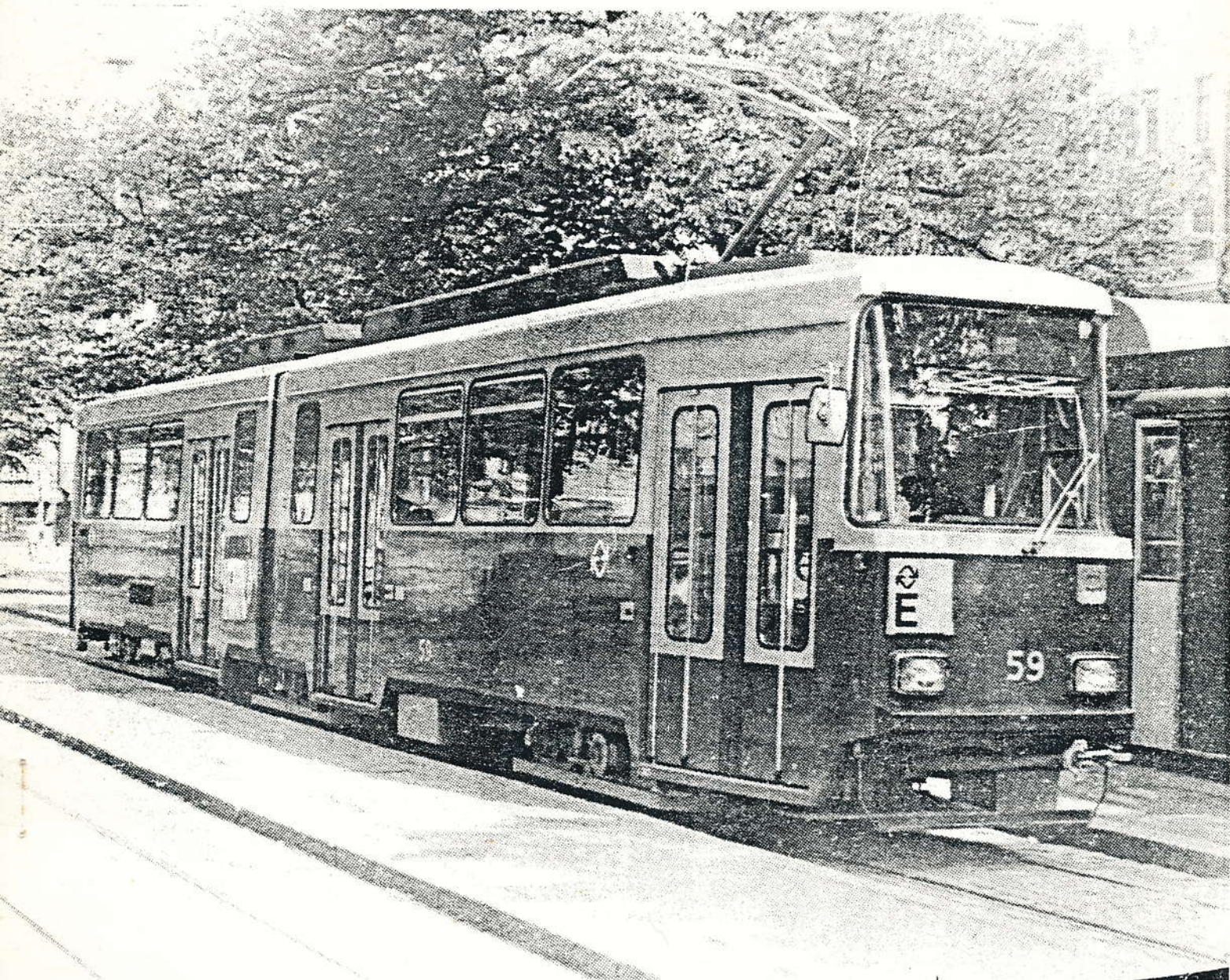


TRAITIOI

ISSN 0356-5440

3 1986





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja	Toivo Niskanen
sihteeri	Jorma Rauhala
rahastonhoitaja	Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja	Arto Hellman
jäsen	Kari Juntunen
varajäsen	Ensio Virta

Arkisto:

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

Jäsenmaksut:

50 mk 20-59 -vuotiaat
40 mk muut ikäryhmät sekä perheenjäsenet
500 mk kannatusjäsenet

Jäsenkortti oikeuttaa ilmaisiin matkoihin Ruotsin, Tanskan ja eräiden muiden maiden raitiotieseurajen omistamilla museoraitiotieillä. Kortti esitettävä lippuluukulla.

Kansikuva/On the cover:

HKL:n ensimmäinen keltavihreä nivelvaunu nro 59 (Valmet/Strömberg 1975) ensiesittelyssä Rautatientorin sivuraiteella. The first HKL articulated tram repainted in the traditional livery of green and cream, being shown to the press on Rautatientori siding.

Kuva/photo: J. Rauhala, 23. 6. 1986

RAITIO ISSN 0356-5440 10. 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 Raitiotieseuura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1986

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton teellinen aikakausjulkaisu.

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

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

Ilmoitushinnat pyydetessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseuura ry 1986

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.

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

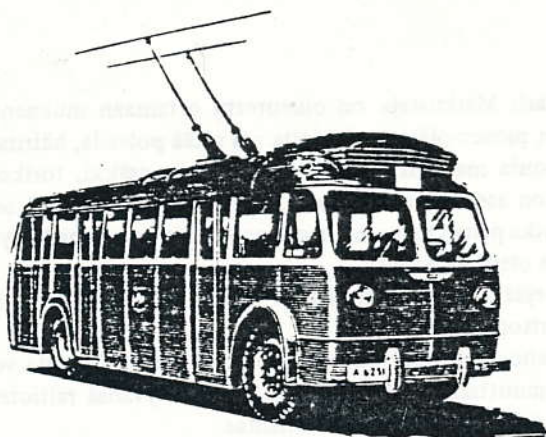
1978: 1, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1983: 4
1984: 1, 3, 4
1985: 1, 2, 3, 4

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

**Tuossa valtuusto teki
oikean ratkaisun**



Kaupunkinne asukkaiden hyödyksi



TALOUDELLINEN

Johdinauto on pitkäikäinen — rakenne yksinkertainen ja huoltokustannukset pienet. Johdinauton käyttövoiman saanti on aina turvattu.

NOPEA

Johdinauton kiihtyvyys on erittäin hyvä — aikataulut nopeat. Näin tullaan toimeen pienellä vaunumäärällä.

MUKAVA

Johdinauto on savuton, hajuton ja äänetön. Liikkeenlähtö nykäyksetön ja kulku tasainen.

Me tarjoamme kaupunkinne henkilöliikenteen järjestämiseksi taloudellisen kokonaisratkaisun, johon asukkaat ovat tyytyväisiä — VALMET-johdinauton. Sen edullisuus liikenteessä perustuu mm. taloudellisuuteen, nopeuteen ja mukavuuteen.

Johdinautoasiantuntijamme ovat valmiit antamaan Teille yksityiskohtaiset tiedot ja esittelemään VALMET-johdinautoja.

VALMET

VALMET OY, Lentokonetehtas, Tampere. Puh. 25500
(1957)

KOKOUSHUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään sunnuntaina 23. 11. 1986 klo 15–17 Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, Hietaniemenkatu 9 B, 2. kerros, huone 209. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

Varsinaisen kokouksen jälkeen jäsenten diakuvaesityksiä. Voit ottaa mukaan myös omia otoksiasi! Yhteenä aiheena on Puolan (Bydgoszcz, Cześćchowa, Elblag, Gdansk, Gorzow, Grudziadz, Katowice, Poznan ja Torun) sekä Tsekkoslovakian (Most, Praha, Olomouc ja Ostrava) raitiovaunuja.

Tervetuloa
Johtokunta

RAITIOTIET HELSINGISSÄ

ynnä asemia, pysäkkejä ja ylimenopaikkoja

Raiteilta poistuessa on kuljettava suoraan niiden ylitse ja tarkasti katsottava ettei mikään vaunu lähesty.

Ei pidä koskaan juosta kulussa olevan vaunun eteen, eikä myöskään mennä vaunun ohi sen takaa, katsomatta tuleeko toisilla raiteilla vaunu vastaan.

Vaunut pysähtyvät asemilla. Pysäkeillä pysähtyy vaunu ainoastaan matkustajien astuessa vaunuun tai siitä pois.

Huomataa vaunujen linjan numerot, kyltit tai lyhdyt ja katsokaa, että valitsette oikean linjan.

Antakaa tilaa vaunusta poistuville matkustajille, vaunuun nousu tai siitä poistuminen on tehtävä nopeasti.

Olkaa hyvä ja pitäkää maksu varalta valmiina, heti vaunuun tultuanne.

Maksu: Täysikasvuisilta 15 penniä, aamulla klo 7.15 saakka 10 penniä, lapsilta 2–12 ikävuosien välillä 10 penniä, 2 vuotta nuoremmat lapset ilmaiseksi, kun ne pidetään sylissä.

Alennuspoletteja on saatavana konduktööriltä Smk:asta 2:50 20 kappaletta ja polettihylsyjä 50 pennistä sekä lasten poletteja 2–12 vuotisille paketeissa 20 kpl:etta Smk:asta 2:–.

Konduktööri ei vaihda suurempaa määrää kuin 2:–.

Pakaasi: Matkustaja on oikeutettu ottamaan mukaansa vaunuun pienempiä esineitä joita voi pitää polvella, häiritsemättä toisia matkustajia. Tavallinen käsikapsäkki, torikori t. m. s. on asetettava etusillalle. Suurempia kolia, sekä selalaisia, jotka pahan hajun kautta synnyttävät vastenmielisyyttä, ei saa ottaa mukaansa.

Jällelääneet, talteenkorjatut tavarat voidaan periä yhtiön konttoorista.

Ylimenöjärjestelmä on niin asetettu että sen kautta voi vaunua muuttamalla päästä miltä kohtaa hyvänsä raitiotieverkkoa toiseen kohtaan mihin haluaa.

Ilmoittakaa maksaessa, jos haluatte ylimenopiletin, samalla mainiten, mihin aiotte ajaa.

Ylimenopiletti oikeuttaa ainoastaan kahteen ylimenoon ja on voimassa ainoastaan siltä paikalta missä ylimeno on ilmoitettu tapahtuvaksi matkan jatkamista varten seuraavassa vaunussa missä on tilaa.

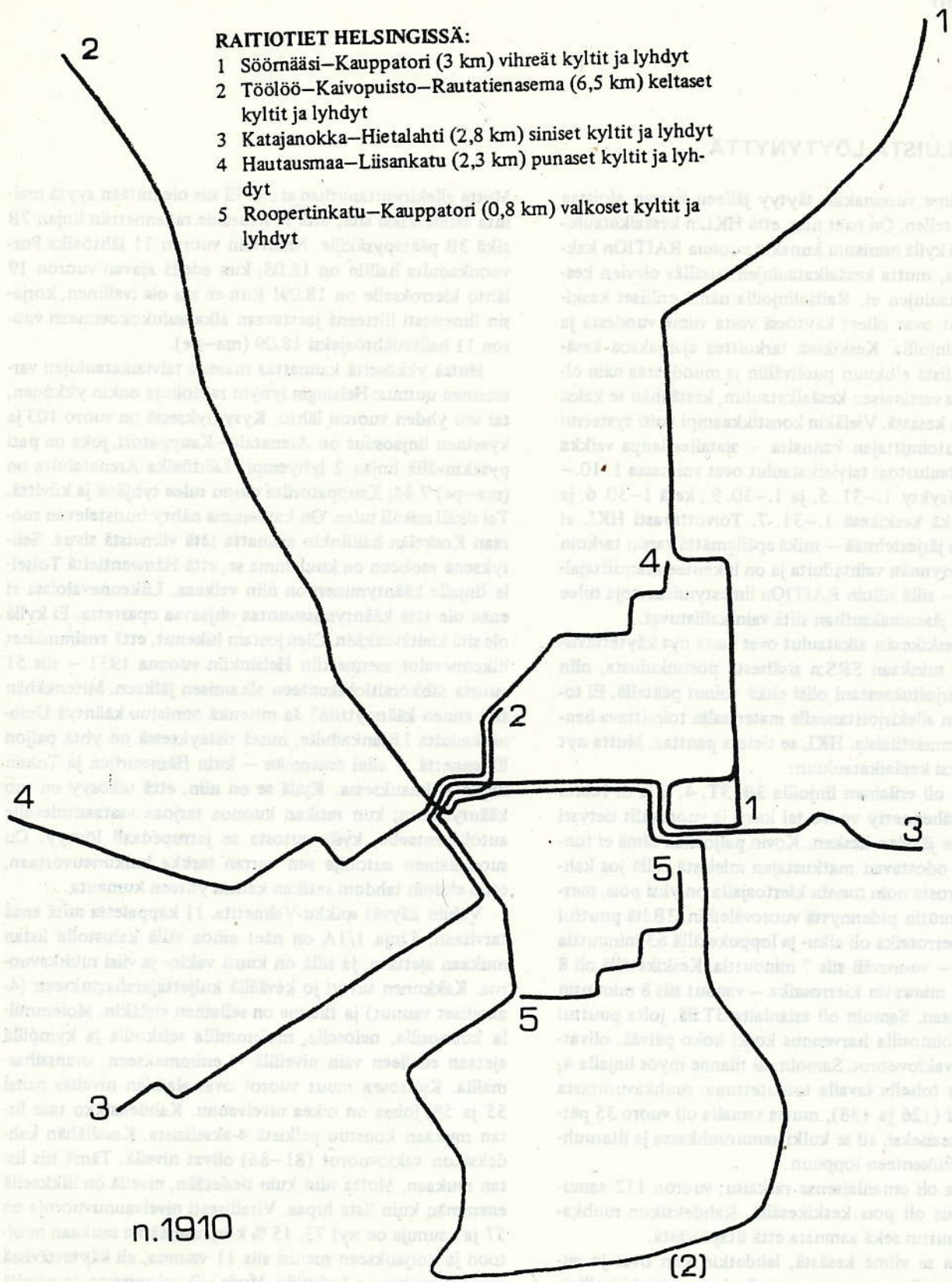
Säilyttäkää piletti, voidaksenne sitä tarkastettaessa näyttää.

Konduktööri antaa kaikkia tarvittavia tietoja, mutta häntä ei saa pidättää tarpeettomilla keskusteluilla.

Jos katsoitte olevan syytä muistutuksiin, niin kääntykää yhtiön konttoorin puoleen, telefoonit 907 ja 57 69.

RAITOTIET HELSINGISSÄ:

- 1 Söörnäsi—Kauppatori (3 km) vihreät kyltit ja lyhdyt
- 2 Töölöö—Kaivopuisto—Rautatienasema (6,5 km) keltaiset kyltit ja lyhdyt
- 3 Katajanokka—Hietalahti (2,8 km) siniset kyltit ja lyhdyt
- 4 Hautausmaa—Liisankatu (2,3 km) punaiset kyltit ja lyhdyt
- 5 Roopertinkatu—Kauppatori (0,8 km) valkoset kyltit ja lyhdyt



n.1910

(2)

AIKATAULUISTA LÖYTÄNYTTÄ

Niin kuin viime vuonnakin, täytyy jälleen kerran aloittaa vanhoja muistellen. On näet niin, että HKL:n kesäaikataulujen läpikäynti kyllä onnistuu kunakin vuonna RAITION kakosnumerossa, mutta kesäaikataulujen »sisällä» olevien keskikesän aikataulujen ei. Raitiolinjoilla nämä erilliset keskikesäaikataulut ovat olleet käytössä vasta viime vuodesta ja vain eräillä linjoilla. Keskikesä tarkoittaa ajanjaksoa kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin ja muodostaa näin ollen itse asiassa varsinaisen kesäaikataulun, kestäähän se kaksi kolmattaosaa kesästä. Vieläkin konstikkaampi voisi systeemi olla aikataulutoimittajan kannalta – ajatalleellana vaikka TaKL:n aikataulustoa: talviaikataulut ovat voimassa 1. 10.–30. 4., kevät/syysy 1.–31. 5. ja 1.–30. 9., kesä 1.–30. 6. ja 1.–31. 8. sekä keskikesä 1.–31. 7. Toivottavasti HKL ei keksi tällaista järjestelmää – mikä epäilemättä varsin tarkoin noudattaa kysynnän vaihteiluita ja on liikenteenharjoittajalle edullinen – sillä silloin RAITION ilmestymiskertoja tulee kyllä lisätä ja jäsenmaksuthan siitä vain kallistuvat.

Se, että keskikesän aikataulut ovat vasta nyt käytettävissä, ei johdu suinkaan SRS:n sisäisestä postinkulusta, niin kuin viime kirjoituksestani olisi ehkä voinut päätellä. Ei toki, sillä onhan allekirjoittaneelle materiaalin toimittava henkilö postin ammattilaisia. HKL se tietoja panttaa. Mutta nyt niitä on ja siksi kesäaikatauluun:

Keskikesä oli erilainen linjoilla 3B, 3T, 4, 6 ja 8. Näiltä linjoilta oli vähennetty vuoro tai kaksi ja vuorovälit tietysti tasattu jäljelle jäävien kesken. Kovin paljoahan tämä ei tunnu pysäkillä odottavan matkustajan mielestä, sillä jos kahdeksasta vuorosta noin tunnin kiertoajalla on yksi pois, merkitsee se minuutin pidennystä vuoroväleihin. 3B:ltä puuttui vuoro 14. Kierrosaika oli alku- ja loppukesällä 63 minuuttia ja vuoroja 9 – vuoroväli siis 7 minuuttia. Keskikesällä oli 8 vuoroa ja 64 minuutin kierrosaika – vaunut siis 8 minuutin päässä toisistaan. Samoin oli asianlaita 3T:llä, jolta puuttui vuoro 31. Kolmosilla harvennus koski koko päivää, olivathan kyseessä vakiovuorot. Samoin oli tilanne myös linjalla 4, tosin hieman toisella tavalla toteutettuna: ruuhkavuoroista puuttui kaksi (126 ja 138), mutta samalla oli vuoro 35 päätäkäisty kaksiosaiseksi, eli se kulki aamuruuhkassa ja iltaruuhkan alusta yöliikenteen loppuun.

Kuutosella oli omanlaisensa ratkaisu: vuoron 112 aamuruuhkan osuus oli pois keskikesällä. Kahdeksikon ruuhkavuoro 115 puuttui sekä aamusta että iltapäivästä.

Riittääköön se viime kesästä, lehdetkin kun ovat jo pudonneet puista (ja minnekäs muualle kuin raitiokiskoille). Se, että uhrasin kesän selvittelyyn vielä noin paljon tilaa, johtuu siitä, ettei talviaikatauluissa ole paljoa kerrottavaa. Linjaa 1 lukuunottamatta ei tarkkaan ottaen mitään. Kaikkien muiden linjojen aikataulut tulivat käyttöön täsmälleen samanlaisina kuin ne siirrettiin syrjään 31. 5. 86. Jos olisi ivallinen, voisi kertoa myös virheiden säilyneen ennallaan.

Mutta allekirjoittanut ei ole. Ei siis ole mitään syytä mainita esimerkiksi sitä, että se sivuraide rakennettiin linjan 7B eikä 3B päätepysäkille. Nimittäin vuoron 11 lähtöaika Porvoonkadulta halliin on 18.08, kun edellä ajavan vuoron 19 lähtö kierrokselle on 18.09! Kun en siis ole ivallinen, korjasin ilmeisesti liitteenä jaettavaan aikataulukokoelmaan vuoron 11 halliinlähtöajaksi 18.09 (ma–pe).

Mutta ykköseltä kannattaa mainita talviaikataulujen varsinainen uutuus: Helsingin lyhyin raitiolinja onkin ykkönen, tai sen yhden vuoron lähtö. Kysymyksessä on vuoro 103 ja kyseinen linjaosuus on Arenatalo–Kauppatori, joka on pari pysäkinväliä linjaa 2 lyhyempi. Lähtöaika Arenatalolta on (ma–pe) 7.44; Kauppatorilta vaunu tulee tyhjänä ja kilvittä. Tai sikäli mikäli tulee. On kuulemma nähty huristelevan suoraan Koskelan halliinkin ajamatta tätä viimeistä sivua. Selityksenä moiseen on kuulemma se, että Hämeentieltä Toiselle linjalle kääntäminen on niin vaikeaa. Liikennevaloissa ei enää ole tätä kääntymissuuntaa ohjaavaa opastetta. Ei kyllä ole sitä kieltävääkään. Olen jostain lukenut, että ensimmäiset liikennevalot asennettiin Helsinkiin vuonna 1951 – siis 51 vuotta sähköraitiliikenteen alkamisen jälkeen. Mitenkähän sitä ennen käännettiin? Ja mitenkä onnistuu kääntäjä Unioninkadulta Liisankadulle, missä risteyksessä on yhtä paljon liikennettä – ellei enemmän – kuin Hämeentien ja Toisen linjan kulmauksessa. Kyllä se on niin, että tekosyy on tuo kääntäminen; kun ratikan kuonoa tarjoaa vastaantulevalle autoliikenteelle, kyllä autosta se jarrupedaali löytyy. On suomalainen autoilija sen verran tarkka kulkuneuvostaan, ettei ehdoin tahdoin ratikan kanssa yhteen kumauta.

Vähiin käyvät »pikku-Valmetit». 11 kappaletta niitä enää tarvitaan. Linja 1/1A on näet ainoa tällä kalustolla listan mukaan ajettava, ja sillä on kuusi vakio- ja viisi ruuhkavuoroa. Kakkonen siirtyi jo keväällä kuljettajarahastukseen (4-akseliset vaunut) ja tilanne on sellainen vieläkin. Molemmilla kolmosilla, nelosella, molemmilla seiskoilla ja kympeillä ajetaan edelleen vain nivelillä – enimmäkseen oranssiharmailla. Kuutosien muut vuorot ovat »laihia nivelillä» paitsi 55 ja 58, joissa on oikea nivelvaunu. Kahdeksikko taas listan mukaan koostuu pelkistä 4-akselisista. Kesällä kahdeksikon vakiovuorot (81–86) olivat nivelisiä. Tämä siis listan mukaan. Mutta niin kuin tiedetään, nivelillä on liikkeellä enemmän kuin lista lupaa. Virallisesti nivelvaunuvuoroja on 57 ja vaunuja on nyt 73. 15 % korjausmäärän mukaan huoltoon ja korjaukseen menisi siis 11 vaunua, eli käytettävissä olisi sen mukaan 62 yksilöä. Myös viikonloppuina on nivelillä enemmän kuin lista edellyttää, onhan käytettävissä 13 arkisin ruuhkavuoroina ajelevaa vaunua. Itse asiassa lauantaina ja sunnuntaina voitaisiin kaikki vuorot ajaa jo nivelvaunuilla, vuoroja kun on lauantaina 62 ja sunnuntaina vain 47 liikenteessä. Vaan hyvä kuin ei näin yksitoikkoisesti asia ole.

Oheinen luettelo kertoo HKL:n raitioliikenteen vuoronumerot, käytettävän kaluston tyyppin, linjan/t, joilla vuoro ajaa, vuoron sijoitushallin ja liikennöintipäivän. Luettelo on aikatauluista, jotka astuivat voimaan 1.9.1986 ja on voimassa tois-
taiseksi, enintään seuraavaan kesäaikatauluun asti.

A	B	C	D	ma-pe	E	la	su	A	B	C	D	ma-pe	E	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	v	2	TÖ	X	X			77	n	7B	"	X	X	X	
8	v	2	"	X	X			81	v	8	"	X	X	X	
9	v	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	y	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	KH	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		107	n	3B	"	X			
31	n	3T	"	X	X	X		108	n	3T	"	X			
34	n	4	"	X	X	X		111	v	6	"	X			
35	n	4	"	X	X	X		112	v	6	"	X			
36	n	4	TÖ	X	X			114	v	8	"	X			
37	n	4	KH	X	X	X		115	v	8	"	X			
38	n	4	"	X	X2	X		120	v	2	TÖ	X			
39	n	4	"	X	X	X		123	n	4,6	"	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	n	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	n	6	"	X	X	X		135	n	10	"	X			
59	v	6	"	X	X	X		136	n	10	"	X			
60	v	6	"	X	X	X		138	v	8	"	X			
64	n	7A	"	X	X	X		139	v	2	"	X			

Sarakkeiden selitys:

A = vuoron numero

B = kalusto (n = nivelvaunu, v = 4-aks. kuljettajarah.vaunu)

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

D = vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-sarakkeessa)

E = liikennöintipäivät (X); X1 lähtee+palaa TÖ,

X2 lähtee TÖ-palaa KH

KOSKELA

TULOT LINJALTA HALLIIN

HALLISTA LINJALLE:

TÖÖLÖ

HALLIINAJOT:

60

Maanantai - perjantai 1.9.1986 alkaen

Maanantai - perjantai 1.9.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
8.15	103	1,1A	654	22.10	40 n	4	698
8.50	111 v	6	672	23.10	84 v	8	674
9.01	114 v	8	674	23.14	12 n	3B	660
9.11	105	1,1A	654	23.17	54 v	6	674
	108 n	3T	656		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
9.28	107 n	3B	660	23.28	23 n	3T	656
9.29	102	1,1A	652	23.29	55 n	6	674
				23.30	66 n	7A	652
17.15	101	1,1A	654		86 v	8	674
17.22	102	1,1A	654	23.32	15 n	3B	660
17.27	53 v	6	672	23.33	64 n	7A	690
17.28	105	1A	652	23.37	74 n	7B	654
17.45	56 v	6	672		75 n	7B	660
17.46	1	1,1A	652	23.38	93 n	10	660
17.55	108 n	3T	656	23.40	58 n	6	674
	111 v	6	672		81 v	8	674
17.56	107 n	3B	660	23.41	92 n	10	664
17.57	104	1,1A	652	23.42	96 n	10	690
18.04	114 v	8	674	23.43	26 n	3T	656
18.10	103	1,1A	652		37 n	4	698
18.15	112 v	6	672	23.47	41 n	4	660
	115 v	8	674	23.49	76 n	7B	660
18.37	6	1,1A	652		94 n	10	660
20.34	83 v	8	674	23.50	59 v	6	674
20.50	57 v	6	672		82 v	8	674
21.07	87 v	8	674	1.08	17 n	3B	660
21.08	16 n	3B	660		25 n	3T	656
21.13	67 n	7A	652	1.20	35 n	4	664
21.27	2	1,1A	652	1.23	18 n	3B	660
21.29	19 n	3B	660		29 n	3T	656
21.30	77 n	7B	660	1.25	34 n	4	690
21.32	95 n	10	660	1.30	14 n	3B	662
21.36	3	1,1A	652		30 n	3T	690
21.41	31 n	3T	656		38 n	4	664
21.47	5	1,1A	654		39 n	4	660
21.51	4	1,1A	652				

Lauantai ja sunnuntai 1.9.1986 alkaen

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

L = vain lauantaisin S = vain sunnuntaisin
L* = lauantai/sunnuntai-yö

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	8.37	123 n	4	606
5.42	128 n	7A	609	8.45	132 n	7B	628
5.43	13 n	3B	603	8.57	124 n	4	612
	36 n	4	619	9.04	129 n	7A	624
	125 n	4	607	9.05	131 n	7B	628
5.44	27 n	3T	611	9.15	134 v	8	616
5.46	11 n	3B	615		135 n	10	632
5.49	130 n	7A	607	9.18	120 v	2	626
5.52	131 n	7B	621		125 n	4	606
5.53	42 n	4	607	9.21	136 n	10	606
5.54	91 n	10	607	9.23	130 n	7A	624
5.55	43 n	4	619	9.32	126 n	4	612
5.56	129 n	7A	609	17.27	9 v	2	626
6.04	126 n	4	619	17.35	91 n	10	632
6.05	136 n	10	605	17.42	138 v	8	618
6.09	7 v	2	609	17.47	43 n	4	612
6.10	9 v	2	625	17.54	128 n	7A	624
	135 n	10	607	17.55	136 n	10	632
6.15	134 v	8	629	18.00	131 n	7B	628
6.16	120 v	2	625	18.02	134 v	8	618
	8 v	2	609	18.04	125 n	4	612
6.54	24 n	3T	607	18.08	120 v	2	626
7.17	138 v	8	629	18.10	126 n	4	606
7.20	28 n	3T	607	18.13	129 n	7A	624
7.21	123 n	4	607	18.16	135 n	10	632
14.04	135 n	10	607	18.18	11 n	3B	608
14.05	138 v	8	629	18.19	124 n	4	612
14.10	120 v	2	625	18.20	132 n	7B	628
14.12	124 n	4	607	18.22	28 n	3T	604
14.18	132 n	7B	621		130 n	7A	624
14.22	134 v	8	629	18.30	123 n	6	618
14.24	123 n	6	621		139 v	2	626
14.34	126 n	4	607	18.37	36 n	4	612
14.35	129 n	7A	607	20.31	13 n	3B	608
14.38	131 n	7B	621	20.55	24 n	3T	604
14.39	139 v	2	625	21.16	27 n	3T	604
14.42	136 n	1C	607	21.30	42 n	4	612
14.45	130 n	7A	607	21.53	8 v	2	610
15.09	125 n	4	607	22.10	7 v	2	602

Lauantai 1.9.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38 n	4	619	15.07	7 v	2	626
5.32	13 n	3B	615	15.20	8 v	2	626
	28 n	3T	601	15.23	28 n	3T	604
6.07	7 v	2	609	15.29	11 n	3B	608
6.11	8 v	2	625	15.33	9 v	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 v	2	625				

TÖÖLÖ, SUNNUNTAI, ks. palstaa Koskelan hallista linjalle, ma-pe.

K O S K E L A

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE:

Maanantai - perjantai 1.9.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	17 n	3B	657	5.57	87 v	8	679
5.30	83 v	8	679	6.00	57 v	6	671
	108 n	3T	659	6.02	3	1,1A	651
5.32	23 n	3T	667	6.04	81 v	8	679
	65 n	7A	659	6.08	111 v	6	671
5.34	1	1,1A	651	6.09	4	1,1A	651
	18 n	3B	657	6.10	115 v	8	679
5.36	31 n	3T	659	6.16	58 n	6	671
	38 n	4	687		82 v	8	679
	112 v	6	673		102	1,1A	651
5.38	84 v	8	679	6.17	30 n	3T	659
5.39	29 n	3T	661		34 n	4	687
5.40	6	1,1A	651	6.20	59 v	6	671
	25 n	3T	667	6.25	93 n	10	659
	75 n	7B	687	6.34	40 n	4	659
	94 n	10	663	6.35	14 n	3B	655
5.41	103	1,1A	651	6.40	74 n	7B	651
5.42	12 n	3B	669	6.41	37 n	4	665
	92 n	10	687	6.42	86 v	8	679
5.44	26 n	3T	693	6.49	41 n	4	659
	54 v	6	671	6.52	16 n	3B	655
	60 v	6	673		95 n	10	659
5.45	85 v	8	679	6.53	64 n	7A	659
5.46	66 n	7A	659	7.00	56 v	6	671
	67 n	7A	653	7.01	76 n	7B	651
	77 n	7B	651	7.09	19 n	3B	655
	107 n	3B	655				
5.47	101	1,1A	651	13.58	108 n	3T	659
5.48	104	1,1A	651	14.10	103	1,1A	651
5.49	5	1,1A	653	14.22	101	1,1A	651
5.51	114 v	8	679	14.30	105	1A	651
5.52	53 v	6	673	14.32	2	1,1A	651
	55 n	6	671	14.50	114 v	8	679
5.53	15 n	3B	655	14.59	102	1,1A	651
5.55	96 n	10	663	15.00	115 v	8	679
	105	1,1A	651	15.04	107 n	3B	655
5.56	39 n	4	687	15.06	111 v	6	671
5.57	35 n	4	659				

n = nivelvaunu

v = 4-akselinen kuljettajarahastusvaunu

Hallireitit kuvattu piirroksina RAITIOssa 3/84 lukuunottamatta seuraavia:..

621 Töölö - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Sörnäinen
628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö

HALLISTA LINJALLE:

T Ö Ö L Ö

HALLIINAJOT:

Sunnuntai 1.9.1986 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

K O S K E L A

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.9.1986 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		57 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
	55 n	6	673	6.04	59 v	6	671
5.41	85 v	8	679	6.11	82 v	8	679
5.42	94 n	10	659	6.16	60 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	8.31	56 v	6	671
	66 n	7A	653	8.38	92 n	10	659
	75 n	7B	687	8.41	76 n	7B	651
	77 n	7B	651	8.57	53 v	6	671
5.47	18 n	3B	669	9.20	54 v	6	671
5.50	58 n	6	671	9.42	1	1	651
5.51	86 v	8	679	0.05*	31 n	3T	659

Sunnuntai 1.9.1986 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40 n	4	687	7.10	55 n	6	671
6.43	17 n	3B	669		77 n	7B	651
6.45	25 n	3T	661	7.13	83 v	8	679
6.46	75 n	7B	651	7.25	57 v	6	671
6.50	19 n	3B	655	9.13	12 n	3B	655
	95 n	10	687	9.18	41 n	4	659
6.52	65 n	7A	653	9.22	94 n	10	659
6.53	67 n	7A	659	9.23	23 n	3T	659
6.54	38 n	4	659		64 n	7A	659
	59 v	6	673	9.31	15 n	3B	655
	60 v	6	671	9.33	58 n	6	671
	85 v	8	679	9.41	74 n	7B	651
	93 n	10	659	9.46	18 n	3B	655
6.55	34 n	4	687	9.48	37 n	4	659
6.57	30 n	3T	659	9.53	92 n	10	659
6.58	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				

* Lauantai/sunnuntai-yönä.

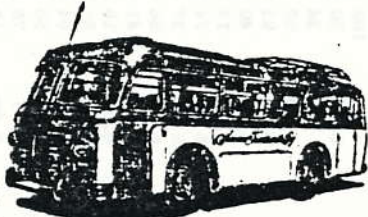
HKL:N LINJA-AUTOTIETOA 1986

- kaluston keski-ikä 9 vuotta
- autoja yhteensä noin 440, joista nivelautoja 26 (30. 4.)
- vanhimmat vm. 1969–70
- uusimmat vm. 1985–86
- suurimmat hankinnat vuosilta 1972, 1975 ja 1976
- vuosina 1980–84 ei hankittu lainkaan uusia autoja
- yleisin alustamalli Sisu BT-69 CR (noin 160 = 35 %)
- toiseksi yleisin Sisu BT-69 BVT (119 = 24 %)
- kaikissa autoissa kotimainen kori (Wiima, Delta-Plan, Ajokki)
- kaikissa autoissa ulkomainen moottori (AEC, Leyland, Scania, Volvo)
- kaikissa autoissa ulkomainen automaattivaihteisto (Voith, Scania, ZF)
- 8600-sarjan auto havaittiin 1. kerran liikenteessä 16. 4.
- sarjan 892–921 autoja 21. 4. yhä liikenteessä, vaikka autoilla ikää yli 16 vuotta!
- sarja 954–957 käyttö rajattu koulutukseen; auto 955 oli vielä helmikuussa kaupallisessa liikenteessä (21/21V)
- 8601–8610 muistuttavat 8501–8515 (valokennot eri paikassa)
- Scania BR110, Sisu BT 53 ja eräiden muiden sarjojen heikoimmat yksilöt poistunevat liikenteestä lähikuukausina, kun liikenteeseen tulee paljon uusia nivelbusseja
- Sarja 326–374 tulee todennäköisesti olemaan jonkin aikaa liikenteessä, vaikka esim. STA:n yhtä vanhat Volvo B58:t ovat olleet jo kauan pois pelistä
- sarjan 504–533 eräät yksilöt harvinaisen kehnossa kunnossa (osa hylätty)
- sarjojen 421–430, 540–559, 560–579, 580–590 sekä 600-sarjan autoja ehostettu viime aikoina huomattavassa määrin, eli sarjoihin kuuluvilla autoilla on ilmeisesti pitkä tulevaisuus edessä
- em. sarjojen istuimia uudistettu (esim. niskatuet) ja koreja maalattu ulkopuolelta. Lattiaremontteja myös tehty. Autossa 645 kokonaan uudet Parabus-istuimet
- sarjalle 411–419 ei ole toistaiseksi tehty suuriakaan (odottaako sama kohtalo kuin autoja 954–958?)
- sarjasta 257–311 karsittu talven 85–86 aikana heikoimpia yksilöitä
- HKL on hiljalleen siirtymässä takatuuppareista mahureihin. Mahurien tärkein etu takatuuppareihin verrattuna on, että kaupunkiautoa voi pidentää ainoastaan »takasaa» jatkamalla. Takatuuppareita voisi pidentää vain akseliväliä lisäämällä, mutta silloin ahtaissa paikoissa pujotteleminen olisi hankalaa. Takaovi on helpompi asentaa autoihin, joissa ei ole takamoottoria. Mahurin heikkouksia ovat taasen korkea lattia runsaine askelmineen sekä vetävän akselin pienehkö akselipaino ja vastaavasti ylikuormittunut etuakseli. Mahuria on yleensä vaikeampi huoltaa kuin takatuupparia, kun moottorin luoksepäästävyys on huono. Keskimoottori on lisäksi altis pölylle ja lialle. Usein sanotaan, että keskimoottoriautojen maavara on huono, mutta sillä ei ole merkitystä kaupunkioloissa.
- viikolla 22 olivat autot 956 ja 957 liikenteessä linjalla 18 vuoroissa 224 ja 221, vaikka ne olivat koko kevään pois normaalista liikenteestä.
- auto 903 on ollut vuorossa 220 touko-kesäkuun, sekä 905 mm. linjalla 21
- auto 8611 esiintyi Tampereen pohjoismaisilla paikallisliikennepäivillä. Auto on Volvo B10M 60/Wiima K202–221 ja muistuttaa autoja 8516–8520
- autot 401, 416, 522 ja 525 on nähtävästi hylätty
- sarja 238–256 lienee kokonaan hylätty

JUHANA NORDLUND

LEIKATKAA TALTEEN!

Helsinki-Eriksnäs-Helsinki



Sattuneen erehdyksen vuoksi tuli 30. 8. julkaistua Eriksnäsin aikatauluun virhe, joten oikea aikataulu on 1. 9. 1987 alkaen seuraava:

Arkisin							
7.00	14.20	16.15	HELSINKI	↑	6.50	8.50	16.05
7.50	15.10	17.05	ERIKSNÄS	↓	6.00	8.00	15.15
Sunnuntaisin							
11.00	19.30	21.30	HELSINKI	↑	10.40	19.20	21.20
11.50	20.20	22.20	ERIKSNÄS	↓	9.50	18.30	20.30

Suomen Turistauto Oy

Helsinki, Annank. 31–33 C. Puh. 14 204 ja 55 780.

LEIKATKAA TALTEEN!

62

RAITIO 3–1986

Vaihto

linjalta toiselle (myöskin raitiotielinjalle) on sallittu **kaksi kertaa** ehdolla:

- 1) että matka jatkuu ilman viivytystä ensimmäisellä yhtyvällä vaunulla, joka kulkee suoraan matkan päämäärään;
- 2) että siirtomerkintä on tehty lippuun, jossa ensimmäistä vaihtoa varten tulee olla **kolme (3)** ja toista vaihtoa varten **neljä (4)** merkintää, sekä
- 3) että vaihto ei tapahdu paluumatkaa varten pitkin ennen käytettyä tai muuta lähtöpaikan suuntaan johtavaa linjaa.

Huom! **LIPPUA**, johon siirtomerkintää ei ole tehty, ei hyväksytä maksuna vaihdon tapahduttua.

Matkustajia, jotka aikovat vaihtaa, **pyydetään vakuuttautumaan** siitä, että siirtomerkintä on lippuun tehty.

Matkustaja, joka on siirtynyt raitiotievaunusta linja-autoon, maksakoon **25 pennin lisämaksun** linja-auton rahastajalle erityistä kuittia vastaan.

Vaihto

on sallittu vain seuraavilla asemilla ja pysäkeillä:

Aleksanterinkadulla Keskusk. kohdalla		Koulutorilla
Annankadulla	Eerikink. ”	Liisankadulla Snellmanink. kohdalla
Arkadiankadulla	Nervanderink. ”	Mäkelänekadulla Sturenk. ”
—”	Fredrikink. ”	Päävartion torilla
Bulevardilla	Annank. ”	Rautatientorilla
Erottajalla		Runeberginkadulla Sandelsink. ”
Fredrikinkadulla	Pursimiehenk. ”	—” Museok. ”
Hakaniemen torilla		Tehtaankadulla Kapteenink. ”
Hämeentiellä	Pääskylänk. ”	Töölön tullin kohdalla
—”	Intiank. ”	Unioninkadulla Kaisaniemenk. ”
Kaisaniemenkadulla	Liisank. ”	—” Aleksanterink. ”
Kauppatorilla		Yrjönkadulla I. Roobertink. ”

Helsingissä, maaliskuun 1 päivänä 1937.

Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Huhti-toukokuussa ryhmä SRS:läisiä kävi Minkiöllä kunnostamassa museorautatien kokoelmiin kuuluvaa entistä Helsingin hevosraitiovaunua, jota Kausalan-Leininselän rautatie käytti sittemmin matkustajavaununa (Scandia, 1890). Vaunun ulkoseinät maalattiin Kausalan väreihin ja päätyisiltoja oiottiin ja vahvistettiin. Liikennekauden avajaisissa 1. kesäkuuta vaunu oli edukseen, sillä sitä jopa ajettiin hevosen vetämänä kutsuvierasjoukon edessä. Kunnostustöihin osallistuivat SRS:n jäsenistä: K. Engberg, K. Juntunen, J. Katajisto, I. Leppänen, M. Nummelin, J. Oksanen, J. Rauhala ja E. Virta. Vaunun katto ja sisäosat on tarkoitus kunnostaa seuraavaksi. Vaunuun voi tutustua kesäisin Minkiön kalustohallissa.

Raitiolinjat

Kesän aikana oli linjoilla 6 ja 8 lähes pelkästään nivelvaunuja.

1. 9.
Talviaikataulut otettiin käyttöön.

3. 9.
1/103 Sö:ssä klo 7.54 matkalla Koskelaan.

Rahastajia on linjalla 1 todennäköisesti vielä toukokuun 1987 loppuun.

Autolinjat

1. 8.
Linjoja 53 ja 64S liikennöidään taas.

14. 8.
Linjoja 58T ja 66 alettiin liikennöidä kesätauon jälkeen.

29. 8.
Linjoja 50V (Kyläsaari – Pajamäki) sekä 70T (Malmi – Tapaninkylä – Puistolanta asema) liikennöitiin viimeisen kerran.

1. 9.
Poistumispysäkkikilpiä ei enää pitäisi käyttää yhteistariffilinjoilla.

1. 9.
Linjaa 50 liikennöidään reittiä Sompasaari – Pajamäki. Reitti muuttui Sörnäisissä. Uusi reittiosuus: – Työpajankatu – Vanha talvitie – Verkkosaarenkatu – Varastokatu/Kiiskinkatu – Kyläsaarenkatu – Sompasaari.

Linjan 59 reitti muuttui Länsi-Pasilassa. Uusi reittiosuus: – Pasilankatu – Radiokatu – Ilmalantori – Ilmalankatu – Hakamaentie –.

LOY ja HKL alkoivat liikennöidä linjaa 77V Jakomäki – Malmi – Puistolanta asema. Linjaa liikennöidään ma-pe noin klo 7–17. Reitti on Puistolasta Malmille sama kuin 70T:n, ja sieltä edelleen: – Kirkonkyläntie – Latokartanontie – Vilppulantie – Hietakummuntie – Pikkalankatu – Malminkaari – Soidintie – Vilppulantie – Tullivuorentie – Tattariharjuntie – ja edelleen 77S reittiä Jakomäkeen.

Linjan 74 reitti muuttui Malmilla. Uusi reittiosuus: – Latokartanontie – Vilppulantie – Hietakummuntie – Pikkalankatu – Malminkaari – Soidintie – Vilppulantie –.

Linjan 78 reitti ja pääte pysäkki muuttui Vuosaaressa. Uusi reitti: – Kallvikintie – Vuosaarentie – Uutelantie – Leikosaarentie – Kallvikintie. Silmukka ajetaan aamuruuhkassa myötäpäivään ja iltaruuhkassa vastapäivään. Pääte pysäkki on samassa paikassa kuin 78A:n. Linjojen 78 ja 78T reitti muuttui Alppilassa suunnassa Alppila – Vuosaari. Uusi reitti: Porvoonkatu – Viipurinkatu – Aleksis Kivenkatu – Sturenkatu.

31. 10.
Viimeinen liikennöintipäivä linjoilla:

- 90S Kasarmitori – Itäkeskus
- 91 Itäkeskus (M) – Puotila (ruuhka-ajan apulinja)
- 92B Puotila – Itäkeskus (M) – Myllypuro
- 96T Kontula (Keinutie) – Itäkeskus (M) – Vuosaari (telakka)
- 97 Itäkeskus (M) – Mellunmäki

1. 11.

Ensimmäinen liikennöintipäivä:

- 91 Itäkeskus (M) - Puotila - Vartioharju. Reitti: IK - ex 92B - Puotila - Karhulantie - Loosarantie - Vii-kingintie, pääte pysäkki Uiskotien risteyksessä.
- 97A Itäkeskus (M) - Kontula - Mellunmäki - IK (M) ja 97B IK (M) - Mellunmäki - Kontula - IK (M)
Rengaslinja, jota A ajaa myötäpäivään: IK - Turunlinnantie - Myllymestari - Karjatanhuanpolku - Klamin-
tie - Humikkalantie - Porttatie - Kontulantie -
Aarteenetsijantie - Länsimäentie - Kontulantie - Mel-
lunmäentie - Itäväylä - Kuusistonlinnantie - Vanhan-
linnantie - Turunlinnantie - IK.
B sama kuin A vastapäivään, poikkeus: - Kontulantie -
Aarteenetsijantie - Panelantie - Tuukkalantie - Aar-
teenetsijantie - Kontulantie -.

1. 11.

Reittimuutokset itä-Helsingissä:

- 78A pääte pysäkki siirrettiin Kontulassa metroaseman terminaalisiin. Uusi reitti: Kontula (M) - Kontulankaari - Kontulantie -. Linjan nimi on Vuosaari - Kontula (M)
- 90 IK - Vuosaari (Kallvikintie)
- 90A IK - Vuosaari (telakka)
- 94 uusi reittiosuus: - Kontulantie - Kurkimäentie - Karpalotie - Keinulaudantie - Kontulankaari
- 94B Kotikonnutie - Kontula (M) - Keinutie. Reitti: Kotikonnutie - Kontulantie - Kontula (M) - Kontulankaari - Keinutie - Kontulankaari - Kontula (M) - Keinulaudantie - Karpalotie - Kurkimäentie - Kurki-
suontie - Karpalotie - Keinulaudantie - Kontula (M) - Kontulankaari - Kontulantie - Kotikonnutie
- 95 IK - Vartioharju - Kontula (M); uusi reittiosuus - Humikkalantie - Kontulantie - Kontulankaari - Kontula (M)
- 96 IK - Vuosaari (Porslahdentie)
- 90, 90A ja 96: linjat lyhennetty päättymään Itäkeskukseen, reitti muuten ennallaan

3. 11.

Ruuhkalinjaa 90T IK - Vuosaari (telakka) alettiin liikennöidä.

3. 11.

Ruuhkalinjaa 97T Kontula (M) - Mellunmäki alettiin liikennöidä reittiä: Kontula (M) - Kontulankaari - Kontulantie - (97A/B) - Mellunmäentie. Pääte pysäkki Naulakallion-
tien risteyksessä. Liikennöidään tarpeen mukaan?

3. 11.

Linjojen 54 ja 56 pääte pysäkki siirrettiin Itäkeskuksessa lii-
tyntäliikenneterminaalisiin. Uusi reitti: IK - Turunlinnantie
-. Linja 54 on nimeltään Itäkeskus (M) - Pitäjänmäki ja
56 Itäkeskus (M) - Malmi - Patola - Pitäjänmäki.

3. 11.

Linjan 96S reitti muuttui ajosuunnassa keskustaan: Turun-
linnantie - IK - Marjaniementie - Raaseporintie -.

Kontulan metroluokituksen alettua jäivät Itäkeskuksen lii-
tyntäliikenteistä ennalleen vain 92, 93 ja 98.

Itäkeskuksen linja-autolaiturit 1. 11.:

2: 54, 56	20: 92
4: 83N, 93, 93N, 95	22: 58, 58A
8: 94	26: 91
10: 97A, 97B	28: 90, 90A
12: tulolaituri	30: 96
14: »	32: 98

19: 96S (länteen)

Kaikki pääte pysäkkejä, paitsi laiturit 19

Turunlinnantie pysäkkiparia käyttävät linjat: 56A, 94B (N),
94N, 95N, 96N, 96S (itään) ja 97N,

Myllypuron asemalla ei ole pääte pysäkkejä. Linjalla 92 on
pysäkkipari aseman kohdalla.

Kontulan aseman pääte pysäkit:

78A Keinulaudantiella terminaalien kohdalla;

95 terminaalissa;

97T sama kuin 78A.

Linjoilla on lisäksi pysäkkipari Kontulantiella aseman koh-
dalla.

Kontulan »läpiajavat» linjat:

78 pysäkkipari Kontulantiella aseman kohdalla;

94 » Keinulaudantiella terminaalien kohdalla;

94B Keinutielle: pysäkki Kontulantiella aseman kohdalla ja
Kontulankaarella terminaalien kohdalla;

94B Kotikonnutiella: pysäkki terminaalissa ja Kontulan-
tiella aseman kohdalla;

94B Kurkimäkeen: pysäkki Keinulaudantiella terminaalien
kohdalla;

97A/B pysäkkipari Kontulantiella aseman kohdalla.

Kontulan terminaalissa on siis kaksi pysäkkiä, joita käyttä-
vät linjat 94B ja 95.

Metrolinja

23. 6.

Tungosajan juniin ei kesäaikana lisätä kolmatta vaunuparia.

4. 8.

Junissa taas kuusi vaunua tungosaikoina.

11. 8.

Talviaikataulut otettiin käyttöön.

Metron koeliikenne Kontulaan alkoi 21. 10. Matkustajat
voivat käyttää junia, mutta liityntäliikenne ei vielä toimi.
Normaali liikenne alkaa 1. 11., jolloin myös liityntälinjat
muuttuvat.

16.-20. 10. (havainto)

Metrojunat ajoivat uusien aikataulujen mukaan Kontulaan
asti. Matkustajia ei kuljetettu Itäkeskusta pidemmälle. Uu-
det sivureittikilvet olivat myös käytössä.

21. 10.

Rataosa Itäkeskus-Kontula sekä Myllypuron ja Kontulan asemat avattiin matkustajaliikenteeseen. Ensimmäinen matkustajia kuljettava juna lähti Kontulan asemalta 5.26. Lipuissa käytettävä Kontulan lyhenne on KL ja Myllypuron MP.

Kalusto

10. 6. H1 ja 353 riisuttuna matkalla Koskelaan.

10. 6. Vaunu 28 tilausajossa iltaruuhkan jälkeen.

11. 6. Vaunu 23 tilausajossa iltaruuhkan jälkeen.

12. 6. Koskelan umpisuolessa vaunu 338, romuraiteella vaunut 353, 359.

13. 6. Koskelan umpisuolessa vaunut 336 ja 374.

Vaunu 107 on ensimmäinen, joka tulee tehtaalta keltavihreänä. Vaunu 105 saattaa mahdollisesti tulla uudenvärisenä.

16. 6. Ensimmäinen keltavihreä univelvaunu 59 siirrettiin Vallilan maalaamosta varusteluhalliin. Vaunulla tehtiin myös lenkki Vallilassa.

16. 6. Koskelan umpisuolessa 353.

17. 6. Vaunu 59 kävi Käpylässä.

18. 6. Vaunu 341 siirrettiin Vallilaan maalaamoon. Siitä tulee Koskelan hinausvaunu (mallia H-1). Vaunua ei kuitenkaan maalattu.

18. 6. Kaksiakselinen Volvo/Wiima 8611 linjalla 71.

Harjavaunun 2126 muutostyöt meneillään Vallilassa. Uutta on harjavaunujen etupäähän asennettava Albert-kytkin. Se on tangon päässä, joka lähtee puskurista harjan yläpuolelta. Tanko tekee kaksi mutkaa, jolloin kytkimen korkeus on oikea.

19. 6. 100/4/35

23. 6. Vaunu 59 esiteltiin lehdistölle RT:n sivuraiteella.

23. 6. Vaunu 59 ajoi linjalla 3 (B/T?) kolarin traktorin kanssa. Kolme päivää myöhemmin vaunu oli nostettuna Vallilassa. Vaunun värityksestä ja numeroiden sijoituksesta vastaava arkkitehti teki myös muutoksia ulkonäköön; etupään vaakunaa siirretään 5 mm oikealle.

25. 6. Vaunu 101 tuotiin Helsinkiin.

Vaunua H-1 käytettiin henkilökunnan ruokailukuljetuksiin heinäkuussa välillä VH-KH, kun VH:n ruokala oli kiinni.

17. 7. 8620/64/

29. 7. 9/58/, 945/58/, 970/58/ jonossa Itäkeskuksessa.

31. 7. H-1 ja 358 riisuttuna, nokka rutussa matkalla Vallilasta Koskelaan

5. 8. 59/6/59

12. 8. 101/8/86

27. 8. Vaunu 102 tuotiin punaharmaana Helsinkiin; vaunu 336 teki viimeisen matkansa kiskoilla VH-KH.

Vaunut 368 ja 374 oli tarkoitus toimittaa lastentarhoihin Helsingin ulkopuolelle. Hanke jäi tarkoitukseksi, sillä kuljetusta ei järjestynyt ja vaunut romutetaan.

28. 8. 336 ja 358 Koskelan romuraiteella.

Vaunu 2120 valmistui isosta remontista elokuussa. Sen kylkinumerot ovat todella kookkaat.

3. 9. Vaunu 61 tuli maalaamosta keltavihreänä ja sisustus-työt aloitettiin.

Vaunu 62 vietiin maalaamoon.

11. 9. 61/6/

Vaunu 61 oli muutaman päivän kuutosella, koska sen etulin pyöräkerroissa kokeiltiin uudenlaisia laakereita. Ajatuksena oli, että jos jotain sattuu, on vaunu helppo kiskaista Vallilaan.

Metron »turbojunien» (M3-M6) romuttamisesta on päätetty. HKL säilyttäneen yhden nokan ja telin. Tekniikan museo on ilmaissut kiinnostuksensa metrovaunun puolikkaaseen.

17. 9. Vaunu 102 liikkeellä.

20. 9. Vaunu 103 tuotiin punaharmaana Helsinkiin.

Koskelan hinausvaunu (H-2, ex 341) maalataan H-1:n mallin mukaan. Vaunu aiottiin jättää keltavihreäksi, mutta hui-pulta tuli määräys. Vaunu maalataan Koskelassa.

Silloin tällöin on kerrottu HKL:n busseista 504...533, jotka ilmeisesti kaikki ovat Varhassa. Uusin irtoileva osa on takaikkuna, joita on alkanut läiskähdellä kadulle. Lokakuusta tulee Varhaan 30 uutta bussia, jonka jälkeen näitä vaunuja ei ilmeisesti enää nähdä liikenteessä. Tätä nykyä uusimmat Varhasta lähtevät autot ovat vasta kahdeksanvuotiaita.

2. 10. Kouluvaunuina 38, 338, 360 ja 361.

3. 10. 29/7A/

5. 10. Koskelan romuraitella 368 ja 374.

6. 10. 337/70V/435 STA (ns. heinäähäkki)

9. 10. 74/2/

10. 10.338 kouluvaununa

Syyskuun loppu:

363 odottaa romuttamista Koskelassa. Toisaalta vaunu on varattu Arctica-ravintoloille, joka kuvittelee käyttävänsä sitä johonkin Messukeskuksen tienoilla.

Osa vaunusta 358 on edelleen Koskelassa ja ravintola Kreisi havittelee sisustavansa siitä loosin johonkin.

Vaunuista 1–30 on poistettu loputkin rahastajanaitiot.

Viimeiset rahastajanaitiolliset nivelpaunut olivat 62, 64 ja 67. Tätä lukiessa ehkä viimemainituksa vielä on sellainen.

Rakentamistoiminta

Kesäkuussa oli jo meneillään metsänkaato Kontulan–Mellunmäen radalla Kontulan puoleisissa päässä.

29. 7.

Kontulan asemalla nimikilvet ym. paikallaan laituritasolla. Itäkeskuksen ja Kontulan välillä alkavat opastimet jo olla paikoillaan.

31. 7.

Opastimet toiminnassa Itäkeskuksesta itään.

1. 9.

Itäkeskuksen–Kontulan radalle kytkettiin jännite.

11. 9.

Metrojunilla alettiin ajaa Kontulaan, tarkoituksena ruosteen poistaminen virtakiskoista. Ensialkuun liikennöitiin klo 9–14.

Metrovarikolle rakennetaan uusi ohitusraide säilytysshallien ja Varhan väliin.

30. 9.

Metrortaa alettiin virallisesti rakentaa Kontulasta Mellunmäkeen, kun Kotikonnuentien ylikulkusillan peruskivi muurattiin. Noin 1,7 km pitkä rata päättyy 300 m pitkään tunneliin, josta 100 m on Vantaan puolella. Mellunmäen asema on tunnelin suulla Helsingissä. Rataosuudelle tulee neljä siltaa, joista pisin (270 m) on Länsimäentien metrosilta. Rata maksaa Helsingille 63,7 miljoonaa mk, Vantaalle 17,7 miljoonaa mk ja valtiolle 21 miljoonaa mk. Junaliikenne alkaa viimeistään tammikuussa 1990 ja Mellunmäen asemaa arvioidaan käyttävän noin 12 000 matkustajaa vuorokaudessa. Näistä noin neljäsosa on vantaalaisia.

13. 10.

Kaupunginhallitus myönsi rakentamisluvan metroradalle Kamppi–Ruoholahti.

Rataosuuden pituus on noin 1,5 km ja se kulkee tunnelissa noin 30 m syvyydessä.

Ruoholahden metroasema sijaitsee Itämerenkadun suuntaisena Länsiväylän liittymien välissä noin 26 m syvyydessä.

Tästä voidaan jatkaa edelleen Lauttasaaren suuntaan.

Työtunnelin suu tulee Länsiväylän ja Porkkalankadun liittymän länsipuolelle. Kampin–Ruoholahden rata maksaa noin 203 miljoonaa mk, josta Ruoholahden aseman osuus on noin 100 miljoonaa mk. Rata on käytössä vuodenvaihteessa 1991–92.

20. 10.

Kiskonvaihto alkoi Mechelininkadun risteyksessä. Kiskot poistettiin kokonaan Caloniuksenkadun risteyksestä edelleen Hietaniemenkadun risteyksen suuntaan. Raitioliikenne oli keskeytyksissä 24. 10 asti. Työn pitäisi valmistua 19. 11. mennessä.

Lokakuun lopulla vaihdettiin kiskoja myös Hietalahden- ja Kalevankaduilla.

Lokakuussa vaihdettiin Hämeentiellä Paavalin kirkon pysäkin kohdalla oleva vaihte 809 uuteen. Poistetusta vaihteesta olivat kielien kannat jo vuosia sitten murtuneet poikki.

Poikkeavaa

24. 6.

Linjan 6 vaunu 60 hinasi linjan 3 (B, T?) vaunua 52. Pukevan edustan vaihte «kääntyi» vaunun 60 alla. Vaunujen välinen kytkin pamahti poikki ja 52 syöksyi kadun poikki sisustuliikkeeseen. Pari jalankulkijaa ja hinattavassa vaunussa ollut ajomestari loukkaantui. Raitioliikenteen lisäksi myös muu liikenne oli tunteja sekaisin.

24. 6.

Noin 17. 20 aikaan ainakin yksi metrojuna ajoi vasenta raidetta Sörmäisistä itään (HT–Kalasatama). Tämän jälkeen tuli lännestä oikeaa raidetta juna, jonka yhdessä vaunussa paloi vikalamppu. Huoltomies oli mukana. Juna kuljetti matkustajia ja tuli poikkeavaan aikaan mm. Herttoniemeen ja Itäkeskukseen. Bussit eivät tietenkään odottaneet, vaan lähitivät tyhjinä matkustajien nenän edestä. Tämä on tavanomaista asiakaspalvelua idänsuunnalla.

Huom! On toki bussinkuljettajia, jotka oma-aloitteisesti huomaavat tilanteen ja odottavat matkustajia.

26. 6.

Vaunu 43 valmistui remontista iltapäivällä. Se lähti Vallilan alapihalla tarkoituksenaan hetikohta siirtyä linjalle 8. Vaunun virroitin kuitenkin sotkeutui helteen löystämiin ajojohtimiin ja putosi Hämeentielle. Vain viiden metrin päässä oli belgialaisturistin henkilöauto. Tämän tapauksen «innoittamana» työntekijäpuoli huomautti vakavasti työnhoidolle nivelpaunujen virroittimen kevyestä kiinnityksestä. Tästä on aiemminkin mainittu. Ihmisten päälle pudotessaan (esim. pysäkillä) saattaa virroitin aiheuttaa vaikka kuoleman. Virroitin läpäisee kevyesti myös auton katon.

29. 7.

Linjan 3T vaunu 57 (vuoro 29) suistui Postitalon vaihteessa puolen yön aikaan. Paikalle tuli myös HKL:n »raivausauto» 305. Linjaa 4 Munkkiniemestä ajettiin Runeberginkadun kautta ja linjaa 3T busseilla.

Kyseinen vaihte on aiheuttanut harmia kesä mittaan satunnaisella toiminnallaan. Useasti on vaunuja jouduttu peruut-taan, kun on lähdetty väärään suuntaan.

7. 9.

Useita poikkeusreittejä ja liikennekatkoksia varsinkin raitio-linjoilla Urho Kekkosen hautajaisten vuoksi klo 12–16 vä-lillä.

8. 9.

HKL perusti tilapäisen linjan 55X Marian sairaala — Hieta-niemi helpottaaksen käyntejä Urho Kekkosen haudalla. Lin-jaa liikennöitiin ilman aikataulua. Liikennettä oli myös 9. 9.

17. 10.

AKT:laiset Helsingin, Espoon ja Vantaan bussikuskit meni-vät lakkoon. Lakon piiriin kuuluivat em. kaupunkien sisäi-nen liikenne ja seutuliikenne.

Saaren Auto, Metsälän linja ja Tammelundin Liikenne ajoi-vat kuitenkin Helsingin linjansa. Myös Espoon suunnalla ajettiin esimiesten ym. voimin.

20.–24. 10.

Kiskotuksen uusimisen vuoksi ajoi linja 8 poikkeusreittiä — Runeberginkatu — PT — RT ja takaisin. Bussilinja 8X lii-kennöi väliä Runeberginkatu (Apollonkadun pysäkki) — SLS.

Kesän aikana on Mäkelänselälle Vääksyntien risteukseen asennettu raitiotien tasoristeysmerkki, jossa on varoitusvil-kut. Merkin yläpuolella on kaksi vilkkua, joista toinen on suunnattu Vääksyntielle päin.

Tänä kesänä ei metrovaunujen valoautomaatiikkaa ole enää käytetty. Sisävalot ovat palaneet jatkuvasti sään kirkkau-desta riippumatta.

Raitioratojen tukemiskone on saanut oman kuljetusalustan. Se on tavallinen kuorma-auton vaihtolava», johon on sopi-vasta profiilista valmistettu »kiskot» työkonetta varten.

23. 8.

Metron lippuautomaateista EI VIELÄKÄÄN saa seutulip-puja.

1. 9.

Malmin uusi rautatieasema otettiin käyttöön.

Kylälinjaportissa on 7A:n raide siirretty kesän mittaan por-tin etelälaidasta 7B:n kiskoja viereen, syynä viereinen ra-kennustyömaa.

Ratapihantiellä ennen Rautatienkadun risteystä on 7A:lla nopeusrajoitus 10 km/t. Raiteen vieressä on syvä raken-nusmonttu.

Vastaanvanlaisessa paikassa Ratamestarinkadulla sattui viime joulukuussa maansortuma, joka keskeytti raitioliiken-teen viikkokausiksi.

Arkadiankadulla Eläinmuseon pysäkin kohdalla on raitio-vaunujen kohtauskieltomerkki ajattaessa keskustaan päin.

Kesällä alettiin metrovaunuihin asentaa uusia linjakilpiä. Ne tulevat takimmaisena ikkunan ylälaitaan vaunun oikealle puolelle. Kilvissä on neljä eri pääteasemavaihtoehtoa, jotka ovat tätä nykyä: Kamppi, Itäkeskus, Kontula ja Mellunmä-ki. Tarvittava teksti saadaan näkyviin takaapäin valaisemalla. Vaunujen etulinjakilpiä on myös alettu vaihtaa. Kilvissä on yhtäaikaan kaksi eri pääteasemavaihtoehtoa, joista tarvittava saadaan näkyviin takaapäin valaisemalla. Ruoholahtikin on jo näissä havaittu. Uudessa järjestelmässä vain etumainen linjakilpi on valaistu ja muut ovat pimeinä.

17. 9. (havaintopvm)

Itäkeskuksen metroaseman itäisen lippuhallin iso lippuauto-maatti on muutettu. Tästä koneesta voi ostaa 12 erilaista lippua: Helsingin sisäisiä sekä seutuliikenteen aikuisten ja lasten kertalippuja, 10 matkan lippuja sekä 30 päivän lipun maksuosia (30 päivän lippuja vain helsinkiläisille). Myöhem-min todettiin, että 30 päivän lippuja koskevat tekstit oli tei-pattu umpeen.

Liikenneministeriö päätti, että tarkastusmaksulakia voi so-veltaa Espoon, Kauniaisten ja Vantaan sisäisessä liikentees-sä, seutuliikenteessä ja VR:n pääkaupunkiseudun lähiliiken-teessä. Tarkastusmaksu on 110 mk. YTV ottaa tarkastus-maksun käyttöön heti 1. marraskuuta.

Metron junanvalvojien uusi titteli on lokakuun 1. päivästä metrojunan kuljettaja.

KESÄAIKATAULU

Voimassa 1. 6. 1957 alkaen

Tiedustelut puh. 046

Oy. LIIKENNE Ab.

Puh. 623 562 — 621 813

Helsinki—Kallvik—Nordsjö

Arkkipäivinä		Pyhäpäivinä	
Helsin-gistä	Nord-sjöstä	Helsin-gistä	Nord-sjöstä
6.15	6.00	8.15	8.45
6.45	7.00	9.00	9.00
7.25	7.20	9.45	9.45
8.20	8.00	10.30	10.30
9.15	9.05	11.15	11.15
10.30	10.00	12.00	12.00
L 11.30	11.15	12.45	12.45
12.00	L 12.15	13.30	13.30
L 12.30	12.45	14.15	14.15
13.30	L 13.15	15.00	15.00
14.15	14.15	15.45	15.45
15.15	15.00	16.30	16.30
16.15	16.00	17.15	17.15
16.45	17.00	18.00	18.00
17.40	17.30	18.45	18.45
18.15	18.20	19.45	19.30
19.45	19.00	20.25	20.30
21.30	20.30	21.30	21.10
23.30	22.15	23.30	22.15
L 1.00	L 0.15		

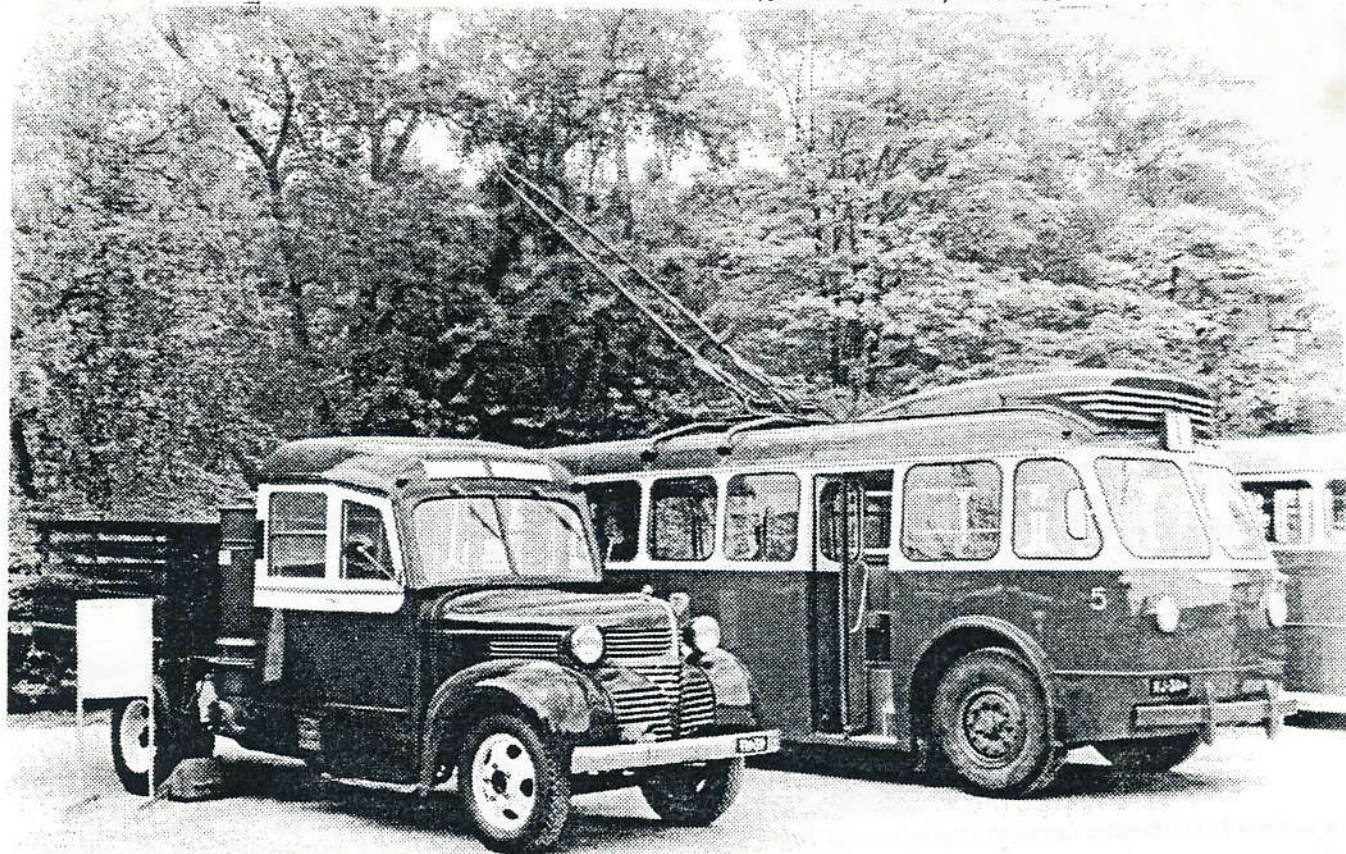
L = lauantaisin.



Kuvia Tampereelta pohjoismaisen paikallisliikennekokouksen kalustonäyttelystä. Kuvissa näkyvät mm. TaKL:n hienot museobussit 148 (Scania-Vabis/Ajokki, 1954) ja 5 (British Thomson-Houston/Valmet, 1949).

A vehicle show was arranged in conjunction with a meeting of public transport undertakings in Tampere. The views include two beautifully restored museum buses from Tampere: Scania-Vabis/Ajokki dieselbus from 1954 and B-T-H/Valmet trolleybus from 1949.

Kuva/photo: M. Attila, 5. 6. 1986





HKL:n uusinta kaksiakselista bussikalustoa näytteillä Tampereella.

*Modern HKL buses on display in Tampere.
Kuva/photo: M. Attila, 5. 6. 1986*