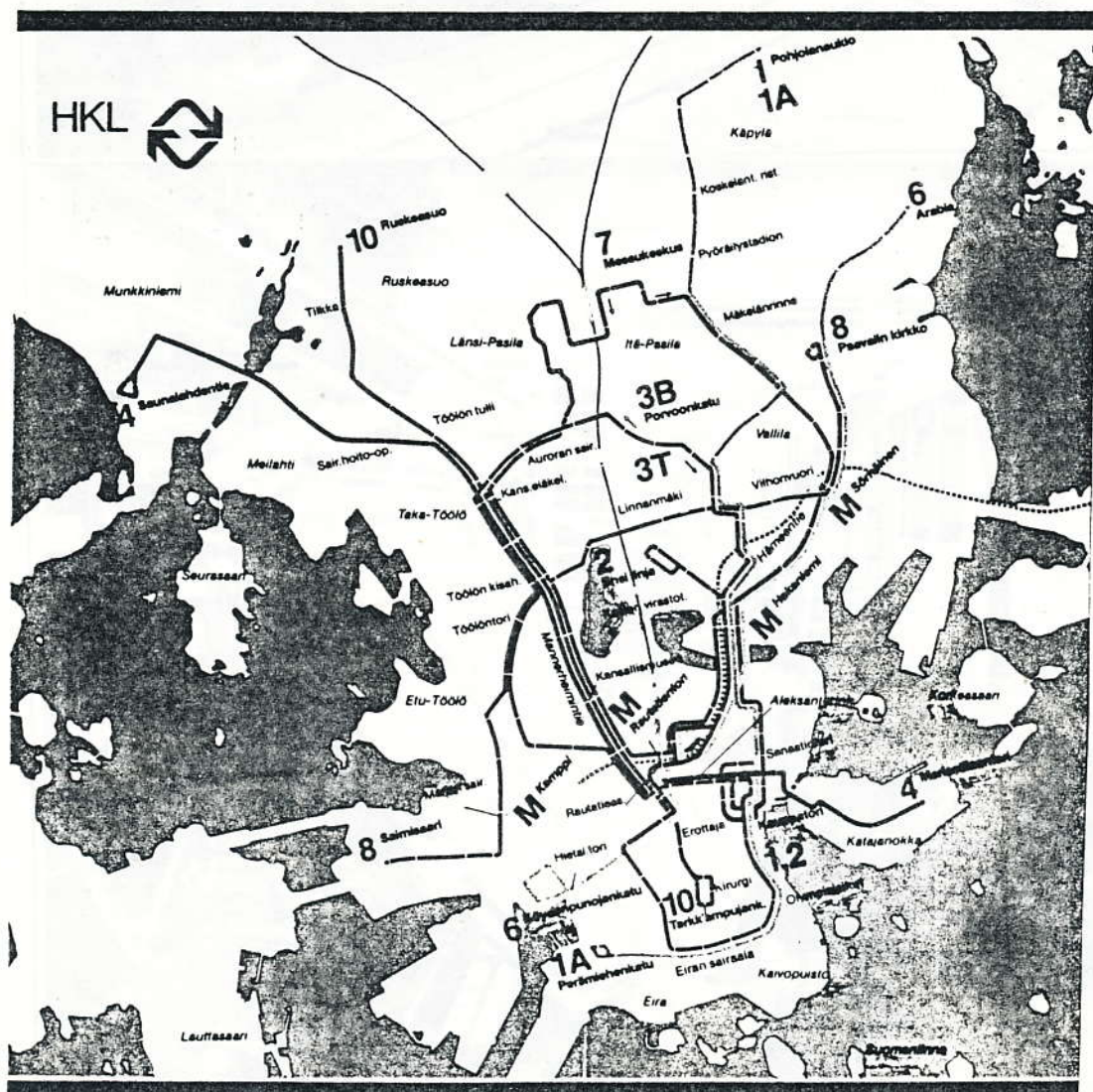
koonnut A.Hellman



Raitiolinjat Spårvägslinjer Tramway routes Strassenbahnlinien



- 1 Kauppatori — Kapyla
- 1A Eira — Kapyla
- 2 Kauppatori — Linjat
- 3B Eira — Kallio — Toolo — Kauppatori — Eira
- 3T Eira — Kauppatori — Toolo — Kallio — Eira
- 4 Katajanokka — Munkkiniemi
- 6 Hietalahti — Arabia
- 7 Rautatientori — Pasila (Messukeskus)
- 8 Salmisaari — Vallila
- 10 Kirurgi — Ruskeasuo



RAITIOLINJAT

18.3.85

Kaupunginhallitus hyväksyi RAITIOssa 1-1985 mainitut reittimuutokset.

31.5.85

Linjaa 2A Eira – Itä-Pasila liikennöitiin viimeisen kerran. Viimeinen Eirasta lähtenyt 2A oli vaunu 4 vuorossa 108.

31.5.85

Linjatunnusta 4V käytettiin viimeisen kerran reitillä Katajanokka – Munkkiniemi. Aamuruuhkassa linjalla olivat vaunut 19, 23, 321, 324, 364.

1.6.85

Lähes kaikki pysäkkikilvet oli jo vaihdettu. Asiaa tuntematon saattoi olla ihmeissään.

1.6.85

Linjaa 2 liikennöitiin viimeistä kertaa reitillä Kauppatori – Itä-Pasila. Viimeinen kakkonen Itä-Pasilassa oli vaunu 355 vuorossa 9.

1.6.85

Linjaa 5 Töölöntori – Katajanokka liikennöitiin viimeisen kerran.

– Viimeinen vitonen Töölöntorin silmukassa oli vaunu 64 vuorossa 43;

– viimeinen Katajanokalta matkustajia ottanut vaunu oli 51 vuorossa 52. Vaunu ajoi Run kautta halliin. Vaunu 64 lähti pimeänä perässä.

– Töölöntorin silmukan pysäkkitolppaan on ilmestynyt muistoseppele, jonka nauhoissa on tekstit »5 muistolle» ja »Töölöntori, töölöläiset».

1.6.85

Linjoja 3B/3T liikennöitiin viimeistä kertaa Mannerheimintietä välillä Tk–Lp.

1.6.85

Linjaa 4 liikennöitiin viimeisen kertaa reitillä Kirurgi – Munkkiniemi.

2.6.85

Pikkutunneilla liikennöitiin viimeisen kerran reittiä Katajanokka – Munkkiniemi linjatunnuksella 4N. Kaikki pysäkkikilvet oli jo vaihdettu eli »N» aivan turha.

2.6.85

Linjoja 3B/3T alettiin liikennöidä koko liikennöintiajan Runeberginkadun kautta. (Vaiko 1.6. yöliikenteen alusta?)

2.6.85

Linjaa 4 alettiin liikennöidä reitillä Katajanokka – Munkkiniemi.

2.6.85

Linjan 7 Itä-Pasila – Ruskeasuo liikennöinti aloitettiin. Ensimmäisen aamun kalusto: 50/v. 64, 44/v. 65, 43/v. 66, 78/v. 67, 85/v. 74, 32/v. 75, 40/v. 76, 69/v. 77

2.6.85

Linjaa 10 alettiin liikennöidä reitillä Kirurgi – Ruskeasuo.

2.6.85

Linjalla 3T otettiin käyttöön pysäkkikuulutukset. Pysäkillä lähdettäessä kuulutetaan 31.8. asti seuraava pysäkki ma-pe 10-15 ja 18-20 sekä la, su 9-20.

3.6.85

Tungosajan linjan 1A Eira – Käpylä liikennöinti alkoi.

3.6.85

Linjaa 2 alettiin liikennöidä reittiä Kauppatori – Linjat. Mikä mukavinta, linjalla oli kolme rattikariaa!

8.6.85

Linjoilla 1 ja 2 on lauantaisin kuljettajarahastus. Myös linjalla 6 voi olla varsinkin viikonloppuisin kuljettajarahastusvuoroja.

– Mikäli tiedetään, Töölöntorin silmukka oli käytössä 4.11.58 – 1.6.85 ja siinä kääntyi vain linja 5.

– On huhuttu, että linja 6 siirtyy syksyllä kuljettajarahastukseen. Tällöin on rattikarioiden satu viimeistään lopussa!

METROLINJA

15.4.85

Itäkeskuksen itäpäässä aloitettiin nk. kääntöraiteiston muutostyöt, jotka liittyvät IK:n – Kontulan rataosan rakentamiseen. Raiteisto on suljettu metrojunilta, jotka »käännetään» länsipään ns. syöttöraiteilla (eli nk. »lyhyt kääntö»). Raide 1 päättyy raidepuskimeen heti laiturin itäpäässä, joten IK:n tulonopeus pudotettiin 60 km/t:sta 40 km/t:iin. Toukokuun alussa nopeutta pudotettiin edelleen 35 km/t:iin.

15.–16.4.85

Junista ei poistettu päivän ajaksi kolmatta yksikköä.

16.4.85

Itäsuunnan S-linjojen lakkauttamisen myötä liikenteeseen on asetettu ruuhkajuna 12, joka kulkee aamuruuhkassa. Junan lähtöaika IK:sta on 7.47. Juna palaa KP:sta tyhjänä samoin kuin juna 11.

Aivan uutta on, että ruuhkajunat kulkevat myös iltaapäivän tungosliikenteessä. Juna 11 lähtee KP:sta 16.17 ja juna 12 16.27. Junat ajavat tyhjänä KP:iin.

17.4.85

Junista poistettiin jälleen kolmas yksikkö ruuhkien väliseksi ajaksi. Junat lähtevät IK:sta tällöin vuorotellen raiteilta 2 ja 3.

Esimerkki: Juna saapuu KP:sta raiteelle 1. Se siirretään syöttöraiteelle. Kaksi itäistä yksikköä siirretään edelleen raiteelle 3 junaksi 1. Jäljelle jäänyt yksikkö siirretään raiteelle 2. Junasta 2 irrotetaan itäisin yksikkö, joka siirretään raiteelle 2 ja kytketään siellä ennestään olleeseen yksikköön. Rai-

teelta 2 yksiköt lähtevät junana 2. Kaksi jäljelle jäänyttä yksikköä siirretään raiteelle 3, josta ne lähtevät junana 3. Kun juna 3 on saapunut KP:sta, se siirretään tuloraiteelta suoraan varikolle. Edellä selostettu aloitetaan taas alusta junan 4 saavuttua.

17.4.85

Kun IK:ssa on nykyään entistä useammin juna sekä raiteella 2 että raiteella 3, on raiteiden laiturikiilpiin asennettu kaksi vuorotahdissa vilkkuva vihreä valo, jotka ilmaisevat seuraavaksi lähtevän junan. Kun kummankaan laiturikiilven valot eivät vilku, seuraava juna lähtee raiteelta 3.

Juniin kytkettävät kolmannet yksiköt tuodaan varikolta raiteelle 2, josta ne liitetään yksitellen juniin syöttöraiteilla. Kytkentätyö vaikuttaa hankalammalta kuin ennen kääntöraiteella, ja junat myöhästelevät helposti. Esimerkiksi 22.4. oltiin neljännen kytkennän jälkeen jo lähes 5 min myöhässä. Hassummin kävi jatkossa, kun viidennen junan kytkentään osallistuneet onnistuivat jumiuttamaan junan syöttöraiteelle ja lukitsemaan itsensä ulkopuolelle. Tämä juna korvattiin kytkentää odottavilla yksiköillä ja kolme seuraavaa juna joutui lähtemään ilman kolmatta yksikköä. Ne saivat puuttuvat yksikkönsä seuraavalla kierroksella, kun jumiissa ollut juna saatiin liikkeelle ja pilkottiin kolmeen osaan.

16.6.–15.8.85 välisenä aikana liikennöidään lauantaisin koko päivän 10 minuutin välein.

AUTOLINJAT

Kaupunginhallitus päätti 11.3.85, että idänsuunnan S-linjat lakkautetaan yhtä lukuunottamatta.

31.3.85

Linjaa 19 Olympialaituri – Suomenlinna liikennöitiin viimeisen kerran. Huoltolautta Ehrensärd aloitti matkustajalautan aikataulun mukaisen liikenteen Katajanokalta 1.4. Matkustajalautta aloitti liikenteen Kauppatorilta 15.4.

15.4.85 liikennöitiin viimeisen kerran linjoja:

- 16A Munkkisaari – Suvilahti
- 55V Jätkäsaari – Koskela
- 80VM Herttoniemi M – Länsi-Herttoniemi
- 81S Kasarmitori – Roihuvuori – Roihupellon teoll. alue
- 82S » – Länsi-Herttoniemi
- 86S » – Santahamina
- 86X Santahamina – Kasarmitori
- 92S Senaatintori – Sahaajankatu – Myllypuro
- 94S Kasarmitori – Kontula (Keinutie)
- 97S Senaatintori – Kontula – Mellunmäki

16.4.85

Kahden uuden linjan liikennöinti alkoi:

- 15 Hernesaari – Kamppi – Jätkäsaari

Linjaa liikennöidään ma–pe n. klo 5.50–17.35. Vuoroväli on ruuhka-aikoina 10 min ja päivällä 20 min. Lisäksi ajetaan yksi vuoro klo 23.10 Hernesaaresta Erottajalle. Reitti: Hernesaaresta Erottajalle 16 vanhaa reittiä. Erottajalta Mannerheimintietä, Salomoninkatua ja joukko-

liikennekatua Lapinlahdenkadulle, josta edelleen 55V vanhaa reittiä Jätkäsaareen.

- 90S Kasarmitori – Itäkeskus

Linjaa liikennöidään ma–pe n. klo 5.30–9 ja 15–17. Vuoroväli on 10 min. Reitti: Visbynkadulta (pääte pysäkki) Turunlinnantietä metroaseman ohi ja edelleen Sahaajankadun kautta (ex 92S). Sörnäisten rantatieltä edelleen Pohjoisrantaa, Liisankatua, Unioninkatua/Snellmaninkatua, Kirkkokatua ja Unionkatua Kasarmitorille.

Linjoja 15 ja 90S liikennöi HKL. Linjan 15 autot tulevat Koskelasta ja linjan 90S autot Varhasta.

16.4.85

Reitti- ja aikataulumuutoksia:

- Linjaa 16 alettiin liikennöidä reittiä Punavuori – Hakaniemi – Herttoniemi. Pääte pysäkki on Sepänsadulla (2A:n vieressä), josta vanhaa reittiä Pohjoisrantaan. Sieltä kookataan Hakaniementorin itälaidan kautta Hakaniemenrantaa ja Haapaniemenkatua Sörnäisten rantatielle. Reitti Kulosaaresta itään päin ajettaessa: Kulosaarentie – Risto Rytin tie – Kyösti Kallion tie – Svinhufvudintie – Tupasaarentie – Risto Rytin tie – Itäväylä – Herttoniemi M. Keskustaan päin ajettaessa: Herttoniemi M – Itäväylä – Kipparlahden silmukka – Kulosaaren puistotie – Tupasaarentie – Risto Rytin tie – Kulosaarentie.
- Linjalle 96S tuli aamulähtöön reittimuutos: vuorot ajavat Pohjoisesplanadin ja Pohjoisrannan kautta. Linjalle jäi vain kaksi lähtöä; aamulla Vuosaareen ja illalla takaisin.
- Linjaa 86M liikennöidään myös ruuhka-aikoina.
- Linja 55/55A sai ma–pe n. 40 lisälähtöä (kun 55V jäi pois).

Kipparlahti-nimisellä pysäkillä (Itäväylällä) oli ennen metroliikenteen alkua itään päin mentäessä 38 eri linjatunnusta. Nykyään (16.4. jälkeen) pysäkkiä käyttää n. 18 linjaa, joista 12 yöliikenteessä, 3 tungosaikana, yksi ma–pe aamusta iltaruuhkan loppuun ja vain yksi (16) ma–su.

Linjoilla 90 ja 90A on tehty reittimuutos tämän vuoden puolella. Metroradan rakennustöiden edetessä on entinen reittikatu Sirrikuja pantu poikki. Uusi reittiosuus: – Karpalotie – Kurkimäentie – Kontulantie –.

29.4.85

LOY alkoi liikennöidä »ruuhkalinjaa» 70T Malmi – Tapaninkylä – Puistolantie asema. Linjalla on 16 lähtöä ma–pe (7.35–10.10 ja 14.30–17.10). Pääte pysäkit Riichenkulmalla ja Maatullinaukiolla.

23.5.85

Linjan 95 reitti muuttui. Uusi reittiosuus: – Turunlinnantie – Vartiokyläntie – Kiviportintie –.

31.5.85

- Linjaa 14V Eira – Itä-Pasila liikennöitiin viimeisen kerran
- Linjaa 99 Itäkeskus – Kontula – Herttoniemi – Asemakio liikennöitiin viimeisen kerran

Linja-autot halleittain 2.6.85 (6.84)

Ruskeasuo vakiovuorot	29	(57)!
» ruuhkavuorot	32	(67)!
Koskela vakiovuorot	60	(40)
» ruuhkavuorot	76	(62)
Vartiokylä vakiovuorot	63	(50)
» ruuhkavuorot	66	(57)
	326	(333)

Ruskeasuo automäärä on pienentynyt rajusti. Sieltä on 2.6.85 poistettu kokonaan linjat 17, 18, 22, 50, 50V, 58, 59, 66 ja 66A.

Koskelasta on poistettu linja 16, mutta uusia ovat 17, 18, 22, 50, 66 ja 66A.

Vartiokylän uusia linjoja ovat 16, 71 ja 71V.

Hallikohtaisista vuoronumeroista on tullut vähän sillisalaattia:

Ru vakiovuorot: 200-203, 232-236, 243 ... 280

Ko vakiovuorot: 209 ... 226, 239-241, 284 ... 299, 320 ... 330, 353 ... 385

Vk vakiovuorot: 332-336, 386-391, 400 ... 475

Ru ruuhkavuorot: 501, 502, 513-521, 526-530, 539...558

Ko ruuhkavuorot: 503 ... 511, 523, 524, 531 ... 537, 560 ... 638, 649 ... 676, 721 ... 729

Vk ruuhkavuorot: 639 ... 645, 677 ... 714, 731 ... 788

2.6.85

HKL siirtyi kesäliikenteeseen

- linjaa 55A liikennöidään myös arkisin n. klo 8–19
- linjaa 50 ei liikennöidä lauantaisin
- linjoja 42X ja 66X ei liikennöidä
- linjoja 64S ja 66 ei liikennöidä heinäkuussa

2.6.85

Reittimuutokset:

- linja 23: Rautatientori – Hakaniemi – Länsi-Pasila – Ruskeasuo
- Linjan 17 pääte pysäkki siirrettiin Asemapäällikönkadun itäpäähän. Uusi reittiosuus: – Ratapihantie – Asemapäällikönkatu

3.6.85

Reittimuutokset

- linjan 22 pääte pysäkki siirrettiin väliaikaisesti Rautatie-läisenkadulle
- linja 23V: Rautatientori – Hakaniemi – Länsi-Pasila – Ruskeasuo (Invalidisäätio)

13.6.85

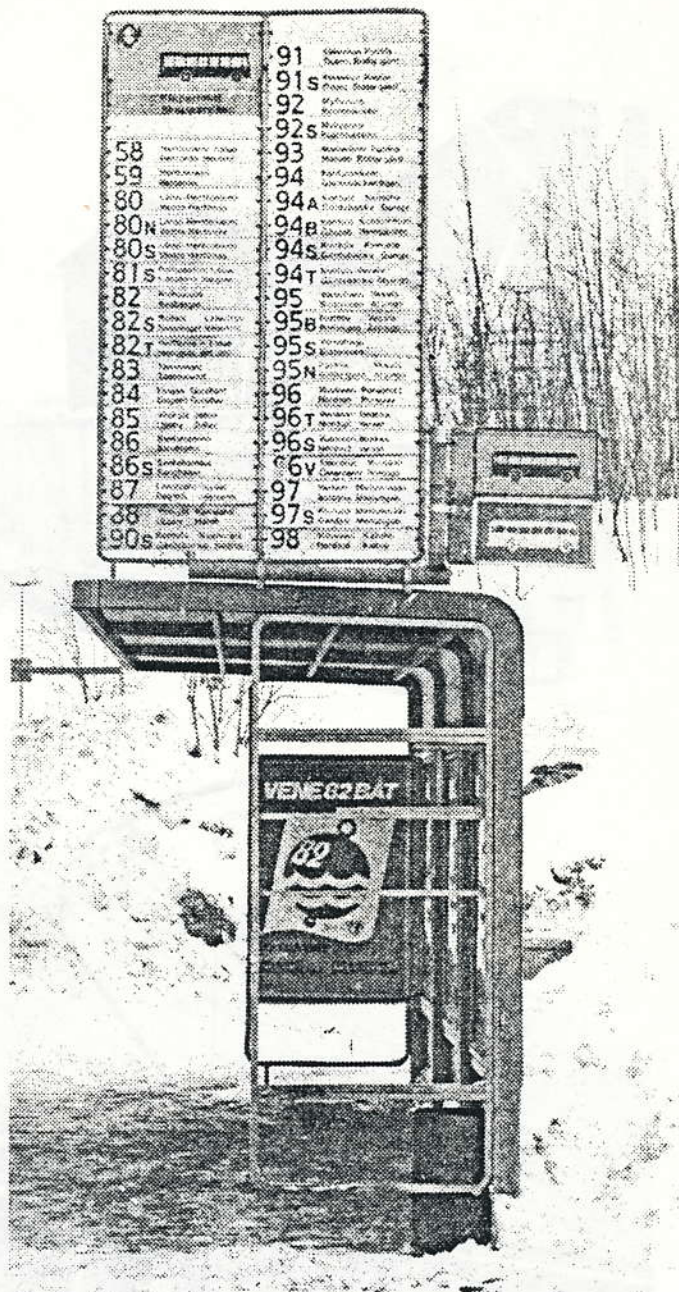
Reittimuutokset:

- linjan 22 uusi reittiosuus: – Hakamäentie – Veturitie – Pasilankatu – Asemapäällikönkatu
- linjan 59 uusi reittiosuus: – Ratapihantie – Asemapäällikönkatu – Pasilankatu – Radiokatu – Pasilankatu – Ilmalankatu – Hakamäentie –.

MUU YHTEISTARIFFILIIKENNE

3.6.85

STA:n linjalla 512 kelpaavat myös Espoon yhteistariffili-put.



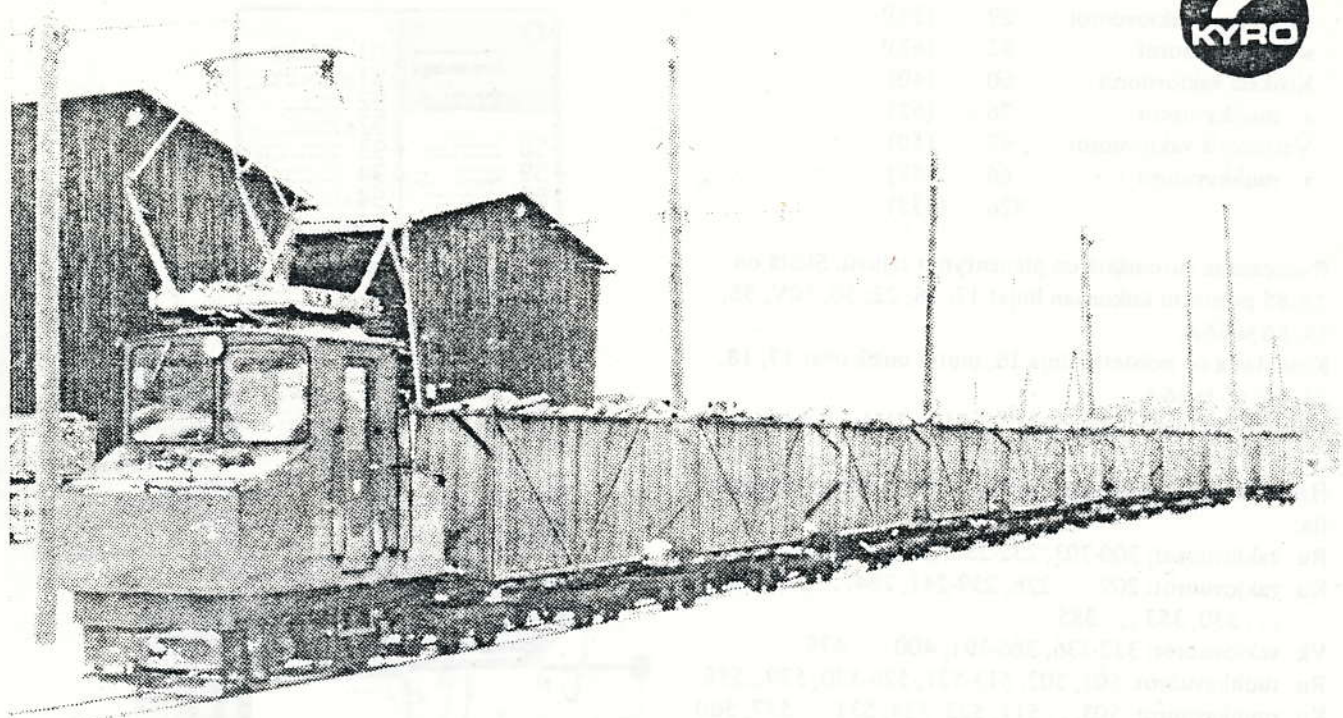
Kipparlahden pysäkki ennenaikaan.

The result could be like this, when all destinations are displayed at a stop and not on the vehicles. This stop sign actually existed in Helsinki.

Kuva/photo: A. Hellman, 7.2.1982

3.6.85

- MLO ei liikennöi linjaa 69A 24.6.–4.8.
- STA ei liikennöi linjaa 39X 3.6.–18.8.
- STA ei liikennöi linjaa 40V 3.6.–1.9.
- STA ei liikennöi linjaa 63V 24.6.–4.8.
- STA:n kesäaikataulut ovat voimassa 3.6.–18.8. Linjoilla 40,41, 63/63N kuitenkin 3.6.–1.9.



*Ylhäällä Oy Kyro Ab:n nro 2 vetämässä
10-vaunuista junaa.*

Loco 2 at Kyröskoski with a 10-car train.

Kuva/photo: J. Rauhala, 4.5.1985

Vasemmalla nro 2 kuorimolla.

Kuva/photo: J. Rauhala, 4.5.1985

*Sivulla 37 kaksi kuvaa Valmet Oy:n kisko-
kalustotehtaalla rakenteilla olevista HKL
nivelpaunuista nrot 89-91.*

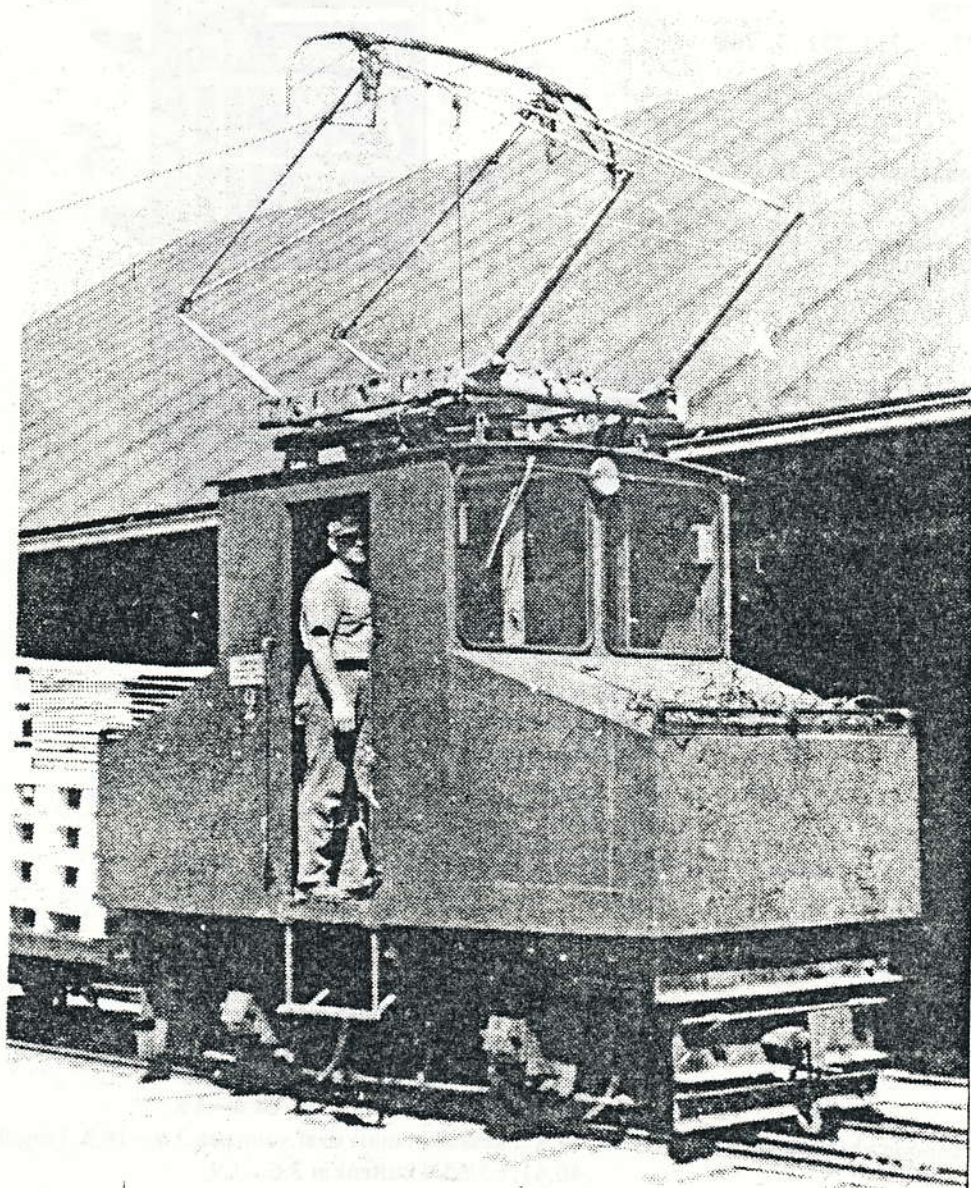
*On page 37 two views of HKL trams
under construction in Tampere.*

Kuva/photo: M. Alameri, 4.5.1985

*Seuraavalla sivulla tyytyväisiä retkeläisiä
junassa H100 (Dm 7 4129) matkalla Val-
mitelle (yllä) ja tutustumassa Kyröskos-
ken sähkörataan (alla).*

*On page 43 two views of the excursion
to Tampere and Kyröskoski.*

Kuva/photo: M. Alameri, 4.5.1985





KALUSTOHAVAINTOJA

Lukijoillemme tiedoksi: Kalustohavaintojen esitystapaa muutetaan tästä RAITION numerosta. Uusi esitystapa: havaintopäivä: vaunu/linja/vuoro (E = kuljettajarahastus).

Tiedossa olevat yleisestä liikenteestä poistetut 4-akseliset vaunut 29.3.1985:

301	romutettu/hylätty	333	romutettu/hylätty
305	»	340	»
307	»	345	»
310	»	349	»
312	»	350	»
314	»	354	»
315	»	357	»
316	»	370 ^{II} (ex 373)	»
317	»	372	»
318	»	375	»
319	»	344	= H-1
322	»	369	= huolto- ja työvaunu
325	»		
326	»		
327	»		
330	»		

- Vaunu 313 on mahdollinen museovaunu.
- Vaunun H-1 (ex 344) muutostyöt jatkuvat edelleen verkaisesti. Vaunun parissa työskennellään vain kun muilta töiltä joudetaan.

- Vaunu 369 on muutettu Koskelassa huolto- ja työvaunuksi. Siitä on poistettu istuimet ja sitä käytetään esimerkiksi hiekkasäkkien kuljetukseen.
- Vaunut H-5, H-6 ja H-7 ovat edelleen tallella Vallilassa (3.85). Vaunu H-18 toimii edelleen Vallilan päässä. Se on erittäin huonokuntoinen ja saa vetää enää pelkkiä teilejä. Vaunusta puuttuvat mm. jarrut lähes kokonaan (3.85).

Vaunu 307 on hylätty vuonna 1984, mutta ei kuitenkaan romutettu, koska siitä on havaintoja tältä vuodelta Koskelasta.

- HKL 887 Sisu B53/Wiima vm. 1970 on siirtynyt HKL:n autokerhon omistukseen. Auton sisustusta on muutettu.
- Vaunu 325 oli maaliskuussa purettavana.

14.3: HKL 8522 Volvo/Ajokki nähtiin liikenteessä.

16.3: 65/6/56; 43/1/1.

19.3: 306/6/56.

20.3: 306/6/59

20.3: Vaunut 343, 360 ja 361 kouluvaunuina. Tämäkin kurssi aloitti rattikarioilla ja oli »edennyt» kuun lopulla jo vaunuihin 1–30.

*Vaunu 86 linjalla 1 Senaatintorilla.
Tram 86 on route 1 in Senaatintori.
Kuva/photo: A. Hellman, 30.3.1985*



20.3: Vaunu 87 tuotiin Helsinkiin.

22.3: Vaunut 307 ja 354 romutettavana Koskelassa.

26.3: 25/1/4 (rahastaja)

29.3: 8522/64/-; 8523/65A/-.

30.3: 86/1/5 (uusin); 302/2/6 (vanhin); 2/3B/13; 18/10/93;
6/1/-.

31.3. mennessä liikenteessä nähdyt uudet HKL:n bussit:
8501-8505, 8522, 8523.

6.4: 8525/64/-; 21/6/-.

12.4: 7/6/60

20.4: 55/6/56.

23.4: Linjan 4V kalusto iltaruuhkassa: 321, 328 ja 329.

Vähän ennen klo 16 Merisotilaantorilla on vilskettä. Pääte-
pysäkillä on samanaikaisesti kolme linjan 5 vaunua ja kaksi
linjan 4V vaunua. 4V käyttää sivuraidetta.

*Kymmenvaunuinen metrojuna saapuu metrovarikolta Itä-
keskukseen.*

*A 10-car train of empty stock from the depot is arriving
at Itäkeskus metro station.*

Kuva/photo: A. Hellman, 19.11.1984

Näinkin voi käydä: Vaunu 30 poistettiin 23.4. Vallilan
työnjohdon käskystä vastoin liikenneosaston tahtoa linjalta
8. Syynä oli, että vaunulla oli ajettu edellisen täyskorjauk-
sen jälkeen yli 250.000 km. Täyskorjausväli on enintään
200.000 km. »Pikkuniveliä» oli jo ennen tätä erilaisissa kor-
jauksissa noin 10 kpl, ja vaunuja tarvitaan päivittäin (ma-
pe) yli 20 kpl. Tässä ehkä syy liikenneosaston haluttomuus-
teen antaa vaunu pois.

24.4: Vaunu 88 tuotiin Helsinkiin. Kuljetuksen hoiti tam-
perelainen Kuljetusneliö.

25.4. mennessä havaitut uudet HKL:n linja-autot:
8501-8505 Volvo/Wiima (nivelbusseja)
8522-8526 Volvo/Ajokki (2-akselisia)

25.4: 47/1/3 (E).

27.4: 21/6/56 (E); 16/1/1 (E); 25 tilausajossa.

7.5: Vaunu 325 romutettavana Koskelassa.

12.5: 8527 Varhan pihalla koelenkillä.

15.5: Vaunu 311 nähtiin Koskelan »umpisuolessa». Mennee
romuksi.

17.5: 88/10/135; 8528 Hämeentiellä

21.5.85

Vaunu 303 riisuttavana Koskelassa. Auto 8530 liikenteessä.



Vaunussa 51 kokeillaan liikenneosaston vaatimuksesta kuljettajan oikeanpuoleista sivuseinää. Seinä on pleksiä ja siinä on rahastusluukku. Mainittakoon, että toimitusjohtaja Lund ei pitänyt näkemästään.

Joihinkin sarjojen 1–15 ja 16–30 vaunuihin on asennettu kuljettajalle vasemmanpuoleinen sivupeili. Peili toimii samalla periaatteella kuin nr:ssa (sähköllä). Jatkossa em. vaunuihin asennetaan paineilmatoimiset peilit. Peiliä käytetään vain poikkeustapauksissa ja normaalisti se pidetään käännettynä vasten sivuseinää. Vaunu 15 saanee ensimmäisenä tällaisen lisäpeilin.

Korjaus RAITIOon 3–1984, jossa kerrottiin HKL 2142:sta (metron raiteentukemiskone). Viimeinen lause (»tämä lie-nee ensimmäinen kotimainen ko. laite») jätettäköön huomiotta. VR:lle on hankittu vuonna 1981 Enerco-raiteentukemiskone Ttk-Rto 69.

- Metrojunista M3-M4 ja M5-M6 suunnitellaan moottoritomia väliwaunuja 100-sarjan juniin. Asia ei ole aivan yksinkertainen ja vaatii tutkimuksia sekä kokeilua. Ongelmia ovat mm. ovien ja jarrujen toiminta. Väitetään kuitenkin tiedettävän, että 100-sarjan junien moottoriteho riittää tällaisen »kiviriipin» kuljettamiseen matka-ajan suurestikaan kasvamatta. Nykyinen käyttökuntoinen kalusto riittää vain Kampin–Kontulan radan tarpeisiin. Mikäli metrorataa jatketaan edelleen esimerkiksi Ruoholahteen ja Mellunmäkeen, tarvitaan lisäkalustoa. Tämä on yksi tapa hankkia sitä. Suunnitteilla on jopa uusien väliwaunujen hankkiminen nykyisiin juniin, jolloin kaluston lisäys tulisi halvaksi.

22.5.85

Vaunu 89 tuotiin Helsinkiin.

Vaunuun 52 on maalauksen jälkeen laitettu nrII-tyyppiset numerot (5.85).

23.5.85

Autot 8517 ja 8520 liikenteessä. Ne ovat mallia Volvo/Wiima ja kaksiakselisia.

POIKKEAVAA

26.3.85

Vesijohto rikkoutui Nordenskiöldinkadulla jäähallin paikkeilla noin klo 6. Linjat 3B ja 3T ajoivat poikkeusreitillä Helsinginkadun kautta. Bussilinja 3X kiersi raitiolinjojen ajamatta jääneen osan. Poikkeusreitit olivat käytössä vielä klo 9.30 jälkeen. Katkennut vesiputki oli kuinkas muuten juuri raitiotiekiskojen alla. Yhdeksän jälkeen kiskot olivat parin metrin matkalta tyhjän päällä. Poikkeusreitillä ajettiin noin klo 18 asti.

21.4.85

Vähän ennen klo 11 havaittiin, että linjan 6 vaunut ajoivat Hakaniemestä Brahenkadun suuntaan. Yksi linjan 8 vaunu seisoi melkein keskellä Hämeentien ja Helsinginkadun ris-

teystä. Useilla Sörnäisten ja Hakaniemen välisillä pysäkeillä oli HKL:n henkilökuntaa, jolla oli radiopuhelin. Tilanne palautui normaaliksi noin klo 11.10.

22.4. ja 24.4.85

Fredrikinkadun ja Iso-Robertinkadun risteyksessä tehtyjen kaivuutöiden vuoksi linjat 3B ja 3T ajoivat poikkeusreitillä klo 18 jälkeen. Linja 3T kääntyi Hietalahdessa ja 3B Eirassa. Bussilinja 3X ajoi Bulevardilta Eiraan sairaalaan.

1.5.85

Erilaisia poikkeusreitillä kulkueiden aikana. Eräs niistä ei toistu: linja 5 ajoi Eiraan. Bussilinja 5X liikennöi Eiran sairaalan ja Katajanokan väliä.

Esimerkiksi linjat 65A ja 66A kääntyivät toisaalta Kampin metroasemalla ja toisaalta Hakaniemessä. Metrojunissa oli ainakin loppuilltapäivään asti kolme yksikköä.

7.5.85

Vaunu 337 syttyi tuleen alkuillasta. Vaunu oli linjalla 1 tulossa Käpylästä pitkin Mäkelänkatua. Lieskat löivät katolta vaunun etuosasta. Palokunta sai tulen pian talttumaan.

10.5.85

Sortuma Hämeentiellä raitiokiskoja alla. Noin 6.30–7.30 ajoi linja 2A Brahenkadun kautta ja 6 Helsinginkadun–Mannerheimintien kautta kohti keskustaa. Toiseen suuntaan liikennöitiin normaalisti.

13.5.85

Joidenkin linjojen 6 ja 8 vaunujen havaittiin kääntyvän Itä-Pasilassa klo 19 jälkeen.

RAKENTAMISTOIMINTA

2.4.85

Siilitien metroaseman liukuporras ja varsinainen kiinteä porras otettiin käyttöön. Väliaikainen lippuhallin alta suoraan laiturille johtava porras suljettiin. Vielä puuttuu laiturin valaistus, joka on roikkalamppujen varassa. Samoin on tekemättä laiturikatoksen sivuseinien lasitus. Lippuhalli on myös viimeistelyä vailla ja »asema-aukio» päällystämättä. Aseman hissi sen sijaan on ollut toiminnassa metrolinjojen alusta.

27.4.85

Länsi-Pasilan radalla on ajojohdinta vedetty jo Asemapäällykönkadun sillan pielestä kohti Pasilanraitiotie. Nordenskiöldinkadulla on betonipenkkaa rikottu tulevien vaihteiden kohdalta. Vaihteet ja risteyskappale olivat jalkakäytävän reunalla. Em. sillan päällystäminen on aloitettu. Itä-Pasilan puolelta puuttuvan radanpätkän pohjatytöt ovat meneillään.

9.5.85

Itä-Pasilan silmukan sivuraiteen purku aloitettiin. Toimi liittyy uuden raitioradan rakentamiseen.

Itäkeskuksen ns. kääntöraiteiston muutostyö aloitettiin 15. 4. Kääntöraiteet suljettiin junaliikenteeltä. Ensivaiheessa laskettiin idästä raiteelle 3 johtavalle raiteelle virtakisko. Tätä raidetta on toistaiseksi tarvittu vain työjunien kulkuun Kontulan radalle. Sitten laitettiin raiteeseen 1 heti laiturin itäpään raidepuskuri ja sen edestä poistettiin pätkä kiskotusta. Jo 9.5. tässä paikassa oli vaihde. Tästä uudesta vaihteesta junat ohjataan Kontulan suuntaan tai kääntöraiteelle.

Itäkeskuksen aseman itäpäässä on myös raide 2 saamassa uuden vaihteen. Niitä kun ei tuoda kokonaisina, vaan kootaan paikan päällä.

Metrorata Itäkeskus—Kontula 12.5.85:

Valutyöt käynnissä Myllypuron asemalla, laiturit valettu jo. Kehä I:n ylikulkusiltojen valmistuttua sepeliä levitetty rata-linjalle Myllypuron ja Kontulan asemien välille. Kontulan aseman länsipäässä on sähkönsyöttöasema ulkonaisesti jo valmis. Aseman laiturin reunoja kootaan elementeistä. Myös Puotinharjussa on sähkönsyöttöasema rakenteilla.

Linjan 19 pikkubussi täyttymässä Olympialaiturilla. A minibus on route 19 is loading up at the South Harbour passenger terminal prior to departure for Suomenlinna. Kuva/photo: A. Hellman, 2.2.1985



23.5.85

Länsi-Pasilan rata:

Itä-Pasilan päässä puuttuu vielä kiskotusta Asemapäällikönkadun sillan ja nykyisen silmukan väliltä. Ajojohtin puuttuu Itä- ja Länsi-Pasilan väliltä sekä osalta Pasilanraitiota. Pasilanraitiolla on jo pysäkkikatoskin. Nordenskiöldinkadulla ovat vaihteet ja risteyskappaleet paikoillaan vain viimeistelyä vaille. Uuden sähkökääntöisen vaihteen nro on 303. Muutoin radalla on jäljellä vain viimeistelytyötä.

28.5.85

Asemapäällikönkadun sillan päällystetyöt ovat edenneet niin pitkälle, että raitiotien ajojohtimet on saatu asennettua.

29.5.85.

Länsi-Pasilan rata on kiskotuksen osalta lähes valmis. Vain liityntä nykyiseen raideverkkoon puuttui Itä-Pasilasta.

Ratatyö on meneillään Mannerheimintielle Ruotsalaisen teatterin kohdalla.

Iso-Roobertinkadulle johtaneet vaihteet on poistettu ja uusi kiveys on jo miltei valmis.

Hämeentiellä Paavalin kirkon pysäkillä keskustaan päin on uusittu ajojohtinta. Vanha oli kuulemma monin paikoin katkeamispisteessä.

Edellisessä numerossa oli luettelo Suomen kymmenestä suurimmasta linja-autoliikenneyhtymästä. Ko. luettelo on pitänyt paikkansa hetken joskus viime vuonna, eikä sen ollut tarkoitus olla lehden ilmestymisen aikoihin voimassa oleva luettelo. Lähteenä käytettiin TALOUSELÄMÄ-lehteä.

Mainittakoon kuitenkin lisäyksenä, että Vantaan Liikenne Oy omistaa Vantaan Linja Oy:n ja yhtiö on hankkimassa Friherrsin Auto Oy:tä (3.85).

Vuonna 1975 asennettiin joihinkin raitiovaunupysäkin edessä oleviin liikennevaloihin nk. ennakkovalo. S-valon yläpuolelle syttyi »pystyviiva» 10–15 sekuntia ennen »vihreän» syttymistä. Tarkoitus oli, että ovet voitaisiin pitää auki aina ennakkovalon syttymiseen asti. Tämä kokeilu hiipui vuosien mittaan, mutta yksi toimiva nelilamppuinen liikennevalo on vielä jäljellä Käenkujan keskustan suunnan pysäkillä (3.85).

Harjutorin silmukka on edelleen samassa kunnossa kuin 1.9.84. Ajojohdin on aivan täydellinen, eli myös jänniteinen. Vain pienet pätkät kiskoa on poistettu Helsinginradulta (4.85).

18.4: BMW-merkin henkilöauto saapui Vallilan hallin takapihalle juuri ruokatunnin alkaessa. Kaksi miestä, joilla oli tukena mm. konepistooli, alkoi kuumeisesti vaihtaa vaatteita useiden silmäparien ihmetellessä. Olivat nämä miehet, jotka myöhemmin paljastuivat virolaisiksi (kumivene-)pako-laisiksi väärässä paikassa väärään aikaan. Heillä oli kuitenkin onnea, sillä Vallilan varastonhoitajan soittaessa 000:aan numerosta vastattiin jo 10 minuutin yrittämisen jälkeen. Pojat olivat jo kaukana.



HKL 30
Scania-Vabis B 7563/6250/Helko vuodelta 1965.
Kuva/photo: T. Manner, 7.10.1972

11.3.85

Kaupunginhallitus käsitteli mahdollisuutta säilyttää koko Töölön varikkoalueen rakennuskanta. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti viime vuoden lopulla, että hallialueen pohjoisosa kaavoitetaan asutuskäyttöön, ja jätti hallien kohtalon avoimeksi. Tämän päätöksen kuitenkin katsottiin merkitsevän hallien purkamista.

Apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja esitti kuitenkin kaupunginhallitukselle, ettei lautakunnan ehdotusta hyväksyttäisi, vaan se palautettaisiin sille uudelleen valmisteltavaksi. Asiasta ei kuitenkaan tehty päätöstä.

Tuomiojan mielestä koko alueelle olisi laadittava uusi kaavamuutos siten, että rakennusten suojelutarve ja käyttömahdollisuudet tutkitaan uudelleen.

Vanhin halli vapautuu HKL:n käytöstä vuonna 1987. Kaupunginhallitus on jo vuonna 1979 kehottanut HKL:stä sijoittamaan liikennemuseon tähän rakennukseen. HKL aikookin lähiaikoina (???) ryhtyä hallin korjaustöihin. Kustannukset arvioidaan noin 2.500.000 markaksi.

Mannerheimintien varrella olevat hallit tarvitaan raitiovaunujen huolto- ja säilytystiloiksi ainakin vuoteen 2000.

25.3.85

Edellä mainitusta asiasta päätettiin apulaiskaupunginjohtaja Tuomiojan esityksen mukaan.

3.85

Koskelan »tuloratapihalla» havaittiin viisi sähkökääntövaihdetta, joiden numerot ovat 905, 909, 911, 913 ja 915.

11.3.85

Miltei päätettiin jatkaa metrolinjaa Kontulasta Mellunmäkeen (ex Vesala!) Helsingin ja Vantaan yhteistyönä. Mahdollisesti rakennettavan osuuden pituus on 1,7 km ja sen hinta-arvio on 102 miljoonaa markkaa. Vantaa sitoutuu osallistumaan kustannuksiin 30 % osuudella. Kaupungit aikovat anoa valtiolta n. 30 miljoonaa markkaa avustusta. Rakentaminen aloitettaisiin vuonna 1986 heti, kun Itäkeskuksen – Kontulan rata on valmis, ja Mellunmäkeen liikennöitäisiin vuoden 1988 lopulla. Vantaa järjestää liityntäliikenteen Länsimäestä Mellunmäen asemalle.

Mikäli rakentamispäätös tehdään, se merkinnee myös lisäkaluston hankkimista.

28.3.85

Vantaan kaupunginhallitus otti äänin 8–7 periaatteessa myönteisin kannan Kontulan – Mellunmäen radan rakennushankkeeseen.

Äänin 9–6 päätettiin anoa valtiolta avustusta hankkeeseen.

2.4.85

Metron ensimmäinen taideteos paljastettiin. Kampin aseman liukuportaiden yläpuolella n. 15 s matkan päässä yläpäästä on taitelija Ipi Kärjen akryylimaalaus nimeltään Maa, ilma, tuli ja vesi. Teos koostuu viidestä panelista, joiden yhteinen koko on 300 x 750 cm.

HKL:n matkailuneuvonta-auto aloitti toimintansa 3.6. ja jatkaa elokuun loppuun.

Auto on ma–pe 13.15–14.30 Rautatientorilla ja 15.30–20.00 Kauppatorilla.

Espoossa uudistettiin lippujärjestelmä 1.6.85. Tällöin siirryttiin kahden vyöhykkeen yhteistariffiin.

I vyöhyke käsittää Espoon ja Kauniaisten sisäiset matkat, ja II vyöhyke matkat Espoosta ja Kauniaisista Helsinkiin tai Vantaalle ja päinvastoin.

Yhteistariffiin kuuluvat linjat 10–92, 101–345, 504, 505, 509, 510 ja 511 sekä pääosa Espoon läpi ajavista kaukoliikenteen vakiovuoroista.

Lippujärjestelmään kuuluvat kertaliput, 10 matkan ja 30 matkan sarjaliput sekä 30 päivän näyttölippu. Kertalippuja myydään vain autoissa. 10 matkan sarjalippuja myydään autoissa, Espoon ja Kauniaisten R-kioskeissa, Espoon kaupunginkanslian kassassa ja sivutoimistoissa sekä Matkahuolto Oy:n lipunmyyntipisteissä Tapiolassa ja Helsingin linja-autoasemalla. 30 matkan sarjalippuja myydään samoissa pisteissä, ei kuitenkaan autoissa. Näyttölipun kantaosia saa kaupunginkanslian kassasta ja sivutoimistoista. Maksuosia saa lisäksi R-kioskeista ja Matkahuollon myyntipisteistä. Näyttölipun kantaosaa haettaessa on mukana oltava passikuva. Kerta- ja sarjaliput leimataan busseissa olevissa leimauslaitteissa. Yhteistariffissa mukana olevissa kaukoliikenteen busseissa ei ole leimauslaitteita lukuunottamatta Nurmijärven Liikenne Oy:n autoja. Tällöin kuljettaja leimaa liput. Kerta- ja sarjalippuihin sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Erityisryhmille myytäviä alennuslippuja saavat vain ne espoolaiset, jotka täyttävät määrättyt ehdot. Muita lippuja myydään asuinkunnasta riippumatta. Lastenlipulla matkustavat 7–11 vuotiaat.

Espoon kaupunki myöntää alennusta lippujen hinnoista asevelvollisille, invalideille, asumistukea saaville kansaneläkeläisille ja yli 65-vuotiaille. Nämä ryhmät saavat 10 matkan sarjalippuja ja 30 päivän näyttölippuja 50 % alennuksella. Alennuslippujen ostaminen ja käyttäminen edellyttää kantakortin hankkimista.

Erillistä yömaksua ei ole.

Liput kelpaavat kaikissa busseissa, joissa on Espoon joukko-liikennetunnus.

Espoon lippujen hinnat 1.6.85

	I vyöhyke	II vyöhyke
Kertalippu, aik.	4,60	6,60
» lapset	2,30	3,30
10 mtk sarjalippu		
» aikuiset	42,00	60,00
» lapset	21,00	30,00
» erityisryhmät	21,00	30,00
30 mtk sarjalippu		
» aikuiset	118,00	169,00
» lapset	59,00	85,00
30 pv näyttölippu		
» aikuiset	120,00	170,00
» lapset	60,00	85,00
» erityisryhmät	60,00	85,00

Julkisuudessa esiintyneiden tietojen mukaan koko pääkaupunkiseudun yhteinen seutulippu saataneen vihdoin käyttöön 1.6.86.

Polarbus Oy:n kalusto 1.4.1985 (linja-autot ja vastaavat)

Nro		
1	h-a Mercedes-Benz	
2	Scania BR145/Delta 500	1977
3	Fiat/Heinola Karossi	1983
4	Volvo B10M/Kutter 9S	1980
5	Fiat	1975
6	Sisu BK/Delta 300	1978
7	Scania BR145/Delta 500	1978
8	—	
9	Fiat Ducato/Matcar	1979
10	Scania BR145/Kutter 9SS	1973/1982
11	Scania K112/Neoplan	1981
12	Sisu BT/Valmet/Airisto	1975
13	DB O309	1982
14	—	
15	—	
16	Sisu BT/AEC/Airisto	1975
17	Sisu BT/DB/Kutter 9SS	1983
18	Scania K112/Wiima 6	1982
19 (T)	Sisu BT/Detroit/Kutter 9	1982
20	Scania BR86/Delta 300	1980
21 (T)	Sisu BT/Detroit/Ajokki 10	1979
22	Fiat/Ajokki	1976
23	Fiat/Ajokki	1976
24	—	
25	Sisu BT/AEC/Ajokki 9	1975 (ei ajossa)
26 (T)	Sisu BT/Detroit/Wiima 04	1971
27 (T)	Sisu BT/Detroit/Kutteri 9	1971/1982
28 (T)	Sisu BT/Detroit/Wiima 04	1971
29 (T)	Sisu BT/DAF/Ajokki 06	1980 (ex TaKL)

(T) = Tammelundin Liikenne

Tulossa 1985: Sisu BT/Wiima Finlandia,
DB O303/Wiima Finlandia

TaKL:n lippujen hinnat 1.1.85

	tunnus	hinta
Aikuisten kertalippu	KA 10	4,50
Lasten kertalippu (7)-11 v.	KL 10	2,00
Perhealennuslippu (30 mtk)	P 10	75,00
Alennuslippu (10 mtk)	A 10	35,00
Lasten alennuslippu (10 mtk)	L 10	14,00
Koululaisten, eläkeläisten, vammaisten alennuslippu	K 10	14,00
Kuukausilippu	KK 10	92,00
Aikuisten matkailijalippu	MA	22,00
Lasten matkailijalippu (alle 16 v.)	ML	17,00

Vantaan tasatariffilippujen hinnat 1.1.1985

— Linjoilla 8, 13, 14, 15, 19, 20, 24, 30, 31, 40, 60, 80,
84, 85, 86, 514, 539, 540, 543, 545 ja 546 sovelletaan
tasatariffia.

Kertalippu (17— v.)	4,80
» (7-16 v.)	2,40
10 mtk sarjalippu (17— v.)	42,00
» (7-16 v.)	21,00
30 pv lippu (17— v.)	90,00
» (7-16 v.)	45,00
10 mtk alennuslippu	21,00
30 pv alennuslippu	45,00
30 pv vaihtolippu (17— v.) ^x	260,00
» (7-16 v.) ^x	130,00

^xKäy näyttölippuna tasatariffilinjojen lisäksi Vantaan Liikenne Oy:n linjoilla Martinlaakson — Myyrmäen suunnalta Helsinkiin.

Yhdysliikennelippujen hinnat 1.1.1985

Vantaan tasatariffilinjat ja VR

	17— v.	12—16 v.	7—11 v.
10 mtk sarjalippu			
1 vyö.	63,00	53,00	31,50
2 vyö.	92,00	82,00	46,00
Kuukausilippu			
1 vyö.	175,00	140,00	140,00
2 vyö.	260,00	225,00	225,00
Koululaislippu			
1 vyö.	128,00	111,00	85,00
2 vyö.	192,00	175,00	127,00

Muilla Vantaan linjoilla sovelletaan liikenneministeriön vahvistamaa kilometritariffia.

2.6.1985 alkanut HKL:n kesäaikataulukausi tiesi etenkin raitiolinjojen osalta aikataulutoimittajan painajaisen toteutusta. Miltei kaikki hyväksi koettu vanha revittiin maan tasalle, joten hommat on ikäänkuin aloitettava alusta – ja sehän se käy voimille. Vuoronumerot jäivät onneksi kutakuinkin paikoilleen, mikä tekee tilanteen vähän helpommaksi. Poistuihan niitäkin käytöstä linjan 5 lopettamisen myötä joitakin, samoin kuin seiskan palauttamisesta tuli vanhoja takaisin käyttöön, mutta jokseenkin samat vuorot ajavat samoilla linjoilla, missä ne sitten kulkevatkin.

Vuoroaikatauluihin on merkitty voimassaolopäiviksi 2.–15.6. ja 16.–31.8.85. Samat päiväykset löytyvät virkakäyttöön tarkoitetuista neuvonta-aikatauluista, kun taas pysäkeillä olevissa ja yleisölle jaettavissa aikatauluissa on yhtenäinen kesäkausi 2.6.–31.8.85. Tämä selittyy sillä, että 16.6.–15.8. on ruuhkavuoroja vähemmän liikenteessä kuin kesän alussa ja lopussa, ja vastaavasti vakiovuorojen aikataulut muuttuvat tänä aikana vuorovälien tasaamiseksi. Yleisöaikatauluissa näet ovat ruuhka-ajat korvattu yleensä merkinnällä »... minuutin välein», kun vuoro- ja neuvonta-aikatauluissa ajat ovat tietenkin tarkat. Keskikesän aikatauluista ei tätä kirjoitettaessa kuitenkaan vielä ollut tietoja käytettävissä.

Niiden tietojen valossa, jotka ovat nyt saatavilla, raitioliiikenteen uudistus vähensi viime kesään verrattuna 3 vakiovuoroa ja 7 ruuhkavuoroa. Viime vuonnahan ajettiin samoilla tauluilla 1.6.–31.8. Vuorot ja linjat ovat nähtävissä erillisessä taulukossa.

Seuraavassa tarkastellaan tilannetta linjoittain:

LINJA 1 KAUPPATORI – KÄPYLÄ säilyi entisellään lukuunottamatta ruuhka-aikoja, jolloin linjaa ei liikennöidä. Ruuhka-aikoina ajetaan sen sijaan linjaa 1A (EIRA – KÄPYLÄ) miltei sellaisena kuin se lopetettiin 15.12.1976 (Hakaniemen ja Sturenkadun välinen osuus nyt siis Kallion kautta). Linjan 1–1A vuorot ovat 1–6 ja 101–103 sekä 110. Vakiovuoroja on lisätty yhdellä; vuoro 6 on siirtynyt linjalta 2, tai oikeammin – palannut ykköselle, jolla se ajoi vuosikausia 1960-luvulla.

Ykkösen vuorovälejä on arkisin keskikpöivällä tihennetty 12:sta 10:een minuuttiin, mutta pidentyneen kierroksen ansiosta ne ovat ruuhka-aikana hieman harvemmat kuin viime kesänä. Lauantaisin aikataulu ja vuorovälit ovat ennallaan, ja tutuksi tulleeseen tapaa liikenne alkaa kesälauantaisin jo n. klo 6.

LINJA 2 KAUPPATORI – LINJAT on uutta ja varmasti lyhin HKL:n raitiolinja. Linjan pituus on vajaat 2,5 km/suunta. Linjalla k6r6ttee kolme vakiovuoroa (7–9) kymmenen minuutin välein, ruuhka-aikana yhden ruuhkavuoron (120) lisäyksellä päästään 8 minuutin tahtiin. Lauantaisin linjalla on liikennettä – asiasta jouduttiin päättävissä elimissä

oikein äänestämään – jolloin kolme vakiovuoroa liikkuvat hieman arkea hitaammin, 12 minuutin välein. Liikenne loppuu lauantaisin kakkoselle tyypilliseen aikaan n. klo 15. Vanha kakkonen ja ruuhkalinja 2A (EIRA – ITÄ-PASILA) lopetettiin siten noin 8,5 ajovuoden jälkeen.

LINJAT 3B ja 3T rukattiin reitin osalta niin, että yöreitistä tuli päiväreitti ja toisaalta yöreitti säilyi yöreitteinä. Oliko hankalasti sanottu? Siis: kolmoset ajavat nyt kaikkina aikoina T66l6n kisahallin ja Lasipalatsin välisen osuuden Runeberginkadun – Arkadiankadun kautta. Reitin muutos lisäsi kierrosaikaa linjalla 3B neljä ja 3T kolme minuuttia, kun vertailukohtana on keskipäivä arkena. Kummallakin linjalla ajoi mainittuna aikana viime vuonna 8 vaunua, nyt vaunuja on 9 kummallakin linjalla. 3B:n vuorovälit tihenevät 7 minuutista 6–7 minuuttiin ja 3T:n 7–8 minuutista 7 minuuttiin. Lauantaisin ja sunnuntaisin kumpikin linja hoidetaan 6 vaunulla ja vuorovälit ovat 10 minuuttia niin kuin viime vuonna, paitsi linjalla 3T lauantaisin päivällä 10–11 minuuttia. Linjalla 3B ajavat edelleen vuorot 11–19 ja 3T:llä 23–30 sekä ruuhkavuoro 122.

LINJA 4 ajaa nyt reittiä KATAJANOKKA – MUNKKINIEMI. Tähän siis pätee oikeastaan sama lausahdus kuin kolmosen y6- ja päiväreitteinin. Reittimuutos tiesi samalla tappotuomiota linjoille 4N ja 4V, joiden reitti oli sama kuin uuden nelosen. Nelosta hoidetaan seitsemällä vakiovuorolla (34–41) ja kolmella ruuhkavuorolla (124–126). Jos verrataan Katajanokan pään vuorotiheyttä arkena keskipäivällä, sieltä on pari läht66 vähemmän tunnissa kuin viime kesänä. Linjan 4 vuorovälit ovat 9 minuuttia, kun linjalla 5 pääsi vaunuun viimeistään 7 minuutin odottelun jälkeen. Munkkiniemestä katsottuna 9 minuutin vuoroväli hieman kohensi palvelutasa; viime vuonna vaunut liikkuvat 10 minuutin päässä toisistaan.

Linjaa 5 ei siis enää ole. Jos joku sattuu näkemään vaunun T66l6ntorin silmukassa, voi pitää itseään onnen pekkana, sillä vaihdeyhteyksien takia ja linjojen reitit huomioon ottaen silmukan käyttö on käytänn66ssä loppunut 26 vuoden 6 kuukauden ja 27 p66ivän jälkeen.

LINJA 6 HIETALAHTI – ARABIA on parhaiten kestänyt viime aikojen myllerrykset raitiotielinjastossa. Tälläkin kertaa se säilyi koskemattomana, niin vuoroväleiltään kuin -numeroiltaan.

LINJA 7 onkin sitten mielenkiintoisempi. Ensinnäkin se palasi katukuvaan jälleen talvilevon jälkeen ja uudesti syntyneenä. Toiseksi sillä oli alkukesän eli kymmenen ensimmäistä ajopäivää poikkeusreitti ja vielä pisin reitti, joka HKL:lla on koskaan ollut. Samalla vaihtui kalustokin. Linja 7 ajoi

2.–12.6. noin 10,5 km/suunta mittaista reittiä ITÄ-PASI-
LA – RUSKEASUO. Tämä matka on hivenen pitempi kuin
vuonna 1977 lakkautettu 10N Arabia – Ruskeasu. Tämän
reitin kierrosaika oli kuitenkin huomattavasti pitempi, jopa
puolitoista tuntia 10N:n tuntia vastaan. Päiväliikenteessä to-
sin liikennevalojen ja pysähtymisten osuus lisää tuntuvasti
enemmän aikaa. Seiskan vuorot ovat 64–67 ja 74–77 sekä
ruuhkavuorot 129–131. Näistä numeroista muistuu mieleen
tilanne ennen 1.10.1980, jolloin seiska oli rengaslinja, jota
kiersi myötäpäivään 7A (vuorot 64–67) ja vastapäivään 7B
(71–74).

Seiska muuttui 12.6.85 jälleen rengaslinjaksi, kun HKL:n
uusin vajaan 2 km raitiotieosuus Itä-Pasila – Länsi-Pasila –
Eläintarha otettiin käyttöön. Vaunuissa näkyy edelleen vain
numero 7, vaikka »tolppa-aikataulut» tuntevat jälleen linjat
7A (myötäpäivään) ja 7B (vastapäivään).

Linjaksi on aikatauluun merkitty Rautatientori – Pasila,
jälkimmäinen vielä täsmennettynä Messukeskus. Linjamer-
kintä on sikäli kiinnostava, että pysäkkiluettelon puolella
(7A) Rautatientorin pysäkki on Mikonkadun varrella (niin-
kuin pitääkin) ja Kaivokadulla oleva pysäkki on nimeltään
»Rautatieasema». Linjan 7B reitti ei kulje Mikonkatua eikä
sillä ole vastaavaa pysäkkiä. Niinpä Kaivokadulla oleva py-
säkki onkin tällä linjalla »Rautatientori» (ruotsiksi »Järnvägs-
stationen»!). Linjoilla 3B ja 6 sama pysäkki on taas »Rauta-
tieasema». Olisikohan ollut liikaa laittaa linjaksi RAUTA-
TIEASEMA – PASILA. Ehkä, onhan Helsingissä myös toi-
nen rautatieasema raitiolinjan varrella. Sattumoisin juuri lin-
jalla 7. Sekaannuksen vaara ei kuitenkaan olisi mielestäni
suuri.

Linjan 7 vaunut muuten kiertävät jatkuvasti ilman varsi-
naista »päätepysäkkiä». Kuljettajat sen sijaan vaihtuvat tiu-
haan, kierroksen tai kahden välein Hakaniementorilla, myös
iltaruuhkassa. (HKL:n reittikarttoihin on tosin Messukes-
kuksen pysäkki merkitty »aikataulutasauspaijaksi».)

LINJA 8 SALMISAARI – VALLILA muutettiin uuteen us-
koon 1.9.1984. Tällä kertaa se jäi muutoksitta. Linjaa aja-
taan kuudella vakio- (81–86) ja neljällä ruuhkavuorolla (114
–116 ja 134). Verrattuna viimekesäiseen – siis hieman eri
reittiin – liikenne on huomattavasti tiheämpää. Viime vuon-
na ruuhka-aikaan ajettiin 8–9 minuutin välein, nyt 6–7.
Päivällä ja viikonloppuisin vuorovälit ovat 10 minuuttia vii-
mevuotista 12 vastaan.

LINJA 10 KIRURGI – RUSKEASUO joutui uudelle reitille
Lasipalatsilta etelään. Kierrosaikasyheni samalla noin 15 mi-
nuuttia ja vakiovuorojen määrä väheni kahdella. Kymppiä
ajavat nyt vuorot 92–96 ja ruuhkavuorot 135 sekä 136.
Vuorovälit tihenivät myös hieman viimekesäisestä.

MUITA HAVAINTOJA AIKATAULUISTA

KALUSTO säilyi eri linjoilla lähes entisellään. Linja 7 siirtyi
kuitenkin täydellisesti nivelvaunukantaan. Linjoilla 1, 1A, 2
ja 6 joutuvat matkustajat edelleenkin esittämään tarvittavat

paperit rahastajalle. Näillä linjoilla ei listan mukaan ole yh-
tään kuljettajarahastusvaunua – tässä suhteessa menttiin vä-
hän takapakkia (toisaalta teoria ja käytäntö eivät tunnetusti
pidä yhtä – toim.huom.). Nivelvaunut ajavat 7:n lisäksi
myös 10:llä. Linjat 3B, 3T ja 4 ajetaan myös pääasiassa sara-
noilla, mutta ruuhka-aikaan on joukossa 3T:llä ja 4:lla yksi
vihreäkeltainen kummallakin. Linja 8 on kokonaan »pikku-
nívelten» valtaama. Erikoisuutena linjalla 8 on vuoro 134,
jossa – ellei kyseessä ole kirjoitusvirhe – on vielä rahastaja!

YÖLIKENTEEN aikana Lasipalatsin asemalla ovat edel-
leen voimassa linjojen 3T ja 4 väliset raitiovaunuyhteydet
klo 23.25 (27/35), 23.40 (29/38), 23.55 (24/39), 0.10 (27/
34), 0.25 (29/35), 0.40 (24/38) ja 0.55 (27/39). Vanhastaan
on ollut myös Hakaniementorilla klo 1.15 yhteys linjan 4 ja
3B vuoroilla, joista 4 on ajanut halliin Hämeentietä ja 3B
Kallion kautta. Nyt vuorolla 38 on HT:lla huomautuskirjain
z ilman alaviitettä (ilmeisti pitäisi olla viittaus vuoroon 13),
3B:n miltään vuorolta ei löydy edes HT:n aikaa hallireitiltä.
Jos joku on tähän aikaan liikkeellä, kehoitan varaamaan var-
muuden vuoksi taksirahan yhteyden pettämisen varalta.

HARRASTAJAA kiinnostavat erikoisuudet – esimerkik-
si vaihto linjalta toiselle kesken päivän – ovat käyneet vä-
hiin. Oikeastaan sen vähempään ne eivät voivat käydä, koska
tällaisia vaihtoja ei ole enää ollenkaan.

HKL:n vuoroaikataulut on tällä kertaa toimitettu osittain
jonkinmoisella tietojen- tai tekstinkäsittelylaitteen kirjoitti-
mella, mikä on muuttanut niiden ulkonäköä hiukkasen. Esi-
merkiksi sana »kilvet» on korvattu paljon paremmalla sanal-
la »linja». Varmaankin joskus aikaisemmin oli kuljettajan tär-
keää poimia mukaansa oikeat reittikilvet hallista lähettäes-
sä. Nykyisin kilvet – lukuunottamatta sisä- ja sivukilpeä –
on korvattu nauhoilla, joista toki saa tarvittavat numerot ja
kirjaimet veivattua esiin.

Uusissa aikatauluissa myös hallireitti on joka kerta erik-
seen selostettu kadunnimittäin, ruuhkavuorojen tauluissa
samat lintajat vielä hyvässä lykyssä kahteen kertaan. Linjan
7 eräillä vuoroilla on tippa inhimillisyyttäkin kovan asialli-
suuden vastapainoksi: hallireitillä on eräissä tauluissa sana
»MANNERHEIMINTIE» korvattu sanalla »MANSKU»!

Kiertolinjojen uusi aikataulu on hankalampi. »Päätepy-
säkkien» ajat ovat toki selkeät, mutta välipisteajat ovat sa-
massa sarakkeessa, jonka yläpuolella on »HT/LP» (Hakani-
emi/Lasipalatsi), kun aikaisemmin oli kaksi eri saraketta, joi-
hin oli ajosuunnan mukaan merkitty joko aika tai viiva. Näin
ollen seiskan kuljettajan on – luoja paratkoon – tiedettävä,
mihin suuntaan lähtee linjaa aamulla kiertelemään. Taulut
ovat kummallakin linjalla samanlaiset.

Virheistä ei uusi aikataulujen tuottamismenetelmä ole
laatijoitaan vapauttanut. Hommassa on oltava tarkkana kuin
porkkana. Mainittakoon tässä lopuksi yksi esimerkki: vuo-
ron 95 halliksi on merkitty lauantaicin VK, joka tarkoittaa
Vartiokylää. Kertokaa oitis – siltä varalta, että olisin vääräs-
sä – jos satutte näkemään nivelraitiovaunun lähtevän lau-
antaamuna Vartiokylän hallista tai huristelevan sinne ajon
pätteeksi samaisena viikonpäivän iltana.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 13.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38 n	4	687	6.00	59	6	671
	84 v	8	679		81 v	8	679
5.33	30 n	3T	667	6.01	2	1,1A	651
5.35	29 n	3T	659	6.02	24 n	3T	659
5.36	110	1,1A	651	6.07	60	6	671
5.37	85 v	8	679		115 v	8	679
	111	6	673	6.09	101	1,1A	651
5.38	17 n	3B	669	6.14	53	6	671
	64 n	7A	659		83 v	8	679
5.40	5	1,1A	651	6.15	95 n	10	659
	39 n	4	687	6.16	3	1,1A	651
	75 n	7B	687	6.19	54	6	671
5.42	35 n	4	659	6.28	41 n	4	659
	94 n	10	687	6.32	65 n	7A	659
5.45	27 n	3T	661	6.37	56	6	671
	57	6	671	6.40	74 n	7B	651
	66 n	7A	653	6.42	23 n	3T	659
	86 v	8	679	6.47	12 n	3B	655
	103	1,1A	651	6.53	67 n	7A	659
5.46	55	6	673	6.55	93 n	10	659
	77 n	7B	651	6.59	6	1,1A	651
	92 n	10	663	7.00	82 v	8	679
5.47	18 n	3B	669	7.01	76 n	7B	651
5.49	4	1,1A	653	7.04	15 n	3B	655
5.50	40 n	4	687	7.09	26 n	3T	659
	102	1,1A	651				
5.52	11 n	3B	655	13.46	110	6	671
	96 n	10	687	13.53	101	1,1A	651
5.53	1	1,1A	651	14.01	111	6	671
	58	6	671	14.32	103	1,1A	651
	114 v	8	679	14.33	102	1,1A	653
5.55	13 n	3B	655	14.39	114 v	8	679
5.58	37 n	4	659	14.49	115 v	8	679
6.00	34 n	4	687	15.00	116 v	8	679

n = nivelvaunu

v = 4-aks. kuljettajarahastusvaunu

Hallireitit kuvattu piirroksina RAITIOssa 3/84 lukuunottamatta seuraavia uusia:

- 621 Töölö - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Sörnäinen
 628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö
 636 Salmisaari - linjan 8 reitti - Runeberginkatu - Mannerheimintie - Sibeliuksenkatu - Töölö

PAINATUKSEN AIKANA HAVAITUN VIRHEEN KORJAUS:

Taulukossa "Raitioliikenteen vuorot kesäaikataulussa 1985" tulee vuoroa 38 koskeva alaviittaus (*) olla lauantain eikä sunnuntain kohdalla. Vuoro lähtee siis lauantaisin Töölöstä ja palaa Koskelaan.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 14.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.29	67 n	7A	659	5.53	53	6	673
5.30	40 n	4	687		86 v	8	679
	84 v	8	679	5.54	18 n	3B	655
5.32	13 n	3B	669	5.55	35 n	4	687
5.33	37 n	4	659		95 n	10	659
5.34	30 n	3T	667	5.58	74 n	7B	651
5.35	27 n	3T	659	6.04	55	6	671
5.38	26 n	3T	661	6.05	11 n	3B	655
5.40	59	6	673		24 n	3T	659
	64 n	7A	659		82 v	8	679
	65 n	7A	653	6.07	2	1	651
5.41	85 v	8	679	6.16	58	6	671
5.42	94 n	10	659	6.17	83 v	8	679
	96 n	10	687	7.50	23 n	3T	659
5.44	15 n	3B	669	7.58	12 n	3B	655
	17 n	3B	655	8.22	34 n	4	659
5.45	29 n	3T	667	8.23	66 n	7A	659
	41 n	4	687	8.38	92 n	10	659
5.46	75 n	7B	687	8.41	76 n	7B	651
	77 n	7B	651	8.44	1	1	651
5.47	4	1	653	8.55	81 v	8	679
	5	1	651	9.07	3	1	651
5.50	54	6	671	9.09	56	6	671
5.52	93 n	10	687				
5.53	39 n	4	659				

Sunnuntai 15.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40 n	4	687	7.10	35 n	4	687
6.43	18 n	3B	669		54	6	671
6.50	11 n	3B	655		77 n	7B	651
	95 n	10	687	7.13	83 v	8	679
6.52	65 n	7A	653	7.25	56	6	671
6.53	67 n	7A	659	9.03	29 n	3T	659
6.54	27 n	3T	693	9.13	13 n	3B	655
	38 n	4	659	9.18	41 n	4	659
	53	6	671	9.22	94 n	10	659
	58	6	673	9.23	64 n	7A	659
	85 v	8	679	9.31	17 n	3B	655
	93 n	10	659	9.35	26 n	3T	659
6.55	34 n	4	687	9.41	74 n	7B	651
6.58	24 n	3T	659	9.48	37 n	4	659
	75 n	7B	687		59	6	671
	76 n	7B	651	9.53	92 n	10	659
6.59	23 n	3T	661	9.54	30 n	3T	659
	84 v	8	691	10.02	12 n	3B	655
7.03	81 v	8	679	10.08	39 n	4	659
	96 n	10	687	10.18	55	6	671
7.04	66 n	7A	653	10.48	86 v	8	679
7.05	15 n	3B	655	11.05	82 v	8	679

KOSKELA

HALLIINAJOT

Maanantai - perjantai 12.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
7.52	110	1,1A	654	23.17	54	6	674
8.00	103	1,1A	654		59	6	672
8.52	101	1,1A	652	23.18	65 n	7A	652
9.01	114 v	8	674	23.20	85 v	8	674
9.02	111	6	672	23.28	23 n	3T	656
9.21	115 v	8	674	23.29	55	6	674
9.24	102	1,1A	652	23.30	66 n	7A	652
					86 v	8	674
17.16	101	1,1A	654	23.32	15 n	3B	660
17.24	102	1,1A	654	23.33	64 n	7A	690
17.29	110	6	672	23.37	74 n	7B	654
17.49	111	6	672		75 n	7B	660
17.51	114 v	8	674	23.38	93 n	10	660
17.52	6	1,1A	652	23.40	56	6	674
17.59	57	6	672		81 v	8	674
18.03	115 v	8	674	23.41	92 n	10	664
18.06	2	1,1A	652	23.42	96 n	10	690
18.15	116 v	8	674	23.43	26 n	3T	656
18.19	60	6	672		37 n	4	698
18.21	103	1,1A	652	23.47	41 n	4	660
21.13	67 n	7A	652	23.49	76 n	7B	660
	82 v	8	674		94 n	10	660
21.25	53	6	672	23.50	58	6	674
21.26	11 n	3B	660		83 v	8	674
21.27	5	1,1A	652	1.08	17 n	3B	660
21.30	77 n	7B	660		24 n	3T	656
21.32	95 n	10	660	1.20	35 n	4	664
21.36	1	1,1A	652	1.23	18 n	3B	660
21.41	30 n	3T	656		27 n	3T	656
21.47	4	1,1A	654	1.25	34 n	4	690
21.51	3	1,1A	652	1.30	13 n	3B	662
22.10	40 n	4	698		29 n	3T	690
23.10	84 v	8	674		38 n	4	664
23.14	12 n	3B	660		39 n	4	660

Lauantai ja sunnuntai 14.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
L 15.08	1	1	652	21.25	53	6	672
L 15.45	4	1	652	21.26	11 n	3B	660
L 17.14	2	1	652	21.30	77 n	7B	660
L 17.29	3	1	652	21.31	30 n	3T	656
L 17.48	5	1	652	21.32	95 n	10	660
21.13	67 n	7A	652	22.10	40 n	4	698
	82 v	8	674				

jne. kuten maanantai-perjantai

L = vain lauantaisin

TÖÖLÖN HALLI

Maanantai - perjantai 13.6.1985 alkaen

Hallista linjalle:

Linjalta halliin:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	125 n	4	619	8.45	132 *	7B	628
5.32	14 n	3B	615	8.56	130 n	7A	624
	132 *	7B	621	9.00	136 n	10	632
5.39	129 n	7A	609	9.05	131 n	7B	628
5.40	130 n	7A	607	9.15	126 v	4	612
5.42	16 n	3B	615	9.17	129 n	7A	624
5.44	122 v	3T	601	9.18	120	2	626
5.46	124 n	4	607	9.20	124 n	4	606
5.47	25 n	3T	611		134 **	8	636
5.50	19 n	3B	603		125 n	4	606
5.52	131 n	7B	621	17.35	124 n	4	612
5.54	136 n	10	607	17.37	14 n	3B	608
6.04	135 n	10	607	17.42	134 **	8	618
6.08	120	2	625	17.44	136 n	10	632
6.16	9	2	625	17.55	122 v	3T	604
6.18	134 **	8	629	18.00	131 n	7B	628
6.19	8	2	601	18.02	129 n	7A	624
6.24	7	2	625	18.03	125 n	4	612
6.35	28 n	3T	607	18.04	9	2	626
6.52	126 v	4	619	18.12	19 n	3B	608
7.07	36 n	4	607	18.14	135 n	10	632
13.34	136 n	10	607	18.15	126 v	4	612
14.00	120	2	625	18.20	120	2	626
	126 v	4	607		132 *	7B	628
14.10	134 **	8	629	18.22	130 n	7A	624
14.16	130 n	7A	607	18.29	28 n	3T	604
14.18	132 *	7B	621	18.34	36 n	4	612
14.19	125 n	4	605	20.50	16 n	3B	608
14.36	124 n	4	607	21.05	24 n	3T	604
	129 n	7A	607	22.00	8	2	626
14.38	131 n	7B	621	22.10	7	2	602

Lauantaisin 14.6.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38 n	4	619	15.07	7	2	626
6.02	8	2	609	15.19	8	2	626
6.08	7	2	625	15.33	9	2	626
8.58	9	2	625				

Sunnuntaisin ei hallista lähtöjä eikä halliinajoja

* Todennäköisesti nivelvaunu (n)

** Todennäköisesti 4-aks. kuljettajarahastusvaunu (v)

RAITIOLIIKENTEN VUOROT KESÄAIKATAULUSSA 1985

Seuraavassa on lueteltu kesäaikataulukaudella 2.6.-31.8.85 liikenteessä olevat raitio-
liikenteen vuorot. Ajalla 16.6.-15.8. saattaa ruuhkavuoroja olla poissa liikenteestä
vaikka ne on luettelossa mainittukin. Tarkemmat tiedot puuttuvat laatimishetkellä.

A	B	C	D	ma-pe	E	la	su
1	1,1A	KH	X	X			
2	1,1A	"	X	X			
3	1,1A	"	X	X			
4	1,1A	"	X	X			
5	1,1A	"	X	X			
6	1,1A	"	X				
7	2	TÖ	X	X			
8	2	"	X	X			
9	2	"	X	X			
11 n	3B	KH	X	X	X		
12 n	3B	"	X	X	X		
13 n	3B	"	X	X	X		
14 n	3B	TÖ	X				
15 n	3B	KH	X	X	X		
16 n	3B	TÖ	X				
17 n	3B	KH	X	X	X		
18 n	3B	"	X	X	X		
19 n	3B	TÖ	X				
23 n	3T	KH	X	X	X		
24 n	3T	"	X	X	X		
25 n	3T	TÖ	X				
26 n	3T	KH	X	X	X		
27 n	3T	"	X	X	X		
28 n	3T	TÖ	X				
29 n	3T	KH	X	X	X		
30 n	3T	"	X	X	X		
34 n	4	"	X	X	X		
35 n	4	"	X	X	X		
36 n	4	TÖ	X				
37 n	4	KH	X	X	X		
38 n	4	"	X	X	X*		
39 n	4	"	X	X	X		
40 n	4	"	X	X	X		
41 n	4	"	X	X	X		
53	6	"	X	X	X		
54	6	"	X	X	X		
55	6	"	X	X	X		
56	6	"	X	X	X		
57	6	"	X				
58	6	"	X	X	X		
59	6	KH	X	X	X		
60	6	"	X				
64 n	7(A)	"	X	X	X		
65 n	7(A)	"	X	X	X		
66 n	7(A)	"	X	X	X		
67 n	7(A)	"	X	X	X		
74 n	7(B)	"	X	X	X		
75 n	7(B)	"	X	X	X		
76 n	7(B)	"	X	X	X		
77 n	7(B)	"	X	X	X		
81 v	8	"	X	X	X		
82 v	8	"	X	X	X		
83 v	8	"	X	X	X		
84 v	8	"	X	X	X		
85 v	8	"	X	X	X		
86 v	8	"	X	X	X		
92 n	10	"	X	X	X		
93 n	10	"	X	X	X		
94 n	10	"	X	X	X		
95 n	10	"	X	X	X		
96 n	10	"	X	X	X		
101	1,1A	"	X				
102	1,1A	"	X				
103	1,1A	"	X				
110	1,1A,6	"	X				
111	6	"	X				
114 v	8	"	X				
115 v	8	"	X				
116 v	8	"	X				
120	2	TÖ	X				
122 v	3T	"	X				
124 n	4	"	X				
125 n	4	"	X				
126 v	4	"	X				
129 n	7(A)	"	X				
130 n	7(A)	"	X				
131 n	7(B)	"	X				
132**	7B	"	X				
134	8	"	X				
135 n	10	"	X				
136 n	10	"	X				

* Lähtee Töölöstä

**Vuoro 132:n kalustosta ei tietoa. Vuoro aloitti liikennöimisen 12.6.85.

Sarakkeiden selitys: A = vuoron n:o

B = kalusto (n=nivelvaunu, v=vihreä kulj.rah.vaunu)

C = linja(t) joilla vuoro ajaa

D = vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-sarakkeessa)

E = X osoittaa liikennöintipäivät

Ruuhkavuoroista vuorot 122 ja 135 (sekä ajalla 2.-11.6. myös 129 ja 131) ovat koko
päivän liikenteessä (n.klo 6-18). Vuoro 116 ajaa vain iltaruuhkassa. Vuoro 110 ajaa
aamuruuhkassa linjoja 1-1A ja iltapäivällä linjaa 6.

7.6.85

Länsi-Pasilan ensimmäiset raitiovaunut, harjavaunu 2124 ja hiomavaunu 2118, siivosivat raiteet aamulla, harjavaunu ensimmäisenä uutusterasti rataa, betonia ja asfalttia harjaten, sitten hiomavaunu paikat tasoittaen. Koska Itä-Pasilassa ei vielä ollut yhteyttä muuhun verkostoon, sieltä Länsi-Pasilaan tuleva raide oli ajettava »vastakarvaan». Tätä varten vaunut oli käännettävä Töölön hallilla, minkä jälkeen ne ajoivat takaperin Helsinginkadun, L. Brahenkadun ja Porvoonkadun kautta Eläintarhaan.

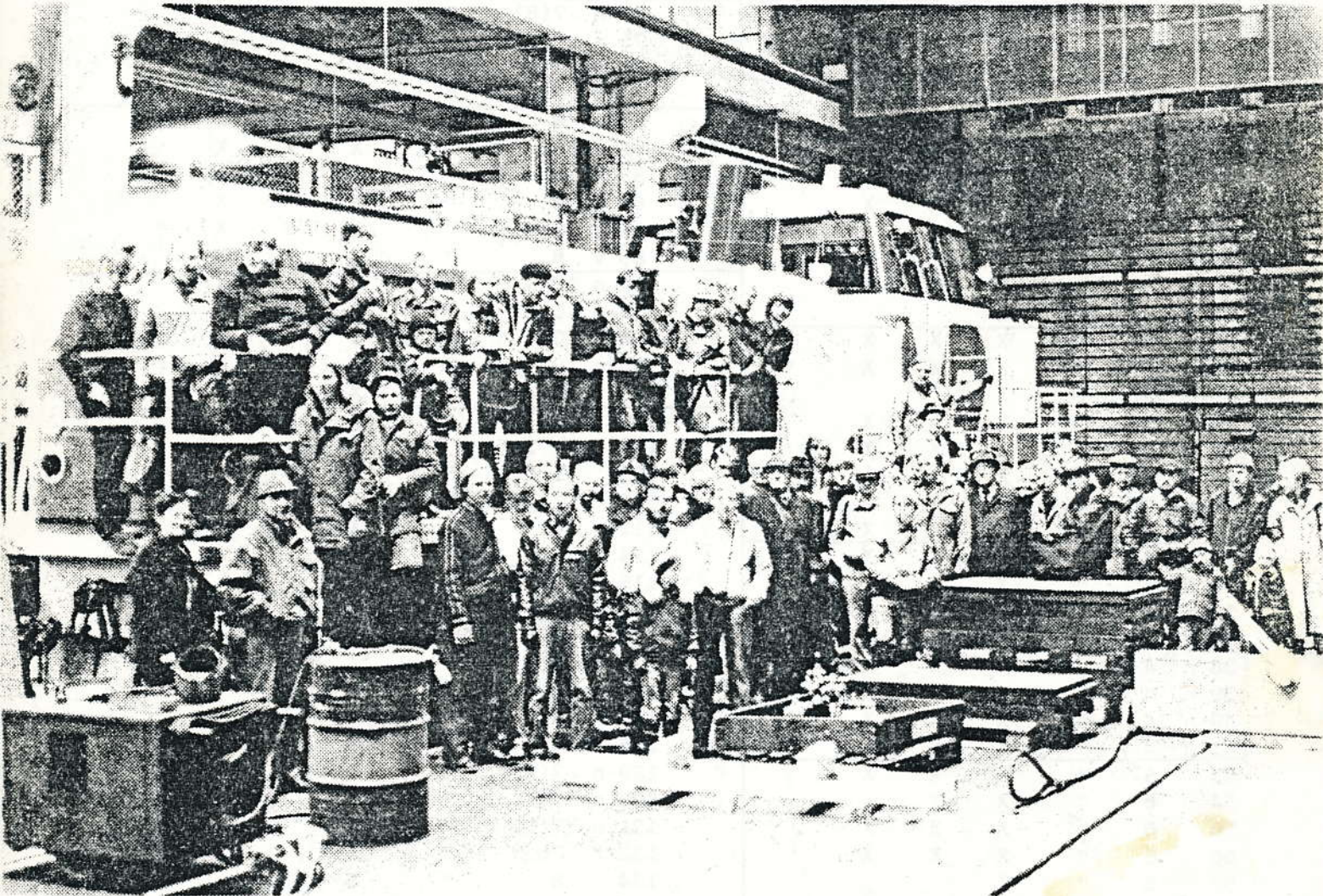
11.6.85

Linjaa 7 liikennöitiin viimeistään kertaa reittiä Itä-Pasila – Ruskeasu.

12.6.85

Linjaa 7 liikennöitiin puoleenpäivään asti poikkeusreittiä Käpylä – Hakaniemi – Rautatientori – Ruskeasu. Rautalammentien pysäkiltä Itä-Pasilaan liikennöi bussi 7X. Ylipormestari Ilaskiven vihittyä Asemapäällikönkadun sillan alettiin linjaa 7 liikennöidä reitillä Rautatientori – Pasila (Messukeskus). Linjan 7»A» ensimmäinen vaunu oli 85 vuorossa 67 ja 7»B» vaunu 82 vuorossa 77.

Uudet pysäkit ovat: Pasilan asema (Ratapihantie; 7»A»), Esterinportti (Pasilankatu), Kyllikinportti (Kyllikinportti), Maistraatintori (Pasilanraito), Palkkatilanportti (Pasilanraito), Eläintarha (Veturitie).



4.5.85

Seuramme järjesti yhdessä Museorautatieyhdistyksen kanssa retken Valmetin Tampereen tehtaalle ja Kyro Oy:n tehtaalle Kyröskoskelle.

Retkeläisiä oli peräti 61, joista tosin valtaosa museorautatieläisiä.

Tampereen asemalta ajoimme henkilöjunalla 100 Valmetin tehtaalle. Juna lähti klo 9.05 ja kalustona oli Dm 7 4129. Tehtaalla näimme nrll 89:n lähes valmiina, 90:n ulkopuolisesti melkein valmiina sekä 91B:n jo muotoutumassa. 89 ja 90 oli jo maalattu väreihinsä. Muusta kiskokalustosta oli nähtävänä VR:n uusi Dr 16 2801.

Valmetin tehtaalta jatkoimme A. Suojärvi ky:n linja-autoilla nro 15 Kyröskoskelle. Kuljettajamme esitteli nähtävyyksiä sekä meno- että paluumatkan aikana. Monet seurueemme jäsenet ihastelivat kuljettajan laajoja tietoja elämän eri aloilta samoin kuin hänen mielipiteitään niistä.

Kyröskoskella näimme Kyro Oy:n sähköveturi Ykkösen toiminnassa. Veturi 2 oli korjattavana. Sade ehkä hieman häit-täsi, mutta siitä piittamatta seurueemme vaelsi pitkin rata-linjaa. Onnekkaimmat pääsivät radan toisesta päästä prop-sin lastauspaikalta takaisin tehtaalle sähköveturin kyydissä. Joukkomme oli takaisin Tampereen rautatieasemalla noin klo 16.