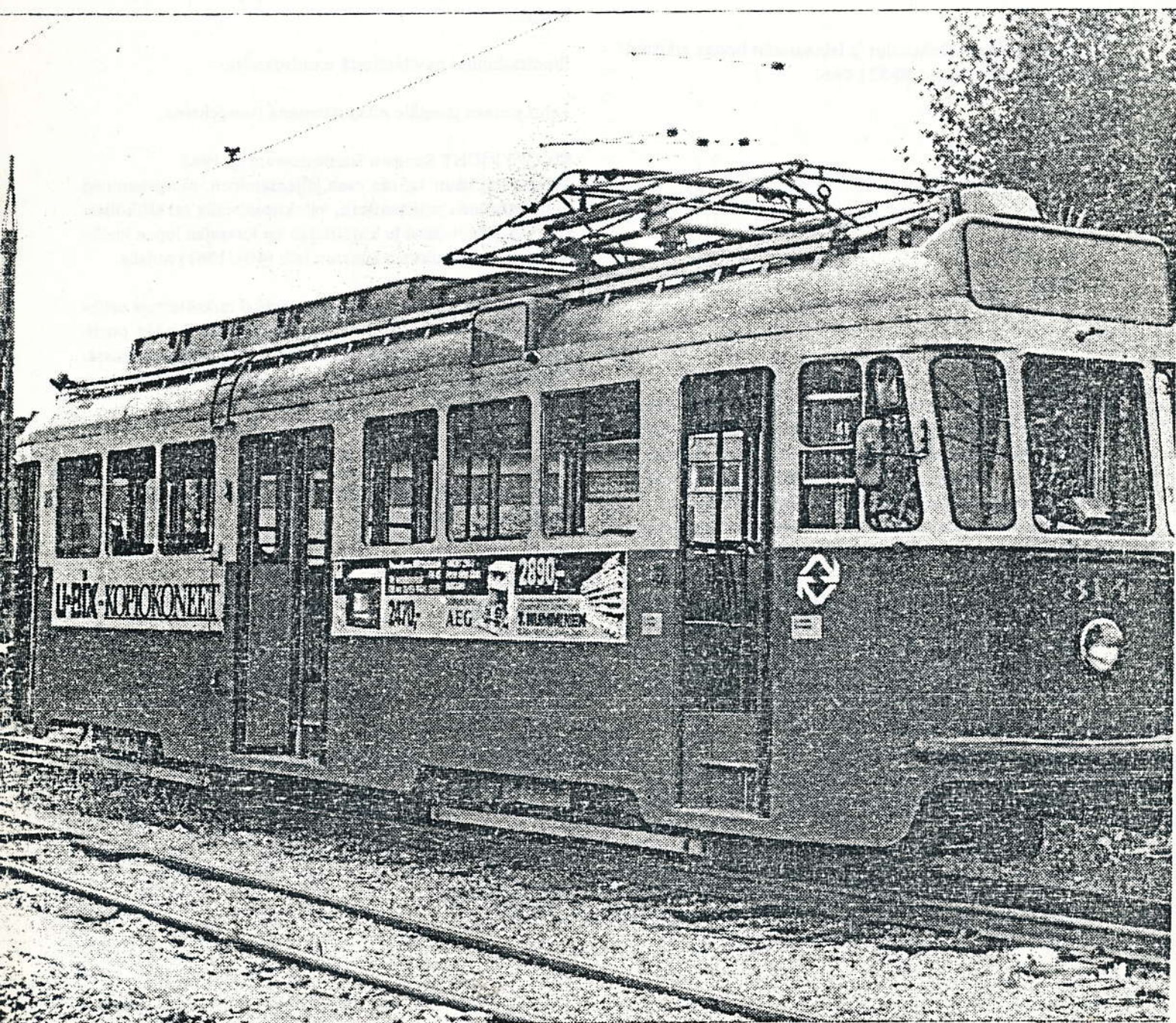


RAITIO

ISSN 0356-5440

4 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:

HKL:n mustangit eli ratti-Kariat ovat tiensä päässä. Loppusyksyllä olemassa olleista viidestä vaunusta käytettiin paria kaupungin »turhimmalla» linjalla 2. Viikolla 49 kulkivat nämä vaunut viimeisiä kertojaan kaupallisessa liikenteessä. Kolmekymmentä vuotta ne kulkivat Helsingin katuja. (Kymmenen vuotta sitten, jolloin liikenteestä poistuivat edelliset hävinneet vaunusarjat, seniorit olivat 50 vuotta täyttäneitä!)

The first series of HKL post-war bogie motors have reached the end of the track. Originally 30 strong in number (301-330), only five existed last autumn and two were regularly used on the short route 2. These cars remained 30 years in service, where as the oldest fourwheelers had passed 50 when withdrawn some 10 years ago.

Vaunu 314 riisuttavana Koskelassa.

Car 314 being stripped down at Koskela depot.

Kuva/photo: A. Hellman, 22.9.1984

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 postisliikenteen kautta; hinta 5 mk numerolta.



SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

paikallisliikennehistoriallinen yhdistys

Pääkaupunkiseudun julkisessa sanassa on viime aikoina keskusteltu sangen vilkkaasti Espoon ja erityisesti Länsiväylän suunnan joukkoliikennejärjestelyistä.

Keskustelun pääaiheena on lähinnä ollut sopiva liikennejärjestelmä; vastakkain on asetettu kiskoliikenne (= raskas metro) ja linja-autot (nykyinen järjestelmä tai ns. bussimetro). Vasta yksi kirjoittaja on toistaiseksi viitannut kolmannen vaihtoehtoon, joka tuntuu olevan useimmille vieras.

Vantaalainen diplomi-insinööri Antero Alku ehdotti hiltain HELSINGIN SANOMIEN palstoilla, että etelä-Espooseen rakennettaisiin pikaraitiotiejärjestelmä. (Sellainen piti muuten alunperin rakentaa itä-Helsinkiinkin.) Parikin kirjoittaa on jo ehittänyt torjumaan ajatuksen vetoamalla joko siihen, että nopeudet eivät olisi riittäviä eikä kalusto voisi liikkua nykyisellä metroradalla, tai sitten pikaraitiotiet tukkisivat Helsingin keskustan.

Keski-Euroopassa on tätä nykyä useita pikaratajärjestelmiä, joita voitaisiin soveltaa pääkaupunkiseudullakin. Espoolaiset ovat vierastaneet metroa esimerkiksi sen suurien rakennuskustannuksien vuoksi. Toisaalta ollaan valmiit myöntämään kiskoliikenteen monet huomattavat edut erilaisiin busiliikennejärjestelyihin verrattuna.

Euroopan vilkkaimpiin satamakaupunkeihin lukeutuvasa Rotterdamissa on painiskeltu samanlaisten vaikeuksien parissa, ja siellä on kehitelty ratkaisu, jota voitaisiin hyvin soveltaa Espoon joukkoliikenteessä. Hollantilaiset ovat onnistuneet risteyttämään raitiotien ja metron.

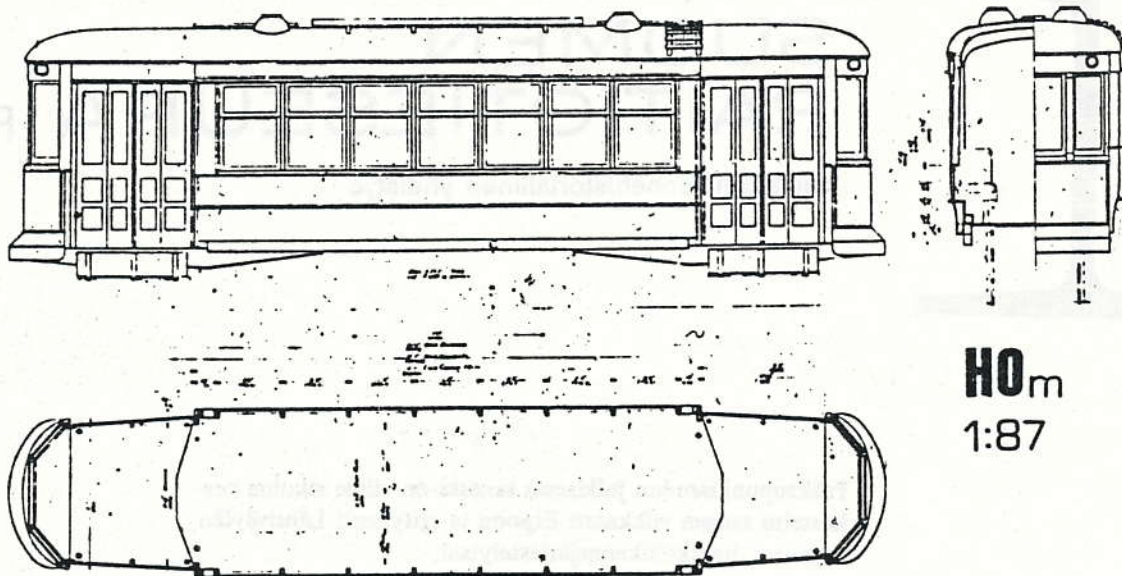
Etelä-Espoon pikaraitiotiejärjestelmäkään ei välttämättä tarvitse olla kallis eikä hidas, eikä sitä tarvitse johtaa tunneliin. Rotterdamissa käytetään vaunukalustoa, joka voi liikennöidä sekä metroradalla että maan pintaa pitkin raitiotienä. Pintaliikenteessä energia syötetään ilmajohdojen välityksellä ja asemat ovat ratkaisuiltaan erittäin yksinkertaisia. Rata haarautuu toisessa päässä kahteen esikaupunkiin.

Mitäpä jos Espooseenkin rakennettaisiin tällainen tehokas »kevytmetro». Runkolinjauksesta voitaisiin johtaa haarat Länsiväylän varren taajamiin, jolloin liityntäliikenne voitaisiin näillä alueilla rajoittaa minimiinsä. Valmis ratapohjakin on jo olemassa – se tunnetaan nimellä Länsiväylä. Tien linjaus on sellainen, että »kevytmetron» vaunut pystyisivät vallan hyvin noudattamaan sitä. Ruoholahdesta rata voisi kulkea maan alla Katajajarjuun, josta se nousisi maan pinnalle ja siirtyisi esimerkiksi Länsiväylän pohjoiselle ajoradalle, joka on muutettu ratalinjaksi. Eteläinen ajorata voitaisiin muttaa autoliikenteen tarpeita palvelevaksi tavalliseksi maantiekse. Onhan nimittäin järjen vastaista, että Ruoholahteen johtaa leveä moottoritie, jota pitkin kiitävät yksityisautot tukkivat Helsingin keskustan kadut ja vaikeuttavat erinomaisen sähkökäyttöisen ja saasteettoman raitiovaunuliikenteen sujumista.

Samanaikaisesti sähköistetyin rantaradan käyttöä voitaisiin tehostaa tihentämällä liikennettä ja käyttämällä suurempia yksiköitä. Kaksi tehokasta kiskoliikennejärjestelmää pysyisi hoitamaan valtaosan Espoon ja Helsingin välisestä joukkoliikenteestä. Vapautuvan bussikaluston avulla voitaisiin järjestää Espooseen tehokas ja tiheä pohjois-eteläsuuntainen poikkaitislinjasto, joka helpottaisi sisäistä matkustamista. Bussit hoitaisivat samalla rantaradan ja »kevytmetron» syöttöliikenteen.

Pallo on tosiaan espoolaisilla päättäjillä, mutta ratkaisujen vaikutukset heijastuvat muuallekin pääkaupunkiseudulle – ja näillä ratkaisuilla on merkittävä vaikutus pääkaupunkiseudun asukkaiden elämisen laatuun.

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 9.osa tyyppi BRILL



(Brill Magazine, June 1920)

20 kaksiakselista umpikorista vaunua Suomeen BRILL 21-E TELIT

J. G. Brill Company laivasi jokunen viikko sitten Helsingin Raitiotieyhtiölle 20 kaksiakselista, umpikorista 5665 mm pituista vaunua, joissa on Brillin 21-E-teli.

Kysymyksessä oli ensimmäinen Suomesta tullut raitiovaunutilaus sitten maan itsenäistymisen joulukuussa 1917.

Maan pääkaupunki Helsinki on kaupan keskus, mutta myös tärkeä satama, joka sijaitsee Suomenlahden rannalla. Sieltä on säännöllinen höyrylaivaliikenne tärkeimpiin Itämeren satamiin. Ulkomaille vietäviin tuotteisiin lukeutuvat esimerkiksi puutavara, selluloosa ja paperi sekä meijerikoneet. Kaupungin väestö — asukkaita oli vuoden 1910 väestönlaskennan mukaan noin 150.000 — kasvaa, ja opetuslaitoksen kehittyminen erittäin korkeatasoiseksi puhuu omaa selvää kieltään. Helsingissä toimii yliopisto ja muita korkeakouluja ja laitoksia. Kaupungissa on leveitä katuja ja bulevardeja sekä puistoja, samoin kuin monia historiallisia muistomerkkejä.

Uusissa vaunuissa on 1830 mm pituinen silta kummassakin päässä. Kummallakin puolella on kaksi ulospäin avautuvaa kaksiosaista taitto-ovea. Ovet ja liikkuvat astinlaudat ovat käsikäyttöiset. Käyttövipu sijaitsee kuljettajan edessä ja vaunun sisäosassa lähellä rahastajan paikkaa. Kummallakin vaununsillalla on tilaa 12 seisojalle, ja kun istumapaikkoja on 21, vaunussa on tilaa yhteensä 45 matkustajalle. Matkustajat eivät saa seistä keskiosan käytävällä, joka on varattu istumapaikoille meneville ja sieltä poistuville matkustajille. Jokaisella vaununsillalla on 3 tukitankoa kussakin oviaukossa. Ne on tarkoitettu vaunuun nouseville ja siitä poistuville matkustajille.

Korin alusrakenne on pääasiassa puuta. Pitkittäispalkit ovat mäntyä ja poikkipalkit sekä vinottaistuet tammea. Sivupalkkien mitat ovat 121 x 150 mm ja keskipalkkien mitat 108 x 127 mm. Keskipalkit on vahvistettu 152 x 89 mm kulmateräksellä. Tammisten päätypalkkien mitat ovat 90 x 162 mm ja vinoittaistukien 83 x 150 mm. Kaikki rungon osat on liitetty tukevasti toisiinsa ja varmistettu sideraudoilla.

Korin seinärakenteissa on käytetty leppää ja kaarevissa sivupaneeleissa poppeliä.

Brillin tavallinen kaarikatto on koko vaunun mittainen. Se on huomattavasti kevyempi kuin latermiinikatto. Kattorakenteessa on käytetty puuta sekä terästä.

Korin kummankin puolen seitsemän sivuikkunaa ovat kaksiosaiset. Yksiruutuinen yläosa on kiinteä ja alaruutu voidaan avata ylöspäin. Vaununsiltojen päissä on kiinteät seinät, joissa on kolme alaspäin avautuvaa ikkunaa. Keskimäisen ikkunan korkeutta voidaan säätää. Päätyjen seinien alaosat ovat ulkopuolelta 1,6 mm ja sisäpuolelta 1 mm teräslevyä.

Vaunusta puuttuvat sisäpuolella yleisesti käytettävät liukuovet, jotka erottavat matkustajatilaa vaununsilloista. Tämä nopeuttaa matkustajien liikkumista, mutta ennen kaikkea vähentää painoa. Matkustajille tarkoitettut tukipylväät pitävät korin samalla ryhdissä.

Kaikki sisätilojen puuosat ovat kirsikkapuuta. Korin keskiosan katto on agasoottia, mutta päätysiltojen katot ovat rimoitettut. Korin sivuseinien alaosat on myös päällystetty agasootilla.

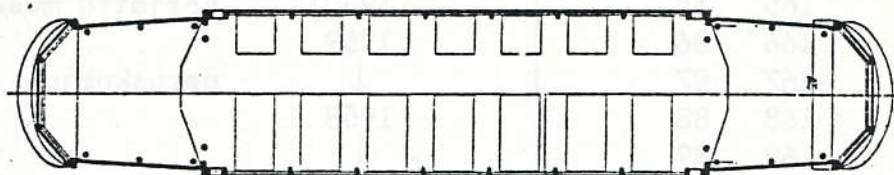
Toisella puolella käytävää on seitsemän kahdelle matkustajalle tarkoitettua kääntyväselkäistä istuinta, joissa on 90 cm istuinosa, ja toisella puolella käytävää on samantyyppiset yhden hengen istuimet 45 cm istuinosineen, joten istumapaikkoja on yhteensä 21. Kaikissa istuimissa käytetään Brillin »Winner»-mekanismeja. Jalkaosat on puristettu yhtenä kappaleena teräslevystä. Istuinten selkänojiissa samoin kuin istuinosassa on käytetty vuorotellen tummia ja vaaleita riimoja, mikä antaa hieman erikoisen vaikutelman.

Istuinten lisäksi vaunujen varustukseen kuuluu seuraavia Brillin erikoisvalmisteita: »Dumpit» hiekkasäiliöt, »Dedenda» varoituskellot, »Retriever» merkinantokellot ja »Exhaust» tuulettimet.

Vaunuissa käytettävien Brillin 21-E -vakiotelien raideleveys on yksi metri, akseliväli 2,1 m ja pyörän kulkukehän läpimitta 800 mm. Teliä ympäröi tukeva puinen suojus.

Tämä telityyppi on maailman tunnetuin kaksiakselinen teli. Se on osoittanut niin onnistuneeksi, että siihen on vuosien mittaan jouduttu tekemään vain vähäisiä muutoksia. Se on kaikkein yleisin Brillin teli.

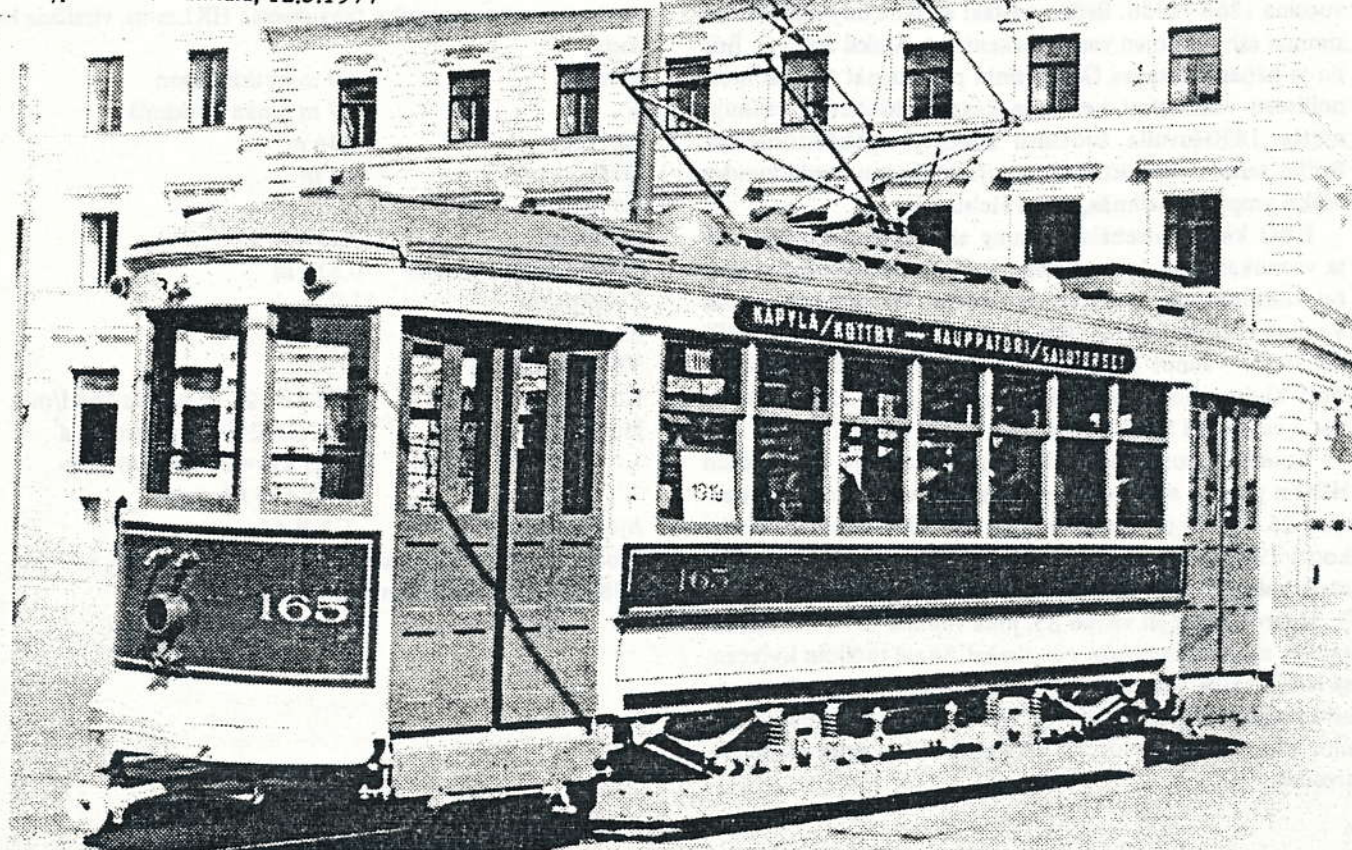
Kaksiakselinen raitiovaunu Helsingin raitioiteille. Kokonaispituus 9475 mm, kokonaisleveys 2000 mm, korkeus raiteesta runkopalkin alareunaan 476 mm, korin kokonaiskorkeus runkopalkin alareunasta virroitinjalusta 2400 mm. Korin paino sähkö- ja paineilmalaitteineen 9470 kg, telin paino 3087 kg. Istumapaikkoja 21.



HKL 165, ex HKL 85, ex HRO 165 kaupallisessa liikenteessä HKL-viikon museolinjalla Kauppatori–Töölön halli. Linjalla oli käytössä erikoistariffi.

HKL museum tram 165 (ex HKL 85, ex HRO 165) carrying passengers on a special service between Kauppatori and Töölö depot.

Kuva/photo: J. Rauhala, 12.5.1974



HRO nro	HKL nro	valmistunut poistettu	
151	71	1920	1959
152	72		1958
153	73		1959
154	74		1958
155	75		↓
156	76		↓
157	77		→1955
158	78		1956
159	79		↓
160	80		1958
161	81		↓
162	82		↓
163	83		↓
164	84		↓
165	85		(1959)
166	86		1959
167	87		↓
168	88		1958
169	89		↓
170	90		↓

peruskorjaus 30.12.1955

korjattu museota varten 1974

peruskorjaus 10.2.1955

J. G. Brill Company toimi Philadelphiassa, Pennsylvaniassa, vuosina 1868–1956. Brillin tehtaot olivat Yhdysvaltain suurimmat sähköratojen vaununrakentajat. Aluksi John G. Brillin ja hänen poikansa G. Martinin perustamat tehtaot luonnollisesti valmistivat hevos- ja kaapeliraitiotiedon vaunuja, mutta 1890-luvulla tuotanto keskittyi sähköraiteihin. Brillin tehtaot toimittivat vaunuja kotimaan markkinoiden lisäksi ympäri maailmaa, myös Helsinkiin.

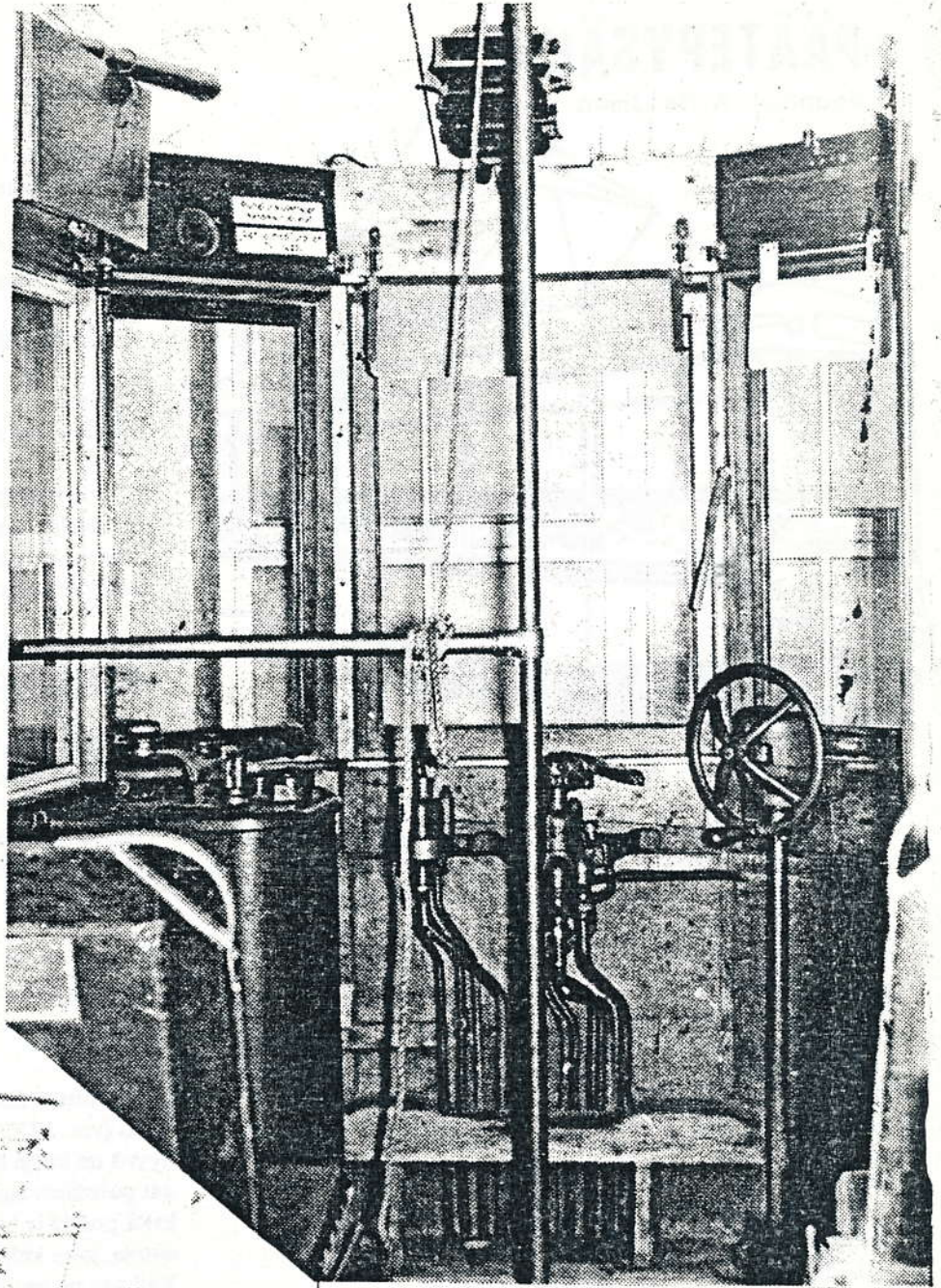
HRO kaipasi itsenäisyytemme alkuaikoina kipeästi uutta vaunukalustoa, joka tilattiin Brill-yhtiöltä, koska se pystyi kohtuuhintaa toimittamaan tilatut 20 vaunua vuodesa. Vaunut tilattiin International General Electricin välityksellä 4.9.1919. Vaunut laivattiin kahdessa erässä: S/S Garibaldi lähti Yhdysvalloista toukokuussa 1920 ja toi 15 vaunua; loput 5 vaunua toi S/S Nyanza, joka lähti 19.6.1920.

Vaunut toimitettiin osittain purettuina ja ne koottiin HRO:n pajassa siten, että ensimmäinen vaunu tuli liikenteeseen 25.9.1920 ja viimeinen 23.11.1920. Romutuksen aika koitti 1950-luvun lopulla, kun HKL oli ottanut vastaan riittävän määrän uusia telivaunuja Valmetilta ja Karialta.

Museokalukseksi jäi vaunu 85, joka vuonna 1974 kunnostettiin alkuperäisemmän näköiseksi. Se sai tuolloin kylkeensä HRO:n aikaisen numeronsa 165. Vaunu ei kuitenkaan ole aivan alkuperäisen näköinen, koska sitä ei esimerkiksi ole muutettu kaksisuuntaiseksi eikä ovia ole palautettu »sileälle sivulle».

Seuraavat tiedot poikkeavat hieman Brill-Magazinessa esitetyistä, mutta ovat joka tapauksessa HKL:n ns. virallisia lukuja.

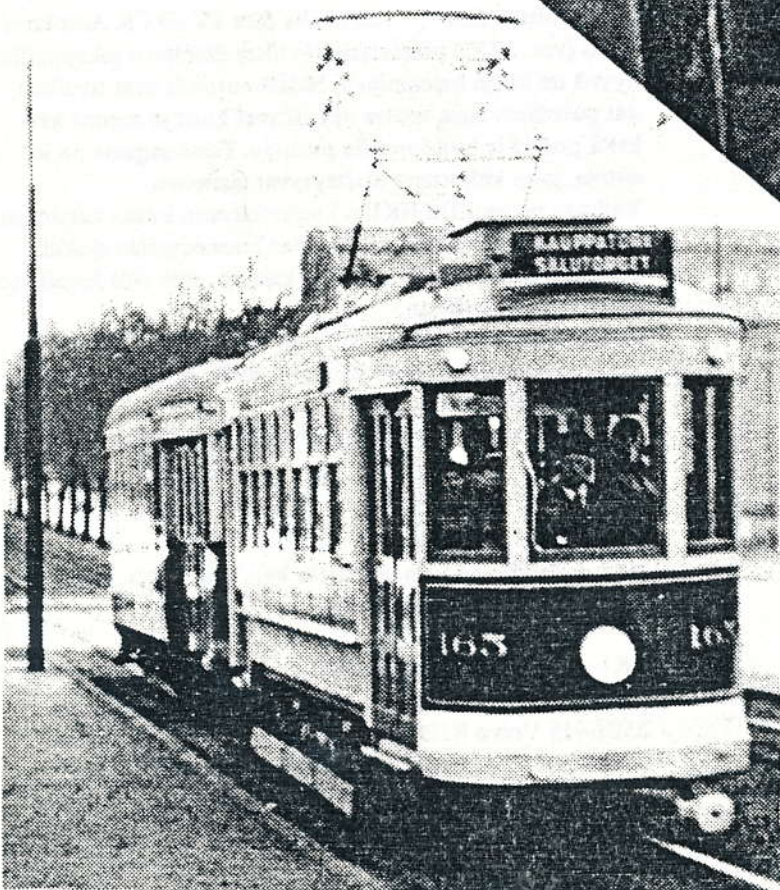
Pituus	9,9 m kytkimiseen
»	9,7 m ilman kytkimiä
Korkeus	3,46 m
Sisäkorkeus	2,4 m
Leveys	1,9 m
Akseliväli	2,133 m
Pyörän kulkukehän Ø	0,815 m
Tyhjäpaino	11,0 tn
Kuormapaino	15,35 tn
Välityssuhde	15:35
Kompressorit	GE CP-127 B; tuotto 565 l/min
Moottorit	2 X GE 249 A (tuntiteho 26,5 kW = 36 hv, pyörimispeus 625 k/min)
Ajokytkin	GE B 45A
Ajokytkinten nrot (37 kpl):	397 118–21, 23–27, 397 284–98, 397 582–94 (vaunussa 165 nro 397 121)



Sisäkuva HKL 85:stä. Kuljettajalla ei tässä vaunutyyppissä ole istuinta, vaan vaunua ajetaan seisaaltaan. Vaunuissa käytettiin myöhemmin irtonaista »baarituoli» -tyyppistä jakkaraa. Katonrajassa olevassa kilvessä todetaan: Puhelut kuljettajan kanssa kielletyt.

An interior view of HKL 85. There being no seat available, the motorman had to stand up when driving. Later on a separate »bar stool» was provided.

Kuva/photo: J. Rauhala, 18.12.1971



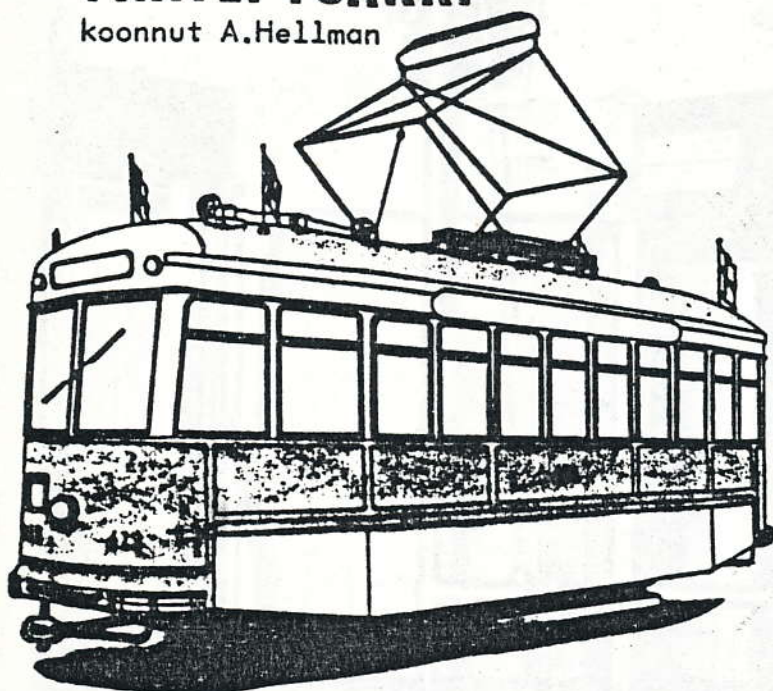
Käpylän raitiotien 50-vuotisjuhla-ajeluita järjestimme yhdessä Käpylä-seuran ja HKL:n kanssa mainitun radan juhlapäivänä välillä Pohjolanaukio – Vallilan halli. Käpyläläisille oli jaettu ilmaisia erikoislippuja paikallisissa liikkeissä. Junan muodostivat mv 165 ja pv 698.

Motor 165 and trailer 698 on a special working commemorating the 50th anniversary of the suburban route to Käpylä.

Kuva/photo: J. Rauhala, 16.11.1975

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



RAITIOssa 1—1984 on luettelo metrojunien valmistumises-
ta valmistajankilpien mukaan. Luettelo yltää junaan 171—
172 asti. Seuraavassa loput Helsinkiin saapumisen mukaan:

173-174	14.2.84
175-176	27.3.84
177-178	15.5.84
179-180	27.6.84
181-182	6.9.84
183-184	1.11.84

Helsinkiin tuodut NrII:t

71	17.5.83	83	13.11.84
72	24.8.83	84	12.12.84
73	9.11.83	85	16.1.85
74	5.1.84	86	13.2.85
75	22.2.84	87	20.3.85
76	4.4.84	88	24.4.85
77	3.5.84	89	22.5.85
78	30.5.84	90	18.6.85
79	27.6.84	91	14. tai 15.8.85
80	21.8.84	92	11.9.85
81	19.9.84	93	16.10.85
82	17.10.84	94	13.11.85

Vaunut 301 ... 375, joiden ei ainakaan tiedetä olevan ro-
mutettavana tai romutustuomion saaneina (30.11.85):
313, 320, 321, 323, 324, 331, 334—339, 341, 342, 346—
348, 352, 353, 356, 358, 359, 361—363, 365, 367—369,
371, 374, 332.

Kalusto

5.10.85

55/1/5 (rahastaja), 304/2/9 (päivän ainut rattikaria)

7.10.85: 304/2/?, 313 ja 321 kouluvaunuina, 306, 308 ja
328 riisuttuna Koskelassa

15.10: 304/2/120, 309/2/8

16.10.85

Vaunu 93 tuotiin Helsinkiin.

STA on hankkinut uusien linja-autojen lisäksi myös käytet-
tyjä. Nähty on autot 108 ja 109, joissa on vanhan mallinen
Lahden Autokorin kori. Autot ovat ilmeisesti nyt jo kol-
mannella omistajalla.

HKL 5 Sisu/Wiima -nivelbussi on numeroitu uudelleen vau-
nuksi HKL 8500.

Länsi-Pasilassa kaatunelle nivelvaunulle 78 ei ole vielä tehty
mitään. Se seisoo Vallilan »oikaisupilttuussa». Lokakuun
puolivälissä korjauskustannusarvio oli 160.000 mk.
Vaunua kylläkin riisutaan. Ehjäksi jääneitä osia siirtyy koko
ajan varaosiksi muita vaunuja varten.

Vaunuun 44 on ohjaamon takaseinään asennettu lokerikko,
jossa on kaikkien raitiolinjojen aikataulut.

HKL:n bussit 504 ... 533 mallia Sisu BT-69 CR Autokori/
Stülb (vm. 1975) poistetaan käytöstä ilmeisesti pikapuoliin.
Syynä on korin hajoaminen. Näistä autoista ovat sivuikku-
nat putoilleet aina, mutta nyt alkavat korit jo mennä kes-
keltä poikki ja keskiovetkin putoilla. Tässä sarjassa on jo
autoja, joita kuljettajat kieltäytyvät ajamasta.

Varhaan on haalittu HKL:n kurjin kalusto, koska katsotaan,
että lyhyillä liityntälinjoilla kelpaa huonompikin ajokki.
Linjalle 92 haluttaisiin huonoin kalusto, sillä tällä linjalla on
ilkeävalta pahimmillaan.

Myllypuron ja Vuosaaren suunnat ovat yöliikenteessä kul-
jettajien kannalta turvattomimpia. Näille reiteille on hanka-
laa saada kuljettajia.

Viimeksi mainitut uutiset kuuluvat sarjaan »kuljettajilta
kuultua».

HKL:n autoon 645 on vaihdettu kaikki istuimet. Ne ainakin
muistuttavat Parabus-istuinta.

HKL:n uusi bussikalusto (8500—):

8500 Volvo B10M 55/Wiima nivelbussi (ex HKL 5)

8501—15 Volvo B10M 55/Wiima nivelbussi

8516—20 Volvo B10M 60/Wiima (2-akselisia)

8521—31 Volvo B10M 60/Ajokki (2-akselisia)

6.9.85

Romutusluvan saivat 306, 308, 328, 343 ja 373^{II}

14.10.85

Romutusluvan saivat 304, 309, 329, 351, 364 ja 366

Jäljellä on siis tämän jälkeen 5 ratti-Kariaa ja 28 pikku-Valmetia. Ennen vuodenvaihdetta mennee vielä muutama kumpakin, esimerkiksi vaunu 355, jonka kontaktorilaatiko paloi äskettäin eikä korjaus kannata.

- Vaunu 313 siirretään kohtapuoliin remonttiin ja laite-
taan museokuntoon (moottorit ja telit huolletaan). Vau-
nusta 329 on tarkoitus ottaa peräpään osat ja laittaa 313
ajan mittaan viralliseen koplinkikuntoon. Tilanpuutteen
vuoksi museoon jää vain yksi ratti-Karia.
- Kaikki museoraitiovaunut sekä -trollikat ovat Vallilan
ylähallissa raiteilla 2–5, samoin reserviperävaunu 505.
Vaunu 169 on ollut äskettäin tilausajossakin (marras-
kuu 85).
- Vaunu 369 on kirjattu Koskelan työvaunuksi. Lukuisista
pyynnöistä huolimatta siihen ei ole saatu maalattua edes
uutta numeroa (esim. K-1), vaan vihreänruskea ja ruos-
teinen vaunu seisoo Koskelan pihassa.
- Hinausvaunu H-1 on Vallilassa. Vaunussa on ajokyt-
kin myös takapäässä. Sekä etu- että takaoven jalustaan (as-
kelmien viereen) on tehty rengastasku vaihderautaa var-
ten. Penkkejä on poistettu ja nykyisellään istumapaikko-
ja on 19 (takapäähän lisätty yksi). Vaunussa on punaiset
Albert-kytkimet, mutta varsinainen »varsio» on edelleen-
kin Compactin palautusjousimallinen. Tarkoitus on kes-
kiosaan vaunua rakentaa vielä telineet hiekkasäkeille ja
irtokalustolle. Mikäli suunnitelmat toteutuvat, vaunua
käytetään myös henkilökuljetuksiin välillä Vallila–Kos-
kela.

30.10.85

HKL aloitti noin kuukauden kestäneen kokeilun uudena-
laisella hybridibussilla. Kysymyksessä on diesel-paineakkuau-
to, joita mm. SL ja HT ovat käyttäneet koeluentoisesti
noin vuoden ajan. HKL:n käytössä oleva auto on lainattu
Volvo-Auto Oyn välityksellä Kööpenhaminasta.
Paineakulla on saatu noin 30 % polttoaineensäästö kaupun-
kiliikenteessä ja pakokaasujen määrän on arvioitu vähene-
vän huomattavasti. Kun paineakulla varustettu auto jarrut-
taa, nivelakselista voimansa saava ketju pyörittää kytkimen
välityksellä hydraulipumppua. Pumppuun virtaa pienpaine-
akusta öljyä, joka siirretään suurpaineakkuun.
Suurpaineakku on kaksiosainen; etuosassa on öljytila ja ta-
kaosassa kaasutila. Tilojen välissä on varretön mäntä. Jarru-
tettaessa mäntä puristaa kaasun noin 360 bar paineeseen.
Kun auto pannaan seisahduksista liikkeelle, kaasu työntää
öljyn suurpaineakusta hydraulipumpun kautta pienpaine-
akkuun. Hydraulipumppu toimii moottorina, joka pyörit-
tää ketjun välityksellä nivelakselia, ja auto lähtee liikkeelle.
Kun paineakku on saavuttanut lepopaineen, dieselmoottori
tulee mukaan. Jarrutus 50 km/t nopeudesta pysähdyksiin

varaa akun täyteen paineeseen, jolloin kiihdytysvaiheessa
päästään 35 km/t nopeuteen.

Paineakun ja dieselmoottorin toimintaa valvoo pienoistieto-
kone. Kuljettajan kannalta ajamisen samanlaista kuin
minkä hyvänsä automaattivaihteisen bussin. Auto on HT
nro 1632.

31.10: 31/6/55.

1.11: vaunut 304 ja 364 Koskelan romutusraiteella.

5.11: 35/8/?

8.11: 321/2/?

11.11: 320 kouluvaununa, HT 1632/17/216

12.11: 68/8/82, 61/6/57

13.11: Vaunu 94 tuotiin Helsinkiin.

13.11: VTS/8/134!, 41/6/55

14.11: HT 1632/50/?

21.11: 50/6/57

26.11: 36/6/58, 64/8/86

27.11: 362/6/55. Havaittu Sö:ssä 9.20, hallikilvet ja mat-
kustajia. Vaunu meni Vallilan halliin.

27.11: Klo 9.15 kääntyi vaunu 16 tai 19 (nähty kaukaa)
Harjutorin silmukassa. Vaunussa oli seiskan kilvitystä. Vau-
nu pysähtyi silmukan jälkeen Kustaankadun pysäkillä, jossa
siihen nousi ihmisiä (matkustajiako?).

26.11: 64/8/82

3.12: 92/8/115

5.12: 365/6/55 (rahastaja!)

Raitiolinjat

RAITIOsta 2–1985 puuttuu maininta:

1.6.85

Linjaa 10 liikennöitiin viimeistä kertaa reittiä Linjat – Rus-
keasuo.

Metrolinja

- Meille on kerrottu, että ruuhkajunaa 12 ei ajeta. Sen ai-
kataulut ovat kylläkin olemassa.
- Juna 11 ajaa aamuruuhkassa niin kuin ennenkin. Ilta-
ruuhkassa juna lähtee Itäkeskuksen syöttöraiteelta klo
15.52 ja ottaa 16.9. lukien matkustajia Siilitieltä eteen-
päin. Juna lähtee Kampista klo 16.12

Autolinjat

Syksyn kuluessa on linja 17 siirretty Koskelasta Ruskeasuolle ja samoin linjan 59 Koskelasta lähteneet vuorot lähtevät Ruskeasuolta. Linjaa 72A on siirtynyt STA:lle ja linjaa 96 liikennöi myös HKL. Linja-autovuorot halleittain aikataulujen mukaan 1.11.1985

	Vakiov.	Ruuhkav.	Yhteensä
RU	73 (+ 9)	70 (+ 12)	143 (+ 21)
KO	47 (- 9)	53 (- 19)	100 (- 28)
VK	51 (+ 3)	85 (+ 4)	136 (+ 7)
Yht.	171 (+ 3)	208 (- 3)	379 (± 0)

Suluissa muutokset verrattuna tilanteeseen 1.9.1985

Vuoronumerot halleittain 1.11.1985:

RU	200 ... 299, 500 ... 573, 673-676, 721-723
KO	320 ... 392, 435, 436, 592, 593, 596, 597, 599 ... 660, 725-728
VK	400 ... 431, 437 ... 482, 677 ... 714, 731 ... 788

31.10.85

Linjaa 50T liikennöitiin viimeisen kerran.

1.11.85

HKL alkoi liikennöidä uutta linjaa 29 Erottaja - Meilahden klinikat: Erottaja - linjan 24 reitti - Mechelininkatu - Linnanankoskenkatu - Stenbäckinkatu - Haartmaninkatu - Meilahden klinikoiden piha.

Linja 24 »menetti» puolet vuoroistaan tälle linjalle. Linjoja 24 ja 29 liikennöidään arkisin 24 min, päivisin 30 min ja iltaisin 40 min välein.

1.11.85

HKL alkoi jälleen liikennöidä ruuhkalinjaa 50V Kyläsaari-Pajamäki.

Linjojen 50 ja 50V lähdöt Sönnäistä klo 5.40-8.55 ja Pajamäestä klo 14.56-16.54 ajavat Strömbergintie kautta.

Rakentamistoiminta

Ratatyö meneillään lokakuussa Mäkelänkadulla Mäkelänrinteen paikkeilla.

28.10.85

Harjutorin vastavaihte ja raide läpiajettavassa kunnossa. Vastavaihteen numero on 847.

11.11.85

Harjutorin silmukassa on jälleen raitiotiepysäkki. Tolpassa on lisäkilpi, jossa lukee: raide tilapäiskäytössä.

12.11.85

Itä-Pasilaan Messukeskuksen eteen 7»B»-lle on rakennettu sivuraide. Raide on jo lähes valmis ja »tulovaihteeseen» tulee sähkökääntölaite. Ilmajohtoa ei sen sijaan ole vielä asennettu.

Raitiolinjan 8 yksiraiteiselle osuudelle on asennettu suojaustopastimet. Järjestelmä ei ollut käytössä marraskuun lopulla ja opastimet oli peitetty mustalla muovilla.

Poikkeavaa

9.10.85

Oy Liikenne Ab ja Hakunilan liikenne Oy olivat lakossa. Helsingissä jäivät ajamattain linjat 70, 70T, 73, 74, 75, 76, 77, 77S, 78, 78A, 96S sekä osaksi linjat 96 ja 96N.

24.10.85

Pasilan alaratapihalla järjestettiin suuret pelastuspalveluharjoitukset. Linja 7 esim. liikennöi Helsinginkadun kautta.

30.10.85

Tasoristeysonnettomuus ennen Salmisaarta. Neljä linjan 8 vaunua jumiutui yksiraiteiselle osuudelle suuntaan SLS ja yksi vaunu jäi Salmisaareen.

6.12.85

Kuorma-auton lava repäisi raitiotien ja johdinautojen ajojohtimet alas Runeberginkadulla Hesperian puiston tienoilta. Linjat 3B ja 3T ajoivat useita tunteja poikkeusreittiä Mannerheimintien kautta.

Muuta

1.10.85

Espoon sopimusliikenteen sarja- ja näyttöliput kelpaavat E-, L- ja Y-junissa.

Yhden vyöhykkeen liput kelpaavat välillä Mankki-Mäkkylä ja kahden vyöhykkeen liput välillä Mankki-Helsinki.

Mikäli matka ulottuu lännemmäksi, Pasilaa pohjoisemmaksi pääradalle tai Martinlaakson radan liikennepaikoille, koko matkasta on maksettava VR:n tariffin mukaan.

30.10.85

HKL:n lautakunta päätti, ettei johdinautoliikennettä jatketa. Päätöstä vastusti vain Helsinki 2000:n edustaja. Ajojohtimet poistetaan, mutta auto 1 säilytetään mahdollisia tulevia tarpeita varten.

30.10.85

Rautatien metroaseman liukuportaiden yläpuolelle paljastettiin taiteilija Jouko Christianssonin teos »Metrolinjat». Teos syntyi vuonna 1983 julistetun kilpailun perusteella. »Metrolinjat» on 9 metriä leveä ja lähes 3 metriä korkea maalaus.

HKL pyrkii julkaisemaan aikataulukirjan syksyllä 1986.

Kirjasta tulee maksullinen. Talvi- ja kesäaikataulut julkaistaan erikseen.

Kirja sisältää mm. tiedot lähtöajoista päätepysäkeiltä, matka-ajat tärkeimmille välipysäkeille, liityntälinjoilla myös vastaavien metrojunien lähtöajat. Kirjassa on myös liikennekartta ja reittiselostukset.

Metron tunneliasemille vaihdetaan marras-joulukuussa uudet isot lippuautomaatit. Ne hyväksyvät myös 50 markan setelin. Vanhat muutetaan vastaaviksi. Sönnäissä uudet koneet (2 kpl) olivat käytössä 25.11.

13.11.85

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kampin–Ruoholahden metroradan perustamissuunnitelman. Töölön–Munkkiniemen rata putosi ainakin toistaiseksi kuvasta. Ruoholahden radan rakentamisen aloittamisesta päätetään erikseen. Radan pituus on n. 1600 m ja hinta n. 200 miljoonaa markkaa.

13.11.85

Vantaan KH haluaa edelleen lisäselvityksiä »Länsimäen metrorasta». Vantaalaiset haluavat myös selvittää, voitaisiinko Mellunmäen metroasema sijoittaa Vantaan puolelle Länsimäen kohdalle.

Pikku-Huopalahden asuntorakentaminen alkaa vuonna 1987. Raitiolinjaa 10 jatketaan Mannerheimintieltä Korppaanmäentietä alueen pohjoisreunaan Vihdintien eteläpuolelle.

Uusien niveltaunujen A-osan »poistumisovien» nappulat Valmetilla. HKL vaihtaa ensimmäiseksi »avaa»-painikkeiden tilalle »ei sisään» kilvet. Ehkäpä joskus nämäkin ovet otetaan myös vaunuun nousevien käyttöön, onhan vaununsilloilla jo leimauskoneiden paikat.

The central doors on the Helsinki articulated trams are for the time being used by alighting passengers only. Thus, when the cars are delivered by Valmet, the door opening buttons next to the doors are replaced with »no entry» signs.

Kuva/photo: M. Alameri, 4.5.1985

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 8. OSA (Raitio 3–1985)

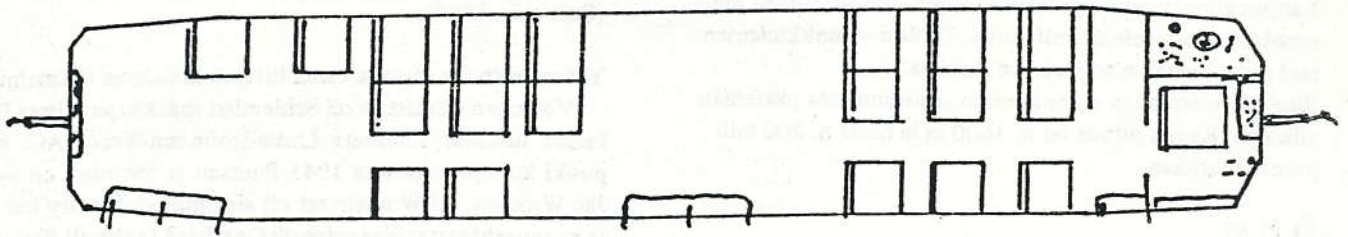
Yllämainittuun kirjoitukseen liittyvä muutama lisämaininta:

Vaunujen valmistaja oli Schleesian »pääkaupungissa» Breslaussa tuolloin toiminut Linke-Hofmann-Werke AG. Kaupunki kuuluu vuodesta 1945 Puolaan ja sen nimi on nykyään Wrocław. LHW:n tehtaasta oli aiemmin yhdistetty kahdesta vaunutehtaasta: Wagenfabrik Gottfried Linke eli Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau ja Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Co. Nykyään Wrocławissa toimiva LHW:n »perillinen» on lähinnä rautatiekalustoa tuottava Pafawag-tehdas. Saksan liittotasavallassa on nykyään Buschin ja LHW:n yhteensulautuneita raitiovaunutehtaita, joiden toiminimi on Linke-Hofmann-Busch (LHB).

Helsingin LHW-vaunut oli tarkoitettu kolmevaunuisiin mv-pv-pv-juniin, joten niissä oli paineilmaletkut ja sähköliitännät kummassakin päässä. Jonkin verran tällaisia pitkiä junia myös käytettiin 1940-luvulla, jolloin perävaunuja oli huomattavasti enemmän kuin moottorivaunuja. Vaunut tilattiin helsinkiläisen Sähkö Osakeyhtiö AEG:n välityksellä.

Vaunun pituus (ilman kytkimiä)	9,70 m
Vaunun leveys	2,10 m
Akseliväli	2,60 m
Pyörän halkaisija	0,75 m
Vaunu korkeus	3,285 m
Vaunun sisäkorkeus	2,40 m
Tyhjäpaino	7,0 t
Paino kuormattuna	n. 11,8 t





Vallilan hinausvaunun H-1 kaaviomainen pohjapiirros. Piirros ei ole mittakaavassa. Piirretty käsivaralta paikan päällä. Lue vaunusta lisää »päättäriltä» (sivu 89).

Schematic diagram of the interior arrangements of the new works car H-1.

Piirros/drawing: T. Heino

PORIN LINJAT OY

Heinäkuu 1985

Nyt on vuorostaan Porin Linja-auto Oy sortunut kaupungin käsiin. Samalla vanhaa kalustoa on hylätty parhaan mukaan.

Nyt PL:kin on lähtenyt takamoottorilinjalle, sillä viimeaikaisten bussihankintojen yleisin alusta on ollut Scania K 112. Mahureita on myöskin ostettu, sekä Volvoja että Sisuja.

PL on korvannut v. 1980 Sisu-Deltat uusilla, paljon tehokkaammilla ja kehittyneemmilla Sisu-Ajokeilla. Uudet Sisut ovat täyspitkiä eli 13 m. Ne sijoitettiin alusta alkaen Meri-Porin raskaille linjoille, joskin niitä on viime aikoina näkynyt keskustalinjoillakin. Automaattivaihteisina ne ehkä sopivatkin viimeksi mainituille alueille paremmin.

Porin kaupunkikuvaan on ilmestynyt uudentyyppisiä korejakin, nimittäin Taivalkoreja. Tänä vuonna hankituissa Volvo B10M -busseissa on Taival GL -tyyppiset kaupunkikorit. Taival GL -korit on myös 1983 hankituissa Scania K 112 -busseissa, joskin näiden sisustus onkin lähiliikenneauton ja puolituristibussin suloinen sekoitus. Mutta näiden vaunujen pääkäyttöalue on PL:n pitkät linjat eli Noormarkun suunnan linjat.

Kesällä PL otti vastaan neljä käytettyä vaunua. Ennen liikenteeseen ottoa ne läpikäyivät täydellisen peruskorjauksen. Heinäkuussa vain autot 31 ja 35 olivat liikenteessä. Bussi nro 33 oli vastamaalattu, mutta rekisteröimätön. Vaunu 34 oli korjaamolla edelleen Paikallislinjat Oy:n väreissä.

Tulossa:

Heinäkuussa tiedettiin, että PL saa syksyllä neljä Volvo B10M/Kutter 9 -lähiliikennebussia. Järjestysnumeroista ei osattu sanoa mitään.

Hylkäyksiä:

Heinäkuuhun 1985 mennessä oli hylätty ainakin vaunut 2, 3, 5, 6, 16, 34 ja 49.

Koeajoja:

PL on koeajanut parina kesänä nivelbusseja. Kesällä 1984 ainakin Reposaaren linjalla nähtiin nivelauto. Se oli tyyppiä Scania N112AL/Ajokki 8000. Auto on Scan-Auton esittelyauto ja se oli aikanaan HKL:lla vuokralla.

Heinäkuussa 1985 Porissa oli jälleen nivelauto, nyt Sisu BK 200 D/Wiima N 201. Tämä Sisu-Auton esittelyauto kulki linjoilla 32 ja 40.

Helsingistä tuttuja busseja on koeajettu Porissa toki ennenkin. Kesällä 1979 Porissa oli useita HKL:n vanhoja Sisu B 53 SP -vaunuja kokeiltavana sekä Wiiman että Autokori Oy:n korittamina. Joulukuussa 1976 Porissa oli kokeiltavana »hiljainen diesel» eli ex HKL 8, Scania CR 111 M 59. Koska auto oli ollut HKL:lla useita vuosia, siinä oli kaikki HKL:n tunnuksat, pääkaupungin vaakuna ym. Varsinaisia katu-busseja PL ei ole kuitenkaan koskaan hankkinut kuten maamme liikennelaitokset, mikä on kuitenkin hyvin ymmärrettävää. PL:n reittiverkostoon kuuluu hyvin pitkiäkin linjoja, joilla käytetään maantienopeuksia, joten ns. katu-bussit eivät sovi kuvaan.

Yleistä:

PL:n ainainen bussipula alkaa hiljalleen väistyä tai ainakin helpottaa. Kaupungilla on melkein monopoli ainakin seudun paikallisliikenteessä eikä uusia linjoja PL:n piiriin paljon tule. Kaupungin yhtiön vajaan kymmenen toimintavuoden aikana hankitut uudet bussit ovat nykyaikaisia ja erittäin pitkäikäisiä. Kalustoahan voidaan hankkia vuosittain pienin erin, ja kun nykyaikaiset linja-autot ovat niin pitkäikäisiä, ollaan muutaman vuoden kuluttua varsin tyydyttävässä tilanteessa.

PL-uutinen kesältä 1985:

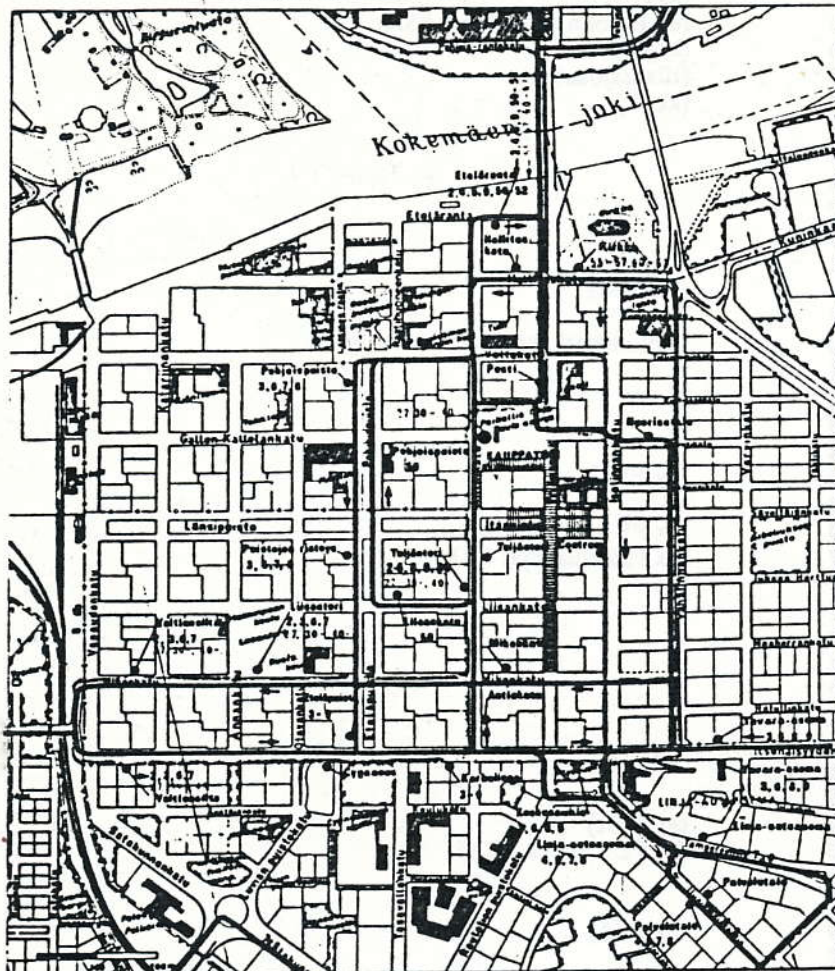
PL:n vaunuissa on juuri alkanut esiintyä uusi nuolikuvi, joka koostuu tyyliteltyistä P:stä ja L:stä. Pääkaupunkiseudulla vastaavat merkit kertovat, mitkä liput kelpaavat mil-läkin tunnuksella varustetuissa busseissa, kun taas Porissa ei ainakaan toistaiseksi ole kysymys tällaisesta. Kuvio tuntuu olevan PL:n symboli muuten vain. Heinäkuussa kuvio oli vain autoissa 14, 22, 31, 33, 34 ja 67. Toukokuun puolivälissä merkkiä ei vielä tavannut ollenkaan. Paikallislinjoilta ostettuihin autoihin mainittu tunnus on maalattu samalla kun koko auto on saanut PL:n värit.

Lokakuussa ex PL 27 nähtiin Sisu-Auton Konalan piir-myyjän pihalla PL:n väreissä. Siinä luki kyljessä edelleen PORIN LINJAT OY 27. Auto on vuodelta 1980.

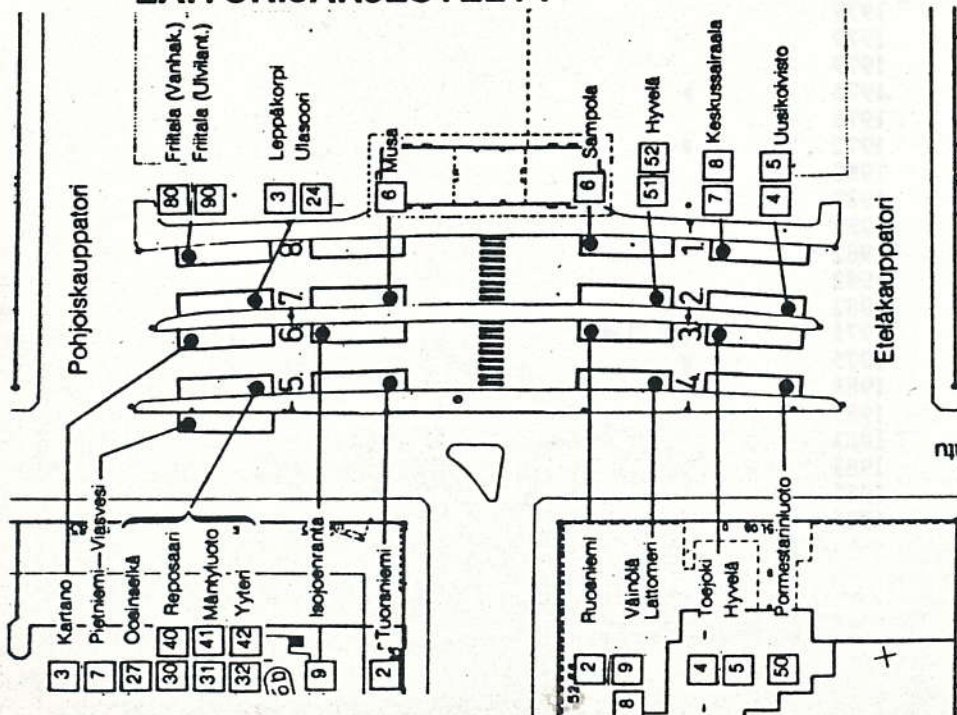
JUHANA NORDLUND

PORIN PAIKALLISLIIKENTEN LINJASTO

PORIN LINJAT OY
RUOSNIEMEN LINJA-AUTO OY/E. SUNDELL
LYTTYLÄN LIIKENNE OY



KAUPPATORIN LAITURIJÄRJESTELYT



Heittulinjat:

- 2 Tuoraniemi—Kauppatori—Ruosniemi
- 3 Leppäkorpi—Kauppatori—Kartano/Mikkola (3M)
- 4 Toejoki—Kauppatori—Uusikoivisto
- 5 Hyvelä—Toejoki—Kauppatori—Uusikoivisto
- 6 Musa—Kauppatori—Sampola
- 7 Viasvesi—Pietäniemi—Kauppatori—Keskussairaala
- 8 Väinölä—Kauppatori—Keskussairaala
- 9 Väinölä—Kauppatori—Isojoenranta

Säteittäisinjat, lähtöpaikka Kauppatori:

- 50 Kauppatori—Pormestarinluoto
- 51 Kauppatori—Hyvelä—Ruosniemi—Kauppatori
- 52 Kauppatori—Ruosniemi—Hyvelä—Kauppatori

Säteittäisinjat, lähtöpaikka Linja-autosama:

- 27 Pori—Viasvesi—Oosinseikä
- 30 Pori—(vanhatie)—Reposaari
- 31 Pori—(vanhatie)—Mäntyluoto
- 32 Pori—(yhdystie)—Yyteri
- 40 Pori—(pikatie)—Reposaari
- 40A Reposaari—Anttoora
- 30M, 40M Mäntyluoto—Reposaari
- 41 Pori—(pikatie)—Mäntyluoto
- 41H Pori—(pikatie)—Herrainpää
- 42 Pori—(pikatie)—Yyteri
- 55—57 Pori—Harjunpää—Kaasmarkku—Leinperi
- 60 Pori—Lyttylä
- 61 Pori—Kellahti
- 62 Pori—Kellahti—Ahlainen
- 63 Pori—Lamppl—Ahlainen—(Köörtilä)
- 64 Pori—Söörmarkku—Ahlainen—Köörtilä
- 65 Pori—Ruosniemi—Noormarkku—Ahlainen
- 66 Pori—Ruosniemi—Noormarkku
- 67 Pori—Söörmarkku—Noormarkku

PORIN LINJAT OY

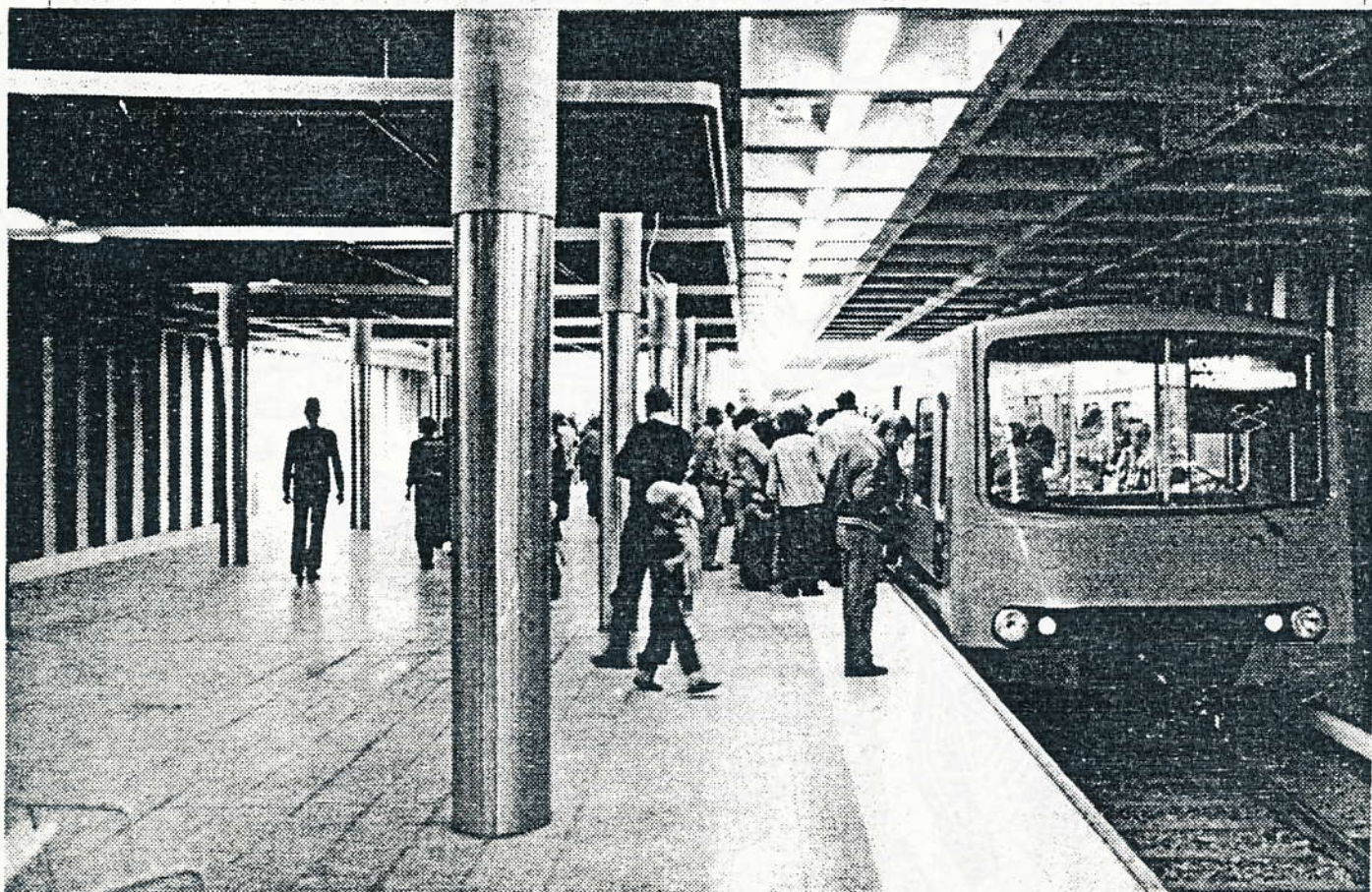
Bussikalusto kesä 1985

	Valmistusvuosi	Huomautuksia
1 Volvo B58/Kutter 8	1976	
4 Volvo B57/Ajokki 5000D	1977	(ex Porin Linja-auto Oy = PL-a)
7 Volvo B58/Wiima 5	1971	(käyt.)
8 Volvo B57/Wiima 4	1969	(ex Espoon Auto Oy = ESA)
10 Volvo B57/Wiima 5	1970	(käyt.)
11 Scania BR116/Ajokki 6000	1980	(tilausajauto)
13 Volvo B58/Wiima 4	1972	(käyt.)
14 Scania BF111AS/Kutter 9	1981	
15 Volvo B58/Wiima 4	1969	
17 Volvo B58/Wiima 5	1973	
18 Scania BF111/Delta 200 (City)	1977	
19 »	1977	
20 Scania BF111AS/Kutter 9	1981	
21 Volvo B57/Lahti 20	1978	(ex PL-a)
22 Scania BF111/Delta 200 (City)	1977	
23 Scania BF111AS/Delta City	1980	(Erikoiskori Oy:n valmistama kori)
24 Scania BF111AS/Kutter 9	1981	
25 »	1981	
26 Sisu BK (DAF)/Ajokki Ametisti	1983	
27 »	1984	
28 Volvo B57/Wiima 4	1969	(ex ESA)
29 »	1969	»
30 »	1969	(ex PL-a, ex ex ESA)
31 Scania BF111/Wiima 6	1977	(ex Paikallislinjat Oy)
33 »	1977	»
34 »	1977	»
35 »	1977	»
36 Scania BF110/Autokori	1974	
37 Volvo B57/Wiima 5	1972	
38 »	1972	
39 Volvo B58/Wiima 5	1974	
40 »	1974	
43 Volvo B57/Lahti 10	1975	
44 Volvo B57/Wiima 4	1969	(ex ESA)
45 »	1969	(ex PL-a, ex ex ESA)
46 Volvo B58/Wiima 5	1973	
48 Scania BF111/Delta 200 (City)	1977	
50 Volvo B57/Wiima 4	1969	(ex ESA)
51 Scania BF110/Autokori	1972	
52 Scania BF111AS/Delta City	1979	
54 Volvo B58/Delta 200 (City)	1977	
55 »	1977	
56 Volvo B58/Kutter 8	1977	
57 Scania BF111/Kutter 8	1977	
58 Scania BF111AS/Delta City	1979	
59 »	1979	
60 »	1979	
61 Volvo B57/Wiima 4	1973	»
62 Scania BR86/Delta 100	1978	
63 Volvo B57/Wiima 4	1972	»
64 Scania K112/Ajokki Ametisti	1982	
65 »	1982	
66 »	1982	
67 »	1982	
68 »	1982	
69 »	1982	
70 Volvo B58/Lahti 10	1975	(ex PL-a)
71 Volvo B58/Lahti 20	1975	»
72 Scania K112/Taival GL	1983	
73 »	1983	
74 »	1983	
75 »	1983	
76 Volvo B10M/Taival GL	1985	
77 »	1985	



Karlsruhesta etelään liikennöivä Albtalbahnhof -rautatietiehtiö käyttää henkilöliikenteessä DUEWAGin moottorivaunuja, joissa on kuolleenmiehenlaite ja ilmajarrut.

A Duewag LRV of the Albtalbahnhof at Ittersbach Rathaus. These cars have dead-man equipment and air brakes.
 Kuva/photo: I. Leppänen, 10.11.1979



KUMULATIIVINEN KARTTA HELSINGIN SEUDUN RAITIOTEISTÄ

JR 1985

