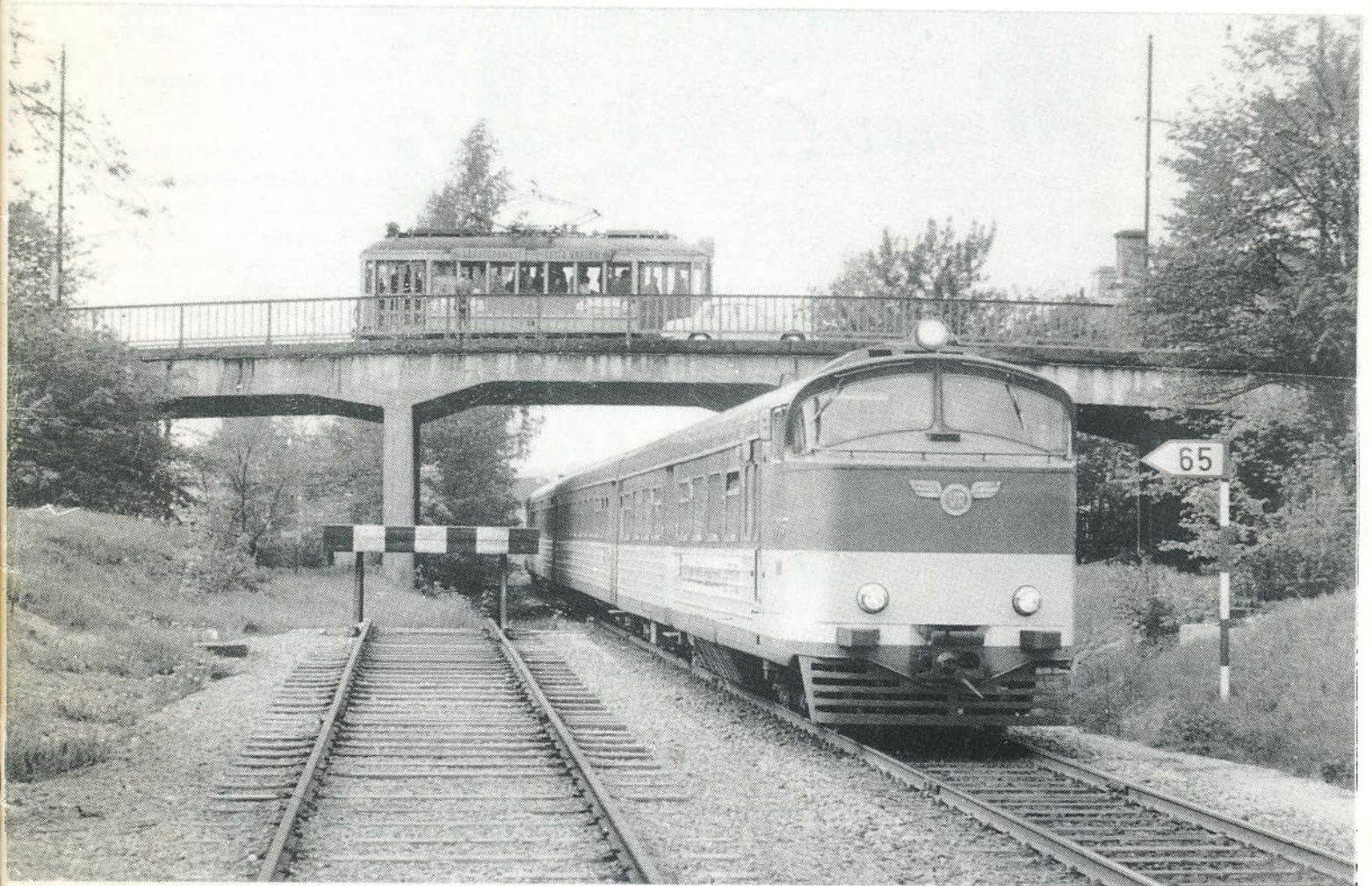


2 1992

# TRAITIOI

ISSN 0356-5440

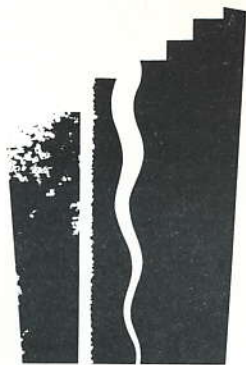




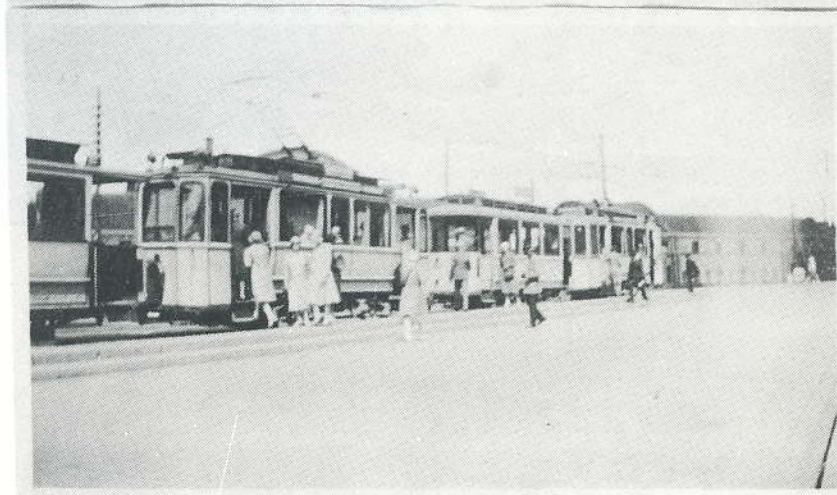
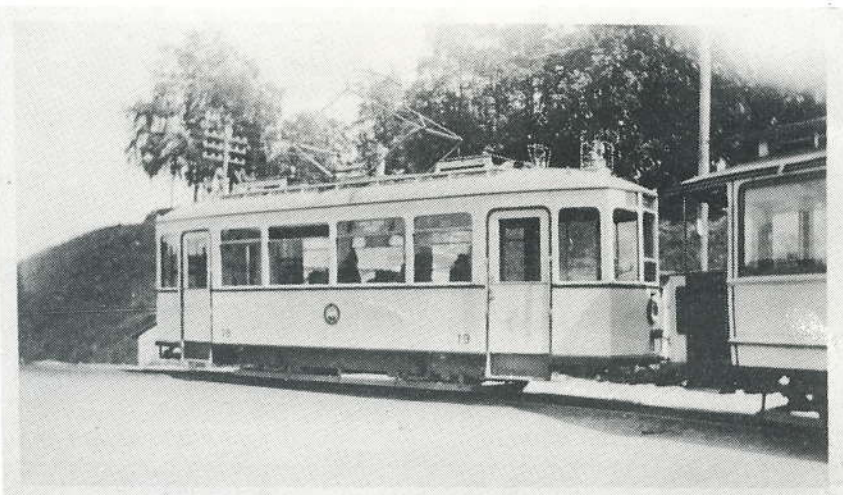
## VIIPURIN RAITIOTIET

On ensi vuonna ilmestyvän kirjan aiheena. Kirjan kirjoittaja Per Rickheden odottaa myös sinun tietojasi ja avustuksiasi, joita voit välittää vaikkapa Jorma Rauhalan kautta (puhelin 873 5836).

*Kuvia Viipurista; ylinnä moottorivaunu 19 Ristimäellä, keskellä vaunuhallit ja konttorit sekä alhaalla näkymä rautatieaseman raitiovaunupysäkiltä.*



SUOMI 75 VUOTTA







PL 234  
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu  
103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

puheenjohtaja Tauno-Juhani Lappi  
k: (90) 565 1348  
varapuheenjohtaja Ismo Leppänen  
sihteeri Juhana Nordlund  
k: (90) 879 4994  
rahastonhoitaja Pertti Leinomäki  
arkistonhoitaja Arto Hellman  
jäsen Ari Oksa  
varajäsen Jorma Rauhala

Arkisto

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin (90) 321 066. Arkistoluettelo on ilmestynyt viimeksi 1. 1. 1986

Jäsenmaksut: 80 mk

**Kansikuva:**

*Tulevaisuudessa Turun Datastop-junapysäkin ohi ampaisevat Pendolino-luotijunat. Kaksikymmentä vuotta sitten Kupittaalla kohtasivat raitiovaunut ja kii-tojunat.*  
*Kuva(montaasi) J. Rauhala, 31. 5. 1972*

RAITIO ISSN 0356-5440 15. vuosikerta

Toimitus: J. Rauhala  
(90) 707 2957 (t)  
(90) 873 5836 (k)  
Uutistoimitus: A. Hellman  
(90) 321 066 (k)

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1992

Ilmestyy kolmasti vuodessa.

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

Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

©Copyright Suomen Raitiotieseura ry 1992

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978 4  
1979 3  
1980 1  
1981 1, 2, 3, 4  
1982 1, 2  
1984 3, 4  
1985 3  
1986 2, 3, 4  
1987 1, 2, 3  
1988 1, 2, 3, 4  
1990 2, 3  
1991 2, 3  
1992 1, 2

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta PSP 54483, hinta 20 mk numerolta.

## KUTSU SYYSKOKOUKSEEN

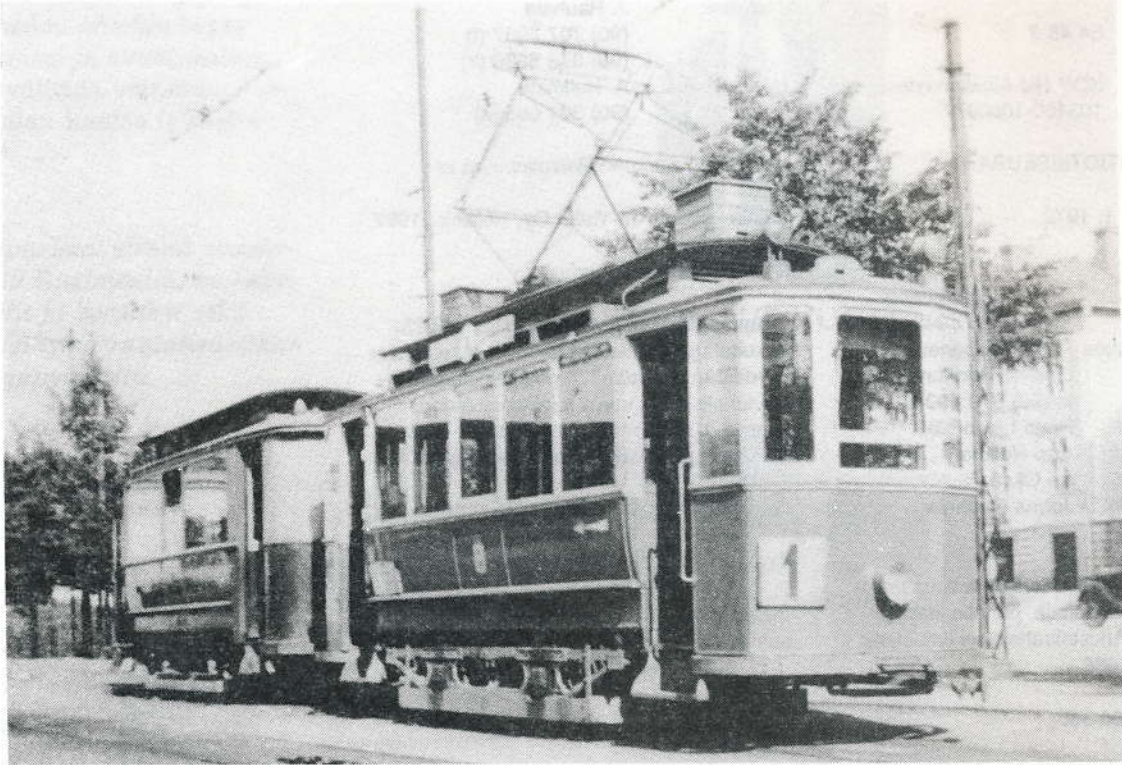
Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään lauantaina marraskuun 21. päivänä klo 13.00. Kokous pidetään HKL:n pääkonttorin kokoustiloissa Toinen linja 7. Koska ulko-ovea ei voi pitää vartioimatta auki, tulkaa paikalle hyvissä ajoin. Sääntömääräisten asioiden lisäksi näemme videoita ja kuvia. Tervetuloa.

## ENNAKKOTIETO KEVÄTKOKOUKSESTA

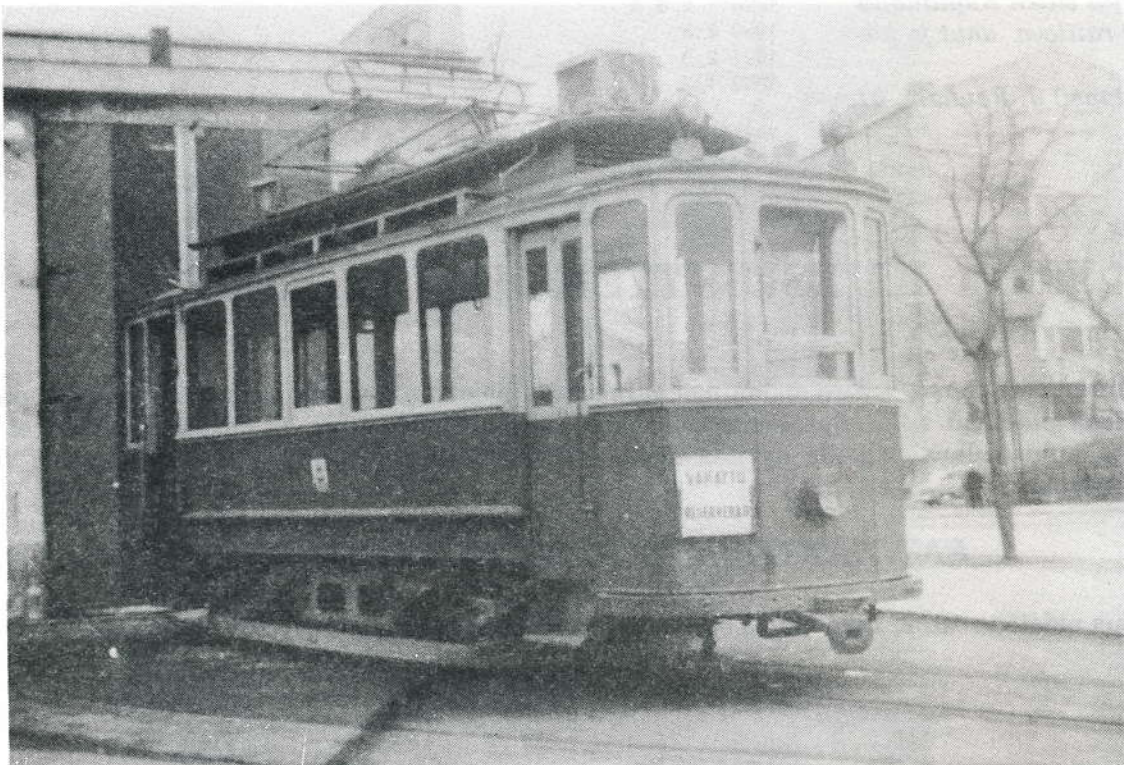
Kevätkokous pidetään 13. 2. 1993 klo 13.00 HKL:n pääkonttorin kokoustiloissa Toinen linja 7.



## KUVIA TOIVO NISKASEN KAMERASTA

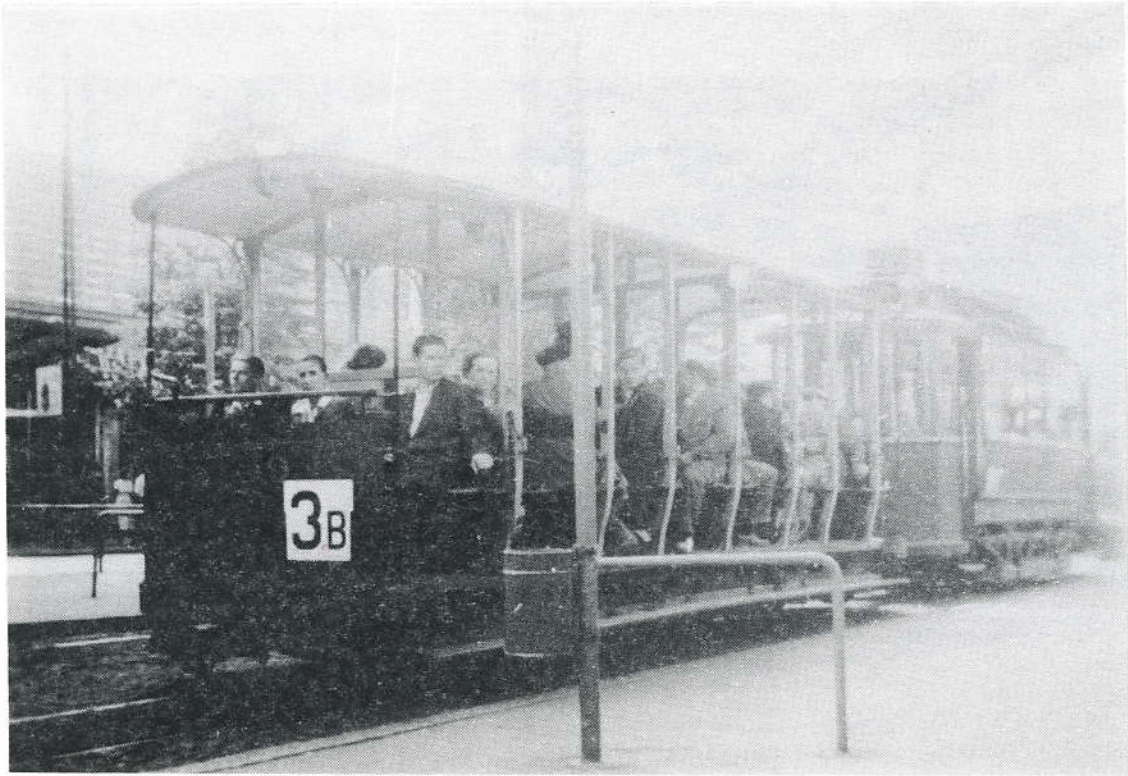


*Pikkuruotsalainen ASEA-vaunu vuodelta 1914. Kuva 1950-luvun alkupuolelta. HKL antoi tälle vaunulle vuonna 1945 numeron 38, HRO:lla vaunu oli 45 numeroa suurempi tämän sarjan kohdalla eli siis 83. Sarjaan tehtiin vuosien mittaan muutoksia, mutta ne eivät vaikuttaneet vaunujen tunnusomaisimpiin piirteisiin. Tämä vaunu oli vuosina 1932–38 vuokrattuna Turkuun.*

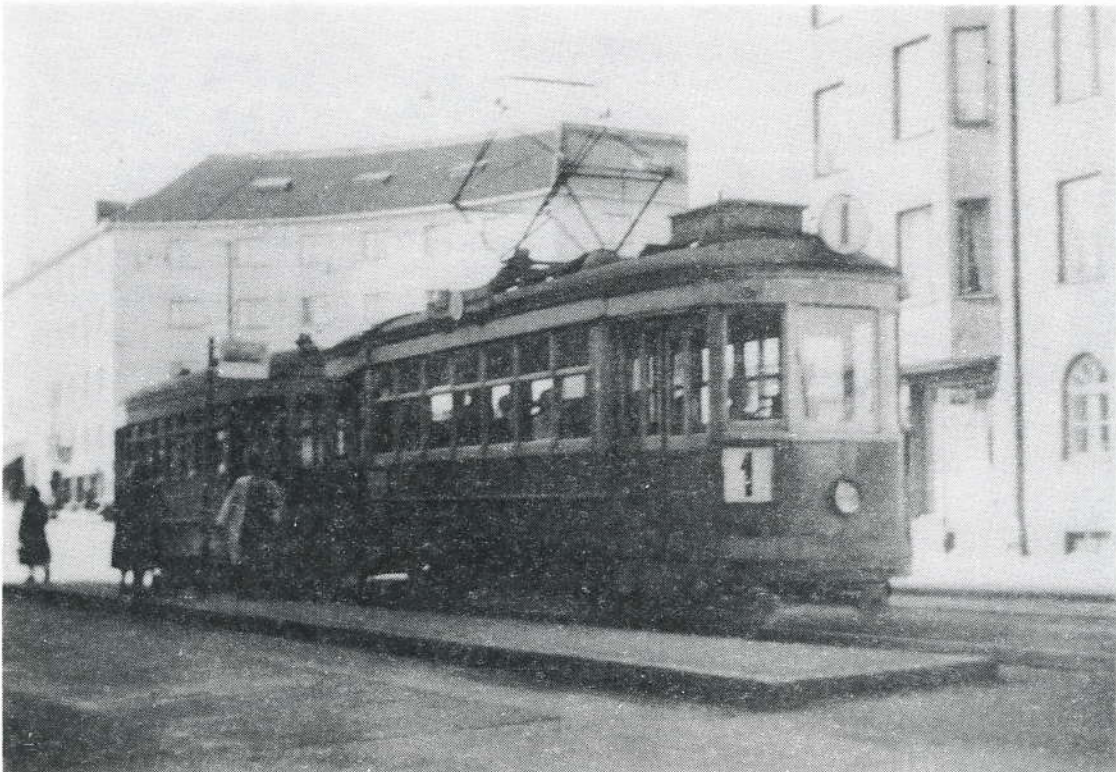


*Hieman nuorempi (v. 1918) on tämä pikkuruotsalainen vaunu, johon ASEA oli rakentanut uuden vahvemman mallisen alustatyyppin. Näiden vaunujen numerot olivat HRO:lla 94-111 ja vastaavasti HKL:llä 49-66. Kuva samoin 1950-luvun alkupuolelta.*



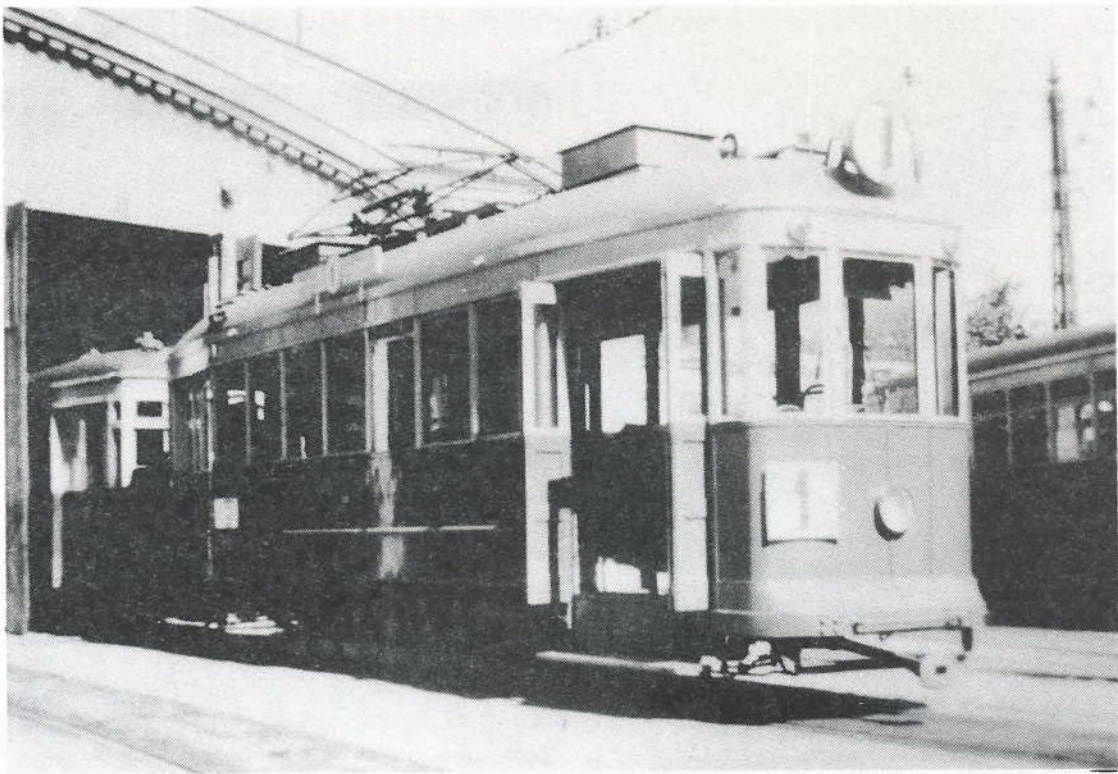


*Suosituin vaunutyyppi kuumana kesäpäivänä oli varmasti tämä ilmava kesävaunu. Kuvassa oleva vaunu HKL 549 (HRO 232) oli muuten ensimmäinen HRO:n ensimmäisestä kotimaiselta raitiovaunuvalmistajalta tehdystä tilauksesta. Hietalahden Laivatelakka Oy valmisti näitä vaunuja vuonna 1919 kaksitoista kappaletta, numerot 232-243 (HKL 549-560). Pikkuruotsalainen on vetäjänä tässä Olympialaisten kisojen aikaisessa kuvassa Forumin edustalla.*



*Kuva 1950-luvulta, jossa Helsingin kaikkien aikojen pisimmän raitiolinjan Salmisaari — Vallila — Eira vaunu on ottamassa matkustajia Sturenkadulla. Tänäpästä ei kulje yksikään raitiolinja, vaikka kyllä raitiovaunuja useastikin. Moottorivaunu on maailmankuulun ja kaikkiin maanosiin vaunuja rakentaneen amerikkalaisen Brill-tehtaan valmistama, sähkölaitteet on puolestaan toiselta tunnetulta yhtiöltä General Electriciltä, vm. 1920. Numerosarja oli HRO:lla 151-170, HKL:llä 71-90. Perävaununa tamperelainen Kai-pio vuodelta 1945.*



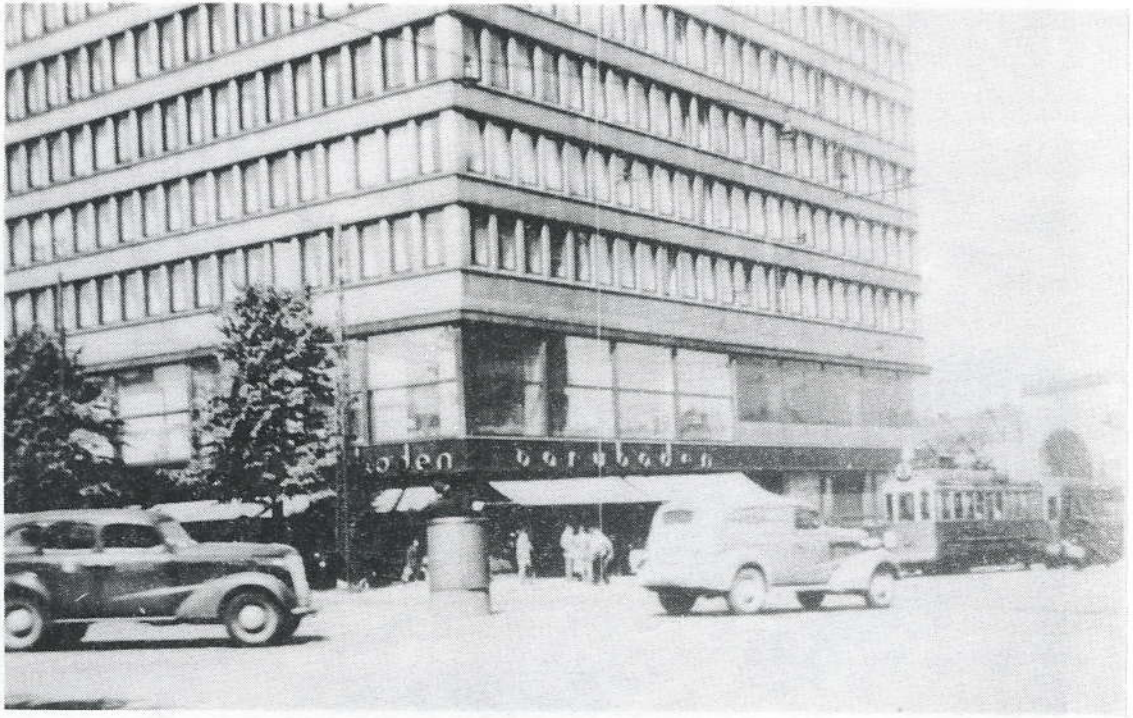


*Tässä pikkuruotsalaisen nuorempi "isoveli". ASEA-vaunun etupää on lähes alkuperäisessä asussaan. Vaih-  
detaan vain "aurinko" ja linjakilpi entisiin linjakilpiin ja lisätään ilmaletkut, punainen takavallo, häi-  
käisysuojus ja pari pientä pistorasiaa etupäähän, niin vaunu on kuin uutena. Vaunut ovat vuosilta 1928-  
1930 ja saivat HRO:n numeroiksi 121-150 ja 401-412, HKL:n numerot 121-162. Kuva 1950-luvulta.*

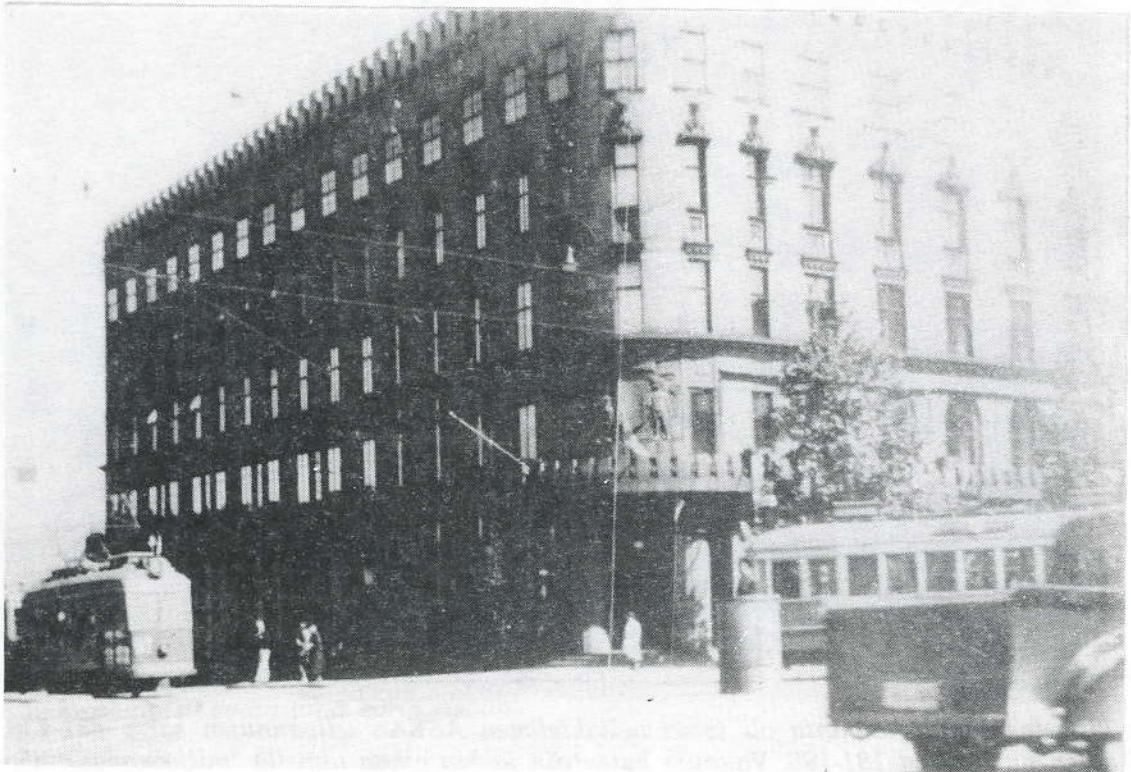


*Tunnelmallinen kuva 1950-luvun puolivälistä Hämeentieltä. Helsingissä on joskus ollut talviakin.*

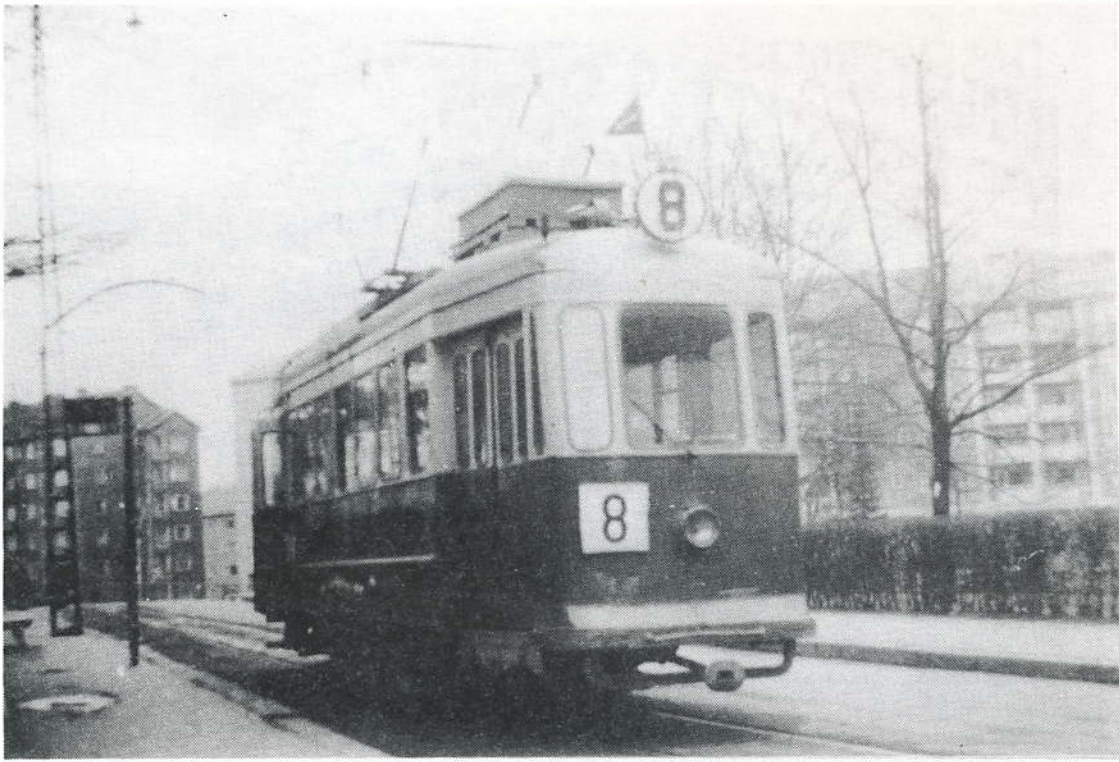




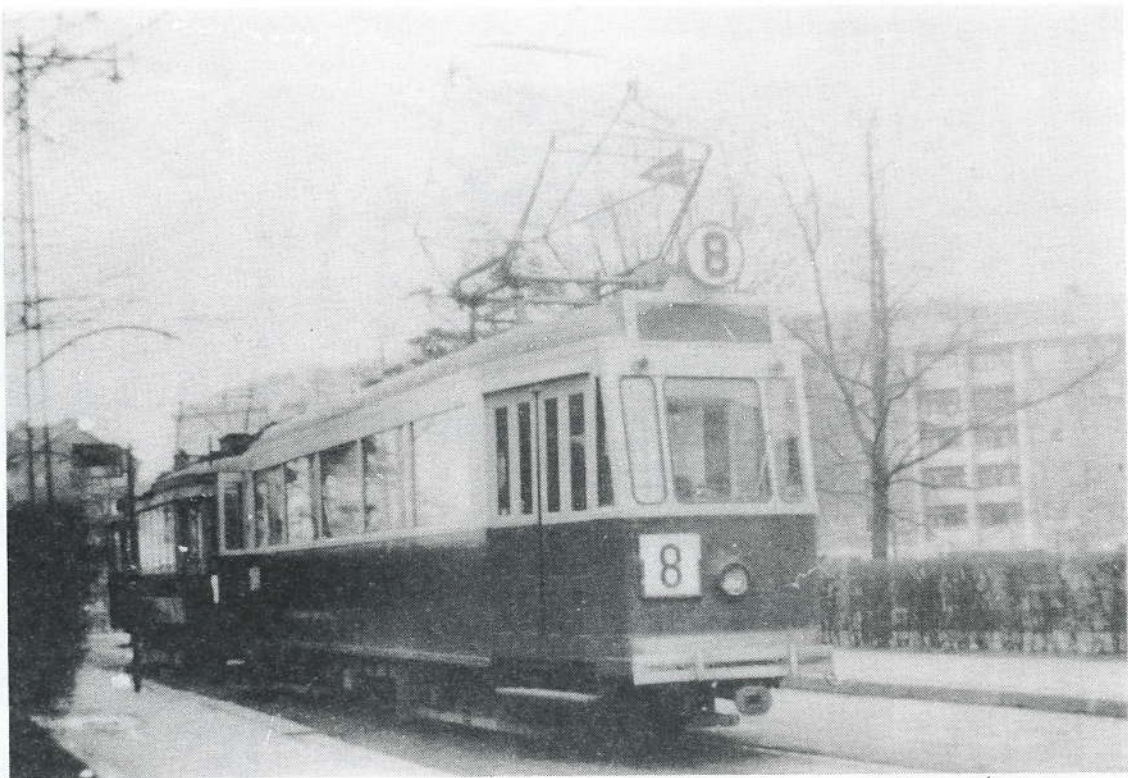
*Kesäkuu 1950. Kaksi kuvaa Mannerheimintien Kaivokadun risteyksestä. Liikennevaloja ei vielä ollut missään, keskellä risteystä olevassa pöntössä heiluvan liikennepoliisin käsimerkkejä seurattiin tarkasti.*





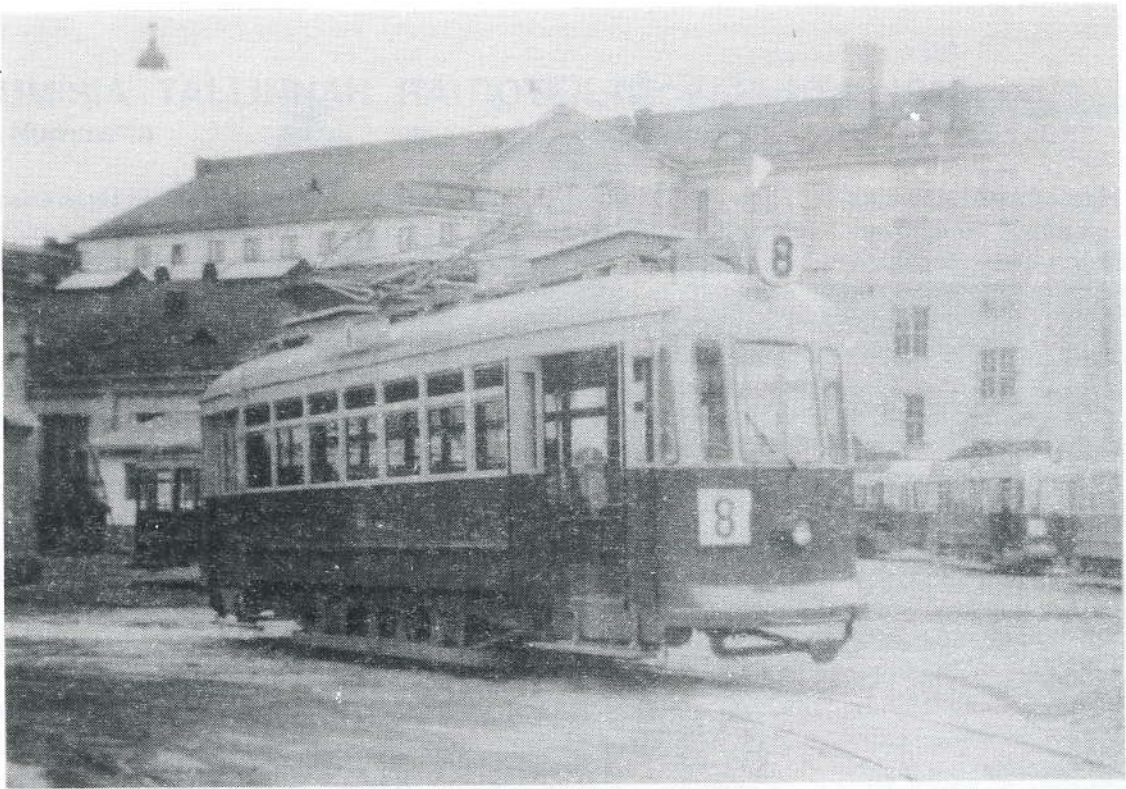


*Kahdeksikko Vallilan päätesilmukassa 1950-luvun puolivälissä. Vaunu on SAT:n eli Suomen Autoteollisuuden valmistama ja siinä on AEG:n moottorit ja kuuluu sarjaan 163-174. Etupää on muotoiltu alkuperäisestä.*

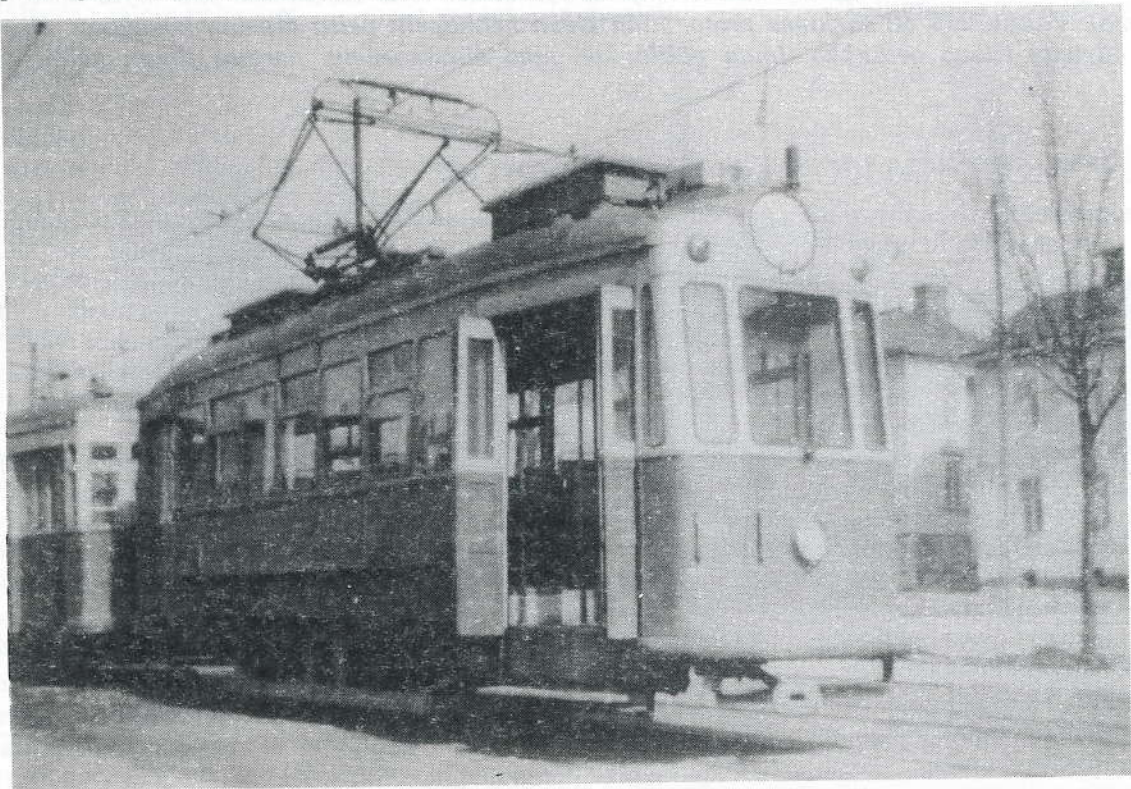


*HRO:n viimeinen uudishankinta oli tämä neliakselisten ASEAn telivaunujen sarja 431-436, jonka HKL muutti sitten numeroiksi 181-186. Vaunuja kutsuttiin jonkin aikaa nimellä "miljoonavaunut", koska ne olivat ensimmäiset, jotka olivat maksaneet yli miljoonan silloista markkaa. Tässä 1950-luvun kuvassa vaunussa on vielä alkuperäinen etuosa, vain "aurinko" on tullut uutena katolle.*



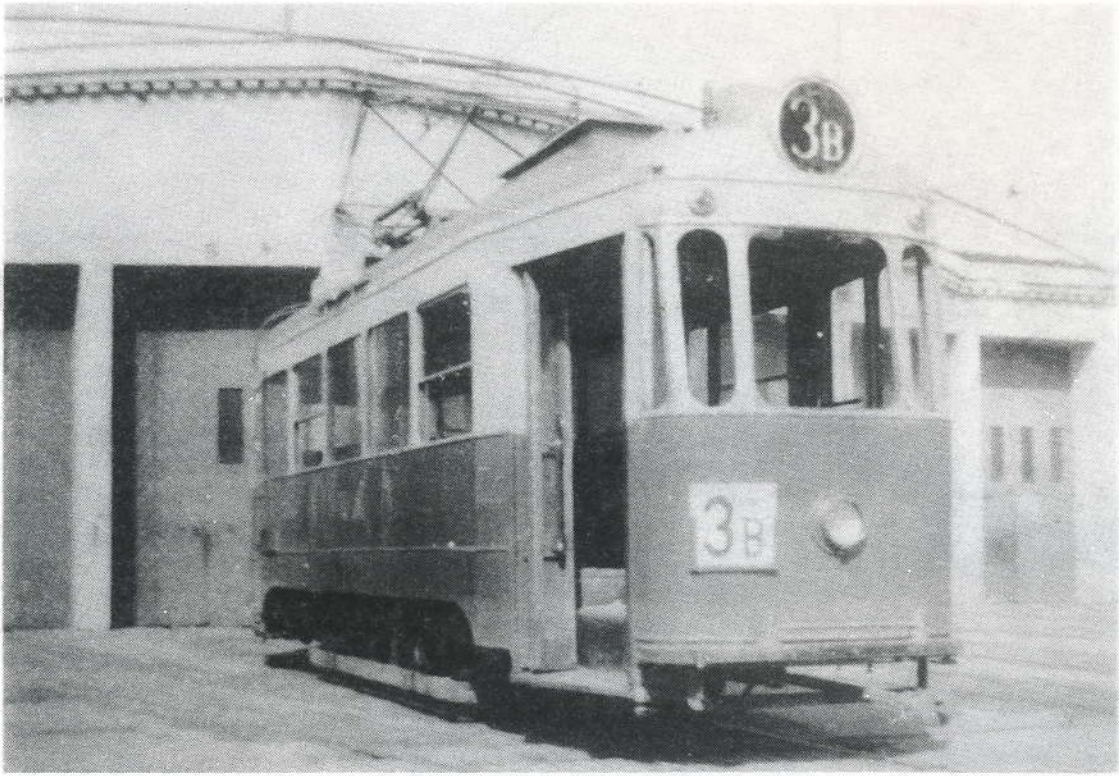


*Karjalaisen Karian vaunu HKL 192 vuodelta 1947. Vaunu kuului sodanjälkeiseen puutteen ajan tuotantoon. Niinpä sarjan kaikissa kuudessatoista vaunussa (187-202) oli kovat puupenkit.*



*Paremmen ajan airut vuosilta 1950-51, Karian sarja 203-218. Pehmusetut nahkaistuimet palasivat ja "aurinkokin" on nykyaikaisesti sulautunut korin sisään.*





*HKL:n viimeisimmät kaksiakseliset vaunut olivat Kaipion sarja 219-226 vuosilta 1950-51. Vaunuja kutsuttiin valmistajan tuotevalikoimasta johdetusti "kassakaapeiksi", sillä Kaipiohan teki myös niitä (sekä linja-autonkoreja). Vaunu 219 oli sarjansa proto, siinä sivun helmapelti peitti alustan kokonaan. Huomaa myös sarjassa käytetty tilava oviaukko ilman välitankoa sekä sisäänvedetyt portaat ilman kääntyvää porrastautaa.*

## KAARLO E. KALLION LINJA-AUTOYRITYS

Kauniaislaisille tärkeä yhdysside kotipaikkakunnan ja ulkomaailman – tässä tapauksessa pääkaupungin – välillä oli neljän vuosikymmenen ajan Kaarlo Kallion perustama ja johtama linja-autoyhtiö. Sen punaharmaat linja-autot liikennöivät toiminnan ollessa laajimmillaan viidellä reitillä Kauniaisten ja Helsingin välillä. Yksi linjoista ulottui aina Suvelaan naapurikunnassa Espoossa. Näin laajaa ei liikenne kuitenkaan ollut yhtiön syntyessä 1930-luvun alussa. Silloin nimittäin vain yksi linja-auto liikennöi yhdellä ainoalla reitillä, joka lähti silloisesta keskustasta Postitorilta, kulki pitkän Asematietä Vanhalle Turuntielle ja edelleen päätepiesteeseen Helsingissä. Vuosien kuluessa toiminta kasvoi asteittain, reittien määrä lisääntyi ja kalusto käsitti lopulta 16 linja-autoa.

On selvää, että niinkin pitkään aikajaksoon kuin neljä vuosikymmentä mahtui sekä hyviä että huonoja aikoja: 1940-luvun varaosien ja muun polttoaineen kuin nokeavan puukaasun puutteen leimaamaa aikaa seurasi 1950- ja 1960-luvulla yhtiön toiminnassa nousukausi. Tämä puolestaan vaihtui seuraavan vuosikymmenen aikana laskusuhdanteeksi, joka johti kannattavuuden heikkenemiseen.

Huonontuneen tilanteen aiheuttivat useat syyt, ensisijaisesti sähköistetyin rautatieverkoston taholta syntynyt kilpailu. Nopeat ja tiheät junavuorot muodostuivat erittäin vakavaksi uhkatekijäksi linja-autoille. Mutta myös nopeasti kasvava henkilöautokanta vähensi linja-automatkustajien määrää siitä huolimatta, että väestömäärä samanaikaisesti kasvoi.

Kallion linja-autoilla oli kilpailussa rautateiden kanssa silti kuitenkin myös eräitä valttikortteja: henkilökohtaisempi palvelu, pidetyt ja palveluhaluiset kuljettajat sekä arvostettu "ovelta ovelle"-kuljetus. Oman portin edessä saattoi linja-auton pysäyttää kädenheilautuksella. Tätä menetystä ei junan kohdalla voinut soveltaa. Saattoi tapahtua niinkin, että linja-auton matkustaja vietiin omalle ovelle asti, mikäli hänellä oli mukanaan iso paketti, perunasäkki tai syysmarkkinoilta juuri ostettu suolasilakkanelikko.

Kallion perustaessa yhtiönsä Kauniaisen oli vielä suhteellisen pieni paikkakunta, jonka asukasluku oli noin 1 700 – kieltämättä kapea pohja palveluyritykselle. Mutta pienillä puitteilla oli etunsakin. Oli esimerkiksi mahdollista, ettei kauppalan ainoa kuorma-auto ehtinyt aurata teitä, jos ilmojen haltijat anteliaisuudessaan olivat syöksyttäneet maahan runsaasti lunta. Silloin täytyi jonkin Kallion busseista kiihuhtaa apuun. Aura kiinnitettiin bussin taakse ja sitten ajettiin pitkin ja poikin kauppalan kiemurtelevia teitä lumen ryöpytyssä molemmin puolin sitä kapeaa väylää, jonka aura pystyi raivaamaan.

Kun Kallion linja-autoyhtiö vuonna 1972, viisi vuotta perustajansa kuoleman jälkeen, lopullisesti lakkasi toimimasta ja kalusto myytiin Espoon Autolle, hävisivät punaharmaat linja-autot katukuvasta. Taas kerran jotakin vanhasta Kauniaisista oli mennyt pois ja elämä tullut hieman ikävämmäksi kuin aikaisemmin.

Osakeyhtiö, josta tuli kaupunki; julkaistu 1986



# KUULUMISIA TALLINNAN RAITIOTEILTÄ VAPULTA 1992

Markku Nummelin

Viron itsenäistyttyä Tallinnassa on erittäin helppo piipahtaa vaikka päiväkäynnillä. Kantosii-pialuksella matka kestää vain 1,5 tuntia eikä viisumiakaan tarvitse hankkia tällaista pikamatkaa varten etukäteen. Ja vain muutaman sadan metrin päässä satamasta voit nousta tallinnalaiseen Tatra-raitiavaunuun, joka kulkee poikkeuksellisilla 1067 mm:n raideleveysisillä raiteilla. Oheisena joitakin ajankohtaistietoja Tallinnan raitioteiltä.

## Rataverkko

Henkilöliikenteen raidepituus on tällä hetkellä 36 km ja kokonaisraidepituus 39 km. Pieniä muutoksia lukuunottamatta uusia ratalinjoja ei ole rakennettu yli 30 vuoteen. Uuteen itäiseen Lasnamäen lähioon suunniteltiin 1980-luvulla pikaraitiotietä, jota varten tehtiinkin jo maanrakennustöitä. Lasnamäelle tehtiin mm. asutusalueen halkova kallioleikkaus, johon on tehty pohjatyöt raitiotielle. Sittemmin on päätetty, että Lasnamäelle rakennetaankin tavallinen raitiotie; rakennustöiden aloitusajankohdasta ei ole kuitenkaan vielä mitään tietoa. Radan varten rakennettiin myös uusi raitiovaunuvärikko. Hankkeen toteuttamista haittaa rahapula.

Nykyisin raitioteillä on neljä linjaa, mikä tilanne on säilynyt muuttumattomana jo vuosikymmeniä. Ratojen kunto ei ole paras mahdollinen. Raitiotievaihteet ovat suurimmaksi osaksi yksikielisiä.

## Liikkuva kalusto

Käytettävissä on tällä hetkellä 132 matkustajaliikenteen vaunua, joista 60 on 4-akselisia T4-telivaunuja ja 72 vuodesta 1981 alkaen liikenteeseen saatuja 4-akselisia KT4-nivelvaunuja. Kaikki vaunut ovat tsekkiläisen Tattran toimittamia. Uusin vaunu on saatu 2,5 vuotta sitten. Tämän jälkeen valuuttapula on estänyt uusien vaunujen hankinnan, sama koskee valitettavasti myös varaosia ja maaleja.

naisesta liikenteestä 1989. Näitä vaunuja oli hankittu 1955 - 1968 yhteensä 150; näistä 50 oli 2-akselisia moottorivaunuja, 50 perävaunuja ja 50 nivelvaunuja. Pari Gotha-vaunua on yhä jäljellä. Gotha-nivelvaunu nro 247 on parhaillaan muutettavana liikkuvaksi kahvilaksi, jota halukkaat saavat vuokrata.

Erilaisia työvaunuja on tällä hetkellä käytettävissä kymmenkunta. Erikoisin lienee ajajohdon kunnossapidossa käytettävä dieselkäyttöiseksi muutettu Gotha-vaunu. Museovaunuja ovat uudestaan rakennettu 1890-luvun mallin mukainen hevosraitiavaunu ja ahkerasti tilauskäytössä oleva vuosimallia 1926 edustava, mutta 1953 uudestaan Tallinnassa koritettu vaunu.



Skoda-niveljohdinauto 404 näennäisessä vauhdissa Hipodroomin hallin pihalla  
Kuva: M. Nummelin, 3. 5. 1992

Tattran valmistamia vaunuja on saatu liikenteeseen vuodesta 1973 alkaen siten, että viimeiset itäsaksalaiset LOWA- ja Gotha-vaunut saatiin poistettua vaki-

Matkustajaliikenteen vaunut käyvät kolme tuntia kestävässä huollossa joka 15. päivä ja suuremmissa yhden työpäivän kestävässä huollossa 15.000 ajokilometrin välein. Pienempi konepa-



jakorjaus tehdään 110.000 km:n välein ja täyskorjaus 450.000 km:n välein.

Neuvostoliitossa voimassa ollut systeemi vaati, että raitiovaunujen käyttöikä oli 19 vuotta, nyt käyttöäksi lasketaan vähintään 25 vuotta.

### Johdinautot

Raitioteiden ohella Tallinnassa voi erinomaisesti harrastaa myös johdinautoliikennettä. Johdinautoliikenne alkoi Tallinnassa 1965; tällä hetkellä linjoja on 9 ja busseja 210. Ajojohtolinjoja on 78 km. Kaikki käytössä olevat autot ovat tsekkoslovakialaisia Skodia. Suurin ongelma on rengaspula, mistä syystä 30-40 autoa on seisomassa. Aikaisemmin vaihtorengas on saatu Venäjältä. Myöskään uusia johdinautoja ei ole voitu hankkia vähään aikaan valuuttapulan takia.

Bussien käyttöäksi on aikaisemmin laskettu 10 vuotta, mutta käytännössä hyvällä huollolla päästään lähes 20 vuoden käyttöikään.

### Sähköjärjestelmä

Sekä raitiotie- että johdinautoliikenteellä on yhteinen 600 V:n sähköjärjestelmä. Ajojohtoa on yhteensä vajaat 118 km. Virta syötetään 18 syöttöaseman kautta.

### Varikot

Raitiolinjoiden päävarikko on keskustassa Pärnu maanteen varrella; sivuvarikko on Koplissa kaupungin luoteisosassa. Johdinautojen päävarikko on Hipodroomissa vanhan kaupungin länsipuolella ja sivuvarikko Mustamäessä kaupungin eteläpuolella. Vanhahtavasta konekannasta huolimatta huollot ja korjaukset tehdään moitteettomasti. Materiaalipulan korvikkeeksi työntekijät ovat ammattitaitoisia ja hyvin työhönsä motivoituneita.

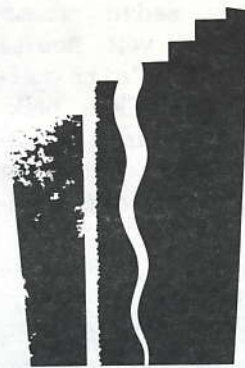
Viereisen sivun kuvat:

*Museoraitiovaunu 14 hallipihalla. Vaunu on kilvitetty ykköslinjalle "Vabadusplats — Narva Maantee".*

*Säiliöperävaunu T-28.*

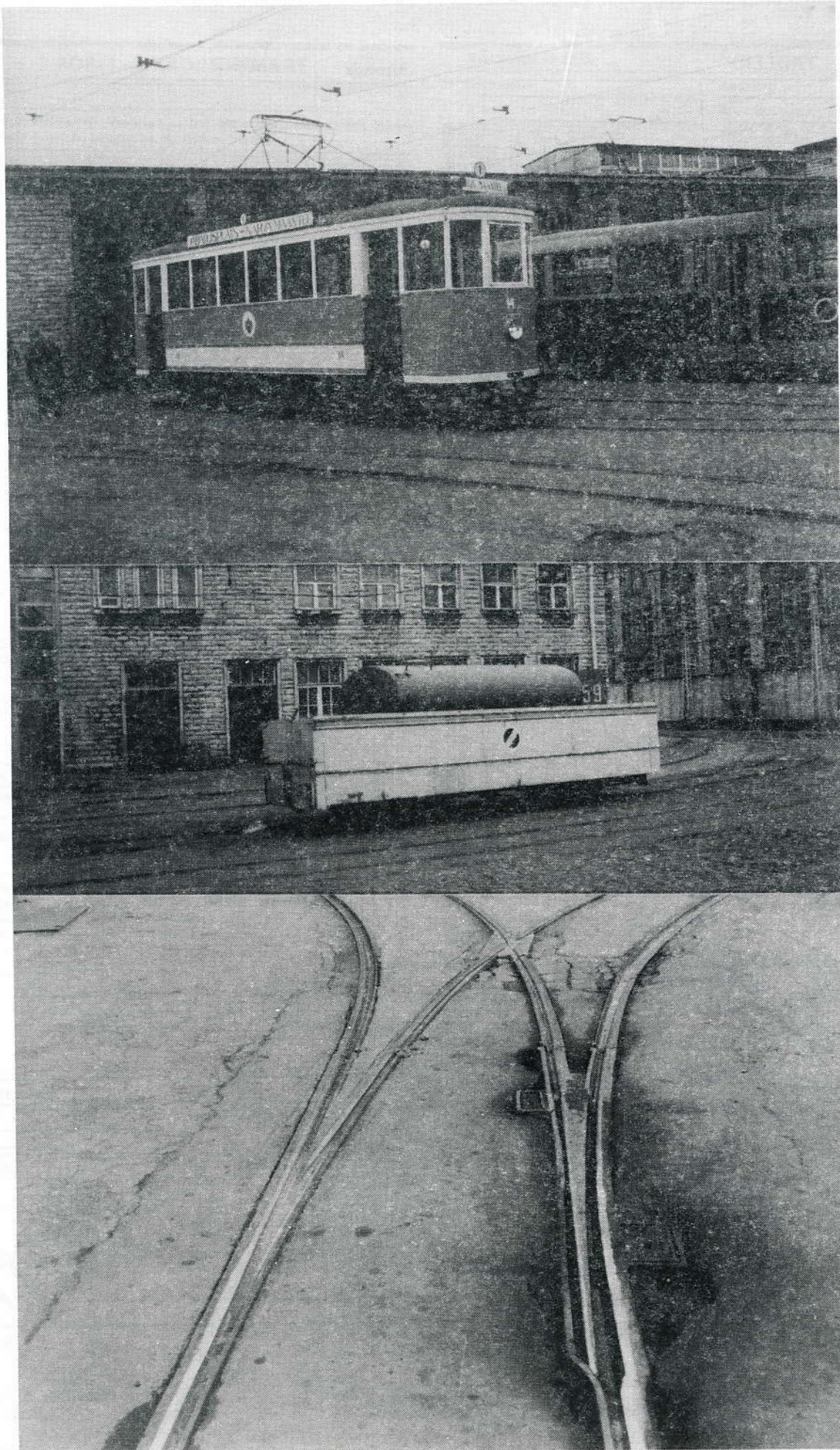
*Yksikielinen vaihde.*

*kuvat M.Nummelin 3.5.1992*



SOOME 75











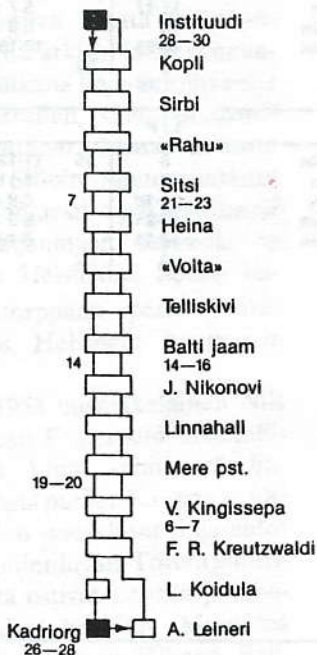


## 1 KOPLI — KADRIORG

### MARSRUUT

M. Kallini t., Põhja pst., Rannamäe tee, Mere pst., Viru väljak, Narva mnt., (tagasliinul A. Leineri t.), A. Welzenbergi t.

### PEATUSED



## VÄLJUMISAJAD

### Instituudi

#### E — R

5	09	6-10 min
6-8		4-8 min
9-13		5-9 min
14-17		4-6 min
18-21		5-8 min
22-23		8-20 min
0	10	

### Kadriorg

#### E — R

5	19	12-15 min
6		4-8 min
7-9		4-6 min
10-13		6-8 min
14-18		4-6 min
19-21		5-8 min
22-23		7-14 min
0	18	

### L, P

6	25	8-11 min
7-10		4-6 min
11-12		5-6 min
13-19		4-6 min
20-21		5-8 min
22-23		6-15 min
23	50	

### L, P

5	50	10-15 min
6		6-8 min
7		4-6 min
8-16		5-8 min
17-21		8-15 min
22-23		
0	18	



## 2 KOPLI — LENINGRADI MNT.

### MARSRUUT

M. Kallini t., Põhja pst., Rannamäe tee, Mere pst., Viru väljak, Narva mnt., Maneeži t., J. Anveidi t., Tartu mnt., Laanmäe t., Majaka t., Leningradi mnt.

### PEATUSED

## KASUTATUD LÜHENDID

E — esmaspäev

R — reede

T — teisipäev

L — laupäev

K — kolmapäev

P — pühapäev

N — neljapäev

TP — tööpäev

## VÄLJUMISAJAD

### Instituudi

#### E — R

5	00	6-14 min
6-8		3-5 min
9-13		4-9 min
14-17		3-5 min
18-20		7-9 min
21-23		11-20 min
0	00	

### Leningradi mnt.

#### E — R

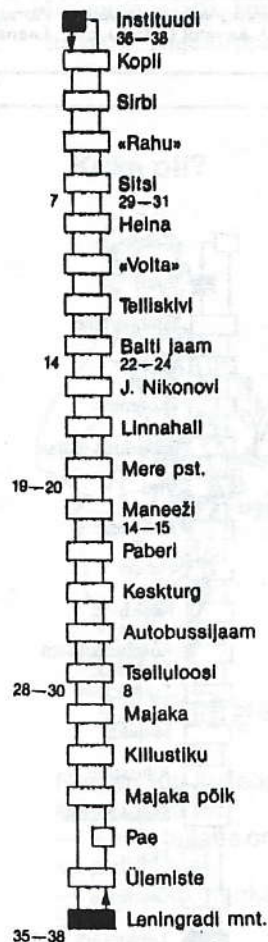
4	53	
5-6		5-15 min
7-8		3-5 min
9-13		5-8 min
14-18		3-6 min
19-20		7-10 min
21-0		11-18 min
0	18	

### L, P

5	00	15-20 min
6-7		7-10 min
8-18		5-7 min
19-21		6-9 min
22-23		10-20 min
0	00	

### L, P

4	53	
5-6		10-15 min
7-20		6-8 min
21-22		8-10 min
23-0		13-18 min
0	18	





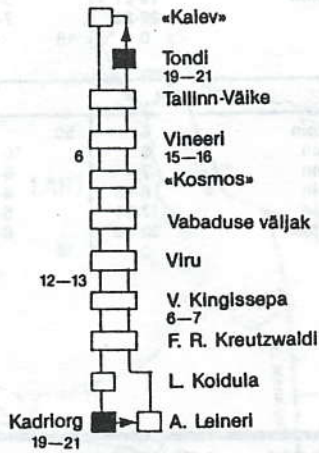


### 3 TONDI — KADRIORG

#### MARSRUUT

A. Matrosovi t., Pärnu mnt., Vabaduse väljak, Pärnu mnt., Viru väljak, Narva mnt., (tagasisuunal A. Leineri t.), A. Weizenbergi t.

#### PEATUSED



#### VÄLJUMISAJAD

Tondi			Kadriorg		
E — R			E — R		
6	00	7-15 min	5	40	13 min
7-9		6-9 min	6		5-9 min
10		8-12 min	7-8		6-8 min
11-13		10-13 min	9		5-9 min
14		8-11 min	10-14		7-13 min
15-17		5-8 min	15-17		5-7 min
18		6-11 min	18		5-8 min
19-23		10-20 min	19-23		10-16 min
0	00		0	02	

L, P			L, P		
6	00	7-15 min	6	15	11-12 min
7		7-9 min	7		8-11 min
8-19		6-8 min	8-18		6-8 min
20-21		7-10 min	19-21		6-9 min
22-23		10-20 min	22-23		8-19 min
0	00		0	02	

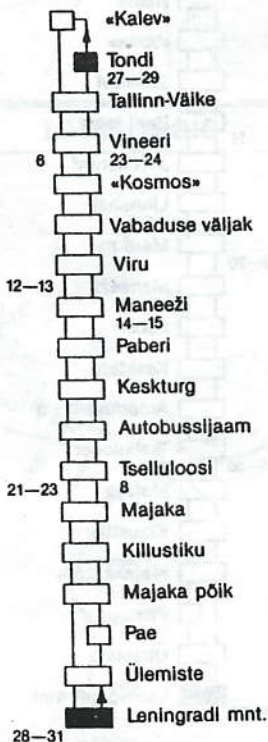


### 4 TONDI — LENINGRADI MNT.

#### MARSRUUT

A. Matrosovi t., Pärnu mnt., Vabaduse väljak, Pärnu mnt., Viru väljak, Narva mnt., Maneeži t., J. Anveidi t., Tartu mnt., Lasnamäe t., Majaka t., Leningradi mnt.

#### PEATUSED



#### VÄLJUMISAJAD

Tondi			Leningradi mnt.		
E — R			E — R		
4	50	7-15 min	5	15	9-15 min
5		4-8 min	6		5-7 min
6		4-6 min	7-8		3-4 min
7-14		3-6 min	9-13		4-6 min
15-18		6-8 min	14-18		3-5 min
19-21		9-17 min	19-21		5-7 min
22-23			22-23		6-13 min
0	01		0	03	

L, P			L, P		
4	50	10-15 min	5	15	15 min
5-6		6-8 min	6		9-15 min
7		5-6 min	7-10		5-7 min
8-15		6-7 min	11-16		4-6 min
16-20		7-15 min	17-21		6-7 min
21-23			22-23		8-13 min
0	01		0	03	

#### INFO Suomesta: 9907 0142 +

Trammid.....	55 69 03
Trollid.....	49 18 70
Linnaliinibussid.....	44 44 84
Lähiliinibussid.....	44 44 84
Kaugliinibussid.....	42 25 49
Kaugliinitaksod.....	44 32 32
Rongid.....	44 67 56
	82 48 51
Lennukid.....	44 43 84
	42 12 65
	0 60
Laevad.....	42 83 21
Veoteenindus.....	44 20 63
	21 35 89
	55 63 44



Ranne, Törrönen:  
Mansikkapaikka eli Rajatorppa; julkaistu 1990

## Linja-autoliikenne

Linja-autot alkoivat liikennöidä Rajatorpan kautta 1930-luvun alussa Hämeenkylässä ja Jupperin. Vuonna 1936 Rajatorpan kautta kulki yhdeksän vuoroa arkisin ja 13 sunnuntaisin. Sota-aikana linja-autoliikenne sujui kangerrellen, sillä puolustusvoimat oli ottanut pääosan autoista käyttöönsä. Silloin rajatorppalaiset taittoivat monesti jalkaparikassa matkan Pitäjänmäen asemalle ja siitä junalla Helsinkiin. Sodan jälkeen Rajatorppaan pääsi jonkin aikaa myös Helsingin kaupungin busseilla.

Vuonna 1953 uusmäkeläinen Nils Fallström osti Friherrsin liikennöivän Kaara Linja -nimisestä linja-autoyhtiöstä puolet. Kauppa sisälsi Volvo ja Reo -merkkiset linja-autot sekä liikennöintiluvan. Toisen puoliskon yhtiöstä ostivat Laurila ja Kivikoski -nimiset henkilöt. Muutama vuosi tämän kaupan jälkeen Fallström perusti Friherrsin Auto Oy:n ja toinen osapuoli Friherrsin Linja Oy:n.

25 liikennöintivuoden aikana "Nisse" Fallström tuli tutuksi Rajatorpan

ja Friherrsin alueen asukkaiden kanssa. Vuonna 1978 hän myi Friherrsin Auto Oy:n Kalervo Kauhaselle. Kauhanen panosti enemmän tilausajoon ja linjaliikenne jäi rempalleen. Tilanne korjaantui 1980-luvun alussa, kun kaupungin omistama Vantaan liikenne Oy osti Friherrsin Auto Oy:n osakekannan.

Friherrsin Linja Oy:llä on ollut useita omistajia. Vuonna 1982 tapahtuneen omistajavaihdon yhteydessä nimi muuttui Variston Linja Oy:ksi. Nykyään Variston Linjan omistaja on Sirolan Liikenne Oy, jonka puolestaan omistaa Suomen suurin linja-autoyhtiö Liikenne Oy.

Vantaan Liikenne Oy:n perustamisen jälkeen alkoi alueemme kautta kulkea myös Vantaan sisäisen liikenteen linja-autovuoroja.

## Unelmia rautatiestä

Sodan lopussa Suomi menetti Porkkalan alueen ja samalla osan Helsinki-Turku radasta. Välittömästi tämän jälkeen alettiin suunnitella Porkkalan ohitusrautatietä. Suunnitelmissa oli ratayhteys Huopalahdi-Ojakkala välille ja siten olisi kier-

retty Porkkalan alue. Ratalinja olisi kulkenut aivan Friherrsin-Rajatorppa alueen itäpuolitse. Friherrsinissä ehdittiin suunnitelman innoittamana antaa eräälle paikallistielle nimeksi Asematie.

Vuonna 1948 Ilpolan koulun vihkiäisjuhlassa johtokunnan puheenjohtaja Leo Antikainen käsitteli tätä asiaa ja sanoi: "Tämä koulu ei nyt ole aivan keskellä kylää, mutta tulevaisuudessa, kun valtamaantie tuossa koulun takana jyrisee täynnä autoja ja toisella puolen metsän takana juna viheltää Friherrsin asemalla, silloin on myös tämä koulu keskellä kylää..."

Porkkalan menetys ei katkaissut Helsinki-Turku rautatieyhteyttä. Huopalahdi-Ojakkala rata jäi rakentamatta ja Rajatorpan alue jäi ilman rautatietä ja asemaa. Friherrsin Asematiestä tehtiin myöhemmin Talttakuja.

Vuonna 1969 suunniteltiin jo Martinlaakson rataa. Silloin oli esillä perustaa Rajatorpan asema aivan Vantaan rajalle. Suunnitelmat muuttuivat ja Rajatorppa jäi asematta.

## Linjalla 42 kuultua

Ruskeasuon pysäkiltä nousi nuori rouva pitäen pientä tyttöä sylissä. Pääsivät istumaan sivulla olevaan etupenkkiin. Auton lähdettyä liikkeelle pikku tyttö kysyi äidiltään:

— Mitä isä teki sinulle illalla, kun hän kiipesi päällesi?

— Äidin kasvot punastuivat. Tilkan pysäkillä äiti alkoi poistua etuovesta, jolloin tyttö tokaisi:

— Äiti, ei tämä ole meidän pysäkki.

## Ei ollut

Matkustaja kiiruhti bussiin ja kysyi:

— Onks' tää, kasi kasi.

— Ei, tää on kasi kusi.



FINLAND 75 YEARS

## Kuka oli?



Nainen tuli kuljettajan luokse posket punoittaen.

— Tuolla takana on näyttelijä (itsensä paljastaja).

— Ai niinkö, minkä niminen, kuljettaja kysyi.



# AIKATAULUTOIMITTAJAN SYYSMIETTEET

Jarmo Oksanen

Lama - tuo sana joka hyökkää joka puolelta silmiemme eteen tai korviimme kuuluvaksi - on nyt iskenyt otteensa myös aikataulutoimittajaan. Lama aiheuttaa yleensä huolta ja murhetta tulevista päivistä, vaan enpä tarkoita ihan sellaista laman ilmentymismuotoa. SRS:llä ei kuitenkaan ole mitään syytä irtisanoa aikataulutoimittajaa, koska siitä aiheutuva säästö seuralle olisi 0 mk. Sen sijaan lama on iskenut tiedonkulkuun. Rautatien tarkastuspisteessä eli "Bermudan kolmiossa" ei enää työskentele tarkastajia, joiden kautta aikatauluposti kulki seurallamme ja siis myös RAITI-On aikataulutoimitukseen. Muutos aiheutti sen, että suurin osa kesän vuoroaikatauluista jäi kokonaan tulematta. En siis voi tyhjentävästi kertoa menneen kesän liikenteestä, joten jätetään se aihe ja siirrytään syksyyn. Kesän aikatauluja muuten jahdetaan, ja jos työ onnistuu, niin aiheeseen palataan tulevaisuudessa.

Syksyn 1992 raitiotieaikataulut olivat juuri sellaiset, joista aikataulutoimittaja on vain etäisesti saattanut uneksia: muutokset kesäliikenteen alkuaessa syrjäin laitettuihin kevään aikatauluihin ovat minimaaliset. Ellei linjojen 1, 6 ja 10 lauantailiikenteen ja linjojen 6 ja 10 sunnuntailiikenteen alkamiskelloaikaa olisi siirretty 1-2 tuntia myöhemmäksi, ei olisi minuutinkaan muutosta HKL:n 80 raitiotievuoron aikatauluissa.

Liikennöinti-aikojen supistukset on toteutettu siis suorastaan ottamalla joitain lähtöjä pois ko. vuorolta, mutta kajoamatta vuoron muihin lähtöihin. Esimerkiksi linjan 1 vuorolta 1 on lauantaisin poistettu Kauppatorin lähdöt 6.25 ja 7.16, mutta 8.10 lähdöstä alkaen aikataulu on samanlainen kuin viime keväänä. Linjan 1 lauantain ensimmäiset lähdöt ovat Kauppatorilta klo 7.55 vuorolla 5 (aiem-

min 6.00 vuorolla 4) ja Käpylästä klo 7.59/v.3 (aiemmin 5.59/v.1). Vastaavat ajat linjalla 6 ovat Hietalahdesta klo 8.00/v.55 (aiemmin 6.10/v.57) ja Arabiasta klo 7.55/v.58 (aiemmin 6.05/v.53). Linjalla 10 ensimmäinen vaunu lähtee Kirurgilta nyt 7.54/v.93 (aiemmin 6.00/v.91) ja Pikku-Huopalahdesta 8.00/v.91 (aiemmin 6.02/v.94).

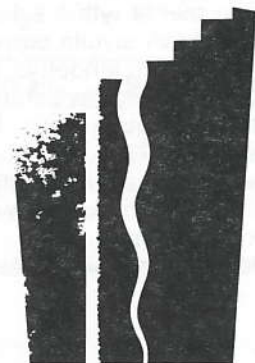
Sunnuntain ensimmäiset (sulkeissa jälleen tilanne keväällä - 92) linjalla 6 Hietalahdesta klo 8.55/v.55 (7.25/v.58) ja Arabiasta klo 8.55/v.58 (7.10/v.59). Kypylä sunnuntain ensimmäinen lähtö Kirurgilta klo 8.55/v.93 (7.10/v.96) ja Pikku-Huopalahdesta klo 9.03/v.96 (7.03/v.93).

Toisaalla tässä lehdessä on julkaistu parin raitiovaunuja työkseen ajavan jäsenemme lähettämä, ansiokas ja kiintoisa kirje. Se mm. antaa vastauksia eräisiin aikataulutoimittajan ihmettelemiin raitioliikenteen omituisuuksiin. Jotain hämärää silti vielä jää. Kysymys siitä, onko raitiovaunu ajoneuvo vai ei antaa aiheen kaivella asiaa. Ei missään tapauksessa siitä syystä, että haluaisin kaivaa perustaa kirjeen lähettäjien jalkojen alta, vaan kummastellakseni tieliikennelain laatijan käsitystä. Tieliikennelain 1 luvun 2§:n kohdan 12 mukaan raitiovaunu ei ole ajoneuvo. Tätä seikkaa tukee myös se, että sitä ei ole merkitty ajoneuvorekisteriin. Mutta, ellei sen tarvitse noudattaa ajoneuvoille tarkoitettuja liikennemerkkejä, niin auta armias! Miten on esimerkiksi linjoilla 7 Itä-Pasilassa olevat kärkikolmiot? Raitiovaunu voi siis - vaikkakin kärkikolmio on nimenomaan raitiolinjan kiskoja vieressä ajaa täysin tästä merkistä piittaamatta - sehän on ajoneuvoliikennettä koskeva liikennemerkki! Muitakin vastaavia kohtia löytyy. Samoin aivan varmasti kaupungista löytyy ainakin yksi kohta, jossa liikenneopastimet (= valot) ovat pelkästään värein toteute-

tut, eivätkä mallia S ->. Onneksi raitiovaunukuljettajat, jotka voisivat em. lainkohtaan nojautuen ajaa päräyttää punaisesta valosta läpi täysin vapaasti, käyttävät tervettä järkeä ja pysähtyvät punaisiin.

Toinen seikka, johon kirjeessä puutun, koskee näkemyseroa. Kun tarkastelen aikatauluja ja kierrosaikoja, ovat kohteena aina VAUNUN kiertoajat. Siis jos esim. linjan 1A vaunu on aikaisemmin lähtenyt uudelle kierrokselle 75 minuuttia edellisen lähdön jälkeen ja nyt tekee sen 70 minuuttia edellisen jälkeen, niin kyllä minun nähdäkseni kierrosaika on lyhentynyt 5 minuuttia. Jos tarkastellaan kuljettajan työrupeamaa, on voidella olla ja varmasti onkin niin, että kuljettaja ajaa saman määrän kierroksia työpäivänsä aikana kuin ennen, tauot on vain jaksotettu toisin. Matkustajalle kuitenkin merkitsee eniten se, kuinka pitkin vuorovälein vaunut jollain linjalla kulkevat, harrastajaa kiinnostaa kuinka monta vaunua linjalla on jne. Kuljettajalle tietenkin työpäivän rakenne on tärkeä.

Mutta palatakseni alkuun: kirje oli todella paljon uutta tietoa antava ja uutisia kertova. Älköön siis mahdollisesti kärkikäiltä tuntuvat sanani estäkö teitä tarttumasta uudelleen kynään, kun aihetta ilmenee!



フィンランド"独立75周年



## RAITIO LIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1992-93

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-  
nutyyppit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa  
1992-93, 1.9.1992 alkaen.

A	B	C	D	mp	E	la	su	A	B	C	D	mp	E	la	su
1	v	KH	1,1A	X	X			58		KH	6	X	X	X	
2	v	"	1,1A	X	X			59		"	6	X	X	X	
3	v	"	1,1A	X	X			64		"	7A	X	X	X	
4	v	"	1,1A	X	X			65		"	7A	X	X	X	
5	v	"	1,1A	X	X			66		"	7A	X	X	X	
6	v	"	1,1A	X	X			67		"	7A	X	X	X	
7	v	"	2	X				74		"	7B	X	X	X	
8	v	"	2	X				75		"	7B	X	X	X	
9	v	"	2	X				76		"	7B	X	X	X	
10	v	"	2	X				77		"	7B	X	X	X	
11	"	"	3B	X	X	X		81		TÖ	8	X	X	X	
12	"	"	3B	X	X			82		"	8	X	X	X	
13	"	"	3B	X	X	X		83		"	8	X	X	X	
14	"	"	3B	X	X			84		"	8	X	X	X	
15	"	"	3B	X	X	X		85		"	8	X	X	X	
16	"	"	3B	X				86		"	8	X	X	X	
17	"	"	3B	X	X	X		91		"	10	X	X	X	
18	"	"	3B	X	X	X		92		"	10	X	X		
19	"	"	3B	X	X	X		93		"	10	X	X	X	
20	"	"	3B	X	X	X		94		"	10	X	X	X	
22	"	"	3T	X	X	X		95		"	10	X	X	X	
23	"	"	3T	X	X			96		"	10	X	X	X	
24	"	"	3T	X	X			101	v	KH	1,1A	X			
25	"	"	3T	X	X	X		102	v	"	1,1A	X			
26	"	"	3T	X	X	X		103	v	"	1,1A	X			
27	"	"	3T	X	X	X		104	v	"	1A	X			
28	"	"	3T	X				105	v	"	1A	X			
29	"	"	3T	X	X	X		107	v	"	2	X			
30	"	"	3T	X	X	X		134		TÖ	4	X			
31	"	"	3T	X	X	X		137		"	4	X			
34	"	"	4	X	X	X		138		"	4	X			
35	"	"	4	X	X	X		142		"	4	X			
36	TÖ	"	4	X	X			153		KH	6	X			
37	"	"	4	X	X	X		154	v	"	6	X			
38	KH	"	4	X	X	X		155	"	"	4,6	X			
39	TÖ	"	4	X	XK	XK		165	"	"	7A	X			
40	KH	"	4	X	XT	XT		166	"	"	7A	X			
41	TÖ	"	4	X	X	X		174	"	"	7B	X			
42	"	"	4	X	X			175	"	"	7B	X			
43	"	"	4	X				182		TÖ	8	X			
53	KH	"	6	X	X			183		"	8	X			
54	"	"	6	X	X	X		184		"	8	X			
55	"	"	6	X	X	X		185		"	8	X			
56	"	"	6	X	X	X		193		"	10	X			
57	"	"	6	X	X	X		194		"	10	X			

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v=neliakselinen, muut nivelvau-  
nuja; neliakseliset liikennöivät vain ma-pe), C: sijoitushalli,  
D: linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E: liikennöintipäivät X:llä  
(XT = Lähtee Töölöstä, palaa Töölöön; XK = Lähtee Koskelasta, palaa  
Koskelaan.)

## KOSKELA

## LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.9.1992 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	6	v 1 1A	605	6.34	155	4	633
5.33	26	3T	623	6.35	22	3	621
5.36	65	7A	661	6.36	74	7B	671
	175	7B	671	6.40	54	6	651
5.38	17	3B	613	6.43	14	3B	611
	101	v 1A	601		29	3T	623
5.40	75	7B	673	6.45	165	7A	661
5.42	11	3B	611	6.46	20	3B	613
	30	3T	621	6.54	16	3B	611
5.43	53	6	653	6.55	25	3T	621
5.44	103	v 1A	605	6.57	76	7B	671
5.45	28	3T	623		105	v 1A	605
5.46	55	6	651	6.58	2	v 1 1A	601
	66	7A	661	7.00	12	3B	613
5.47	77	7B	671	7.05	67	7A	663
5.48	1	v 1 1A	601	7.06	34	4	633
	18	3B	613	7.08	27	3T	621
5.50	64	7A	663	7.09	8	v 2	607
5.52	13	3B	611		40	4	635
	23	3T	621	7.10	35	4	633
	38	4	635	7.11	19	3B	611
5.53	7	v 2	607	7.19	4	v 1 1A	601
5.55	56	6	651	7.29	5	v 1 1A	601
	154	v 6	653	7.32	31	3T	621
	174	7B	671	14.11	166	7A	661
5.56	166	7A	661	14.16	102	v 1 1A	603
5.58	102	v 1 1A	601	14.18	155	6	651
6.02	15	3B	611	14.20	175	7B	671
	24	3T	621	14.23	101	v 1 1A	601
	57	6	651	14.25	104	v 1 1A	603
6.03	3	v 1 1A	601	14.32	165	7A	661
	9	v 2	607	14.34	153	6	651
6.10	153	6	651	14.37	105	v 1A	605
6.12	58	6	651	14.41	174	7B	671
6.13	10	v 2	607	14.46	107	v 2	607
	104	v 1A	601	15.00	103	v 1 1A	601
6.17	59	6	651	15.02	154	v 6	651
6.23	107	v 2	607				

v = neliakselinen vaunu (n:ot 1-30); liikenteessä vain ma-pe  
ilman merkintää = nivelvaunu



## TÖÖLÖ

Lauantai 1.9.1992 lukien

## HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681
5.30	42	4	641
5.33	82	8	681
5.45	40	4	641
5.48	83	8	681
5.56	41	4	641
6.03	85	8	681
7.20	81	8	681
7.38	93	10	695
7.42	37	4	639
7.43	91	10	691
7.48	94	10	695
7.53	92	10	691
7.58	96	10	695
8.13	84	8	685
8.18	36	4	639
9.08	95	10	691

## LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti
15.46	36	4	640
16.23	92	10	692
16.25	42	4	640
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
22.01	40	4	642
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.32	37	4	642
23.34	95	10	692
23.36	41	4	640
23:41	84	8	686

Sunnuntai 1.9.1992 lukien

klo	vuoro	linja	reitti
6.42	86	8	681
6.55	40	4	641
6.57	82	8	681
7.12	85	8	681
8.44	93	10	695
8.49	96	10	691
8.59	94	10	695
9.02	83	8	685
9.31	41	4	639
10.01	37	4	639
10.08	91	10	695
10.11	95	10	691
10.35	84	8	681
11.04	81	8	681

klo	vuoro	linja	reitti
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
22.01	40	4	642
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.32	37	4	642
23.34	95	10	692
23.36	41	4	640
23.41	84	8	686

## TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 1.9.1992 lukien

## HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681
5.30	42	4	641
5.36	182	8	681
5.44	36	4	641
	93	10	691
5.46	41	4	639
5.48	83	8	681
	95	10	695
5.56	37	4	641
	94	10	691
6.00	91	10	695
	184	8	681
6.08	134	4	639
6.12	185	8	681
6.20	85	8	681
6.30	193	10	691
6.42	183	8	681
	194	10	691
6.46	137	4	641
7.00	142	4	639
7.05	96	10	691
	138	4	641
7.06	84	8	681
7.12	43	4	639
7.13	82	8	685
7.18	39	4	641
	92	10	691
7.33	81	8	681
14.07	138	4	641
14.29	193	10	695
14.35	142	4	641
	184	8	685
14.40	194	10	695
14.49	134	4	641
14.54	185	8	685
15.06	137	4	641
15.11	182	8	685
15.24	183	8	685

## LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti
8.59	134	4	640
9.13	182	8	684
9.14	185	8	686
9.15	193	10	696
9.22	183	8	684
9.25	142	4	642
	194	10	696
9.31	184	8	684
9.53	137	4	642
10.07	138	4	642
17.39	138	4	640
17.49	39	4	640
18.02	183	8	686
	185	8	682
18.05	142	4	640
18.09	137	4	642
18.13	184	8	686
	193	10	692
18.20	134	4	640
18.22	182	8	682
18.23	194	10	692
18.38	36	4	640
19.51	92	10	692
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
21.29	42	4	640
21.59	41	4	642
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.34	95	10	692
23.35	37	4	642
23.38	43	4	640
23.41	84	8	686



KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.9.1992 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.33	26	3T	623	7.35	58	6	651
5.36	13	3B	613	7.41	11	3B	611
5.40	66	7A	663	7.42	3	1	601
5.41	75	7B	673	7.43	57	6	653
5.42	17	3B	611	7.46	1	1	603
	22	3T	621	7.47	53	6	651
5.45	30	3T	623	7.51	39	4	631
5.47	77	7B	671	7.54	4	1	601
5.48	15	3B	613	7.59	54	6	651
5.52	19	3B	611	8.16	56	6	651
	23	3T	621	8.19	34	4	631
	67	7A	663	8.27	2	1	601
5.54	35	4	635	8.34	12	3B	611
	38	4	631	8.36	24	3T	621
5.59	74	7B	671	8.38	31	3T	623
6.01	25	3T	621		76	7B	671
6.02	20	3B	611	8.55	59	6	651
6.04	65	7A	663	8.56	27	3T	621
7.08	29	3T	621	8.57	14	3B	611
7.20	64	7A	661	9.05	6	1	601
7.31	5	1	603	9.17	18	3B	611
	55	6	653				

Sunnuntai 1.9.1992 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.41	67	7A	663	8.40	58	6	651
6.44	18	3B	613	8.43	56	6	653
6.45	20	3B	611	8.55	59	6	651
	77	7B	673	9.13	29	3T	621
6.46	75	7B	671	9.22	17	3B	611
6.48	22	3T	623	9.29	57	6	651
6.50	26	3T	621	9.37	74	7B	671
6.54	34	4	635	9.44	25	3T	621
6.55	38	4	631	9.59	54	6	651
	64	7A	663	10.01	27	3T	621
6.58	76	7B	671	10.07	39	4	631
7.00	11	3B	611	10.10	15	3B	611
7.05	31	3T	621	10.11	65	7A	661
7.07	66	7A	663	10.18	30	3T	621
7.09	35	4	635	10.30	13	3B	613
8.28	55	6	653	10.32	19	3B	611

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 1.9.1992 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	9.00	175	7B	672	mp	18.33	28	3T	622
mp	9.05	103 v	1A	606	mp	18.38	12	3B	612
mp	9.06	104 v	1A	602	mp	19.47	3 v	1 1A	602
mp	9.12	105 v	1A	606	mp	20.25	1 v	1 1A	602
mp	9.19	101 v	1A	606		20.54	56	6	652
mp	9.20	154 v	6	652	mp	20.58	14	3B	612
mp		166	7A	662	mp	21.01	24	3T	622
mp	9.21	174	7B	672	mp	21.03	6 v	1 1A	602
mp	9.24	155	4	638	ls	21.08	67	7A	662
mp	9.26	102 v	1 1A	604		21.09	18	3B	612
mp	9.36	153	6	654	mp	21.11	67	7A	662
mp	9.41	165	7A	662	mp	21.18	2 v	1 1A	602
mp	9.42	107 v	2	608		21.22	27	3T	622
la	15.19	1	1	602		21.25	11	3B	612
la	15.46	4	1	602		21.28	77	7B	672
la	16.14	23	3T	622	mp	21.32	4 v	1 1A	602
la	16.17	53	6	652		21.42	31	3T	622
la	16.49	14	3B	612	mp	21.47	5 v	1 1A	602
la	17.10	2	1	602		23.16	54	6	654
la	17.15	24	3T	622		23.18	59	6	652
mp	17.18	105 v	1A	602			65	7A	662
la	17.25	3	1	602		23.21	15	3B	612
mp	17.27	103 v	1 1A	604		23.25	55	6	654
mp	17.30	153	6	652		23.30	66	7A	662
la		12	3B	612		23.33	74	7B	674
mp	17.33	104 v	1 1A	604		23.35	75	7B	672
la	17.39	5	1	602		23.36	57	6	654
mp	17.47	174	7B	674		23.42	64	7A	662
la	17.48	6	1	602		23.46	58	6	654
mp	17.49	102 v	1 1A	602		23.47	76	7B	672
mp	17.55	155	6	654		23.50	26	3T	622
mp	17.58	10 v	2	608		0.19	17	3B	612
mp		154 v	6	652		0.20	22	3T	622
mp	18.01	16	3B	612		1.43	13	3B	612
mp	18.05	107 v	2	608			30	3T	622
mp	18.07	165	7A	662		1.54	25	3T	622
mp	18.09	23	3T	622		1.58	19	3B	612
mp	18.12	7 v	2	608		2.00	20	3B	614
mp	18.17	175	7B	674		2.02	29	3T	624
mp	18.18	101 v	1 1A	602		2.06	35	4	632
mp	18.19	8 v	2	608		2.07	34	4	634
mp	18.25	9 v	2	608	mp	2.08	40	4	636
mp		166	7A	662	ls		39	4	636
mp	18.28	53	6	652		2.15	38	4	632

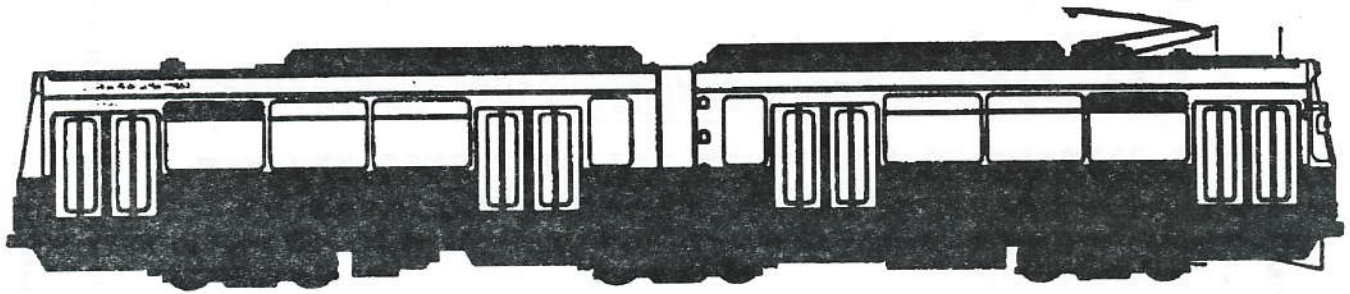
mp = maanantaista perjantaihin  
la = lauantaisin

ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö



## PÄÄTEPYSÄKKI — LIIKENNEUUTISIA koonnut Arto Hellman



### LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY

Monet jo tuntevat tämän maailman ehkä parhaimman raitiotieharrastajien lehden ja ainakin 18 suomalaiselle se jo tulee. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin lukijoille helppoa. Suomalaiset harrastajat voivat tilata LRMT:n lähimmässä postissa tai Postipankissa maksamalla £ 19,50 postisiirtotilille 350 3054. Lehteä julkaisee englantilainen Light Rail Transit Association (LRTA), jolla on ympäri maailmaa yli 4000 jäsentä. LRMT käsittelee kaiken maailman raitiotieasioita harrastajan kannalta mielenkiintoisesti. Lehti on A4-kokoinen, osittain nelivärinen ja ilmestyy joka kuukausi.

Postipankista tai postista saatavaan kansainväliseen postisiirtokorttiin merkitään maksun saajaksi:

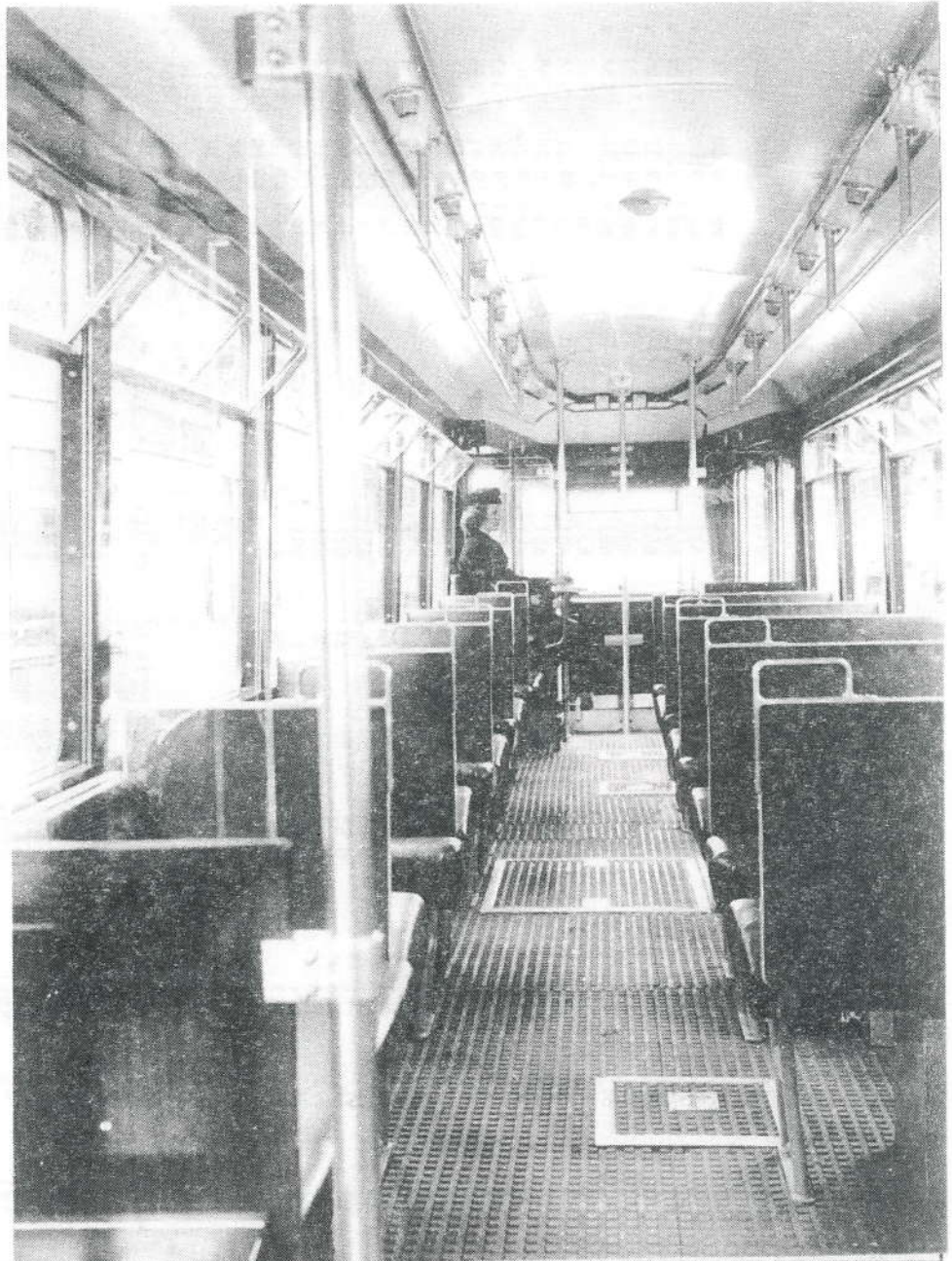
Arthur J. Weise (Membership secretary, LRTA), 6 Hermitage Woods Crescent, St. John's, Woking, Surrey GU21 1UE, Enland

Merkitse tiedonantoja -kohtaan: Modern Tramway 1993.

Maksamalla 19,50 Englannin puntaa marraskuun aikana, saat tammikuun numeron jo ajallaan. Postit ja PSP ottavat lisäksi 35 mk toimintuspalkkion.

### KEVÄTKILPAILU RAITIOKAISTU

Raitiossa 1-1992 kysyttiin millä kadulla v. 1952 kuvattu saksalainen



Saksalaisen koevaunun sisätiloja 29. 7. 1952. Kokoelma Jorma Rauhala

RAITIO 2-1992



lainen koevaunu kulkee. Oikea vastaus on Viides linja, taustalla ovat Karhupuiston puut. Düwagin vaunu on linjalla KM (Mikonkatu - Käpylä). Kuvan oli ottanut Toivo Niskanen kesällä 1952.

Kilpailun voitti Ensio Virta, joka voitti hienon Juhani Katajiston kaitafilmiä ja valokuvien pohjalta tehdyn videoelokuvan "Höyryä Helsingissä". Onnea voittajalle!

## VANHOJA JUTTUJA

Sähkörata Hallan saarella sahan ja vasta perustetun täppättitehtaan välillä on jo joulukuun ajan (= joulukuu 1896) ollut käynnissä ja hyvin näyttääkin sähkö kuljettavan vaunuja edestakaisin. Rata lienee ensimmäinen laatuaan Suomessa. Sähkövoima saadaan radan yläpuolella kulkevasta johdosta. (Suomen Teollisuuslehti, numero 2 / 1897)

Kiertoraitiotie Helsinkiin. Herrat A. Ramsay, J. Tallberg ja M. Hallberg ovat saaneet luvan rakentaa tänne sähköraitiotien, joka tulisi kulkemaan seuraavia katuja pitkin; nimittäin Mikon-, Vilhelmin-, Vuori-, Puutarha-, Unionin-, Elisabetin- ja Pohjois-Rantakatuja pitkin, kauppatorin poikki E.-Esplanaatikadulle sekä sitte pitkin mainittua katua Bulevardinkadulle ja pitkin Yrjön-, Rata- ja Punavuorenkatuja Tokantorille ja sieltä pitkin Hietalahden satamaa Hietalahdenkadulle sekä pitkin sanottua katua Ruoholahden ja Lapinlahden katujen kautta Kampin torille. Täältä pitkin Kansakoulu-, Annan-, Simonin- ja Kaivokatuja pitkin rautatien torille. Raitiotietä varten tarvittavat sähkövoiman siirtolaitokset sijoitettaisiin Katajanokalle kortteliin n:o 160. Raitiotietä tekemään on kysymyksessä kaksi ulkomaalaista toiminimeä, nimittäin "Actien Gesellschaft Electricitetswerke O. L. Kummer & C:o" ja toiminimi "Felix Singer & C:o". (Suomen Teollisuuslehti nro 1 / 1899)

Sähköraitiotien hanke Kyröskoskella. Kysymys Kyröskosken sivuitse rakennettavasta raitiotiestä, jolla sähkövoimalla kuljettaisiin matkustavaisia ja tavaroita kannaksen yli Kyrösjärvelle, on yhä vireillä. Viime suvena tutkittiin tienlinja koneellisesti. Sen johdosta tehty kustannuslasku ei vielä ole valmistunut. Sen verran kuitenkin voidaan sanoa, että rakennuskustannukset saataisiin suoritetuiksi verrattain helpolla, jonka tähden yritys luultavasti tulisi kannattamaan, siihen suureen liikkeeseen nähden, joka tämän kautta käy Ikaalisten pitäjän pohjoisosaan, Viljakkalaan ja Parkanoon Siuron asemalta. (Suomen Teollisuuslehti, nro 4 / 1901)

## KALUSTO

Hiomavaunu 2118 tuotiin takaisin Göteborgista elokuussa. Göteborgs Spårvägar AB:lla vaunuun asennettiin teräsharjalaitteisto, joka on tarkoitettu lehtikelin torjuntaan. GS:llä on ollut vastaava laitteisto muutamia vuosia. Siellä se on asennettu erilliseen työnnettävään teliin. Norrköpingin raitioteilla on myös vastaavanlainen teli. Kokemukset ovat olleet myönteisiä molemmissa kaupungeissa.

2118:sta on poistettu vesisäiliöt ja hiomakivet. Vaunun pyörien välissä on peräkkäin yhdessä yksikössä kolme pyörivää teräsharjaa kummankin kiskon kohdalla ja etummaisena pyörän edessä on yksi harja kummallakin puolella. Harjalaitteet ovat hydraulikäyttöiset ja voimanlähteenä on 82 kW:n Valmet dieselmoottori.

Vaunun työnopeus on 10 - 20 km/h ja sillä ajetaan yöllä tai hiljaisen liikenteen aikana. Ulkonaisia muutoksia ovat paksut kumihelmat lavetin kohdalla pölyämisen vuoksi. Pakoputki äänenvaimentimella katonsyrjällä vaunun keskellä sekä polttoaineentäyttöputki ylhäällä sivuseinällä. Vaunun muutostyö maksoi noin 600.000 mk.

Ilmeisesti tähän vaunuun liittyen on Vallilan ratapihalle raiteen 1 viereen tuotu polttoainesäiliö täyttölaitteineen. Vaunulle etsitään hyviä nimiehdotuksia, koska hiomavaunu-nimitys ei enää ole tarkoitusta vastaava.

Espoon Sepänkylässä, Stensinmäen varrella olevan Smedsby daghemin pihalla on yhä hyväkuntoisena (alustoinen) säilynyt ASEAn moottorivaunu HKL 129 vuodelta 1928.

Tuusulan kirkonkylässä Koluntien päässä oikealla olevassa rantapusikossa on yhä jäljellä vanha ASEA-perävaunun HKL 626:n korin kehikko vuodelta 1920.

## RAITIOLINJAT

### 1. 1. 1992

Linjoille 1, 1A ja 2 liikennetapamuutos, joka vaikutti osaltaan linjojen aikatauluihin. Liikennetapamuutos 1. 1.—30. 9., jona aikana ko. linjojen pääte pysäkkiajat on puolitettu. Esim. 1/1A entisen 8 min sijasta vaunu seisoo Käpylässä vain 4 min, eli vaunut ovat tehokkaammassa käytössä eivätkä pysäkillä seisomassa. Tämä on vaikuttanut entisen 1:sen vuorovälin 15-15-15-10- jne saamiseksi tasaisemmaksi ja tiheämmäksi 10-12 min väleiksi. Päätärillä säästetty aika kasataan ja annetaan kuljettajalle yhtämittäisena kahvitaukona vaihtopaikalla. Esim. aikaisempi ajo oli 5 kierrosta + ruokatunti + 3 kierrosta + kotiin, muutoksen jälkeen 2 kierrosta + kahvipaussi + 2,5 kierrosta + ruokatunti + 3 kierrosta + kotiin. Jos taukokokeilun palaute on positiivista, on tarkoitus tehdä siitä pysyvä ja lisätä sen käyttöä muille linjoille.

### 16. 3.

30/7B iltaruuhkassa



13. 4.  
Linjaa 4 ajettiin tästä päivästä alkaen noin kolme viikkoa reittiä Ktn - Kuu ratatöiden vuoksi. Bussilinjaa 4X ajettiin Töölön tulli - Mkn.

14. 4. 2/9/71.

Huhtikuussa oli kiskonvaihto meneillään Mäkelänkadulla Mäkelänrinteeltä keskustaan päin.

6. 5. 13/3T illalla.

18. 5.  
Vaunu 3 juuri maalaamosta tullessa linjalla 1/1A takana yli puolen vuoden remontti.

31. 5.  
Poikkeusreittejä klo 11.30 - 14.30 naisten kympin vuoksi. Linjat 3T ja 6 kääntyivät Kirurgilla, bussi 3X hoiti ajamatta jääneen osuuden. Linja 3B kääntyi Katajanokalla (Ktn).

1. 6.  
Vaunun 91 (linjalla 7A) keskiteli putosi kiskolta Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä aamuruuhkan aikaan. Teli todella putosi, koska ratatöiden vuoksi kiskot olivat paljaana. Liikennöimään kyettiin Mäkelänkadulta Sturenkadulle Brh-suuntaan, Sturenkadulta Pvk-suunnasta Mäkelänkadulle ja Sturenkatua Brh-suunnasta. 7B:tä ajettiin Viikautta. Jotkin ykköset Käpylään kävivät Vallilan suunnassa kääntymässä ja jatkoivat Käpylään. Sjömanin suurin nosturi-auto oli tilattu paikalle ja nostotöitä varten piti ajojohdon kannatuslankoja poistaa, jolloin raitioliikenne tietenkin loppui kokonaan 9.30 aikaan.

4. 6.  
Itsenäisyyden 75-vuotisparaati Senaatintorilla. Linja 1 ajoi - Rt - Pmk, linja 2 - Rt - Kir. Linja 3T kääntyi Pmk ja linja 4 ajoi Hie.

11. 6.  
Linjat 3B ja 3T poikkeusreitillä putkitöiden vuoksi. Reitti - Nordenskiöldinkatu - Ip - St - Brh - ja päinvastoin.

15.6. klo 15.30: 110/2/7, 94/2/8, 6/2/9, 20/2/10.

Linjaa 8 ei liikennöity 1.7. - 15.8. oopperatalon rakentamiseen liittyvien Helsinginkadun muutostöiden takia. Bussilinja 8X korvasi liikenteen. Linjalta 8 säästyneet nivelvaunut sijoitettiin katkoksen ajaksi linjoille 1/1A ja 2.

16. 8.  
Raitiolinja 3X ajoi Yt - Eir - Kt - Yt ja Yt - Kt - Eir - Yt Kaivopuiston kansanjuhlan vuoksi.

27. 8.  
Taiteiden yössä liikennöi 2X noin 1.30 - 3.45 Ht - Kt - Yop - Rt - Ht. Vaunuina 104 ja toinen samanlainen. Taiteiden yö aiheutti myös poikkeusreittejä Aleksin ollessa tukossa. Yksi kolmonen juuttui väkijoukkoon ja siitä tehtiin tuhotaidetta mm hakkaamalla ikkunat sisään. Linja 4 siirrettiin kääntymään Kirurgilla ja 3B/T ajoi myös poikkeusreittejä.

1. 9.  
Pohjolankadun ratatyömaalla otettiin käyttöön pintavaihteet, jotka mahdollistivat yhdenraiteenajon ja töiden teon päiväsaikaan.

Työn tuottavuuden kehittäminen HKL:llä on johtanut siihen, että nivelvaunuja pyritään pitämään mahdollisimman tehokkaasti linjalla. Tämän vuoksi esimerkiksi linjoilla 1 ja 1A on kevään aikana näkynyt nivelvaunuja todella runsaasti, vaikka pape-reissa näitä linjoja ajetaan "laihialaisilla". Nivelvaunujen tehokkaan käytön vuoksi niitä ei seiso-teta varavaunuina halleissa, mistä johtuen nivelvaunun rikkou-tuessa esimerkiksi linjoilla 7A/B saattaa vuoro saada "laihialai-sen" tilalle, kunnes vapautuu

nivelvaunu esim. ruuhkavuoros-ta. Esimerkiksi 6. 5. 3B:llä vuoro 11 ajettiin kolmen kierroksen ajan "laihialaisella", 7. 5. vastaa-vasti 3T:llä tehtiin samoin.

Liikenteen ohjauskeskus LOK siirtyy näillä näkymin Lasipalat-sista Töölön hallin yhteyteen 1. 4. 93, samalla kuljettajien sosi-aalitulat siirtyvät Lasipalatsista Töölöön. 1. 6. 93 alkaen Lasipa-latsin vaihdot linjoilla 4 ja 10 siirtyvät Sallinkadun pysäkillä, lisäksi sinne tulevat siirtymään 1. 10. 93 linjojen 3B ja 7B vaih-dot.

1. 10.  
Linja 8 palasi Koskelan hallin linjaksi.

Heinäkuun ETYK-kokous Mes-sukeskuksessa sotki linjojen 7A/B liikennöintiä Pasilassa. Tästä johtuen linjat 3B/T siirtyi-vät heinäkuuksi jatkuvakierto-linjoiksi, jotta linjat 7A/B voivat liikennöidä tarvittaessa poik-keusreitinsä viivytyksettä Eläintarhan, Porvoonkadun, Helsinginkadun ja Kurvin kaut-ta. Ajantasauspysäkki oli Hesa-rilla linjan 8 pysäkillä eikä kasi haitannut, kun ei kulkenut.

Linja 6 siirtyy alustavasti 1. 1. 93 jatkuvakiertolinjaksi ja näin ollen kuljettajien taukopaikka siirtyy Arabiasta Hakaniemeen (vrt 7A/B). Linjalta 6 saadaan pois yksi vakio- ja yksi ruuhka-vuoro eli linjalle 1 saadaan lisää niveliä.

Alustavasti 1. 1. 93 lähtien linjo-jen 3B/T ja 4 yövaunut sijoite-taan Töölön halliin.

Linjat 3B/T tullaan ehkä siir-tämään 1. 10. 93 jatkuvakierto-linjoiksi ja 3B:n kuljettajien vaihtopysäkkiksi tulee Sallinkatu. 3T:n vaihtopaikka säilyy Ha-kaniemessä.

Linjalla 10 on ollut tauotusko-keilu syksystä 1991 alkaen eli ruuhkavuoroista saatiin yksi pois vuorovälien kärsimättä.



Tauotuksella on myös saatu päivän entinen 10-12- jne minuutin vuoroväli kutistettua 9 minuuttiin (edelleen 6 vuoroa, mutta vaunut ei seiso Pikkuhuopalahdessa vaan ajelevat matkustajia kuljettamassa.

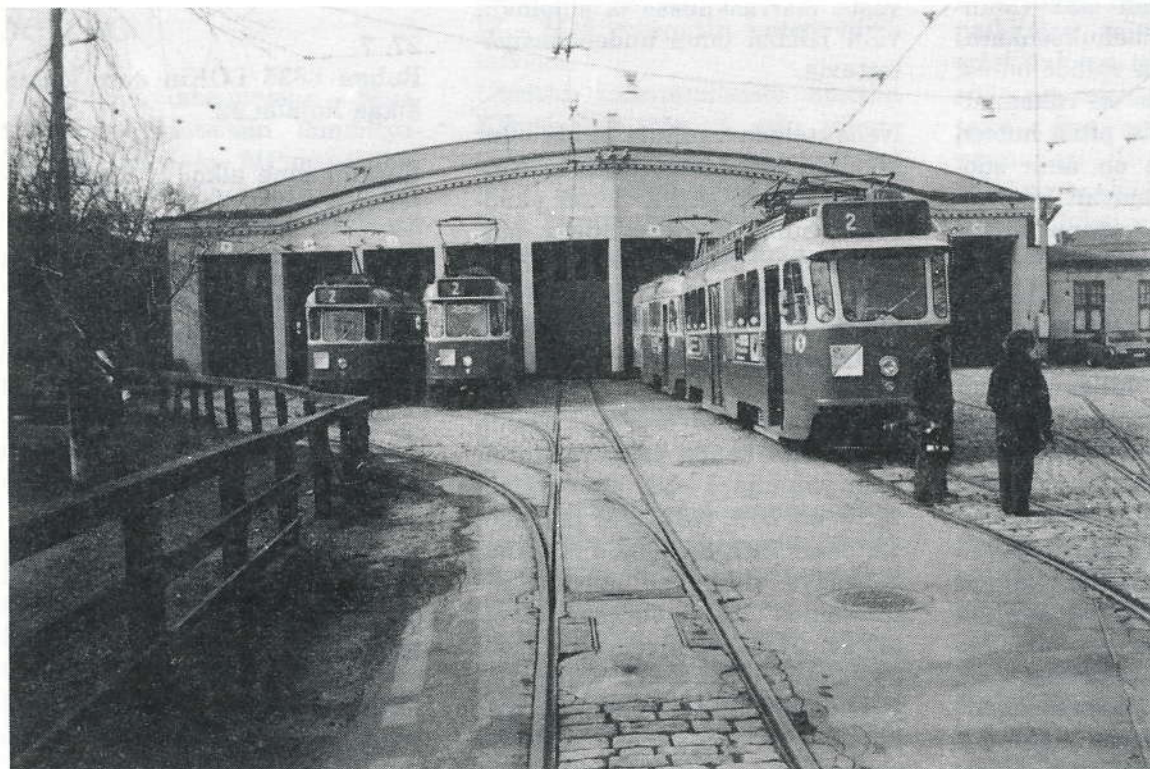
SAK:n mielenilmauslakon aikana 9.4. vaunut ajettiin halleihin klo 13 mennessä seuraavasti: Töölöön linjat 4, 8 ja 10; Koskelaan linjat 3B/T, 6 ja 7A/B; Vallilaan ajoivat linjat 1 ja 2! Vaunut lähtivät takaisin liikenteeseen alkaen klo 15.30.

missa Munkkiniemen päässä. Eräänä toisena kertana Kuusitielle liikennöitiin kolme tuntia ja bussilinja 4X ajoi Munkkiniemeen.

Katajanokan laivaterminaalin eteen ilmestyi huhtikuun aikana kaksi tolppaa opastusviittoineen, jotka ohjaavat matkustajat linjoille 2, 4 ja 13 sekä tilausbussin eteen että kiertoajelubussin suuntaan. Näköhavaintojen mukaan linjan 2 käyttö Katajanokalla on ilahduttavasti kasvanut.

Jossain aiemmassa Raitiossa ihmeteltiin sitä, onko raitiovaunu ajoneuvo vai ei. Raitiovaunu ei ole ajoneuvo (Tieliikennelaki, 1. luku, 2. pykälä, 12. momentti), joten sen ei tarvitse noudattaa ajoneuvoille osoitettuja liikennemerkkejä. Näin ollen esim. linjat 1, 1A ja 3B saavat kääntyä Helsinginkadulta Läntiselle Brahenkadulle.

1. 1. 92 päivätyssä 3T:n sightseeing-esitteessä oli monia virheitä. Linja 2 kulki edelleen reittikartassa Kauppatorille, hotelli Olympiaan pääsi esitteen mukaan linjalla 18, hotelli Annaan linjalla 19 ja Käpylään Park-hotelliin linjalla 169. Painos meni uusiksi.



SAK:n toimintapäivänä 9. 4. Vallilan hallin ratapihalla seisovat linjojen 1 ja 2 vaunut. Kuva: Tom Heino

Saunalahdentien — Hollantilaisentien risteyksessä oleva virranrajoitin ei ota toimiakseen (tarkoitus selvitetty Raitiossa 1-1992). Jos vaunu laukaisee virran pois ajolangasta, sen pitäisi palautua automaattisesti noin 15 sekunnin kuluttua. Aina se ei ole palautunut, eikä virtaa ole saatu pysymään edes mekaanisin tempuin. Mainittakoon vain, että 16. 5. virrat olivat poissa klo 8.15-9.15 ja linja 4 ajoi Ktn - Kuu sekä kaksi vaunua oli ju-

Hakaniemen pysäkkialueella oleva nopeusrajoitus 15 km/h johtuu siitä, että alapuolella olevissa HKL:n tiloissa ei melutaso nousisi liikaa.

Vaunussa 74 on ollut jo yli vuoden koekäytössä ohjaamosta käsinsäädettävä oikeanpuoleinen sivupeili.

Vaunussa 108 kokeillaan kuljettajan tuolia, jossa on kädensijat.

le, että valon tilaus on huomioitu ja valo vaihtuu seuraavassa mahdollisessa vaiheessa valojärjestelmää. Valot tilataan esim. vaihteenkääntömagneetilla (Mannerheimintie — Runeberginkatu linjat 3 B ja 3 T), ajolangassa olevalla tunnistimella (Fredrikinkatu — Bulevardi linja 3B) tai siirtämällä vaunu kiskojen välissä olevan tunnistimen päälle (Satamakatu — Kanavakatu linja 4).

Raitiossa kummasteltiin taannoin myös rv-liikennevalojen yhteydessä olevaa pientä valonuppia. Kyseisen valon palaessa tietokone on huomionut lähestyvän vaunun. "Tilattavien" valojen yhteydessä valonuppi ilmoittaa kuljettajalle,



Kuljettajien "kengännumero" - asiaan lisätarkennus: Esimerkiksi aikataulun P320A1 kertoo, että ko. vuorossa ajaa aamulla perusjärjestelmän kuljettaja 320 aamuvuoron ensimmäisessä työrupeamassa ts. ennen ruokautuntia. A2 tarkoittaa ruokatuntin jälkeistä työrupeamaa. P-kirjaimen lisäksi on käytössä A- ja R-kirjaimet, mitkä tarkoittavat arki- ja ruuhkajärjestelmän kuljettajia. Perusjärjestelmään kuuluvat ryhmät 1, 3 ja 5, ruuhkajärjestelmään ryhmä 7 ja arkijärjestelmään ryhmät 8 ja 9.

Selvitystä vaihteen 221 (Mannerheimintie - Sibeliuksenkatu) toiminnasta: Tämä vaihde on ns. turvavaihde, johon on rakennettu "varmistin", joka pitää huolen siitä, että vaihde on aina suoraan eli halliin ajavan vaunun jälkeen seuraava vaunu antaa impulssin ajolangassa olevaan kelkkaan ja vaihde kääntyy automaattisesti suoraan. Jos halutaan kääntyä halleille, on ajettava erittäin hiljaa kelkan yli. Kun virroitin on ylittänyt kelkan, niin noin metrin päässä on vaihteenkääntömagneetti kääntöreleen päällä ja vaihteen saa kääntymään. Takana ajavan vaunun on huomioitava, ettei ajaliian lähelle kääntyvää vaunua ja käännä vaihdetta sen alla. Jos tämä systeemi käännetään pois päältä esim. "bukseerauksen" vuoksi (toinen vaunu työntää toista), alkaa vaihteen yläpuolella kannatinlangassa oleva valopastin vilkuttaa S-valoa.

Hallireitistä 684: koska HKL:n periaatteen mukaan linjalla olevan vaunun pitää ajaa pääte-pysäkillä asti ennen halliin lähtöä ja varsinkin koska Sturenkadulla Paavalin kirkon puistossa oleva pysäkki II-suunnassa on poistettu pari vuotta sitten ja matkustajat pitäisi jättää jo Hämeentiellä, niin hallireitti alkaa todellakin Paavalin kirkon silmukasta. Hallireittiä 684 ajava ruuhkavuoro ohittaa Sörnäisten kautta kulkevan vakiovuoron ja ehtii Töölön halliin aika-

taulun puitteissa. Aiemmin vakiovuoron perässä ajava hallivaunu oli auttamatta myöhässä, nyt tilanne on korjaantunut, minkä vuoksi sisäänajoaikaa ei ole muutettu.

Linja 2 liikennöi läpi kesän heinäkuussa ETYKistä johtuen.

Maaliskuussa liikkuneet kouluvaunut (mm. 352/II ja 362) olivat korjaamoporukan koulutuksessa. He ajoivat itselleen ns. siirtoluvan.

Uusia kuljettajia otettaneen vasta marraskuussa ja silloinkin vain HKL:n omia uudelleensijoitettavia.

Neliakselisia vaunuja ei ole ollut aikoihin lauantaisin ajossa. Kuitenkin 16. 5. ja 23. 5. oli ykkösellä vaunu 15 koristeltuna mainostamaan Käpylän kyläjuhlia, jotka pidettiin 23. 5. Sama vaunu oli arkipäivinä myös kakkosella mainosteippeineen.

Ensimmäiset nivelet kakkosella 10. 6. Sitä ennen pääperiaate oli vain vaunuja 1—30. Esimerkiksi 11. 6. oli 7/79, 8/82, 9/41 ja 10/60; 12. 6. oli 7/97, 8/78, 9/64 ja 10/94. Seuraava viikko oli jälleen "sattunainen", 13. 6. oli kaksi nivel-tä, 14. 6. kolme nivel-tä jne, joka päivä ko. viikolla oli vähintään yksi "laihialainen" mukana. Ykkösellä ei niitä juuri näkynyt yksittäistä ruuhkavuoron vaununvaihtoa lukuunottamatta. Kuitenkin 12. 6. vaunu 15 oli ykkösellä, samoin kuin lauantaina 13. 6. vuorossa 5.

Vuorossa 155 on (kesäkuussa ainakin) jatkuvasti 4-akselinen.

Uusimpia viherrettyjä niveliä ovat 82 ja 84. Sitten on vuorossa 85.

Impulssilla ajolangasta tilattavat rv-liikennevalot on asennettu Runeberginkadun - Arkadiankadun ja Mechelininkadun - Caloniuksenkadun risteyskiin molempiin suuntiin.

Kesäkuussa ilmestyi nivelten lipputankoihin vihreitä ja keltaisia HKL-viirejä, hienoa!

## AUTOLINJAT

3. 4.  
Pääkaupunkilinjat nro 1 linjalla 522.

1. 7.—14. 8. liikennöitiin linjaa 8X Salmisaari - Vallila. Reitti kuten raitiolinjalla 8, paitsi Vallilan pääte-pysäkki Kiiskinkadulla. Kiskoilla ajoa oli vain Mechelininkadulla.

27. 7.  
Ruhan 8835 LOKin auto jonkin aikaa linjalla 92.

Kesäliikenne alkoi 1. 6. ja päättyi 13.9.

15. 6.—16. 8. harvennetut vuorovälit arkisin linjoilla 15, 18, 23V, 32, 50, 55, 55A, 59 ja 64. Linjaa 71V ei liikennöity ollenkaan. Heinäkuussa ei liikennöity linjoja 64S, 86S ja 96S (aloittivat 3.8.)

Linjaa 55A liikennöitiin myös arkisin klo 8-19.

Linja 86B korvasi linjat 84 ja 86 ma-pe 5.30-6.12 ja 20.32-23.32, lauantaisin klo 5.30-9.02 ja 18.50-23.32 sekä sunnuntaisin klo 7.12-9.42 ja 18.50-23.32.

Linjojen 03N ja 04N reitit ja aikataulut muuttuivat.

Linjojen 17, 21V, 52, 65A, 66A, 77A ja 77B syysliikenne alkoi jo 17.8.

Linjan 78A koululaisvuoroja ei ajettu koululoman aikana, eikä linjaa 92T.

Linjoilla 70, 73, 76 ja 77S supistettu kesäliikenne 15.6.-31.7.

Linjoja 72A ja 75X ei liikennöity 1.7.-31.7.

Linjoilla 63 ja 70V supistettu kesäliikenne 1.7.-31.7.

19. 6.  
Juhannusaattona linja 17 lopetti noin klo 17 ja linjaa 24 liikennöitiin noin 1.30 asti.



20. 6. aloitettiin liikenne klo 11.30, myös metrolla ja raitio-  
teillä.

14. 9.

Syysliikenne aiemmin mainittu-  
ja poikkeuksia lukuunottamatta.  
Ilmeisesti tällöin katosi linjatun-  
nus 23V ja 23:n reitti muuttui  
sellaiseksi kuin entisellä 23V:llä  
oli. Linjaa 23 liikennöidään klo  
23:een, jonka jälkeen jatkaa uusi  
linjatunnus 23N ja tämän reitti  
on kuten 23:lla ennen 14.9.

## METRO

17. ja 20. 4. asennettiin Mus-  
tanpuron vaihteisiin lämmitys-  
laitteet (IK:n ja MP:n välillä).  
17.4. liikennöitiin suunnassa KN  
- IK eteläistä raidetta, käytöstä  
poissa MP:n raide 2 ja IK:n  
raide 3. 20.4. IK - KN liikennöi-  
tiin pohjoista raidetta ja IK:n  
raide 1 sekä MP:n raide 1 olivat  
poissa käytöstä. Kampista tule-  
vat junat käyttivät IK:ssa rai-  
detta 2, josta pohjoista raidetta  
edelleen KN: aan.

5.—8. 6.

Ratatoita Sörnäisten ja Hakanie-  
men välillä. Pohjoinen raide ja  
mainittujen asemien kakkosrai-  
teet poissa käytöstä. 6.6. ajettiin  
kokopäivä 10 min vuorovälein.  
Junat 6-vaunuisia klo 8.30-  
19.00. Yksiraiteinen osuus Kala-  
sataman vaihteilta Ha-  
kaniemeen.

16. 6. Kesäliikenne.

IK:sta KP:iin jo klo 19.01 alkaen  
10 min liikenne.

Lauantaisin 10 min vuoroväli IK  
- KP koko päivän.

Ruuhkavuoroa 11 ei liikennöidä  
16. 6.-7. 8.

Junat kaksivaunuisia kuten  
talvellakin la klo 7.15:een ja su  
klo 8.55 asti MM:stä sekä la klo  
7.40:een ja su klo 9.20 asti KP:  
sta.

18. 6. asti olivat junat 6-vaunui-  
sia ruuhka-aikoina.

26. 6.-2. 8. joka päivä junat kak-  
sivaunuisia alkaen klo 21.35  
(MM) ja 22.00 (KP).

22.-25. 6. ja 3.-9. 8. junat neli-  
vaunuisia koko päivän paitsi la  
ja su aamulla.

10. 8. alkaen ruuhka-aikana  
junat 6-vaunuisia.

16. 8. Talviaikataulut.

IK - KP vuorovälit 5 min klo  
6.11-20.31 ma-pe.

KP - IK vuorovälit 5 min klo  
6.30-20.50 ma-pe.

IK - KP vuorovälit 5 min klo  
8.21-19.11 la.

KP - IK vuorovälit 5 min klo  
8.40-19.30 la.

IK - MM vuorovälit kuten viime  
talvena.

Uusittu kääntöraiteisto otettiin  
KP:ssa käyttöön. 5 min liiken-  
teessä (alkaen 17. 8.) saapuvat  
junat raiteelle 2, josta kääntörai-  
teen kautta raiteelle 1. 10 min  
liikenteessä junat saapuvat rai-  
teelle 1.

Myös MM:ssä junat saapuvat 10  
min liikenteessä raiteelle 2 kuten  
ennenkin.

Junat kuusivaunuisia ma-pe  
ruuhka-aikoina ja nelivaunuisia  
muun ajan.

Lauantaisin junat kaksivaunui-  
sia MM:stä klo 7.15 asti ja KP:  
sta klo 7.40 asti, muun ajan  
nelivaunuisia.

Sunnuntaisin junat ovat kaksi-  
vaunuisia MM:stä klo 9.00 asti ja  
KP:stä klo 9.20 asti, muun ajan  
nelivaunuisia.

En vaivaa lukijaa viimevuotiseen  
tapaan kytkennöillä, mutta se  
lienee kerrottava, että niitä ta-  
pahtuu nyt myös Kampissa.

IK:sta ma-pe raiteelta 2 lähtevä  
6-vaunuinen ruuhkajuna 11 ei  
koskaan palaa, sillä se jätetään  
päiväksi KP:n väliraiteelle. Taan-  
noisella SRS:n kävelyretkellä  
olleet muistavat tämän raiteen  
sijainnin. Vuorosta 11 tulee sit-  
ten klo 14.55 vuoro 10 ja vanhan  
vuoron 10 toinen vaunupari liite-  
tään vuoroon 1 klo 14.55-15.00 ja  
toinen vuoroon 6 klo 15.00-15.05.

18.-21. 9.

Viikonlopun aikana tehtiin jäl-  
leen koko kalustolle kolmiokään-  
tö. Vaunuthan käännetään sil-  
loin tällöin, jotta ne kuluisivat  
tasaisesti. Kerrottakoon nyt  
niille, jotka eivät ole panneet  
merkille, että kaikki vaunuparit  
ovat aina samoin päin. Paitsi  
tietysti sinä aikana, jolloin niitä  
juuri käännetään. Muistaakseni  
ennen yllämainittua kääntöä  
parittomat vaunut olivat keula  
kohti länttä.

20. 10.

Ensimmäinen oikea metrojuna  
kävi Ruoholahdessa testaamassa  
paikkojen toimivuutta ja sitä,  
ettei aukean tilan ulottuman si-  
sään ole rakennettu mitään lait-  
teita. Ensimmäinen juna oli  
vaunupari 101+102, jota veti  
ratakuorma-auto 1. Kampin —  
Ruoholahden välihän on työmaa  
ja siksi virraton.

## MUUTA

1. 4.

Linjan 18 informaatiojärjestelmä  
otettiin koekäyttöön.

Vaunu 15 osallistui koristeltuna  
puu-Käpylän kyläjuhliin huhti-  
kuussa.

22. 6.—9. 8.

Malminkartanon asema suljettu-  
na korjaustöiden vuoksi. Joka  
toinen M-juna kääntyi Kannel-  
mäessä, Vantaankoskelle men-  
neet junat joutuivat sivuutta-  
maan Malminkartanon aseman  
rullaamalla.

YTV on tilannut Genimap Oy:ltä  
kolme joukkoliikenteen aikatau-  
luautomaattia hintaan 350.000  
mk. Asennustöihin yms vara-  
taan 50.000 mk. Infoautomaatti  
vastaa kysymykseen, miten  
matkustaja pääsee kaupunkiliik-  
enteellä jostain paikasta johon-  
kin toiseen paikkaan. Automaati-  
sta saa markalla haluamansa  
aikataulun ja reitin paperille  
tulostettuna. Mukana ovat kaik-  
ki kaupunkiliikenteen välineet.



Automaatit tulevat Helsingin ja Pasilan asemille sekä linja-auto-asemalle.

HKL:n radiopuhelinjärjestelmä uusitaan täysin. Uudet laitteet tulevat kaikkiin liikennevälineisiin, paitsi metroon, jossa on oma järjestelmänsä. Asennukset aloitetaan ensimmäisenä itäisen yksikön autoihin. Järjestelmä koostuu mm. HPY:n AutoNet-verkosta, Philipsin radiopuhelinlaitteesta sekä Graplen ATK-ohjelmasta. Uudessa systeemissä vähennetään puhekontakteja liikenteenohjauskeskuksen ja autonkuljettajan välillä. Sen sijaan pelataan laitteen tekstiruudun avulla. Kuljettajalla on käytössään useita valmiita tilatietoviestejä kuten täynnä-ilmoitus, myöhässä/takaisin aikataulussa -ilmoitus jne. Nämä siis tapahtuvat normaalisti ilman puheyhteyttä. Tilatietoviestillä kuljettaja voi myös ilmoittaa haluavansa puheyhteyttä. Samanaikaiset yhteyspyynnöt tulevat LOKin näyttöön kutsutyypin mukaisessa tärkeysjärjestyksessä. Tässä järjestyksessä tarkastaja sitten ottaa yhteyksiä. Kun tarkastajalla puolestaan on asiaa autoon, on LOKilla käytössään dataviestit. Dataviestinä voidaan kuljettajan näyttöruutuun lähettää mm. soittopyyntö tai esim. tieto poikkeusreitistä. Myös puheyhteys on tarvittaessa tietenkin mahdollinen. Laitteiston avulla seurataan myös hallista/halliin -ajoa kuljettajien tehdessä radiolla liittymis/sisäänajo -ilmoituksen. Uuden järjestelmän myötä uusittavan kuulutusvahvistimen avulla voidaan bussin musiikkiradio saada kuulumaan myös matkustamon kaiuttimista. Laitteisto on jo asennettu Itäkeskukseen, josta tulee Töölön ohella "päälökki". Lisäksi tulee kuusi muuta ohjauskeskusta. Nykyinen Lasi-palatsin iso LOK jää pois käytöstä. Heinäkuussa oli uusi radiopuhelin käytössä jo autossa 8720. Laite oli myös asennettu jo autoon 812. Alkusyöksyllä pitäisi kaikki Varhan autot olla varus-

tettuna, jonka jälkeen alkavat asennukset Koskelan autoihin. Koko järjestelmän on tarkoitus olla valmiina raitiovaunuja myöten vuoden 1993 loppuun mennessä.

Turussa on ainakin kesällä ollut mielenkiintoinen satunnaisen matkustajien houkuttelukampanja; maanantaista perjantaihin klo 10 - 14 on TuKL:n ja TLO:n autoihin päässyt aikuinen pelkälä lastenlipun hinnalla.

30. 9.

Rautatieliikenne Oulunkylän — Herttoniemen radalta loppui.

1. 1. 93

VR:n lähiliikenne laajenee Kirkkonummelta Karjaalle. Siuntio kuuluu vyöhykkeisiin D ja E, Inkoo vyöhykkeeseen F ja Karjaa uuteen G-vyöhykkeeseen. Samalla alkaa sähköjunaliikenne Kirkkonummen ja Karjaan välillä, eräät Helsingin ja Kirkkonummen välin S-, U- ja L-junat jatkavat näin reittiään. Junaliikennettä korvanneet linja-autovuorot lopetetaan.

#### KULOSAAREN JUMBO HELSINKIIN

Röykästä on tarkoitus tuoda toinen siellä kesämökkitarpeina 1950-luvulta saakka ollut Brändö Spårvägs AB:n telimoottorivaunu (ASEA 1917/1919).

Kesämökki on ollut metsähalituksen vuokratontilla ja vuokra-aika päättyy ensi keväänä. Mikäli HKL ei hakisi tätä äärimmäisen arvokasta vaunua takaisin, se tultaisiin paloittelemaan paikan päällä. Toivomme pelastusoperaatiolle menestystä ja toivottavasti vaunun alle saadaan jostain sopivat telit.

#### KALUSTO

Lähilinjat Oy:n nro 3 on MAN-matalalattiabussi rek.nro TFJ-800. Auto on Vantaan sisäisessä liikenteessä. Se on sama auto, joka mainitaan Raitiossa 1-1992 HKL 9202:na rek.nro:lla DFJ-

800; oikea rek.nro on siis TFJ-800.

3/92

Havaittiin, että raitiovaunussa 1 on neljät suuntavilkut.

Neliakselisten vaunujen takavalon alle näkyy lätkäistyn pieni heijastin ja keltainen jarruvalo on muutettu punaiseksi.

Seitsemän Sisu/Wiimaa HKL:ltä mennee Tallinnan liikennelaitokselle. Autojen mukana menee varaosia ja renkaiden niin paljon kuin mukaan mahtuu. Kohdepaikkakunnalta on ollut henkilöstöä opettelemassa ajamista sekä korjausta.

Tallinnan liikennelaitos halutaan mukaan pohjoismaisiin rattimestaruuskilpailuihin. Edellisissä kisoissa oli mukana paikallinen delegaatio, joka sai myös kokeilla pohjoismaisten pääkaupunkien busseja.

Raitiossa 1-1992 sivulla 33 mainitun Metsälän Linjan nro 15:n akseliväli on 6,3 m. Em. yhtiö on saanut myös toisen samanlaisen nro 7, rek.nro XFM-956. Autossa 15 on sähkökäyttöinen "invasilta", mutta ei enää autossa 7. Siinä se on käsin esiin veivattava. 1. 5. 92 päivättyyn linjan 69 aikatauluun on merkitty kahden matalalattia-auton lähdöt. Seiska lienee kuitenkin ollut ajossa jo maaliskuusta.

Vantaan Liikenne saa tänä vuonna viisi Volvo B10B -bussia varustettuna katalysaattorilla ja välijäähdytyksellä. Neljä on puolimatalaa, mutta yksi Scania-tyyppinen Volvo-valmiste Leylandin etuakselilla. Autojen akseliväli on 6,7 m. Näistä autoista tulee ehkä kaksi Helsingin linjalle 67.

Saaren Auton ensimmäinen todellinen kaupunkibussi on nro 4 Volvo / Wiima K202 ovijärjestyksellä 221. Autossa on kuitenkin tupla-ajovalot sekä korkeat selkänojat.



Tampereelle tulee lisää viisi matalaa Scaniaa varustettuna katalysaattorilla.

Saimaan Liikenteellä Lappeenrannassa on Scania Lahti 401 -korilla. Yhtiöllä on myös entiset STA 172 ja 174.

Autolinjoilla Lappeenrannassa on entinen STA 175 niveltuupparimersu.

Hakunilan Liikenne nro 51 on maalattu Vantaan väreihin ja saanut numeron 251.

Liikenne Oy on saanut uusia Volvoja nrot 78, 80 - 82 ja 85. Hakunilan Liikenne on saanut viisi samanlaista Vantaan väreissä, vaikka olivatkin tilattu jo ennen omistajan vaihdosta: nrot 295 - 299.

Vanhakylän Linja nro 3 on Scania L113 Lahti 401 -korilla. Ovijärjestys on 120. Lahti 401 on vähän matalampi kuin malli 400.

Espoon Auto on saanut lisää 11 Volvo B10M / Wiima 202 -busia.

10. 8.

Raitiovaunu 332 oli ajossa keskustassa kyljissään "lauantai-illan huumaa" -mainostarrat. Matkustajia vaihdettiin Kauppatorilla.

HKL on ostanut STA:lta autot

106 AMP-106  
202 ALP-202  
209 AMB-209  
210 AMB-210  
212 AMK-212  
214 AMK-214  
298 AMN-698 entinen nro 98

Nämä autot toimitettiin kesäkuussa edelleen Tallinnaan Viiron. Alunperin piti toimittaa HKL:n autoja, mutta suomalainen Sisu ei tällä kertaa kelvannut heimoveljille.

9/92

Scania matalalattiabussi HKL 9201 ja HKL:n väreissä linjalla 23.

Syksyllä Koiviston Auto Oy -konserniin kuuluvan Liikenne Oy:n uusimpia busseja on alettu maalata Koiviston Auton paikallisbussiväreihin (sininen - valkoinen). Ensimmäinen auto oli tietävästi 83. Vanhimpien autojen värejä ei muuteta. Liikenne Oy:n uusiin busseihin ei enää teipata kylkimainoksia, koska niistä ei toimitusjohtajan mielestä saada riittävästi tuloja ja ne rumentavat autojen ulkoasua.

Punaharmaita nivelvaunuja on vielä sen verran jäljellä, että tulevan joulun aikana on mainostajilla tarkoitus viime vuotisen mallin mukaan laittaa kulkuun ns. Pororatikoida sarvineen päivineen. Lintsi on myös auki.

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, kiitokset:

Mikko Attila, Tom Heino, Harri Koskikallio, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Ari Oksa, Jorma Rauhala, Sakari Salo, Taimo Tuomi ja Sakari Virtanen.

**HELSINGIN SANOMAT**

50 vuotta sitten

Tiistai 6. .10. 1942.

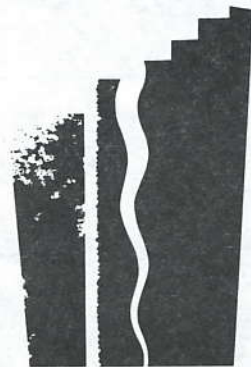
**Raitiotien jatkaminen Salmisaareen.**

**Kiinteistölautakunta puoltaa tehtyä ehdotusta.**

Kuten jo aikaisemminkin on lehdessämme mainittu on Helsingin Raitiotieyhtiö pyytännyt saada rakentaa raitiotielinjan Ruoholahdesta Salmisaareen pitkin Lauttasaarenkatua.

Kiinteistölautakunta käsiteli kysymystä maanantaisessa istunnossaan ja päätti puoltaa anomusta siten, että päätesilmukka muutettaisiin vähän lähemmäksi kaupunkia, koska yhtiön ehdotuksen mukaan silmukka tulisi osittain sähkölaitosta varten varatulle tontille. Raitiotieraitteen tarkoituksena on yhdistää Salmisaaren tehdasalue, jossa sijaitsevat mm. Alkon varasto- ja toimistorakennus sekä Suomen Kaapelitehdas, kaupungin raitiotieverkostoon ja samalla palvella Lauttasaaren liikennettä, joka viime vuosina on yhä kasvanut ja jota nykyisen kumirengas- ja voiteluöljyn puutteen vuoksi ei voida tyydyttää omnibussiliikenteellä.

Liikenne Salmisaaresta kaupunkiin järjestettäisiin siten, että linjan n:o 8:n vaunut jatkaisivat matkaa Salmisaarelle asti suoranaisen liikenneyhteyden aikaansaamiseksi Töölön kautta Vallilaan, missä suurin osa Salmisaarella työskentelevistä työläisistä asuu.



FINLAND 75 ÅR

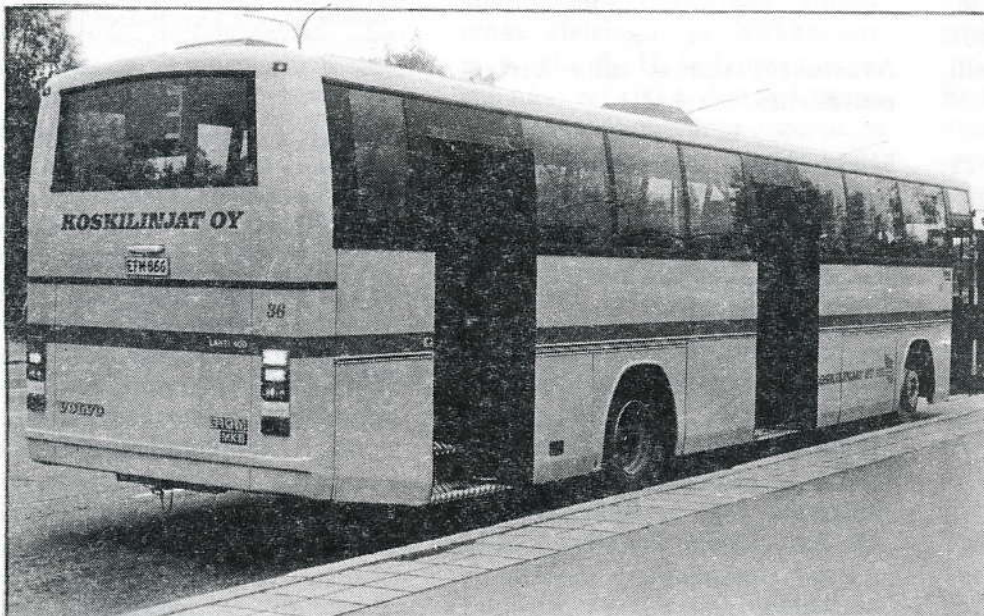




83 kaupunkibussia  
10 tilausajoautoa  
180 kuljettajaa  
30 huoltohenkilöä  
15 toimihenkilöä  
28 linjaa  
750 pysäkkiä  
523 000 matkustajaa vuonna  
1989

*Nallikarin Eden-tunnelmiin maalattu Scania/Ajokki -hetkubussi ohittaa Otto Karhin pysäkillä seisovan Kii-  
minginlinjalaisen Lahti 30/  
Volvon. Linja 8 Mäntylä —  
Kiiminki alkaa olla jo lähi-  
ellei peräti paikallisliikennet-  
tä. Sen pituus on noin 25 km.*

## Oulun paikallisliikennekatsaus Koskilinjat Oy Petri P. Pentikäinen



*Lahtelaisia 30-korisia autoja on Koskilinjoilla kymmenen. Kuvan 91 valmistui joulu-  
kuussa 1982, ensimmäisenä  
kuudesta Volvosta. Loput  
neljä ovat Scania-tuupparei-  
ta, kun seuraavan sivun kes-  
kimmäisen kuva 94.*

*Lahden Autokori on Koskilin-  
jojen hovivalmistaja. Uusinta  
Lahti 300 -kalustoa liikkuu  
mm. kolmoslinjalla. Kuvassa  
koskilinjalainen B10M nume-  
ro 36.*



*Onpa Ouluun eksynyt muu-  
tama lietolainenkin kori.  
Linjalla 17 ovat liikenteessä  
Scania 112 (niitä aivan en-  
simmäisiä) ja varsin saksai-  
laisen ilmeiseksi sisustettu  
hieno Mercedes-Benz. Oulussa  
pidetään melko hyvin kiinni  
rekisteritunnuksen mukaisesta  
numeroinnista. Niinpä  
nämä Deltat ovat loogisesti 16  
ja 32.*





*Lahtelaisia uusimmista vanhimpiin. Yläkuvan komea ja kiiltävä Scania 113 on Lahti 400 -kalustoa, keskellä vuoden 1985 Scania 112 ja alinna jo vanhalta (oululaisittain) näyttävä Volvo. Suurin osa Koskilinjojen busseista on varustettu sähköisillä linjakilpilaiteilla.*

*Kuvat: PPP 6.10.1990*





