

2 1987 RAITIO

ISSN 0356-5440





1



2



3



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 raitiotieseurajäsenien omistamilla museoraitiotieillä. Kortti esitettävä lippuluukulla.

Kansikuva:

Keskuskadulta, Aleksanterinkadun ja Kaivokadun väliltä, lakkautettiin linjaliikenne 22. 8. 1935, jolloin uusi reitti Kaivokatua pitkin Heikinkadulle (nyk. Mannerheimintie) avattiin. Kuvamme on Keskuskadun Aleksin puoleisesta päästä rautatieaseman kellotornin suuntaan viimeisinä liikennöintiaikoina elokuussa 1935. Huomatkaa linjan 7 pikkuruotsalaisessa vielä käytetty alkuperäinen lyyravirroittin.

1-3: Kuvia linjojen 5 sekä 5A ja 5B Etu-Töölön reittika-
duilta. Ensimmäinen näkymä on Arkadian- ja Nervan-
derinkatujen kulmauksesta eläinmuseon kohdalta,
seuraava Nervanderinkadulta Dagmarinkadun vaiheil-
ta ja viimeinen Museokadulta Oksasenkadun risteyk-
sestä, jossa loittonevan vaunun edessä oleva valoisa
poikkikatu on Runeberginkatu. Tämä kuva on 30-lu-
vulta ja kaksi aikaisempaa 20-luvun puolivälin tienoil-
ta. Ensimmäinen linja, joka käytti näitä reittejä, oli
»Arkadiankatu - Kirurg» (avattiin 1. 10. 1924).

Toimitus pahoittelee kuvien tummuutta, joka johtuu toimi-
tuksesta riippumattomista syistä.

RAITIO ISSN 0356-5440 11. 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 Raitiotiesseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1987

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tie-
teellinen aikakausjulkaisu.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artik-
keleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään posti-
osoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa.
Uutisluntoiset avustukset voi ilmoittaa myös suoraan uutis-
toimittajalle.

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

Ilmoitushinnat pyydettyäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotiesseura ry 1987

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen
ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköises-
ti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kiellee-
tään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana.
Täydennä nyt kokoelmiäsi.

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 numerol-
ta.

Hiekkalaisten kulkuneuvot

Viipurin kaupungista katsottuna on Hiekka meren takana. Suomenveden reitti eroittaa tämän kaupunginosan vanhasta Viipurista. Tämä eroittava vesistö, joka ei kaikkina talvina jäätynyt kulkukelpoiseksi, on aikoinaan asettanut hyvin suuria pulmia suunniteltaessa mahdollisimman suoraa ja lyhyttä kulkuyhteyttä keskikaupungin ja Hiekan kaupunginosan välille. Erikoisen tärkeätä osaa tämä kysymys näytteli hiekkalaisten jokapäiväisessä elämässä sen vuoksi, kun heidän toimipaikkansa olivat keskikaupungilla, joten he joutuivat kulkemaan tätä väliä vähintään kaksi kertaa joka päivä. Varhaisempina aikoina, jolloin Hiekkassa ei ollut minkäänlaista katuvalaistusta, oli nämä työmatkat kuljettava syksyisin ja talvisin pimeässä. Nämä matkat oli tehtävä »apostolin kyytiä» käyttäen, koska mitään näihin matkoihin soveltuvia kulkuneuvoja ei ollut käytettävänä.

Päätie, jota myöten voitiin kulkea ajoneuvoillakin, kävi kaupungista Hiekkaan Viipurin linnan ohi Turunsiltaa myöten, jonka sillan nimi 1920-luvulla muutettiin Linnansillaksi. Sillalta jatkui tie edelleen joko Neitsytien tietä taikka n.k. Haminanportin kautta vallin alitse, joka viimein mainittu tie oli hiukan lyhyempi. Kumpikin näistä teistä muodostui useimmille tienkäyttäjistä kiertotieksi. Oli löydettävä suorempi tie, jota ainakin jalankulkijat voivat käyttää. Kysymys ratkaistiin kaupungin viranomaisen toimesta jo viime vuosisadalla järjestämällä venekyyditys. Soutajat otti toimeensa kaupungin maistraatti, joka vahvisti myöskin taksat näille soutajille sekä tarkasti ja hyväksyi käyttöön heidän veneensä. Nämä soutajat ja heidän kulkuneuvonsa olivat siis pika-ajureihin ja heidän kulkuneuvoihinsa verrattavia, ja nimitettiin heitä sen vuoksi kansanomaisesti »pervossikoiksi». Nämä olivat yleisön palveluksessa kaikkina vuorokauden aikoina. Tie tälle venelaiturille erosi kaupunkiin johtavasta päätiestä rautatien ylikäytävällä, josta se aluksi radan sivua kulkien johti lopuksi ent. linnoitusalueen kautta venerantaan. Tämä tie oli huomattavasti suorempi kuin Linnansillan kautta kulkeva tie. Tällä venetielläkin oli kuitenkin omat haittansa. Venemies saattoi rantaan tultaessa olla vastarannalla, ja ennenkuin se sieltä saapui kyydintekoon, saattoi matkaan kulua aikaa niin paljon, että kyydittävä ei ehtinytkään ajoissa määräpaikkaansa. Sitäpaitsi tätä tietä voitiin käyttää vain avoveden aikana. Lisäksi soutupalkka oli maksettava. Vaikka se ei ollutkaan suuri, tuntui sekin rasittavana lisämenona vähävaraisten matkamiesten kukkarossa.

Jo 1890-luvulla Viipurin Höyryvene Oy:n toimesta rakennettiin talvitieksi tämän salmen yli kulkua varten veden varaan lautasilta, joka vedettiin salmen yli syksyisin laivaliikenteen päätyttyä ja poistettiin siitä keväisin jäiden lähdettyä. Sillan yli kulkijoilta veloitettiin käyttömaksu, joka aluksi oli 1 penni ja myöhemmin 2,5 penniä käyttökerralta. Sen jälkeen kun ensimmäinen maailmansota ensi kerran pilasi rahamme arvon, kohosi käyttömaksu 5 penniksi kustakin matkasta. Kun sillan rakennuttajayhtiö lopetti toimintansa vuonna 1918, otti kaupunki tämän sillan hoitoonsa. Kaupunki kunnosti sillan ja kantoi siltamaksun aina siihen saakka, kunnes Hiekka kunnallishallinnollisesti liitettiin kaupunkiin, jolloin kaupunki poisti siltamaksun.



Sen jälkeen kun Hiekasta oli kasvanut väkirikas kaupunginosa, jossa asui tuhatlukuinen väestö, eivät nämä edellä kerrotut liikennejärjestelyt riittäneet tyydyttämään tämän asujamiston liikennetarpeita. Lauttasillan rakennuttaja, Viipurin Höyryvene Oy, tuli avuksi järjestämällä laivaliikenteen kaupungista Hiekkaan ja Pikiruukkiin. Sen aloittamisesta kertoo sanomalehti »Ilmarinen» joulukuun 2 päivänä 1870 ilmestyneessä numerossaan: »Kaupungin ja Hiekan väliä, missä tähän asti on kulkenut vaan tavallisia veneitä, tulee ensi kesästä kulkemaan pieni höyryalus, joka jo on Varkauden ruukista tilattu.» Ainakin jo vuonna 1877 tämä laivaliikenne oli ulotettu Huusniemeen asti, koska huhtikuun 4 päivänä 1877 ilmestynyt »Östra Finland» kertoo, että Huusniemen ravintola on vuokrattu kuopiolaiselle ravintoloitsijalle, mainiten samalla, että säännöllinen höyrylaivayhteys on järjestetty ravintolan ja kaupungin välille.

Viipurin Höyryvene Oy:n toimesta järjestetty laivaliikenne jatkui kaupungin ja Hiekan välillä aina vuoteen 1918 saakka, jolloin tämä yhtiö, kuten edellä on jo mainittu, lopetti toimintansa.

Kun kyläläiset olivat tottuneet tekemään kesäisin kaupunkimatkansa höyrymasiinalla, tuntui heistä jälleen omiin jalkoihin turvautuminen sitäkin raskaammalta. Mutta miten ratkaista tämä vaikea liikenneongelma? Siinä näytti olevan kysymysten kysymys, jota pohdittiin jatkuvasti naapureita tavattaessa. Onneksi oli maassa jo toistakymmentä vuotta käytäntöön sovellettu vuonna 1901 voimaan astunut osuustoimintalaki, jonka puitteissa tapahtuvaa yhteistoimintaa oli harjoitettu monilla aloilla, ja Hiekassakin oli saatu jo kokemusta tämänluontoisesta omaan apuun turvautuvasta yhteistoiminnasta. Tämä, etupäässä taloudellisia pienyrityksiä varten tarkoitettu yhteistoimintamuoto, näytti olevan se vipusin, johon tämän liikennepulman ratkaisemiseksi oli turvauduttava. Ja vihdoinkin tehtiin sitä tarkoittava aloite.

Eräänä kesäisenä iltana, tarkemmin sanoen kesäkuun 2 päivänä 1918, jolloin maa oli vasta muutama päivä sitten rauhoittunut katkeran veljessodan päätyttyä, kokoontui muutamia kylän asukkaita Paulovskin kansakoululle sodan aiheuttamaa liikennepulmaa pohtimaan. Harkittaessa asiaa oltiin yhtä mieltä siitä, että on turvauduttava omaan apuun ja perustettava yhtiö, joka ryhtyy harjoittamaan laivaliikennettä. Eräät kokouksen osanottajista olivat sitä mieltä, että on perustettava osakeyhtiö tätä tarkoitusta varten. Osuuskuntamuodolla oli kuitenkin laajempi kannatus. Tuloksena käydystä vilkkaasta keskustelusta oli, että perustettiin Osuuskunta Liikeapu r.l., jonka tarkoitus määriteltiin säännöissä seuraavasti:

»Osuuskunnan toiminta-ala on mahdollisimman halvan ja mukavan kulkuyhteyden aikaansaaminen Viipurin kaupungin ja Monrepon alueen välille sekä myöskin niiden ulkopuolelle. Tässä tarkoituksessa osuuskunta hankkii höyry- y.m. veneitä sekä liikennevälineitä.»

Viipurin lääninhallitus hyväksyi osuuskunnan säännöt tammi-kuun 29 päivänä 1919 ja osuuskunta merkittiin kaupparekisteriin helmikuun 17 päivänä 1920. Näin olivat osuuskunnan perustamistoimitukset tulleet loppuun suoritetuiksi, ja tämä hiekkalaisten uusi yhtiö voi aloittaa toimintansa.

Valittu hallitus ryhtyi toimenpiteisiin liikennevälineiden hankkimiseksi. Ensimmäinen laiva ostettiin insinööri Forsellilta Lappeenrannasta. Tämä laiva oli entisiä Viipurin Höyryvene

Oy:n laivoja, pieni kooltaan, tilaa oli vain 40—50 matkustajalle. Laivan nimi oli Sähkö, ja oli sen kauppahinta 25.000 markkaa. Laivan tultua osuuskunnan omistukseen, muutettiin sen nimeksi Hiekka I. Laiva oli väriltään harmaa, ja oli siinä yksisilinterinen kuivahöyrykone ja pysty höyrykattila, jonka tulipesään mahtuivat vain lyhyet halot.

Laivakaupan rahoittamiseksi antoi johtaja Naesman osuuskunnalle tarvittavan lainan. Pian tämän jälkeen otettiin Viipurin Suomalaisesta Säästöpankista 25.000 markan suuruinen laina, jolla tämä väliaikainen laina maksettiin. Pankkilainan takasivat paikkakunnan monien muidenkin pienten yritysten tukijat Oy Starckjohann, Hackman, Häkli & Lallukka, F. Sergejeffin pojat ja kauppaneuvos E. V. Sellgren.

Näin oli osuuskunta tullut laivan omistajaksi, ja laivaliikenne kaupungista Hiekkaan voitiin aloittaa keväällä 1919. Laituripaikat oli 30. 8. 1918 tehdyllä vuokrasopimuksella vuokrattu parooni Paul Nikolaylta 25 vuodeksi. Pikiruukkiin voitiin aloittaa laivaliike kuitenkin vasta keväällä 1920.

Jo seuraavana vuonna kävi selville, ettei hankittu laiva jaksanut tyydyttää kasvavaa liikennetarvetta, jonka vuoksi ryhdyttiin toimenpiteisiin toisen laivan hankkimiseksi. Kun insinööri Asplund Lahdenpohjasta tarjoutui myymään omistamansa laivan, lähetettiin hallituksen jäsenet Pekka Pohjola ja J. K. Elminen sitä tarkastamaan. Tämän tarkastuksen perusteella ostettiin tarjottu laiva 29.000 markan kauppahinnasta. Alus kuljetettiin junassa eteläsatamaan, jossa purkaus ja veteenlasku suoritettiin. Kuljetuksesta ja laivan vesillelaskusta huolehti hallituksen jäsen Matti Lakkonen. Kun alus oli avoseinäinen, varustettiin se ennen liikenteeseen joutumistaan kangasseinillä. Tämä alus kykeni kuljettamaan 60 matkustajaa. Sen nimeksi annettiin Hiekka II. Laivan osto rahoitettiin osaksi omilla osaksi lainavaroilla.

Paikkakunnan asukasluvun nopeasti lisääntyessä eivät hankitut kaksi laivaa kyenneet tyydyttämään liikennetarvetta. Osuuskunta päätti sen vuoksi rakennuttaa uuden, jonkinverran entisiä suuremman laivan. Laivan piirustukset laati insinööri Gustavsson. Tarkastettuaan sille jätetyt rakennustarjoukset, joita oli useita, päätti osuuskunnan hallitus tilata laivan Viipurin Konepaja ja Laivatelakka nimisen toiminimen omistamalta Kaksoissaaren laivaveistämöltä. Laivan pituus oli 17 m ja leveys 4 m. Laiva oli höyrykäyttöinen ja oli se varustettu 45 hv höyrykoneella, kaksisilinterinen lauhduttaja ja 35 m² suuruisella höyrykattilalla sekä turbogeneraattorisähködynamolla valovirran saantia varten. Laiva oli umpiseinäinen ikkunoilla ja kahdella uloskäyntiaukolla varustettu. Sen kulkunopeus oli 9 solmua, ja oli siinä 74 matkustajapaikkaa. Laiva valmistui toukokuussa 1925 ja tuli maksamaan 220.000 markkaa. Sen nimeksi tuli Hiekka-nimisten laivojen sarjassa Hiekka III. Laiva pantiin kulkemaan kaupungin ja Hiekan väliselle linjalle. Edeltäjiinsä verraten vaikutti laiva loistoaluksesta. Syksyn tultua havaittiin, että se kulki hyvin jääesteistä huolimatta.

Uuden laivan käytäntöönottamisen jälkeen siirrettiin vanhat laivat Pikiruukin—Huusniemen—kaupungin väliselle reitille.

Kehitys tässä suuren kaupungin äärelle kasvaneessa yhdyskunnassa oli varsin nopeata ja samassa suhteessa kasvoi liikennevälineiden tarve. Jo muutamien vuosien kuluttua uuden, ja sinä ajankohtana tarvetta vastaavan laivan hankkimisesta oltiin jälleen saman kysymyksen edessä kuin monta kertaa ennenkin, että

laivatilaa oli saatava enemmän. Harkittuaan asiaa päätti osuuskunta tilata uuden, entistä ehomman laivan. Asian edelleen kehittämisen jätti osuuskunta hallituksen huoleksi, joka puolestaan antoi piirustusten laatimisen insinööri Kärkkäisen tehtäväksi. Kaksoisaaren laivaveistämö voitti tälläkin kertaa tarjousten edullisuudessa ja sai tehtäväkseen laivan rakentamisen. Laiva valmistui keväällä 1934, joka oli ensimmäinen n.s. hyvä vuosi vuonna 1928 alkaneen taloudellisen pulakauden jälkeen. Laivassa oli 93 matkustajapaikkaa. Vihdoin oli päästy ainaisesta tilanahaudesta Hiekan ja kaupungin väliä kulkeviin laivoihin.

Uusi laiva oli lauttamallinen, ja olivat potkurit ja peräsimet kummassakin päässä. Kun laiva ylitti kaupungin ja Hiekan välisen salmen kahdeksan kertaa tunnissa, niin säästy huommattavasti aikaa, kun sen ei tarvinnut tehdä kääntöliikkeitä.

Laivan pituus oli 19 ja leveys 5 m. Siinä oli 50 hv kaksisylinterinen höyrykone pintalauhduttajalla ja kattila 45 m². Valaistukseen tarvittavan sähkövirran kehitti turbogeneraattori, joka sai tarvitsemansa voiman höyrykattilasta. Tämä laiva oli nopeakulkuinen, siisti ja tilava sekä kaikin puolin muutenkin ajanmukainen.

Laiva sai nimen Hiekka I. Kun osuuskunnalla oli nyt neljä laivaa, joita kaikkia ei tarvittu, niin myytiin ensimmäiseksi hankittu kaksi laivaa, vanhempi Hiekka I insinööri Gustavssonille ja Hiekka II kapteeni Kurelle. Uuden Hiekka I laivan kykeni osuuskunta hankkimaan omin varoin tarvitsematta turvautua lainarahoitukseen, vaikkakin alus tuli osuuskunnalle maksamaan 304.000 markkaa.

Kun Pikiruukin—Huusniemen—kaupungin välisellä reitillä harjoitettiin laivaliikennettä vanhoilla, höyryvoimalla kulkevilla aluksilla, ei tämä liikennetoiminta muodostunut taloudellisesti kannattavaksi. Tästä syystä tilattiin Juho Virolaisen laivatelakalta Uuraasta moottorialus, joka tuli maksamaan 170.000 markkaa. Kun tätä linjaa kulkevilla laivoilla tuli olemaan pitkäkätköt seisoma-ajat, niin soveltui moottorilaiva tähän liikenteeseen paremmin kuin höyryalus, koska se ei väliaikoina kuluttanut polttoainetta. Tässä aluksessa oli 55 matkustajapaikkaa. Alus oli kokonaan raudasta rakennettu, kaikin puolin mukava ja käytännöllinen sekä varustettu sähkövaloilla. Laivan nimeksi annettiin Hiekka II. Tämän laivan omistus ei kuitenkaan tullut pitkäaikaiseksi syystä, joka selviää jälempänä.

Näin olivat liikenneolot Hiekassa lähes seitsemänkymmenen vuoden kuluessa siitä lukien, kun laivaliikenne kaupungin ja Hiekan välillä alkoi, kehittyneet liikennetarvetta vastaavaksi ja hyvin mukaviksi. Maistraatin asettamat soutajat olivat paikoillaan kuten ennenkin kaikkina vuorokauden aikoina sääsuhteista riippumatta, mutta välttämättä heitä ei enää tarvittu muuta kuin yön aikana, jolloin laivat eivät olleet kulussa. Mutta mikään ei ole pysyvää. Autot tulivat yleiseen käyttöön, ja niistä tuli kilpailija laivoille. Jo 1930-luvun alussa alkoi linja-autoliikenne Pikiruukista Hiekan kautta kaupunkiin ja päinvastoin. Vaikka autoreitti kulkikin kiertotietä Linnansillan kautta, saavutti auto nopeana kulkuneuvona lisääntyvää kannatusta. Etenkin pikiruukkilaiset ryhtyivät käyttämään tätä uutta kulkuneuvoa. Tästä syystä myi osuuskunta viimeksi hankkimansa moottorialuksen sen rakentajalle J. Virolaiselle.

Uusien liikennevälineiden hankkimisen ohella kunnosti osuuskunta myöskin laivalaitureita. Hiekkaan rakennettiin vuonna 1923 uusi lauttalaituri, jota kannattivat 3 m/m pellistä tehdyt 11 m pituiset lieriöt. Kaupungin puolelle rakennettiin myöskin vuonna 1937 uusi laituri. Laiturin pituus oli 15 ja leveys 7 m. Sitä kannattamassa oli 26 lieriötä, jotka oli tehty 3 m/m pellistä, kooltaan 900 x 1.260 m/m. Laiturin toisessa päässä oli konttori-huone, toisessa päässä oli varattu tilaa polttoaineille. Laiturilla oli sähkövalaistus.

Edellä kerrotun vuosikymmeniä kestäneen suuriarvoisen työn hiekkalaisten kulkuvälineiden kehittämisessä tuhosivat kokonaan marraskuun viimeisenä päivänä 1939 alkaneet sotatoimet. Osuuskunnan omistamat laivat Hiekka I ja Hiekka III nostettiin heti sotatointen alettua talvehtimaan Kaksoissaaren telakalle. Niitä ei ollut tällä telakalla enää silloin, kun hiekkalaiset syksyllä 1941 alkoivat palata evakkomatkaltaan kotipaikkakunnalleen eikä niistä ole sen jälkeenkään saatu mitään tietoa. Tämä laivojen tuhoutuminen oli sellainen menetys, joka yhdellä iskulla lopetti osuuskunnan liiketoiminnan.

Laivan menetyksen vuoksi joutui osuuskunta saman kohtalon alaiseksi kuin sen edeltäjä Viipurin Höyryvene Oy 21 vuotta aikaisemmin. Mutta tämä uusi isku oli ankarampi. Se ei jättänyt edes uuden toiminnan aloittamismahdollisuutta. Tästä liikennevälineiden menetyksestä johtui etteivät enää laivat sen jälkeen purjehtineet kaikille hiekkalaisille niin tutulla reitillä, vaikka näitä kulkuneuvoja olisi vielä tarvittu vuosina 1942—1944. Osuuskunnan toimihenkilöiden toimenpiteet ovat siitä lähtien kohdistuneet osuuskunnan varojen ja juoksevien asiain hoitoon, johtaen ne vihdoin osuuskunnan muodolliseenkin purkamiseen, josta osuuskuntakokoukset tekivät lain edellyttämät päätökset huhtikuun 16 päivänä 1950.

Tämä edesmennyt yhtymä aloitti toimintansa vaatimattomalla Osuuskunta Liikeavun nimellä, josta ei käynyt riittävän selvästi ilmi osuuskunnan tehtävät. Sen jälkeen kun osuuskunta oli saanut ostetuksi höyryvoimalla kulkevan laivan, muutettiin sen nimi Hiekan Höyryvene-Osuuskunnaksi, joka nimi jo ilmaisi osuuskunnan toiminnan tarkoituksen. Tästä nimenmuutosta johtuva muutos tehtiin osuuskunnan sääntöihin lokakuun 10 päivänä 1919. Tällä nimellä liikeyhtymät tulivatkin sittemmin tunnetuksi kunnollisena liikeyrityksenä, johon hiekkalaiset luottivat. Lääninhallitus vahvisti nimenmuutosta tarkoittavan sääntöjen muutoksen joulukuun 31 päivänä 1919, ja kaupparekisteriin tehtiin ilmoitus uudesta toiminimestä heinäkuun 4 päivänä 1922.

Toimiaikanaan ehti osuuskunta nauttia kotipaikkaoikeutta kolmessa kunnassa. Niin kauan kuin Hiekan alue kuului Viipurin maalaiskuntaan, oli tämä kunta osuuskunnan kotipaikka ja sen jälkeen Viipurin kaupunki. Osuuskunnan viimeiseksi kotipaikaksi tuli maan pääkaupunki, joka toukokuun 14 päivänä 1940 annetulla lailla määrättiin kotipaikkakuntansa menettäneiden osuuskuntien ja muiden yhteisöjen kotipaikaksi.

Talvisodassa menettämästään omaisuudesta sai osuuskunta korvausta 484.700 markkaa, josta tuli laivojen osalle 400.000 markkaa, Hiekan laiturin 20.000, työkalujen 3.000 ja korvauslain mukaista lisäkorvausta 15 % eli 61.650 markkaa (tasoitus 50:—). II korvauslain perusteella myönnettiin osuuskunnalle korvausta kaupungin puoleisesta laiturista 75.000 markkaa.

Tämä historiaan siirtynyt osuuskunta teki vuosikymmenien kuluessa jäsenilleen ja muille kannattajilleen suuria palveluksia hankkimalla hyviä laivoja, joita käyttäen kaupunkimatkat tulivat mukaviksi ja vaivattomiksi. Lämpimän laivan penkillä istuen ja naapurin kanssa kuulumisia rupatellen tai sanomalehdestä maailman menoa tutkien taittui tämä »merimatka» muutamassa minuutissa. Oltuaan näillä matkoilla toistensa kanssa jatkuvassa kanssakäymisessä muodostivat osuuskunnan jäsenet ikäänkuin ison perheen, jonka kaikki jäsenet olivat kiinnostuneita yhtymänsä menestyksestä.

Lähde:

HIEKKALAISTEN YHTEISTOIMINTAA JA MUITA ELÄMÄNVAIHEITA

Kustantaja: SAUNAKULTTUURI SÄÄTIÖ
Lahti 1952

HIEKAN HÖYRYVENE-OSUUSKUNNAN AIKATAULUJA KESÄLTÄ 1926 (alkuperäisessä sanamuodossaan):

KAUPUNKI-HIEKAN ESIKAUPUNKI (Lähtölaituri Kauppatorin rannassa)

Joka päivä =
Kaupungista = s/s Hiekka III klo 5.50 ap. ja 10.05 ip. välisenä aikana joka neljännes-tunnin kuluttua.
Hiekasta = s/s Hiekka III klo 5.40 ap. ja 9.55 ip. välisenä aikana samoin.
Maksu 50 p

KAUPUNKI-PIKIRUUKKI-HUUSNIEMI Poiketaan myös Myllysaaressa, mikäli on sinne meneviä. (Lähtölaituri Kauppatorin rannassa.)

Arkipäivinä =
Kaupungista = s/s Hiekka II klo 7.15 ap. ja 9.15 ip. välisenä aikana tunnin väliajoin.
(7.15, 8.15, 9.15 j.n.e.)
Huusniemestä = s/s Hiekka II klo 7.35 ap. ja 9.35 ip. välisenä aikana tunnin väliajoin

Sunnuntaisin =
Kaupungista = s/s Hiekka II klo 8.15 ap. ja 9.15 ip. välisenä aikana tunnin väliajoin.
Huusniemestä = s/s Hiekka II klo 8.35 ap. ja 9.35 ip. välisenä aikana tunnin väliajoin.

Maksu = Pikiruukkiin 1 mk., Huusniemeen 1:50
Matka = kaupunki - Huusniemi n. 15 min.

KAUPUNKI-MONREPOS (Lähtölaituri Kauppatorin rannassa.)

Sunnuntaisin ja juhlapäivinä =
Kaupungista = s/s Hiekka II klo 12.15 ap., 4.15 ip., 6.15 ip. ja 8.15 ip.
Monrepoosta = s/s Hiekka II klo 12.40 ip., 4.40 ip., 6.40 ip. ja 8.40 ip.

(Arkipäivinä ei kulkuvuoroja.) Maksu 3 mk. hengeltä. Matka lähes 1/2 t.

VIIPURIN HÖYRYVENE OSAKEYHTIÖ KULKUVUOROT 25. 5.-6. 9. 1914 PAPULAN JA HIEKAN LINJOILLA

Viipurista Papulaan 7.10-21.10 30 min välein
Papulasta Viipuriin 6.40-20.40 30 min välein

Viipurista Hiekkaan
arkisin 5.35-22.05 15 min välein
pyhäisin 7.05-22.05 15 min välein

Hiekasta Viipuriin
arkisin 5.42-21.57 15 min välein
pyhäisin 7.12-21.57 15 min välein

kpl											C486									
	MERKKIJAKAUTUMA										C485									
	C = Scania 77 kpl										C484									
	S = Sisu 50 kpl										C483									
	V = Volvo 106 kpl (50 nivelautoa)										C482									
30	Yhteensä 233 kpl										C481									
	Lisäksi:										C480									
	Pikkubusseja 2 kpl										C479									
	Muscolinja-autoja 1 kpl										C478									
											C477									
											V476	S451								
											V475	S450								
											V474	S449								
											S508	V473	S448							
											S507	V472	C446							
20	V100										S506	V471	C445							
	V572										S505	V470	C444							
	V571										S504	V469	C443	C425						
	V570 V544										S503	V468	C442	C424						
	V569 V543										S502	V467	C441	C423						
	V568 V542										S501	V466	C440	C422						
	S581	V567	V555	V541	C526	S500	V465	C439	C421											
	S580	V566	V554	V540	S533	C524	S499	V464	C438	C420										
	S579	V565	V553	V539	S532	C523	S498	V463	C437	C419										
	S578	V103	V564	V552	V538	S531	C522	S497	V462	C436	C418									
10	S577	V324n	V563	V551	V537	S530	C521	C496	S461	C435	C417									
	V576	V323n	V562	V550	C536	S529	C520	C495	S460	C434	C416									
V349n	S583	V575	V322n	V561	V549	C535	S528	C519	C494	S459	C433	C415								
V348n	S584	S582	V574	V321n	V560	V548	C534	S518	S514	C493	S458	C432	C414	C407						
V347n	V341n	V335n	V573	V320n	V559	V547	C527	S517	S513	C492	S457	C431	C413	C405						
V346n	V340n	V334n	V329n	V319n	V558	V546	V308n	S516	S512	C491	S456	C430	C412	C404						
V345n	V339n	V333n	V328n	V318n	V557	V312n	V307n	S515	S511	C490	S455	C429	C411	C403						
V344n	V338n	V332n	V327n	V317n	V556	V311n	V306n	V303n	S510	C489	S454	C428	C410	C402						
V343n	V337n	V331n	V326n	V316n	V314n	V310n	V305n	V302n	S509	C488	S453	C427	C409	C401						
V342n	V336n	V330n	V325n	V315n	V313n	V309n	V304n	V301n	V300n	C487	S452	C426	C408	C400						
86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72						

Hankintavuosi

Liikennekalusto 1986

Kertomusvuoden aikana vastaanotettiin vuosien 1985—1986 yhteishankintana tilatuista autoista jälkiosa, 8 kpl Volvo B10M-tyyppisiä nivellinja-autoja varustettuna Ajokki-City-mallisella korilla. Viimeinen näistä oli laitoksen 50. nivelauto ja samalla sadas Volvo-nivelauto Suomessa. Koska muun merkkisiä nivelautoja on Suomessa vain muutama, on Tampereella lähes puolet maan nivelautoista.

Kalustosta poistettiin vuonna 1970—1972 hankittuja Scania BR 110-linja-autoja 5 kpl ja vuonna 1974 hankittuja Sisu BT-69-linja-autoja 1 kpl. Koko autokaluston keski-ikä vuoden päättyessä oli 8,6 vuotta tavoitteen ollessa 7,5 vuotta.

Rekisteröityjä matkustajapaikkoja vuoden päättyessä kirjoissa olleissa 233 linja-autossa oli 17 367, joista istumapaikkoja 9 028 ja seisomapaikkoja 8 339. Voidaan todeta, että edelliseen vuoteen nähden kaluston kapasiteetti oli kasvanut 2,2 %, vaikka kaluston määrä oli noussut vain 0,9 %.

Radiopuhelimilla 233 linja-autosta oli varustettu 158 eli 68 %.

Kertomusvuoden aikana liikennelaitoksella oli loka-marraskuussa kahden viikon ajan kokeilukäytössä Scania N 112-tyyppinen kaupunkilinja-auto, jonka uudentyyppisistä istuimista saatiin yleisöltä erityisesti myönteistä palautetta.

Liikennelaitoksen linjat

Linjan numero ja reitti	Vuoroväli vaihtelee			Linjan pituus km
	arkisin	min. lauant.	pyhinä	
1 Härmälä—Tesoma	7,5—22	15—30	18—30	15,0
2 Rauhaniemi—Kaarila—Rahola	13,5—25	20—40	25—40	13,3
3 Kauppi—Lamminpää—Haukiluoma	9,5—26	14—40	20—40	13,8
4 Rautatieasema—Särkänniemi*)	20	20	20	2,6
5 Vehmainen—Keskustori—Armonkallio	15—35	25—35	35	12,6
6 Hervanta—Kaukajärvi—Ristinarkku	30	—	—	9,9
7 Ruotula—Keskussairaala—Kalkku	20—30	30—35	30—35	19,3
8 UKK-instituutti—Koskipuisto	30	—	—	3,7
9 Sarankulma—Keskustori	20—45	40—45	40—45	8,2
11 Turtola—Lielähti Ryydynpohja Pohtola	10—30/40	15—30/40	15—30/40	16,6
12 Korkinmäki—Viinikka—Tahmela	20—30	30—40	30—40	12,2
13 Lukonmäki—Järvensivu—Ikuri	15—30	20—35	30—35	23,0
14 Lentävänniemi—Lamminpää—Kalkku	30—35	—	—	13,5
15 Nekala—Kaleva—Pispalanharju	20—30	30	30	8,9
16 Kissanmaa—Keskussairaala— Lentävänniemi	10—22	15—25	15—25	14,2
17 Holvasti—Leinola—Keskustori	13—30	30	30	10,5
18 Atala—Pienkodit—Keskustori	20—30	30	30	10,7
19 Linnainmaa—Keskussairaala— Keskustori	11—25/30	30—60	30—60	8,1
20 Itä-Hervanta—Teiskontie—Koskipuisto	20—60	—	—	12,3
21 Koivistonkylä—Hatanpää—Keskustori	15—25	20—25	20—25	6,7
22 Annala—Keskustori	12—30	20—30	30	10,5
23 Hervanta—Keskustori	6,5—18	12—25	14—25	9,6
24 Kaukajärvi—Eteläpuisto	15—30	30	30	10,1
25 Sammonkatu—Pyynikintori	5—15	7—20	8,5—20	4,5
26 Multisilta—Keskustori	6—16	10—25	16—25	8,5
27 Irjala—Keskustori	15—30	20—30	20—30	7,5
28 Nurmi—Keskustori	20—25	25—30	25—30	13,7
30 Etelä-Hervanta—Keskustori	9—20	15—30	15—30	11,7
			Yht.	311,2

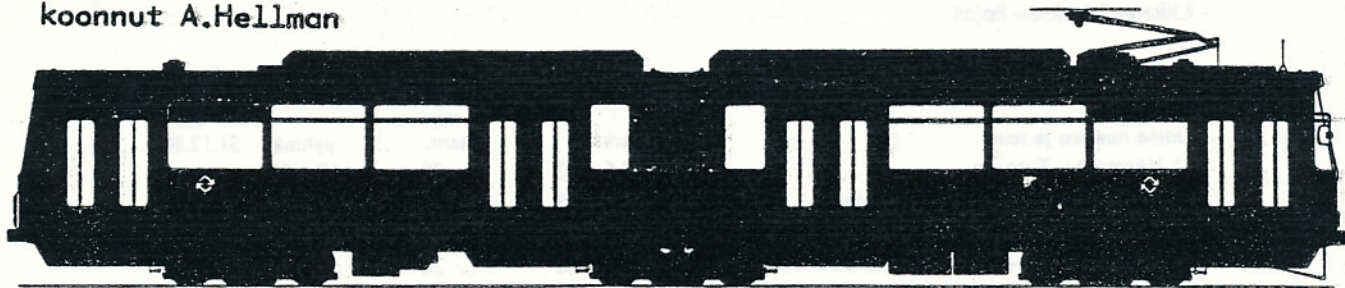
Vuoroväli on harvempi n. klo 9.00—14.00 ja 18.00—23.15

Pikavuoroja ajettiin vuoden lopussa linjoilla 17, 18, 20, 28 koko liikennöimisajan.

*) Liikennöi vain kesällä

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A. Hellman



Kalusto

24. 3.

Vaunun H-7 maalia paikkailtiin, ja siihen kiinnitettiin uudet vaakunat ja numerot, eli se on jälleen vaunu 157.
HKL 157, ex H-7, ex 157, ex 407.

24. 3.: 108/8

25.3.: vaunu 109 tuotiin Helsinkiin.

27. 3.

Vaunussa 2120 on suolasäiliö. Perävalo on kiinnitetty suolasäiliöön.

HKL:n bussien määrä vähenee vuoteen 1993 mennessä 420:een. Nivelbusseja on tuolloin 110. Vuonna 1988 hankitaan 60 bussia ja seuraavana vuonna 66. Tämän jälkeen hankitaan noin 35 autoa vuodessa. Bussien keski-ikä on tarkoitus laskea yli 9:stä 7,5:een vuoteen. Väliaikaisesti keski-ikä puoltaa 5,5 vuoteen. Vanhoja autoja peruskorjataan tänä vuonna 40 ja ensi vuonna 50. Osa korjauksista teetetään laitoksen ulkopuolella.

HKL hankkii tänä vuonna Oy Scan-Auto Ab:lta työlava-auton. Sillä korvataan nostolava-auto HKL 1507/International CVT 1600 vuodelta 1967. Uuden auton hinta on noin 1,2 miljoonaa markkaa.

STA:n nivelet on numeroitu uudelleen 170-sarjaan. Sisu/Wiima-nivel on maalattu STA:n väreihin.

1. 4.: Vaunu 157 matkalla Vallilasta Koskelaan. Hätkähdyttävä näky pitkästä aikaa.

5. 4.

Vaunu 347 KH:n umpisuolessa.

10. 4.

Jo aiemminkin havaittu HKL:n virkapukuisen henkilökunnan ajavan väliä Varha – Itäkeskus M Scania/Ajokki-bussilla. Auto on harmaa ja siinä on sinisiä raitoja. Kyljessä on numero 600, mutta omistajan tunnuksia ei löydy.

– Linjalla 39A on havaittu Ajokki, jossa digitaaliset linjanumerot. Rekisteritunnus HXP–.

12. 4.

Töölön hallipihalla havaittu vaunu 33, jonka keskiteli oli apupyörillä. Vaunu liikkui toisen nivelen työntämänä.

15. 4.

Polyteknikkojen kuoron tilausraitiovaunu lähti Kansallismuseon pysäkiltä keskustaan päin klo 21.38. Vaunu oli nro 6.

24. 4.

Vaunu 110 tuotiin Helsinkiin.

29. 4.

Vaunut 1 ja 10 kouluvaunuina.

30. 4.: 342/2/8

Liikenne Oy:lle on tulossa 67 Volvo/Wiima-bussia. Alustat ovat 2-akselisia ja ovijärjestys on 2-2-0.

7. 5.

Vaunu 24 tilausajossa alkuillasta.

14. 5.

Vaunu 110 koeajolla.

Toukokuussa on nähty HKL:n 87xx sarjan nivelautoja.

HKL:n tutkimuksen mukaan 9 matkustajaa kymmenestä pitää nivelbusseista, ja pitävät niistä kuljettajatkkin. Tämän perusteella voi odottaa, että busseja tulee paljon lisää.

27. 5.

Vaunu 111 tuotiin Helsinkiin?

29. 5.: 8706/65A (Volvo-Wiima nivelauto).

29. 5.

Viimeinen vanha pikku-Valmetti kaupallisessa linjaliikenteessä oli 337 linjan 1 vuorossa 1.

Kesäkuun alussa olivat autot HKL 8701–14 jo ajossa. Autot ovat Volvo/Wiima-nivelä.

Kesäkuun lopulla havaittiin metrovarikolla M3, josta oli poistettu koko keulaosa ohjaamoinen.

22. 6.

Vaunu 111 Koskelassa.

30. 6.

Vaunu 157 »ilman kilpiä» Sörnäisissä matkalla kohti Hakaniemeä klo 7.54.

1. 7.

Vaunu 91 veti 112:n telit hallista.

2. 7.

Vaunu 112 tuotiin Helsinkiin. Kuljetusneliö Oy:n auto HUC-868 + PH-8345 toi 112 A:n ja saman yhtiön auto HLL-193 + PH-5721 112 B:n. Vaunu 33 hinasi 112:n Vallilaan.

2. 7.

Koskelan ratapihalla useiden muiden pikku-Valmetien joukossa vaunut 332, 337, 338, 339, 352 ja 362, joissa oli teksti »vaunu jää käyttöön».

2. 7.: Vaunu 347 siirrettiin KH:n romuraitteelle.

4. 7.: Vaunu 347 oli jo hävinnyt.

Vuonna 1988 tulee HKL:lle busseja seuraavasti:

22 Volvo/Wiima (2-aks.)

25 Scania/Wiima (2-aks.)

13 Volvo/Wiima (nivel)

ja vuonna 1989:

54 Volvo/Wiima (2-aks.)

12 Volvo/Wiima (nivel)

Raitiolinjat

Tänä kesänä linja 3T pysäkkikuulutukset korvataan kokeeksi valotekstillä. Laite on jo tutuksi tullut valotaulu nr 1:n etuosasta.

29. 5.

Raitiovaununrahastajien ammattikunta siirtyi muistojen joukkoon. Tänä viimeisenä päivänä oli liikenteessä vain yksi rahastajarahastusvuoro, eli 1. Vaunu oli 337. Ammattikunta ehti täyttää 97 vuotta. Sen »viimeinen edustaja» oli Taimi Leimonen.

Sekä rahastaja että kuljettaja kukitettiin, sillä kyseessä oli myös viimeinen pikku-Valmetin ajo. Se päättyi Koskelan ratapihalle klo 17.17.

25.-30. 5.

Linjat 1 ja 1A liikennöivät vain Paavalin kirkolle. Bussilinja 1X ajoi väliä Roineentien pysäkki – Käpylä. Syynä olivat ratatyöt Mäkelänkadulla Koskelantien risteyskohdan pohjoispuolella.

1. 6.

E-kilpi jäi pois käytöstä, koska kaikilla linjoilla on kuljettajarahastus. Raitiovaunuissa on nykyään kelta-musta yhteistariffitunnus.

1. 6.

Kesäaikataulut otettiin käyttöön (ks. Taulut).

1. 6.

Ainakin havainnoitsija havaitsi raitiovaunuissa uudenlaisen hallikilven.

Kilpi on keltavalkoinen. Vasemmassa yläkulmassa (keltainen) on pieni musta nuolitunnus. Keskellä kilpeä on teksti: halliin/till hallen.

1. 6.

Raitiovaunuissa uudet etukilvet, joissa vain yhteistariffitunnus. Kilpi on samankokoinen kuin »turisti-kilpi».

4. 6.

Päätoimittaja-latoja (ainakin) havaitsi käytössä kolmannen uuden kilven. Se on kelta-vihreä ja siinä lukee »poikkeusreitti/avvikande rutt».

Autolinjat

31. 3.

Autolinja 19 Olympialaituri – Suomenlinna lopetettiin. Tämän jälkeen liikenne Suomenlinnaan hoidettiin pelkästään Ehrensverd-lautalla, joka liikennöi kaikkina viikonpäivinä tunnin välein.

15. 4.

Viimeinen liikennöintipäivä:

– Keinutielle tunnuksin 94B

– 97A itäkeskus M – Kontula – Mellunmäki – Itäkeskus M ja 97 B Itäkeskus M – Mellunmäki – Kontula – Itäk. M

– 97T Kontula M – Vesala – Mellunmäki

– Kontula M – Mellunmäki (tunnus 97X)

16. 4.

Ensimmäinen liikennöintipäivä:

– 94A Itäkeskus M – Kontula – Vesala. Reitti: Itäkeskus M – Turunlinnantie – Myllymestarintie – Karjatanhuanpolku – Klamintie – Humikkalantie – Porttatie – Kontulantie – Aartenetsijäntie – Paneliantie – Tuukkalantie (päätepys.) – Aartenetsijäntie – ja takaisin

– 94T Kontula M – Vesala (tarvittaessa ruuhkasuuntaan); reitti: Kontula M – Kontulankaari – Kontulantie ja edelleen 94A:n reittiä

– 94B Kotikonnutie – Kontula M – Kurkimäki (reitti ennaltaan, vain Keinutien haara jäi pois)

– 95 Itäkeskus M – Vartioharju – Kontula M – Keinutie (uusi reitti); uusi osuus: – Kontulankaari – Keinutie

– 97 Itäkeskus M – Mellunmäki – Kontula M; reitti Itäkeskus M – Turunlinnantie – Vanhanlinnantie – Kuusistonlinnantie – Itäväylä – Mellunmäentie – Kontulantie – Kontulankaari – Kontula M

– 97T Kontula M – Mellunmäki (ruuhkasuuntaan). Reitti: Kontula M – Kontulankaari – Kontulantie – Mellunmäentie (päätepysäkki Rukatunturintien risteyskässä)

1. 6.

Linjan 29 tunnus muuttui. Linja on nyt 24A Erottaja – Meilahden klinikat

1. 6.

Linjan 96S pääte pysäkki siirrettiin Porslähdentien ja Niinisaarentien liittymään linjan 96 pääte pysäkin yhteyteen. Linjaa 96X liikennöidään heinäkuun loppuun, minkä jälkeen se lopetetaan.

1. 6.

Kesäliikenne alkoi:

- linjaa 55A liikennöidään Hietaniemeen myös arkisin n. klo 8–19
- linjaa 50 ei liikennöidä lauantaisin
- linjoja 42X ja 66X ei liikennöidä
- linjaa 58T ei liikennöidä 1. 6.–17. 8.
- linjaa 66 ei liikennöidä 19. 6.–14. 8.
- linjoja 53 ja 64S ei liikennöidä heinäkuussa
- linjaa 90A liikennöidään heinäkuun alusta vain ruuhka-aikoina

Valitettavasti voimme esittää vain HKL:n tiedot. Vaikka HKL hoitaa muiden yhteistariffiliikennöitsijöiden aikataulu- ja reittisuunnittelun, on reitti- ja aikataulumuutoksista tiedottaminen ilmeisesti ko. liikennöitsijän hyväntahtoisuuden varassa. Ja sitä ei juuri löydy.

1. 6.

Linjan 79 reitti muuttui. Linjan uusi nimi on 79 Herttoniemi M – Malmi. Uusi reittiosuus on: – Kehä I – Malminkaa-ri – Pikkalankatu (pääte pysäkki Malmin asemalla).

3. 7.

Linjoja 54T ja 78T liikennöitiin viimeisen kerran, syynä Vuosaaren telakan hiipuminen. Kalusto siirrettiin päälinjoille.

Metrolinja

19. 3.

Metrojunassa kuultiin ensimmäistä kertaa asemakuulutus. Junan lähdettyä asemalta kuulutetaan seuraava asema. Ääni on tallennettu digitaalisena laitteen muistiin. Pääteasemalla kuljettaja näppäilee laitteeseen tiedot lähtö- ja määräasemasta. Laite hoitaa sitten kuulutukset. Äänen laatu ei ole kovinkaan kaksinen. Puuromainen ja »basso voittainen» ääni hukkuu helposti taustameluun.

Nykyään voi nähdä linjallakin metrojunan, jossa on enemmän kuin kuusi vaunua. Noin klo 9.10 saapuu Kontulasta 8-vaunuinen juna, joka jatkaa pysähtymättä Itäkeskuksen läpi raiteen 2 kautta varikolle. Juna on koottu Kontulassa ruuhka-ajan jälkeen irrotetuista yksiköistä.

Poikkeavaa

4.–5. 7.

Yksi osa Junatien sillasta tuotiin paikalleen. Tuona aikana oli raitioliikenne siltatyömaan ohi poikki, koska ajojohtimet jouduttiin purkamaan.

Linjat 6, 7A ja 7B liikennöivät reittiä – Ht – Brh – St –

Linja 8 kääntyi Harjutorilla.

Rakentamistoiminta

29. 5.

Rautatien silmukan sivuraiteen ajojohdin sekä »lähtövaihde» Kaisaniemenkadulle oli poistettu.

Heinäkuun alkuun mennessä oli saatu valmiiksi Mikonkadun raide sekä uusi vaihde Kaisaniemenkadulle/Kaivokadulle ja ajojohdin. Ratatöissä oli otettu huomioon Kaisaniemenkadun tuleva kaksoisraide (1 vaihde, 1 risteys). Pieni pätkä rataa Vilhonkadulta Mikonkadulle puuttui.

29. 5.

Porvoonkadulla on meneillään radansiirto. »3B:n» raide on jo siirretty lähemmäs kadun reunaa. Työmaa on paikoittain neliraitainen, mutta vain kaksi raidetta on käytössä.

4.–5. 7.

Liikennekatkoksen aikana uusittiin vaihteet ja risteykset Hämeentielle Vallilan hallin edustalla n.k. kusiputkan kohdalla.

Aiemmissa numeroissa on käsitelty metron mahdollisen jatkoon linjausta Vuosaaren suuntaan.

Puotilan kohdalla on vielä tällä hetkellä kolme vaihtoehtoa:

1. Tunneli, jota vuoden 1984 komitean raportti suosittelee. Vaihtoehto on kallis, koska Puotilan aseman tulisi syvälle Kallion uumeniin.

2. »Cut and cover». Vaihtoehdon hankaluutena korkea pohjaveden pinta sekä ympäristön talot, jotka on rakennettu puupaaluille.

3. Silta. Rata kulkisi sillalla noin seitsemän metrin korkeudella ja lähimmillään kahdeksan metrin päässä talojen seinistä. Rata kulkisi Juorumäen läpi Vartiokylänlahden rantaan. Asema olisi ostoskeskuksen kohdalla, kuitenkin Rusthollarintien toisella puolella. Aseman paikka on sama myös muissa vaihtoehdoissa.

Kolmas vaihtoehto on halvin. Jos asemaa ei rakenneta lainkaan, ovat 1. ja 3. lähes yhtä kalliita.

Näillä vain on peruskallion ja maanpinnan välillä paksu savi-kerros. Mikäli rata johdettaisiin Vartiokylänlahden ali Vuosaaren, olisi tunneli lahden alla yli 30 m syvyydessä. Tätä pidetään liian kalliina ja kaikissa vaihtoehdoissa rata kulkeekin nykyisen Vuosaaren sillan vieressä omalla sillallaan.

Olisiko »tuubirata» mallia Lontoo täällä mahdollinen vaihtoehto 4, kysyy ei asiaa tunteva?

Toukokuussa oli ratatöitä meneillään Runeberginkadulla, Mikonkadulla (uudisrakennus) ja Käpylässä.

Helsingin metrotyömaa ulottuu jo Vantaan puolelle. Melunmäen aseman itäpuolelle jatkuva kääntöraiteisto ulottuu tunnelissa jälkimmäisen »kaupungin» puolelle. Tunneli alkaa olla louhittu (oikeastaan tunnelit, sillä kummallakin raiteella on täälläkin oma tunneli).

Jatkuu sivulla 46

Tällä kerralla on tilanne tavanomaiseen vuoteen nähden peräti poikkeuksellinen: aikataulutoimimituksen käyttöön tulivat ajoissa RAITION tämän vuoden kakkosnumeroa varten sekä kesä- että keskikesäaikataulut. Niin että kolmas kerta toden sanoo. Keskikesäaikatauluthan ovat nyt käytössä kolmatta vuotta ja edellisillä kerroilla on keskikesän aikataulujen sisältöä päästy selvittämään vasta syksyn RAITIOssa. Nyt siis asia on toisin. Ja toisin se on siinäkin mielessä, että keskikesän aikataulut eivät sisällä edellisiin vuosiin verrattuna mitään uutta, eli tilaisuus ruotia niitä valuu tästä syystä ikäänkuin käsistä.

Mutta eipäs mennä asioiden edelle. Nimittäin siltä varalta, että lukijoiden joukossa olisi joku tai joitakin henkilöitä, joita aikatauluasiat kiinnostavat, jatkettakoon siitä, mihin RAITIOssa 1/87 päästiin. Viime helmikuun alun jälkeen seuraava muutosajankohta oli 1. 3. 1987 ja muutoksen kohteina linjat 1-1A ja 2.

Linjalla 1A kierrosaikaa pidennettiin 71–74 minuutista 76–79 minuuttiin. Jotta tästä johtuva vuorovälien pidennys saatiin vältettyä, lisättiin vuoron 2 aikatauluun pari kierrosta aamuruuhkassa (vuoro 2 ajoi siihen asti vain klo 14.30–21.30). Ennen maaliskuuta 1A:n aamun vuorovälit olivat 7–8 minuuttia, ilman vuoron 2 lisäämistä olisi jouduttu tasaiseen 8 minuuttiin, mutta lisäämällä vuoro 2 aamuun päästiin 6–7 minuutin vuoroväleihin. Iltapäivällä 1A:n kierrosajat olivat ennen muutosta 74 minuuttia, pidennyksen jälkeen 77. Tästä voi laskea vaikutuksen vuoroväleihin, vuoroja kun oli ennen ja jälkeen maaliskuun alun 11. Siis $74:11 = 6,7$ min, $77:11 = 7$ min. Eräät 6 minuutin vuorovälit siis vaihtuivat 7 minuutiksi.

Linjan 2 vuoro 108 passitettiin hyllylle. Olisi luullut, että vaikutukset aikatauluun olisivat näkyneet vain iltapäivällä – vuoro 108 ajoi vain iltaruuhkassa – mutta toisin oli totuus. Vaikka siis aamuruuhkassa vuorojen määrä pysyi ennallaan, vuorovälit harvenivat minuutilla 7:stä 8 minuuttiin. Siis kakkosenkin kierros aika lisääntyi. Jos tätä vauhtia vielä jatkuu, kävely päätepysäkiltä toiselle sujuu nopeammin kuin raitiovaunumatka. Tähän asti olen vain kerran yltänyt samaan: linjan 7 poikkeusreitillä 1.–12. 6. 85 Pasilan asemalta Ruskeasuolle (tosin oikeaisemalla keskuspuiston läpi). Iltaruuhkan aikana vuorojen määrä kakkosella siis putosi yhdellä. Neljällä vuorolla – siis sama määrä kuin aamuruuhkassa – päästiin 7 minuutin vuoroväliin!

Kalustopuolella VTS-vaunut vähenivät kohti arvoa nolla siten, että 1. 3. 87 vain ykkösen vuoroissa 1, 4, 5 ja 6 oli rahastaja. Vuoro 3 oli siis muuttunut ilmeisesti vuorosta 108 vapautuneen vaunun ansiosta. Samalla kuutosen vuoroon 53 tuli nivelvaunu. Huhtikuun 1. VTS lähti vuorosta 4. Vaikka listaa ei uusittukaan, sai nivelvaunujen tulon myötä aina yksi VTS siirron romuraitteelle tai jonnekin muualle siivuun, koskapa HKL:n viimeisenä rahastajapäivänä vain vuorossa 1 oli rahastaja.

VTS:ien poistuttua kuvasta on myös oheisia luetteloita muutettu siten, että nivelvaunun n-kirjain on tiputettu pois ja vain v-kirjain on käytössä osoittamassa, että kyseessä on sarjan 1–30 vaunu. Muut siis ovat nivelvaunuja.

Kesäaikatauluista tulikin jo todettua suhteellisen vähäiset muutokset viime vuodesta. Luonnollisesti muutamia talvikaudella tehdyt periaatepäätökset jatkuvat myös kesäkaudella. Näitä ovat yöliikenteen jatkuminen klo 1.30 asti, linjan 1A liikennöintiajan pidennys aamuruuhkassa tunnilla n. klo 8.30:een ja linjan 2 liikennöintiajan supistukset niin arkitoina kuin koko lauantain. Erilliset keskikesän aikataulut ovat tänäkin vuonna voimassa vain linjoilla 3B, 3T, 4, 6 ja 8 kesäkuun puolivälistä kaksi kuukautta eteenpäin. Näissä aikatauluissa on arkipäivien (ma-pe) lähtöjä vähennetty poistamalla jokin vuoro.

Kaluston on varsin nivelvaunupainotteista, mutta onhan käytettävissä olevista vaunuistakin 73,2 % tätä tyyppiä. Sitä linjalla 1 on vakiovuoroissa 4 (5) saranaa (sulkeitta tilanne 1.–15. 6., sulkeissa 16. 6.–15. 8.), ja kakkosta lukuunottamatta ovat muiden linjojen vakiovuorot kaikki nivelvaunuja. Neliaksellisia vaunuja näkyy siis vain linjan 1 kahdessa (yhdessä) vakiovuorossa ja kaikissa kolmessa ruuhkavuorossa, linjan 2 kaikissa vuoroissa (4), linjan 6 ruuhkavuoroissa (keskikesällä nekin niveliä) sekä linjan 8 kolmessa (yhdessä) ruuhkavuorossa.

Eniten minuuttimuutoksia oli linjojen 1–1A aikataulusa. Syy tähän on sama keväinen muutos: kulkunopeuden hidastuminen eli kierrosajan piteneminen. Viime kesänä 1A selvisi kierroksesta 72–74 minuutissa, tänä vuonna aikaa kuluu 76–77 minuuttia. Vuorovälit harvenivat samalla 8:sta 8–9 minuuttiin linjalla 1A. Ykkösen vuoroista 101 on kokopäiväruuhkavuoro, joka siis liikkuu myös keskipäivällä. Keskipäivän liikenne ei silti tihentynyt, sillä vuoro 6 liikennöi aamuruuhkassa parin kierroksen verran, on päivällä hallissa ja jatkaa n. klo 15–21.30. Lauantaisin ykkösellä on – samoin kuin 1. 1. 87 jälkeen kevätkaudella – kuusi vuoroklo 9–15, jolloin vuorovälit ovat 10 minuuttia aiemman 12 sijaan.

Kakkoselle vuoroja on siis kolme vakiota ja yksi ruuhka. Niin kuin edellä totesin, pystyi kakkonen ennen maaliskuun alkua neljällä vuorolla 28 minuutin kierros aikaan ja 7 minuutin vuoroväleihin, ja maaliskuusta 32 minuutin kierros aikaan ja 8 minuutin vuoroväleihin. Kesän aikana kierros aika on 34 minuuttia ja vuoroväli 8–9 minuuttia. Ehkäpä syksyllä päästään jo 40 minuuttiin/kierros ja 10 min väleihin! Väliä tuntuu siltä, että kakkosella on enemmän taukoa kuin ajoa. Aiotaankohan linja tappaa hitauteen?

Kolmosilla aikataulu on täsmälleen sama kuin viime kesänä, keskikesä mukaanlukien, ellei ota huomioon yöliikenteen pidennystä.

Nelosella erona viime kesään on yöliikenteen pidennyksen lisäksi myös harvennusta, nimittäin kaikkina päivinä yksi vuoro ajaa halliin jo noin klo 21.15, pari tuntia viime vuotta aiemmin. 10 minuutin vuorovälit harvenivat 12:een klo 21–23.

Kuutosella ainoat muutokset ovat vuoronumeroinnissa. Vuoro 60 vaihdettiin kesäaikataulussa 57:ään.

Linjan 7A lauantai aikataulussa ajettiin viime kesänä 11 minuutin välein klo 9–20.30. Tänä vuonna on edes tällä linjalla saatu vähän lisää vauhtia, kun klo 18–20.30 on päästy 10 minuutin vuoroväleihin.

Muilla linjoilla ei kesäaikataulusta ole kerrottavaa, verrattuna tietenkin viime kesään.

Luettelakoon lopuksi ne vuoronumerot linjoittain, jotka eivät kesällä liikennöi. Sulkeisiin merkityt ovat hallissa vain keskikesällä, 16. 6.-14. 8.

1/1A: 104, 105
3B: (14), 111
3T: (31), 123
4: 42, 43, (136), (137)
6: 153
7A: 166
8: 182, (184), 185
10: 192

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT KESÄAIKATAULUSSA 1987

Seuraava luettelo kertoo HKL:n tämän kesän raitioliikenteen vuorot, kaluston, linjat, sijoitushallit ja ajopäivät. Tähdellä (*) merkityt vuorot eivät liikennöi ajalla 16.6.-14.8. Kalustotieto on 16.6. voimaantulleen luettelon mukainen, paitsi hallissa olevien osalta 1.6. mukainen.

A	B	C	D	ma-pe	E	la	su	A	B	C	D	ma-pe	E	la	su
1		1,1A	KH	X	X			58	6	KH	X	X	X		
2		1,1A	"	X	X			59	6	"	X	X	X		
3		1,1A	"	X	X			64	7A	"	X	X	X		
4		1,1A	"	X	X			65	7A	"	X	X	X		
5		1,1A	"	X	X			66	7A	"	X	X	X		
6	v	1,1A	"	X	X			67	7A	"	X	X	X		
7	v	2	TÖ	X				74	7B	"	X	X	X		
8	v	2	"	X				75	7B	"	X	X	X		
9	v	2	"	X				76	7B	"	X	X	X		
11		3B	KH	X	X	X		77	7B	"	X	X	X		
12		3B	"	X	X	X		81	8	"	X	X	X		
13		3B	"	X	X	X		82	8	"	X	X	X		
14*		3B	TÖ	X				83	8	"	X	X	X		
15		3B	KH	X	X	X		84	8	"	X	X	X		
16		3B	TÖ	X				85	8	"	X	X	X		
17		3B	KH	X	X	X		86	8	"	X	X	X		
18		3B	"	X	X	X		91	10	TÖ	X				
19		3B	TÖ	X				92	10	KH	X	X	X		
23		3T	KH	X	X	X		93	10	"	X	X	X		
24		3T	"	X	X	X		94	10	"	X	X	X		
25		3T	TÖ	X				95	10	"	X	X	X		
26		3T	KH	X	X	X		96	10	"	X	X	X		
27		3T	"	X	X	X		101 v	1,1A	"	X				
28		3T	TÖ	X				102 v	1,1A	"	X				
29		3T	KH	X	X	X		103 v	1,1A	"	X				
30		3T	"	X	X	X		107 v	2	TÖ	X				
31*		3T	TÖ	X				134	4	"	X				
34		4	KH	X	X	X		135	4	"	X				
35		4	"	X	X	X		136*	4	"	X				
36		4	TÖ	X				137*	4	"	X				
37		4	KH	X	X	X		154	6	KH	X				
38		4	"	X	X+	X		155	6	"	X				
39		4	"	X	X	X		164	7A	TÖ	X				
40		4	"	X	X	X		165	7A	"	X				
41		4	"	X	X	X		174	7B	"	X				
53		6	"	X				175	7B	"	X				
54		6	"	X	X	X		181 v	8	"	X				
55		6	"	X	X	X		183	8	KH	X				
56		6	"	X	X			184* v	8	"	X				
57		6	"	X	X	X		191	10	TÖ	X				

Sarakkeiden selitys: A = vuoron n:o, B = kalusto (ilman merkkiä nivelvaunu, v = 4-aks. vaunu), C = linja(t), joilla vuoro ajaa, D = sijoitushalli, E = liikennöintipäivät (X).

X+ = lähtee Töölöstä, palaa Koskelaan

Kokopäiväruuhkavuoroja (liikenteessä aamuruuhkan alusta iltaruuhkan loppuun) ovat 101 ja 164 sekä 16.6.-14.8. myös 135.

Kaksiosaiset vakiovuorot (ajaa aamuruuhkassa ja iltaruuhkan alusta iltaan tai yöhön) ovat: 6 sekä 16.6.-14.8. myös 35

Vuoro 155 ei aja aamuruuhkan aikana 16.6.-14.8.

TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 1.6.-31.8.1987

HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti/huom.
5.30	36	4	619
5.32	175	7B	621
5.43	165	7A	607
5.44	25	3T	601 2)
5.48	14	3B	603 1)
5.52	164	7A	607
	174	7B	621
5.53	135	4	607 1)
5.57	16	3B	603 2)
6.07	135	4	619 2)
6.09	19	3B	603 2)
6.10	7 v	2	625
	107 v	2	609
	134	4	607 1)
6.12	25	3T	607 1)
	28	3T	607 2)
6.15	8 v	2	625
6.19	9 v	2	609
6.26	191	10	607
6.27	28	3T	607 1)
6.38	181 v	8	615
6.40	137	4	607 1)
6.46	134	4	619 2)
6.54	31	3T	607 1)
6.55	16	3B	603 1)
7.02	136	4	619 1)
7.07	91	10	607
7.14	19	3B	603 1)
13.35	134	4	607 2)
13.53	136	4	607 1)
14.02	137	4	607 1)
14.06	181 v	8	615 2)
14.18	175	7B	621
14.28	35	4	607 2)
	165	7A	607
	191	10	607
14.29	134	4	607 1)
14.35	181 v	8	615 1)
14.38	174	7B	621
14.44	135	4	607 1)
14.48	107 v	2	625

Lauantai 1.6.-31.8.1987

HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38	4	619

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti/huom.
8.45	175	7B	628
9.04	137	4	606 1)
9.05	134	4	612 2)
	174	7B	628
9.10	181 v	8	616
9.11	35	4	606 2)
	165	7A	624
9.17	191	10	606
9.18	107 v	2	626
9.23	136	4	612 1)
9.29	135	4	606 1)
9.38	134	4	606 1)
17.26	134	4	612 1)
17.37	14	3B	608 1)
17.40	181 v	8	618 1)
17.43	134	4	612 2)
17.45	135	4	612 1)
	191	10	632
17.50	7 v	2	626
17.55	8 v	2	626
	31	3T	604 1)
17.56	107 v	2	602
18.00	174	7B	628
18.02	165	7A	624
18.03	9 v	2	626
18.04	135	4	612 2)
	136	4	612 1)
18.12	19	3B	608
	28	3T	604 2)
18.15	137	4	612 1)
18.16	91	10	632
18.19	181 v	8	618 2)
18.20	175	7B	628
18.23	164	7A	624
18.25	36	4	612 2)
18.29	28	3T	604 1)
18.34	36	4	612 1)
20.50	16	3B	608
21.05	25	3T	604

1) vain 1.-15.6. ja 17.-31.8.1987

2) vain 16.6.-14.8.1987

Muuna aikana Töölön hallin toiminta rajoittuu lähinnä tilapäisiin vaununvaihtoihin vikatapauksissa.



Aikataulu

1. 3. 1957 alkaen



Suomen Turistiauton liikenne Kallion linjalla

Saatuamme 6. 11. -56 luvan maistraatilta liikennöidä Pohjois-Haagan ja Kallion välillä oli tarkoituksena avata tämä uusi linja jo 1 p:nä helmikuuta. Pyssäkkipaikkojen puuttumisen vuoksi pääsemme kuitenkin aloittamaan liikenteen vasta 1 p:nä maaliskuuta.

Kallion linjamme palvelee ns. poikittaisliikennettä Pohjois-Haagan ja Kallion sekä sen pohjoispuolella olevien kaupunginosien Käpylän, Maunulan ja Pirkkolan välillä. Tämä yhteys on jo kauan vallinneen tarpeen sanelema, ja toivomme voivamme palvella arv. yleisöä uudellakin linjallamme tyydyttävällä tavalla.

Pohjois-Haaga—Agricolan puisto

Lähtö Pohjois-Haagasta

Arksin:	Lauantaisin ja pyhien aattoina:
klo 5.45— 9.45 joka 15. min.	klo 5.45— 9.45 joka 15. min.
14.00—18.45 „ „	12.00—16.45 „ „

Lähtö Agricolan puistosta

klo 6.10—10.10 joka 15. min.	klo 6.10—10.10 joka 15. min.
14.25—19.10 „ „	12.25—17.10 „ „

Aikatauluja saatavana maksetta rahastajalta.

Suomen Turistiauto Oy

Pohjois-Haagan Liikennekioskin puh. 478 477.

Lasipalatsin Liikennetoimiston puh. 57 970

KOSKELA

HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.-15.6. ja 17.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.27	17	3B	657	5.52	15	3B	655
5.30	29	3T	659		54	6	673
	38	4	687		55	6	671
	85	8	679		94	10	687
5.31	26	3T	661	5.56	41	4	687
	34	4	659		82	8	679
5.33	23	3T	667	6.00	4	1,1A	651
5.34	1	1,1A	651		56	6	671
5.35	13	3B	655	6.05	184 v	8	679
5.36	18	3B	657	6.08	5 v	1,1A	651
	30	3T	659		58	6	671
	57	6	673	6.13	83	8	679
	96	10	663	6.15	101 v	1,1A	651
5.37	11	3B	669	6.16	59	6	671
5.38	6 v	1,1A	651	6.18	65	7A	659
5.39	183 v	8	679	6.19	84	8	679
5.40	39	4	687	6.20	154 v	6	671
	66	7A	653	6.23	12	3B	655
	75	7B	687	6.33	37	4	665
5.42	24	3T	667	6.40	74	7B	651
	93	10	687	6.45	81	8	679
	95	10	659	6.46	35	4	659
5.43	2	1,1A	651	6.48	64	7A	659
5.44	53	6	673	7.01	76	7B	651
	155 v	6	671	7.09	27	3T	659
5.46	77	7B	651				
	92	10	663	13.51	154 v	6	671
	103 v	1,1A	651	14.21	155 v	6	671
5.47	86	8	679	14.22	102 v	1,1A	651
	102 v	1,1A	653	14.31	183 v	8	679
5.50	40	4	687	14.33	103 v	1,1A	651
	67	7A	653	14.43	6 v	1,1A	651
5.51	3	1,1A	651	14.51	184 v	8	679

KOSKELA

HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 16.6.-14.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	18	3B	657	5.50	67	7A	653
5.30	29	3T	659	5.51	3	1,1A	651
	38	4	687	5.52	54	6	671
	85	8	679		94	10	687
5.31	26	3T	661	5.57	183	8	679
	41	4	659	5.58	37	4	659
5.33	24	3T	667	6.00	4	1,1A	651
5.34	1	1,1A	651		55	6	671
5.35	13	3B	655	6.05	83	8	679
5.36	11	3B	657	6.08	5	1,1A	651
	96	10	663		56	6	671
5.37	12	3B	669	6.13	84	8	679
	30	3T	659	6.15	101 v	1,1A	651
5.38	6 v	1,1A	651	6.16	58	6	671
5.39	59	6	673	6.18	65	7A	659
	81	8	679	6.25	86	8	679
5.40	39	4	687	6.33	23	3T	659
	66	7A	653	6.36	35	4	659
	75	7B	687	6.37	53	6	671
5.41	34	4	659	6.40	74	7B	651
5.42	93	10	687	6.48	64	7A	659
	95	10	659	6.50	17	3B	655
5.43	2	1,1A	651	7.01	76	7B	651
5.44	15	3B	655	7.12	27	3T	659
	154	6	671				
5.46	77	7B	651	13.51	154	6	671
	92	10	663	14.13	183	8	679
	103 v	1,1A	651	14.21	155	6	671
5.47	102 v	1,1A	653	14.22	102 v	1,1A	651
5.48	57	6	673	14.33	103 v	1,1A	651
	82	8	679	14.43	6 v	1,1A	651
5.50	40	4	687				

Selitykset:

v = neliakselinen moottorivaunu n:ot 1-30.

v* = neliakselinen moottorivaunu ajalla 1.-15.6. ja 17.-31.8.1987, 16.6.-15.8. nivelvaunu

Ilman merkkiä olevat vuorot ajetaan nivelvaunukalustolla.

- 1) = Rivillä oleva tieto on voimassa 1.-15.6. ja 17.-31.8.1987
 2) = Rivillä oleva tieto on voimassa 16.6.-14.8.1987

Hallireitit on kuvattu piirroksina RAITIOssa 3/84. Siitä puuttuvat kuitenkin seuraavat kaksi reittiä:

621 Töölö - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Sörnäinen

628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö

KOSKELA

HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
5.26	13	3B	657
5.30	40	4	687
	83	8	679
5.33	37	4	659
	64	7A	659
5.34	30	3T	667
	65	7A	653
5.35	27	3T	659
5.38	26	3T	661
5.39	17	3B	657
5.40	4	1	651
	57	6	673
5.41	84	8	679
5.42	94	10	659
	96	10	687
5.44	11	3B	655
	18	3B	669
5.45	29	3T	667
	41	4	687
5.46	3	1	651
	66	7A	653
	75	7B	687
	77	7B	651
5.50	56	6	671
5.52	12	3B	655

Sunnuntai 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40	4	687
6.43	18	3B	669
6.46	75	7B	651
6.50	11	3B	655
	95	10	687
6.52	65	7A	653
6.53	67	7A	659
6.54	27	3T	693
	38	4	659
	57	6	671
	59	6	673
	84	8	679
	93	10	659
6.55	34	4	687
6.58	24	3T	659
	76	7B	651
6.59	23	3T	661
	83	8	691
7.03	86	8	679
	96	10	687
7.04	66	7A	653
7.05	15	3B	655

KOSKELA

Maanantai - perjantai 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
8.51	6 v	1,1A	654
8.53	183 v	8	674 1)
9.01	103 v	1,1A	654
9.02	154 v	6	672 1)
9.12	183	8	674 2)
9.20	184 v	8	674 1)
9.22	154	6	672 2)
9.24	102 v	1,1A	652
9.32	155	6	672 1)
17.16	101 v	1,1A	654
17.24	102 v	1,1A	654
17.42	183	8	674 2)
17.45	154 v*	6	672
17.53	183 v	8	674 1)
17.54	103 v	1,1A	652
18.07	2	1,1A	652
18.14	184 v	8	674 1)

Lauantai 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
15.10	1	1	652
15.40	4	1	652
17.10	2	1	652
17.25	3	1	652
17.39	5 v*	1	652
17.48	6 v	1	652
20.50	56	6	672
21.06	86	8	674

Sunnuntai 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
21.06	86	8	674
21.13	67	7A	652
21.26	11	3B	660
21.30	77	7B	660
21.31	30	3T	656

Joka yö 1.6.-31.8.1987

klo	vuoro	linja	reitti
23.13	83	8	674
23.14	12	3B	660
23.17	54	6	674
	57	6	672
23.18	65	7A	652
23.25	85	8	674
23.28	23	3T	656
23.29	55	6	674
23.30	66	7A	652
23.32	15	3B	660
23.33	64	7A	690
23.37	74	7B	654
	75	7B	660
	81	8	674
23.38	93	10	660
23.40	58	6	674
23.41	92	10	664

LINJALTA HALLIIN

klo	vuoro	linja	reitti
18.15	155 v*	6	672
18.23	4	1,1A	652
18.25	53	6	672
20.50	56	6	672
21.06	86	8	674
21.13	67	7A	652
21.27	6 v	1,1A	652
	11	3B	660
21.30	77	7B	660
21.32	95	10	660
21.36	1	1,1A	652
21.41	30	3T	656
21.42	84	8	674
21.43	37	4	698
21.47	5 v*	1,1A	654
21.48	41	4	660
21.51	3	1,1A	652

jatkuu kohdasta "joka yö"

klo	vuoro	linja	reitti
21.13	67	7A	652
21.27	11	3B	660
21.30	77	7B	660
21.31	30	3T	656
21.32	95	10	660
21.42	84	8	674
21.43	37	4	698
21.48	41	4	660

jatkuu kohdasta "joka yö"

klo	vuoro	linja	reitti
21.32	95	10	660
21.42	84	8	674
21.43	37	4	698
21.48	41	4	660

jatkuu kohdasta "joka yö"

klo	vuoro	linja	reitti
23.42	96	10	690
23.43	26	3T	656
23.45	40	4	660
23.49	76	7B	660
	94	10	660
23.50	59	6	674
	82	8	674
1.52	17	3B	660
1.53	24	3T	656
2.07	18	3B	660
	35	4	660
2.08	27	3T	656
	34	4	664
	39	4	690
2.10	13	3B	662
	29	3T	658
2.15	38	4	660

Muuta

11. 5.

Kaupunginhallitus päätti, että Töölön varikon vanhin rakennus varataan liikennemuseolle. Vihdoin päätös, jota olemme odottaneet.

Helsingin sisäiset näyttöliput eivät vielä kelpaa seutuliikenteen busseissa. Rajoituksen oli tarkoitus poistua 1. 6., mutta YTV siirsi (Helsingin vaatimuksesta) asiaa vuodelle.

TRONDHEIM !

Norjalaislehti »På Sporet» julkaisee myös kaupunkiliikenteeseen liittyviä uusia. Lehden numerossa 50 on seuraavanlainen, sisällöltään ikävä tieto:

Trondheimin kaupunginhallitus on 26. 5. 1987 päättänyt äänin 53 puolesta ja 32 vastaan, että kaupungin ainoa raitiolinja lakkautetaan kesällä 1988 ja korvataan diesellinja-autoilta.

Tällä kertaa päätöksen sanotaan olevan »lopullinen», sillä Trondheimin raitioteiden kohtalosta on kiistelty jo vuosikausia. Paikalliset kunnallispoliitikot ovat milloin päättäneet lakkauttaa raitiotien ja milloin peruneet päätöksensä. Sitä paitsi raitioteiden vaunukalusto uusittiin joitakin vuosia sitten, kun saksalaiselta valmistajalta ostettiin 11 nivelvaunua.

Mikäli liikenne tosiaan päättyy, uusien vaunujen kohtalosta ei ole minkäänlaista tietoa. Raideleveys on sama kuin Helsingissä, eli 1 metri, mutta vaunut ovat 2,6 metriä leveitä. Niille ei löytyne montakaan mahdollista ostajaa, koska raitiovaunujen yleinen leveys on 2,2–2,3 m.

Trondheimin raitioteiden tulevaisuudesta on vuosien mittaan laadittu useita selvityksiä, joista on kerrottu myös RAITIO:n palstoilla.

Liikenteen lakkauttamista on perusteltu kustannussäästöillä. Tuoreimmassa selvityksessä todetaan, että busseilla ajettaessa säästettäisiin vuosittain 19 miljoonaa Norjan kruunua juoksevia kustannuksia, eikä joukkoliikenteen tarjonta kuitenkaan huononisi. Lakkauttamissuunnitelman vastustajat puolestaan laskevat, että vuotuinen säästö olisi enintään 6–8 miljoonaa kruunua. Vastustajat vetoavat myös siihen, että kalusto on uutta, mutta sitä ei saada myytyä muualle, 80 % radasta on uusittu ja matkustajamäärät ovat nousussa jo kolmatta vuotta (4 % tähän mennessä vuonna 1987).

Mikäli raitiotieliikenne todella lakkautetaan, päättyy samalla museoraitiovaunuliikenne, jota sisaryhdistyksemme Trondheims Sporveisselskap on harjoittanut. Asiasta kiinnostuneille kerrottakoon, että museovaunut liikennöivät tänä kesänä lauantaisin 29. elokuuta asti. Aikaa ei siis ole liikaa hukattavaksi, jos haluaa tutustua maailman pohjoisimpaan raitiovaunukaupunkiin.

Trondheimin museovaunuliikenne

Lauantaisin 20. kesäkuuta – 29. elokuuta liikennöidään väliä Prinsenkrysset–Ilevollen–Lade–Voldsminde. Lähtöaika Prinsenkryssetistä on klo 12.00.

Museojuna koostuu HAWAn vuonna 1921 valmistamasta moottorivaunusta 33 ja perävaunusta 69. Voldsmindeen saatua esitellään muut museovaunut. Voldsminden hallin kiinnostavaa sisältöä esitellään pyynnöstä muinakin aikoina. Kirjoittakaa osoitteeseen TSHF, Boks 114, N-7001 Trondheim, Norge, hyvissä ajoin ja sopikaa näytöstä. (Trondhjems Sporveishistoriske Forening)

- 4 *Ruskeasuon runkolinja-asema 16. 2. 1958. RAITIOssa 2-1983 on ollut kirjoitus runkolinjakokeilusta. Keskimäinen linjan 55 vaunu on kuljettajarahastusauto 232 (Volvo B-65506/Helko, 1956). Tässä autosarjassa 220–237 oli toki rahastajanaitiokin, jonka paikka oli etupyörien takana olevan oven vieressä. Muut kuvassa näkyvät autoa ovat vuosimalliltaan 1953.*
- 5 *Koskelan huoltokorjaamo 30. 10. 1956. Tuliterien VTS-vaunujen katonrajan vauhtiraidat sekä määränpääteksit etupään linjarullassa olivat aikansa tyyliä.*

Takakansi:

Kulosaaren Raitiotie Oy:n kaksi mahtavaa moottorivaunua, jotka ASEA valmisti 1917 ja toimitettiin maahan 1919, ehditivat palvella myös Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:tä sekä Helsingin Kaupungin Liikennelaitosta. Linjalle 4E (Munkkiniemi – Erottaja) kilvitetty vaunu on kuvattu joulukuussa 1951 tai hieman myöhemmin, ja kummatkin hylkäystä odottavat vaunut 26. 8. 1954, samoin Koskelassa. Alunperin kaksisuuntaisissa vaunuissa oli ovet kummallakin sivulla ja katolla kaksi virroitinta. Vaunun toinen osasto oli varattu tupakoiville, ja kyljissä oli messinkiset »Brändö»-tekstit. Vaunut myytiin 1950-luvulla Nurmijärvelle kesämökkitarpeiksi.

4



5

