

TRAITIO

4/2007



Kolmonen 85 vuotta,
Lauttasaaren 70 vuotta, Siniset bussit osa 20

30. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA Juhana Nordlund

TAITTAJA Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE
Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14, 00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2007

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituksen lupaa.

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

OSOITE PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC -koodi):
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurien yllä-
pitämillä museoraitioille ja
museoihin.
Tiedustelee lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2008

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@kolumbus.fi

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinämäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel@federley.com

JÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@pp.inet.fi

VARAJÄSEN
Johannes Erra
puh. 050 367 8326
johannes.erra@tkk.fi

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai ajankohtaisuuksista saat sähköpostitse. Sinun on ilmoitettava rinkiin liittymisestä sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi.

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä välineenä RAITIO:n ja SRS:n verkkosivujen rinnalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internet-sivujakaan.

www.raitio.org

Tietoja Suomen raitioista, johdinautoista, metrosta ja sähköjunaliikenteestä. Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset. Maailmanlaajuinen linkkikokoelma. Sivulla olevan jäsenhakemuskaavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiisi.

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvialaista raitioliikennettä, Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16
- 1/2007:** 2010-luku: Raitioteiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17
- 2/2007:** Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18
- 3/2007:** Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19
- 4/2007:** Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20

suomen.raitiotieseura@elisanet.fi

Tilaukset SRS:n maksuliikettiin Nooa-säästöpankin 440540-225891 kautta, merkitse tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



Kolmonen 85 vuotta,
Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit osa 20

Rengaskolmosen 85-vuotiaasta historiaa juhliittiin viikonvaihteessa 24. - 25.11.2007. Tapahtumaan liittyen Karia-vaunu HKL 12 sijoitettiin lauantaina 24.11. linjalle 3B ylimääräiseksi vuoroksi. Kuva Juhana Nordlund 24.11.2007, Helsinki.



KOLMONEN 85 VUOTTA — KELTAINEN RENGASLINJA —

Helsingin kenties legendaarisin sporalinja eli Kolmosen rengaslinja, tosin kahdeksikko muistuttavana, täytti 85 vuotta lokakuun 21. päivänä.

Alun perin eri ratikkalinjat tunnistettiin linjaväreistä. Linjan määränpäättekstit oli kirjoitettu tunnusvärein maalatuille kilville. Nykyisen Kolmosen tunnusvärinä käytettiin keltaista 1950-luvun alkupuolelle saakka. Linjanumerot otettiin rinnakkaiskäyttöön 1920-luvulla, josta lähtien keltainen linja on ollut myös Kolmonen.

Keltaisen linjan tarina alkaa jo hevosraitiuvaunujen 1890-luvulta, jolloin Töölön, Kauppatorin ja Kaivopuiston välillä kopisteltiin siihen aikaan nykyaikaisesti hevosratikoilla.

Sähkövaunuihin siirryttiin viime vuosisadan alussa, ja pikkuhiljaa vuodesta 1908 lähtien on keltainen kolmonen saanut lisää linjapituutta. Kaivopuistosta jatkettiin ensin Eiraan, sieltä Roban kautta takaisin keskustaan ja rautatieasemalle. Näin oli syntynyt tulevan ”kahdeksikon” eteläinen silmukka. Seuraavaksi jatkettiin asemalta Hakaniemeen, kun Pitkäsilta oli saatu nykyiseen muotoonsa.

Sitten koitti syyskuun 20. päivä vuonna 1913. Uutta ratikkarataa oli valmistunut Hakaniemestä Kallioon ja edelleen Alppilaan eli Porvoonkadun ja Kajaaninkadun risteykseen saakka. Uudella osuudella alkoi kuitenkin liikennöidä Lapinlahden–Hakaniemen linjaväriältään punainen raitiolinja. Keltainen kolmonen kääntyi edelleenkin Hakaniemessä takaisin keskustan suuntaan.

Tasan 85 vuotta sitten eli lokakuun 21. päivänä 1922 radanrakentajat olivat saaneet jälleen uutta valmiiksi. Oli yhdistetty Kallio ja Töölo tärkeällä poikittaisradalla eli Porvoonkadulta Viipurinkadun ja Nordenskiöldinkadun kautta silloiselle Läntiselle Vierotielle eli nykyiselle Mannerheimintielle.

Kolmosen (3B) pikkuruotsalaisjuna Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun risteyksessä 1940-luvun loppupuolella. Linjoille 3 ja 4 on varattu oma odotusalueensa, samoin linjoille M, H ja 12. Moottori- ja perävaunuun jonottaville on lisäksi omat erilliset alueensa. Moottorivaunun katolle on asennettu uutuutena mainosviiriteline kahdelle lipulle. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

Punainen linja sai luvan päättyä jälleen Hakaniemeen, mutta keltaisen Kolmosen aika oli jälleen edetä kohti lopullista muotoaan. Syntyi legendaarinen kahdeksikkomainen rengaslinja ja sen pohjoinen silmukka.

Valmistunut 11,4 kilometriä pitkä rengaslinja oli edelleen vain yksinkertaisesti numero 3 ilman mitään lisukkeita. Näkihän reitin ja määränpään vaunun päädyssä ja sivulla olevista tekstikilvistä. Seuraavat kolmisenkymmentä vuotta osattiin nousta oikeaan vaunuun näillä tiedoilla. 1950-luvun alussa oltiin tultu tilanteeseen, jossa uusien vaunujen etupäässä ei enää ollut määränpäättekstiä vaan vain linjanumero sekä vanhaakaan myös pienet värilamput, joissa näkyi pi-

Ylioppilastalon vilkas keskus pysäkki eli muinainen "Hullunmylly" myöhemmässä 1940-luvun versiossaan. Vanhaan aikaan niin vaunut, pysäkit kuin matkustajatkin lie-nivät summattuna älykkäämpiä mitä nyky-ään. Linjan numeroksi riitti yksinkertaisesti 3, koska reitti ei eri kulkusuuntiin katsottuna eronnut merkittävästi. Vaunuissa oli mää-ränpäättekstit, kuten taas nykyäänkin on pa-remmin varustelluissa vaunuissa. Pysäkillä oli tarkoissa seisauspaikoissa kolmiomaiset määränpäättekstikilvet, kuten nykyäänkin on vastaavia nimiliuskoja pysäkkilinjassa. Ihmiset myös tiesivät minne ovat menos-sa, ja kenties näin on nykyäänkin? Samalla pysäkkialueella pysähtyivät kolmosrenkaan kaikki suunnat; siis kuten nyt tapahtuisi, 3B ja 3T. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.



meän aikaan linjavärit. Oli siis syytä ilmaista eri ajosuunnat uudella tavalla. Numeron lisäksi annettiin reitille lisäkirjaimet B ja T. B tarkoitti Brahenkatua, Berghälliä ja Brunns-parkenia ja T puolestaan Töölöä ja Tehtaan-puistoa. Tämä kerrottiin HKL:n opaslehti-ssä vuonna 1951. Lisäkirjaimet toimivat moitteettomasti esimerkiksi jos katsomme vaunujen ajosuuntia ydinkeskustassa.

Kolmosen reitti ei ole muuttunut juu-ri miksiäkään kuluneiden 85 vuoden aika-na! Joitain pieniä muutoksia on tapahtunut Kaisaniemenkadun ja Rautatien seudul-la johtuen katujärjestelyistä. Suuremmatkin muutokset ovat olleet lopulta varsin pieniä.

Vuonna 1984 Iso-Roba muutettiin käve-lykaduksi, ja siitä syystä kolmonen siirtyi kulkemaan Fredan ja Erottajan välillä Bule-vardille. Seuraavana vuonna siirrettiin linja Postitalon ja Kisahallin väliltä Arkadianka-dun–Runeberginkadun reitille huolehtimaan Etu–Töölön liikenteestä lakkautetun viitos-linjan korvaukseksi. Tuota Töölän reittiä oli siihen saakka liikennöity vain Kolmo-sen yövuoroilla.

Rengaslinjalla ei oikeastaan tarvita ”pää-tespysäkkejä”. On sellaiset kuitenkin Kol-mosellakin olemassa. Pohjoisessa paikka oli 1990-luvun puoleenväliin saakka ”viiden minuutin pysäkki” Porvoonkadulla ns.

Kuuskulmassa. Nyt tuo ajantasauspysä-ki on Eltsun kentän luona Nordenskiöldin-kadulla. Eteläinen pääte oli viime kesään saakka nimellisesti Eiran sairaalan kohdal-la, mutta siirrettiin sitten paremmalle paikal-le Kaivariin Olympiaterminalille.

Yöliikenne käynnistettiin välirauhan ai-kana keväällä 1940. Liikennettä hoidettiin vain eteläisen silmukan alueella rautatiease-malta Eiran kautta Töölöön. Pohjoisen sil-mukan alueen vaikutuspiirissä oli käytettä-vissä muiden linjojen yövaunut. 1950-luvun alkupuolelta lähtien yövaunut ovat kulkeneet koko linjan osuudella, mutta sen ajan päivä-liikenteestä poiketen ne kulkivat Runeber-



Kolmosen (3B) Jenkki-vaunu Nordenskiöldinkadun rautatiesillan alla vuonna 1922. Ratasilta on tässä vielä alkuperäinen 1800-lu-vulta peräisin oleva ja raitiotie on sillan kohdalla yksiraiteinen. Ku-vanoton aikaan Pasilan asema sijaitsi nykyisessä Länsi-Pasilassa "Toralinna" lähellä. Kuva kokoelma Jorma Rauhala.



Rengas-kolmosen (3B) Jenkki Nordenskiöldinkadulla 1922. Vaunu on lähtenyt juuri Auroran sairaalan pysäkillä kohti nykyistä Jäähallia. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

3T-linjan SAT-vaunu jo aurinko-linjanumeron saaneena ja määränpääteksilaatikon otsastaan menettäneenä ei-niin-aurinkoisena päivänä Ylioppilastalon keskus pysäkillä 1950-luvun alkupuolella. Liikennetarkastajien päivystys huoneet ovat kahtapuolen pysäkki alueen pohjoispäätä. Kuva kokoelma Jorma Rauhala.



Isoruotsalainen HRO 145 tuttuine aurinkolippoineen ja kaksisuuntaisuudesta kielivine "etupäässä" olevine perävaunun jarruletkuineen Ylioppilastalon keskus pysäkillä Heikinkadulla eli nykyisellä Mannerheimintielle 23.8.1935. Kuva kokoelma Jorma Rauhala.



Kolmoslinjan isoruotsalainen HRO 142 Kaivokadun vasta-avalla rataosuudella 23.8.1935. Vasemmalla on Seurahuone ja oikealla nykyisen Sokoksen paikalla olleita taloja. Kuva kokoelma Jorma Rauhala.

ginkadun kautta. Viitosellahan ei ollut yöliikennettä. Ja kuten jo aiemmin todettiin, vuodesta 1985 lähtien myös päiväliikenne ryhdyttiin ajamaan Etu-Töölön kautta.

Viime vuoden kesäkuun alussa 3T-suunnan yöliikenne lopetettiin, mutta se aloitetaan uudestaan vuoden 2008 alussa.



Linjan 6 Jenkki kaartaa vasemmalle Kalevankadulle, kolmosen (3B) ASEA-juna Kallioon porhaltaa oikealta Heikinkadun ja Kalevankadun risteyksessä 28.8.1935. Kuva kokoelma Jorma Rauhala.

Porvoonkadun "Viiden minuutin pysäkki" ja kolmosen (3T) vauvuja odottamassa lähtöaikaansa 1930-luvun alussa. Maisemat ja vaunut ovat nykyiseen verrattuna tyystin muuttuneet. Taustalta löytyvät kuitenkin tuolloin uudet kivi- talot Porvoonkatu 27 ja 29, joista ensinmainittu oli kirjoittajan kotitalo vuosikymmeniä sitten. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.



Kauppatori ja kolmosen kesäperävaunu 1930-luvulla. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.



Tasan yhden kilometrin mittaisen Aleksanterinkadun loppupäätä 1950-luvun alussa. Kolmosen (3T) ASEA-vaunu on kaartamassa Mannerheimintielle. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.



ASEA:n "arkku" HKL 185 linjalla 3T Porvoonkadun Kuuskulmassa "Viiden minuutin pysäkillä". Hop-hop täti! Seuraava vaunu (Mustangi) on jo saapumassa ja "arkun" femman-tauko on päättymässä ja matka kohti keskustaa alkaa tuossa tuokiassa. Kuva Jorma Rauhala 1.6.1971.

"Viiden minuutin pysäkin" normaali näky-
mä. Hetki sitten tulleet vaunut ovat viimeisi-
nä laiturissa ja kohta ajoon lähtevät vaunut
odottavat tarkkaa lähtöminuuttiaan. Jatko-
matkustajilla on hyvää aikaa vaihtaa ilmai-
seksi edeltävään vaunuun. Saapunut hen-
kilökunta ja vaunut ehtivät huoahtaa het-
ken. Karian valmistamien Mustangien jouk-
koon on vakiovaunuksi päässyt myös SAT:n
1940-luvun alussa valmistama, tosin 1950-
luvun puolivälissä vahvasti korillaan uu-
delleenrakennettu kotimainen pikkuvaunu.
Kuva Jorma Rauhala 17.5.1973.





Alppilan solmukohta, Porvoonkadun ja Läntisen Brahenkadun risteys, antoi kuvaajalle joskus tällaisenkin tilanteen. Kiivaan liikennerytmin jaloissa pyörinyt kokopäivävuoron ASEA:n pikkuvaunu ei pysynyt Mustangien kiiwaassa ajorytmissä ja oli siis myöhässä noin tunnin lenkillään ainakin sen "viisi minuuttia". Brahiksen osuudelle ehti ensiksi kuitenkin linjan 8 tungosaikavuoro ASEA+Kaipio, mutta linjan 9 "arkku" oli varmasti kohteli- as, ja päästi heikompansa ensin taipaleelle. Kuva Jorma Rau- hala 21.5.1973.

Linjan 3B Mustangi 307 Karhu puistossa. Kuvausidea ei aika- naan ollut tämä tuikitavallinen kolmosen ratikkatyppi, vaan se, että taustalla olevan kioskin seinässä oli vielä tupakkamainos "Form". Mainoskieltolaki oli astumaisillaan voimaan ja oli vii- meisten dokumentointien aika! Tämän jälkeen alkoi ns. piilo- mainonta-aikakausi. Kuva Jorma Rauhalta, maaliskuu 1977.

Ylioppilastalon pysäkki 1970-luvun alkupuolella. Liikennetar- kastajien tarkastuskoppi on vielä paikallaan, samoin oikealla oleva suuri liikennekartta asemanimiseen. Nykyään tällä koh- ta on kolmiraitainen raitiotie. Kuva Helsingin kaupunginmu- seo.



HELSINGIN BUSSEILLA LAUTTASAAREEN JO 70 VUOTTA

Linja-autoliikenne Lauttasaareen alkoi vuoden 1936 alussa uuden läppäsillan valmistuttua. Seuraavana vuonna Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö aloitti liikennöinnin Lauttasaareen linjalla 20, joka saavutti syyskuun 15. päivänä bussilinjalle harvinaisen seitsemänkymmenen vuoden iän.

Kun Jorvaksentie päätettiin rakentaa Lauttasaaren läpi, merkitsi se samalla myös kauan kaivatun siltayhteyden saamista Lauttasaaren ja Salmisaaren välille ja tämä taas mahdollisti linja-autoliikenteen aloittamisen Lauttasaareen. Lauttasaaren yhdyskunnanvaltuusto perustikin erityisen liikennekomitean, jonka puheenjohtajaksi valittiin insinööri Karl Hugo Nyman ja jäseniksi Otto M. Johansson, U. Olavi Keso sekä K.A. Nääs. Yhdyskunnanvaltuusto päätti 4.11.1935 pidetyssä kokouksessaan liikennekomitean ehdotuksen mukaisesti, että yhdyskunta hankkisi itselleen toimiluvan Hel-

singin ja Lauttasaaren välisen linja-autoliikenteen harjoittamiseen.

Yhdyskunta jätti marraskuun 15. päivänä Uudenmaanlänin maaherralle anomuksen, että se voisi harjoittaa Helsingin ja Lauttasaaren välillä ammattiliikennettä kolmella linja-autolla. Linjoja olisi ollut kaksi, kesä- ja talviliikenteelle omansa. Lauttasaarelaiset eivät kuitenkaan olleet ainoita, joita kiinnosti mahdollisuus aloittaa linja-autoliikenne saarelle ja toimiluvat annettiinkin niitä hakeneille liikennöitsijöille, joilla oli sekä kokemusta liikenteenharjoittamisesta että tarpeellista kalustoa.

Lauttasaaren sillan valmistuttua vuoden 1935 lopussa, alkoi linja-autoliikenne heti seuraavan vuoden alussa, 4. tammikuuta 1936. Liikennettä hoiti kaksi yksityistä yhtiötä: Helsingin Ympäristön Autolinjat Oy, joka jo edellisenä talvena oli harjoittanut jäätä pitkin linja-autoliikennettä Lauttasaareen ja Länsi-Uudenmaan Liikenne Oy. Ensin mainittu sai luvan ajaa Lauttasaareen ainoastaan Helsingin kaupungin rakentamalla tieosalla, eli käytännössä vain Lauttasaarentien alkuun, ja jälkimmäinen ajoi reittiä Lauttasaarentie - Bulevardi (nyk. Isokaaren Katajaharjun puoleinen osa) - Isokaari - Esplanadi (nyk. Tallbergin puistotie) - Otavantie - Lauttasaarentie, päätepysäkin ollessa todennäköisesti Lauttasaarentien länsipäässä. Kaupungissa kumpikin yhtiö käytti ensin väliaikaista reittiä Itämerenkatu - Lönnrotinkatu - Heikinkatu (nyk. Mannerheimintie) - Etelä-Esplanadi - Kasarmikatu - Kasarmitori.

Liikennöitsijät anoivat 9. tammikuuta 1936 Helsingin kaupungilta reitin vakinaistamista. Kasarmitoria ei kuitenkaan pidetty sopivana pääteasemana, koska sinne jouduttiin ajamaan muutenkin tarpeeksi vilkkaita katuja, eikä Erottajakaan, jonka liikennöitsijät mainitsivat toisena vaihtoehtona, käynyt päinsä, sillä tuolloin olivat Ruotsalaisen teatterin korjaustyöt juuri meneillään. Lauttasaaren linja-autojen reitiksi keskustassa tuli virallisesti 20. helmikuuta 1936 Lönnrotinkatu - Heikinkatu - Bulevardi - Yrjönkatu, ja päätepysäkki Vanhan kirkkopuiston laidalle.

Lauttasaaren läpi alkoi viimeistään syksyllä 1936 liikennöidä myös Espooseen meneviä linja-autoja, joitten reitit suuntautuivat jo tuolloin suurin piirtein samoin kuin nykyäänkin. Liikennöitsijöinä näillä linjoilla toimivat mm. Helsingin Ympäristön Autolinjat Oy, V.R. Wikström, Matkustajain Auto Oy, ja Espoon Liikenne Oy.



Lauttasaaren bussilinjat vuonna 1950. (Kartta Helsingin Kaupunki)



Linjan 20 Büssing-NAG -linja-auto Erottajal-
la vuonna 1938. (Korpivaara Oy.)

Raitiotie- ja Omnibus- osakeyhtiö aloittaa liikenteen

Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö (vuodesta 1945 Helsingin Kaupungin Liikennelaitos) oli jo aiemminkin pohtinut linja-autoliikenteen aloittamista (omnibus yhtiön nimessä tarkoittaa hevosomnibusseja) ja vuoden 1935 toukokuussa sen johtokunta esitti Helsingin kaupunginvaltuustolle Kuloosaaren raitiotieliikenteen korvaamista linja-autoilla sekä linja-autoliikenteen aloittamista Haagaan. Linja-autoliikenteen aloittamista myös Oulunkylään ja Lauttasaareen harkittiin, mutta mitään päätöstä ei vielä tehty.

Vuoden 1937 keväällä Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö osti Helsingin keskusta-alueella joitakin bussilinjoja ajaneen Oy Omnibus Ab:n ja totesi kaupunginvaltuustolle haluavansa laajentaa liikenteensä koko ”Suur-Helsingin” alueelle. Taustalla oli epäilemättä meneillään ollut alueiitosselvitys, joka koski suuren osan nykyisin Helsinkiin kuuluvista alueista liittämistä kau-

punkiin. Lauttasaaren taajaväkinen yhdyskunta kuului 1930-luvun lopulla Huopalahden kuntaan.

Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö osti kesällä 1937 muutamilta yksityisiltä liikennöitsijöiltä niiden Lauttasaareen, Munkkiniemeen, Herttoniemeen, Marjaniemeen, Tammisaloon ja Santahaminaan liikennöineet linjat sekä kaluston. Kun liikenne näillä linjoilla aloitettiin syksyllä 1937, yhtenäistettiin linjanumerot raitiolinjojen kanssa, jolloin läntisiin ja luoteisiin ”esikaupunkeihin” suuntautuville linjoille varattiin numerot 20-29.

Ensimmäinen Helsingin kaupungin Lauttasaareen liikennöimä bussilinja oli numero 20 Erottaja-Lauttasaari, jonka liikenne alkoi 15. syyskuuta 1937. Linjan reitti oli tuolloin Erottaja - Lönnrotinkatu - Itämerenkatu - Lauttasaarentie - Isokaari - Puistokatu (nyk. Tallbergin puistotie) - Klaarantie (nyk. Meripuistotie) - Lauttasaarentie. Linjan pääteasema oli todennäköisesti nykyisen Laut-

tasaarentie 49:n paikkeilla. Vuonna 1938 ajettiin osa linjan vuoroista nimellä Erottaja-Lauttasaari, Kasino. Kaksikymppinen on yksi Helsingin vanhimmista bussilinjoista, sillä sitä on liikennöity lähes yhtäjaksoisesti seitsemänkymmentä vuotta. Linja oli pois Lauttasaaren katukuvasta ainoastaan reilut kolme vuotta 1960-luvulla.

Heinäkuun lopussa 1940 aloitti Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö linjan 23 Ruoholahti-Lauttasaaren lastausatama (se sijaitsi sillan kupeessa) ja marraskuun alussa 1945 linjan 24 Ruoholahti-Lauttasaari (Klaarantie) (nyk. Meripuistotie). Myös linja 20 lyhennettiin vuoden 1941 lopulla kulkemaan Ruoholahden ja Lauttasaaren lastausataman väliä. Lauttasaaren bussilinjat olivat yksiä harvoista, jotka toimivat - joskin siis lyhennettyinä - koko sodan ajan.

Syyskuun 15. päivänä 1946 Lauttasaaren bussilinjat muutettiin jälleen normaaleiksi ja ne olivat seuraavat:

20 Erottaja-Lauttasaari (Vulcan) (nyk.

Lauttasaarentie 50)

23 Erottaja-Lauttasaari (Sankarihaudat)

24 Erottaja-Lauttasaari (Klaarantie)

Bussiliikenne sodan jälkeen

Helsingin keskustaan suunniteltiin 1940-luvun loppupuolella useita johdinautolinjoja, joista osan oli tarkoitus kulkea myös Lauttasaareen. Johdinautot eli trolleybussit otettiin Helsingissä käyttöön vain linjalla 14 vuonna 1949 ja tätä liikennettä jatkettiin aina vuoteen 1974 saakka. Kokeilu käynnistettiin kotimaisella SWS-protoautolla vielä vuosina 1979-1985. Laajempaan käyttöön johdinautot eivät Helsingissä tulleet.

Vuonna 1951 linjojen 20 ja 24 keskustan päätepysäkki siirrettiin Erottajalta Rautatien-
torille ja linjan 24 päätepysäkki Lauttasaareen Eri Oy:n kohdalle (nyk. Itälahdenkatu 12). Myöhemmin viisi- ja kuusikymmenluvun kuluessa ja Vattuniemen teollisuusalueen kasvaessa Lauttasaaren bussilinjat vakiintuivat siten, että 23 ja 23A kulkivat Isokaarelle ja sankarihaudoille, 24 ja 24A Vattuniemeen sekä 20 Vulcan Oy:n lähelle Lauttasaarentielle. 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa linjan 20 päätepysäkki siirrettiin Lauttasaarentien ja Isokaaren risteykseen. Katajajarju, jossa kerrostalojen rakentaminen pääsi vauhtiin vasta 1960-luvun alussa, sai oman suoran bussilinjansa kesällä 1964,

Linja-autoliikenne välillä Lauttasaari-Helsinki-Kasarmintori on aloitettu.

Ajo tapahtuu reittiä Kasarmintorilta Erottajan kautta pitkin Lönnrotinkatua Ruoholahteen Itämerenkatua Lauttasaareen. — Aikatauluja saatavana autoista.
x 547

Ilmoitus Helsingin Sanomissa 5.1.1936 linja-autoliikenteen aloittamisesta Lauttasaareen.

kun 23A alkoi liikennöidä reittiä Erottaja-Katajajarju.

Tammikuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1966 astui Helsingissä voimaan suuri linjanumerouudistus, jossa kaikkien bussilinjojen numerot muutettiin vastaamaan niiden alueiden postitoimipaikkojen numeroita, mihin bussit kulkivat. Lauttasaaren linjat olivat siitä alkaen

20 Erottaja-Isokaari

20N Rautatientori-Isokaari

20V Erottaja-Katajajarju

21 Asema-aukio-Lauttasaaren teollisuus-
alue

21V Asema-aukio-Lauttasaaren teollisuus-
alue

Seuraava suuri muutos Lauttasaaren bussilinjastossa tapahtui kesäkuun alussa 1979, jolloin linjat 21 ja 21N lakkautettiin ja tilalle tulivat linjat 65A Lauttasaari-Veräjänmäki ja 66A Lauttasaari-Länsi-Pakila sekä yölinja 65N.

Seutulinjoista metroaikaan

Etelä-Espoon bussilinjat ovat olleet Lauttasaaren bussiliikenteessä kaupunginosan sijainnin takia aina oleellisessa osassa. Aiemmin näiden linjojen lähes koko liikenne kulki Lauttasaaren läpi ja vasta vähitellen Länsiväylän kautta liikennöityjä Z-vuoroja lisättiin. Vielä 1970-luvulla linja-autoliikenne Lauttasaarella oli niinkin vilkasta, että

Lauttasaarentien liikenneolosuhteita yritettiin vuonna 1974 parantaa huonosti onnistuneella joukkoliikennekokeilulla. Vuonna 1995 alettiin Lauttasaaren läpi liikennöiviä seutulinjoja ajaa T-tunnuksella ja Z-tunnuksen käytöstä Länsiväylää liikennöivillä vuoroilla luovuttiin. Samassa yhteydessä perustettiin kaksi uutta linjaa, 500T Lauttasaari-Tapiola ja 501T Lauttasaari-Otaniemi. Uudet linjat toimivat työmatkaliikenteessä ja niiden pääteasema oli Vattuniemessä.

Lauttasaarella aloitti Helsingin ensimmäinen palvelulinja lokakuun 1. päivänä vuonna 1997. Sittemmin Helsingin palvelulinjaverkosto on kasvanut huomattavasti. Lauttasaaren bussilinjat siirtyivät matalalattiakauteen hieman jälkijunassa muuhun Helsinkiin verrattuna. Kesäkuun 2. päivänä 1997 alettiin osaa linjojen 20 ja 65A lähdistä ajaa matalalattiakalustolla ja vasta vuonna 2006 Lauttasaaren linjat liikennöitiin täysin matalalattiabusseilla.

Omana lyhyenä episodinaan mainittakoon linja 15A Lauttasaari(Gyldenintie)-Länsiterminaali, jota liikennöitiin ainoastaan vajaan vuoden ajan, 11.8.2002-31.5.2003. Linja lakkautettiin todennäköisesti kannattamattomana ja sen pääteasema siirrettiin uudelle Elielinaukiolle.

Lauttasaaren bussiliikenteen suunnittelussa on jatkossa aivan uudenlaisia haasteita, kun tulevaa metroasemaa varten tarvitaan toimiva liityntäliikenne. Lisäksi suorat yhteydet Helsingin keskustaan ovat metrosta huolimatta edelleen välttämättömiä



Linjan 24 bussi päätepesäkillä Ruotsalaisen teatterin nurkalla vuonna 1948. (Helsingin kaupunginmuseo)

Linjan 23A Erottaja-Lauttasaari(Sankarihaudat) bussi päätepesäkillään 1960-luvun alussa. (Bo Ahlnäs)



Daniel Federley

KAUPUNGINVALTUUSTO NÄYTTI VALTANSA: 3T:N YÖLIIKENNE PALAUTETAAN



Marraskuussa 2005 joukkoliikennelautakunta päätti yllättäen lopettaa raitiolinjan 3T yöliikenteen. Lopetusta perusteltiin säästötarpeilla. Kaupunginvaltuusto sai kuitenkin säästöistä tarpeekseen, ja Otto Lehtipuun valtuustoaloitteen tuloksena lautakunnan oli lopulta aloitettava yöliikenne uudelleen. Liikenne alkaa vuoden 2008 alusta entisin vuorovälein ja liikennöintiajoin.

Koko 3T:n yöliikenteen käsittelyprosessi on kuin oppikirjaesimerkki kunnallispolitiikasta. Monivaiheiseen prosessiin kuuluu niin kuntalaisen oikaisuvaatimus kuin valtuustoaloitteen suhteellisen harvinainen läpimeno. Jäämme innolla odottamaan, koska raitiolinjan 1 liikenne palautetaan säästöjä edeltävälle tasolle jonkun joukkoliikenneasiat omakseen kokevan kaupunginvaltuutetun tekemän aloitteen ansiosta.

3.11.2005

Lautakunnalle tuodaan yllättäen esitys raitiolinjan 3T yöliikenteen lopettamiseksi. Esitys on yllätys puheenjohtaja Jessica Karhulle, jonka mukaan supistuksista yöliikenteessä on aiemmin käyty keskustelua, mutta koskaan ei ole ollut esillä vaihtoehto, jossa toisen kolmosen yöliikenne kokonaan lopetettaisiin. Juuri 3T valitaan kohteeksi siksi,

että sillä on kierroksen aikana keskimäärin kymmenen matkustajaa vähemmän kuin 3B:llä. Säästöä lasketaan saatavan 128 000 euroa vuodessa.

Asia palautetaan kuitenkin uudelleen valmisteltavaksi, sillä lautakunta haluaa selvittää myös vaihtoehtoja, joissa molemmilla kolmosilla säilyy yöliikenne, mutta säästöä saadaan vuorovälejä harventamalla.

17.11.2005

Asia on esillä toisen kerran heti seuraavassa lautakunnan kokouksessa. Nyt HKL:ssä on selvitetty myös lautakunnan edellyttämää vuorovälien harvennusta. Suunnittelujohtaja Seppo Vepsäläinen pitää kuitenkin alkupeleistä ajatusta 3T:n yöliikenteen lopettamisesta parhaana ratkaisuna, ja vilkkaan keskustelun jälkeen lautakunta päättää esityksen mukaisesti lopettaa 3T:n yöliikenteen 4.6.2006 alkaen.

3T Mannerheimintielle illan pimeydessä 11.9.2005. Kuva Antero Alku. Kuva on julkaistu Mennäänkö metrolla -kirjassa.

3.12.2005

Matti Suni lähettää joukkoliikennelautakunnalle oikaisuvaatimuksen, jossa vaaditaan 3T:n yöliikenteen lopetuspäätöksen peruamista. Suni perustelee oikaisuvaatimustaan sillä, että 3T:n yöliikenteen lopettaminen voi toimia ennakkopäätöksenä muille vastaaville leikkauksille: ”Raitiolinja 3T:n liikenteen lopettamista perustellaan sillä, että matkustajamäärät pienenevät kauppojen sulkemisajan jälkeen. Perustelu on vaarallinen ennakkotapaus, sillä samalla argumentilla voitaisiin minkä tahansa linjan liikennöinti lopettaa vaikka jo klo 19 jälkeen. Myös alhaisen käyttöasteen päivävuo-rot voitaisiin lakkauttaa.”

19.1.2006

Joukkoliikennelautakunta käsittelee Sunin oikaisuvaatimuksen ja toteaa, että lopetus päätös on syntynyt erilaisten vaihtoehtojen tutkimisen ja pohtimisen jälkeen ja yöliikenteen lopetuksen hyötyjä ja haittoja on harkittu päätöstä tehtäessä. Lautakunnan mielestä 3T:n yöliikenne ei ole tarpeellista, sillä linjojen 3B ja 4 sekä bussien yöliikenne riittää korvaamaan sen. Oikaisuvaatimus hylätään.

4.6.2006

Raitiolinjan 3T yöliikenne loppuu kesäaika-
taulukauden alussa. Liikenne päättyy illalla
noin klo 23.30.

14.2.2007

Kaupunginvaltuutettu Otto Lehtipuu sekä 10
muuta valtuutettua tekevät valtuustoaloitteen
3T:n yöliikenteen palauttamiseksi. Teksti on
luettavissa ohessa. Valtuutetut katsovat, ettei
säästöpainetta enää ole ja että liikenne tulee
siksi palauttaa.

16.5.2007

Joukkoliikennelautakunta antaa lausunnon
valtuustoaloitteesta. Esittelijän kanta on, että
vaikka säästöpainetta ei enää olekaan, tulee
käytettävissä olevat varat suunnata bussien
poikittaisliikenteeseen eikä raitiovaunujen
yöliikenteeseen. Esittelijän mukaan kanta-
kaupungin yöliikenne palvelee hyvin myös
ilman 3T:tä. Yöliikenteen palautus maksaisi
140 000 euroa vuodessa.

Lautakunnan jäsenet keskustelevalt vilk-
kaasti muun muassa siitä, voisiko liikenteen
palauttaa vain viikonloppuiksi. Puheenjoh-
taja Jessica Karhu esittää, että yöliikenne
palautettaisiin aloitteessa esitetyllä tavalla.
Puheenjohtaja vie asian äänestykseen, jossa
esittelijän kanta voittaa äänin 5-4. Lautakun-
nan jäsen Osmo Moisio pyytää asian pöydäl-
le vastaesityksen tekemistä varten.

31.5.2007

Pöydälle jätetty lausunto Lehtipuun valtuus-
toaloitteesta poistettiin esityslistalta, sillä ko-
kousteknisesti ei ole mahdollista suorittaa
ensin äänestystä päätöksestä ja sen jälkeen
jättää asia pöydälle. Moisio vastaus yö-
liikenteen palauttamisesta viikonloppuiksi

ei siis tullut käsittelyyn lainkaan. Ilmeisesti
vastaesitys olisi mennyt uudessa äänestyk-
sessä läpi.

3.9.2007

Kaupunginhallitus käsittelee valtuustoaloi-
tetta ja toteaa joukkoliikennelautakunnan an-
tamaan lausuntoon nojaten, että 3T:n yölii-
kenteen palauttamiselle ei ole perusteita ja
että voimavaroja on syytä käyttää HKL:n
esityksen mukaisesti poikittaisliikenteen pa-
rantamiseen.

26.9.2007

Kaupunginvaltuusto käsittelee kokoukses-
saan valtuustoaloitteisiin saatuja vastauksia.
Koska joukkoliikennelautakunnan lausunto
ja kaupunginhallituksen esitys eivät tyydy-
tä valtuustoa, ehdottaa Otto Lehtipuu, että
aloite palautetaan uudelleen valmisteltavak-
si siten, että 3T:n yöliikenne käynnistetään
uudelleen. Kokouksessa käytetään useita pu-
heenvuoroja, joista vain yhdessä vastuste-
taan yöliikenteen käynnistämistä. Palautus-
ehdotuksesta äänestetään, ja se voittaa äänin
4-76. Käytännössä palautus merkitsee sitä,
että lautakunnan on pakko aloittaa yöliiken-
ne uudelleen.

1.11.2007

Joukkoliikennelautakunta käsittelee valtuus-
toaloitetta toistamiseen. Uudessa lausunnos-
sa esittelijä toteaa lyhyesti, että parantuneen
taloustilanteen vuoksi liikennelaitos esittää
linjan 3T liikennöinnin laajentamisesta si-
ten, että liikennöintiajat ja vuorovälit ovat
samat kuin ennen vuoden 2006 kesää. Sa-
massa kokouksessa tehdään myös varsinai-
nen päätös 3T:n yöliikenteen käynnistämi-
sestä 1.1.2008 alkaen.

1.1.2008

Linjan 3T yöliikenteen on määrä alkaa uu-
delleen.



VALTUUSTOALOITTEEN TEKSTI:

Raitiolinjan 3T yöliikenne lakkautettiin joukkoliikennelautakunnan päätöksellä 17.11.2005. Kesäaikataulujen 2006 voimaantulosta saakka 3T:n viimeinen vuoro lähtee Eiran sairaalalta puoli kahdentoista aikaan ja samaa reittiä päinvastaiseen suuntaan kulkevan 3B:n puoli kahdelta.

3T palvelee sekä keskustasta Töölön suuntaan että Kalliosta keskustaan mat-
kaavia. Sekä kaupungin kulttuuritarjonnan vilkastuminen että palvelualojen työ-
vuorojen venyminen pitkälle iltaan puoltavat myöhäisillan joukkoliikennetarjon-
nan parantamista.

Syynä 3T:n yöliikenteen lakkauttamiseen oli HKL:n talouden tasapainottaminen.
Tässä on sittemmin onnistuttu tariffituen korottamisen ja kasvaneiden lipputulojen
ansioista. Vuonna 2006 HKL saavutti budjetoitua huomattavasti paremman taloudel-
lisen tuloksen. Liikelaitoksena HKL pystyy joustavasti hyödyntämään taloudellista
liikkumavaraansa; kun taloudellisesti tiukkana aikana joudutaan palveluja leikkaa-
maan, olisi johdonmukaista palauttaa palvelut taloudellisen tilanteen sen salliessa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että HKL palauttaa raitiolinjan 3T
yöliikenteen.

KUVIA VUODELTA 1977

Ensimmäisen Raition ilmestymisestä tulee tänä vuonna kuluneeksi 30 vuotta. Tässä raitiovaununäkymiä vuodelta 1977.

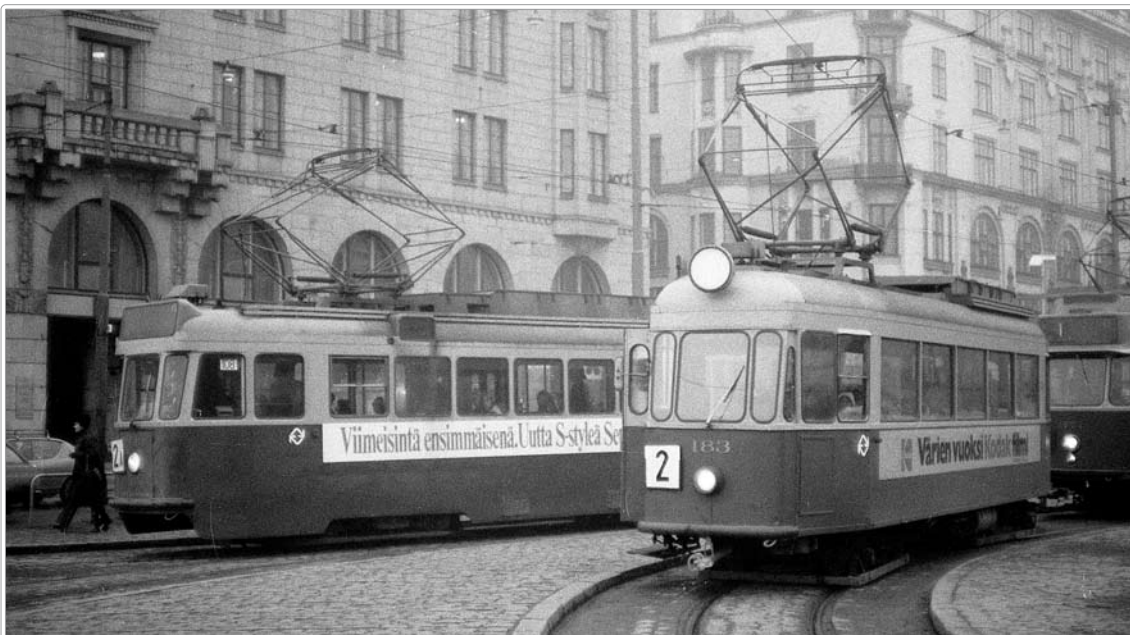


Jättipitkä yölinja 10N Ruskeasuon ja Arabian välillä lakkautettiin kesäliikenteeseen siirryttäessä. Tällä yölinjalla hoidettiin kahden päivälinjan eli Kuutosen ja Kympin rataosuudet. Vaalea kesäyön alku Ruskeasuon vanhalla runkolinjaterminalilla 31.5.1977. Kuva Jorma Rauhala.

Katajanokan raitio liikenne oli suurimman osan vuodesta keskeytyneenä kanavasillan uudelleenrakentamisen vuoksi. Viitosen pääte pysäkki oli sen aikaa Kauppatorin nollaraiteella. Etualla on myös Munkkiniemen linjojen 4S ja 4N pääte pysäkki. Linjoilla oli sama reitti, mutta toinen kulki ruuhka-aikoina ja toinen öisin. Bussilinja 5S hoiti korvaavan liikenteen Kauppatorilta Katajanokalle. Sisu Katajanokankadun pääte pysäkillä. Kuvat toukokuulta 1977, Jorma Rauhala.



Linjanumeron pieniuudesta voisi kuvitella, että Kakkonen olisi raitioteiden eräs pitkäikäisimmistä ja perinteisimmistä linjoista, mutta näinhän ei ole. Edellisen vuoden lopulla jälleen perustetulla Kakkosella, nyt Itä-Pasilan ja Kauppatorin väliä liikennöivänä, kalustona oli kaikenlaista mitä vain oli saatavana. Maaliskuun aamu-uvassa 1977 Kauppatorilla nähdään ASEA:n "arkku" vuodelta 1941 2-linjalla, Eiraan kulkevassa 2A:ssa on Mustangi. Radanrakentajantiellä on useampikin viisikymmenkulainen Kakkosen vaunu matkalla päätepyksäille Pasilan asemalle, joka oli vielä tuolloin ruotsiksi Fredriksberg. Kuvat Jorma Rauhala.



YHDEKSIKÖN VARRELTA

Syksyn aikana radanrakennustyöt ovat jatkuneet Kallion alueella. Konepaja-alueella työt etenivät alueen rakennusliikkeen toivomuksesta suunniteltua nopeammin, eli kiskot on jo vedetty Teollisuuskadun risteykseen asti. Alkusyksystä näytti vielä siltä, että työt jäisivät ensi vuoteen.

Viikonlopun 16.11.-18.11. aikana rakennettiin Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteysalueen ristikko, ja samalla tehtiin myös vaihdeyhteys Sturenkadulta etelästä Aleksis Kiven kadulle länteen.

Ratasäähkötöyöt alkoivat lokakuussa ajolankojen kannatinpylväiden pystyttämislä Pasilassa. Tarkoitus on, että Itä-Pasilan silmukka olisi ajettavassa kunnossa loppu-talvesta. Uutta yhteyttä ryhtyy käyttämään 7B, jonka hallireitti Koskelaan kulkee Pasi-

lan aseman päätepysäkiltä uutta rataa Mäkelänkadulle. Hallireitti muuttuu ensi vuoden syysliikenteen alkaessa.

Porthaninkatu remonttiin 2008

Porthaninkadun peruskorjaus alkaa tammi-kuun puolivälissä. Peruskorjauksen yhteydessä saneerataan vesihuolto- ja muuta teknisen huollon verkostoa. Myös raitiotien raitteet pohjarakenteineen uusitaan. Porthaninkadun arvonlisäverottomat rakennuskustannukset ovat noin 970 000 euroa. Yleisten töiden lautakunta hyväksyi katusuunnitelmat 1.11.2007.

Katuremontti tulee merkitsemään poikkeusreittejä linjoille 1(A) ja 3B/T. Katu on määrä avata raitioliikenteelle syysliikenteen

alkaessa elokuussa, vaikka viimeistelytyöt jatkuvat vielä syyskuun loppuun. Töiden viivästyessä myös linja 9 joutuisi heti ensitöikseen poikkeusreiteille.

Bussilinjaston reittimuutokset

Linjan 9 avaaminen johtaa reittimuutoksiin myös bussilinjoilla. Suurimpia muutoksia ovat linjan 17 lakkauttaminen ja jonkun muun linjan, ilmeisesti linjan 16, johtaminen Merikadulle. Joukkoliikennelautakunnan on määrä käsitellä bussilinjaston reittimuutoksia tammikuussa.



Viikonvaihteessa 16. - 19.11. (perjantai-illasta maanantaiaamuun) työt keskittyivät Aleksis Kiven kadun ja Sturenkadun risteykseen. Paikalle asennettiin ristikot ja uudet yhdysvaihteet Kallion suunnalta konepajan suunnalle. Kuva Juhana Nordlund 17.11.2007, Helsinki.



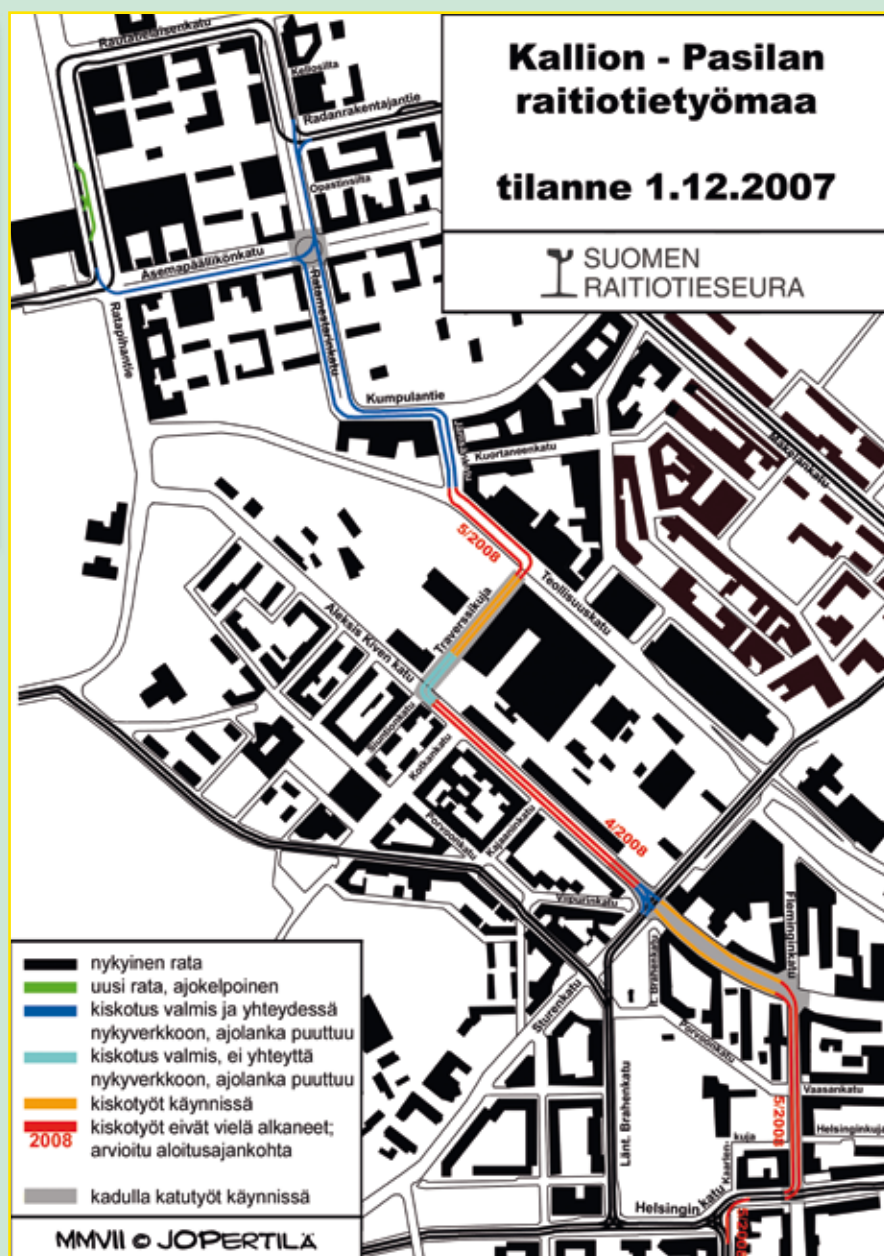
Töitä tehtiin ahkerasti elokuun jälkipuoliskolla Radanrakentajantien ja Ratamestarinkadun risteyskosen luona. Kuva Juhana Nordlund 23.8.2007.



Ratatyöt Aleksis Kiven kadun ja Traverssikujan risteyksessä alkoivat syyskuun lopulla. Kuva Juhana Nordlund 29.9.2007, Helsinki.



Traverssikuja sai kiskot loppusyksyllä. Kuva Juhana Nordlund 11.11.2007, Helsinki.



Yhdeksikkö aloittaa 10.8.2008

Ensi vuonna koko raitioliikenne siirtyy syysaikatauluihin yhtä aikaa sunnuntaina 10. elokuuta. Tuolloin käynnistyy myös linjan 9 liikenne.

KUULUMISIA KAMPISTA

Kampissa ratatyöt ovat edenneet suunniteltua hitaammin. Tarkoitus on kuitenkin, että työt saataisiin päätökseen vuoden 2008 loppuun mennessä, jolloin raitioliikenne Kampissa alkaisi 1.1.2009.

Simonkadun ja Kaivokadun katusuunnitelmat hyväksytyt

Yleisten töiden lautakunta hyväksyi Simonkadun katusuunnitelman. Katusuunnitelma-piirros on esitelty Raitiossa 3/07. Katusuunnitelma noudattaa Raitiossa 1/07 selostettuja periaatteita, mutta päätöstä siitä, tuleeko yhdistetyille raitiovaunu- ja bussikaistoille katulämmitys, ei vielä ole tehty.

Samassa kokouksessa hyväksyttiin myös Kaivokadun katusuunnitelma Sokoksen tavaratalon ja Hotelli Seurahuoneen kohdalla. Raitiotiekiskoja siirretään Simonkadun linjaukseen ja Mannerheimintien ylitykseen

sopiviksi, jottei risteykseen synny loivaa S-mutkaa. Nykyisten lännestä itään johtavien ajokaistojen väliin rakennetaan pysäkkikokoroke busseille, jotka pysäkin jälkeen siirtyvät joukkoliikennekaistalta muun ajoneuvoliikenteen kaistalle. Raitiovaunu mahtuu ohitamaan pysäkillä seisovan bussin. Itä-länsisuuntaiselle ajoneuvoliikenteelle jää yksi kaista, joka on matalalla reunakivellä erotettu kiskoalueesta.

Lautakunnan esityslistassa mainitaan myös, että Mannerheimintien liittymäalueen raitiotieristikoiden uusiminen maksaa noin 1,7 miljoonaa euroa.

Kampin linjasto käsittelyssä

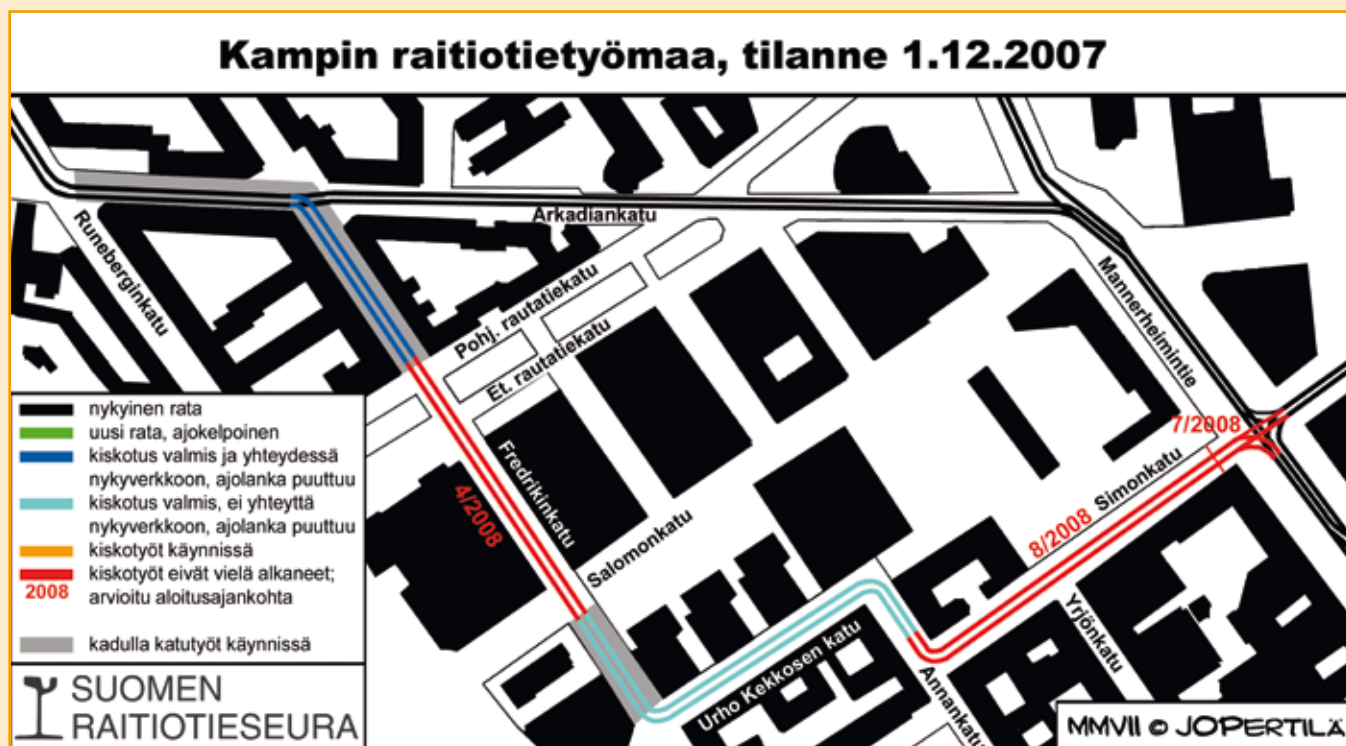
Joukkoliikennelautakunnan on määrä käsitellä Kampin raitiolinjaa kokouksessaan 13.12.2007. Liikennelaitoksella on tutkittu kolme vaihtoehtoa: linjan 3 viemistä Kamp-

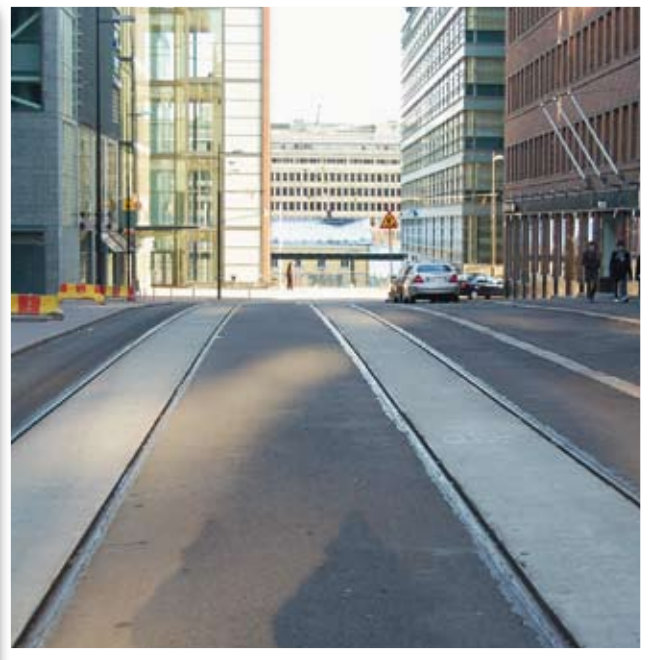
piin (muu linjasto säilyy ennallaan) sekä linjan 7 viemistä Kampiin joko niin, että linja 3 säilyy nykyisellä reitillään tai niin, että se siirtyy Mannerheimintielle. Kampiin valettava linja kulkisi kaikissa vaihtoehdoissa Arkadiankadulta Kampin läpi Kaivokadulle, mistä Mikonkadun kautta Aleksille. Muita vaihtoehtoja ei ole tutkittu.

Lautakunnan päätöksestä ei lehden painoon mennessä ollut vielä tietoa.

Mikonkadun rata

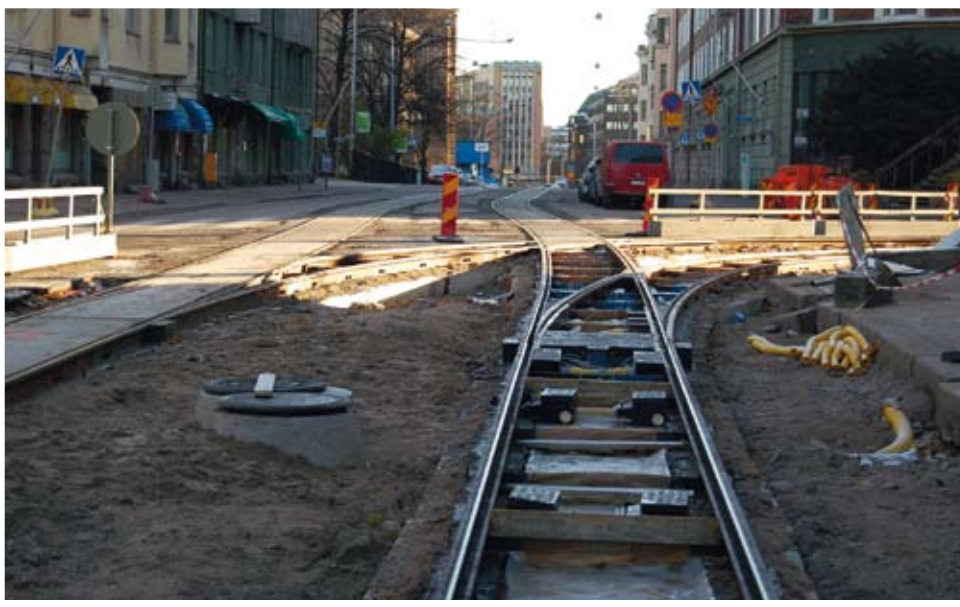
Mikonkadun rata on määrä rakentaa valmiiksi kevään ja alkukesän aikana, sillä tarkoitus on, että rataa voisi käyttää poikkeusreitinä heinäkuussa, kun Simonkadun, Kaivokadun ja Mannerheimintien risteyksen suuret kiskotyöt tehdään. Töiden on määrä alkaa huh-tikuun puolivälissä.





Fredrikinkatu Kampin metroaseman kohdalla. Kuva Juhana Nordlund 4.11.2007, Helsinki.

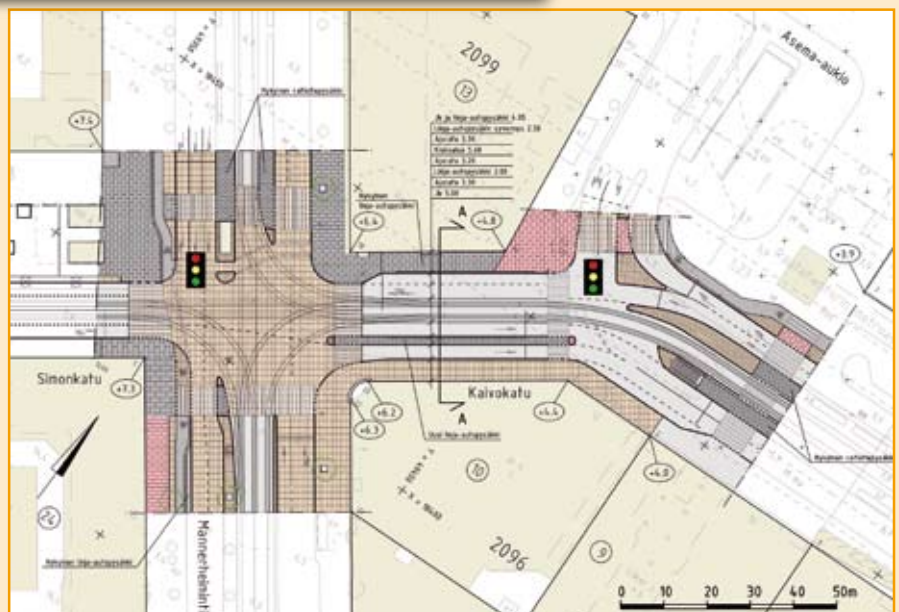
Marraskuussa 2007 Urho Kekkosen kadun rata näytti jo lähes ajokelpoiselta. Kuva Juhana Nordlund 4.11.2007, Helsinki.



Fredrikinkadun raide saatiin kytkettyä Arkadiankadun rataan syksyn kuluessa usean työtunnin seurauksena. Suora raideyhteys jää sekin tarpeeseen, vaikka itse Kampin liikenne tästä oikealle kääntyikin. Kuva Juhana Nordlund 4.11.2007, Helsinki.



Kaivokadun katusuunnitelma.





Helsingin kaupungin liikennelaitos 601 (aikaisemmin vähän aikaa 401) koeajolla noin viikkoa ennen säännöllisen linjaliiikenteen aloittamista. HKL 601 - 603 oli tuotu vähän käytettyinä Tukholmasta Helsinkiin. Kuvattu 29.1.1949. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 621, Scania BR111M59 / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976 linjalla 29 (muuttui sittemmin 24A:ksi). Kuva Pertti Leinomäki 11.6.1986, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 634, Sisu BT-69CR / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976 alkuperäisasussa. Kuva Hannu T. Pulkkinen 1976, Helsinki.

Johdinauto HKL 623 virroitintangot alhaalla Tukholmankadulla. Kuva vuodelta 1974, Helsinki. Kuva Mikko Alameri.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 20

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö 1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos 1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–2004

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.
Tp. = alustatyyppi
N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen
Vm = alustan vuosimalli
Va / Ov = varustelutyypin ja ovikoodin
K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti
Ovikoodi on esitetty pelkistetysti kolmella (nivelbusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.
1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.
KOK = auton koko
B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto
LK = Lattiakorkeus
4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
0 = täysmatala, ei askelmia
VAIHT = vaihteisto
M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa. Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta
Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.
Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.
HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava
jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
Pk = peruskorjattu



Helsingin Valmet-johdinautoista nuorin eli HKL 626 kääntymässä Eirassa. Kuva Taimo Tuomi 4.7.1973, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/OV	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
601	Asea/Sc-V	TSV	B	41	Hägglund&S.	K112	B	B	4		20	AL-377	480000	640000	Johd.a, <401, <SS568/569
601	Ziu	682B		73	Ziu	K122	B	B	4		28	ABK-601	730507	731107	Johdinauto, koek.
601	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-601	760400	930000	
602	Asea/Sc-V	TSV	B	41	Hägglund&S.	K112	B	B	4		20	AL-383	480000	650000	Johd.a, <402, <SS570
602	Ziu	682B		73	Ziu	K122	B	B	4		28	ABK-602	730507	731107	Johdinauto, koek.
602	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-602	760400	910000	
603	Asea/Sc-V	TSV	B	41	Hägglund&S.	K112	B	B	4		20	AL-381	480000	650000	Johd.a, <403, <SS568/569
603	Ziu	682B		73	Ziu	K122	B	B	4		28	ABK-603	730507	731107	Johdinauto, koek.
603	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-603	760400	910000	
604	BTH/Valmet		B	49	Valmet	K112	B	B	4		23	A-4036	490000	710000	Johdinauto >AE-36
604	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-604	760400	900000	
605	BTH/Valmet		B	49	Valmet	K112	B	B	4		23	A-5333	490000	720000	Johd.a. >AF-333>museoauto
605	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-605	760400	900000	
606	BTH/Valmet		B	49	Valmet	K112	B	B	4		23	A-7952	490000	720000	Johdinauto >AH-952
606	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-606	760400	900000	
607	BTH/Valmet		B	49	Valmet	K112	B	B	4		23	A-7981	490000	720000	Johdinauto >AH-981
607	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-607	760400	900000	
608	BTH/Valmet		B	49	Valmet	K112	B	B	4		23	A-8605	490000	720000	Johdinauto >AI-605
608	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-608	760400	900000	
609	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AH-517	510000	660000	Johdinauto
609	Volvo	B59	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AV2	37	AHM-609	760400	900000	
610	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AH-635	510000	720000	Johdinauto
610	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-610	760800	890000	
611	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AH-653	510000	700000	Johdinauto
611	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-611	760800	890000	
612	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		21	AS-63	510000	720000	Johdinauto
612	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-612	760800	890000	
613	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AS-64	510000	750000	Johdinauto
613	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-613	760800	900000	
614	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AS-192	510000	740000	Johdinauto
614	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-614	760800	900000	
615	BTH/Valmet		B	51	Valmet	K112	B	B	4		23	AS-191	510000	740000	Johdinauto, >BU-310
615	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	B	B	4	AS2	35	AHM-615	760800	910000	

Helsingin kaupungin liikennelaitos 601, Volvo B59-59 / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976. Tämäkin 601 sai luvan edustaa linjaa 14. Kuva Pertti Leinomäki 25.8.1982, Helsinki.



Neuvostovalmisteinen ZIU-johdinauto HKL 603 Albertinkadun ja Pursimiehenkadun kulmassa trolleybussilinjalla 14. Kuva Taimo Tuomi 2.7.1973, Helsinki.



Valmet-johdinauto HKL 607 (sarjasta 604 - 608) varsin nuorena. Suuntavilkkujen tilalla oli suuntaviitat. Kuva Helsingin kaupungin liikennelaitos.

HKL 615 (Scania BR111M / Wiima K100) ja 604 (Volvo B59-59/Wiima K100) Ruskeasuon varikolla viimeisinä aikoinaan. Kuva Juhana Nordlund 26.8.1990, Helsinki.



Yhdellä keskiovellalla varustettu johdinauto HKL 615. Kuva Arto Hellman 25.12.1972, Helsinki.

Valmet-johdinauto HKL 609 (sarjasta 609 - 616) linjalla 14A. Kuva Bo Ahlnäs, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
616	BTH/Valmet	BR111M	B	51	Valmet	K100	K112	B	4		23	AS-542	510000	730000	Johdinauto
616	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-616	760800	890000	
617	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AR-966	530000	740000	Johdinauto
617	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-617	760800	900000	
618	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AR-902	530000	690000	Johdinauto
618	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-618	760800	900000	
619	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AS-755	530000	720000	Johdinauto
619	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-619	760800	870000	
620	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AS-758	530000	750000	Johdinauto
620	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-620	760900	900000	
621	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AS-761	530000	740000	Johdinauto
621	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-621	760900	900000	
622	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AS-958	530000	750000	Johdinauto >BBG-30
622	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-622	760900	900000	
623	BTH/Valmet	BR111M	B	53	Valmet	K100	K122	B	4		22	AS-985	530000	750000	Johdinauto >BV-213
623	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-623	760900	900000	
624	BTH/Valmet	BR111M	B	59	Valmet	K100	K122	B	4		22	AZ-52	590000	750000	Johdinauto
624	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-624	760900	900000	
625	BTH/Valmet	BR111M	B	59	Valmet	K100	K122	B	4		22	AZ-158	590000	750000	Johdinauto >museoauto
625	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-625	761000	870000	
626	BTH/Valmet	BR111M	B	59	Valmet	K100	K122	B	4		22	BJ-289	590000	750000	Johdinauto
626	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-626	761000	900000	
627	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-627	761000	880000	
628	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-628	761000	900000	
629	Scania	BR111M	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AS2	35	AHM-629	761000	900000	
630	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-630	760700	910000	
631	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-631	760700	910000	
632	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-632	760700	890000	
633	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-633	760700	890000	
634	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-634	760700	890000	
635	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-635	760700	890000	
636	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-636	760800	891200	
637	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-637	760800	890000	
638	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-638	760800	910000	>Coca Cola-pizzeria
639	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-639	760800	890000	
640	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-640	761100	900000	
641	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-641	761100	890000	
642	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-642	761100	890000	



Johdinauto HKL 616 sisältä. Kuva T. Manner, Helsinki.

Valmet-johdinauto HKL 624 (sarjasta 624 - 626). Kuvattu 1970. Kuva P. Leinomäen kokoelmasta.



Valmet-johdinauto 622 Tukholmankadulla. Kuva Taimo Tuomi 2.7.1973, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 618, Scania BR111M59 / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976. Kuva Helge Kinnunen, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 628, Scania BR111M59 / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976. Muista Wiima K100:ista nämä Scaniaat poikkesivat ulkonäkösä puolesta moottoritalan äänieristyskoteloinnin takia. Autoissa 627 - 629 oli alusta pitäen erilaiset linjanumerofontit verrattuna edeltäviin autoihin. Autoissa 625 - 629 kojelauta poikkesi autojen 610 - 624 kojelautoista. Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1983, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 622, Scania BR111M59 / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976 linjalla 32. Kuva Juhana Nordlund 21.7.1986, Helsinki.

PÄÄTEPYSÄKKI



Kevätkokous 24.2.2008

Suomen Raitiotiesseura Ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Koskelan varikolla sunnuntaina 24.2.2008 alkaen klo 13.00. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

Mikäli on jotain mielenkiintoista kalustoa paikan päällä katseltavana, niin siihen tutustutaan sääntömääräisien asioiden jälkeen.

Mahdollisia ajeluja ajankohtaisella kalustolla

Sähköpostirinkiläisille kerrotaan mahdollisista alkuvuoden ajeluista ringin puitteissa. Lue ringistä enemmän sivulta 2.





LINJAT

Linjan 3T käyttämä pysäkki "Kauppakorkeakoulut" Arkadiankadun ja Runeberginkadun kulmassa poistui käytöstä maanantaina 3.9. ratatöiden vuoksi. Poikkeusjärjestely oli voimassa liki kolme kuukautta.

Keskustan suuntaan ajavan linjan 3B:n pysäkki samassa kohdassa oli tuossa vaiheessa käytössä normaalisti (mutta poistui myöhemmin, ks. uutiset edempänä).

Helsingin bussi 17 ja seutulinja 504 ajoivat Pasilassa poikkeusreittiä torstain 6.9. aamu liikenteen alusta lähtien sunnuntain 9.9. liikenteen loppuun. Poikkeusjärjestelyjen syynä olivat Ratamestarinkadun ja Asemapäällikönkadun risteuksen ratatyöt.

Raitiolinja 3T ajoi suoraan Mannerheimintietä Lasipalatsin ja Oopperan välillä lauantai-aamusta 8.9. aina sunnuntain 9.9. liikenteen loppuun saakka. Töölöntori ja reittiosuudet Arkadiankadulla ja Runeberginkadulla jäivät ajamatta linjalla 3T. Poikkeusliikenne johtui raitiokiskojen uusimisesta Arkadiankadulla.

Linja 3B ajoi lauantaina normaalisti. Sunnuntai-iltana noin klo 23.30 jälkeen 3B ajoi suoraan Mannerheimintietä Oopperan ja Lasipalatsin välillä aina yöliikenteen loppuun saakka. Reittiosuudet Arkadiankadulla

Kulosaaren Jumbo lehdistön tutustumisajelulla Puu-Käpylässä 6.11.2007. Kuva Jorma Rauhala.

ja Runeberginkadulla korvasi osittain bussi 3X, joka ajoi sunnuntai-iltana 9.9. väliä Ooppera - Lasipalatsi noin klo 23.30 alkaen. Bussi 3X ajoi reittiä Runeberginkatu - Eteläinen rautatienkatu - Mannerheimintie - Arkadiankatu - Runeberginkatu - Ooppera. Lasipalatsin kohdalla 3X käytti bussin 24 pysäkkiä Sokoksen edessä.

3B:llä poikkeusreitti myös torstaina 13.9.

3B ajoi suoraan Mannerheimintietä Oopperan ja Lasipalatsin välillä jälleen torstaina 13.9. klo 23.30 alkaen yöliikenteen loppuun asti. Poisjääviä reittiosuuksia Runebergin- ja Arkadiankadulla korvasi osittain bussi 3X, joka ajoi noin klo 23.30 alkaen kuten sunnuntaina 9.9. Linjan 3B poikkeusjärjestelyt johtuivat raitiokiskojen uusimisesta Runeberginkadun ja Tykistönkadun risteyksessä.

Linja 3B ajoi maanantaiaamusta 8.10. kello 9 alkaen perjantaihin 12.10. yöliikenteen päättymiseen asti suoraan Mannerheimintietä Oopperan ja Lasipalatsin välin.

Linjan Töölön reittiosuutta korvattiin bussilla 3X, joka ajoi Oopperalta (lähtö linjan 70T pysäkillä Runeberginkadulta) Runeberginkatua Eteläisen Rautatiekadun ja Fredrikinkadun kautta Arkadiankadulle ja linjan 42 pysäkillä Postitalon eteen.

3X käytti reitin varren raitiovaunupysäkkejä lukuun ottamatta Arkadiankadulla sijaitsevaa pysäkkiä "Kauppakorkeakoulut", joka jäi pois käytöstä.

Poikkeusliikenteen syynä oli Arkadiankadun ja Runeberginkadun risteuksen kiskotyö.

HKL 150 on sivukilpien mukaan reitillä Helsinki-Berlin. Kyseessä oli Euroopan kielten päivän -erikoislinja ja saksalaisesta ohjelmasta vaunussa vastasi Goethe-Institut. Senaatintori 26.9.2007. Kuva Jorma Rauhala.



Linja 3T liikennöi normaalisti.

Raitiolinja 4 ajoi poikkeusreittiä sunnuntaina 14.10. ja maanantaina 15.10. kumpanakin päivänä kello 24.00 alkaen yöliikenteen päättymiseen asti kiskotöiden vuoksi.

Sunnuntaina raitiolinja 4 keskustasta Munkkiniemen suuntaan kiersi Lasipalatsilta Oopperalle Runeberginkadun kautta, Mannerheimintien reittiosuus jäi ajamatta.

Maanantaina linja 4 ajoi Munkkiniemestä keskustan suuntaan Runeberginkadun kautta Oopperalta Lasipalatsille ja Mannerheimintien reittiosuus jäi ajamatta.

Linjan 3B pysäkki "Kauppakorkeakoulut" Arkadiankadun ja Runeberginkadun risteyksessä on poistettu käytöstä ratatöiden vuoksi. Linjan 3T käyttämä pysäkki samassa kohdassa on poistettu käytöstä jo aikaisemmin.

Poikkeusjärjestely on voimassa toistaiseksi. (Uutinen lokakuun puolesta välistä).

Raitiolinja 3B ajoi poikkeusreittiä Eirassa keskiviikon 17.10. ja torstain 18.10. välisenä yönä klo 24 alkaen liikenteen loppuun saakka. Lasipalatsilta tullessaan 3B ei kääntynyt Aleksanterinkadulle vaan jatkoi suoraan Mannerheimintietä Bulevardille ja ajoi Eirassa kuten 3T.

Poikkeusreitti uusittiin torstain 18.10. ja perjantain 19.10. välisenä yönä klo 24 alkaen liikenteen päättymiseen saakka. Poikkeusreitti johtui vaihteiden uusimisesta Mannerheimintiellä Aleksanterinkadun risteyksessä.

Raitiolinja 3B ajoi suoraan Mannerheimintietä Oopperalta Lasipalatsille perjantaista 26.10. klo 18 alkaen sunnuntain 28.10. yöliikenteen loppuun.

Ajamatta jäänyttä reittiosuutta korvattiin bussilinjalla 3X. Bussi ajoi Oopperalta (Runeberginkatu, linjan 70T pysäkki) Postitalolle reittiä Runeberginkatu - Eteläinen Rautatiekatu - Arkadiankatu. Bussit käyttivät raitiovaunupysäkkejä sekä Kauppakor-

keakoulut-bussipysäkkiä Runeberginkadulla ja Tennispalatsin kohdalla olevaa pysäkkiä Eteläisellä Rautatiekadulla. Linjan 3B normaalireitillä oleva Luonnontieteellisen museon pysäkki jäi poikkeusjärjestelyn ajaksi pois käytöstä.

Bussilinjoilla oli poikkeusreittejä perjantaita 16.11. klo 18.30 alkaen sunnuntaihin 18.11. liikenteen päättymiseen asti Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteyksessä tehtävien ratatöiden vuoksi.

Raitiolinjojen 3B ja 3T Koskelan hallitusta alkavat ja sinne päättyvät vuorot ajettiin Hämeentien kautta. Läntisen Brahenkadun pysäkki jäi näiltä vuoroilta pois. (Hallivuorot on merkitty aikatauluihin u-, k- ja x-kirjaimilla.)

Legendaarinen rengaslinja kolme täytti 85 vuotta 21.10.2007

Koko perheen tapahtumassa lauantaina 24.11. alkuperäiskuntoon entisöity vuoden 1955 vaunu 339 liikennöi kolmosen reittiä Kalliossa klo 10 – 14. Ilmaisella yleisöajelulla opas kertoi kolmosen vaiheista ja matkantekoa tahdittavat HKL:n harmonikkaorkesteriyhdistyksen hanuristit, jotka soittivat vaunussa klo 10 – 12. Vanhan ajan raitiovaunun ovia availi 1950-luvun pukeun pukeutunut rahastaja, ja lapsille liikennetietoa jakoi HKL:n Setä Sininen. Kiertoaajelu oli osa Kallio Kipinöi -tapahtumaviikkoa.

Yleisöajelulle lähdettiin Porvoonkadun 3T:n pysäkiltä klo 10.00; 10.40; 11.20; 12.00; 12.40 ja 13.20. Kierros kesti noin 40 minuuttia, ja kyytiin voi nousta myös 3T:n Karhupuiston, Hakaniemen ja Rautatietorin pysäkeiltä. Juhlavaunun linjatunnus oli 85V ja määränpää Kallio. Vanhoilla valokuvilla



Zagrebista Helsinkiin kokeiltavaksi tuotu Crotam-vaunu saapui Koskelaan 9.12.2007. Kuva Juhana Nordlund 9.12.2007.

somistettu vaunu ajoi reittiä Alppila – Kallio – Hakaniemi – Rautatietori – Mannerheimintie – Alppila.

Porvoonkadun raitiovaununpysäkin aukiolla jaettiin ratikkaesitteitä, heijastimia sekä kuumaa juotavaa tapahtuman ajan.

Juhlaviikonloppuna 24. – 25.11. liikennöi lisäksi Karian vuonna 1959 valmistunut vaunu 12, joka ajoi kolmosen reittiä normaali- vuorojen välissä klo 13 – 15. Kunnostetun 1950-luvun vaunun kyytiin pääsi tavallisen matkalipun hinnalla.

Tapahtuman järjesti HKL yhteistyössä Suomen Raitiotieseuran kanssa.

Aleksanterinkatua kulkevat raitiovaunut 3B, 3T, 4, 7A ja 7B ajoivat poikkeusreittejä joulukadun avajaisten aikana sunnuntaina 25.11. noin klo 12.40 - 15. Bussi 16 ajoi poikkeusreittiä tarvittaessa.

- Ratikat 7A ja 7B ajoivat Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua pitkin.

- Ratikat 3B, 3T ja 4 ajoivat Aleksanterinkadun sijasta Kruununhaan kautta reittiä

Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu.

Keskustan raitio- ja bussiliikenteessä oli kulkueen aikana lyhytaikaisia viivästyksiä.

Ylipormestari Jussi Pajunen ja joulupukki saapuivat Senaatintorille HKL:n raitiovaunulla noin kello 12.55. Ratikka oli alkuperäiseen asuunsa kunnostettu vaunu numero 339 vuosimallia 1955.

Ylipormestari avasi joulukadun klo 13. Kulkue lähti Senaatintorilta liikkeelle noin klo 13.30, kiersi Aleksanterinkadulta Mannerheimintielle ja edelleen Pohjoisesplanadin kautta takaisin Senaatintorille.

28.11. Raitiolinjojen 3B ja 3T pysäkit Arkadiankadulla on taas otettu käyttöön. Pysäkipari "Kauppakorkeakoulut" oli poissa käytöstä paikalla tehtävien ratatöiden vuoksi loka-marraskuussa.

METRO

4.10. havainto: Raiteentukemiskone Plasser & Theurer 09-32 CSM Metrovarikolla.



Düwagin valmistama GT8N-osamatalaratikka MVV 517 (tuleva HKL 161) juuri Mannheimista saapuneena. Helsinki, Kalasataman asema, 9.11.2007. Kuva Jorma



Havainnoitsija matkusti tiistaina 6. marraskuuta noin kello 15.45 metrojunalla RL:stä RT:lle vaunuparissa 121+122. Havaittiin katonrajaan kiinnitetyn kaksi uudenlaista näyttötäulua, joissa pyöri jatkuvasti ajankohtaista liikennetietoa sekä ilmeisesti HKL:n markkinointiosaston ottamia kuvia Helsingin metroverkolta (mm. juna Kalasataman aseman liepeillä ja Vuosaaren metrossillalla matkalla länteen). Tiedotukset olivat pelkästään suomeksi. Niissä mainittiin esim. linjan 70T olevan poikkeusreitillä, mutta ei kerrottu sen tarkempia yksityiskohtia reittikaduista, poikkeusreitien kestosta jne. Muissa M100- tai M200-sarjan vaunuissa tällaisia laitteita ei ole havaittu. Havainnoitsija laitoi edelleen merkille, että Vuosaaren matkalla olevan junan sisänäytöt olivat pimeinä, asemakuulutuksia ei tullut ja määränpääkilpien mukaan juna oli matkalla Ruoholahteen. Laiturinäytöt lienevät näyttäneet oikein.

Vastaavanlaisia inforuutuja on nähty aiemmin Berliinin U- Bahnissa. Nämä "Ber-

liner Fensteriksi" ("Berliinin ikkunaksi") kutsutut laitteet välittävät päivälehti "Berliner Morgenpostenin" uutisten lisäksi myös ajankohtaista liikennetietoa. Siellä järjestelmä on ollut käytössä jo useita vuosia.

Ulla-Maija Alasen taideteos Itäkeskuksen metroasemalla 26.11. alkaen

Valo kutsuu tanssiin Itäkeskuksen metroaseman läntisessä lippuhallissa avataan maanantaina 26.11. klo 17.30 Ulla-Maija Alasen kineettinen taideteos Sinä Olet. Teoksessa tanssivat elämään rohkaisevat sanat ja paikan päällä kuvattujen ihmisten silhuetit. Myös ohikulkijoiden omat varjot tulevat osaksi teosta.

Sinä Olet juhlistaa metron 25-vuotista taivalta, mutta ennen kaikkea sen tehtävä on tuoda ympäristöönsä positiivista energiaa ja houkuttella kaamoksen painamia ryhtejä oikeenomaan.



Kolmosen rengaslinjan 85-vuotispäivää juhlittiin 24.11.2007 osana Kallio kipinöi -tapahtumaa. HKL:n ja SRS:n yhteistyössä järjestämä tempaus oli Kallio kipinöi -viikon kävijämäärältään suosituin yksittäinen tapahtuma. Vaunulla 339 järjestetyillä opasteuilla kierroksilla kuljetettiin yhteensä yli 800 matkustajaa. Kuvassa jonotetaan juhlavauvuun kuin sota-aikana konsanaan. Onneksi kaunis sää suosi odottajia. Kuva Kimmo Säteri.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ (ratikka ja bussit)

Torstaina 11.10 (ainakin) iltapäiväruuhkassa olivat kaikki neljä mannheimilaista liikenteessä. Kaksi linjalla 1A ja kaksi linjalla 7B.

23.10.: Jumbon neitsytmatka Vallilasta Kruunuhakaan alkoi hieman klo 17 jälkeen. Ajokytkimessä tapahtunut ennaltaarvaamaton oikosulku pysäytti kuitenkin matkanteon Snellmaninkadulle, josta vaunu siirrettiin Kauppatorin kautta Vallilaan tarkistettavaksi.

BS 1:n lehdistöilaisuus (ks. uutinen edellä) järjestettiin 6.11.2007 Vallilassa (sisälsi ajelun Käpylään). BS 1 on nyt valmistunut kunnostuksesta ja se on täysin ajokuntoinen.

9.11.: MVV 517 Sompasaaressa puoli kymmenen aikoihin. Toisin sanoen ensimmäinen nk. Välipala-Manne oli saapunut Saksasta Helsinkiin. Se saataneen liikenteeseen aikaisintaan tammi - helmikuussa 2008. SRS-ajelu mahdollinen, seuraa sähköpostiasi, mikäli kuulut rinkiin!

Ludde (150) näyttää olevan ahkerasti tilausajossa. Havainnoitsija näki vaunun Mannerheimintiellä perjantaina 9.11. ja heti seuraavana päivänä Hämeentiellä. Jälkimmäisenä päivänä oli myös välipalavaunu (80) liikkeellä linjoilla 6/8.

Maanantaiaamuna 15.10 Concordia Bussin Helsingin linjalla 15A puolimatala Volvo/Carrus ovat 2-2-0. Pimessä ei valitettavasti näkynyt auton numeroa.

Mannheimin "välipalamanne" MVV 517 on täyskorjauksessa Vallilan korjaamolla. Alun perin vaunu on ollut MVV 419 vuodelta 1964. Numeromuutos tapahtui vuonna 1991, jolloin vaunuun lisättiin matalalattiatien väliosa. Viher-keltaiseksi maalattava vaunu saa numeron HKL 161. Kuva Jorma Rauhala 29.11.2007.



HKL kokeilee uusien raitiovaunutyypin rakennratkaisuja puumallissa Vallilan hallissa. Kuva Jorma Rauhala 29.11.2007.

Pienoisrautatiekerhon, Suomen Rautatiemuseon ja Suomen Raitiotieseuran perinteinen "Joulunäyttely" järjestettiin 24. - 25.11.2007 VR:n pääkonttorin ruokalassa. Nähtävänä oli mm. helsinkiläinen, Lasse Aalosen rakentama raitiotiedioraama "Snadikatu". Kuva Juhana Nordlund 25.11.2007, Helsinki.



LÄHIJUNA

Malminkartanon asemalla tehdään tämän talven aikana peruskorjausta.

Korjaustyöiden ensimmäisessä vaiheessa pohjoisen puoleinen kulkuyhteys laiturille 2 (junat Vantaankosken suuntaan) suljettiin maanantaista 10. syyskuuta alkaen.

Pohjoisen suunnasta laiturille 2 tulevat ja pohjoisen suuntaan poistuvat matkustajat kulkevat remontin ajan laiturin 1 kautta. Laiturilta toiselle siirrytään alikulusta laiturien eteläpäästä.

Laiturin 1 (junat Helsingin suuntaan) kulkuyhteydet ovat normaalisti käytössä.

Korjaustyöt eivät vaikuta junien liikennöintiin.

Peruskorjauksen yhteydessä aseman viihtyisyyttä parannetaan uusimalla valaistusta ja laiturin pintamateriaaleja. Korjaustyöt valmistuvat kevään 2008 aikana.

Sm2 6089 on saneerattu. Saneerattuja Sm2:ia ovat nyt ainakin 6051, 6053, 6054, 6061 - 6063, 6065 - 6079, 6081, 6087, 6089 sekä 6100. Moottorivaunun 6057 sisätilat vastaavat myös saneerattuja, mutta muilta osin runko 6057+6257 on saneeraamaton.

MUUTA

Havaintoja 11.9.: Töölöntorin silmukasta tulevan raiteen ristikko ja myötävaihe on poistettu. Että enää ei Töölöntorille pääse peruuttamallaakaan.

Joukkoliikennelautakunnan päätöksiä 18.10:

SEITSEMÄNTOISTA 1970-LUVUN NIVELVUNUN PERUSKORJAUKSEN TILAAMINEN

Lautakunta päätti oikeuttaa liikennelaitoksen tilaamaan peruskorjauksen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneeltä Verkehrs Industrie Systeme GmbH:ltä (VIS).

NIVELRAITIOVAUNUN MATALALATTIAISEN VÄLIOSAN SUUNNITTELUUN TILAAMINEN

Lautakunta oikeutti liikennelaitoksen lisätilaukseen jo aiemmin väliosien suunnittelema tehneeltä Citec Oy:ltä.

Joukkoliikennelautakunta (Helsinki) on kokouksessaan 1.11.2007 päättänyt aloittaa uudelleen linjan 3T yöliikenteen.

Aiemmin lautakunta ei ole pitänyt yöliikennettä tarpeellisena, mutta valtuusto määräsi lautakunnan tarkistamaan kantaansa.

Liikenne aloitetaan entisin vuorovälein ja liikennöintiajoin 1.1.2008 alkaen.

Raitiotiemoottorivaunut HKL 25 (RM3, Valmet / Strömberg) ja 337 (RM1, Valmet / Strömberg) romutettiin marraskuun alkupuolella.

Käpylä-Seura järjesti jo perinteeksi muodostuneen vuosipäiväajelunsa lauantaina 17.11. vaunulla 339.

VTS-vaunut ovat kulkeneet ykkösellä ainakin vuodesta 1959 lähtien. Viimeinen vuoroliikenteen VTS nähtiin niinkään juuri ykkösellä 29.5.1987.

Linjatunnuksella 1S ajettavat lähdöt Käpylän pääte pysäkiltä olivat klo 10, 11 ja 12. Kauppatorilta palataan Käpylään klo 10.30, 11.30 ja 13.00.

Museoraitiovaunut 91 ja 615 Raitioliikennemuseosta on siirretty Koskelan halliin. Samoin on siirretty Vallilasta varastoituna ollut museovaunu H-4 (entinen 5).

Mannheimista hankituille "välipalanneille" varataan järjestysnumerot 161 - 166. Osa vaunuista maalataan keltavihreiksi ja osasta tulee mainosvaunuja. Vaunun 161 (ex MVV 517) on määrä olla liikenteessä helmikuussa 2008. Sitä ei ole vielä ratkaistu, mille linjalle tai linjoille vaunut 161 - 166 sijoitetaan.

Raitioliikennemuseon tulevasta yhteistyöstä sovittu

Helsingin kaupungin museon Raitioliikennemuseon muutos osaksi uutta kulttuurikeskusta eteni 20.11., kun kaupungin museo, kulttuuriasiainkeskus ja Kulttuuritehdas Korjaamo Oy allekirjoittivat yhteistyösopimuksen. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö on museotalalla uutuus. Hanke tarjoaa





kaupunginmuseolle mahdollisuuden esitellä Helsingin kulttuuriperintöä uusille yleisöille uusin keinoin.

Raitioliikennemuseossa alkoi joulukuussa remontti, jossa rakennuksen tiloja muutetaan soveltuviksi kulttuurikeskuskäyttöön. Vanhat raitiovaunut eivät häviä, vaikkakin esilläolleista vaunuista kaksi siirrettiin varastoon (ks. uutinen edellä) samoin kuin johdinautokin. Helsingin raitioliikenteen historia säilyy museon sydämenä. Museossa avataan kesällä 2008, yhtä aikaa kulttuurikeskuksen kanssa, uusi näyttely, joka tarkastelee ratikkahistoriaa ruohonjuuritasolta, matkustajien ja henkilökunnan muistojen kautta. Menneen ajan ratikkamatkoihin voi eläytyä runsaan esine- ja kuva-aineiston avulla ja uudenaikaisen audiovisuaalisen tekniikan keinoin.

Uusi yhteistyö tuo uudistettuun vanhaan raitiovaunuhalliin ratikkahistorian lisäksi paljon muutakin, kun Kulttuurikeskus Korjaamon toiminta laajenee museon puolelle. Luvassa on runsaasti monipuolista kulttuuriohjelmia ja uusia yleisöpalveluja. Yhteistyösopimus on solmittu kymmeneksi vuodeksi, ja sitä voidaan jatkaa edelleen kymmenellä vuodella.

Raitioliikenne- / kaupunginmuseon bussikokoelma:

Ratikkamuseossa oli:

- Johdinauto BTH/Valmet, 1949 (HKL 605)
- Lisäksi museon kokoelmiin on otettu seuraavat neljä autoa:
- Johdinauto BTH/Valmet, 1959 (HKL 625)
 - Linja-auto Sisu BT-69BVT, 1977 (HKL 720)
 - Linja-auto Volvo B10M ZF, 1987 (HKL 8716)
 - Nivellinja-auto Volvo B10MA, 1991 (HKL 9107)

Museovaunua 91 siirretään pois Raitioliikennemuseosta 13.11.2007. Kuva Jorma Rauhala.

POSTIKORTTEJA

Kuvat nähtävissä osoitteessa <http://www.raitio.org/myy/myyvtv.htm>

Tilaukset SRS:n tilin Nooa Sp 440540–225891 kautta. Korttien hinta on 1e/kpl. Merkitse tiedonantokohtaan haluamiesi korttien numerot ja kappalemäärät. Muista mainita myös nimi- ja osoitetietosi.

1. HKL. Kaipion moottorivaunu Sederholmin talon edessä linjalla 1, 1970-luvun alku
2. HKL. Punaharmaa Nr I -nivelaunu 68 Munkkiniemessä linjalla 4, syksy 1978
3. HKL. VTS-vaunut 359 ja 356 Itä-Pasilassa pääte pysäkillä linjalla 2A, 1983
4. HKL. Metrojuna M3+M4 matkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella, 6/1972
5. HKL. Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen, 5/1972
6. TAKL. Johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla, 11/1970
7. TuKL. VTS-vaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen pääte pysäkillä, 5/1972
8. TuKL. VTS-vaunu 53 linjalla 1 Sataman pääte pysäkillä, 10/1966
11. HKL. ASEA 182 + 684 ja 183 + Kaipio 730 Pohjolanaukiolla linjalla 1, 6/1974
12. HKL. NDWF 109 + ASEA 687 Liisankadulla linjalla 1A, 6/1972
13. HKL. Karia 192 + LHW 705 Ensi Linjalla linjalla 10, 6/1974
14. HKL. Karia 324 Pasilan asemalla linjalla 2, 10/1983

RAITIOVAUNUKALENTERI VUODELLE 2008

Kurki Decoration on julkaissut Turun maakuntamuseon kanssa yhteistyössä upean raitiovaunuaiheisen seinäkalerin vuodelle 2008. Tulevana vuonna tulee kuluneeksi sata vuotta Turun sähköraitioteiden liikenteen aloittamisesta.

Kalenterissa on joka kuulla erilainen ja mielenkiintoinen turkulainen raitsikkakuva 1890–1950-lukujen väliseltä ajalta.

Kalenterin voi hankkia kätevästi suoraan kotiin suorittamalla 15,50 euron maksun kustantajan Kurki Decorationin pankkitilille.

(Kalenterin osuus on 12 e + 3,50 e tukeva pahvinen kuljetusboksi sekä postimaksu.)

Maksun yhteydessä ilmoita viitteeksi oma nimesi. Lähetä sen lisäksi osoitetietosi kustantajalle joko sähköpostilla tai puhelimitse, mainitut yhteystiedot löydät ohesta.

Kustantajan [www-sivuilla](http://www.sivuilla) voi tutustua myös muuhun tarjontaan, valikoimasta löytyy esimerkiksi raitsikkapostikortteja. Useamman kalenterin ja/tai postikorttien tilaajaa pyydetään varmistamaan ennen maksamista edullinen postitushinta.

Kurki Decoration Oy

Tiina Syrjälä
Tiilentekijänkatu 8
20810 TURKU
p. 050 586 3779

Pankkitilin numero: 571049-230436
tiina.syrjala@kurkidecoration.fi
www.turkukuva.fi

KIITOS

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta,

joille kiitokset:
Daniel Federley
Arto Hellman
Jouni Kiviniitty
Tauno-Juhani Lappi
Juhana Nordlund
Jorma Rauhala
Kimmo Säteri

Takasivun kuvat:

Helsinkiin kokeiltavaksi tuotu kroatialainen Zagrebin raitioteiden (ZET - Zagrebački električni tramvaj) Crotram-vaunu ZET 2263 kotikaupunkinsa arkkitehtitehtävissä. Kuva Zdenko Rupnik.

Kunnostettu Karia-vaunu HKL 12 sijoitettiin linjoille 3B ja 3T juhlistamaan kolmoslinjojen 85-vuotista historiaa viikonvaihteessa 24. - 25.11.2007. Kuvassa vaunu on Mannerheimintien Lasipalatsin edessä. Kuva Daniel Federley 25.11.2007, Helsinki.



SRS
 PL 234
 00531
 Helsinki



* . KH23 *

