

TRAITIOI

ISSN 0356-5440

3 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.

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 pyydettyäessä 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.

Kansikuva/On the cover:

HKL 221 linjalla 9 ohittamassa Elannon Siltasaaren tavaratäolia. Kaipion vuonna 1950 valmistama moottorivaunu kuului kaksiakselisten viimeisimpään ja siten lyhytikäisimpään sukupolveen.

HKL motor tram 221 approaching the Hakaniemi junction. Built by Kaipio in 1950, this car belonged to the last, and hence the most short-lived, batch of fourwheelers in Helsinki.

Kuva/photo: J. Rauhala, 12.2.1972

Johdanto. Raitiovaunua käytettiin liikennevälineenä ensimmäisen kerran todennäköisesti 1879, jolloin Werner von Siemens avasi yleisölle sähköistetyn radan, jonka hän oli rakennuttanut Berliinin teollisuusnäyttelyyn.

Rata oli ainoastaan 300 metriä pitkä ja junaan, joka koostui 3 hv tehoisesta veturista sekä kolmesta matkustajavaunusta, mahtui vain 18 matkustajaa, mutta tästä vähäpätöisestä laitoksesta on kehittynyt liikenneverkko, joka 50 vuotta myöhemmin sivuaa useimpia suuria kaupunkeja ja maita.

Suomessa avattiin ensimmäinen sähkökäyttöinen raitiotie 4. syyskuuta 1900, jolloin otettiin käyttöön yksiraiteinen linja Ruusula – Hietalahti.

Kahdeksan vuotta myöhemmin, 22. joulukuuta 1908, otettiin Turun sähköraitiotiet liikenteeseen, ja syksyllä 1912 käynnistyi sähköraitiovaunuliikenne Viipurissa.

Helsingin ja Turun sähköraitioiteita olivat kuitenkin edellehevosraitiotiet ja omnibusyritykset.

Turun kunniaksi mainittakoon, että siellä otettiin yleiseen käyttöön Suomen ensimmäinen hevosraitiotie. Linja Suuri Hämeenkatu – Auran silta – Varvintori – Linna, jonka pituus oli 3100 m, avattiin 4. toukokuuta 1890. Linjaa liikennöitiin aluksi kahdella vaunulla, joissa oli tilaa 22 matkustajalle, mutta jo 15. toukokuuta vaunujen määrä lisäntyi viiteen. Radan raideleveys oli 1,435 m. Vaunut kulkivat 10 minuutin välein, ja vetovoimaksi tarvittiin 30 hevosta. Ajomaksu oli 15-pennia matkalta. Raitiotielaitos kuului »Spärvägsaktiebolaget i Åbo»-nimiselle yhtiölle, joka raitiotien lisäksi ylläpiti koeluontoista omnibusliikennettä välillä Varvintori – Ruissalo. Kokeilu jatkui kuitenkin vain kesän 1890.

Raitiovaunuliikennettä ei pystytty jatkamaan kovin pitkään. Se lakkautettiin kokonaan jo 31. lokakuuta 1892 – niin ilmoitettiin – vaikeiden lumiesteiden seurauksena. Tästä päivästä eteenpäin Turusta puuttuivat tyystin julkiset liikennevälineet kunnes sähköraitiotieliikenne käynnistyi 1908.

Helsingin raitiotiet. Helsingin hevosraitiovaunuliikenne käynnistyi hieman myöhemmin kuin Turun, eli 21. kesäkuuta 1891, jolloin linjat Pitkä silta – Sörnainen sekä Kauppatori – Kaivopuisto, yhteispituudeltaan 2.320 metriä, avattiin yleiselle liikenteelle. Vaunut kulkivat 10 minuutin välein.

Nykyään on hyvin vaikeaa käsittää, kuinka merkittävä tämä yritys oli ja miten paljon liikenneyhteydet paranivat. On kuitenkin helppo huomata, kuinka pitkä harppaus eteenpäin oli, kun ajatellaan, että yritys korvasi vanhan »Omnibusyhtiön», joka aloitti 14. maaliskuuta 1888 omnibusliikenteen linjalla Kaivopuisto – Töölö. Omnibusvaunut liikkeneivät 30 minuutin välein.

Omnibusyhtiön, jonka yhtiöjärjestys vahvistettiin 25. marraskuuta 1887, käynnistivät herrat Julius Tallberg, K. H. Renlund, U. Palmu ja P. E. Färlander, joista viimeksi mainittu toimi yhtiön toimitusjohtajana kunnes 9. huhtikuuta 1888 pidetty yhtiökokous nimitti A. W. Lindforsin toimitusjohtajaksi.

Osakepääoma oli 10.000 markkaa.

Osakkaat havaitsivat sangen pian, että osakepääoma oli liian pieni eikä vähäinen omnibusliikenne pystynyt tyydyttämään yleisön tarpeita. Tämä käy erittäin hyvin ilmi 22. huhtikuuta 1890 päivätystä johtokunnan pöytäkirjasta, jossa todetaan kaukonäköisesti: »kun johtokunta katsoo, että nykyinen omnibusjärjestelmä ei ole yhtiön tarkoituksellista vastaava, päätettiin heti ryhtyä valmistelemaan siirtymistä hevosvetoisiin raitioiteihin, mutta samalla on kiinnitettävä riittävästi huomiota siihen, että samoilla radoilla voidaan tulevaisuudessa käyttää sähköä voimanlähteenä.» Tarpeellinen valmistelu oli yhtiön muuttaminen »Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiöksi». Tätä tarkoittava yhtiöjärjestyksen muutos hyväksyttiin 7. helmikuuta 1890, ja samalla osakepääoman suuruudeksi päätettiin 75.000 markkaa, joka voidaan myöhemmin nostaa 1.500.000 markkaan. Samalla määrättiin, että vähintään 1.500 osaketta, joka vastaa kolmensadantuhannen markan osakepääomaa, on merkittävä ennen kuin yhtiö voi aloittaa raitiotieliikenteen.

Liikenne käynnistyi, niin kuin aiemmin mainittiin, vuonna 1891 ja sujui saman vuoden kertomuksen mukaan »yllättävän hyvin, sillä matkustajaliikenteen tulot olivat markkaa 202.176:80, vaikka liike alkoi vasta 21. kesäkuuta.» Kertomuksessa kiinnitetään erityistä huomiota loistavaan tulokseen verrattuna edellisen vuoden omnibusliikenteeseen, jonka keskimääräiset päivittäiset tulot olivat vain 279:62 markkaa. Melko huomattavasta 24.617:31 markan vuosivoitosta hupeni kuitenkin 14.766:58 markkaa omnibusvaunujen vähennyksiin sekä 3.459 markkaa kivettyjen katujen ratatöihin. Yhtiön oli lisäksi vähennettävä omaisuuden kulumisesta 6.446:61 markkaa ja vähennettävä pääomasta 6000 markkaa, joka vastasi nostettua obligatiolainaa, joten vuosivoitto muuttui 6.054:88 markan tappioksi.

Matkustajia oli vuoden aikana 1.392.339, ajomaksu oli 15 penniä, ja vaunukalustoon kuului 15 umpinaista vaunua, 4 avovaunua sekä 14 omnibusvaunua.

Vaunut toimitti Scandia, Randers kappalehintaan 2.800 kruunua c.i.f Helsinki. Jokaisessa vaunussa oli 12 istumajaa ja 10 seisomapaikkaa.

Raideverkoston pituus oli vuoden vaihteessa 8.486 metriä ja se rakennettiin ruotsalaisen insinöörin H. Halberstadtin johdolla; työt käynnistyivät 8. syyskuuta 1890. Linjan Sörnainen – Lapinlahdenkatu raidepituus oli 4.782 metriä

ja linjan Töölö — Kaivopuisto 3.674 metriä yksiraiteista rataa. Kummallakin linjalla oli tarpeelliset sivuutusraiteet 10 minuutin liikennettä varten.

Hevosraitieliikenne jatkui suuremmista muutoksista ja vaihtelevasti menestyen vuoteen 1900, jolloin voitiin toteuttaa pitkäaikainen suunnitelma hevosten korvaamisesta sähköllä. Raideverkkoa oli samalla täydennetty uusilla linjoilla ja sen laajuus, kun hevosista oli luovuttu kokonaan, eli 21. lokakuuta 1901, oli 13.091 metriä yksinkertaista raidetta.

Toimenpiteet perustuivat 10. marraskuuta 1898 pidetyn ylimääräisen yhtiökokouksen päätöksiin, joiden mukaan uusia linjoja rakennetaan, käyttövoimaksi otetaan sähkö ja osakepääomaa lisätään tarjoamalla merkittäväksi 2.500 uutta osaketta 200 markkaa kurssiin 240. Kiinnostus oli kuitenkin niin laajaa, että osakkeita merkittiin 6.000.

Saksalainen yritys Actien-Gesellschaft Electricitätswerke (vorm. O. L. Kummer) toimitti sähkölaitteet, joihin sisältyi myös Siltasaaren sijoitettu voima-asema (sen paikalla on nykyään Arenan talo). Voima-aseman toiminta siirtyi Raitiotieyhtiön vastuulle 1. lokakuuta 1901.

31. joulukuuta 1902, kun Raitiotieyhtiö oli koko vuoden käyttänyt pelkästään sähköä käyttövoimana, vaunuston kuului 35 moottori- ja 5 perävaunua. Raideverkoston pituus 13.091 metriä jakautui puolestaan seuraavasti:

Töölö — Kaivopuisto 3.752 metriä
Sörnäinen — Mariankatu 7.273 metriä
Liisankatu — Lapinlahdenkatu 2.066 metriä

Tulot olivat 437.950:84 markkaa, matkustajia kuljetettiin 3.100.186 ja vaunukilometrejä kertyi 1.491.235.

Nettovoitto oli 27.956:98 markkaa, kun osakepääoma oli 1.250.000 markkaa. Kustannukset olivat vaunukilometriä kohti 28,10 penniä ja tulot 29,3 penniä.

Kun liikenne oli kasvanut edellä mainittuun laajuuteen ja johtokunnan puheenjohtaja, kamreeri O. Th. Widerholm, joka oli myös vastannut toimitusjohtajan tehtävistä, ei enää ehtinyt hoitaa tehtävää riittävän tehokkaasti, insinööri H. Kolster valittiin 8. elokuuta 1901 yhtiön toimitusjohtajaksi.

Yhtiö toivoi, että siirtyminen sähkökäyttöön lisäisi raitioteiden suosiota. Pian kävi kuitenkin ilmi, että oli vielä eräs oikeutettu vaatimus, joka olisi täytettävä, eli vuorovälin lyhentäminen 10 minuutista 5 minuuttiin.

Tämä oli kuitenkin mahdollista vasta, kun linjasto oli muutettu kaksiraiteiseksi. Insinööri Gustaf Sourander, joka oli 1906 valittu toimitusjohtajaksi Kolsterin erottua, jatkoi rataverkoston nykyaikaistamisen valmisteluja. Keskustelun aiheena ei ollut yksinomaan kaksiraiteisuus, vaan myös reitimuutokset sekä siirtyminen 1 metrin raideleveydestä manermaalla käytettävään n.k. normaaliraideleveyteen (1,435 m) tai valtionrautateiden raideleveyteen (1,524 m).

Keskustelu johti siihen, että västeräsiläisen Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget -yhtiön kanssa sovittiin 26. maaliskuuta 1908 rataverkoston muuttamisesta ja kaksiraiteistamisesta, mutta raideleveys säilyi valitettavasti muuttomattomana, eli 1 metrinä.

Osakepääomaa oli hieman aiemmin — 22. marraskuuta 1907 pidetyn yhtiökokouksen päätöksestä — nostettu 625.000 markalla yhteensä 1.875.000 markkaan. Raiteiston muutostyöt alkoivat 6. toukokuuta 1908 ja valmistuivat 28. lokakuuta 1909. Yhtiön monivuotinen johtokunnan jäsen, kauppias Karl Herman Renlund ei kuitenkaan saanut olla todistamassa tätä tilaisuutta, sillä hän kuoli 18. helmikuuta

1908. Johtokunnan muistosanojen mukaan Renlund «ei vain tarkastellut yritystä liikemiehen tottuneella silmällä, vaan ennen kaikkea halusi, että työt tehdään kaupungin arvolle sopivalla tavalla.»

Muutokset ja uudisrakennukset eivät nimeksikään muutaneet rataverkoston pituutta, mutta reitit muuttuivat. Uuteen verkostoon, joka muodostaa nykyisen rungon, kuuluivat seuraava reitit:

1) L. Viertotieltä (nykyinen Turuntie) Ruusulasta pitkin L. Heikin-, Aleksanterin- ja Unioninkatuja, Kauppatoria, Sauna-, Tehtaan-, Laivurin-, Fredrikin- ja I. Robertinkatuja, Erottajaa, L. Heikin-, Aleksanterin-, Hakasalmenkatuja (nyk. Keskuskatu), Rautatientoria, Pitkääsiltaa ja Hämeenkatua 2:lle linjalle.

2) I. Viertotieltä (nyk. Hämeentie) Suruttomien kallion luota pitkin Pitkääsiltaa, Unionin-, Liisan-, Nikolain-, Aleksanterin- ja Unioninkatuja, Kauppatoria, Länsirantaa Saunakadulle.

3) Hietalahdesta pitkin Boulevardin-, L. Heikin-, Aleksanterin-, Unionin-, P. Esplanadin- ja Kanavakatua L. Satamkadulle.

4) Lapinlahdenkadulta pitkin Eerikin-, Annan-, Vladimirin- (nyk. Kalevankatu), Aleksanterin-, Hakasalmenkatuja (nyk. Keskuskatu), Rautatientoria, Vilhon- ja Unioninkatuja, Pitkääsiltaa (yksiraiteinen) ja Siltasaarenkatua 2:lle linjalle.

Linjaston kokonaispituus oli 12.721 metriä kaksoisraidetta.

Kaksiraiteistamisella ja sen mahdollistamalla 5 minuutin vuorovälillä oli selvä vaikutus matkustajamääriin: vuonna 1908 matkustajia oli 5.094.500, vuonna 1909 määrä oli kasvanut 6.337.700:aan, ja vuonna 1910, jolloin liikennettä oli harjoitettu koko vuoden täydessä laajuudessa, 7.693.900 henkilöön.

Viimeksi mainittuna vuonna vaunusto koostui 55 moottorivaunusta, 7 umpinaisesta ja 10 avoperävaunusta.

Liikenteen myöhemmästä kehityksestä mainittakoon, että Pitkän sillan uusiminen kivirakenteiseksi vuosina 1911–1912 teki mahdolliseksi ottaa 5. marraskuuta 1912 käyttöön sillan yli johtava kaksoisraide. Kaupungin rahatoimikamari tarjoutui 22. elokuuta 1912 ostamaan yhtiön koko omaisuuden. Tarjous hylättiin 1. lokakuuta pidetyssä ylimääräisessä yhtiökokouksessa, mutta kaupunki hankki kuitenkin jo vuonna 1913 yhtiön osake-enemmistön haltuunsa ostamalla osakkeita yksityisiltä osakkailta.

Näiden hankintojen jälkeen kaupunki pääsi määräämään yhtiön toiminnasta. Tämä kävi aluksi ilmi lähinnä siitä, että kaupunginvaltuusto hyväksyi raiteiston muutostöitä koskevaan sopimukseen (päiväty 12.2.1908) liittyvän lisäsopimuksen, joka oli voimassa 18. kesäkuuta 1913 asti. Lisäsopimuksessa määrättiin esimerkiksi, että kaikki raitioliikenteen tarvitsema sähköenergia on ostettava kaupungin sähkölaitokselta. Lisäksi todettiin, että verkostoa on ajan mittaan laajennettava uusilla linjoilla, jotka tyydyttävät uusien kaupunginosien liikennetarpeet.

Tämän sopimuksen perusteella yhtiön oman voima-aseman toiminta loppui 5. kesäkuuta 1914, mutta toisaalta käynnistyi vilkas radanrakennustoiminta, joka tosin keskeytyi ensimmäisen maailmansodan aikana materiaalin puutteen vuoksi. Niinpä rataverkoston pituus kasvoi vuoden 1913 13,8 km:stä vuoden 1914 17,5 km:iin, mutta vuodesta 1914 vuoteen 1923 vain 19,6 km:iin.

16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
TKR. ASS. A 1. Lippa 2. Ptri 3. Pla 4. 2 Nmki 5. Mk. 6. k. 7. Hk. 8. k. 9. k. 10. 3 Mk. 11. ltk. 12. Uk. 13. Erk. 14. Ak. 15. 49															

1	2	TKR.	✠	ASS.	6	...
3	4				7	...
5	6	1 Sma			8	...
7	8	LinR.			9	...
9	10	Ak.			10	...
11	12	Pih			11	...
13	14	Pla			12	...
15	16	2Nmkt			13	...
17	18	Hmk.			14	...
19	20				15	...
21	22	Rk.			16	...
23	24	PR.			17	...
25	26	3 ME			18	...
27	28				19	...
29	30				20	...
31	32				21	...
33	34				22	...
35	36				23	...
37	38				24	...
39	40				25	...
41	42				26	...
43	44				27	...
45	46				28	...
47	48				29	...
49	50				30	...
51	52				31	...
53	54				32	...
55	56				33	...
57	58				34	...
59	60				35	...
61	62				36	...
63	64				37	...
65	66				38	...
67	68				39	...
69	70				40	...
71	72				41	...
73	74				42	...
75	76				43	...
77	78				44	...
79	80				45	...
81	82				46	...
83	84				47	...
85	86				48	...
87	88				49	...
89	90				50	...
91	92				51	...
93	94				52	...
95	96				53	...
97	98				54	...
99	100				55	...

T.K.R. ASS.

BILJETTEN SKALL UNDER
FÅRDEN BEVARAS OCH PÅ
ANFORDRAN UPPVISAS.
Får ej överlåtas!

6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

T.K.R. ASS

BILJETTEN SKALL UNDER
FÄRDEN BEVÄRAS OCH PÅ
ANFÖRDRAN UPPVISAS.
Får ej överlåtas.

15	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>4</td> <td>11</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>6</td> <td>12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>8</td> <td>13</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>12</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>14</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>16</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>20</td> <td>17</td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>22</td> <td>18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>24</td> <td>19</td> <td></td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>26</td> <td>20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>28</td> <td>21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>30</td> <td>22</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>23</td> <td></td> </tr> </table>	1	2	6	7	3		8		1	2	9		3		10		5	4	11		7	6	12		9	8	13		11	10			13	12			15	14			17	16			19	18			21	20	17		23	22	18		25	24	19		27	26	20		29	28	21		31	30	22				23	
1	2	6	7																																																																										
3		8																																																																											
1	2	9																																																																											
3		10																																																																											
5	4	11																																																																											
7	6	12																																																																											
9	8	13																																																																											
11	10																																																																												
13	12																																																																												
15	14																																																																												
17	16																																																																												
19	18																																																																												
21	20	17																																																																											
23	22	18																																																																											
25	24	19																																																																											
27	26	20																																																																											
29	28	21																																																																											
31	30	22																																																																											
		23																																																																											

T.K.R. ASS

BEDETEN SKALL UNDER
FÄRDEN BEVÄRAS OCH PÅ
ANFÖRDRAN UPPVISAS.
Får ej överskrida

[illegible]

59

Tänä aikana, eli 1. helmikuuta 1919, insinööri Sourander erosi toimitusjohtajan tehtävästä, ja hänen seuraajakseen tuli tämä artikkelin kirjoittaja G. Idström.

Vuoden 1923 jälkeen rataverkon vuotuinen kasvu oli 1,5–2 km kaksoisraidetta, ja vuoden 1928 lopulla verkoston pituus oli 30,58 km kaksoisraidetta. Edellä mainittuun lukuun eivät sisälly AB M. G. Steniuksen vuonna 1914 rakentamat yksiraiteiset Munkkiniemen ja Haagan raitiotiet, joiden pituus oli 5.420 metriä, eikä Kulosaaren raitiotieyhtiön vuonna 1910 rakennuttama 3.100 metrin yksiraiteinen rata, joka johtaa Kulosaaren huvilakaupunkiin. Munkkiniemen ja Haagan raitiotiet liitettiin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön verkkoon 1. tammikuuta 1927, ja Kulosaaren linja 1. kesäkuuta 1928.

Alkuperäinen toimituslupa määritteli ajomaksun enintään 15 penniksi, mutta se nousi sotavuosina ja rauhanteon jälkeen, kun rahan arvo heikkeni. Niinpä ajomaksu nousi vuonna 1917 15 p:stä 25 p:iin, ja alennettu maksu nousi 12 1/2 p:stä 20 p:iin. Vuonna 1919 perusmaksu nostettiin 30 p:iin ja alennusmaksu 25 p:iin, mutta seuraava korotus oli tarpeen jo 18. huhtikuuta 1920, jolloin perusmaksu nousi 55 p:iin ja alennusmaksu 50 p:iin. Nämä hinnat olivat voimassa 12. joulukuuta 1921 asti, jolloin perusmaksu korotettiin 75 p:iin ja alennusmaksu 66 2/3 p:iin. Vuoden 1922 tulos oli niin hyvä, että ajomaksun alennus katsottiin aiheelliseksi, ja tämä pantiinkin toimeen 15. huhtikuuta 1923, jolloin alennuslipun hinta laski 62 1/2 penniin. Tilanne säilyi hyvänä kuitenkin vain 16:een kesäkuuta 1926, jolloin perusmaksu nousi 1 markkaan ja alennusmaksu palautui aiemmin perityksi 66 2/3 p:ksi. Nykyisin voimassa oleva taksa otettiin käyttöön 27. kesäkuuta 1927. Perusmaksu säilyi 1 markkana, mutta alennustaksa nousi 71 3/7 p:iin samalla, kun Käpylän ja Arabian linjoilla aiemmin peritty 62 1/2 p:n lisämaksu poistettiin.

Vaunutyyppit ovat nekin muuttuneet huomattavasti vuosien mittaan. Vuoden 1901 sähkövaunuissa oli 16 istumaa ja 14 seisomapaikkaa, ja moottorien teho oli 2 x 18 hv. Vuonna 1908 paikkoja oli 20 istujalle ja 18 seisojalle. Moottoriteho oli alunperin 2 x 25 hv, mutta 1911-vuoden tyyppissä sitä oli lisätty 2 x 30 hv:aan, jotta perävaunujen aikaansaama junavastuksen lisäys saatiin kumottua.

Vuosi 1920 oli merkkinvuosi, sillä silloin otettiin käyttöön täysin uusi vaunutyyppi, n.k. amerikkalainen. General Electric Companyn toimittamissa vaunuissa on täysin umpinaiset vaunusillat, jotka muodostavat vaunun keskiosan kanssa yhtenäisen suljetun tilan, kun taas vanhoissa vaunuissa on kokonaan tai osittain avoimet vaunusillat, jotka on erotettu korin pääosasta. Uusissa vaunuissa on sitä paitsi paineilmatoinen jarrulaitos ja ovilaitteisto, joka toimii joko käsin tai paineilamalla. Istuimet ovat poikittain, kun taas vanhoissa vaunuissa ne ovat pitkittäin. Paikkojen, erittäinkin seisomapaikkojen, määrä on myös huomattavasti lisääntynyt; uusissa vaunuissa on 47 paikasta 26 tarkoitettu seisojille. Amerikkalaisten vaunujen moottoriteho oli alunperin 2 x 36 hv, mutta sitä on sittemmin lisätty, joten se on nykyään sama kuin vuonna 1928 »ASEA» toimittamien vaunujen 2 x 56 hv.

Perävaunujen paikkamäärä on myös lisääntynyt 44:stä (1916) 53:een (1928). Uudet vaunut ovat tyyppiltään amerikkalaisia, ja niissä on paineilmatoiniset ovet sekä jarrut. Perävaunuissa, samoin kuin moottorivaunuissa, on sitä paitsi käsijarru ja sähköjarru.

Luettelemme jäljempänä joitakin tietoja, joista käy ilmi, kuinka liikenne on kehittynyt vuodesta 1910, jolloin kaksiraiteinen linjasto oli käytössä koko kertomusvuoden, vuoteen 1928:

1910	
Matkustajia	7.693.926
Vaunukilometrejä	2.636.164
Tulot mk	1.206.213
Ajomaksu penniä	15 d 12 1/2
Matkustajia/vaunukm	2,92
Rataverkko km	12,7
Moottoriv./peräv.	55/17

1928	
Matkustajia	62.689.020
Vaunukilometrejä	8.880.143
Tulot mk	49.619.965
Ajomaksu penniä	100 d 71 3/7
Matkustajia/vaunukm	6,75
Rataverkko km	30,58
Mv/pv	148/126

Turun raitiotiet. Johdannossa mainitun ensimmäisen raitiotien alullepanija oli kreivi Aug. C: son Armfelt, jolle kaupunginvaltuusto myönsi 13. kesäkuuta 1889 luvan rakentaa hevosraitioiteita ja harjoittaa niillä liikennettä Turun kaupungin alueella. Liikennelupa siirrettiin tarkoitusta varten perustetulle »Spårvägsaktiebolaget i Åbo» -yhtiölle, jonka yhtiöjärjestyksen Keisarillinen Senaatti vahvisti 18. lokakuuta 1889. Niin kuin aiemmin mainittiin, hevosraitiotieliikenne jouduttiin valitettavasti lakkauttamaan jo 31. lokakuuta 1892.

Turun raitioteiden historiaan kirjoitettiin uusi lehti, kun Tukholmassa toimivalle yhtiölle Elektriska Aktiebolaget A. E. G. myönnettiin lupa perustaa sähkölaitos ja raitiotie. Toimitus siirrettiin äskettäin perustetulle yhtiölle »Elektricitetsverk Åbo Aktiengesellschaft, Berlin». Yhtiö aloitti kiskotustyöt 15. toukokuuta 1908 ja ne valmistuivat saman vuoden joulukuun 22., jolloin käytössä oli 1 metrin levyinen yksiraiteinen rataverkko, pituudeltaan 7,77 km.

Vaunukalustoon kuului alunperin 11 sähkömoottorivaunua, mutta määrä on sittemmin kasvanut 15 moottorivaunuun ja 6 perävaunuun. Moottorivaunuissa on 18 istumaa ja 14 seisomapaikkaa, perävaunuissa on tilaa 24 istujalle ja 18 seisojalle. Moottorivaunuista on 13 »ASEA:n» valmistamia ja kaksi on valmistanut Norddeutsche Waggonfabrik, Bremen. Perävaunut ovat Turun Rautateollisuuden valmistamia.

Linjasto ei ole tähän mennessä juurikaan muuttunut. Turun kaupungin teknisten laitosten johtokunta on kuitenkin laatinut ehdotuksen verkoston muuttamiseksi kaksiraiteiseksi, jolloin samalla on tarkoitus muuttaa Linnankadun linjaa, joka on kaikkein vilkkaimmin liikennöity. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ehdotuksen 20. kesäkuuta 1929, mutta sitä ei ole toistaiseksi toteutettu.

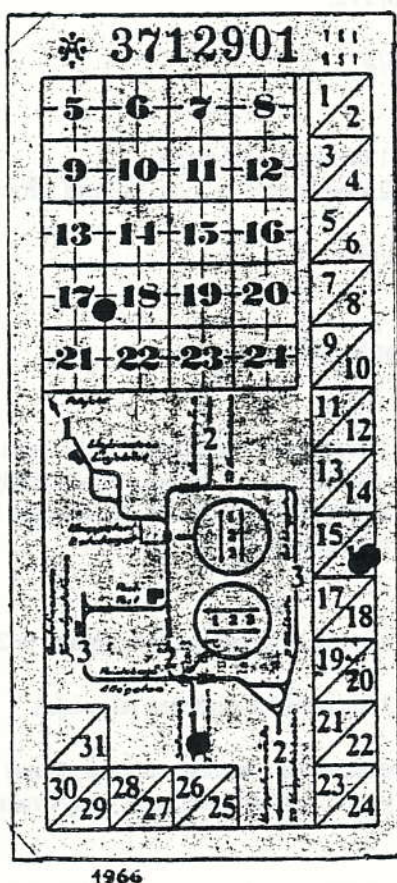
Nykyiset reittikadut: Linnantie Kanavarannassa, Linnankatu, Kauppiaan-, Eerikin- ja Aninkaistenkatu, Tuomiokirkkotie, Suuri Hämeenkatu, Aura-, Yliopiston-, Humaliston- ja Ratapihankatu sekä Puistokatu. Linja liittyy Puistokadun ja Linnankadun risteyksessä edellä mainittuun raiteeseen.

Liikennettä harjoitetaan edellä mainituilla vaunuilla, jotka kulkevat 7 1/2 minuutin välein. Konduktöörejä ei ole, vaan kuljettaja perii ajomaksun heti, kun matkustaja nousee vaunuun.

Taksa on ollut muuttumaton 16 sta kesäkuuta 1922; ajomaksu on 50 penniä ennen klo 9 ja sen jälkeen 1 markka. Alennuspoletteja myydään 6 kappaletta 5 markan hintaan, ja lisäksi yleisölle myydään kuukausi- sekä vuosikortteja. Vuonna 1928 myytiin 51 vuosikorttia, joiden kappalehinta on 800 markkaa.

Vuonna 1928 matkustajia oli 3.635.632, vaunukilometrejä kertyi 783.336, matkustajia oli vaunukilometriä kohti 4,6 ja tulot vaunukilometriä kohti mk 3:72.

Raitiotie, joka liittyy sähkölaitokseen, siirtyi Turun kaupungin haltuun vuonna 1919. Teknisten laitosten johtaja on insinööri Hannes Lindström, jonka apulainen, insinööri Allan Henriksson on ensisijaisesti vastannut raitioiteistä.



Viipurin raitiotiet. Viipurin raitiotieliikennettä harjoittaa »Viipurin Sähkölaitos ja Raitiotiet» -niminen yhtiö. Yhtiö käytti vielä vanhaa nimeään »Gas och Elektricitets Aktiebolaget f. d. Paul Wahl & Co.», kun se osti vuonna 1919 raitiotielaitoksen sekä sähkölaitoksen alkuperäiseltä omistajalta, Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft A. E. G:ltä.

Ennen tätä kauppaa A. E. G. oli jo tarjonnut omaisuuttaan Viipurin kaupungin lunastettavaksi, mutta kaupungin valtuusto ei hyväksynyt tarjousta.

Ensimmäiset raitiotielinjat rakennutti viimeksi mainittu yhtiö, joka oli vuonna 1910 saanut kaupunginvaltuustolta luvan perustaa nykyaikaisen sähkölaitoksen, kunhan yhtiö sitoutuu samalla rakentamaan kolme sähköraitiotietä, eli Turun sillalta Papulaan, rautatieasemalta Kolikkoinmäkeen sekä Turun sillalta Neitsytniemeen.

Linjat avattiin edellä mainitussa järjestyksessä syys- ja lokkuussa 1912. Ne urakoi Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget ja yksiraiteisen verkon yhteispituus oli 9.554 m. Ilmajohdot asensi A. E. G. Linjoja liikennöitiin 12 moottorivaunulla ja 4 perävaunulla. Vaunujen moottoriteho oli 2 x 35 hv.

Maailmansodan aikana laitokset takavarikoitiin, sillä niiden katsottiin olevan vihollisvallan omaisuutta. Osittain tästä syystä ja osittain materiaalien puutteen vuoksi verkostoa saatettiin laajentaa seuraavan kerran vasta vuonna 1922, jolloin rakennettiin 3 kilometriä pitkä linja rautatieasemalta pitkin Repolan- ja Pietarinkatuja sekä Pietarin maantietä Ristimäen hautausmaalle.

Toinen huomattava laajennus rakennettiin vuonna 1926, jolloin Kolikkoinmäen linjaa jatkettiin 1,32 kilometriä Talikkalan kylään Valtakadun ja Uudenkadun kulmaan.

Kun linjastoa oli tällä tavoin laajennettu ja muutettu osittain kaksiraiteiseksi, verkoston pituus oli vuoden 1929 lopussa 17.672 metriä yksinkertaista raidetta.

Raideleveys on 1 metri.

Vaunusto on vuosien mittaan lisääntynyt; siihen kuuluu nykyään 18 moottorivaunua, 15 perävaunua, 1 hinausvaunu ja 2 sähkökäyttöistä lumiauraa.

Alkuperäinen ajomaksu oli 15 penniä, joka aleni 12 1/2 penniin ostettaessa 8 lippua. Se on vuosien kuluessa kuitenkin muuttunut sitä mukaa kuin rahan arvo on laskenut, ja nykyään maksu on 1 markka tai 80 penniä, kun ostetaan 5 lippua kerrallaan.

Viime vuosina Viipurin raitiotiet ovat tiettävästi joutuneet kilpailemaan voimakkaasti linja-autojen kanssa, koska kaupungin maistraatin sanotaan myöntäneen toimituksia autobussilinjoille, joiden reitit kilpailevat suoraan raitiovaunujen kanssa, mutta bussien ei tarvitse noudattaa kiinteää aikataulua, mistä niille on etua.

Yhtiön toimitusjohtaja, insinööri Eugen Landsdorff on luovuttanut seuraavat tiedot, jotka antavat käsityksen raitiotieliikenteen kasvusta ja muutoksista:

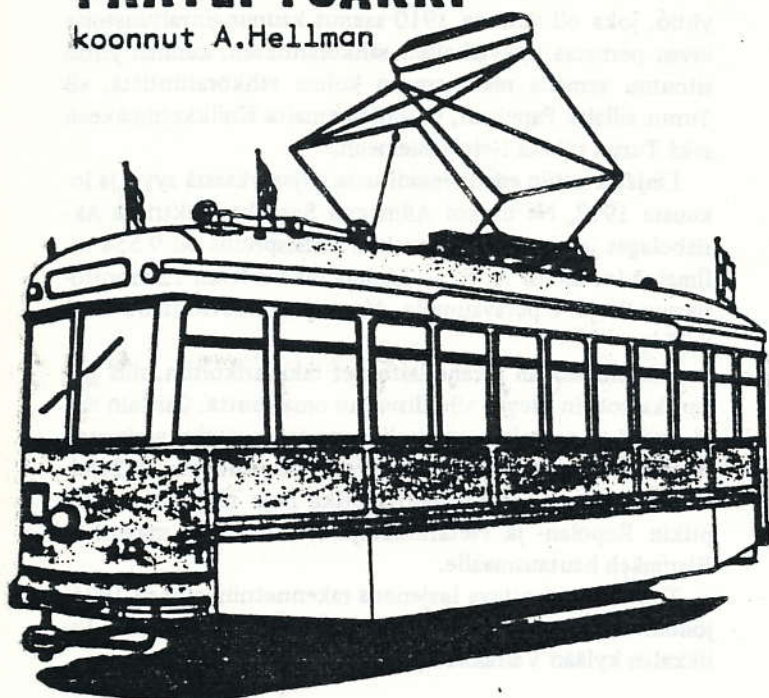
Vuosi	Matkustajat	Tulot	Vaunukm	Mv	Pv
1913	1.937.782	255.783:42	543.399	11	3
1917	4.544.151	666.375:14	620.141	12	4
1920	7.678.242	2.088.289:61	754.233	12	8
1924	10.281.699	5.020.425:05	1.244.279	18	12
1925	7.812.384	4.828.311:61	1.174.154	18	14
1928	7.437.916	6.250.608:40	1.438.711	18	15

Edellä olevat ja aiemmin ilmoitetut luvut osoittavat kuinka hyödyllinen liikenneväline raitiovaunu on, erityisesti kun on kuljetettava suuri määrä matkustajia vähäisellä vaunukalustolla.

Suomessa kuljetettiin nimittäin vuonna 1928 raitiovaunulla kaiken kaikkiaan 73.762.568 matkustajaa, joiden käytettävissä oli 181 moottori- ja 141 perävaunua.

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Raitioliikenne

1.10.85

Linja 6 siirtyi kuljettajarahastukseen.

Kalusto

3.6.85

Linjalla 2 vaunut 306, 321, 328 ja vts.

7.6.85

Linjalla 2 vaunut 4, 7, 8, 11 ja 321.

15.6.85

Linjoilla 1 ja 2 kuljettajarahastus (1-30). Linjalla 8 nivelvaunut.

18.6.85

Vaunu 90 tuotiin Helsinkiin.

Linjalla 1 on näkynyt kesälauantaisin nivelvaunuja. Linjalla 8 on ollut la ja su nivelvaunukalusto.

1.7.85: 308/1/3.

5.7.85

Vaunu 109 Vallilan ratapihalla; tilausajokilvet.

12.7.85: 77/7/77.

14. tai 15.8.85

Vaunu 91 tuotiin Helsinkiin.

16.8.85: 90/6/60.

27.8.85

Nrw169+684 matkalla Vh:sta Khtiin.

3.9.85: 323/6/112.

6.9.85: 308/6/57

7.9.85

Linjalla 1 oli 1 rattikaria ja 4 vts:ää.

Linjalla 2 oli 2 keppikariaa ja 1 vts, kaikissa rahastaja.

10.9.85: 83/6/60.

11.9.85

Vaunu 92 tuotiin Helsinkiin.

14.9.85

Linjalla 1 oli 1 keppikaria (rahastaja), 1 rattikaria ja 2 nrw:a, joista toisessa rahastaja! Ko. vaunun etuovia ei käytetty.

Linjalla 2 oli 2 keppikariaa (toisessa rahastaja) ja 1 nrw, myöhemmin rattikaria.

21.9.85

Linjalla 1 oli 2 vts:ää, 1 keppikaria (rahastaja) ja 2 nrw:a (rahastaja!).

Linjalla 2 oli 3 keppikariaa (kaikissa rahastaja).

Syyskuun lopussa olivat romuksi menossa vaunut 302 ja 373 (II) sekä yksi tunnistamattomaksi jäänyt vaunu.

SYYSKOKOUS

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään lauantaina 23.11.

1985 klo 12-14 Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, Hietaniemenkatu 9 B, 2. kerros, huone 209. Kokouksessa esillä sääntömääräiset asiat. Varsinaisen kokouksen jälkeen jäsenten diakuvaesityksiä.

Tervetuloa!

Johtokunta

Linjalla 6 on syksyn aikana ollut kaikkia mahdollisia vaunuja, kuitenkin pääasiassa vts:ää. Lokakuun 1. jälkeen kalustona ovat olleet vaunut 1–30 ja pari vts:ää. Linjalla 8 on ollut satunnaisesti niveliä.

Syyskuussa on nivelvaunuja nähty arkena linjalla 8 useasti. Rattikarioita on edelleen linjoilla 1 ja 2 sekä satunnaisesti linjalla 6, samoin kuin koulutusajossa.

14.9.85: 329/2/9, 323/1/2, 324/1/3.

23.9.85

Koskelan umpisuolessa vaunut 306, 308 ja 328.
Töölössä ajokuntoiset rattikariat 304, 309 ja 329, Koskelassa 313, 320, 321, 323 ja 324.

3.10.85

Nivelvaunu linjalla 6.
Keppikaria/6/112 (E).

Vaunuista 334, 343, 355 ja 364 puuttuvat havainnot kokonaan.

22.10.85

Vaunu 92 linjalla 7 aamuruuhkassa.

Koenivelbussi HKL 5 (Volvo/Wiima) on liitetty normaali-kalustoon ja sille on annettu numero 8500.

Autoliikenne

21.6.85

Juhannusaatto, lauantailiikenne, poikkeukset:

- linjat 14, 17 ja 23 lopettivat jo n. klo 17
- linjaa 24 liikennöitiin klo 1.30 asti
- linjaa 18 liikennöitiin klo 20 jälkeen poikkeusreittiä:
 - Paciuksenkatu – Meilahdentie – Tamminiementie – Seurasaaarentie – Paciuksenkatu – Tukholmankatu –.
- Linja 18 täydensi linjaa 24.

22.6.85

Liikenne alkoi n. klo 11.10, metro kuitenkin 11.20.

16.8.85

Keskikesän supistetuista aikatauluista siirryttiin normaaleihin kesäaikatauluihin.

20.8.85

Linjalla 94N reittimuutos. Uusi reittiosuus on: – Myllymes-tarintie – Kontulantie – Kurkimäentie – Karpalotie – Kei-nulaudantie – Kontulankaari –.

1.9.85

Valtaosa autolinjoista siirtyi talviaikatauluihin.

2.9.85

STA alkoi liikennöidä linjaa 13 Asema-aukio – Katajanok-ka. Linjaa liikennöidään Finnjet- ja Viking-lauttojen lähtö- ja tuloaikoina.

HKL:n linja-autot halleittain 1.9.85 (suluissa kevät 85; tie-dot perustuvat aikatauluihin):

	RU	KO	VK
Vakiovuorot	64 (73)	56 (48)	48 (48)
ruuhkav.	58 (74)	72 (62)	81 (87)
	122 (147)	128 (110)	129 (135)

Autoja yhteensä 379 (392).

Keväaseen verrattuna linjat 17 ja 59 on siirretty Ruskea-suolta Koskelaan.

30.9.85

Linjaa 50V Kyläsaari – Pajamäki liikennöitiin viimeisen kerran.

1.10.85

- Linjan 50 uusi »nimi» on Sörnäinen (Työpajankatu) – Pajamäki. Reitti muuttui Pitäjänmäellä siten, että aamu-ruuhkassa ajetaan Sörnäisistä tultaessa ja iltaruuhkassa Pajamäestä tultaessa Strömbergintietä. Muutoin käytetään Pitäjänmäentietä. Linja lyheni Sörnäisissä Työpa-jankadulle.
- Uuden ruuhkalinjan 50T Sompasaari (Työpajankatu) – Sörnäinen liikennöinti aloitettiin. Reitti kulkee Sompasaaresta linjan 50 entiseltä päätepysäkiltä Kyläsaarenka-tua ent. jätteenpolttolaitokselle, josta Kiiskinkatua ja Varastokatua Työpajankadulle. Linjalla on aamuruuh-kassa 13/14 ja iltaruuhkassa 12/10 lähtöä.
- HKL alkoi liikennöidä yhdessä Oy Liikenne Ab:n kanssa linjoja 96 ja 96N. Viimemainittu on tähän asti liikennöi-nyt linjoja yksin.
- Linja 72A siirtyi HKL:lta STA:lle.

Metrolinja

Viikolla 32 alkoivat ruuhkajunat 11 ja 12 jälleen liikennöi-dä.

12.8.85

Itäkeskuksen kääntöraiteiston muutostyö on valmis ja ju-nat kääntyvät jälleen aseman itäpäässä.

IK:n tulonopeusrajoitus on kuitenkin edelleen 35 km/t. Tulonopeus nostettiin myöhemmin 60 km:in/t.

12.8.85

Junat ovat ruuhka-aikoina taas 6-vaunuisia.

16.8.85

Talviaikataulun mukainen liikennöinti aloitettiin.

Muuta

5.6.85

Kampin metroaseman edustalla paljastettiin Anu Matilaisen veistos Liike. Veisto samoin kuin aiemmin paljastettu Ipi Kärjen maalaus liukuporraskuilussa on metrotöimikunnan 1982 tilaama.

Oras

LIKENNE OY



7.6.85

Kulosaaren metroaseman raiteella 1 ollut monitori on poistettu. Itäkeskuksen asemalla raiteen 1 itäpäässä on vastaavanlainen monitori laituritason alapuolella ns. pakotilassa. Syyskuussa oli tämäkin monitori poistettu.

19.6.85

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi äänin 64-20 HKL:n uuden tariffin, joka astuu voimaan 1.1.86:

Kertalippu, aikuiset	5,50
», lapset	2,00
10 mt lippu, aikuiset	45,00
», lapset	11,00
» alennuslippu (65 v.—)	30,00
» alennuslippu, muut	11,00
30 pv lippu, aikuiset	100,00
», lapset	33,00
» alennuslippu (65 v.—)	67,00
» alennuslippu (muut)	33,00
Vuosilippu	1000,00
», 65 v. täyttäneet	670,00
Matkailijalippu	35,00

HKL ei jatka valomainontaa liikennevälineissä. 20 raitiovaunussa ja 10 bussissa olleet valomainoslaitteet on poistettu.

Monien toiveista huolimatta HKL:n lautakunta piti päänsä eikä suostunut siihen, että nivelvaunuja alettaisiin maalata perinteisen keltavihreiksi. Nivelvaunujen väritystä pidetään epäonnistuneena ja kaupunkikuvaa rumentavana.

Keskellä Pasilankatua Palkkatilanportin risteyksessä on täsmälleen samanlainen peili kuin Kuusitien keskustan suunnan pysäkillä. Ensinmainitun peilin tarkoituksena on helpottaa linjan 7»A» vaunujen kääntymistä Pasilankadulta Palkkatilanporttiin. Vastaavanlainen peili on Pasilankadulla myös Kyllikinportin risteyksessä.

Pakettienkuljetus esikaupunkilinjoilla

Määräyksiä.

Paketteja otetaan vastaan lähetettäväksi esikaupunkilinjojen vaunuilla vain yhtiön järjestämissä pakettitoimistoissa. **Luettelo toimistoista** on saatavana yhtiön pääkonttorista ja liikennekioskeissa tarkastajilta.

Paketteja jätettäessä toimistoon on niihin merkittävä vastaanottajan täydellinen osoite selvin kirjaimin.

Vaunujen rahastajat eivät ota vastaan pakekilähetystyksiä.

Pakettia jätettäessä on suoritettava kuljetusmaksu seuraavan hinnoittelun mukaan:

Pienet, n. s. käsipaketit, ei yli 1 kg	mk 2: —
Kassit, käsilaukut, torikorit ja suuremmat paketit, yli 1 kg mutta ei yli 5 kg	3: —
Suuremmat ja painavammat kollit	5: —

Laatikoita, säkkejä tai muita tilaaoittavia (yli noin $700 \times 500 \times 300$ mm = 1/10 kuutiom.) tai pitkiä (yli 2 m.) tai painavia (yli 15 kg.) kolleja ei oteta vastaan. Eikä oteta kuljetettavaksi räjähtäviä aineita, eikä syövyttäviä tai likaavia nesteitä, eikä tavaroita, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa tai haittaa matkustavalle yleisölle. Lähetysten tulee olla niin pakattuna, että tavara kuljetettaessa hyvin säilyy.

Kirjeitä ei oteta kuljetettavaksi, eikä myöskään arvolähetystyksiä.

Jos tavara sitä kuljetettaessa todistettavasti on särkynyt tai turmeltunut tai lähetys ei ole saapunut vastaanottajalle, ja jos yhtiön pääkonttoriin on jätetty valitus viimeistään 5 päivän kuluessa lähetyspäivästä lukien (lähetyspäivää lukuunottamatta), suorittaa yhtiö vahingon arvoa vastaavan korvauksen, ei kuitenkaan yli 50 markkaa kolia kohti.

Paketit, joita ei ole noudettu viikon kuluttua lähetyspäivästä lukien, lähetetään yhtiön löytötavaratoimistoon, E. Esplanaadikatu 22, porras C, josta ne voidaan noutaa.

HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖ

Marraskuu 1911.

Pakettitoimistot

Paketteja vastaanotetaan ja jaetaan kaikkina arkipäivinä klo 8—18 seuraavissa pakettitoimistoissa:

Lausand. 8-17

Erottaja: yhtiön liikennekioski,
by Vata, Linnaute 28-30.

Munkkiniemi: Primula Kukkakauppa, Iso Puistotie 20.

Ilaaga: T. O. Nevalainen, Karjakartanontie 2, nahkaneulomo.

Lauttasaari: S. Tuominen, Lauttasaarentie 17, siirtomaantavarakauppa.

Kauppatori: yhtiön liikennekioski.

Kulosaari: Raitiotiekioski.

Käpylä: V. Sahlstedt, Pohjolankatu 71, siirtomaantavarakauppa.

Rautatientori: yhtiön liikennekioski.

Herttoniemi: Alina Martén, kioski.

Marjaniemi: Hugo Gröndahl, kauppapuoti.

Degerö Uppby: F. Kajanko (ent. Unhola), siirtomaantavarakauppa.

Iievossalmi: Elsa Andersson, kauppapuoti.

Näissä toimistoissa vastaanotetaan paketteja kuljetettaviksi esikaupunkilinjoilla ja jaetaan kuljetetut paketit vastaanottajille tai heidän valtuutetuilleen. Tällöin on noudatettava yhtiön määräyksiä pakettien kuljetuksesta esikaupunkilinjoilla.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö

Helmikuu 1912.

Poikkeavaa

23.9.85

Linjan 7 vuorossa 77 ollut vaunu 78 kaatui Länsi-Pasilassa Palkkatilanportin ja Pasilankadun risteyksessä. Yksi matkustaja loukkaantui, vaikka vaunu oli täynnä. Kaatumisen osatekijä lieenee liian suuren tilannenopeuden lisäksi se, että ajoradan asfalttireuna päättyy liian aikaisin, joten reunan ja kiskojen välissä on melkoinen ura. Jos yksi teli suistuu kiskoilta, koko vaunu menee nurin.

Vaunu säilyi miltei kokonaisuutena, telitkään eivät irronneet. Nosturin ja metalliketjujen avulla vaunu nostettiin sellaisenaan pystyyn ja kiskoille; nosto saatiin valmiiksi n. klo 19. Töölön hallista haettiin vaunu 59, jolla vaurioitunut vaunu hinattiin Töölön pihalle. Hinauksen aikana vaunun 59 takatelin jarrut jumiutuivat.

Vaunun 78 paluuta linjalle saataneen odottaa arvioiden mukaan runsaat puoli vuotta, sillä se jouduttaneen purkamaan miltei alkutekijöihinsä. Töölössä seisoo verstaan puolella lisäksi Salmisaaressa kolhittu »laihian nivel» 22.

Vaunu 78 siirrettiin myöhemmin Vallilaan. Sen korjauskustannuksiksi on arvioitu noin 125.000 mk.

30.7.–1.8.85

Linjat 4, 7 ja 10 ajoivat klo 9–18 Runeberginkadun kautta ETYK-juhlien vuoksi.

30.7.85

Neljä STA:n bussia on muurina presidentinlinnan edessä Kauppatorin puolella, kun Yhdysvaltojen ulkoministeri vieraili linnassa.

1.10.85

Linja 4 liikennöi klo 20 jälkeen reittiä KTN – KUU, kun Tukholmaskadulla tehtiin vesijohtotöitä. Bussilinja 4X ajoi Mannerheimintieltä Munkkiniemeen.

10.10.85

Linjan 7»B» jokunen vuoro ajoi tuntemattomaksi jääneestä syystä Sörnäisistä Van kautta Mäkelänskadulle.

Rakentamistoiminta

12.6.85

Helsinginkadun ja Hämeentien risteyksessä on aloitettu rai-deyhteyden rakentaminen Hämeentieltä »etelästä» Helsinginkadulle »länteen» eli »vanha seiskan kurvi» palautetaan ennalleen.

14.6.85

Kiskoa on laskettu metroradalla Myllypuron länsipuolelta Kurkimäen kohdalle noin Kontulan tulovaihteen paikkeille. Tässä vaiheessa vasta itään menevä raide on kiskotettu. Sepelöinti ym. tukeminen on toki aloittamatta.

19.6.85

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi yksimielisesti Kontulan–Mellunmäen radan perustamissuunnitelman. Tämä päätös ei vielä merkitse, että rata rakennetaan, mutta suunnittelijoille se antaa valtuudet aloittaa valmistelevat työt.

1.7.85

Siilitien asema on vihdoinkin valmis.

31.7.85

Helsinginkadun ja Hämeentien risteyksen ratatyöt ovat viimeistelyä vaille valmiit. Molemmissa uusissa vastavaihteissa on sähkökääntölaite.

Metroradan kiskotusta on jatkettu. Länteen tulevan raiteen kiskotus on aloitettu Myllypurosta itään. Itäkeskuksen ja Myllypuron välille on jo pystytetty opastimia. Itäkeskuksen kääntöraiteiston muutostyö on ainakin kiskotuksen osalta jo valmis.

6.8.85

VR:n Tka 150 toi kolme Mas-sepeliwaunua metrolle. Metron Tka 2 kävi hakemassa vaunut Hrt-radalta,

8.8.85

Hämeentien/Helsinginkadun ratatyö on valmis. Uudet sähkötoimiset vaihteet ovat 843 (Helsinginkatu) ja 845 (Hämeentie).

23.8.85

Sepelijuna metroradalla: ensimmäisenä Tka keula »itään», sitten 5 x Mas ja viimeisenä Tka keula »länteen». Metrorataa on sepelöity jonkin matkaa Myllypurosta itään. Oikominen ym. kuitenkin vielä tekemättä.

2.10.85

Harjutorin silmukan liittäminen takaisin raitioverkkoon aloitettiin. Myötävaihde ja ristikko asennettiin seuraavana yönä. Vastavaihdekin on sittemmin ilmestynyt paikalleen. Ajojohdinkin on edelleen paikallaan.

Mannerheimintiellä on meneillään kiskonvaihto »Sipoon kirkon» ja kansaneläkelaitoksen välillä.

30.9.85

Sepelöinti ym. työt loppusuoralla metroradalla. Virtakiskojen asentaminen alkanut. Kontulan ja Itäkeskuksen sähkönsyöttöasemat alkavat olla ulkoisesti valmiita.

Sitä tikulla silmään, joka vanhoja muistelee, sanotaan. Silläkin uhalla aion vielä palata viime kesän aikatauluihin. Juttuun jäi viimeksi näet kesken ja arvailujen varaan, kun kaikkia tarpeellisia tietoja ei ollut käytettävissä. Tässä vaiheessa on hyvä kehaista itseään, sillä arvailut osuivat kohdalleen.

RAITIOssa 2/85 kerroin, että eräillä linjoilla (= 3B, 3T, 4, 6 ja 8) oli keskikesällä – tarkemmin sanottuna 16.6–15.8. – muusta kesäajasta poikkeava aikataulu maanantaista perjantaihin. Edelleen arvelin tämän selittyvän sillä, että jokin vuoro tai jotkut vuorot kultakin linjalta »lomautetaan» ja muiden etäisyydet toisiinsa eli vuorovälit tasataan. Ja juuri näin kävikin. Ihan tarkalleen »lepovuorot» olivat 14 (3B), 122 (3T), 126 (4), 111 (6) ja 134 aamulla sekä 116 iltapäivällä (8). Kun kierrosajat pysyivät ennallaan, harvenivat vuorovälit em. vuorojen liikennöintiäaikoina noin minuutin. Kolmosilla siis harvennus koski koko aikaa klo 6–18, muilla linjoilla vain ruuhka-aikaa. Kuutosien vuorolta 57 päätettiin lisäksi viimeinen kierros pois iltapäivältä.

Kesäkuun 16. tapahtui muutakin mainitsemisen arvoista. Linjan 2 vuoro 8 lähtikin halliin jo Kauppatorilta klo 21.35, eikä Linjoilta klo 21.44. Halliin ajettiin – niinkuin edelleenkin – Hakaniementorin kautta Töölöön. Muutoksen ansioista siis vain osuus II linjalta eteenpäin tuli viimeisellä kierroksella supistettua. Ei ehkä kannattaisi uhrata moiseen näin montaa riviä, ellei siihen liittyisi jotain muuta kiintoisaa. Ja se pikantti yksityiskohta on, että juuri tämän vuoro lähtö halliin olisi vaatinut onnistuakseen aikataulun mukaisesti edellä kulkevan vaunun ohituksen Diakonissalaitoksella. Vuoron 7 lähtö näet oli 21.45! Niin kuin useimmat tietävät, asiaa hankaloitti sivuraiteen puute. Tämän virheen korjaamiseksi tehty ratkaisu oli näin odottamattoman omaperäinen.

Ensimmäinen elokuuta tapahtui taas. Nyt linjalla 7 (A). Vaunujen ajoaikaa lisättiin kaikkina arkipäivinä 4 minuuttia /kierros. Vuoroväleihin pidennys vaikutti minuutin, eli se nousi päivällä 11:een ja ruuhka-aikoina 7–8 minuuttiin. Kysymyksessä lienee ollut käytännön kokemuksiin perustuva aikataulun tarkistus. Toisaalta tuntuu, että korjaus olisi pitänyt tehdä linjalle 7(B), joka ajaa pitempää ulkokehää ja siis pitempää matkaa. Ainakin sillä linjalla on aikataulun noudattamiseksi ajettava kurvat suoriksi vaikka ratikka kaatuisi.

Samana päivänä (16.8.), jolloin palattiin tiheämpään kesäaikatauluun, tehtiin linjalla 6 rukkauksia, joiden selittämistä en edes aio yrittää. Kysykää HKL:ltä. Iltapäiväruuhkassa nimittäin vuoro 111 sijoitettiin toiseen väliin, vuorojen 57 ja 58 järjestystä muutettiin, vuoron 53 liikennöintiäaikaa jatkettiin ja 56:n supistettiin vastaavasti. Lopputulos oli aikataulu, jossa vuorovälit olivat entiset, mutta lähtöminuutit hiukkasen muuttuivat. Lauantaisin ja sunnuntaisin toki säilytettiin entiset ajat.

Sitten talviaikatauluun, vai pitäisikö sanoa normaaliaikatauluun. Eihän Suomessa ole talviaikaakaan, ainoastaan kesäaika ja normaaliaika. Ensinnäkin on todettava jäljempänä olevan esityksen olevan jäsentelmätöntä sillisalaattia, koska vertailukohde vaihtelee. Eräillä linjoilla on näet parempi verrata nykyistä aikataulua kesään, toisilla viime talveen ja joillakin molempiin. Syynä on tietenkin kesäkuun alun »raitiojärjestys», joka sotki selvät kuviot. Yritän nyt kuitenkin harasia kasaan jotain kiinnostavaa ja oleellista.

TAULUT

J. Oksanen

Linja 1 ja 1A: näitä linjoja ajetaan vähän samaan tapaan kuin menneenä kesänä, ma-pe päivillä kuusi vuoroa (10 min väli) ja lauantaisin viisi (12 min väli). Ruuhka-aikaan 1A:lla on yksi vuoro enemmän liikkeellä kuin kesällä ja vuorovälit 6–7 min verrattuna kesän 8:aan.

Ykkösen erikoisuus on vuoro 2 ma-pe: vuoro lähtee hallista n. klo 14.30 ja palaa halliin liikenteen loputtua n. klo 21.30. Tällaista en muista aikaisemmin olleen. Toisaalta vuoro 104 ajaa ns. kokopäiväruuhkavuorona n. klo 6–18 yhteisenä päivänä. Lauantain liikenne linjalla 1 alkaa monen vuoron tauon jälkeen taas talvellakin jo klo 6 aikaan.

Linja 2: ruuhka-ajan ulkopuolella aikataulut ovat viimekesäiset lähes suhteessa 1:1. Ruuhka-aikana lisävuoroja on kaksi, kun kesällä oli yksi.

Tällä kaupungin turhimmaksi mainitulla linjalla on kuitenkin eräs harrastajaa kiinnostava piirre: rattikariat, joita ei enää paljoa liikenteessä näe.

Kakkoselta täytyy mainita myös eräs pikku erikoisuus: 1.10. jälkeen vuoron 7 muuttuessa taas rahastajavaunuksi tuli aikatauluun maininta, jonka mukaan rahastajan työaika päättyi Kauppatorilla klo 21.55. Kuljettajan oli määrä viedä vaunu ja rahastajan kansio Töölön halliin. Rahastajaparka oli vähällä jäädä ypyöksiin aution Kauppatorin pimeyteen harhailemaan. Onneksi jostain löytyi sen verran rahaa, että rahastajan työpäivää voitiin jatkaa 5 minuutilla Lasipalatsille asti. Sieltä sitten kuljettaja jatkaa Töölöön yksin – jaa, ei sentään, onhan mukana rahastajan kansio. Muutoslehti ehdittiin jakaa ennen 1.10., joten rahastaja ei saanutkaan kenkää K:lla.

Linja 3B: »Runeberginkadun väistöraide» aiheuttaa viime vuoteen nähden 5 minuutin lisän kierros aikaan ja – kun vuoroja ei lisätty – harvennuksen vuoroväleihin. Ne olivat ennen 6-6-7-6-6-7- jne ja nyt tasan 7. Tämä pätee niin arkin päivällä kuin lauantaisin suurimman osan aikaa. Sunnuntain vuorovälit ovat 8–9 minuuttia aiemman 8 sijaan, ja kierrosajat ovat vastaavasti 59–60 ja 56 minuuttia.

Linja 3T: samat sanat voisi kirjoittaa kuin 3B:stäkin. Mutta ollaan nyt tarkkoja. Arkisin kierrosajan pidentyminen 4–5 minuuttia aiheuttaa vuorovälisarjan muuttumisen 6-7-6-7- jne:stä tasan 7:ään. Lauantaisin kierros aika piteni 3 minuuttia, mutta yhdessä yhden vuoron supistamisella vuorovälit muuttuivat tasan 6 minuutista tasan 7:ään. Sunnuntain tilanne on sama kuin 3B:n.

Lauantailta pois jäänyt 3T:n vuoro on muuten 122, joka ajoi n. klo 9–15. Samalla vuorollahan oli sitten lauantai/sunnuntaiyönä yksi ihmeellinen kierros 3T:llä. Ihmeellinen sikäli, ettei sitä ollut yleisöaikataulussa. Tuo »UFO-vuoro» on edelleenkin olemassa. Se on siirretty vuorolle 31, joka ajaa kaksiosaisen päivän 6.02–21.41 ja 0.05–1.23. Tällaistaakaan erikoisuutta en muista aiemmin nähneeni raitioaikatauluissa.

Linja 4: nelosen lähtöjen väliä näyttää tiennetyn ma-pe, vertaapa aikatauluu sitten viime kesään tai vuoden takaiseen aikatauluun. Vuorovälit ovat nyt päivällä 7 minuuttia, mikä onnistuu osittain kierrosaikaa »prässäämällä» ja osittain kahden uuden vakiovuoron (42 ja 43) ansiosta. Nämä uudet vuorot ajavat vain ma-pe. Ruuhkavuoroja on kolme niin kuin kesälläkin. Oikeampaa tai ainakin yhtä oikea tapa verrata aikatauluu edelliseen on katsastaa linjaa 5 vuosi sitten. Ja silloin kyllä nelonen häviää, sillä viitosia vilisteli miltei keula perässä kiinni, väliä edelliseen kun oli nimellisesti 4–5 minuuttia.

Lauantain liikenne nelosella on viimevuotista nelosta harvempaa, mutta kesää tiheämpää. Lauantaisin vuoroja on yhtä paljon kuin viime talvena ja yhtä enemmän kuin kesällä. Ja kierroshan on pidempi, niin kuin tiedetään.

Sunnuntaisin vuoroja on liikenteessä seitsemän, aivan niin kuin viime talvena ja myös kesällä. Kierroksella on lisätty vauhtia ja niinpä vuorotiheyttä ei ole tarvinnut harventaa. Lauantaisin ja sunnuntaisinkin nelonen häviää vuoroväleillä mitaten viitoselle pari minuuttia, mutta toisaalta on muistettava, että kalusto on nelosella kokonaan oranssia ja harmaata, viitosella seassa oli aika paljon perinteistä keltavihreää.

Nelosen ja 3T:n välillä ovat edelleen voimassa samat vaihtoyhteydet Lasipalatsilla joka kerran, kun saman ajosuunnan vaunut siihen sattuvat klo 23.25–0.53 välillä. Hakaniementorilla on nelosen vuorosta 38 yhteys 3B:n vuoroon 14 klo 1.15. Tämä jo vuosia kestänyt perinne jatkuu siis edelleen. Molemmat vaunut ovat hallireitillä.

Linja 6: tämän linjan aikatauluista ei paljoa kirjoitettavaa synny. Oikeastaan ei kannattaisi mainita edes koko linjaa, jos oltaisiin syyskuussa. Sen ajan näet vaunuilla oli numero numerolta samat aikataulut kuin viime talvikaudella.

1.10. kuitenkin sattui jotain mainittavaa: kuljettajarahastus iski kuutoseen. Mutta sekään ei nyt tänä aikana ole kovin erikoinen uutinen. Ja kun kuutosella on jostain syystä ollut varsin hidas aikataulu tähän asti, siirtyminen kuljettajarahastukseen ei sinällään tuonut vuoroväleihin tai kierrosaikoihin tai vuorojen määrään muutosta. Vuoro 113 tosin tältä linjalta siirtyi muistojen joukkoon, mistä syystä iltpäivällä saa hitusen pidempään odotella vaunua. Yksi vakiovuorokin ajaa halliin jo klo 18 aikaan, mistä syystä 10 minuutin vuoroväleihin siirrytään jo pari tuntia entistä aiemmin arki-iltoina.

Lauantaisin ja sunnuntaisin ei ole ollut merkittäviä muutoksia.

Linjat 7 (A ja B): seiskat ajavat nyt ensimmäistä talveaan uutta reittiä, joten vertailla voi vain viime kesään. Yhteisenä piirteenä on se, että sisäringin 7A on edelleen hitaampi kuin ulkokierrosta ajava 7B. Ero on 4–5 minuuttia. Maanantaista perjantaihin linjalla 7A on yksi ns. kokopäiväruuhkavuoro (128) täydentämässä neljää vakiovuoroa, 7B:llä on vain neljä vuoroa (edellä oleva koskee keskipäivää). Tuon avun turvin 7A:lla on 9 ja 7B:llä 10 minuutin vuorovälit.

Lauantaisin, kun vuoroja on yhtä paljon kummallakin, häviää 7A minuutilla, vuorovälit ovat siis 11 minuuttia.

Sunnuntaisin 7A pärjää yhtä hyvin kuin 7B, kummallakin 40 minuutin kierrosajaksi ja 10 minuutin vuorovälit.

Linja 8: minuuttilleen samat ajat kuin viime talvena, vuoro 133 on kuitenkin korvattu vuorolla 138. Kysymyksessä on tietenkin ma-pe ruuhkavuoro.

Linja 10: tätä linjaa on paras verrata kesäaikatauluun. Arkisin klo 18 jälkeen ja lauantai sekä sunnuntai kokonaan on voimassa tismalleen sama aikataulu kuin viime kesänä. Arkisin (=ma-pe) on lisätty vuoro 91, mutta samalla kesäisestä kokopäiväruuhkavuorosta 135 on tehty oikeaoppinen sellainen. Se ei siis aja keskipäivällä. Näin keskipäivällä aikataulu on samanlainen kuin kesällä ja vain ruuhka-aikoina liikenne on tiheämpää vuorovälien ollessa 7–8 minuuttia entisen 8:n sijaan.

Kuljettajarahastuksesta tuli jo kuutosen yhteydessä mainittuakin ohimennen. Nyt siis vain linjoilla 1, 1A ja 2 on »tuplamiehitys». Käytännössä tilanne on kirjavampi. Listankin mukaan kuutosella on kaksi ruuhkavuoroa, joissa on rahastaja. Käytännössä rahastajia on kyllä näkynyt keskipäivälläkin. Ykkösellä ja kakkosella oli osa vuoroista syyskuussa vailla rahastajaa, mutta kun kutonen haukkasi »Laihian nivelet», ei näille linjoille niitä enää jäänyt. Voi niillä silti näkyä kuljettajarahastusvaunuja, jos taas ei satu sinä päivänä löytymään rahastajaa työvuoroon.

Elämme siis aikoja, jolloin on syytä kulkea silmät auki nähdäkseen raitiliikenteen erikoisuuksia.

Sama pätee kalustoonkin – eikä vain siten, että vihreäkeltaisten tyypit vaihtelevat. Kuutosella on useasti näkynyt saranoita, niitähän on liikenteessä jo 62. Mielenkiintoisin on varmaan kakkonen mustangeineen.

Tämä hiljalleen RAITION vakiosisällöksi muodostuva luettelo kertoo raitioliikenteen vuorot kalustoineen, linjoinen, sijoitushalleineen ja liikennöintipäivineen. Tällä kerralla luettelo on 1.10.1985 tilanteen pohjalta laadittu ja on voimassa toistaiseksi, kuitenkin enintään seuraavaan kesäaikatauluun asti.

A B C D E ma-pe la su	A B C D E ma-pe la su
1 1,1A KH X X	65 n 7A KH X X X
2 1,1A " X X	66 n 7A " X X X
3 1,1A " X X	67 n 7A " X X X
4 1,1A " X X	74 n 7B " X X X
5 1,1A " X X	75 n 7B " X X X
6 1,1A " X	76 n 7B " X X X
7 2 TÖ X X	77 n 7B " X X X
8 2 " X X	81 v 8 " X X X
9 2 " X X	82 v 8 " X X X
11 n 3B " X X	83 v 8 " X X X
12 n 3B KH X X X	84 v 8 " X X X
13 n 3B TÖ X X X	85 v 8 " X X X
14 n 3B KH X X X	86 v 8 " X X X
15 n 3B " X X X	87 v 8 " X X1 X
16 n 3B " X X1	91 n 10 TÖ X
17 n 3B " X X X	92 n 10 KH X X X
18 n 3B " X X X	93 n 10 " X X X
19 n 3B " X X X	94 n 10 " X X X
23 n 3T " X X X	95 n 10 " X X X
24 n 3T TÖ X X X	96 n 10 " X X X
25 n 3T KH X X X	101 1,1A " X
26 n 3T " X X X	102 1,1A " X
27 n 3T TÖ X X	103 1,1A " X
28 n 3T " X X	104 1,1A " X
29 n 3T KH X X X	105 1,1A " X
30 n 3T " X X X	110 6 " X
31 n 3T " X X X	111 6 " X
34 n 4 " X X X	112 v 6 " X
35 n 4 " X X X	114 v 8 " X
36 n 4 TÖ X X	115 v 8 " X
37 n 4 KH X X X	120 2 TÖ X
38 n 4 " X X2 X	121 v 3B " X
39 n 4 " X X X	122 v 3T " X
40 n 4 " X X X	124 n 4 " X
41 n 4 " X X X	125 n 4 " X
42 n 4 TÖ X	126 n 4 " X
43 n 4 " X	128 n 7A " X
53 v 6 KH X X	129 n 7A " X
54 v 6 " X X X	130 n 7A " X
55 v 6 " X X X	131 n 7B " X
56 v 6 " X X	132 n 7B " X
57 v 6 " X X X	134 v 8 " X
58 v 6 " X X X	135 v 10 " X
59 v 6 " X X X	136 v 10 " X
60 v 6 " X X X	138 v 8 " X
64 n 7A " X X X	139 2 " X

Sarakkeiden selitys:

A = vuoron numero

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

C = linja(t), jo(i)lla vuoro ajaa

D = vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-sarakkeessa)

E = X osoittaa liikennöintipäivät

(X1 = lähtee/palaa TÖ; X2 = lähtee TÖ/palaa KH)

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE:

Lauantai 1.10.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	41 n	4	687	5.53	12 n	3B	655
5.31	84 v	8	679		40 n	4	659
5.33	23 n	3T	661		54 v	6	673
	37 n	4	659	5.54	5	1	651
	64 n	7A	659	5.55	35 n	4	687
5.34	14 n	3B	657		95 n	10	659
	65 n	7A	653	5.58	2	1	651
5.35	26 n	3T	659		30 n	3T	659
5.37	15 n	3B	669		74 n	7B	651
	29 n	3T	667	6.01	81 v	8	679
5.40	4	1	651	6.02	31 n	3T	659
	60 v	6	673	6.04	58 v	6	671
5.41	85 v	8	679	6.11	82 v	8	679
5.42	94 n	10	659	6.16	53 v	6	671
	96 n	10	687	6.19	83 v	8	679
5.43	25 n	3T	661	6.23	17 n	3B	655
5.44	19 n	3B	655	7.49	39 n	4	659
5.45	34 n	4	687	8.28	67 n	7A	659
5.46	3	1	653	8.38	92 n	10	659
	66 n	7A	653	8.41	76 n	7B	651
	75 n	7B	687	8.42	55 v	6	671
	77 n	7B	651	8.57	57 v	6	671
5.47	18 n	3B	669	9.20	59 v	6	671
5.50	56 v	6	671	9.42	1	1	651
5.51	86 v	8	679	0.05*	31 n	3T	659
5.52	93 n	10	687				

Sunnuntai 1.10.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40 n	4	687	7.10	55 v	6	671
6.43	17 n	3B	669		77 n	7B	651
6.45	25 n	3T	661	7.13	83 v	8	679
6.50	19 n	3B	655	7.25	57 v	6	671
	95 n	10	687	9.13	12 n	3B	655
6.52	65 n	7A	653	9.18	41 n	4	659
6.53	67 n	7A	659	9.22	94 n	10	659
6.54	38 n	4	659	9.23	23 n	3T	659
	59 v	6	673		64 n	7A	659
	60 v	6	671	9.31	15 n	3B	655
	85 v	8	679	9.33	58 v	6	671
	93 n	10	659	9.41	74 n	7B	651
6.55	34 n	4	687	9.46	18 n	3B	655
6.57	30 n	3T	659	9.48	37 n	4	659
6.58	75 n	7B	687	9.53	92 n	10	659
	76 n	7B	651	9.56	29 n	3T	659
6.59	84 v	8	691	10.03	54 v	6	671
7.00	26 n	3T	661	10.08	39 n	4	659
7.03	81 v	8	679	10.11	31 n	3T	659
	96 n	10	687	10.33	87 v	8	679
7.04	66 n	7A	653	10.49	86 v	8	679
7.05	14 n	3B	655	11.09	82 v	8	679
7.10	35 n	4	687				

* Liikennevuorokausi "Lauantai" alkaa n.5.30 ja päättyy sunnuntaina n. klo 2.30

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE:

Maanantai - perjantai 1.10.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	17 n	3B	657	5.56	39 n	4	687
5.29	29 n	3T	661	5.57	35 n	4	659
5.30	83 v	8	679		87 v	8	679
5.32	65 n	7A	659	6.00	56 v	6	671
	23 n	3T	667	6.02	3	1,1A	651
5.34	1	1,1A	651	6.04	81 v	8	679
	18 n	3B	657	6.08	111	6	671
5.36	31 n	3T	659	6.09	4	1,1A	651
	38 n	4	687	6.10	115 v	8	679
	59 v	6	673	6.16	57 v	6	671
5.38	84 v	8	679		82 v	8	679
5.40	6	1,1A	651		102	1,1A	651
	25 n	3T	667	6.17	30 n	3T	659
	75 n	7B	687		34 n	4	665
	92 n	10	663	6.20	58 v	6	671
5.41	103	1,1A	651	6.34	40 n	4	659
5.42	12 n	3B	669	6.35	14 n	3B	655
	94 n	10	687	6.40	74 n	7B	651
	96 n	10	659	6.41	37 n	4	665
5.44	26 n	3T	693	6.42	86 v	8	679
	53 v	6	671	6.49	41 n	4	659
	112 v	6	673	6.52	16 n	3B	655
5.45	85 v	8	679	6.53	64 n	7A	659
5.46	66 n	7A	659	7.00	55 v	6	671
	67 n	7A	653	7.01	76 n	7B	651
	77 n	7B	651	7.09	19 n	3B	655
5.47	101	1,1A	651				
5.48	104	1,1A	651	14.13	111	6	671
5.49	5	1,1A	653	14.20	103	1,1A	651
5.51	114 v	8	679	14.22	101	1,1A	651
5.52	54 v	6	671	14.30	105	1A	651
	60 v	6	673	14.32	2	1,1A	651
	95 n	10	687	14.43	110	6	671
5.53	15 n	3B	655	14.50	114 v	8	679
5.55	93 n	10	663	14.59	102	1,1A	651
	105	1,1A	651	15.00	115 v	8	679

n = nivelvaunu

v = 4-aks. kuljettajarahastusvaunu

Hallireitit kuvattu piirroksina RAITIOssa 3/84 lukuunottamatta seuraavia:

621 Töölö - Sibeliuskatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Sörnäin
 628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö

HALLISTA LINJALLE:

TÖÖLÖ

HALLIINAJOT:

Sunnuntai 1.9.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
9.53	24 n	3T	607	20.32	13 n	3B	608
10.18	13 n	3B	603	21.05	24 n	3T	604

KOSKELA

HALLIINAJOT:

RAITIO 3-1985

Maanantai - perjantai 1.10.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
7.55	103	1,1A	654	23.10	84 v	8	674
8.51	111	6	672	23.14	12 n	3B	660
9.01	114 v	8	674	23.17	54 v	6	674
9.11	105	1,1A	654		60 v	6	672
9.13	101	1,1A	652	23.18	65 n	7A	652
9.19	115 v	8	674	23.20	85 v	8	674
9.39	102	1,1A	652	23.28	23 n	3T	656
				23.29	55 v	6	674
17.15	101	1,1A	654	23.30	66 n	7A	652
17.22	102	1,1A	654		86 v	8	674
17.26	110	6	672	23.32	15 n	3B	660
17.28	105	1A	652	23.33	64 n	7A	690
17.44	56 v	6	672	23.37	74 n	7B	654
17.46	1	1,1A	652		75 n	7B	660
17.57	104	1,1A	652	23.38	93 n	10	660
18.04	111	6	672	23.40	58 v	6	674
	114 v	8	674		81 v	8	674
18.10	103	1,1A	652	23.41	92 n	10	664
18.14	112 v	6	672	23.42	96 n	10	690
18.15	115 v	8	674	23.43	26 n	3T	656
18.24	53 v	6	672		37 n	4	698
18.37	6	1,1A	652	23.47	41 n	4	660
20.34	83 v	8	674	23.49	76 n	7B	660
20.50	57 v	6	672		94 n	10	660
21.07	87 v	8	674	23.50	59 v	6	674
21.08	16 n	3B	660		82 v	8	674
21.13	67 n	7A	652	1.08	17 n	3B	660
21.27	2	1,1A	652		25 n	3T	656
21.29	19 n	3B	660	1.20	35 n	4	664
21.30	77 n	7B	660	1.23	18 n	3B	660
21.32	95 n	10	660		29 n	3T	656
21.36	3	1,1A	652	1.25	34 n	4	690
21.41	31 n	3T	656	1.30	14 n	3B	662
21.47	5	1,1A	654		30 n	3T	690
21.51	4	1,1A	652		38 n	4	664
22.10	40 n	4	698		39 n	4	660

Lauantai ja sunnuntai 1.10.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
L 15.04	53 v	6	672	21.41	31 n	3T	656
L 15.10	1	1	652	22.10	40 n	4	698
L 15.45	56 v	6	672				
L 17.10	2	1	652	23.10 - 1.20	kuten ma - pe		
L 17.25	3	1	652	1.23	18 n	3B	660
L 17.39	4	1	652		29 n	3T	656
S 17.41	87 v	8	674	L*	31 n	3T	690
L 17.48	5	1	652	1.25	34 n	4	690
20.50	57 v	6	672	1.30	14 n	3B	662
21.13	67 n	7A	652		30 n	3T	690
21.24	83 v	8	674		38 n	4	664
21.29	19 n	3B	660		39 n	4	660
21.30	77 n	7B	660				
21.32	95 n	10	660				

L = vain lauantaisin S = vain sunnuntaisin
L* = lauantai/sunnuntai yönä

HALLISTA LINJALLE:

T Ö Ö L Ö

HALLIINAJOT:

Maanantai - perjantai 16.9.1985 alkaen

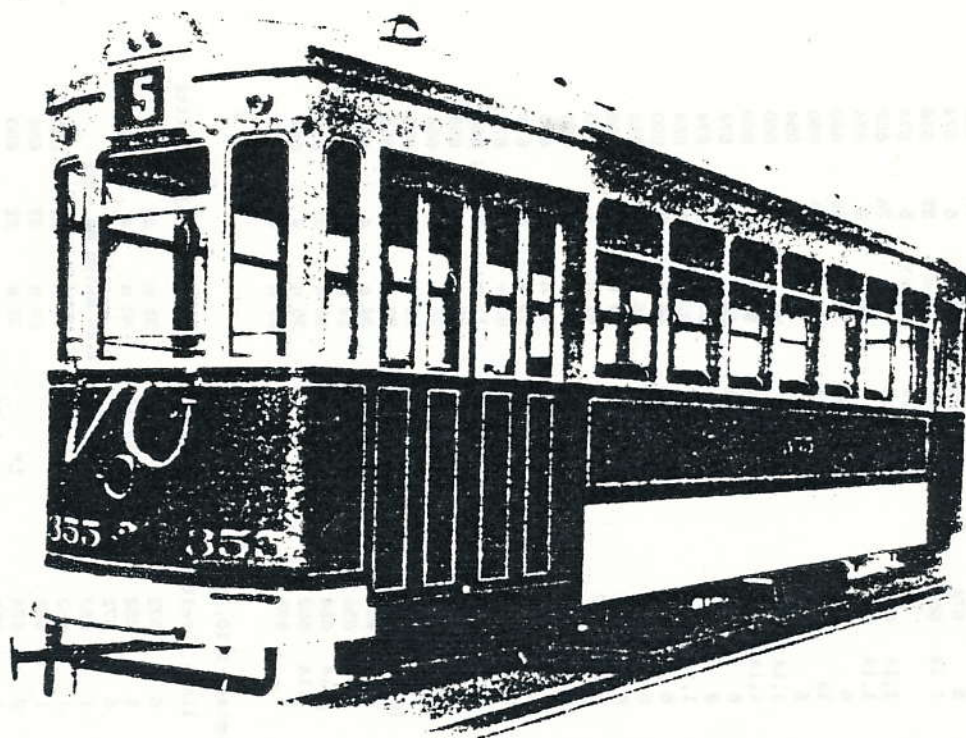
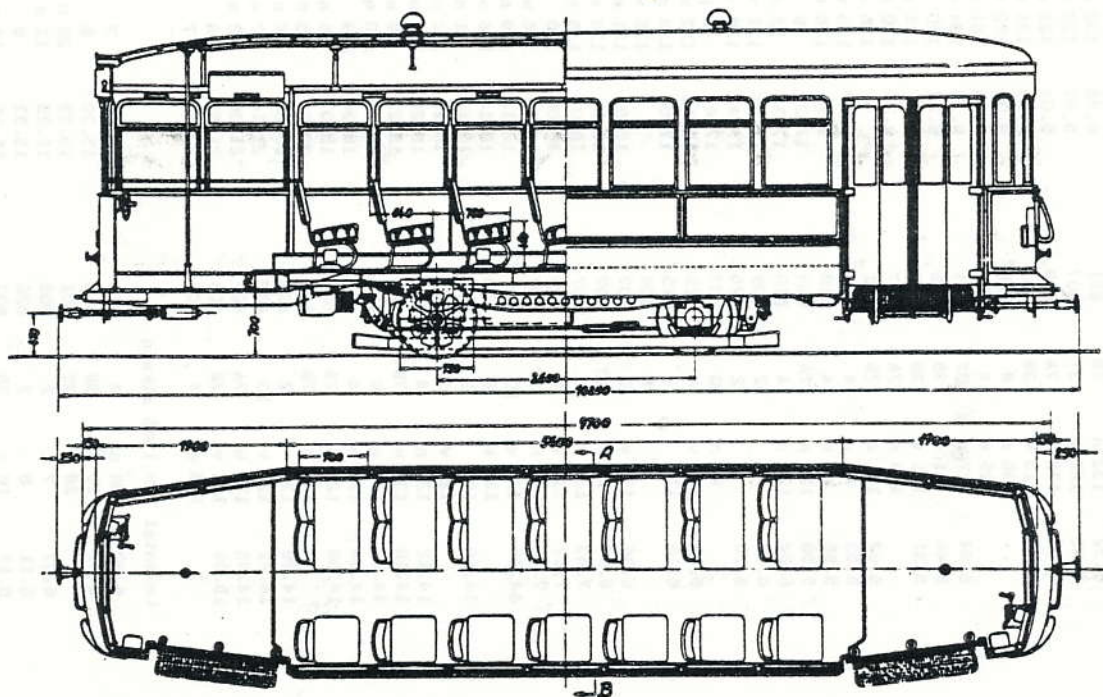
klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	124 n	4	619	8.20	138 v	8	616
5.32	132 n	7B	621	8.45	132 n	7B	628
5.41	122 v	3T	607	8.57	124 n	4	612
5.42	128 n	7A	609	9.04	129 n	7A	624
5.43	13 n	3B	603	9.05	131 n	7B	628
	36 n	4	619	9.06	122 v	3T	604
	125 n	4	607	9.13	121 v	3B	608
5.44	27 n	3T	611	9.15	134 v	8	616
5.46	11 n	3B	615	9.18	120	2	626
5.51	121 v	3B	603		125 n	4	606
	130 n	7A	607	9.23	130 n	7A	624
5.52	131 n	7B	621		136 v	10	632
5.53	42 n	4	607	9.27	135 v	10	606
5.55	43 n	4	619	9.32	126 n	4	612
5.56	129 n	7A	609	17.27	9	2	626
6.04	126 n	4	619	17.34	91 n	10	632
6.09	7	2	609	17.41	121 v	3B	608
6.10	9	2	625	17.42	138 v	8	618
	91 n	10	607	17.47	43 n	4	612
6.15	134 v	8	629	17.50	122 v	3T	604
6.16	120	2	625	17.54	128 n	7A	624
	8	2	609		135 v	10	632
6.36	135 v	10	607	18.00	131 n	7B	628
6.54	24 n	3T	607	18.02	134 v	8	618
7.03	136 v	10	607	18.04	125 n	4	612
7.17	138 v	8	629	18.08	120	2	626
7.20	28 n	3T	607	18.10	126 n	4	606
14.05	136 v	10	607	18.13	129 n	7A	624
	138 v	8	629	18.14	136 v	10	632
14.10	120	2	625	18.18	11 n	3B	608
	122 v	3T	607	18.19	124 n	4	612
14.12	124 n	4	607	18.20	132 n	7B	628
14.18	132 n	7B	621	18.22	28 n	3T	604
14.22	134 v	8	629	18.25	130 n	7A	624
14.34	126 n	4	607	18.30	139	2	626
14.38	129 n	7A	607	18.37	36 n	4	612
	131 n	7B	621	20.31	13 n	3B	608
14.39	139	2	625	20.55	24 n	3T	604
14.41	135 v	10	607	21.16	27 n	3T	604
14.48	130 n	7A	607	21.30	42 n	4	612
15.09	121 v	3B	603	21.53	8	2	610
	125 n	4	607	22.10	7	2	602

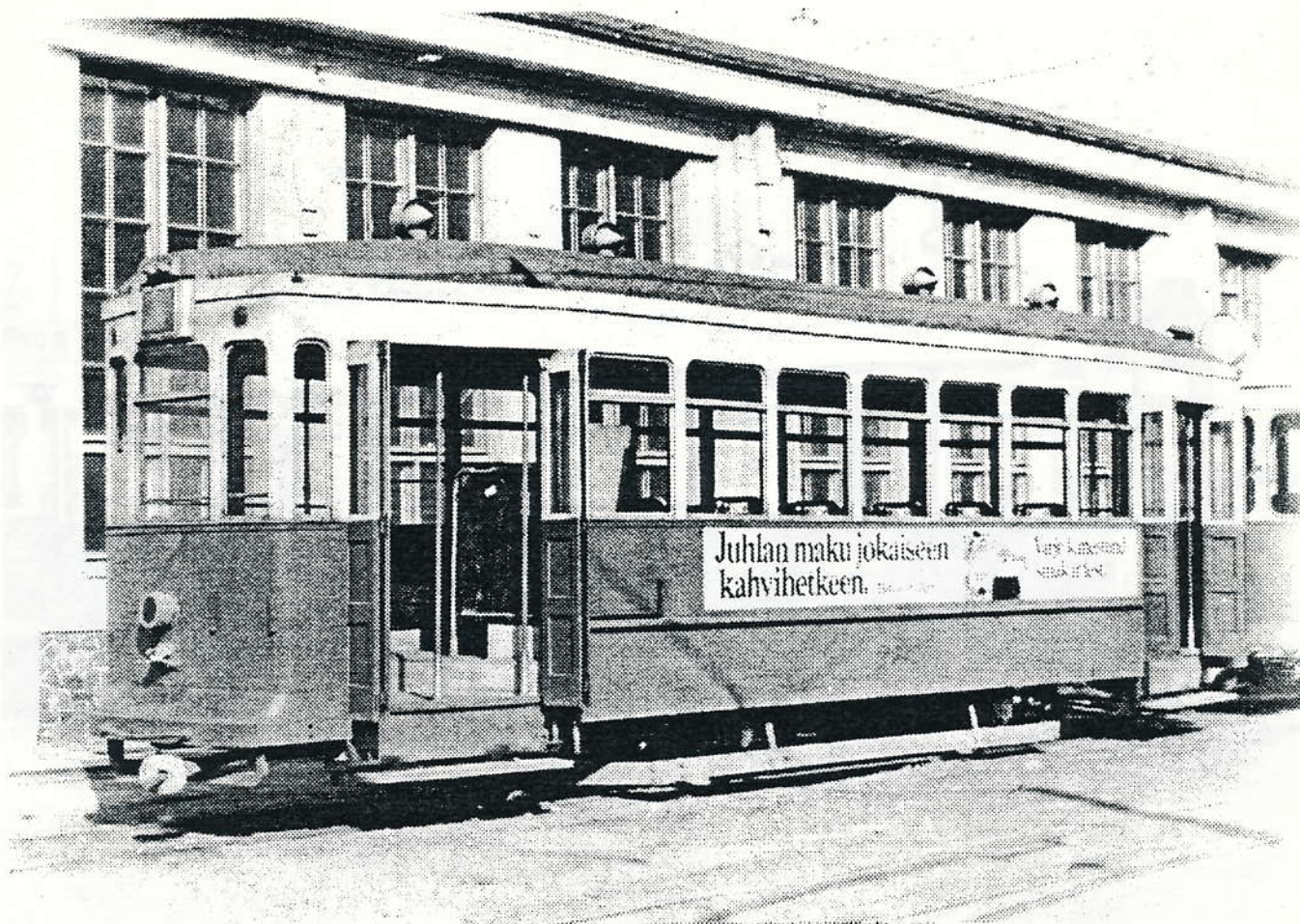
Lauantai 1.9.1985 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38 n	4	619	15.07	7	2	626
5.32	13 n	3B	615	15.20	8	2	626
	28 n	3T	601	15.23	28 n	3T	604
6.07	7	2	609	15.29	11 n	3B	608
6.11	8	2	625	15.33	9	2	626
8.17	16 n	3B	603	15.56	16 n	3B	608
8.27	24 n	3T	607	16.06	27 n	3T	604
8.42	36 n	4	607	16.14	36 n	4	612
8.49	11 n	3B	603	16.55	87 v	8	630
9.20	87 v	8	629	20.32	13 n	3B	608
9.24	27 n	3T	607	21.05	24 n	3T	604
9.32	9	2	625				

SUNNUNTAI, katso palstaa Koskeian hallista linjalle, ma-pe

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 8.osa tyyppi LHW





*HKL 720 Töölön hallin sivuraiteella »tuulettumassa».
HKL 720 parked in a siding at Töölö depot.
Kuva/photo: J. Rauhala, 28.5.1972*

(Lähde: Verkehrstechnik, 20.1.1941, K. von Waldstätten)

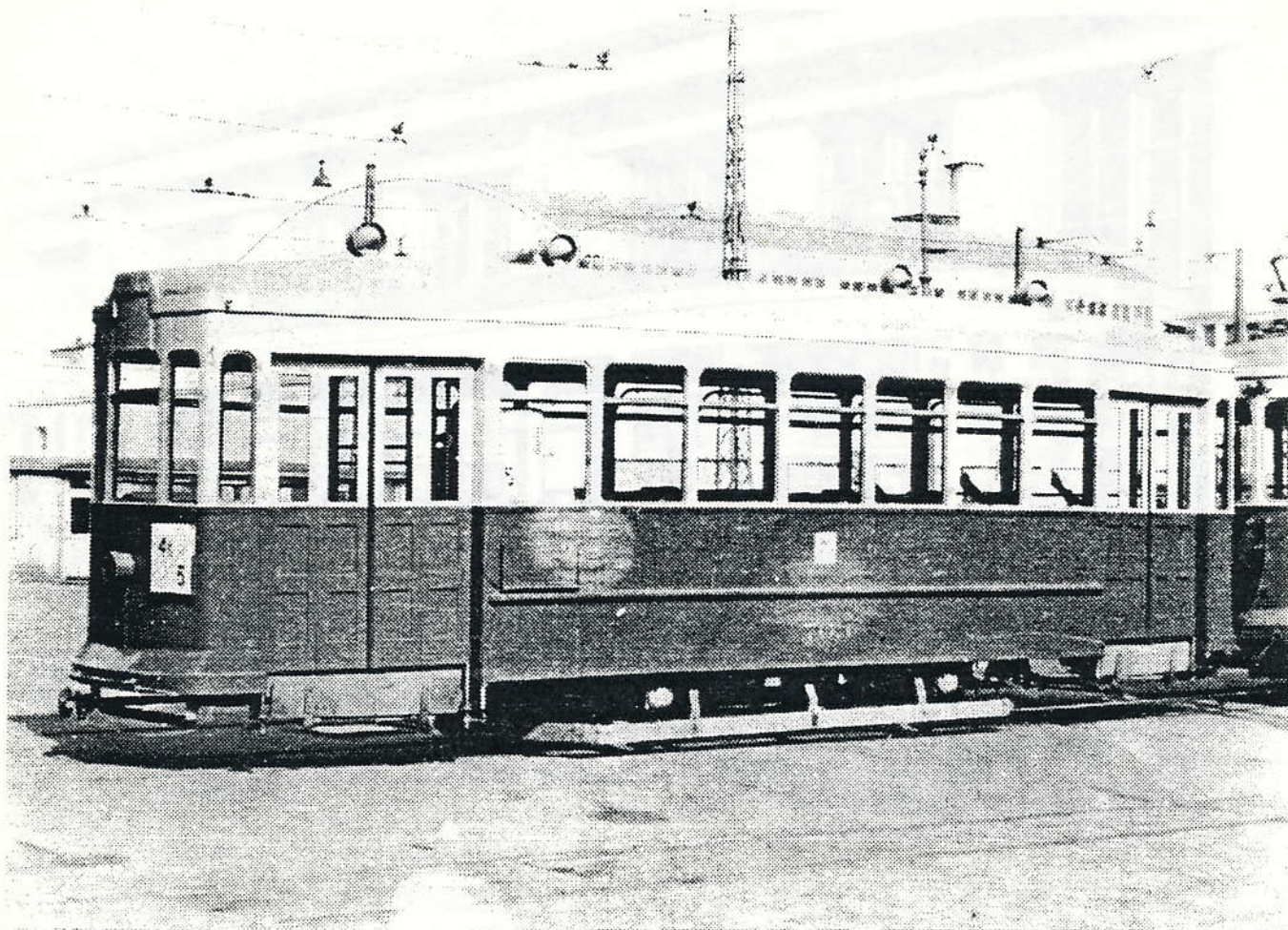
Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau, toimitti kesällä 1940 sarjan perävaunuja Helsingin raitioteille. Vaunut olivat erittäin nykyaikaisia rakenteeltaan ja niitä oli tarkoitus käyttää parantamaan liikennetarjontaa, sillä Helsingissä oli määrä järjestää vuonna 1940 Olympiakisat, joiden odotettiin lisäävän matkustajamääriä huomattavasti.

Yleinen rakenne

Perävaunun umpinaiset pääty sillat ja keskiosa muodostavat yhteinäisen matkustajatilän. Siinä on 21 punaisella nahalla verhoiltua istuinta, joiden runko on valmistettu kromatusta putkesta. Vaunu on tarkoitettu yhteen suuntaan kulkeväksi, joten siinä on taitto-ovet ja astinlaudat vain yhdellä sivulla. Ovet ja astinlaudat toimivat sähköpneumaattisesti. Kiinteissä sivuikkunoissa on kaksinkertaiset ruudut, ja ulompi kehys voidaan irrottaa ikkunoiden puhdistusta varten. Ikkunoiden yläpuolella on avattavat tuuletusluukut. Vaunun päihin on sijoitettu suksitelineet.

Vaunussa on paineilmajarru, sähkökäyttöinen solenoidijarru ja käsijarru. Lämmitystä varten on kahdeksan 600 V sähkökaminaa, joiden yhteisteho on 5 kW. Ne on kytketty kolmeen piiriin.

Korin runko koostuu kokonaan hitsatuista teräsprofiileista. Kytkinlaitteistot ovat samantyyppiset, joita Helsingissä käytetään.



HKL 703 lähdössä Töölöstä iltapäivän tungosvuoroon linjalle 4S/5 (Katajanokka – Munkkiniemi).

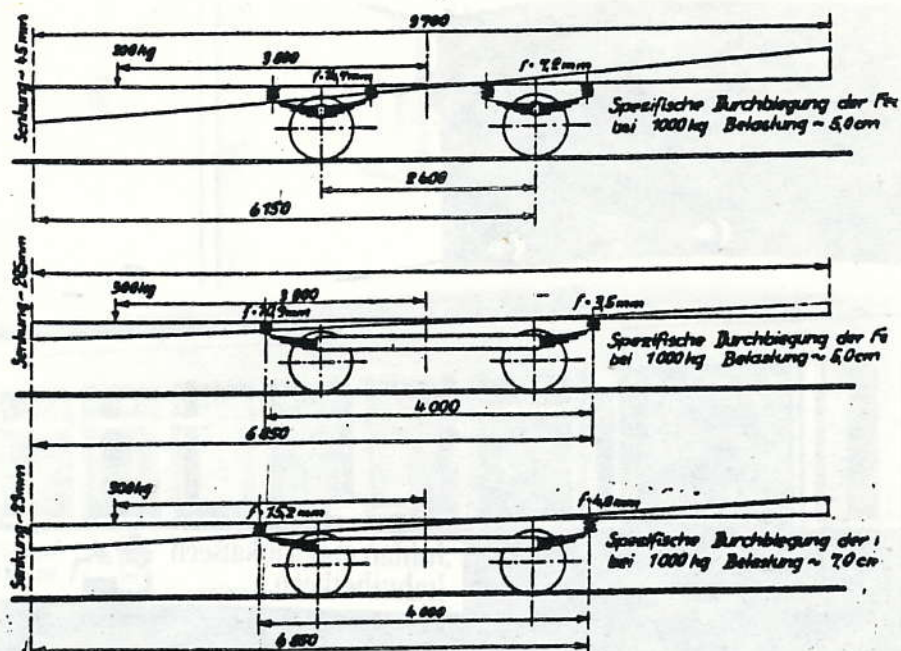
HKL 703 ready to leave Töölö for a sortie on the rush hour service 4S/5 (Katajanokka – Munkkiniemi).

Kuva/photo: J. Rauhala, 8.6.1971

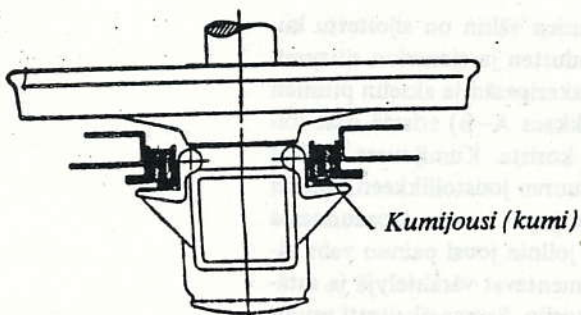
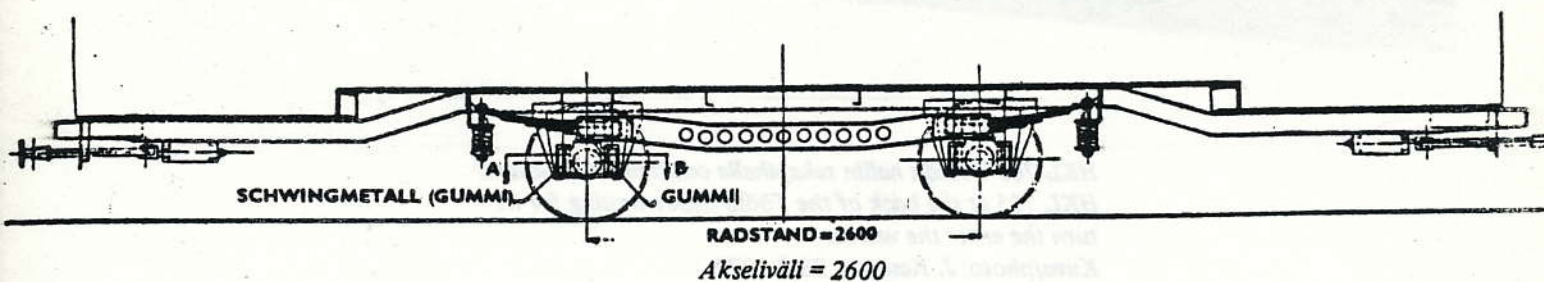
Alusta

Raitioteiden kaarresäteet ovat pieniä, jolloin akselivälit ovat lyhyitä ja etu- sekä takaylitys suhteellisen pitkät. Siksi pyöräkertojen jousien on oltava suhteellisen jäykät korin keinunnan estämiseksi. Raitiovaunuissa käytetään siksi yleensä erillistä teliä, jolloin sen ja vaunukorin väliin sijoitettavilla jousilla saadaan parannettua jousitusta. Tässä tapauksessa kuitenkin luovuttiin erillisen telin käytöstä, jotta vaunun omapaino saataisiin mahdollisimman pieneksi, ja sen sijaan käytetään uutta alustarakennetta (katso kuva).

Jokaisen laakeripesän päällä on neljänneselliptinen lehtijousi, jonka jousipakka on yhdistetty jäykällä palkilla toisen pyöräkerran jousipakkaan. Näin saavutetaan saman puolen kummankin laakeripesän yli ulottuva lehtijousijärjestelmä, jossa on jäykkä keskiosa. Jousituksen ominaisuudet ja niin muodoiin vaunun korin keinuminen eivät enää riipu vaunun akselivälistä, vaan lehtijousten ulompien päiden suuremmasta etäisyydestä. Lehtijousien ulkopäähän on lisäksi sijoitettu kitkattomat kierrejouset. Tällä tavoin jousto-ominaisuudet voidaan valita paljon pehmeämmiksi, mutta silti ei tarvitse pelätä vaunun korin keinumista tai heilumista.



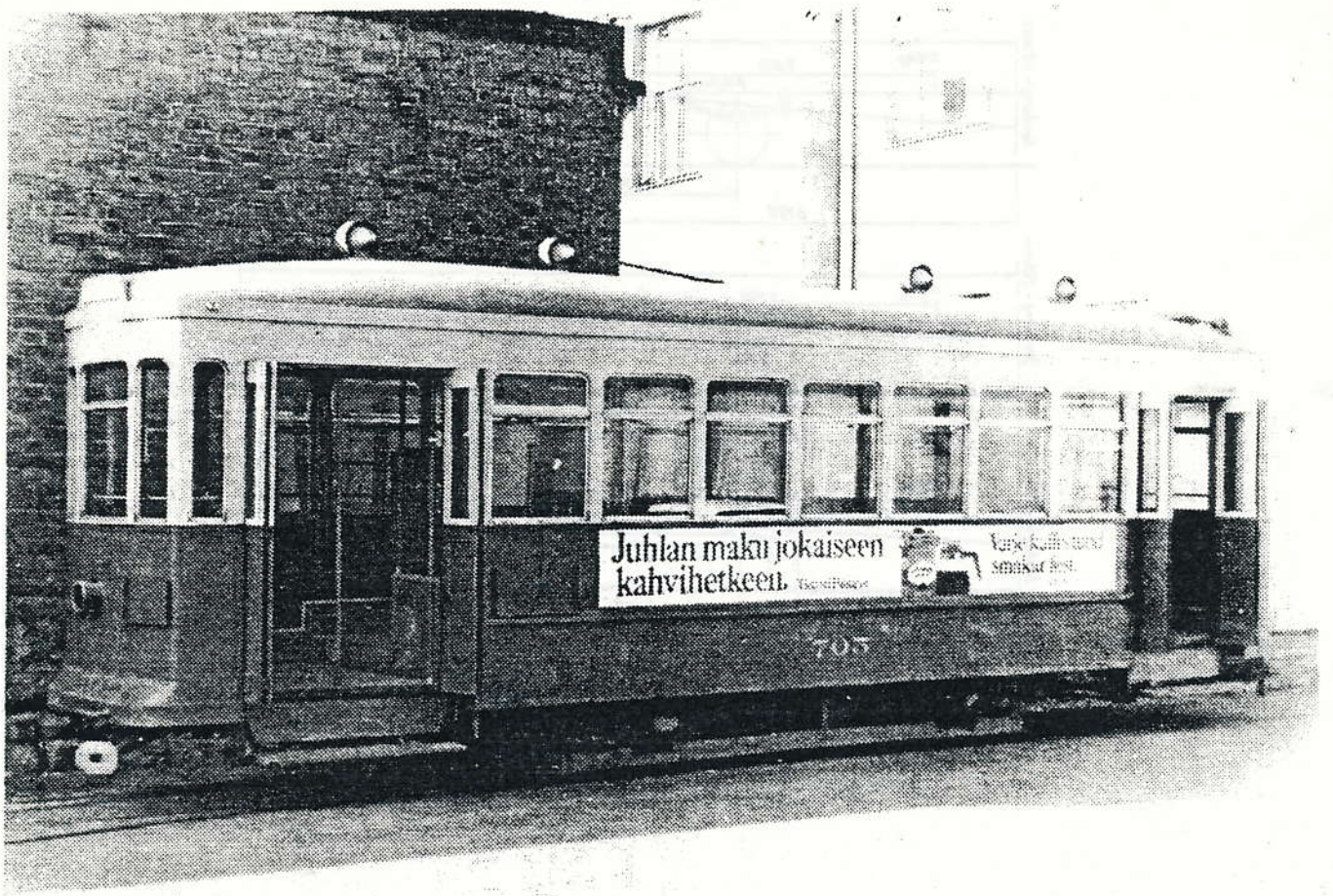
Raittiotien jälkivaunujen erilaisten jousitusjärjestelmien vertailua. Ylhäällä ja keskellä: jousien ominaistaipuma 1000 kg kuormalla noin 5 cm. Alhaalla: jousien ominaistaipuma 1000 kg kuormalla noin 7 cm.



Perävaunun pyöräkerran tuenta

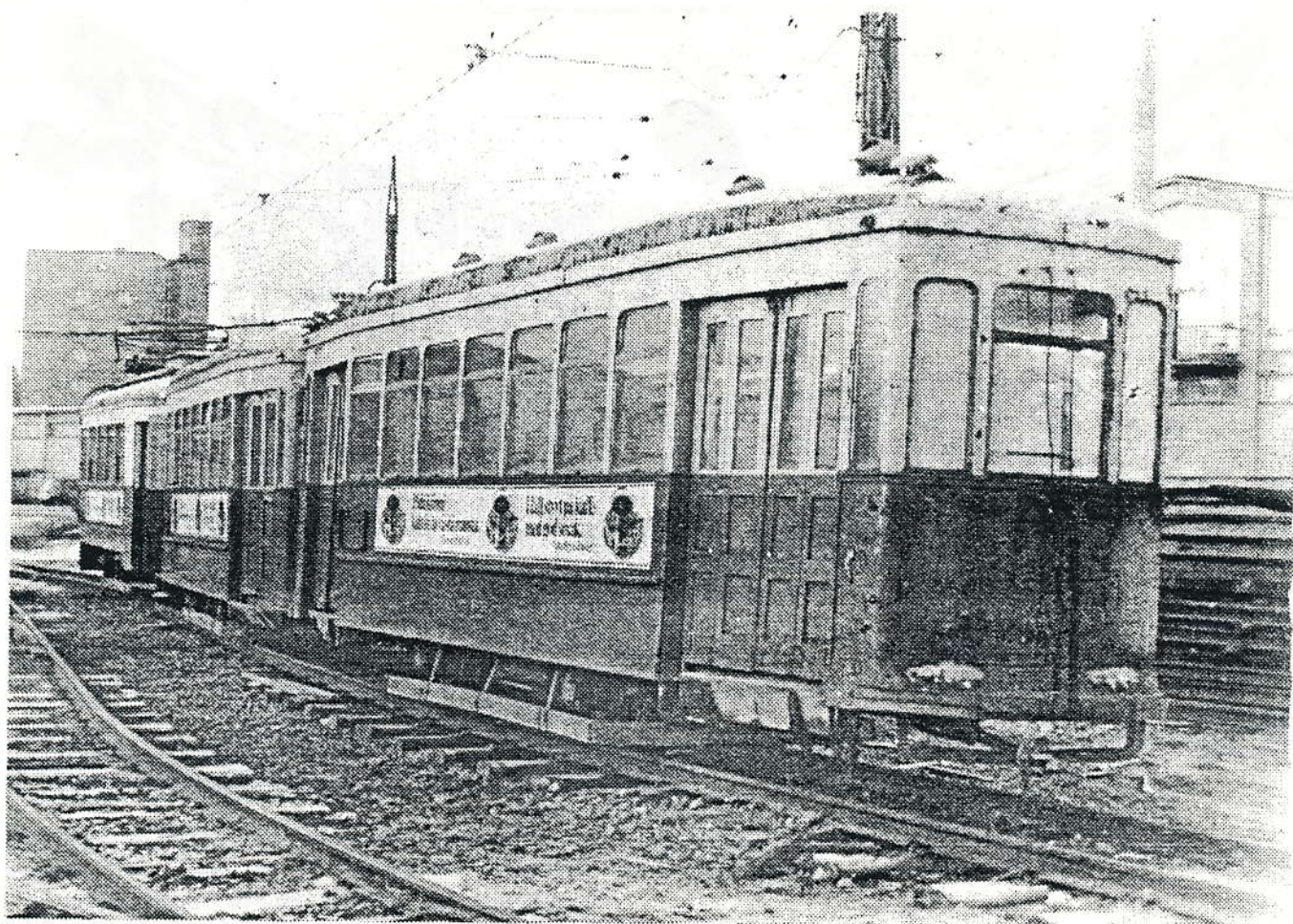
Kuvaesityksestä käy ilmi, millainen vaikutus korin yksipuolisella kuormituksella, kun käytetään tavanomaista jousitusta. Seuraavassa kuvassa esitetään vaunun käyttäytyminen samassa tilanteessa, kun siinä on uuden tyyppinen jousitus ja jousto-ominaisuudet ovat samat kuin edellisessä ku-

vassa. Viimeisessä kuvassa nähdään yksipuolisen kuormituksen vaikutus, kun jousitus on samanlainen kuin helsinkiläisiin vaunuihin valittu. Kuvasta käy ilmi, että alusta kallistuu huomattavasti vähemmän, vaikka jouset ovat pehmeä-



*HKL 705 Töölön hallin takapihalla odottamassa huoltoa.
HKL 705 at the back of the Töölö depot waiting for its
turn to enter the works.
Kuva/photo: J. Rauhala, 28.5.1972*

Laakeripesien ja akselinpitimien väliin on sijoitettu kumijouset, joilla estetään heilahdusten ja ajomelun siirtymisen koriin lähes kokonaan. Laakeripesän ja akselin pitimen välissä käytettävä rakenne (leikkaus A-B) eristää osat toisistaan ja siten myös vaunun korista. Kumijouset sallivat päittäissuunnassa suhteellisen suuren joustoliikkeen, jolloin akselit voivat siirtyä poikittain jopa 5 mm. Ajosuunnassa kumijouseen kohdistuu paine, jolloin jousi painuu vain vähän kokoon. Kumilaakerit vaimentavat värähtelyjä ja estävät niiden siirtymisen vaunun koriin. Samanaikaisesti vaunu kulkee tasaisesti kaarteissa, koska akselit pääsevät liikkumaan sivusuunnassa, ja korin sivuttaisheilahdukset vaimenevat tehokkaasti.



HKL 712 Koskelan ratapihan »umpisuolessa» odottamassa hylkäystä.

HKL 712 on the »graveyard siding» at Koskela depot, waiting for the scrapper's torch.

Kuva/photo: 29.12.1972

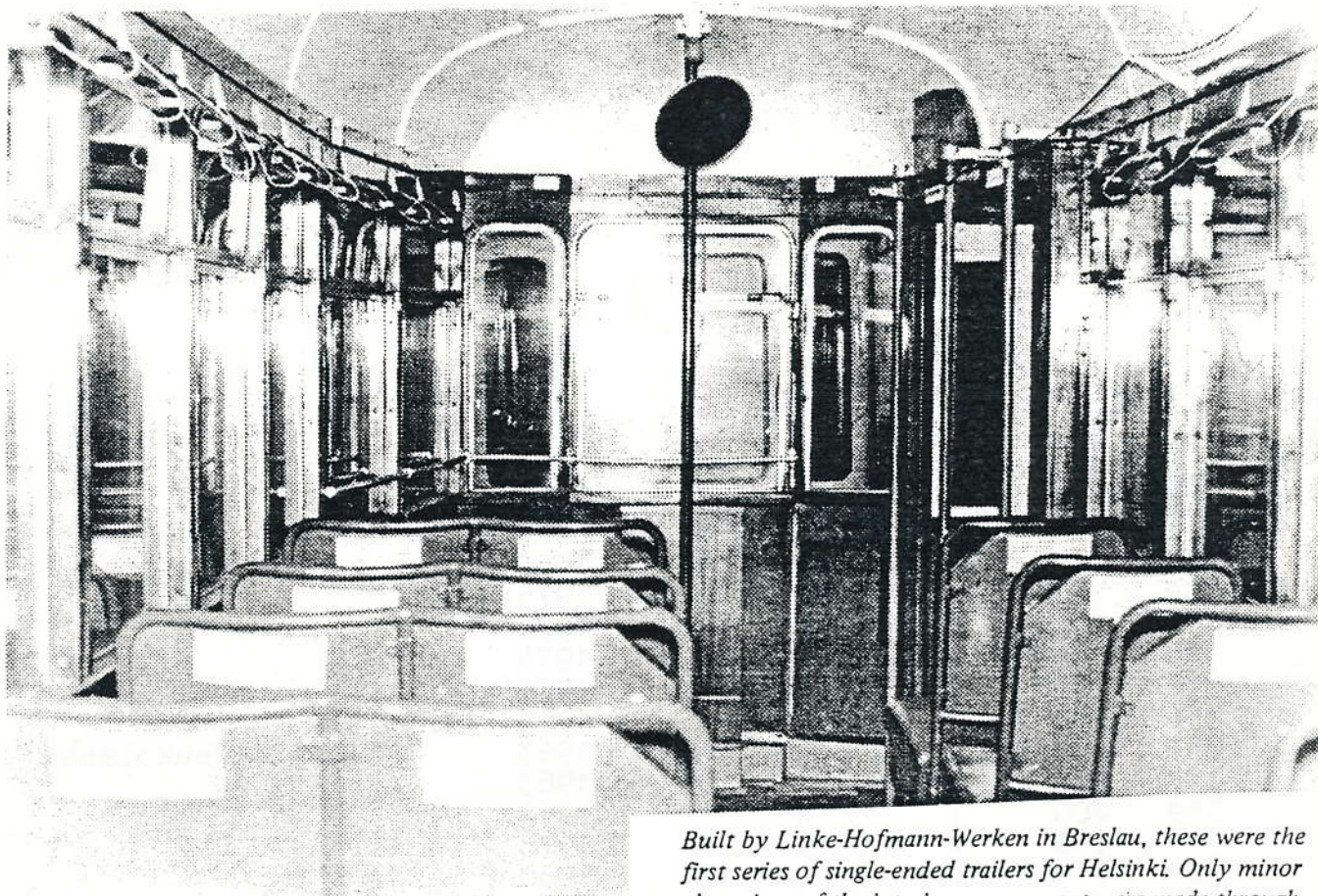
Koeajot

Perävaunua kokeiltiin Waldenburger Strassenbahn -nimisen raitiotieyhtiön linjalla Waldenburg – Dittersbach – Waldenburg – Salzbrunn – Waldenburg. Radan raideveys oli 1000 mm ja suurin kaltevuus 1:14. Kiskot on upotettu suurimmaksi osaksi kadun pintaan, osittain ne on sijoitettu erilliselle ratapohjalle. Vaunun käyttäytyminen pysty- ja vaakasuorassa oli erittäin tyydyttävää. Korin keinuntaa ja heilumista ei ollut havaittavissa. Pystysuora jousitus oli pehmeä ja miellyttävä. Kaarteisiin tultiin ja niissä kuljettiin tasaisesti, eikä voimakkaita sivuttaisia nykäyksiä tuntunut.



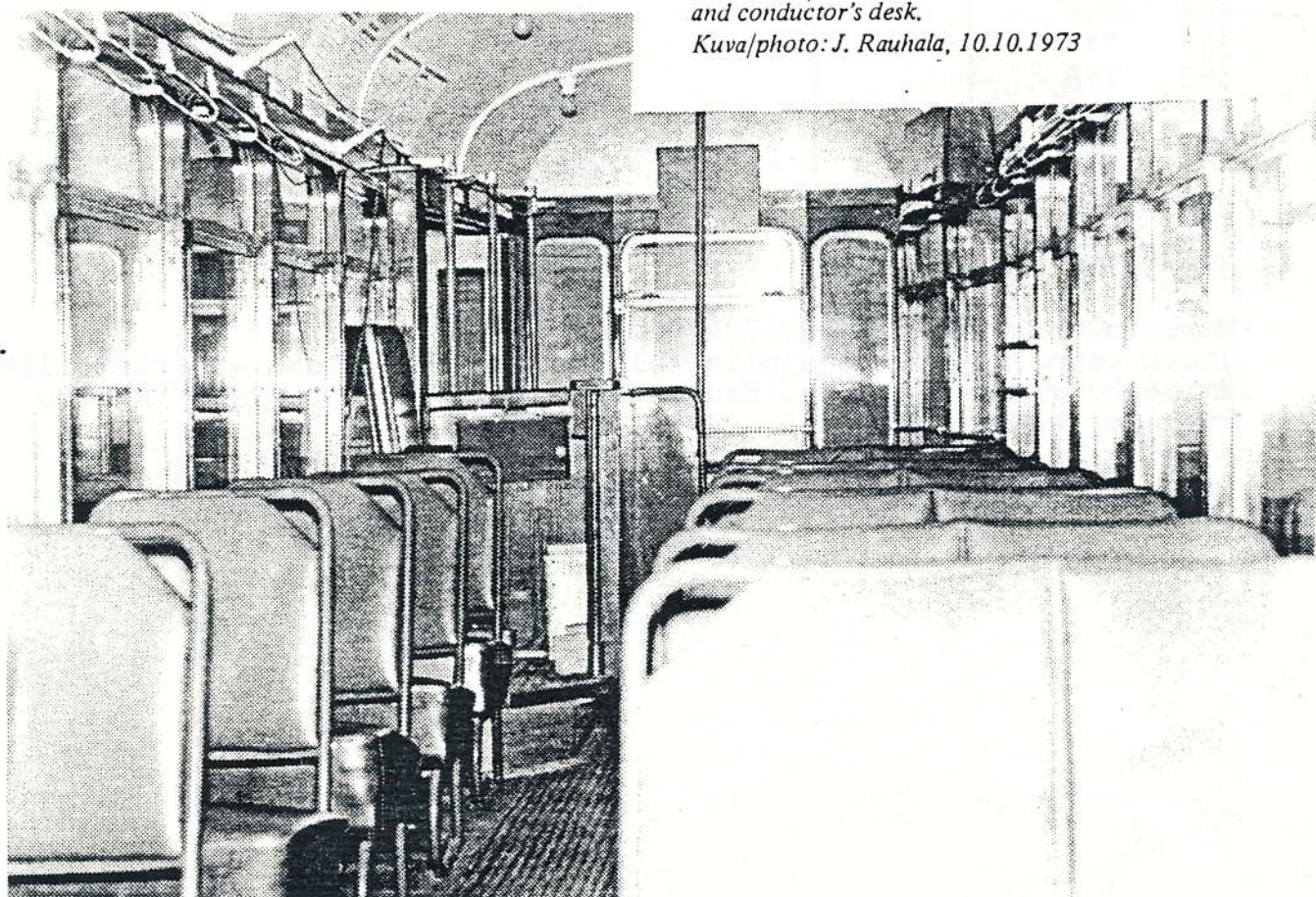
LHW-vaunujen sisutus ei vuosien varrella ole suurestikaan muuttunut. Vaunut olivat Helsingin ensimmäiset yksisuuntaperävaunut, eikä vasemman puolen ovia ollut, joten päätyksillat ovat säilyneet muuttumattomina. Rahastajan aitto ei ole alkuperäinen ratkaisu, sillä vaunuissa oli alkujaan seisova rahastaja. Aition rakentaminen vähensi istumapaikat 21:stä 17:ään. Kuvissa näkyy pari erilaista aittio- ja istuinmallisustusta.





Built by Linke-Hofmann-Werken in Breslau, these were the first series of single-ended trailers for Helsinki. Only minor alterations of the interior arrangement were made throughout the years, the major change being the installation of a conductor's stand which reduced the number of seats from 21 to 17. These views show two different types of seats and conductor's desk.

Kuva/photo: J. Rauhala, 10.10.1973



HRO nro	HKL nro	tilattu	käyttöönotto	poistettu	muuta
351	701	1938	1939	1960	
352	702			1975	
353	703			1976	
354	704			1974	
355	705			1976	
356	706			1963	
357	707			1963	jäljellä Toukolassa
358	708			1963	
359	709			1969	
360	710			1976	
361	711	1939	1940	1960	
362	712			1973	
363	713			1963	
364	714			1976	
365	715			1976	
366	716			1973	
367	717			1976	
368	718			1960	
369	719			1975	HKL:n museossa
370	720			1973	
371	721			1960	
372	722			1963	
373	723			1976	
374	724			1960	

Numeromuutos 351-374/701-724 vuonna 1945.
 Jokin vaunu käynyt koeajolla Waldenburger Kreisbahn -raitioteillä
 Waldenburgissa Saksassa. Kaupungin nimenä vuodesta 1945 (kuuluu
 Puolaan) Walbrzych.