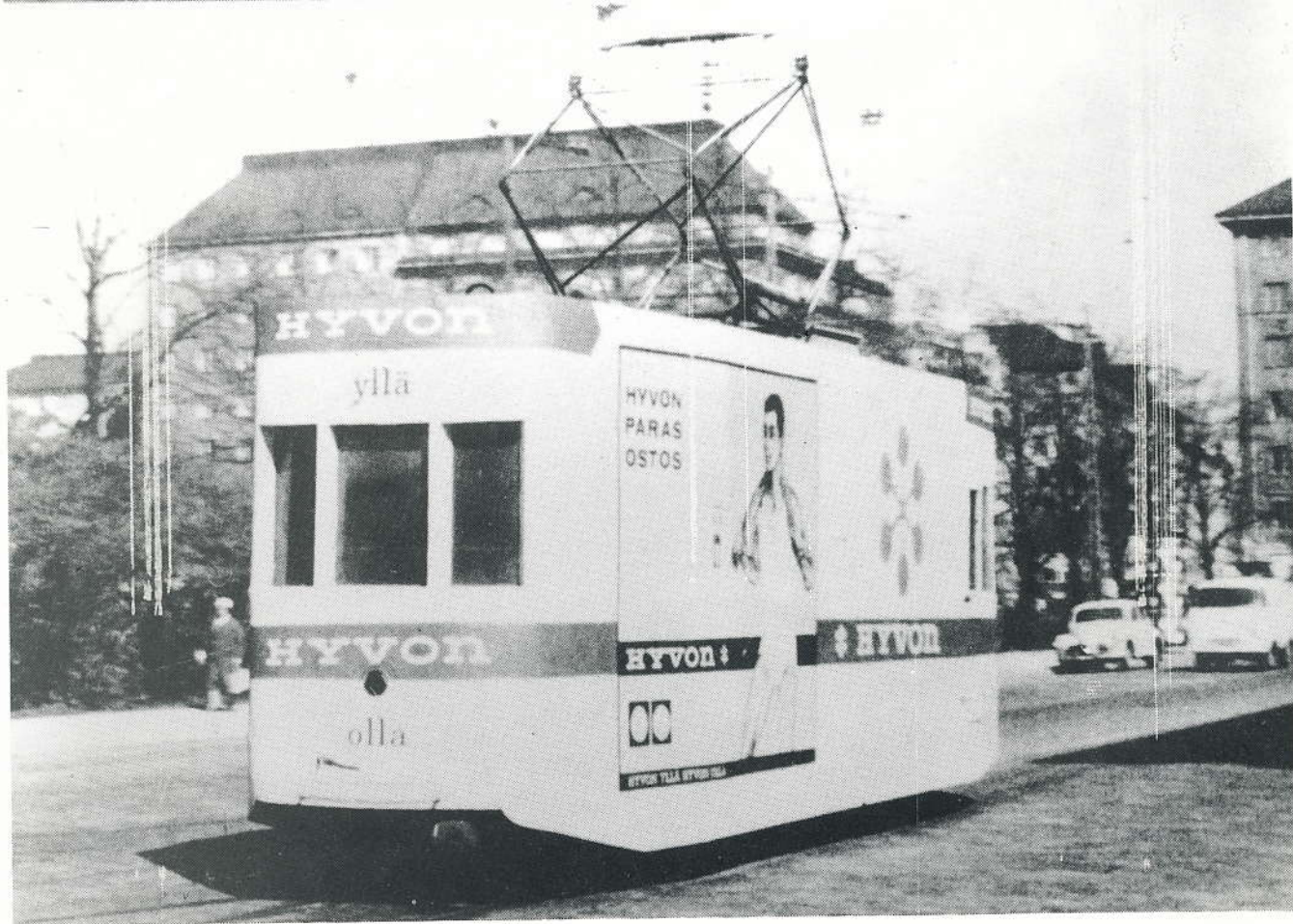


3 1987 RAITIO

ISSN 0356-5440





KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään sunnuntaina 22. 11. 1987 klo 16–18 kaupungin nuorisosiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, Hietaniemenkatu 9 B, II kerros, huone 209.

Esillä sääntömääräiset asiat, jonka jälkeen diaesityksiä. Voit ottaa mukaan myös omia kuviasi esitettäväksi. Kaikki mukaan – Tervetuloa!

Johtokunta

MODERN TRAMWAY vuodeksi 1988

Monet jo tietävät tämän maailman ehkä parhaimman raitiotieharrastajien lehden ja monille se myös tulee. Nyt lehden tilaaminen on helppoa ja edullista. Suomalaiset harrastajat voivat tilata Modern Tramway -lehden käymällä lähimmässä postissa tai postipankissa ja maksamalla 81 markkaa jäljempänä mainitulle postisiirtotilille. Lehteä julkaisee juuri 50 vuotta täyttänyt englantilainen Light Rail Transit Association (LRTA), jonka jäsenmäärä on yli 3500. Modern Tramway käsittelee harrastajan kannalta mielenkiintoisesti raitiotieasioita ympäri maailmaa. Lehti ilmestyy kerran kuussa. LRTA:n pohjoismaisena tilaustenkerääjänä toimii ruotsalainen sisäryhdistyksemme Svenska Spårväggssällskapet.

Postisiirtokorttiin merkitään maksun saajaksi:

Svenska Spårväggssällskapet, Medlemsavgifter LRTA, Kvingeringen 35, c/o Göransson, Stockholm.

Maksajaksi merkitse painokirjaimin (tai koneella kirjoittamalla) nimesi ja osoitteesi.

Tiedonantokohtaan merkitset:

Modern Tramway 1988.

Ja sitten tärkein, eli postisiirtotilin numero:

Stockholm 44 21 60-8

Muista vielä, että lehden tilausmaksu on 81 Suomen markkaa.

Jotta tammikuun numero tulisi ajallaan, toivotaan maksu lähetettäväksi marraskuun puoliväliin mennessä. Jos maksat myöhemmin, on alkuvuodesta odotettava noin kuukauden viive.

Kansikuva: HKL 170 linjalla 10S vuorossa 136. Elokuva-teatteri Coronan tilalla on nykyään Jehovan todistajien valtakunnansali, ja esitykset ovat niin muodoin muuttuneet, kuin myös ohikulkevat vaunutyyppit.

Kuva: J. Rauhala, 25. 5. 1973

Viereiset kuvat: Vaunut 108 ja 118 (NWF/AEG) vuosilta 1924 ja 1925 muutettiin 1959 erityisiksi mainosvaunuksi. Vaunut poistettiin vuonna 1963. Kuvista selviää, kuinka 1960-luvun alussa mainostettiin taatusti huomiota herättävästi.

Yläkuva: B. Enbom, Alakuva: L. F. Folkard/European Trams

PIENISRAUTATIEPÄIVÄT

Helsingissä järjestetään pienisrautatiepäivät 7.–8. 11. 1987. Näyttelytilana toimivat rautatievaunut seisovat Helsingin rautatieasemalla »Martinlaakson» raiteiden vieressä pysäköintialueen päässä. Näyttely on avoinna kumpanakin päivänä klo 10–18. Pääsymaksu on aikuisilta 15 mk ja lapsilta 10 mk.

Näytteilleasettajista mainittakoon alan järjestöt, Rautatiemuseo ja eri yrittäjät. Käykääpä katsomassa.

ERÄITÄ HKL:N UUSIMPIA BUSSISARJOJA

Sisu BT -59 CR/5850 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 257-311, 312-321

Hankintavuosi 257-311: 1972
312-321 1973

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n ensimmäinen Sisu BT-69 CR -sarja. Alustatyyppi eroaa edeltäjistään (Sisu B53 SP) mm. siten, että moottori on AEC AH 760 ja jäähdytin on auton peräosassa (B53:ssa jäähdytin oli keulassa). Vaihteisto on Sisun kaupunkiautoista tuttu kaksiportainen Voith 506 täysautomaatti. Moottorin teho on 194 hv/2200 r/min. Autoissa 257-311 oli alunperin rahastajanaitio, joka oli välittömästi etuakselin takana ovien puolella. Näitä busseja käytettiin alkuajoina varsin paljon juuri rahastajalinjoilla (mm. 16 ja 55). Rahastajan istuimet poistettiin tarpeettomina vuonna 1976. Sarjan hylkäys alkoi vuonna 1983 (auto 279) ja se on jatkunut vuosittain. Viimeisetkin yksilöt poistetaan vielä 1980-luvulla.

Sisu BT-69 CR/5850 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 326-374

Hankintavuosi 1973

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Autosarja kuuluu HKL:n suurimpiin sarjojen 257-311, 312-321 ohella. Autot 326-374 vastaavat täysin autoja 257-321, vain yksityiskohdissa voi havaita eroja. Autotyypin onnistuneisuutta kuvaa mm. se, että sarja on lähes 15 vuoden iästään huolimatta täysilukuisena normaalissa liikenteessä. Vain kolariautoja on karsittu riveistä. Näyttää kuitenkin ilmiselvältä, että sarja on 1990-luvun alussa kokonaan pois liikenteestä.

Sisu BT-69 CR/5850 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 400-409

Hankintavuosi 1974

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna
Kori: Delta Plan Oy, Lieto

Autosarjan alusta vastasi täysin vuosien 1972-73 Sisuja, mutta korit tilattiin tarjouskilpailun perusteella juuri nimensä vaihtaneelta Autokori/Delta Plan Oy:ltä. Voimanlähteenä oli ensiksi AEC AH 760, niin kuin tässä mallissa pitikin, mutta 1980-luvun alussa päätettiin sarjan jokaiseen autoon vaihtaa koemielessä moottori. »Uusiksi» voimanlähteiksi saatiin käytettyjä Leyland 0.680 -moottoreita jo romutetuista Sisu B53 -autoista. Sarja poistettiin kokonaisuudessaan liikenteestä loppuvuodesta 1986.

Scania BR111M TB 156B Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 411-419

Hankintavuosi 1974

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm
Kori: Delta Plan Oy, Lieto

HKL:n järjestyksessä toinen autosarja, jossa on Scania BR 111M -alusta. (Syksyllä 1973 HKL otti vastaan sarjan 954-958.) Alustan peräosan muotoilu aiheutti jonkin verran päänvaivaa koritehtaille. Kotimaisista koritehtaista Delta Plan (tämä sarja) ja Wiima (954-958) oäättivät jäljittellä alkuperäistä ruotsalaista mallia (Scania CR111M). Niinpä perä oli kokonaan kulmikas ja suurikokoinen takaikkuna oli kalteva. Myös sivuikkunat olivat normaalia korkeammat (koska alusta oli matala).

HKL:n ensimmäinen bussityyppi, jossa on moottorijarru. Laitteen äänen voi kuulla auton hidastaessa voimakkaana papatuksena. Autosarjan moottori on Scania D11 C04 ja sen teho on 181 hv/2200 r/min. Vaihteisto on Scania itse valmistama perinteinen kaksiportainen automaatti HR 501. Autosarjan hylkäys alkoi keväällä 1986 (416). Vuotta myöhemmin autot 411, 413-415 sekä 418 ja 419 olivat vielä liikenteessä. Jäljellä olevat autot on määrä hylätä 1980-luvun loppuun mennessä.

Volvo B59-59 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 421-430, 540-559

Hankintavuosi 421-430: 1974
540-559: 1975

Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n vuosien 1974-75 autohankinnat jaettiin kahden kotimaisen koritehtaan, yhden suomalaisen ja kahden ruotsalainen alustanvalmistajan kesken. Kaikki Volvo B59:t koritettiin Wiima.

Volvo B59-59 alusta muistutti hyvin pitkälle kotimaisen valmistajan alustaa, olihan kummassakin taakse pitkittäin sijoitettu makaava rividiesel, ja myös vaihteiston tyyppi oli sama (Voith 506).

Sarjat 421-430 ja 540-559 ovat edelleen reilun 10 vuoden ikäisinä täysilukuisina normaalissa käytössä. Tätä voidaan pitää osoituksena poikkeuksellisen onnistuneesta rakenteesta.

Sisu BT-69 CR/5850 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 500-503

Hankintavuosi 1975

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna
Kori: Delta Plan Oy, Lieto

Bussityyppi vastasi miltei täysin sarjaa 400-409. Sarjaa pidetään myöhemmin samana vuonna toimitettujen autojen

504–533 jonkinlaisena esisarjana. Moottori on ollut koko ajan makaava AEC AH 760, jonka suurin teho on 194 hv/2200 r/min. Vaihteisto oli tässäkin versiossa kaksiportainen täysautomaattinen Voith 506.

Sarja poistettiin liikenteestä aikansa palvelleena loppuvuodesta 1986.

Sisu BT-69 CR/5850 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 504–519, 520–533

Hankintavuosi 1975

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Delta Plan Oy, Lieto

HKL:n vuoden 1975 autohankinnat käsittivät yhteensä 85 bussia, joista 45 koritti Delta Plan ja loput Wiima. Kaikki 500-sarjan Sisut saivat Delta Planin korin. Autoissa 504–533 oli ensi kertaa HKL:lla Delta »uusi» kaupunkikori. Muotoilu olikin tuolloin alansa huippua.

Voimanlähteenä on aiemmista Sisuista tuttu AEC AH760 ja vaihteisto on kaksiportainen täysautomaattinen Voith 506.

Talvella 1986–87 sarjasta poistettiin noin 20 autoa ja 10 jäi jäljelle. Hylkäysten syitä olivat ikä, ajokilometrimäärä (vaja 1.000.000) sekä hento korirakenne.

Scania BR111M TB 156B Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 560–579

Hankintavuosi 1975

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Auton korirakenne vastaa vuonna 1973 valmistunutta sarjaa 954–958. Tässä versiossa on HKL:n tavanomainen sisustus (esimerkiksi istuinjärjestys).

Alustan tyyppi on sama kuin autoissa 411–419. Tässä versiossa on moottorina seisova kuusisylinterinen D11 C06. Vaihteisto on Scanian itse valmistama kaksiportainen täysautomaatti HR 501. Varustukseen kuuluu myös moottorijarru.

Autosarja on säilynyt täysilukuisena 1980-luvun jälkipuoliskolle saakka. Hylkäykset ajoittunevat vuosiin 1988–90.

Scania BR111M TB 156B Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 580–590

Hankintavuosi 1975

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm

Kori: Delta Plan Oy, Lieto

HKL otti vuonna 1975 vastaan kaikkiaan 31 Scania BR111 M-tyyppistä bussia, joista Wiima koritti 20 (560–579) ja Delta Plan 11 (tämä sarja).

Autosarja 580–590 on lähes samanlainen kuin 411–419. Eroa on vain yksityiskohdissa ja moottorin tehossa.

Autosarja on pysynyt ehjänä 1980-luvun loppupuoliskolle asti. Hylkäykset odottanevat kuitenkin ennen 1990-luvun alkua.

Volvo B59-59

Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 600–609

Hankintavuosi 1976

Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n vuoden 1976 autoista 10:een tilattiin Volvon alusta. Nämä ovat samalla HKL:n uusimmat takamoottori-Volvot tähän mennessä. Tämän sarjan alustat eivät poikkea lainkaan vuosien 1974–75 Volvoista.

HKL:n ensimmäinen autosarja, jonka kori on Wiima K-100-220 (HKL 410 oli tämän korimallin ensimmäinen prototyyppi). Koska Volvo B59 on ns. matala alusta, matkustamo on kokonaisuudessaan melko alhaalla. Tähän on pyritty, jotta välttyttäisiin matkustajien liikkumista haittaavia portaita ja askelmia. Sarja 600–609 on säilynyt täysilukuisena 1980-luvun loppupuoliskolle saakka.

Scania BR111M TB 156B Ovet: 2-002-0

HKL nrot 610–624, 625–629

Hankintavuosi 1976

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Vuonna 1976 hankitut 15 + 5 autoa kuuluvat virallisesti kahteen eri sarjaan, mutta ne ovat tekniikaltaan sekä ulkonäöltään lähes identtisiä. Akseliväliä lukuunottamatta alusta on täysin sama kuin vuoden 1975 Scaniaissa (560–579, 580–590).

Kori on Wiima K-100-220. Moottori on poikittain takana, joten peräilytys on lyhyt, mikä saa auton vaikuttamaan lyhyeltä.

HKL:n viimeinen autosarja, jossa on Scanian kaksiportainen automaattivaihteisto. Moottori on 205 hv Scania D11 C06. Autossa on pakokaasujarru, mutta ei muita hidastimia.

Sarjat 610–624 ja 625–629 ovat säilyneet ehjinä 1980-luvun loppupuoliskolle asti. Autoja on peruskorjattu vielä yli 10 vuoden ikäisinäkin. Sarjat hylättäneen viimeistään 1990-luvun alkupuolella.

Sisu BT-69 CR/5900

Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 630–649

Hankintavuosi 1976

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Vuonna 1976 HKL:lle toimitetuista 60 autosta 30 oli Sisuja, ja niistä 20 tyyppiä BT-69 CR/5900. Nämä olivat HKL:n ensimmäiset Sisut, joiden kori on Wiima K-100-220. Alusta vastaa edellisiä hankintoja, jos kohta akseliväli on kasvanut 5900 mm:iin.

Moottori on edelleen 12 litran makaava AEC AH 760, vaihteisto kaksiportainen Voith täysautomaatti. Koska autotyypin katsotaan olevan erittäin onnistunut, on sarjaa alettu peruskorjata noin 10 vuoden ikäisenä sekä HKL:n omassa korjaamossa että laitoksen ulkopuolella. Ulkopuolisina korjajina ovat toimineet kotimaiset koritehtaat, jotka ovat samalla uusineet autojen sisustan istuimia myöten. Sarjan 630–649 autoja ei ilmeisestikään ole tarkoitus poistaa käytöstä vielä vuosikausiin.

Sisu BT-69 BVT/5900 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 650-659, 700-709

Hankintavuosi 650-659: 1976

700-709: 1977

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Autot vastaavat moottoria ja vaihteistoa lukuunottamatta sarjaa 630-649. Autot muodostavat HKL:n 1. sarjan, jossa on Leyland 0.510 -moottori ja Voith 851 -vaihteisto. (HKL 311 oli ensimmäinen HKL:n bussi, jossa oli Leyland 0.510 -moottori, alustan tyyppimerkintä oli Sisu BT-68 BVT.) Kyseessä on makaava kuusisylinterinen moottori, jossa on yhtenäinen sylinterinkansi. Moottorin teho on noin 200 hv/2200 r/min. Voith 851 on kolmeportainen täysautomaattivaihteisto, jossa on hidastinohjelma. Suurin eli 3. vaihde on n. k. esikaupunkivaihte, jonka voi kytkeä pois käytöstä keskusta-alueilla.

Autot 650-659 ja 700-709 ovat kaikki edelleen normaali liikenteessä. Hylkäyksiä ei liene odotettavissa lähivuosina; peruskorjaukset vaikuttavat ilmeisemmiltä.

Sisu BT-69 CR/5900 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 710-719

Hankintavuosi 1977

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n vuosien 1977-78 hankinnat käsittivät yhteensä 45 + 45 Sisu/Wiima -kaupunkibussia. (710-719, 720-754, 800-844), joista 10 tyyppiä Sisu BT-69 CR. (Vuonna 1977 toimitetut autot 700-709 kuuluivat vuoden 1976 hankintoihin.)

Autot 710-719 olivat HKL:n uusimmat bussit, joissa on AEC AH 760 -moottori ja kaksiportainen Voith 506 automaattivaihteisto. Tästä sarjasta HKL on käyttänyt nykyisiä värisävyjä linja-autoissa niin sisä- kuin ulkopuolellakin. (Värisävyjä kokeiltiin ensin HKL 649:ssä.)

Koska liikennöitsijä pitää autotyyppiä ehdottoman onnistuneena, ja toisaalta nykyisin ei ole mahdollista hankkia uusia busseja samaan tahtiin kuin 1960-70-luvuilla, on sarjan peruskorjaus kotimaisissa koritehtaissa aloitettu. Peruskorjauksen jälkeen autot ovat kuin uusia sisustusta myöten. Esimerkiksi istuimet on vaihdettu kokonaan uusiin. Joihinkin autoihin on asennettu Deltan teräskuppi-istuimet, joihinkin Partonin Parabus-turvaistuimet.

Sisu BT-69 BVT/5900 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 720-754

Hankintavuosi 1977

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Oy Wiima Ab

Vuoden 1977 hankintaerään kuuluneista 35:ssä oli Sisu BT-69 BVT -alusta ja Wiima K-100-220 -kori. Moottorin tyyppi on Leyland 0.510 ja vaihteisto Voith 851, jossa on hydrodynaaminen hidastin.

HKL:n ensimmäinen autosarja, johon asennettiin alusta pitäen kuljettajan oveen polykarbonaatista valmistettu »turvalasi». 1980-luvun jälkipuoliskolla on autoja alettu peruskorjata sekä omassa korjaamossa että laitoksen ulkopuolella. Bussit on tarkoitettu pitämään liikenteessä 1990-luvun puoliväliin asti.

Sisu BT-69 BVT/5900 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 800-844

Hankintavuosi 1978

Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna

Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:lle toimitettiin vuonna 1978 yhteensä 45 autoa, joissa on Sisun alusta ja Wiiman kori K-100-220. Ne vastaavat pikakuruisia yksityiskohtia lukuunottamatta sarjaa 720-754. Huomattavampia eroja on pelkän 1. vaihteen käyttömahdollisuus sekä mahdollisuus kytkeä 3. vaihde pois. Yleisimmin käytettäneen kaikkia kolmea vaihdetta. Autoon 800 asennettiin aluksi makaava Valmet 611 CSBH -moottori, joka korvattiin muutaman vuoden kokeilun jälkeen Leylandin 0.510 -moottorilla. Valmetin moottorin katsottiin olevan liian pieni raskaaseen kaupunkiautoon. Autossa on myös eräitä koritekniisiä poikkeuksia (esim. kattoluukut). Sarja 800-844 kuuluu myös peruskorjattaviin. Joitakin autoja on jo ehditty uudistaa laitoksen omassa korjaamossa.

Scania BR11057A/5700 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 892-921

Hankintavuosi 1969

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm

Kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

HKL:n ensimmäinen takatuupparisarja (aiemmin on hankittu vain koekappaleita). Scania kaupunkiautojen ominaispiirteitä ovat: taakse poikittain sijoitettu moottori, 2-portainen automaattivaihteisto, ilmajousitus sekä ohjaus- ja jarrutehostin. HKL:n ensimmäinen autosarja, jossa käytetään kokonaisuudessaan rullakilpiä (kun unohdetaan 50-luvun kokeilut). Autoissa 917-921 oli muista poiketen etuosaan sijoitettu rahastajan aatio ja kääntöovet. Autoissa 892-916 oli taitto-ovet.

HKL:n viimeinen autosarja, jonka matkustajaistuimet olivat vanhanmalliset suoraselkäiset ilman suusuojaa. Nämä olivat myös viimeiset bussit, joissa oli kuljettajan paikan takaseinäissä oikea ikkuna.

Sarjan hylkäys alkoi 1980-luvun alkuvuosina. Vuonna 1984 hylättiin peräti 11 tämän sarjan autoa. 31. 12. 1985 listoilla oli vielä autot 895, 903, 905 ja 917, vuotta myöhemmin puolet vähemmän. Helsingin joukkoliikenteen täyttäessä 99 vuotta vain auto 903 oli enää liikenteessä.

Scania BR110 TB 126 Ovet: 2-002-0

HKL nrot: 922-941

Hankintavuosi 1971

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm

Kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

Autot vastaavat pitkälti sarjaa 892–921. Eroavuuksia voidaan havaita pääasiassa koripuolella. HKL:n ensimmäinen bussisarja, jossa käytetään pelkästään kääntöovia. Taakse poikittain sijoitettu moottori Scania D11 R29, teho 181 hv/2200 r/min. Vaihteisto on Scanian valmistama kaksiportainen automaatti. Sarjan hylkäys aloitettiin 1980-luvun alussa ja on jatkunut tasaisesti. Viimeiset yksilöt on määrä poistaa kuluvan vuosikymmenen loppuvuosina.

Scania BR110 TB 134 Ovet: 2-002-0
HKL nrot: 942–951, 952, 953
Hankintavuosi 942–951: 1972
952–953: 1973

Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Tämä 10 + 2 autoa käsittänyt sarja muodostaa HKL:n viimeisen Scania BR110-sarjan. Bussit vastaavat teknisesti täysin sarjaa 922–941. Autoissa 952 ja 953 oli alunperin rahastajanaitio ovien puolella heti etuakselin takana. Kun rahastajia ei HKL:n autoliikenteessä enää tarvittu, poistettiin rahastajanaitiot kaikista busseissa, joissa on tämä ovijärjestys. Sarjan hylkäykset alkoivat 1980-luvun puolivälin tienoilla. Helsingin joukkoliikenteen täyttäessä 99 vuotta oli sarjasta alle puolet jäljellä. Viimeisetkin yksilöt poistetaan ennen vuotta 1990.

Scania BR111M TB 148 Ovet: 2-002-0
HKL nrot: 954–958
Hankintavuosi 1973
Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n ensimmäinen bussisarja, jossa on alustana Scania BR111M. Alustan rakenteesta johtui, että koritehdas joutui suunnittelemaan uuden version perinteisestä pyöreähköstä kaupunkimallistaan. Tässä mallissa kokeiltiin ruotsalaista istuin- ja sisustusjärjestystä (kapea keskikäytävä, paljon istuimia poikittain). Scania esitteli uudet mallinsa hiljaisina kaupunkibusseina. Totuuden nimessä on myönnettävä, että edelliset tyypit (BR/CR110) olivat paljon meluisampia. Tämän hiljaisen bussin moottori on Scania D11 C02 ja sen teho on 181 hv/2200 r/min. Vaihteisto on vanhoista malleista tuttu Scanian 2-portainen automaatti. Autosarjan hylkäys alkoi (jo) vuonna 1984, jolloin auto 958 vapautettiin tehtävistään. Kuluvan vuosikymmenen puolivälissä on jäljelle jäänyt tynkäsarja (954–957) ollut osittain tai kokonaan HKL:n ammattikoulun käytössä. Aika ajoin on autoja käytetty normaalissa linjaliikenteessä bussipulan vuoksi. Jäljellä olevat yksilöt poistetaan viimeistään 1980-luvun lopulla.

Scania BR112 59 Ovet: 2-002-0
HKL nrot: 960–965
Hankintavuosi 1979
Alusta: Scania Bussar AB, Katrineholm
Kori: Delta Plan Oy, Lieto

HKL:n vuoden 1979 autohankinnat käsittivät kaikkiaan 26 bussia, joista kuuteen valittiin alustaksi Scania BR112. Tämä jäi samalla liikennöitsijän ainoaksi BR112-sarjaksi. Tarjouskilpailun perusteella korien valmistajaksi valittiin lietalainen Delta Plan, jolla oli kaupan uudistettu Delta 100 City. Scania BR112 poikkesi edeltäjistään jonkin verran. Jäähdytin on nyt keskiosassa auton vasemmalla sivulla. Vaihteisto on sekin perinteistä poikkeava – tässä tapauksessa kolmeportainen Voith 851, jossa on hidastinohjelma. Scania BR112-autoihin olisi ollut mahdollista sijoittaa takaovi, mutta tilaajan toivomuksesta tämä mahdollisuus jätettiin käyttämättä.

Sisu BT-69 BVT/5900 Ovet: 2-002-0
Sisu BT-71 BVT/5900 Ovet: 2-002-0
HKL nrot: 970–988, 989
Hankintavuosi 1979–80
Alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Hämeenlinna
Kori: Delta Plan Oy, Lieto

Tämä 19 (BT-69) + 1 (BT-71) autoa käsittänyt hankinta muodostaa HKL:n viimeisen Sisu-sarjan. Autoa 989 lukuunottamatta sarja vastaa täysin vuosina 1977–78 hankittuja alustoja. Autossa 989 jäähdytin on sijoitettu keskiosaan. Tähän valmistaja oli päätenyt äänieristyksen parantamiseksi. Auto on huomattavan pienimeluinen muihin vastaaviin verrattuna. Moottori on Leyland 0.501 ja vaihteisto Voith 851. Kori on Delta 100 City. Autoa 989 sanottiin ilkeivallan kestäväksi. Siihen näet asennettiin teräskuppi-istuimet. Auto on HKL:n ensimmäinen, jossa on n.k. kitkalattia. Sarja 970–989 on sen verran tuore, ettei siihen ole vielä ehditty tehdä suuria muutoksia. Joidenkin autojen istuinten n.k. suusuojat on vaihdettu paremmin ilkeivallan kestäviksi. Autoon 989 on myöhemmin asennettu Partonin Parabus-tyyppisiä turvaistuimia matkustamon takaosaan.

Volvo B10M 55 Ovet: 2-002-2-0
HKL nrot: 8500–8515, 8601–8610
Hankintavuosi 1985
Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg
Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL hankki nivellinja-autoja ensimmäisen kerran vasta 1980-luvun puolivälissä pitkän harkinnan jälkeen. Vuoden 1985 hankintaerään kuului ensimmäiset 25 nivelbussia, joiden lisäksi sarjaan liitettiin yksi koeautoista. Tarjouskilpailun perusteella alustat toimitti Volvo ja korit rakensi Wiima, joka oli jo hankkinut kokemusta nivelautojen korittajana. Kysymyksessä on n.k. keskimooottorialusta, eli 240 hv moottori THD 100 EC on alustassa etuakselin takapuolella. Vaihteisto on viisiportainen ZF 5 HP 600, ja siinä on hidastinohjelma. Varustukseen kuuluu n.k. lukkopera sekä lukkiutumattomat jarrut (ei 8500). Autojen 8501–15 ja 8601–10 korin tyyppi on Wiima N202. Auton 8500 kori on Wiima N201 (valmistunut jo vuonna 1983 esittelykäyttöön, ex HKL 5). Kaikkiin Wiimoihin asennettiin Partonin Parabus-istuimet. Autossa 8500 on Wiiman omat istuimet.

Autot 8501–05 tulivat liikenteeseen keväällä 1985, Autot 8506–15 valmistuivat saman vuoden kesällä. Auto 8500 liitettiin sarjaan vasta syksyllä 1985. Erinäisistä syistä tämän hankintaerän 10 viimeistä nivelbussia valmistui vasta keväällä 1986 (autot 8601–10).

Volvo B10M 60 Ovet: 2-002-1
 HKL nrot: 8516–20, 8611–20
 Hankintavuosi 1985
 Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg
 Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL hankki pitkän tauon jälkeen vuonna 1985 uusia linja-autoja. Tarjoukkipailun perusteella kaikki alustat tilattiin Volvota, korit Ajokilta ja Wiimalta.

Liki 20 vuoden tauon jälkeen hankki keskimootoriautoja (ns. mahureita). Moottori on Volvo THD 100 EC, vaihteisto neliportainen ZF 4 HP 500 (hidastinohjelma). Jarrut ovat lukkiutumattomat (ABS). Autojen 8516–20 sekä 8611–20 korin tyyppi on Wiima K 202-221. Busseissa on pitkistä aikaa myös takaovi. Ovia valvoo kuljettajan lisäksi ns. oviautomaattikka. Istuimet ovat tyypiltään Partonin Parabus.

Volvo B10M 60 Ovet: 2-002-1
 HKL nrot: 8621–40, 8715–24
 Hankintavuosi 1986
 Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg
 Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

HKL:n vuoden 1986 hankintaerään kuului kaikkiaan 30 kaksiakselista autoa (Volvo B10M/Wiima K 202). Autot 8621–40 toimitettiin syksyllä 1986, 8715–24 alkuvuodesta 1987. Bussit vastaavat hyvin pitkälle vuoden 1985 kaksiakselisia autoja (pituus 12210 mm). Vuoden 1986 autoissa on myös niauslaitteisto, eli etuoven askelmat saadaan laskettua lähemmäksi laituria (jalkakäytävän reunaa). Koska autot on tarkoitettu ensisijaisesti metron liityntäliikenteeseen (avorahastus), niihin on asennettu matkustajien käyttöön tarkoitettu etuoven painikkeet jo valmistusvaiheessa.

Volvo B10M 55 Ovet: 2-002-2-0
 HKL nrot 8701–14
 Hankintavuosi 1987
 Alusta: Volvo Bussar AB, Göteborg
 Kori: Oy Wiima Ab, Vantaa

Vuonna 1987 HKL hankki loppujen lopuksi 14 nivelbussia suunnitellun 24 asemesta. (10 nivelauton hinnalla hankittiin vastaava määrä 2-akselisia busseja.) Alunperin koriksi oli tarkoitus tilata Ajokki City, mutta koritehtaan jouduttua myyntiin HKL siirsi koritilaukset Wiimalle. Niinpä autot 8701–14 vastaavat lähes täysin autoja 8501–15 ja 8601–10. Eroina voidaan mainita Deltan teräskuppi-istuimet, niauslaitteisto sekä Volvon uusi ohjauspyörä. Avorahastusta silmällä pitäen autoihin on asennettu matkustajien käyttöön tarkoitettut etuoven ohjauspainikkeet.

— Leikatkaa talteen —

AIKATAULU

Tammelund — Herttoniemi —
 Kulosaari — Rautatientori

Arkana		(Laituri 16) Pyhänä	
T:sta	R:ita	T:sta	R:ita
5.50	6.30	—	—
6.00	7.00	—	—
6.30	7.30	—	—
7.00	8.00	—	—
7.30	8.30	—	—
8.00	9.00	—	—
8.30	9.30	9.00	9.30
9.00	10.30	10.00	10.30
10.00	11.30	11.00	11.30
11.00	12.30	12.00	12.30
12.00	L 13.00	12.30	13.00
L 12.30	13.30	13.00	13.30
13.00	L 14.00	13.30	14.00
L 13.30	14.30	14.00	14.30
14.00	L 15.00	14.30	15.00
L 14.30	15.30	15.00	15.30
15.00	16.00	15.30	16.00
15.30	*16.20	16.00	16.30
16.00	16.30	16.30	17.00
16.30	17.00	17.00	17.30
17.30	18.00	18.00	18.30
18.00	18.30	18.30	19.00
18.30	19.00	19.00	19.30
19.00	19.30	19.30	20.00
19.30	20.00	20.00	20.30
20.00	20.30	21.00	21.30
21.00	21.30	22.00	22.30
22.00	22.30	23.00	23.30
23.00	23.30	24.00	0.30
L 24.00	L 0.30		

L merkityt vuorot ainoastaan lauantaina ja pyhäp. aattoina.
 * arkana, mutta ei lauantaina ja pyhäp. aattoina.

Matkan väliajat

0 min.	Tammelund	20 min.
5 "	Herttoniemi	15 "
10 "	Kulosaaren s	10 "
20 "	Rautatientori	0 "

Suoritamme myös tilausajaja.

Puh. 78 96 16

**TAMMELUNDIN
 LIIKENNE OY**

MARJANIEMEN VAIHEITA

” Paitsi edellä mainittua tarmokasta toimintaa palstojen myymiseksi, joka tuotti edellä selostetut hyvät tulokset, sekä yhdyskunnan rakennusjärjestyksen tiukkaa valvontaa keskittyivät yhdyskunnan hallinnon toimenpiteet nimenomaan liikenneyhteyksien ja tieolojen järjestämiseen. Alkuvaikeuksista selviytyttyä alkoikin monivuotinen ankara uurastus näissä merkeissä, ja täytyy sanoa, että yhdyskunnan hallinnon jäsenille juuri liikennekysymykset tuottivat eniten harmia ja huolta.

Liikenne-
yhteydet

Krogus Oy. oli itsenäisyyden alkuvuosista lähtien useilla pienillä saaristoaluksilla liikennöinyt Helsingin lähisaaristossa, samoin Botby Angslups Ab. S/S Senta ja S/S Botby liikennöi Helsingin kaupungin, Puodinkylän ja Rastbölen laitureilla poiketen välillä myös Kuloosaareen, Tammelundiin ja Marjaniemeen. Mutta sitä mukaa kuin talviasutus kasvoi ja väkiluku lisääntyi, tuli myös välttämättömäksi ympäri vuoden käytettävien kulkuneuvojen saanti. Aikaisemmin kaikki rakennustarpeiden ja muun raskaamman tavaran kuljetus tapahtui laivoilla tai Malmin—Puodinkylän kautta muilla ajoneuvoilla. Kun kaikki Helsingistä suoraan itää kohti suuntautuneet tiet johtivat Herttoniemen ja Strömsin kartanon pihan lävitse, jonka omistaja, varatuomari G. v. Winther kielsi sen käyttämisen, rupesi

Liikenne
s/s Senta

Tiekysymys

Lähde: Marjaniemen vaiheita 1925—1946
(Marjaniemen huvilayhdyskunta — Muistelmia sen synnystä ja kehityksestä aina Helsingin kaupungin liittämiseen saakka.
Kertoillut VÄINÖ E. LEINO; Helsinki 1952)

Jutussa esiintyvän yhdyskunnan virallinen nimi on:
Oy Marjaniemen Huvilayhdyskunta — Ab Marudd Villa-
samhälle

Marjaniemen yhtiö suunnittelemaan kulkuyhteyksien parantamista Helsingin ja Marjaniemen välille. Ensiksi tuli kysymykseen teiden laitto Marjaniemen alueelle sekä sieltä pois. 31. 5. 1926 valitun tietojärjestelmän aloitteesta kaupungin viranomaiset suosituivat korjauttamaan venäläisten vanhan patteritien ajettavaan kuntoon Herttoniemestä Strömsin rajalle ja antoivat siihen tarvittavia rakennusaineita. Samoin varatuomari v. Winther hyväntahtoisesti suostui luovutta-

maan maata tiealueen jatkamiseksi kaupungin alueelta Marjaniemen maille.

Kun oli monien neuvottelujen kautta päästy niin pitkälle, että oli tiedossa tiepohjan käyttöoikeus, alkoi teitten, siltojen, rumpujen ja ojien teko. Toisin paikoin täytyi täyttää melko paljon ja toisin paikoin porata kalliota suuret määrät ja ajaa soraa tasoitteeksi.

Samanaikaisesti heräsi kysymys siitä, saataisiinko kulkuyhteydet siirtymään Viikin Latokartanon kautta Herttoniemeeseen, jotta säästyttäisiin maksamasta Kuloosaaren siltamaksuja, jotka nousivat verraten suuriksi ja olivat samalla hankalia suorittaa. 11. 12. 1926 päätettiin jättää anomus läänin maaherralle, että sanotut tiet ju-

listettaisiin kyläteiksi. Tätä tarkoitusta varten tielautakunta pyysi ins. E. Tukkilaa asiantuntijana ajamaan asiaa perille. Kesäkuussa 1928 maaherra määräsi Tukkilan pitämään tiekokoukset sekä suorittamaan jyvitykset ja muut tarpeelliset toimenpiteet asiassa. Tiet Viikin Latokartanon kautta Herttoniemeen ja sieltä edelleen Botbyn kartanoon julistettiin kyläteiksi.

Teitten nimet

Kun jotakin uutta syntyy, niin sille on myös annettava nimi. Uusien katujen ja teiden syntyessä Marjaniemessä ja uusien asumusten noustessa niiden varsille yhtiökokous 21.3.1930 valitsi isät tahi kummit, joille uskottiin nimien antaminen kaikille silloin valmiina oleville teille ja kaduille sekä niiden varrella olevien huviloiden ja tonttien numeroiminen.

Yksityinen linja-autoliikenne

Teitten tultua liikennöitävään kuntoon annettiin 29.8.1927 erinäisin ehdoin liikennöitsijä Emil Lindqvistille lupa alkaa linja-autoliikenne Helsingin ja Marjaniemen välillä. Liikennöitsijät eivät kuitenkaan ottaneet huomioon paikkakuntalaisten toivomuksia aikataulujen sopivaisuuksista, teitten kunnossapidosta ym. asioista. Tämän johdosta esitettiin 17.6.1930 ajatus, että on perustettava oma autoliikenne, joka ottaa huomioon marjaniemeläisten vaatimukset ja tarpeet. Lääninhallitukselta anottiin oikeutta liikennöidä neljällä linja-automobiilivaunulla Helsingin ja Marjaniemen välillä, ja tähän saatiinkin lupa pian. 12.8.1930 yhtiökokous valtuutti johtokunnan ostamaan tarpeellisen määrän autobusseja ja aloittamaan liikenteen.

Yhtiön linja-autoliikenne

25.8.1930 ostettiin ensimmäiset vaunut, nimittäin 18 hengen Reo ja G.M.C. linja-autot, ja 5.9.1930 johtokunta hyväksyi aikataulun ja hinnat. Matka Marjaniemestä Helsinkiin tuli tämän mukaan maksamaan 6 mk ja 10 kappaleen alennusvihko 50 mk.

Kohtuullisin hinnoin ja hyvin toivein siten alkoi yhtiön linjaliikenne. Tätä päätettiin myös tarpeen mukaan laajentaa. Niinpä 20.1.1931 päätettiin aloittaa liikennöiminen linjalla Helsinki—Santahamina—Suomenlinna—Vallisaari. Hinnat vahvistettiin seuraaviksi: Vallisaari 2:50, alennuslippu 2:—, Suomenlinnaan 1:50, alennuslippu 1:—, koululaiset 75 penniä. Vanhat marjaniemeläiset muistavat myös näinä aikoina suurta huomiota herättäneen ns. »puomiselkkauksen», jolloin yritettiin tiepuomilla estää tiemaksuja maksamasta kieläytyneen yksityisliikennöitsijän ajo.

**Laivaliikenne
s/s Vappu**

Samaan aikaan tarjottiin myös yhtiölle ostettavaksi Helsingin Itämerenreitin Höyryvene Oy:n omistama S/S Vappu niminen laiva, jonka eräät marjaniemeläiset olivat aikaisemmin ostaneet Turusta ja joka liikennöi Helsingin kaupungin ja Rastbölen väliä poiketen välillä oleviin laitureihin. 8.12.1930 päättikin yhtiökokous ostaa tämän laivan 118.000 markan hinnasta. Tosin eräät johtokunnan jäsenet suuresti epäilivät liikenteen kannattavuutta, mutta suostuivat kuitenkin edellä puheena olleiden liikennevälineiden ostoon, siten taatakseen asukkaille paremmat matkustus- ja viihtymismahdollisuudet Marjaniemessä.

Linja-autoliikenne tuotti yhtiön johtokunnalle monenlaista huolta, erittäinkin sen johdosta, että oli aikaisemmin annettu lupa liikennöidä Marjaniemen alueella muillekin kuin yhtiön omille linja-autoille. Yksityiset eivät olleet halukkaita ottamaan osaa teitten, siltojen ja rumpujen kunnossapitokustannuksiin, jotka tulivat yhtiölle kovin kalliiksi. Kun johtokunnan mielestä liikenne ei oikein kannattanut, pyysi se 26. 10. 1931 toimitusjohtaja Hietoa, johtokunnan puheenjohtajaa Lybeckiä ja johtokunnan jäsentä E. Lindbergiä tutkimaan ja tarkastamaan liikenteen kannattavuutta. Toimikunta piti tuloksia tyydyttävinä ja puolsi liikenteen jatkamista.

Kun edelleenkin tuli valituksia huonosta hoidosta ja matkustajien epäystävällisestä kohtelusta ja myös kannattavuutta yhä epäiltiin, johtokunta valitsi uuden toimikunnan tutkimaan yhtiön asioita ja erittäinkin autoliikennettä. Toimikuntaan valittiin Runar V. Rönholm, A. G. Nyman ja Väinö E. Leino.

Valittu toimikunta suhtautui tehtäväänsä vakavasti, sillä yhtiön rahavarat olivat aivan lopussa ja täytyi uudelleen ruveta käyttämään luottoa.

Huonoon tulokseen vaikuttivat liian alhaiset matkalippujen hinnat sekä huonot tiet. Nämä pahasti kuluttivat autoja, jotka tämän tästä joutuivat olemaan korjattavina. Suurimpana syynä lienee kuitenkin ollut johdon tottumattomuus. Koska liikenne 1. 9. 1930—31. 12. 1931 välisenä aikana oli tuottanut suoranaista tappiota 82.242:55, johon lisäksi tuli suuri kaluston arvonaleneminen, toimikunta yksimielisesti esitti johtokunnalle, että liikenne lopetettaisiin mahdollisimman pian. Kuultuaan lausunnon johtokunta päätti yksimielisesti jättää paikkansa 30. 3. 1932 yhtiökokouksen käsiteltäväksi.

Jatkokokouksessa 6. 4. 1932 valittiin entinen johtokunta kokonaisuudessaan uudelleen lukuunottamatta johtokunnan puheenjohtajaa Oskar Lybeckiä, jonka tilalle valittiin fil. maist. T. J. Särkkä. Johtokunta valitsi maisteri Särkän puheenjohtajakseen ja toimitusjohtajaksi.

Yhtiökokous kehoitti johtokuntaa lopettamaan liikenne mahdollisimman pian ja myymään linja-autot ja laivan niistä saatavaan hintaan.

Johtokunnan onnistuikin monien eri neuvottelujen ja tarjousten jälkeen myydä autobussit 125.000 markan hintaan; yhtiölle ostettaessa ne olivat maksaneet 294.500 mk. Samoin s/s Vappu, josta ostettaessa maksettiin 118.000 mk, saatiin 26.000 mk. Yhteensä siis saatiin 151.000 mk kulkuneuvoista, joista oli maksettu 412.000 mk.

Sen jälkeen kuin pettymyksiä tuottanut liikenne oli lopetettu kohdistui yhtiön toiminta yksinomaan palstojen myyntiin ja teitten kunnostamiseen. ”

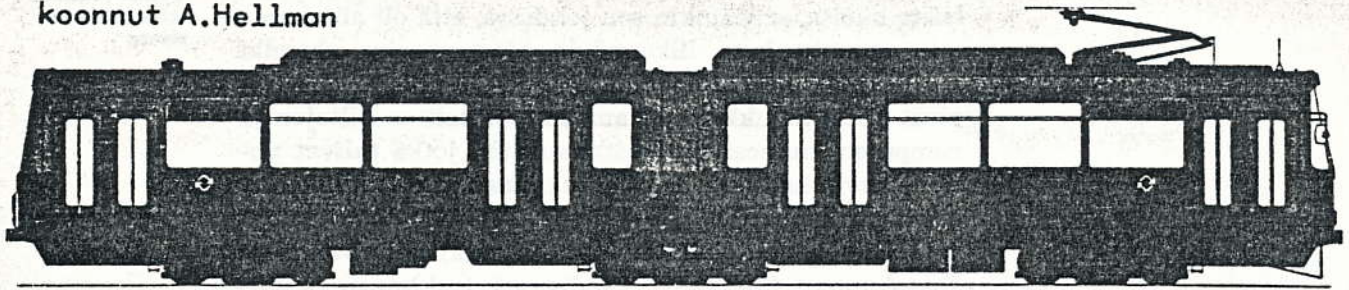
.. .. .

»Aluksi omakotialueelta ei ollut omaa bussiyhtettä, vaan ensin kuljettiin Herttoniemeen, josta bussi lähti. Myöhemmin Tammissalon linjan bussi alkoi ajaa kaksi vuoroa aamuin ja illoin Myllärintielle asti.»

(Ote Myllypuron alkuajoista kertovaa juttua 50–60-luvun vaihteesta, julkaistu vihkosessa »Myllypuro 20 vuotta», Myllypuroseura ry.)

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Autolinjat

17. 8.

Linjan 45 reitti muuttui Malminkartanossa. Uusi reittiosuus: – Malminkartanontie – Kartanonmetsäntie – Kaamatie – Pihkatie – Neulastie, pääte pysäkki lähellä Naapurinpellontietä.

Linjoja 53, 64S ja 66 alettiin liikennöidä kesätauon jälkeen.

18. 8.

Linjaa 58T alettiin taas liikennöidä.

Kesän aikana lopetetut linjat:

54T Vuosaari (telakka) – Pitäjänmäki

78T » – Alppila

96X » – Kauppatori

90T Itäkeskus M – Vuosaari (telakka) (ajettu viimeksi ilmeisesti 31. 5.)

Linja 96S on lyhennetty päättymään Porslahdentielle. Kaikkien muutosten takana on telakan lopettaminen.

1. 9.

– HKL alkoi liikennöidä linjaa 50T Sompasaari – Kyläsaari – Sörmäinen M. Liikennöintiäika on ma–pe 19–23. Vuoroväli on n. 30 min. Reitti on Sompasaaresta Helsinginkadulle sama kuin linjalla 50. Pääte pysäkki on Helsinginkadulla metroaseman »yläpuolella».

– HKL alkoi liikennöidä tungosajan pikalinjaa 64X Rautatientori – Itä-Pakila. Reitti eroaa linja 64 reitistä: – Mäkelänkatu – Tuusulantie – Kaskynhaltijantie – Silta-voudintie –.

– Linjaa 77 liikennöivät HKL ja LOY yhdessä.

– Linjan 77V liikennöintiäika piteni. Uudet ajat ovat noin 6–20 (ennen 7–17). Vuoroväli tungos aikana on nyt 15 min (ennen 20 min)

Reittimuutoksia 1. 9.:

Linjan 69 uusi reittiosuus: – Karhusuontie – Pukinmäenkaari – Syystie (kumpaankin suuntaan) – Kirkonkyläntie – Vilppulantie – Hietakummuntie – Pikkalankatu. Pääte pysäkki on Malmin aseman vieressä. Linjan nimi on Linja-auto-asema – Patola – Malmi.

Linjan 72 uusi reittiosuus: – Karhusuontie – Kirkonkyläntie – Suutarilantie – Yrttimaantie – Vanha Yrttimaantie – Rintamasotilaantie – Tapaninkyläntie – Kotinummentie. Pääte pysäkki on Erätien risteyksessä

Linjan 73 uusi reittiosuus: – Laulurastaantie – Vanha Tapanilantie – Länsirinnentie – Kottaraistie – Tapaninkyläntie – Tapanilankaari.

Linjalle 17 on tulossa reittimuutos. Linjaa jatketaan: Asemapäällikönkatu – Ratamestarinkatu, pääte pysäkki Messukeskuksen alueella.

Linjalle 79 on myös tulossa reittimuutos. Uusi reittiosuus: – Viikintie – Talonpojantie – Pihlajamäentie –. Reitti on ilmeisesti jo aiemmin muuttunut Pihlajamäessä seuraavasti: – Rapakivenkuja – Rapakivenkaari – Savelantie – Malminkaari –.

RAITIOssa 2-87 mainittu »apu»linja 94T Kontula M – Kontulankaari onkin ilmeisesti alusta ajettu tunnuksin 94V (jos on ajettu). Havainto tällaisesta on elokuulta. Syyskuun 1. päivästä asia on varma, eli 94T = 94V.

1. 10.

Linjaa 13 jatkettiin Asema-aukiolta Linja-autoasemalle. Uusi pääte pysäkki on laiturin 32 vieressä. Lähtöjen määrää lisättiin myös.

Raitiolinjat

17. 8.

(havaintopäivä) Mikonkadun uusi rata käytössä.

Kalusto

HKL:n museobussit 157 (Scania-Vabis/Valmet, 1952) ja 260 (Sisu/Wiima, 1958), jotka ovat yksityisomistuksessa, siirtyvät takaisin laitokselle ja ehkä takaisin tulevaan museoon. HKL kunnostaa nykyisinkin ajokuntoiset bussit edelleen »priimakuntoon».

»Profiilivaunu» M2 on loppukevällä siirretty metrovarikolta Tattarisuolle Arvon Metalli Oyn työmaakopiksi.

7. 7.

H1 + 365 ja sen jälkeen H1 + 342 Vallilasta Koskelaan (hinnattavat vaunut riisuttuina).

15. 7.

8732/23/, Volvo/Wiima (2-aks.)

17. 7.

Klo 9.44 vaihdettiin vuorossa 5 ollut vaunu 1 vaunuun 111 Paavalin kirkon H-pysäkillä Sturenkadulla.

23. 7.

M3-M4 vietiin Hakkilaan romutettavaksi. (M3:sta oli jo irrotettu ohjaamo museotarkoituksiin; työn teki palokunta.) Viimeisellä matkalla vaunuparin veti ensin Viikintien viereen metron Tka 1. Vaunuparin nouti sitten VR:n Tve 1 418, joka veti ja pääradalla työnsi vaunuparin Tikkurilaan. Siirto kesti kolmisen tuntia.

Turbojunista on siis jäljellä vielä M5-M6. Vuosien varrella on turbojunille suunniteltu milloin millaistakin käyttöä. Uusin ehdotus on, että M5-M6 muutetaan rataosaston työ- ja kalustovaunuksi, jota kuljetettaisiin Tkan vetämänä.

7. 8.

Vaunu 157 Töölön »ratapihalla» tilausajoon kilvitettynä.

17. 8.

Vaunu 157 Vallilan hallissa. Asean ajokytkimen tilalle vaihdetaan Strömbergin »kahvimylly», johon saa paremmin varaosia. Kontaktorit ovat rakenteeltaan sellaiset, että Asean ajokytkin palaa herkästi, eivätkä varaosat ole hyllytavaraa. Vaunu on muuten tarkoitettu tilausajokäyttöön.

27. 8.

Vaunu 112 luovutettiin HKL:lle.

28. 8.: 112/4/

Romutusluvut:

17. 2.: 347

26. 2.: 361

12. 5.: 346, 365

Jäljellä on kuusi vaunua (332, 337, 338, 339, 352 ja 362), joista kolme viimeksi mainittua ovat parhaassa kunnossa ja koulutuskäytössä. Ehkä juuri näihin vaunuihin asennetaan koulutuskäyttöön tarvittavat kiskojarujen ohjauslaitteet.

Vaunu H5 kunnostetaan tilausajokäyttöön vaunuksi 135. Vaunu H6 kannibalisoitaneen varaosiksi. Siitä puuttuu penkkejä, joita on vain vaunussa H18. Se puolestaan on niin laho, että romutus on vuorossa syksyllä.

Metrolinja

10. 8.

Junissa jälleen kuusi vaunua tungosaikoina.

17. 8.

Junat kulkevat taas viiden minuutin välein ma-la 5.30–21. Ruuhkajuna 11 (7.37 lk:sta) alkoi myös ajonsa.

28. 9.

Lisääntyneen ilkvallan vuoksi pidetään klo 18.40 jälkeen »toiseksi itäisin» vaunu suljettuna. Oletetaan, että kun muissa vaunuissa on väkeä enemmän, ilkvallasta vähenee.

Muuta

Vallilan ratapihalla on poistettu syyskuun alussa viimeisetkin kiskot raiteilta 16–21. Yhteyttä rataverkkoon ei näiltä raiteilta ole ollut vuosikausiin.

Raitiolinjan 10 tulevalle jatkeella Huopalahdessa on jo uusi silta, jossa kiskot ovat valmiina.

10. 9.

Linjan 1 kaksi keltavihreää vaunua, joista jälkimmäinen nro 8, yhteenkytkettyinä noin klo 18.50 Sturenkadulla matkalla kohti Koskela. Kummassakin vaunussa oli matkustajia!

Klo 19.05 törmäsi nivelvaunu linjan 6 vaunuun 23 Kyläsäaren pysäkillä. Nrv oli matkalla Koskelaan ja pikkunivel Arabiaan. Vaunun takertuivat toisiinsa lähinnä kytkimistä. Liitto purettiin vaihderaudalla.

14. 9.

Vaunu 8 Kelan pysäkillä klo 19.37 tilausajossa matkalle R:lle tai Mkn:een, tai ehkä Kuu:lle. Vaunu oli paluumatkalla tyhjänä saman pysäkin kohdalla klo 19.45.

10. 9.

Makkaratalon tulipalon takia oli Kaivokadun autoliikenne poikki. Bussit käyttivät raitiovaunukaistaa itään ajaessaan. Betoniaitausten kohdalla (Rautatieaseman pysäkki) eivät ratikat ja bussit mahtuneet kohtaamaan, joten paikalla nähtiin pari ratikoiden hätäjarrutusta.

15. 9.

Runeberginkadun rata oli klo 20 jälkeen poikki kiskonvaihdon takia. Linjat 3B ja 3T ajoivat Mannerheimintietä. Linja 8B ajoi väliä Vallila–Ruusulankatu ja 8T Salmisaari–Töölöntori. Bussilinja 8X ajoi puuttuvaa väliä.

23. 9.

Raitiovaunu- ja liikennemuseo sai kaupunginvaltuustolta 5,9 miljoonaa mk. Rahat ovat vuodelta 1985 säästyneitä metron yleiskustannuksia.

10. 10.

Klo 15 siirtyivät linjat 6, 7A, 7B ja 8 poikkeusreiteille, joka oli käytössä myös 11. 10. koko päivän. Syynä oli Junatien sillan muutostyö Hämeentiellä. Kaikki linjat ajoivat reittiä – Hämeentie – Helsinginkatu – Läntinen Brahenkatu – Sturenkatu – edelleen omaa reittiä.

Linjat 71, 71S ja 71T ova syys-lokakuussa ajaneet poikkeusreittiä – Viikintie – Pihlajamäentie –.

Tästä ei ole näkynyt mitään tietoa maksullisissa sanomalehdissä tai itä-Helsingissä jaettavissa ilmaisjakelulehdissä.

HKL tiedottaa nykyään ilmeisesti vain ilmaisjakelulehdissä. Varmasti moni matkustaja, joka ei asu jonkin muutetun reitin vaikutusalueella, mutta kuitenkin sitä käyttää, yllättyy kun auto lähtee johonkin muualle kuin eilen.

Hieman erilaista on tiedottaminen metroasemilla. Kuulutuslaitteet kyllä toimivat ja ääntä kuuluu, mutta niin hiljaa, ettei sanomasta saa selvää, vaikka seisoi kovaäänisen alla.

Lindfors: Tiensaattaja Pietarissa ja sen likiseuduilla, sinne matkustaville ja siellä asuville Suomalaisille

(Helsingissä, painettu Hufvudstadsblad'in kirjapainossa, 1873.)

Omnibus- eli Diligenssivaunut kulkevat kaupungissa: 1) Peski'st pitkin Newskiä, Amiraliteetin torille, 5 kop.; 2) Amiraliteetin torilta, Nikolai-sillan yli, W.-Ostrowalle, 6:n linjan kulmaan, 5 kop.; 3) Amiraliteetin torilta Piet. esip. kaupunkiin, 10 kop.; 4) 2:sen sotahospitaalin kulmasta Gostinnoi-Dworin luo, 5 kop.; 6) Taurian puiston luota Troitski kirkolle, lähelle Ismailowskin rykmentin kasarmia, 10 kop. Kaupungin ja sen ympäristön välillä pitävät säännöllistä yhdistystä monet eri waunut, jotka kaikki lähtewät G.-Dworin edustalta: 1) Aleksandrowskiin, 25-30 kop.; 2) Nowoje-Seloon ja Tschornaja Retschalle, 15 kop.; 3) Kuschelewkaan, 20 kop., ja Metsä-opiston luo (Lesnoi Korpus), 30 kop.; 4) Metsä-opiston luo, Kalamäkeen (Kolomjaga), Muurinaan, Parkaan (Pargalowo) j. n. e., 20-50 kop.

Höyrylaivoja kulkee:

1) Saaristoon, s. o. Aptekarski saarelle, Tschornaja-Retschalle, Kamennoi- ja Krestowski-saarille, sekä Kuschelew-Besborodkoon, joka puolen tunnin kuluttua. Laiturit (pristanit) Senaatin ja Kesäpuiston luona. Matkasta maksetaan 15 ja 20 kop.

2) Lahdelle. Laituri: Engl. kaji.

3) Strelnaan, kaksi kertaa päivässä, Engl. kaji

4) Pietarhowiin, 4-6 kertaa päivässä, Engl. kaji. 1:n luokka 45 k., 2:n l. 22 1/2 kop.

5) Kronstadtin, 5 kertaa päivässä, W.-O., vastapäätä 6:ttä linjaa. 1:n luokka 60, 2:n 30 kop.

6) Schlyssselburgiin, Kesäpuiston ja Smolnan luostarin luota. 1:n luokka 1 r., 2:n 56 kop.

7) Ishoraan, Kesäpuiston ja Newskin luostarin läheltä.

8) Konewitsaan, Walamoon, Käkisalmelle ja Sortawalaan. Perjantaisin höyrylaiva »Walamo» Liteini-sillan yläpuolelta. Sortawalaan: 4 r. 50 kop., 3 r. 25 kop. ja 2 r.

9) Riikaan, Rääweliin, Haapasaloon ja Arensburgiin, W.-O., vastapäätä 14 l.

10) Lybeckiin. Konttori: W.-O., S. Rewan ja 14 l. kulmassa.

11) Stettiniin. Konttori: W.-O., 13:ta ja 14:ta linjan välillä.

Iswosikka on useimmiten hyväluontoinen, ystävällinen ja puhelias. Jokaiselle jalkamiehelle tarjoelee hän palvelustaan. wieläpä mitä nöyryimmällä ja imartelewalla tavalla. Muukalaisen tulee kuitenkin olla waroillaan, ettei hän tulisi aika lailla petetyksi. Lyhyemmästä matkasta maksetaan kesällä 15 kop., talvella 10 kop., pitemmästä 20, 30, jopa 40 koppea ja enemmänkin.

Rautatiet ja niiden asemapaikat: Suomen r. a., Wiip. puol. esikaup., Simbirskaia-k. Junat lähtewät: Helsinkiin kl. 9 a., Wiipuriin kl. 9 a. ja kl. 6 ilt.; tulewat Helsinkiin kl. 11,5' ilt., Wiipuriin kl. 1,10' p. ja 10,6' ilt., Pietariin kl. 11 a. ja 9,15' ilt. Kulkuhinta: Helsinkiin I:n l. 12 rpl. 39 kop., II:n l. 8 rpl. 26 kop., III:s l. 3 rpl. 23 kop.

Moskowan r. a., Snamenskaja tori. Junat lähtewät kl. 8 30' a. ja kl. 2 p.; tulewat Moskowaan kl. 8 ja 9 a. Kulkuhinta: I:n l. 19 rpl. II:n l. 13 rpl. eli 10 rpl., III:s l. 7 rpl.

Warsowan r. a., Obvodni kanawan warrella. Junat lähtewät ulkomaille kl. 9 p. ja kl. 5 ilt. Kulkuhinta: Endtkuheniin: I:n l. 25 rpl. 20 kop., II:n l. 18 rpl. 90 kop.; Endtkuhenista Berliniin I:n l. 25 thr. 5 sgr., II:n 17 thr. 25 sgr.

Pietarhowin r. a., Obvodni-kanawalla. Junat kulkevat Krasnoje-Seloon, Strelnaan, Pietarhowiin ja Oranienbaumiin useamman kerran päivässä.

Tsarskoje-Selon r. a., Sagorodni-pr. 44. Junat kulkevat Tsarskoje-Seloon (Pulkowaan) ja Pawlowskiin useamman kerran päivässä.

Katu- eli hewosrautatiet wälittawät säännöllistä yhdistystä Snamenskaja ja Amiraliteetin torin, Gostinnoi-Dworin ja Nikolskaja torin sekä Amiraliteetin torin ja Wasili-Ostrowan wälillä. Matkasta kullakin linjalla päästä päähän maksetaan sisäpaikasta 5 kop., kattopaikasta 3 kop.

Selvennyksiä:

W.-O. = Wasili-Ostrawa

Schlyssselburg = Pähkinälinna

Arensburg = Kuressaare (Saarenmaalla, nyk. Kingisepp)

Haapasalo = Haapsalu (Virossa)

Päivänä muutamana oli postipoika ollut näemmä jälleen asialla, sillä aikataulutoimittajan pöydälle oli ilmestynyt puntti HKL:n aikatauluja. Ensimmäiset ajatukset lienevät olleet »hemmetti», »joko taas», »onko jo syksy» ja »kohta se toimittussihteeri rupeaa taas kinumaan juttua lehteen» tai jotain sellaista. Siirreltyäni pinkkaa ansiokkaasti pöydän kulmalta toiselle aika usean päivän ajan päätin varovasti kurkistaa, mitä uutta HKL tarjoaa talvikauden alkajaisiksi. Ensinäkemältä ei sitten yhtikäs mitään! Häh-häh, turha on toimitussihteerin ja päätoimittajan parkua jutun perään, kun ei ole mistä kirjoittaa. Karkoitettuani huonomman minäni vahingoniloisen käkätyksen taka-alalle puhdistelin vanhan suurenuslasini pölystä ja aloin tarkkaan etsiä, josko sentään jotain jutun juurta löytyisi. Nimittäin sillä verkonpaikkaajan mentaliiteetilla (»etsii, etsii, vaan ei soisi löytävänsä»). Ja löytyihän sieltä jotain, niin että olkaapas hiljaa ja lukekaa tarkkaan, ei tässä niin paljoa ole, että kesken nukahtaa.

RAITIOssa 2-87 selostelin viimeisimpiä muutoksia, jotka tehtiin talven 1986-87 raitiotieaikatauluihin. Lukemalla uudelleen sen jutun ja myös kertauksen vuoksi muut talven 1986-87 aikatauluja koskevat jutut RAITIOista 3-86 ja 1-87 onkin jo saanut kuvan talven 1987-88 aikatauluista. Muutoksia on todella vähän siihen tilanteeseen, joka oli voimassa 1. 3.-31. 5. 1987. Ne ovat:

Linjalla 1-1A vuorojen 101 ja 102 vaihto keskenään aamuruuhkassa (ei vaikuta lähtöminuutteihin) ja linjalla 10 kierrosajan pidentyminen 52-53 minuutista 55-56 minuuttiin ma-pe klo 18-21 välillä. Koskapa vuoroja ei tähän

vuorokaudenaikaan lisätty, pitenivät vuorovälit 10-11 minuutista 11-12 minuuttiin. Toinenkin kiinnostava seikka on seurausta tästä muutoksesta: »kympin» vaunut ajavat halliin eri järjestyksessä ma-pe verrattuna viikonloppuun. Tällaista en muista aikaisemmin olleen, vaan aina on ollut niin, että jokapäiväiset vuorot ajavat halliin joka ilta samaan aikaan. Nyt siis esim. vuoro 92 ajaa halliin ma-pe klo 23.38. Samalla kellon lyömällä ja samaa reittiä ajaakin la-su vuoro 93 jne.

Aikataulusuunnittelun erikoisuuksiin kuulunut vuoro 31 ei enää aja muutamaa kierrosta 3T:llä la-su yönä.

Sen jälkeen, kun »ratti-Kariat» jo aikaisemmin ja »pikku-Valmetit» viime kesän kynnyksellä katosivat normaaliliikenteestä, ovat kaluston vaihtelut entistä vähäisemmät. Viimeinenkin tilatuista »saranoista» on jo aikapäiviä ollut ajossa ja harrastajan ainoana mielenkiinnon kohteena on ollut katsastaa, onko seuraavaksi kulman takaa esiin pöllähtävä »sarana» kellanvihreä vaiko oranssi-harmaa, ja jos jälkimmäinen, onko tikkunumerot vai perinteiset kullanväriset ja koristeelliset. Onneksi on sentään vielä neliakseliset, joita niitäkin täytyy oikein etsiä nähdäkseen. Parhaimmat apajat ovat linjojen 1, 1A, 2 ja 8 reitin varrella sekä ruuhka-aikaan myös linjan 6. Muilla linjoilla on vain »saranoita».

Halliaikataulut on julkaistu tässä numerossa täydellisinä. Tämä siksi, että 1. 3. 1987 voimaantulleita ei ole RAITIOssa ollut ja koska linjan 10 muutokset sekottavat hieman listaa. Myös jo kesän alusta tehty muutos näkyy aikatauluissa: kalustotyyppi on merkitty vain, jos kysymyksessä on neliakselinen vaunu (v).

Lukijoilta:

DI Matti Jauho Jyväskylästä kirjoittaa

Wiipurin keskustan ja Hiekan välinen liikenne

Olittepa löytäneet harvinaisen asian lehteenne ja siitä महतavan määrän asiallista ja nyt jo varsin arvokasta tekstiä, josta teille näin palautteena parhaat kiitokset. Minulle on suoranainen yllätys myös se, että uudempi »Hiekka I» oli valmistunut niin myöhään kuin vuonna 1934 eli juuri silloin, kun minä koululaisena aloin säännöllisesti kulkea siinä päivittäin. En ikinä olisi tähän asti osannut aavistaa, että laiva oli aivan uusi, vaikka hyvähän se oli ja hyvässä kunnossa, mutta höyrylaivat kun nääs jo silloin luettiin jollakin tavalla »entisaikaan» kuuluviksi.

Minä en asunut Hiekassa, vaan kävin koulun aamiaistunnilla joka päivä syömässä eväitäni äitini toimipaikassa, Hiekan alakoulussa, joka oli ihan laivalaiturin vieressä.

Käytimme molemmat joskus laivan sijasta ylisoutajaa eli perevossikkaa. Tämä nimitys antoikin minulle varsinaisen sykäyksen tämän kirjeen kirjoittamiseen, sillä tätä koskeva kirjoituksen kohta perustuu erheeseen. Sanotulla venäläisperäisellä nimityksellä ei ole mitään tekemistä pika-ajurien eli isvossikan kanssa, sillä venäjän sana »perevoztshik» tarkoittaa ylikuljettajaa, ylisoutajaa, lautturia. Wiipurilaiset sukupolvet olivat omaksuneet tämän sanan sellaisenaan jo ties kuinka pitkien aikojen takaa, sillä oli tässä kohdassa ennenkin soudatettu ihmisiä yli.

Mukaan on siis päässyt pujahtamaan pikku pala niin sanottua kansanetymologiaa, jonka mukaan perevossikka-sana tässä tapauksessa olisi johtunut vertailusta pika-ajurin toimeen.

Mutta »c'est la vie» eli wiipurilaisittain suomennettuna: eihä tää nyt mittää haittaa. Tulipa vain kiinnittäneeksi huomiota tällaiseen pikku yksityiskohtaan.

P.S. Edellä mainitun »Hiekka I:n» sallittu matkustajaluku oli 88. Se oli sanottuna katsastustaulussa laivan sisällä.

KOSKELA

HALLITINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 1.9.1987 alkaen

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.42	185 v	8	674		23.10	81	8	674
mp	8.49	2 v	1,1A	654		23.14	12	3B	660
mp	8.56	103 v	1,1A	654		23.17	54	6	674
mp	9.01	183 v	8	674			59	6	672
mp	9.03	105 v	1,1A	654		23.18	65	7A	652
mp	9.17	154 v	6	672		23.20	82	8	674
mp	9.19	184 v	8	674		23.28	23	3T	656
mp	9.24	102 v	1,1A	652		23.29	55	6	674
mp	9.30	101	1,1A	654		23.30	66	7A	652
mp		153 v	6	674			83 v	8	674
						23.32	15	3B	660
1	15.10	1 v	1	652		23.33	64	7A	690
1	15.40	4 v	1	652		23.37	74	7B	654
1	16.14	53	6	672			75	7B	660
1	17.10	2 v	1	652	mp	23.38	92	10	660
mp	17.15	1 v	1,1A	654	ls		93	10	660
mp	17.22	101	1,1A	654		23.40	57	6	674
1	17.25	3 v	1	652			84 v	8	674
mp	17.27	153 v	6	672	mp	23.41	96	10	664
mp	17.28	105 v	1A	652	ls		92	10	664
mp	17.32	183 v	8	674	mp	23.42	94	10	690
1	17.39	5	1	652	ls		96	10	690
mp	17.46	102 v	1A	652		23.43	26	3T	656
1	17.48	6	1	652			37	4	698
mp	17.55	111	3B	660		23.47	41	4	660
mp		123	3T	656		23.49	76	7B	660
mp		154 v	6	672	mp		93	10	660
mp	17.57	103 v	1,1A	652	ls		94	10	660
mp	18.04	184 v	8	674		23.50	58	6	674
mp	18.10	104 v	1,1A	652			85 v	8	674
mp	18.16	185 v	8	674					
mp	18.25	53	6	672		1.52	17	3B	660
mp	18.37	6	1,1A	652		1.53	25	3T	656
	20.50	56	6	672		2.07	18	3B	660
mp	21.08	16	3B	660			35	4	660
	21.13	67	7A	652		2.08	29	3T	656
	21.23	86	8	674			34	4	664
mp	21.27	2 v	1,1A	652			39	4	690
	21.29	19	3B	660		2.10	14	3B	662
	21.30	77	7B	660			30	3T	658
	21.32	95	10	660		2.15	38	4	660
mp	21.36	3 v	1,1A	652					
	21.41	31	3T	656					
mp	21.47	5	1,1A	654	mp	= maanantaista perjantaihin			
mp	21.51	4 v	1,1A	652	1	= lauantaisin			
	22.10	40	4	698					

mp = maanantaista perjantaihin

1 = lauantaisin

ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

ilman merkintää päivä-sarakkeessa =
joka päivä/yö

HALLISTA LINJALLE:

TÖÖLÖ

HALLITINAJOT:

Maanantai - perjantai 1.9.1987 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	134	4	619	8.37	155	4	606
5.32	175	7B	621	8.45	175	7B	628
5.35	182 n/v	8	629	8.57	134	4	612
5.42	164	7A	609	9.04	165	7A	624
5.43	13	3B	603	9.05	174	7B	628
	36	4	619	9.11	181 n/v	8	616
	135	4	607	9.15	191	10	632
5.44	27	3T	611	9.18	107 v	2	626
5.49	166	7A	607		135	4	606
5.52	174	7B	621	9.21	192	10	606
5.53	42	4	607	9.23	166	7A	624
5.54	91	10	607	9.30	182 n/v	8	616
5.55	43	4	619	9.32	136	4	612
5.56	165	7A	609	17.33	91	10	632
6.04	136	4	619	17.47	43	4	612
6.05	192	10	605	17.50	181 n/v	8	618
6.07	181 n/v	8	629	17.52	7 v	2	626
6.09	7 v	2	609	17.54	164	7A	624
6.10	107 v	2	625	17.55	192	10	632
	191	10	607	17.57	9 v	2	602
6.16	9 v	2	625	17.59	8 v	2	626
6.17	8 v	2	609	18.00	174	7B	628
6.54	24	3T	607	18.01	182 n/v	8	618
7.20	28	3T	607	18.04	135	4	612
7.22	11	3B	603	18.07	107 v	2	626
	155	4	607	18.10	136	4	606
14.04	191	10	607	18.13	165	7A	624
14.09	107 v	2	625	18.16	191	10	632
14.12	134	4	607	18.19	11	3B	608
	155	6	621		134	4	612
14.18	175	7B	621	18.20	155	6	618
14.20	181 n/v	8	629		175	7B	628
14.30	182 n/v	8	629	18.22	28	3T	604
14.34	136	4	607		166	7A	624
14.35	165	7A	607	18.37	36	4	612
14.38	174	7B	621	20.31	13	3B	608
14.42	192	10	607	20.55	24	3T	604
14.45	166	7A	607	21.16	27	3T	604
15.09	135	4	607	21.30	42	4	612

Lauantai 1.9.1987 alkaen

5.30	38	4	619	15.23	28	3T	604
5.32	13	3B	615	15.29	11	3B	608
	28	3T	601	15.43	36	4	612
5.45	42	4	607	15.55	16	3B	608
8.13	36	4	607	16.05	27	3T	604
8.17	16	3B	603	16.24	42	4	612
8.27	24	3T	607	18.14	91	10	632
8.49	11	3B	603	20.32	13	3B	608
8.50	91	10	607	21.05	24	3T	604
9.24	27	3T	607				

Sunnuntai 1.9.1987 alkaen

10.18	13	3B	603	20.32	13	3B	608
10.45	24	3T	607	21.05	24	3T	604

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.9.1987 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	17	3B	657	6.00	57	6	671
5.30	31	3T	659	6.04	5	1,1A	651
	81	8	679		85 v	8	679
5.32	65	7A	659	6.08	153 v	6	671
	123	3T	667	6.10	184 v	8	679
5.34	3 v	1,1A	651	6.12	1 v	1,1A	651
	18	3B	657	6.14	86	8	679
5.35	19	3B	669	6.15	58	6	671
5.36	23	3T	659	6.17	34	4	687
	38	4	687	6.18	30	3T	659
	53	6	673	6.20	59	6	671
5.38	2 v	1,1A	651	6.25	93	10	659
	82	8	679	6.27	6	1,1A	651
5.39	29	3T	661	6.30	103 v	1,1A	651
5.40	25	3T	667	6.34	40	4	659
	75	7B	687	6.35	14	3B	655
	95	10	663	6.40	54	6	671
5.42	12	3B	669		74	7B	651
	92	10	687	6.41	37	4	665
	104 v	1,1A	651	6.42	83 v	8	679
5.44	26	3T	693	6.49	41	4	659
	55	6	671	6.52	16	3B	655
5.46	66	7A	659		94	10	659
	67	7A	653	6.53	64	7A	659
	77	7B	651	7.01	76	7B	651
	105 v	1,1A	651	7.27	185 v	8	679
	111	3B	655				
5.47	102 v	1,1A	653	14.18	183 v	8	679
5.48	154 v	6	673	14.22	101	1,1A	651
5.49	4 v	1,1A	651	14.23	105 v	1A	651
5.51	183 v	8	679	14.28	2 v	1,1A	651
5.52	56	6	671	14.35	103 v	1,1A	651
5.53	15	3B	655	14.37	153 v	6	671
5.55	96	10	663	14.43	102 v	1A	651
5.56	39	4	687	14.49	184 v	8	679
5.57	35	4	659	14.58	185 v	8	679
	84 v	8	679	15.05	154 v	6	671
	101	1,1A	651				

v = neliaksellinen vaunu (n:ot 1-30)

n/v= kalusto vaihtelee

ilman merkintää = nivelvaunu

Hallireittipiirrokset on viimeksi julkaistu RAITIO:n numerossa 3/84. Niistä kuitenkin puuttavat seuraavat kaksi:

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

628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.9.1987 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	41	4	687	5.53	58	6	673
	81	8	679		83 v	8	679
5.33	23	3T	661	5.55	6	1	651
	64	7A	659		35	4	687
5.34	14	3B	657		94	10	659
	65	7A	653	5.58	30	3T	659
5.35	26	3T	659		74	7B	651
5.37	15	3B	669	6.02	31	3T	659
	29	3T	667	6.04	54	6	671
5.40	4 v	1	651	6.05	85 v	8	679
	57	6	673	6.08	2 v	1	651
5.41	82	8	679	6.16	55	6	671
5.42	93	10	659	6.17	86	8	679
	96	10	687	6.23	17	3B	655
5.43	25	3T	661	8.17	39	4	687
5.44	19	3B	655	8.19	56	6	671
5.45	34	4	687	8.28	67	7A	659
5.46	3 v	1	651	8.34	37	4	659
	66	7A	653	8.41	76	7B	651
	75	7B	687	8.55	84 v	8	679
	77	7B	651	8.58	59	6	671
5.47	18	3B	669	9.13	95	10	659
5.50	53	6	671	9.25	5	1	651
5.52	92	10	637	9.43	1 v	1	651
5.53	12	3B	655				
	40	4	659				

Sunnuntai 1.9.1987 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40	4	687	7.10	35	4	687
6.43	17	3B	669		55	6	671
6.45	25	3T	661		77	7B	651
6.46	75	7B	651	7.13	86	8	679
6.50	19	3B	655	7.25	56	6	671
	95	10	687	9.13	12	3B	655
6.52	65	7A	653	9.18	41	4	659
6.53	67	7A	659	9.22	94	10	659
6.54	38	4	659	9.23	23	3T	659
	58	6	673		64	7A	659
	59	6	671	9.31	15	3B	655
	82	8	679	9.33	57	6	671
	93	10	659	9.40	26	3T	659
6.55	34	4	687	9.41	74	7B	651
6.57	31	3T	659	9.46	18	3B	655
6.58	76	7B	651	9.48	37	4	659
6.59	81	8	691	9.53	92	10	659
7.00	29	3T	661	9.56	30	3T	659
7.03	84 v	8	679	10.03	54	6	671
	96	10	687	10.08	39	4	659
7.04	66	7A	653	10.48	83 v	8	679
7.05	14	3B	655	11.05	85 v	8	679

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyypit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät. Luettelo on voimassa 1.10.1987 alkaen ja enintään ensi kesään asti.

A	B	C	D	ma-pe	E	la	su	A	B	C	D	ma-pe	E	la	su
1	v	1,1A	KH	X	X			65		7A	KH	X	X	X	X
2	v	1,1A	"	X	X			66		7A	"	X	X	X	X
3	v	1,1A	"	X	X			67		7A	"	X	X	X	X
4	v	1,1A	"	X	X			74		7B	"	X	X	X	X
5		1,1A	"	X	X			75		7B	"	X	X	X	X
6		1,1A	"	X	X			76		7B	"	X	X	X	X
7	v	2	TÖ	X				77		7B	"	X	X	X	X
8	v	2	"	X				81		8	"	X	X	X	X
9	v	2	"	X				82		8	"	X	X	X	X
11		3B	"	X	X			83	v	8	"	X	X	X	X
12		3B	KH	X	X	X		84	v	8	"	X	X	X	X
13		3B	TÖ	X	X	X		85	v	8	"	X	X	X	X
14		3B	KH	X	X	X		86		8	"	X	X	X	X
15		3B	"	X	X	X		91		10	TÖ	X	X		
16		3B	"	X	X°			92		10	KH	X	X	X	
17		3B	"	X	X	X		93		10	"	X	X	X	
18		3B	"	X	X	X		94		10	"	X	X	X	
19		3B	"	X	X	X		95		10	"	X	X	X	
23		3T	"	X	X	X		96		10	"	X	X	X	
24		3T	TÖ	X	X	X		101		1,1A	KH	X			
25		3T	KH	X	X	X		102	v	1,1A	"	X			
26		3T	"	X	X	X		103	v	1,1A	"	X			
27		3T	TÖ	X	X			104	v	1,1A	"	X			
28		3T	"	X	X			105	v	1,1A	"	X			
29		3T	KH	X	X	X		107	v	2	TÖ	X			
30		3T	"	X	X	X		111		3B	KH	X			
31		3T	"	X	X	X		123		3T	"	X			
34		4	"	X	X	X		134		4	TÖ	X			
35		4	"	X	X	X		135		4	"	X			
36		4	TÖ	X	X			136		4	"	X			
37		4	KH	X	X	X		153	v	6	KH	X			
38		4	"	X	X*	X		154	v	6	"	X			
39		4	"	X	X	X		155		4,6	TÖ	X			
40		4	"	X	X	X		164		7A	"	X			
41		4	"	X	X	X		165		7A	"	X			
42		4	TÖ	X	X			166		7A	"	X			
43		4	"	X				174		7B	"	X			
53		6	KH	X	X			175		7B	"	X			
54		6	"	X	X	X		181	n/v	8	"	X			
55		6	"	X	X	X		182	n/v	8	"	X			
56		6	"	X	X	X		183	v	8	KH	X			
57		6	"	X	X	X		184	v	8	"	X			
58		6	"	X	X	X		185	v	8	"	X			
59		6	"	X	X	X		191		10	TÖ	X			
64		7A	"	X	X	X		192		10	"	X			

Selitykset: sarake A = vuoron numero
 sarake B = kalusto (v=4-aks. vaunu 1-30; n/v = vaihteleva, muut nivelvaunuja)
 sarake C = linja(t), jo(i)lla vuoro ajaa
 sarake D = vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-sarakkeessa)
 sarake E = liikennöintipäivät (X); X°= lähtee ja palaa TÖ
 X* = lähtee TÖ, palaa KH

Rautatiemuseo on perustettu vuonna 1898. Museo on sijainnut Helsingin asemalla eri tiloissa ja vuonna 1974 museo siirtyi Hyvinkäälle entiselle Hangon rautatien asema- ja varikkoalueelle. Viihtyisällä puistomaisella alueella on näyttelytiloina asemarakennuksen lisäksi kaksi entistä henkilökunnan asuinrakennusta, veturitalli sekä nykyaikainen kalustohalli. Muut rakennukset ovat museon varastoina.

Museoalueen rakennukset ovat pääosin peräisin 1870-luvulta. Veturitallia on myöhemmin laajennettu ja liikkuvan kaluston näyttelyhalli on rakennettu vuonna 1987 Valtionrautateiden 125-vuotisen toiminnan juhluvuotena. Museoalue sijaitsee aivan ratapihan vieressä, joten museokävijä näkee myös nyky-aikaista rautatiekalustoa.

RAUTATIEMUSEO

Hyvinkääkatu 9, 05800 Hyvinkää
914-183 51, 262 241

Museo avoinna: 1.9.—30.4. ti—pe 12—15
la—su 12—16

2.5.—31.8. ti, to, pe 11—15
ke 11—19
la 11—16
su 11—17

Maanantaisin suljettu

Museon toimisto on avoinna ma—pe 9—15



Pääkaupunkiseudun lähiliikenne Huvudstadsregionens närtrafik

A B C VR:n vyöhykemarkit
D E F VR:n zonttecken



Seutuliippujen kelpoisuusalue.
Regionbiljetternas giltighetsområde.



Helsingin kaupungin sisäisen liikenteen lippujen kelpoisuusalue.
Giltighetsområde för den interna trafikens biljetter inom Helsingfors stad.



Vantaan kaupungin sisäisen liikenteen lippujen kelpoisuusalue.
Giltighetsområde för den interna trafikens biljetter inom Vanda stad.



Espoon kaupungin sisäisen liikenteen lippujen kelpoisuusalue.
Giltighetsområde för den interna trafikens biljetter inom Esbo stad.

SL

Kirkkonummi Kyrkslätt C
Tolsa Tolls C
Jorvas C
Masala Masaby C
Luoma Boback C
Mankki Mankby ↔ BC
Kautlahti Kökälä ↔ BC
Pietä Aker ↔ B

E

Esbo Esbo ↔ B
Tuomarila Domsby ↔ B
Korhovi Björngård ↔ B
Kaunisniemi Grankulla ↔ B
Kera ↔ B
Kilo ↔ B
Leppävaara Albergå ↔ AB
Mäkkylä ↔ AB
Pitäjänmäki Sockenbacka ↔ A
Valimo Gultenel ↔ A
Huopelampi Hoplaks ↔ A
Iimela ↔ A

M

Martinslaakso Martensdal ↔ B
Louhe Klippsta ↔ B
Myyrmäki Myrbacka ↔ B
Malminkartano Malmgård ↔ AB
Kannelmäki Gamlas ↔ AB
Pohjois-Haaga Norra Haga ↔ A

RH

Riihimäki F
Mönni EF
Hyvinkää Hyvinge EF
Palojoki E
Taloja DE
Jokela DE
Huikko D
Nuppulinna D
Purola D
Seunakarlio D
Järvenpää Träskända CD
Kyrölä CD
Ristinummi C
Kytömaa C

K

Kerava Kervo C
Savio C
Korso ↔ BC
Rekola Räckhals ↔ BC
Korhukylä Björkby ↔ B

N

Hiekkaharju Sandkulla ↔ B
Tikkurila Dickursby ↔ B

P

Puistola Parkstad ↔ B
Tapanila Mossabacka ↔ B
Malmi Malm ↔ AB
Pukinmäki Böcksbacka ↔ AB
Oulunkylä Aggelby ↔ A
Käpylä Kottby ↔ A

SL E

M

RH K N P

Linjakaaviossa on jokaiselle linjalle annettu oma kirjaintunnus. Rataosilla sovelletaan vyöhyketariffia. Vyöhykkeitä on 6: A, B, C, D, E ja F. Linjakaaviossa kunkin liikennepaikan nimen jäljessä oleva kirjain osoittaa, mihin vyöhykkeeseen liikennepaikka kuuluu. Matkalippujen hinnat ks. sivu 31.

Rataosat Helsinki-Korso, Helsinki-Martinslaakso ja Helsinki-Mankki kuuluvat myös seututariffiin.



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.

Viereiset kuvat: Aivan lähitulevaisuudessa ilmestyy RAITIOssa mielenkiintoinen artikkeli Tampereen johdinauto liikenteestä. Sitä odottaessamme silmäys viimeisen päivän liikenteeseen; auto 27 Keskustorilla. Teatteritalon katolla on myös jotain nykyisen lainsäädännön kieltämää.
Kuva: J. Rauhala, 15. 5. 1976

HKL:n uusin hinausvaunu on viime vuonna valmistunut H-2. Vaunu on entinen 341 (Valmet/Strömberg) vuodelta 1955.
Kuva: J. Rauhala, 2. 7. 1987

Takakansi: Museovaunu 19 (ASEA 1911) ns. Bockin talon eli Raatihuoneen edessä. Talon nykyinen ulkoasu on vuosilta 1816-19 eikä pikkuruotsalaistakaan ole hirvittävän paljon modernisoitu alkuperäisestä - joten tämän vanhahtavan kuvan pystyi ottamaan paljon ajastansa myöhempään.
Kuva: J. Rauhala, 15. 3. 1975

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 artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään posti-osoitteeseemme 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 pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotiesseura ry 1987

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: 2, 3
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1984: 1, 3, 4
1985: 3, 4
1986: 2, 3, 4

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

