RAITIO

ISSN 0356-5440

3 1978

HELSINKI 1891 - ?

UUSI SARJA ALKAA!!

SIVU 82

*TULE PAIKALLE PÄÄTTÄMÄÄN SEURAN

*STOP! KAIKKI JÄSENET!

*ENSI VUODEN TOIMINNAN SUUNNISTA!

SYYSKOKOUS 26.11.1978 KLO 13.00

*STOP! KAIKKI JÄSENET!

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n jäsenet kutsutaan seuran sääntömääräiseen syyskokoukseen, joka pidetään sunnuntaina 26.11.1978 klo. 13.00

Kokouspaikkana on Helsingin Kaupungin Nuorisoasiainkeskuksen Hakaniemen kerhokeskuksen huone 7.
Siltasaarenkatu 12 B, 8. kerros.
HUOM! Sääntöjen 11. §!

Runsas jäsenistön osallistuminen suotavaa!
Mielenkiintoista diaohjelmaa! Virvokkeita!

mukavammin sähköllä

PL38
SF-00521 HELSINKI 52

54 48 – 3

KOP Hki-Aleksi 103160-100397-7

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

perustettu 1972-01-16

Johtokunta:

puheenjohtaja	I. Leppänen
varapuheenjohtaja	T. Tuomi
sihteeri	J. Rauhala
rahastonhoitaja	T. Manner
arkistonhoitaja	A. Hellman
jäsen	J. Hannikainen
varajäsen	M. Hellsten

RAITIO ISSN 0356-5440 2. vuosikerta

päätoimittaja	I. Leppänen
toimitussihteeri	J. Rauhala
kustantaja	Suomen Raitiotieseura ry
Painopaikka	Hera, Helsinki 1978

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

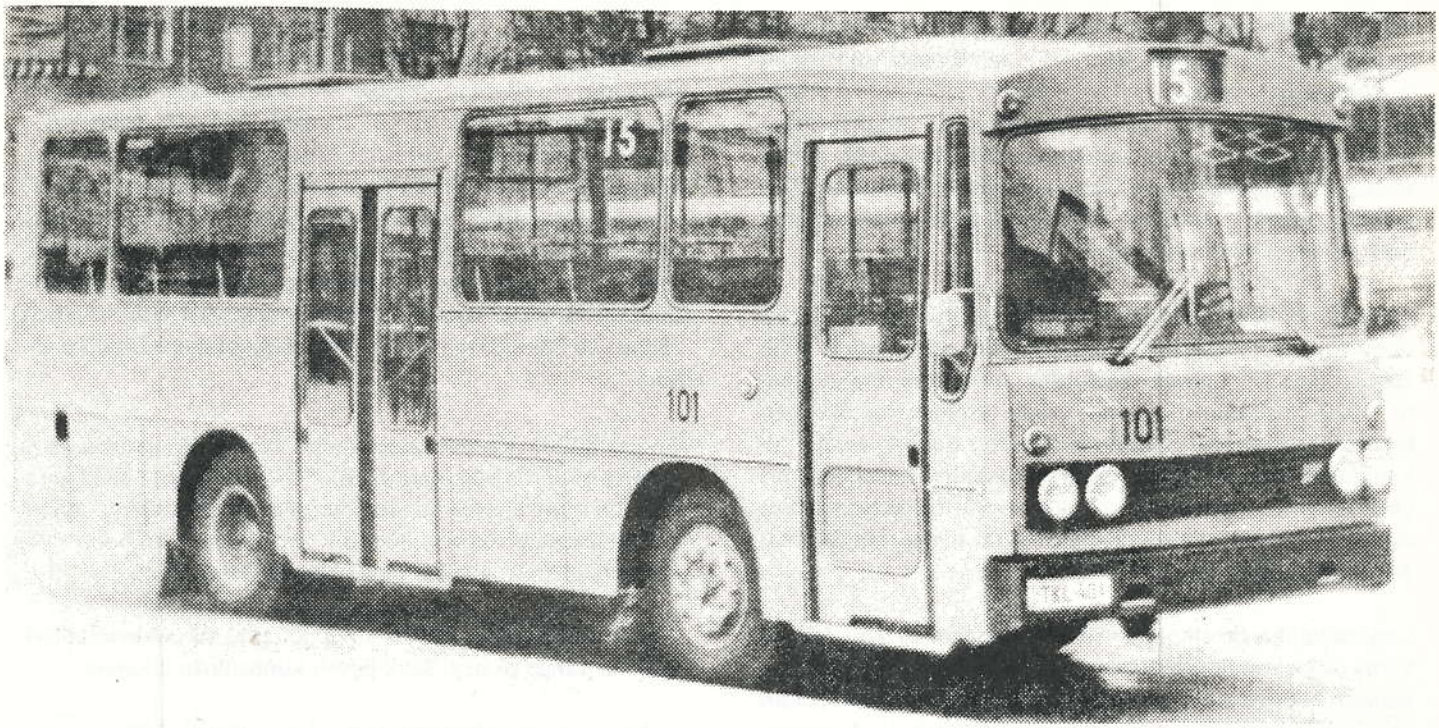
Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaisten näkemysten ei tarvitse olla välttämättä yhteneviä toimituksen tai julkaisijan kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1978
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentaminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain perusteella. (Suomen Asetuskokoelma n:o 404/1961.)
All rights reserved under International Copyright Convention. No part of this publication may be reproduced in any form or by any means, mechanical or electronic, including photocopying, without a written permission from the editor and the author.

TuKL 1977



TuKL bussi nro 101 Kauppatorilla 1977-01-18
Turku City Transport bus 101 at the Market Square on 18 January 1977

Turun Kaupungin Liikennelaitoksella oli käytössä vuoden 1977 kuluessa yhteensä 109 bussia. Alkuvuodesta 1977 hankittiin uusia busseja 4 kpl, eli Oy Trafora Ab:n toimittamat, Hirvensalon–Kakskerran linjoille tarkoitetut keskiraskaat kaupunkibussit, joiden numerot ovat 103-106. Bussit ovat samanlaisia kuin numerot 101 ja 102, joista tiedot löytyvät RAITIO-lehdestä 1–4 1977. Puolalainen JELCZ -merkkinen kaupunkibussi oli esittely- ja koekäytössä 1977-12-19...1978-01-03. Bussin pituus on 12 m, kokonaispaino 17 000 kg, moottori lisenssillä valmistettu Leyland 0.680, kokonaispaikkamäärä 67 ja matkustajien käytössä on kolme kaksoisovea.

1977-10-18 poistettiin 16 vuotta vanhat VOLVOt, numerot 2-4, sekä entiset TLO:n harmaat bussit numerot 206 ja 207.

Autolinjoilla tapahtui muutos 1977-09-12, kun linjat 1A ja 5B yhdistettiin linjaksi 50 (Ylioppilaskylä–K:tori–Impivaaran uimahalli). Kaikkien linjojen yhteinen edestakainen liikennepituus on 384 km. Matkustajamäärä oli 15 096 300, vähennystä edellisestä vuodesta 5,6 %. Henkilökunnan määrä väheni kymmenellä; nykyinen vahvuus on 364.

TuKL bussi n:o 66 ylioppilaskylän päätepysäkillä 1977-09-11
Turku City Transport bus 66 at Ylioppilaskylä terminus on 11 September 1977

SÄKKIJÄRVEN KUNNAN LIIKENNE

Vuoden 1918 tapahtumien seurauksena joutuivat Säkkijärveltä Viipuriin liikennöineen laivayhtiön laivat naapurin haltuun ja kuntalaiset joutuivat jälleen turvautumaan hevoskyytiin. Tämä sai kunnanisät kokoontumaan syksyllä 1918 pohtimaan oman höyrylaivan ostoa. Kokouksen tuloksen valittiin toimikunta, jolle annettiin täydet valtuudet laivan tilaamiseen. Toimikunta tilasikin laivan A. Ahlströmin Warkauden tehtailta 600 000 mk:n kauppahinnasta.

Aluksi suunniteltiin perustettavaksi osakeyhtiö laivaliikennettä hoitamaan, mutta päädyttiin kuitenkin siihen, että laiva jäi kunnan hoitoon. Laivalle määrättiin oma johtokunta ja vuonna 1929 kunnallinen liikenne siirtyi kunnallislautakunnan huostaan. Liikenteen hoitoon ei käytetty kunnan varoja. Alkupääoma lainattiin elintarvikelautakunnalta. Liikenne pyöri yleensä voiton puolella paitsi 30-luvun lamakautena. Laiva valmistui vuoden 1919 kesäkuussa ja sai nimekseen SÄKKIJÄRVI. Se asetettiin reitille Viipuri–Vilajoki.

Linja-autoliikenne alkoi kehittyä 1920-luvun alussa ja niinpä kunta osti oman linja-auton vuonna 1924. Auto oli ajan tavan mukaan kuorma-auto, jonka lavalle oli nostettu penkit ja kori oli »rättimallia». Tämä auto tuli linjalle Kirkonkylä–Nisalahti.

Jo vuonna 1925 kunta osti oikean 20-hengen linja-auton. Vuonna 1927 oli kolme linja-autoa ja laiva. Vuonna 1930 liikennöitiin jo Ylämaan kirkolle asti. Kunnallisen omaisuuden jaossa vuonna 1930 laiva jäi Ylämaan kunnalle. Kaksi linja-autoa jäi Säkkijärven kunnalle. Vuonna 1934 ostettiin uusi »Sisu», joka oli 24-hengen linja-auto. Jo seuraavana vuonna ostettiin kaksi lisää. Vuonna 1936 ostettiin 34-hengen linja-auto Säkkijärven–Viipurin reitille. Vuonna 1939 kunta osti Rannikkolaisten Autoyhtymän linjaoikeuksineen. Tämän jälkeen oli kunnalla seitsemän linja-autoa ja yksi kuorma-auto. Tällöin oli Säkkijärven kunnallinen joukkoliikenne laajimmillaan.

Sodan aikana kunnan autoja oli siirtoväen kuljetuksessa ja yksi auto oli linjalla Merikarvia–Pori. Syyskuusta 1941 kesäkuuhun 1944 ajettiin kahdella autolla väliä Säkkijärvi–Viipuri. Kesäkuussa 1944 kuljetettiin siirtolaisia Kemiöön. Myöhemmin ajettiin reittiä Kemiö–Perniö–Turku.

Linja-autot myytiin vuonna 1945 800 000 mk:n hinnasta Helsinkiin. Tähän päättyi Säkkijärven kunnallinen liikenne.

Lähde: *Säkkijärvi kautta aikojen,* Väinö Seppä, 1952.

EPÄMUSEOVAUNUT

RAITIO 1/78 artikkeliin lisätään seuraava epämuseovaunu:

TURKU Hirvensalon päiväkoti
TuKL 19
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden
1933

Raitiovaunuhalleilla on vielä jäljellä raitiovaunut TuKL42, Karia/Strömberg 1951 ja TuKL 125, Karia 1947.

TuKL 41 on poistettu paikaltaan Korppolaismäkeläisen kerrostalon pihalta.

Lisähavainnot ja muut tiedot epämuseovaunuista pyydetään lähettämään toimitukselle.

J. Pyytövaara ja J. Rauhala

Kuva/photo J. Rauhala 1978-08-30

HUUTOILMOITUKSET

Huom!

Heti pimeän tullen, kun valot vaunussa ovat sytytetyt, sekä päivin ikkunoiden ollessa jään ja lumen tukkimat, tulee konduktöörin ilmoittaa vaunun saapumisen seuraaviin paikkoihin suomeksi ja ruotsiksi:

[Tiedot pohjautuvat vuosien 1943 (HRO) ja 1946 (1.11 alkaen) (HKL) rahastajien huutoilmoitusvihkoihin. Suluissa olevat huudot esiintyneet vain mainitun vuoden vihkosessa.]

LINJA 1 SÖRNÄINEN/VALLILA
(Eurantie/v. -43)–Vaasankatu–Hakaniemi–Liisankatu–Suurtori–Kauppatori–Kaivopuisto–Eira

LINJA 2 ARKADIA–HARJUTORI
Runeberginkatu–Arkadiankatu–(Mannerheimintie/v. -43)–Lasipalatsi–Asema–Kaisaniemi–Hakaniemi–Helsinginkatu

LINJA K KÄPYLÄ
Väinölänkatu–(Mäkelänkatu/v. -46)–(Sturenkatu/v. -46)–Brahenkatu–(Viides linja/v. -46)–Hakaniemi -Liisankatu–Suurtori –Kauppatori

LINJA 3A, 3B TÖÖLÖ
Pasila–Nordenskiöldinkatu–Messuhalli–Ylioppilastalo–Suurtori–Kauppatori–Kaivopuisto–Eira–Roobertinkatu–Erottaja–Asema–Kaisaniemi–Hakaniemi–Helsinginkatu–(Porvoonkatu/v. -46)

LINJA 4 HIETALAHTI
(Ruoholahti/v. -46)–Hietalahdentori–Fredrikinkatu–Erottaja–Ylioppilastalo–Lasipalatsi–Messuhalli–Nordenskiöldinkatu–Töölöntulli

LINJA 5 ARKADIA
(Arkadiankatu/v. -46)–(Runeberginkatu/v. -46)–Museokatu–(Nervanderinkatu/v. -43)–Lasipalatsi–Ylioppilastalo–Suurtori–Satamakatu

LINJA 6 LAPINLAHTI/ARABIA–MARIA
Eurantie–Vaasankatu–Hakaniemi–Kaisaniemi–Asema–Ylioppilastalo–Lapinlahdenkatu–Marian sairaala

LINJA 7 KIRURGI
(Koulutori/v. -43)–Roobertinkatu–Ylioppilastalo–Asema–Kaisaniemi–Hakaniemi–(Castréninkatu/v. -43)

LINJA 8 STURENKATU/VALLILA–SALMISAARI
Salmisaari–Ruoholahti–Marian sairaala–Museokatu–Messuhalli–Brahenkatu–Mäkelänkatu–(Hämeentie/v. -43)

LINJA 9 RUSKEASUO (koko linja vain v. -43)
Ylioppilastalo–Lasipalatsi–Messuhalli–Nordenskiöldinkatu–Töölön tulli–Tilkka–Ruskeasuo

LINJA M MUNKKINIEMI
Ylioppilastalo–Lasipalatsi–Messuhalli–Nordenskiöldinkatu–Töölön tulli–Johannesberg–(Kalastajatorppa/v. -43)

LINJA KB KULOSAARI
Kauppatori–Suurtori–Kaisaniemi–Hakaniemi–Pääskylänkatu–Kaasulaitos–Domus–Casino

LINJA H HAAGA (koko linja vain vuonna -46)
Ylioppilastalo–Lasipalatsi–Messuhalli–Nordenskiöldinkatu–Töölön tulli–Tilkka–Ruskeasuo–Pengertie

LINJA 12 TILKKA (koko linja vain vuonna -46)
Ylioppilastalo–Lasipalatsi–Messuhalli–Nordenskiöldinkatu–Töölön tulli–Kuusitie

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 1.osa

301-330 tyyppi HM-IV

SELOSTUS SEKÄ KÄYTTÖOHJEET MOOTTORIVAUNUISTA HKL 301–330

1. YLEISTÄ

Vaunu on telivaunu, jossa on ohjauslaitteet vain etupäässä. Se soveltuu sekä keskikaupunki- että esikaupunkiliikenteeseen. Ovet ovat vaunun oikealla puolella, kaksi sisääntulo-ovea takana, kaksi ulosmeno-ovea keskellä ja yksi ulosmeno-ovi edessä. Ovien vapaa aukko on 700 mm.

Kiinteä rahastajanaitio on vaunun oikealla sivulla takaovien edessä.
Viimeinen helsinkiläinen neliakselinen vaunusarja, jossa käytetään Albert-kytkimiä.

Vaunu soveltuu kulkemaan joko yksin tai yhden (tai kahden) perävaunun kanssa.

Koska nykyisissä perävaunuissa on paineilmajarrut, on vaunu varustettu paineilmajärjestelmällä, josta saadaan tarpeellinen paineilma sekä moottori- että perävaunuun. Ajon sekä sähköisen jarrutuksen ohjaus tapahtuu suoraan vaikuttavalla ajokytkimellä. Paineilmajarrujen ohjaus tapahtuu jarruventtiilillä, kiskojarrujen jalkapolkimella ja käsijarrujen käsipyörällä.

2. PÄÄMITAT, PAINOT JA MATKUSTAJAMÄÄRÄT

Suurin nopeus on 60 km/h.

Raideleveys	1000 mm
Telien keskiöidenväli	6400 mm
Akseliväli teleissä	1830 mm
Pyörän läpimitta	680 mm
Pienin kaartosäde	15500 mm
Suurin pituus (puskurit m.l.)	13500 mm
Suurin leveys	2300 mm
Vaunun korkeus (vastuslaatikot m.l.)	3600 mm
Sisäkorkeus	2300 mm
Kytkimen korkeus kiskosta	470 mm
Istumapaikkoja	29 kpl
Seisomapaikkoja	69 kpl
Kuljettaja + rahastaja	2kpl
	Yht. 100 kpl
Ruuhka-aikana (enintään)	130 kpl
Nettopaino	19,8 tn
Bruttopaino (normaali)	27,3 tn
Bruttopaino (ruuhka-aika)	n. 30 tn

3. SÄHKÖVARUSTEET

a) Suurjännitelaitteet
600 V:n tasavirtaa käytetään ratamoottoreissa, niiden tuulettimissa, vaunun lämmityksessä, moottorigeneraattoreissa, kompressorin moottoreissa sekä vaunun yleisessä valaistuksessa.

a1. Ratamoottorien virtapiiri
Saksisankatyyppinen virroitin on sijoitettu etumaisen telin kohdalle sekä eristetty katosta. Kuljettajan vieressä on virroittimen alasvetoköysi.

Ylijännitesuoja on sijoitettu katolle.

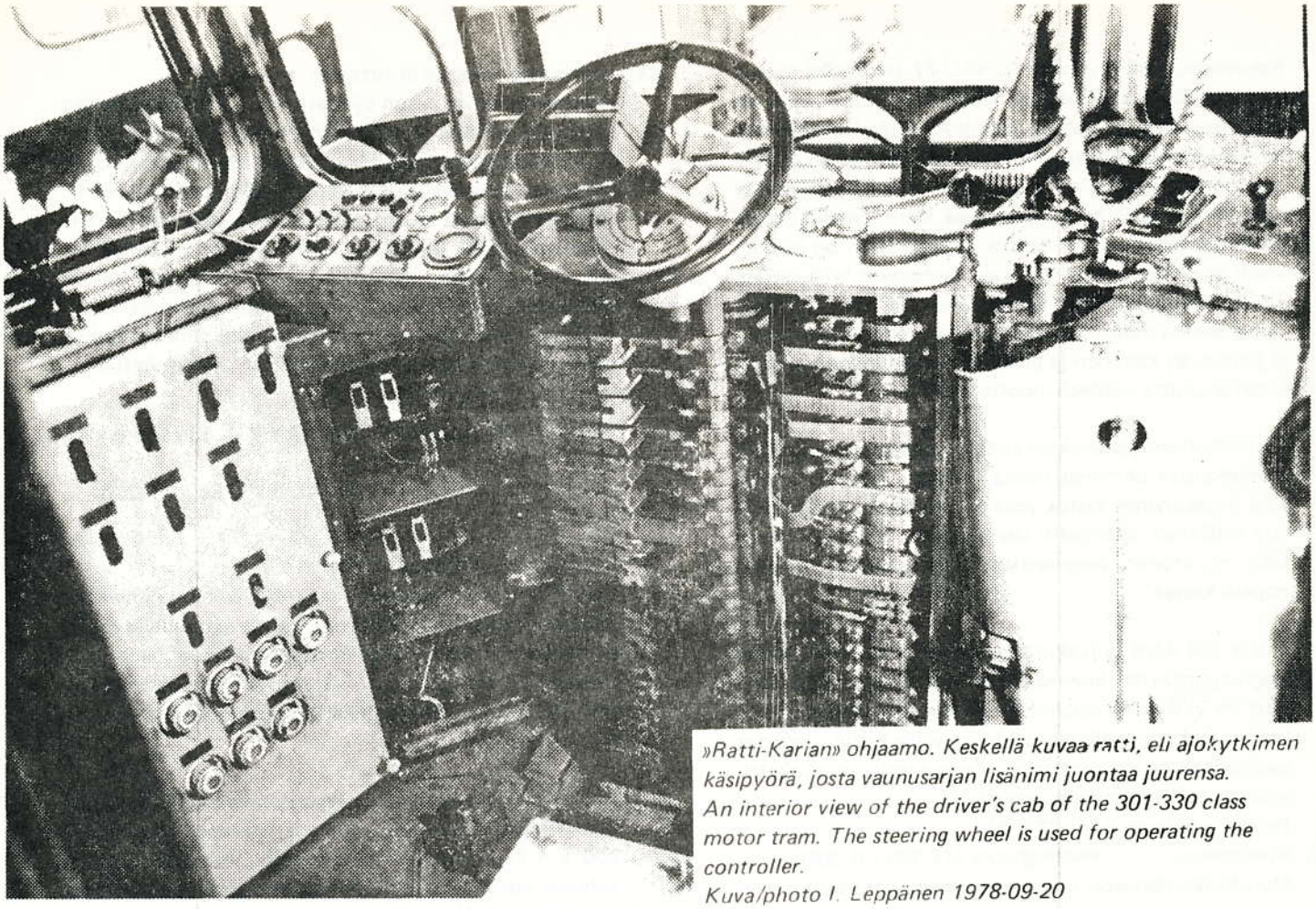
Radiohäiriönpoistaja on asennettu suurjännitekojetauluun.

Ylivirtakatkaisija (300A – 1000A) on katolla kuljettajan paikan yläpuolella ja siitä lähtee katon läpi ohjausvipu käsikäyttöä varten.

Ajokytkin (valmistaja: Brown, Boveri & Cie – BBC) on varustettu käsipyörällä ja on suoraan vaikuttavaa tyyppiä. Se on sijoitettu kuljettajapaikan eteen. Ohjausliikkeiden keventämiseksi se on varustettu paineilmasylinterillä ja jousilla. Liikkellelähtöä varten on 13 sarjakytkentäasentoa sekä 10 rinnankytkentäasentoa ja lisäksi sähköjarrua varten 13 jarrutusasentoa. Viimeisessä asennossa sekä sarja- että rinnankytkennässä tapahtuu magneettikentän heikennys. Kaikki ajoasennot sekä viimeinen jarrutusasento ovat erikoisesti merkitty.
Eteen- ja taaksepäin -kytkin on ajokytkimessä ja siihen on yhdistetty moottoriryhmien erottaja. Siihen kuuluu käsivipu, jota voidaan kääntää vain käsipyörän ollessa 0-asennossa. Moottoriryhmien erottajalla voidaan kytkeä pois etumaisessa telissä olevat I ja II moottorit ja takimmaisessa telissä olevat III ja IV moottorit.

Ajo- ja jarrutusvastukset on rakennettu kehyksiin, jotka ovat vaunun katolla tuuletuskanavassa. Vastuksissa syntynyt lämpö käytetään talvella hyväksi puhaltamalla niissä lämminnyt ilma vaunuun. Kesäaikana johdetaan vastuksien jäähdytysilma suoraan ulos.

Lämmitystä varten on vaunussa lisäksi lämpöpatterit sekä lisävastukset tuuletuskanavassa.



»Ratti-Karian» ohjaamo. Keskellä kuvaa ratti, eli ajokytkimen käsipyörä, josta vaunusarjan lisänimi juontaa juurensa.
An interior view of the driver's cab of the 301-330 class motor tram. The steering wheel is used for operating the controller.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-09-20

»Ratti-Karian» sisustus peräsillalta nähtynä.
Interior view of a 301-330 class motor tram as seen from the rear platform.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-09-20

Ratamoottorien tyyppi on GHAU-67 ja tuntiteho on á 50 kW = 68 hv kierrosluvun ollessa 1640 k/min, ja ne on sijoitettu teleihin vaunun pituussuuntaan. Voimansiirto moottorista vaunun akseliin tapahtuu kardaaniakselin ja hypoidihammaspyörien välityksellä. Moottorien jännite on 300 V ja niitä on kaksi sarjassa kummassakin telissä. Moottorit jäähdytetään ilmalla ja tätä varten on vaunun korin alla kaksi tuuletinta, yksi kumpaakin teliä varten. Tuuletinmoottorien jännite on 600 V ja teho 0,35 kW. Tuuletusilma otetaan vaunun sivulta suodattimien kautta ja johdetaan kanavien ja palkeiden avulla telien tuuletuskanaviin, joista edelleen moottoreihin.

Kentänheikennysvastuksen kutakin moottoriryhmää kohti muodostaa ohminen vastus, joka on vaunun katolla, sekä induktiivinen vastus, joka on sijoitettu vasemman sivun neljännen istuinparin alle vaunussa. Näillä heikennetään moottorien magneettista kenttää, jolloin vaunun nopeus kasvaa.

4 V:n 108 Ah:n lyijyakut vahvistavat jarrutuksen alussa magnetointivirtaa kummassakin moottoriryhmässä. Akkuja on yksi kummassakin moottoriryhmässä ja niitä ohjataan ajokytkimellä kontaktorin välityksellä. Jarrutus saadaan täten nopeammaksi. Kontaktorit on sijoitettu ajokytkimen vasemmalle puolelle.
Releen tyyppi on CAV 37 E-41

a2. Kompressori Westinghouse MT-330-FB, 330 l/min
Moottorikompressori on sijoitettu keskelle vaunua lattian alle. Kompressorin käyntiä ohjaa painesäätäjä, jonka säätöalue on 4–6 kg/cm^2. Vaunuissa käytetään seuraavan tyyppisiä kompressoreita: CP 127, PC 8 ja DH 20, joiden teho on 565 l/min.

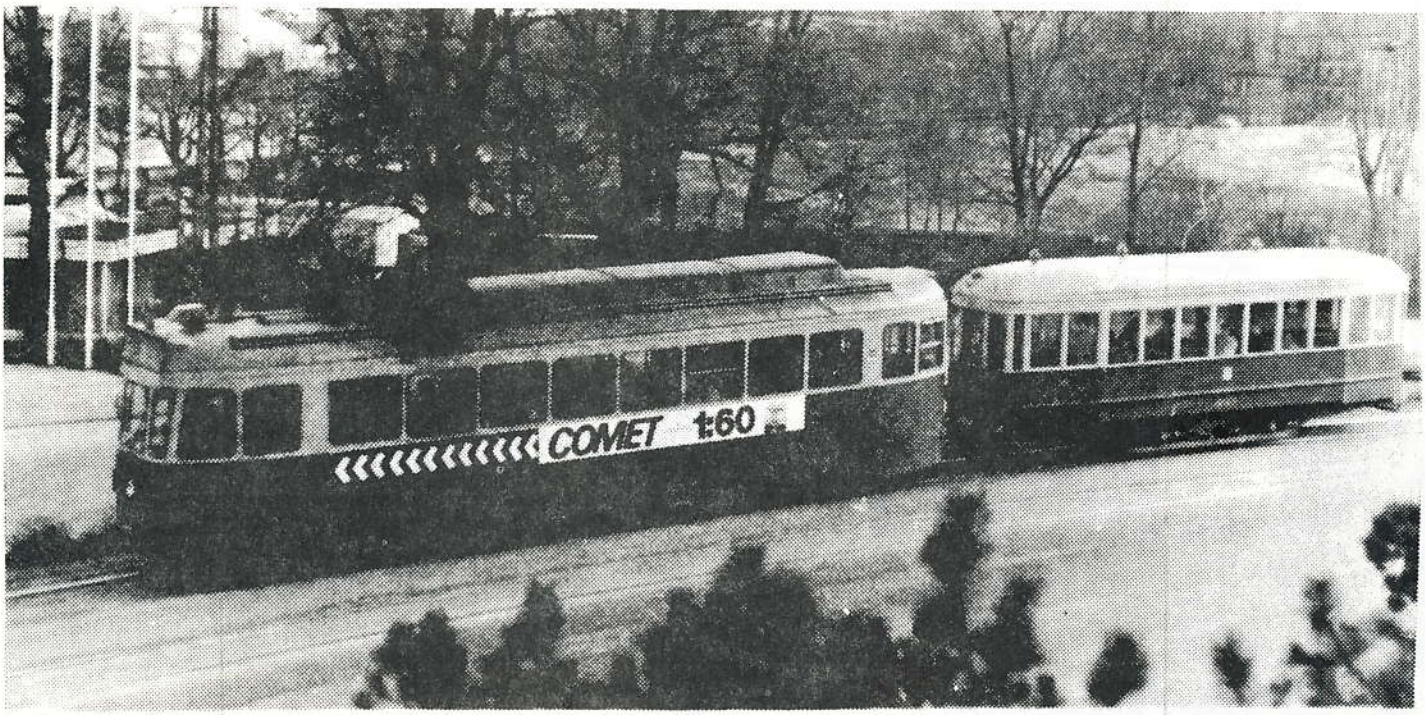
a3. Moottorigeneraattorin virtapiiri
Moottorigeneraattori on sijoitettu vaunun keskelle lattian alle. Siinä on 600 V:n 0,9 kW:n tasavirtamoottori, joka on kytketty suoraan 26,5 V:n tasavirtageneraattoriin. Tämä antaa virtaa akkuihin sekä matalajännitevirtapiireihin. Laitteen kytkentä tapahtuu 600 V:n kojetaulussa olevalla pienautomaatilla ja laite on lisäksi varustettu automaattisella latausreleellä, joka on sijoitettu kuljettajan taakse väliseinään. Moottorigeneraattorin kuormitusvastus on sijoitettu kuljettajan osaston oikeaan etukulmaan. Kuljettajan kojepöydässä on ampeerimittari, joka näyttää lataus- tai purkausvirran.

Moottori: Metropolitan-Vickers AY 2J1, 550 V/1,6 kW/1220 k/min
generaattori: CAV D 10 TBA/4, 24 V/0,96 kW/1220 k/min

a4. Lämmön ja tuuletuksen virtapiiri
Lämmitys tapahtuu osaksi siten, että lämmintä ilmaa puhalletaan puhaltimilla kanavien kautta vaunuun ja osaksi istuimien alle sijoitetuilla lämpöpattereilla. Puhallettu ilma lämpiää ajo- ja jarrutusvastuksissa sekä lisälämpövastuksissa. Yllämainittuja puhaltimia käytetään myös vaunun tuuletukseen.

Tuuletus- ja lämminilmakanavassa on kaksi 600 V:n 2000 W:n lämpövastusta sekä vaunussa istuimien alla kuusi á 200 V:n 2x375 W:n lämpöpattereita, jotka on kytketty kahteen sarjaan. Kuljettajalla on 600 V:n 400 W:n ja rahastajalla 600 V:n 400 W:n patteri. Vaunun lämpötilaa säätää termostaatti, joka katkaisee ja kytkee virran kontaktorin avulla lämpöpattereihin halutussa lämpötilassa. Termostaatti on sijoitettu vaunuun kuljettajan osaston väliseinään ja kontaktori matkustamoon, kojekaappiin. Tuuletuskanavassa on termostaatti, joka kytkee merkkilampun ja summerin mikäli lämpö kohoaa yli säädetyn arvon.

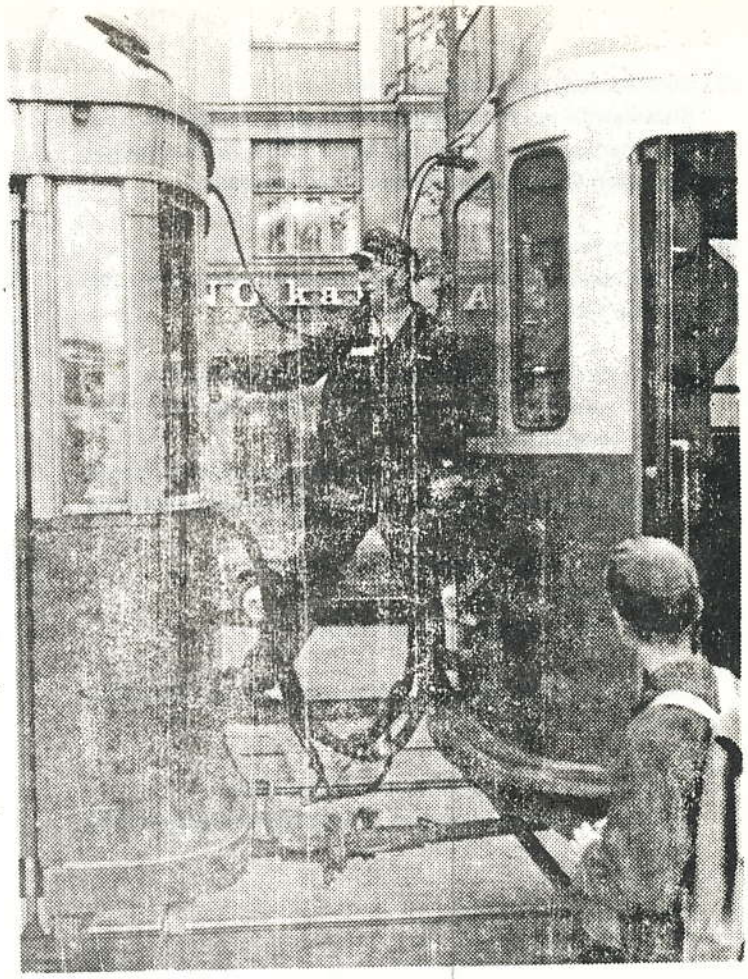
HKL 301 + 685 Mäntymäellä. Vaunut vetivät aiemmin ruuhka-aikana yksinomaan ASEA:n perävaunuja (651–700 vuodelta 1928-30).



Motor tram 301 with trailer 685 at Mäntymäki. Only ASEA trailers (651–700, built 1928-30) were used with these motor trams.
Kuva/photo J. Rauhala 1971-04-30

SEURAAVA SIVU – FOLLOWING PAGE:

HKL 301 uutena Vallilan hallin ratapihalla. Huomaa alkuperäinen maitolasista valmistettu destinaatiolaatikko edessä ylhäällä. Kuvassa pitäisi myös näkyä Suomen lippuja, jotka on kiinnitetty destinaation yläpuolelle sijoitettuihin lipputankoihin. Vaakuna on etu- ja keskikovien välissä sekä linjakilpi takaovien edessä ulkona. Suuntavilkkuja ei käytetty alkuaikoina.
Motor tram 301 shortly after delivery outside Vallila depot. HKL museo/museum (repro)



Perävaunua kytketään Töölön hallilla.
Coupling on the trailer at the Töölö depot
Kuva/photo I. Leppänen 1969-09-02

»Stadion» -linjaa liikennöitiin suurten kisojen yhteydessä. Ajoreitti: Rautatientori–Kaivokatu–Mannerheimintie–Töölön halli.
A special service was operated in connection with big sports events at the stadium. The special trams ran between the railway station and the Töölö depot.
Kuva/photo I. Leppänen 1971-08-10

a5. Suurjännitevalaistuksen virtapiiri
Sisävalaistuksen muodostaa kolme sarjaa lamppuja. Kussakin sarjassa on 6 kpl lamppuja á 105 V 25 W. Etukilpi valaistaan yhdellä samanlaisella lamppusarjalla.

a6. 600 V:n kojetaulu
Tämä kojetaulu on kuljettajan osaston vasemmassa seinässä ja siihen kuuluvat seuraavat laitteet:

9 kpl katkaisijoita valaistusta ja lämmitystä varten
11 kpl varokkeita em. laitteita sekä kompressoria ja perävaunua varten
1 kpl automaattikatkaisija moottorigeneraattoria varten
2 kpl automaattikatkaisijaa moottoriryhmätuulettimia varten
1 kpl sivuvastus ampeerimittaria varten
1 kpl maadoituskisko
1 kpl häiriönpoistokondensaattori

Samalla kohdalla ikkunan yläpuolella ovat seuraavat laitteet:

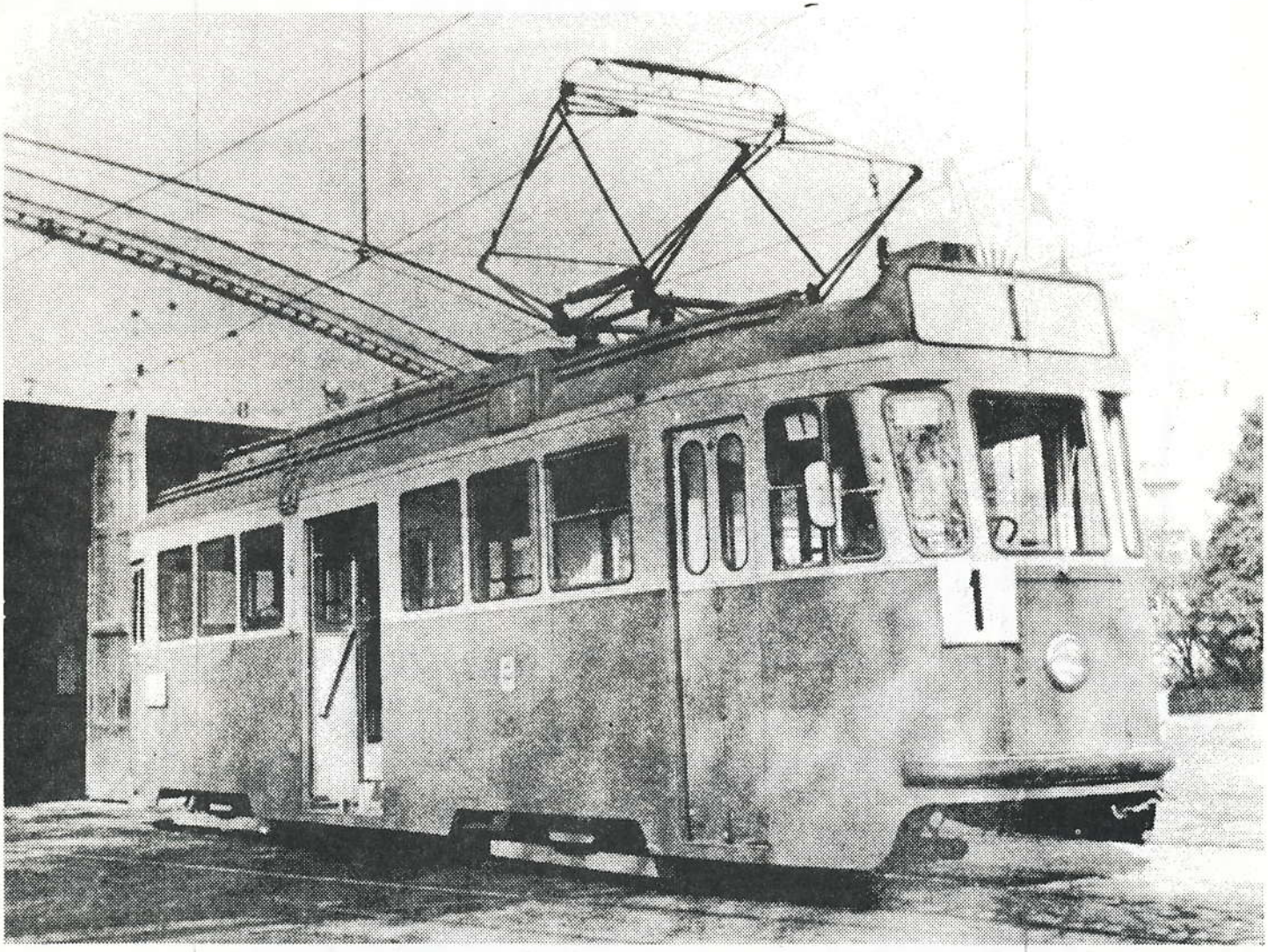
1 kpl moottorikompressorin pääkatkaisija
1 kpl perävaunun lämmön ja valaistukse pääkatkaisija

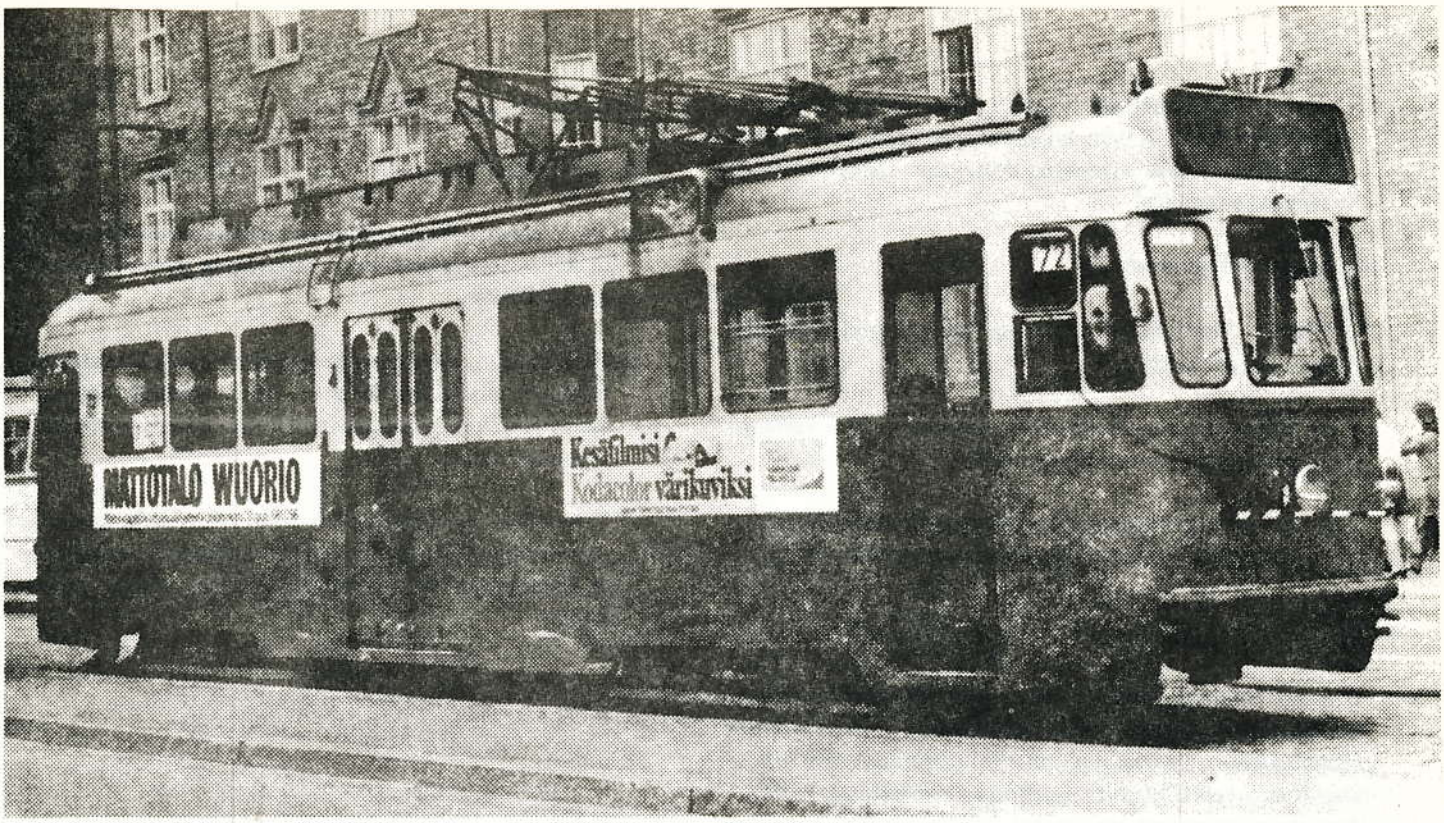
600 V:n laitteiden kojetaulu on varustettu peltisuojuksella, jossa on aukot varokkeita ja katkaisijoita varten. Kun vaihdetaan varokkeita ja korjataan katkaisijoita, on virroitin vedettävä alas, virta siis katkaistava. Laitteiden nimet ovat peltisuojuksessa.

b) Pienjännitelaitteet
24 V:n tasavirtaa kehittää moottorigeneraattori.

b1. Akut, joitten kapasiteetti on 114 Ah, jännite 24 V ja purkausaika 5 tuntia, on sijoitettu vaunun takasillan alle. Samassa paikassa on kaksi 4 V:n akkua, jotka antava vieraan magnetoimisvirran ratamoottoreille. Akkujen varoke on vasemman sivun takimmaisen penkin alla. 114 Ah:n akkuja lataa moottorigeneraattori, joka akkujen kanssa antaa virran seuraaville laitteille:

b2. neljä kiskojarrua, joiden pystysuora vetovoima on á 4500 kg. Kiskojarruista on kaksi kussakin telissä. Ne nousevat paineilmalla 7 cm korkeudelle kiskon pinnasta. Kun jarrutetaan kiskojarruilla tai ilmantulo muuten lakkaa, loppuu ilman nostovoima ja kiskojarrut laskeutuvat jousien ja niiden oman painon avulla n. 10 mm korkeudelle kiskon pinnasta, jolloin sähkömagneettien voima vetää ne kiinni kiskoon ja tapahtuu nopea jarrutus. Kiskojarrun kontaktori on kuljettajan osaston oikeassa etukulmassa. Varoke on vasemman sivun takimmaisen penkin alla.





HKL 308 virroitinvaurion kärsineenä. Vaunun etupään irtokilpitelineeseen on asennettu taitettavan kelta-mustan tangon päässä oleva keltainen vilkkuvalo. Tällaista laitetta on käytetty työnnettäessä rikkoutunutta vaunua linjalta halliin. Pukseeraajana on normaalisti toinen vuorovaunu.
Motor tram 308 with a damaged pantograph. Note the yellow flasher on the dash. This device is used, when disabled cars are being propelled to the depot.
Kuva/photo A. Hellman 1974-09-04

b3. Pienjännitevalaistus
- Valonheittäjä
- Takalyhty
- Takakilven valot
- Kahden sivukilven valot
- Rahastajan kilven valot
- Kahden »Täynnä» -kilven valot
- 5 kpl porrasvaloja
- 2 kpl Fix-Light -vilkkuvaloja vaunun sivuilla
- 1 kpl Aikataulutelineen valo
- 2 kpl pistorasia
- 3 kpl hätävaloja matkustamossa
- 1 kpl hätävalo ohjaamossa
- 1 kpl kuljettajan päydän valo
- 1 kpl rahastajan valo

b4. Lämminilmatuuletin ohjaamon ikkunoiden kirkkaanapitämiseksi. Ilma imetään 600 V 2000 W lämpöpatterin lävitse. Tuuletin on sijoitettu lattian alle lämpöpatteri termostaatteineen kaksoisistuimen alle vaunun etupäässä. Kontaktori on sijoitettu matkustamon kojekaappiin.

Kolme tuuletinta 24 V á 0,2 kW vastusten jäähdyttämistä ja vaunun ilmanvaihtoa varten. Tuulettimet ovat asennetut vaunun katolle tuuletuskanavaan.

HKL 327 Töölön hallissa. At the Töölö depot.

b5. Laitteet ratamoottorien vierasta magnetointivirtaa varten käsittäen kaksi 4 V:n lyijyakkua ja kaksi kontaktoria. Kontaktorit ovat asennettu etuseinään ajokytkimen vasemmalle puolelle.

b6. Merkinantojärjestelmä

I Yleinen viestiyhteys rahastajan ja kuljettajan kesken, mm. hätämerkki

a) Rahastajalla ja kuljettajalla summerit sekä vastaavat painonapit rinnan kytkettyinä

b) Painonappi vaunun takaikkunan alla kannellisessa lokerossa em. nappien kanssa rinnan kytkettynä.

II Matkustajien pysähtymispyyntö

a) Matkustajia varten kaksi merkinantohihnaa

b) Matkustajan vetäessä hihnasta kilahtaa rahastajalla pieni kello, rele sulkeutuu ja rahastajalla syttyy sininen merkkilamppu.

c) Rele aukeaa, merkkilamppu sammuu ja matkustajien merkinantopiiri jää virratta, kun rahastaja kääntää merkinantovivun pois »lähtövalmis» -asennosta »pysähtyy» -asentoon.

d) Takasillalla kojekaapissa on vipukytkin, jolla saadaan matkustajan merkki menemään suoraan kuljettajalle ja »pysähtyy» -taulut matkustamossa samalla syttymään.

HKL 318 Helsingin juhlaviikoilla »musiikkiratikkana». Linjan tunnuskilpi on takapään peltikilpitelineessä. Takana näkyvät paineilmaletkut, perävaunun johtojen pistorasiat sekä erilliset taka- ja jarruvalot. Virroitin uudempaa »viiksekästä» mallia. Vastuslaatikon reunat pyöristetty.
A special »musical tram» was operated during the Helsinki Summer Festival. Note the destination sign at the rear end of the tram.
Kuva/photo J. Rauhala elokuu/August 1973.

III Pysähtymismerkki, seuraava pysäkki

a) Rahastaja kääntää merkinantovivun »pysähtyy» eli keskiasentoon, jolloin kuljettajalla kilahtaa kello. Samalla syttyvät »pysähtyy» -taulut.

IV Pysähtymismerkki, ehdoton

a) Rahastaja kääntää merkinantovivun ylös »seis» -asentoon, jolloin kuljettajalla ja rahastajalla syttyvät punaiset merkkilamput ja kuljettajalla kilahtaa kello.

b) Kun jokin ovi avataan, sulkeutuvat oven rinnakkaiskontaktit ja e.m. lamput sekä a.o. oven kohdalla oleva punainen merkkilamppu syttyvät ja e.m. kello kilahtaa kuljettajalle.

V Lähtövalmismerkki

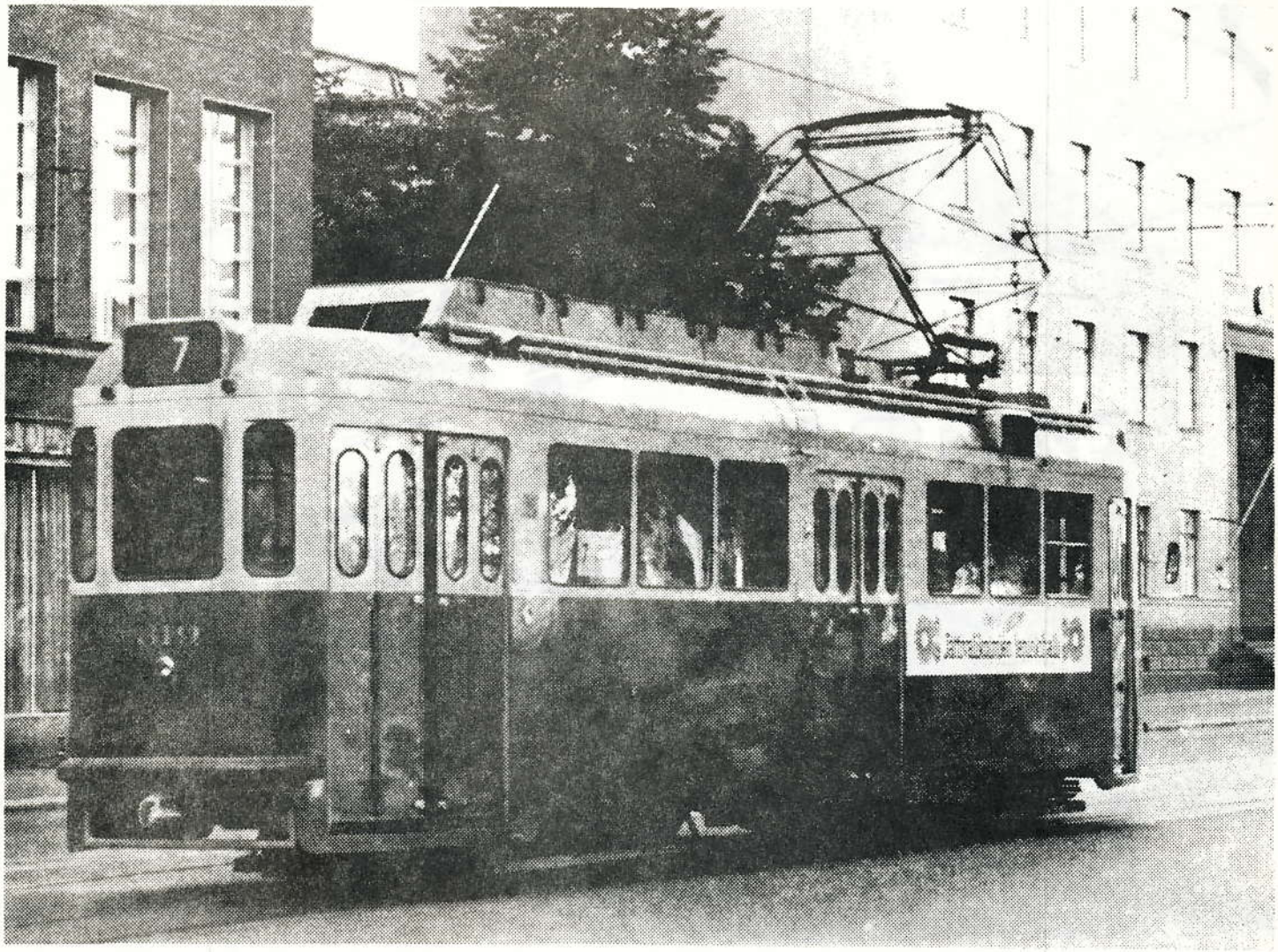
a) Rahastaja kääntää merkinantovivun alas »lähtövalmis» -asentoon, jolloin hänellä syttyy vihreä merkkilamppu.

b) Kun ovet suljetaan, sulkeutuvat ovien sarjakontaktit, jolloin myös ovilla olevat merkkilamput sammuvat.

c) Kaikki ovikontaktit ja rahastajan kytkimet ovat sarjaan kytketyt. Vian sattuessa kukin ovikontakti voidaan erottaa sarjasta rinnankytketyllä vipukatkaisijalla.

d) Kun kaikki ovet ovat kiinni ja rahastajan merkinantovipu »lähtövalmis» -asennossa, syttyy kuljettajalle vihreä »lähtövalmis» -merkkilamppu ja kello kilahtaa.

HKL 319:n takapää nykyaikaistettuna. Ilmaletkut ja pistokkeet on poistettu ja taka- sekä jarruvalot on yhdistetty.
Here is the modernized rear end of motor tram 319. The air hoses and sockets for electrical wiring have been removed, and a combined tail and brake light has been installed.
Kuva/photo A. Hellman 1976-10-02



VI »Täynnä» -merkki

a) Rahastajalla kaksois-katkaisija ja keltainen merkkilamppu.
b) Takaovella »Täynnä» -valaisin.
c) Kuljettajalla keltainen merkkilamppu ja vaunun edessä »Täynnä» -taulu.
d) Kuljettajan keltainen merkkilamppu ja oven kohdalla oleva »täynnä» -valaisin syttyvät, kun rahastaja on sytyttänyt »täynnä» -merkin.
e) Kuljettajalla katkaisija etupään »täynnä» -taulua varten.

VII Varoitusmerkit

a) Vaunun matkustamossa on hälytyskello, joka soi, kun kuljettaja painaa kiskojarrun poljinta.
b) Vaunun etupäässä lattian alla on paineilmalla toimiva hälytyskello, joka soi, kun kuljettaja painaa a.o. poljinta. Tämä kello on erittäin kovääninen ja tarkoitettu katuliikenteelle.
c) Vaunun takana ulkopuolella sähkösireeni ja tämän painonappi takasillalla ikkunan alla kannellisessa lokerossa samassa kuin merkinantonappikin. Käytetään peruutettaessa vaunua.

VIII Vaunujen kytkentä

Vaunun takaikkunan alla lokerossa on käännettävä vipukytkin, joka antaa virtaa lähtö- ja täynnä-sarjoihin silloin, kun vaunu on viimeisenä.

Moottori- ja perävaunujen väliset sähköjohdot

Vaunut ovat varustetut samanlaisilla kytkinrasioilla ja -johdoilla kuin kaksiakseliset moottorivaunutkin, joten niiden perään voidaan kytkeä kaksiakselisia perävaunuja. Takapäässä on

- 1 kpl kytkinrasia alhaalla keskellä jarrujohtoa varten perävaunua varten
- 1 kpl suurjännitekytkinrasia oikealla ylhäällä perävaunun valo- ja lämpöjohtoa varten (punaiseksi maalattu)
- 1 kpl pienjännitekytkinrasia vasemmalla ylhäällä soittokellon johtoa varten (keltaiseksi maalattu)
- 1 kpl soittokello takasillalla

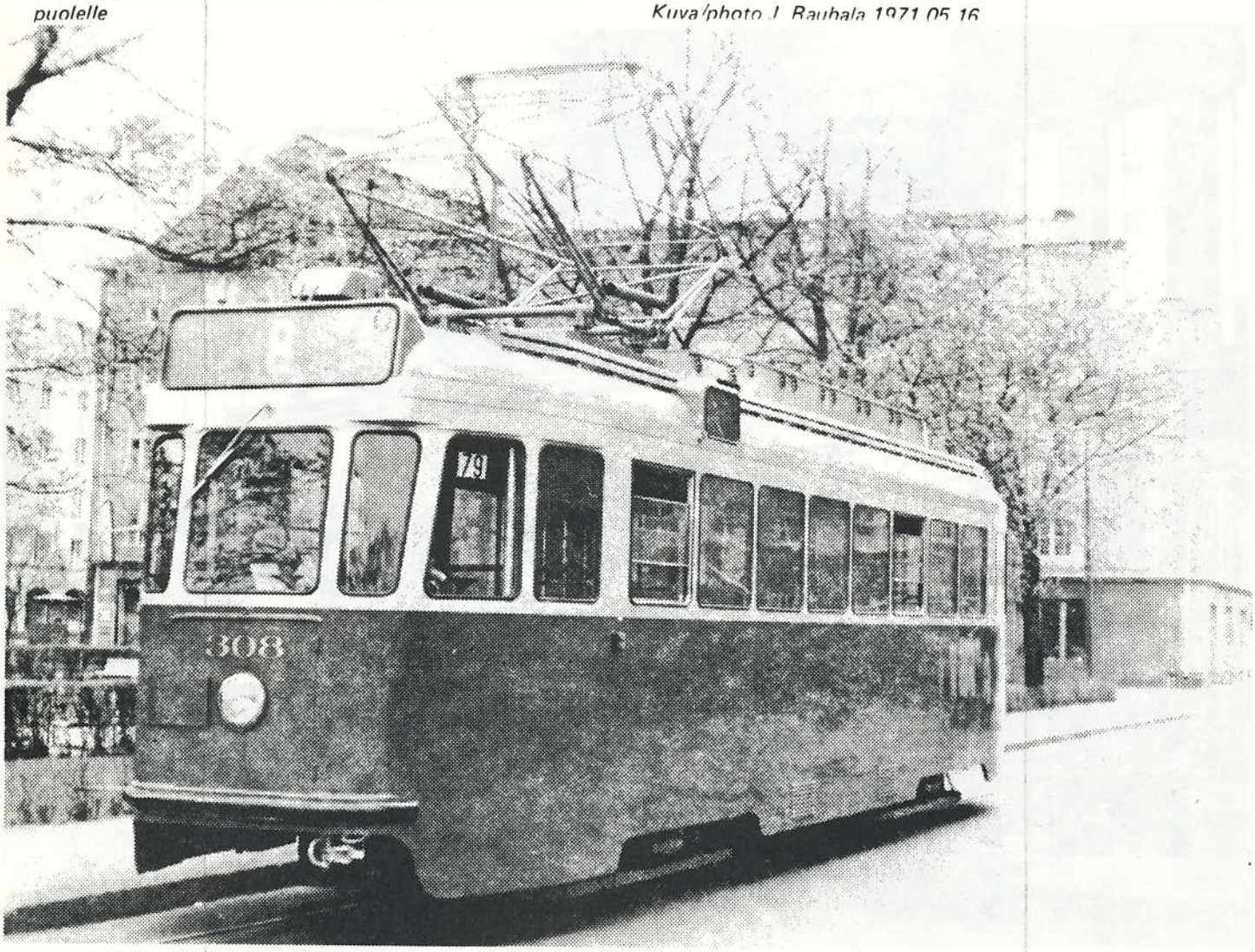
Ohjaamossa on

- 1kpl katkaisija ja 1 kpl varoke perävaunun valoja ja lämpöä varten.

HKL 308 Paavalin kirkon silmukassa. Tämä vaunu oli ensimmäinen, jonka tuulilasin pyyhin on ripustettu tuulilasin yläpuolelle

Motor tram 308 at Vallila loop. Note the location of the windshield wiper.

Kuva/photo J. Raubala 1971 05 16



4. MOOTTORIVAUNUN TELIT

Vaunun kori lepää kahden kaksiakselisen keskiötappien ympäri kääntyvän telin päällä. Keskiötappi on laakeroitu telin jousituksen varassa lepäävään telin kehtoon. Kääntyvät telit tekevät vaunun kulun tasaiseksi myöskin kaarteissa. Kehto on varustettu kanavilla, joiden kautta johdetaan moottoreihin tuuletusilma. Kanavat on yhdistetty kumipalkeilla moottorien imuaukkoihin. Telin ja korin välissä on kartiomaiset rullat, joiden varassa korin paino lepää. Keskiötappi rasittuu ainostaan vaakasuorassa tasossa vaunun pituus- ja poikkisuunnassa.

Kehdon ja telin kehyksen välisen jousituksen muodostavat kaksi vahvaa kehdon päihin sijoitettua kierrejousta, jotka riipukkeiden ja öljyiskunvaimentimien välityksellä on kiinnitetty telin kehykseen.

Telin kehys on valmistettu hitsaamalla muototeräksestä ja varustettu tarpeellisilla kiinnityskohdilla moottoreita, jarrupalkkeja, -tankoja ja muita paineilma- ja kiskojarrujen kiinnityslaitteita varten.

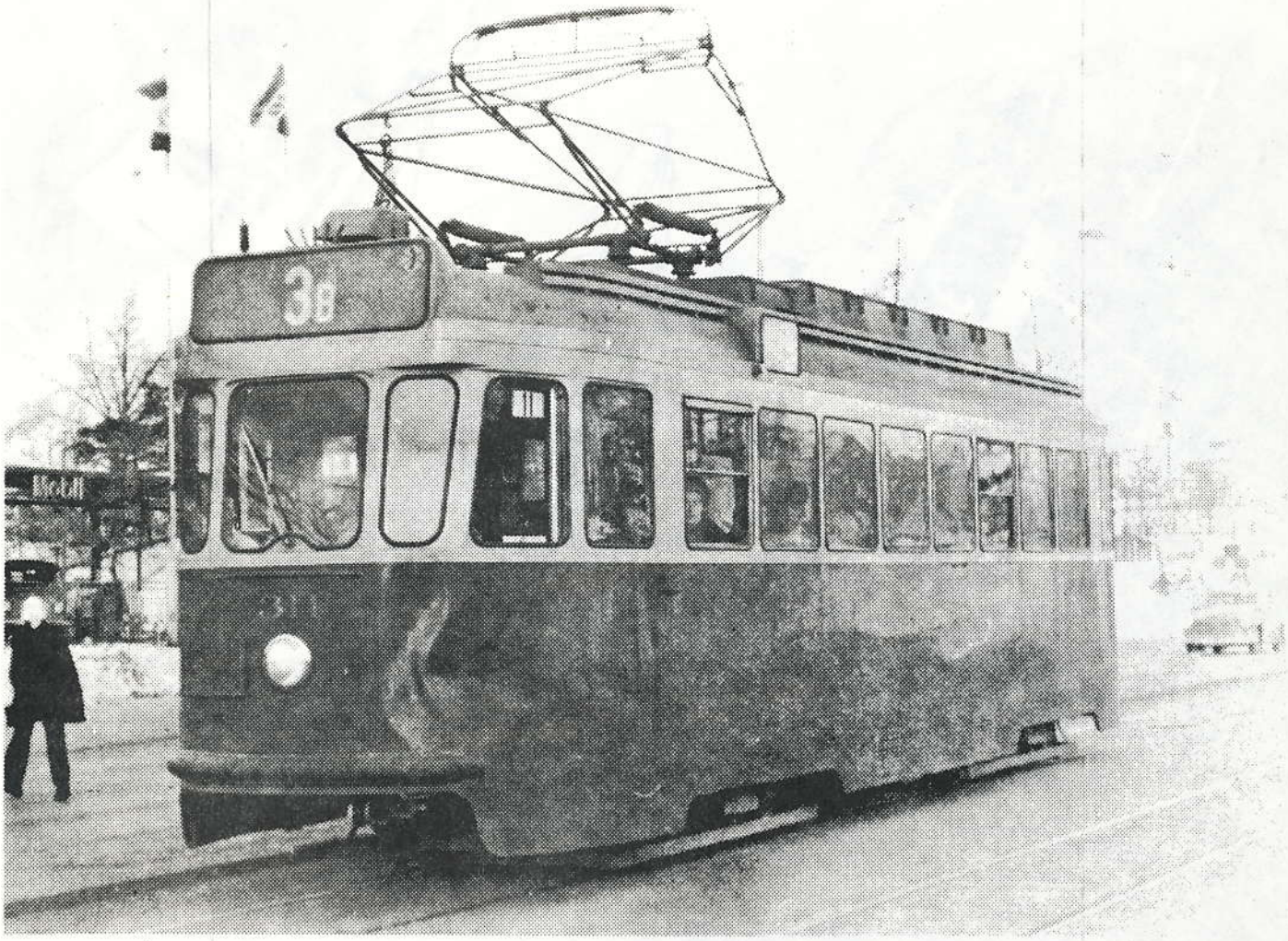
Nopeusmittari on ohjaamon kojepöydässä ja siihen kuuluva generaattori vasemman etupyörän laakerikilvessä.

Kehyksen pituusuuntaan kulkevien palkkien alapuolelle on laakeroitu »kumilaakerein» neljä vahvarakenteista kääntövartta pyörästöjen laakeripesiä varten. Kääntövarsien ulommaiset päät on kiinnitetty vahvojen kierrejousien välityksellä telin kehykseen. Laakeripesät on kiinnitetty kääntövarsiin ilman minkäänlaista muuta ohjausta telin kehyksestä. Tällainen rakenne tekee telin taipuisammaksi kaarteissa, antaa tasaisemman kulun ja pienentää kiskoislta suistumisvaaraa.

Pyörien laakerit ovat malliltaan SKF 22318 K ja niitä on vaunussa kahdeksan kappaletta.

Pyörät ovat SAB-mallisia kumijoustopyöriä varustettuina vaihdettavilla pyöränrenkailla. Voimansiirto moottoreista pyöriin tapahtuu hypoidivaihteiston välityksellä.

HKL 311 on sarjan ainoa vaunu, jonka pyyhin on sijoitettu tuulilasin alla olevaan »kyhmyyn». Vaunun virroitin on alkuperäinen, t.s. siinä ei ole laahainkappaleen jatkeita, »viiksiä». Katolla olevan vastuslaatikon reunat ovat terävät.
HKL motor tram 311 with the original type of pantograph.
Kuva/photo J. Rauhala syyskuu/september 1972.



Jarrulaitteet:

1. Paineilma-tönkkäjarru, säädettävine jarrutankoineen saa jarrutusvoimansa kahdesta 6 tuuman jarrusylinteristä, jotka on asennettu molemmin puolin teliä. Molemmat sylinterit vaikuttavat samaan poikkipalkkiin, josta liike on johdettu jarrutankojen ja -vipujen välityksellä jarrutönkkiin, jotka puristuvat pyöränpintoja vasten. Paineilmajarru on erillinen kummassakin telissä. Ilmanpaineen pienennyttyä jarrusylintereissä vetävät jouset tönkät irti pyöristä.

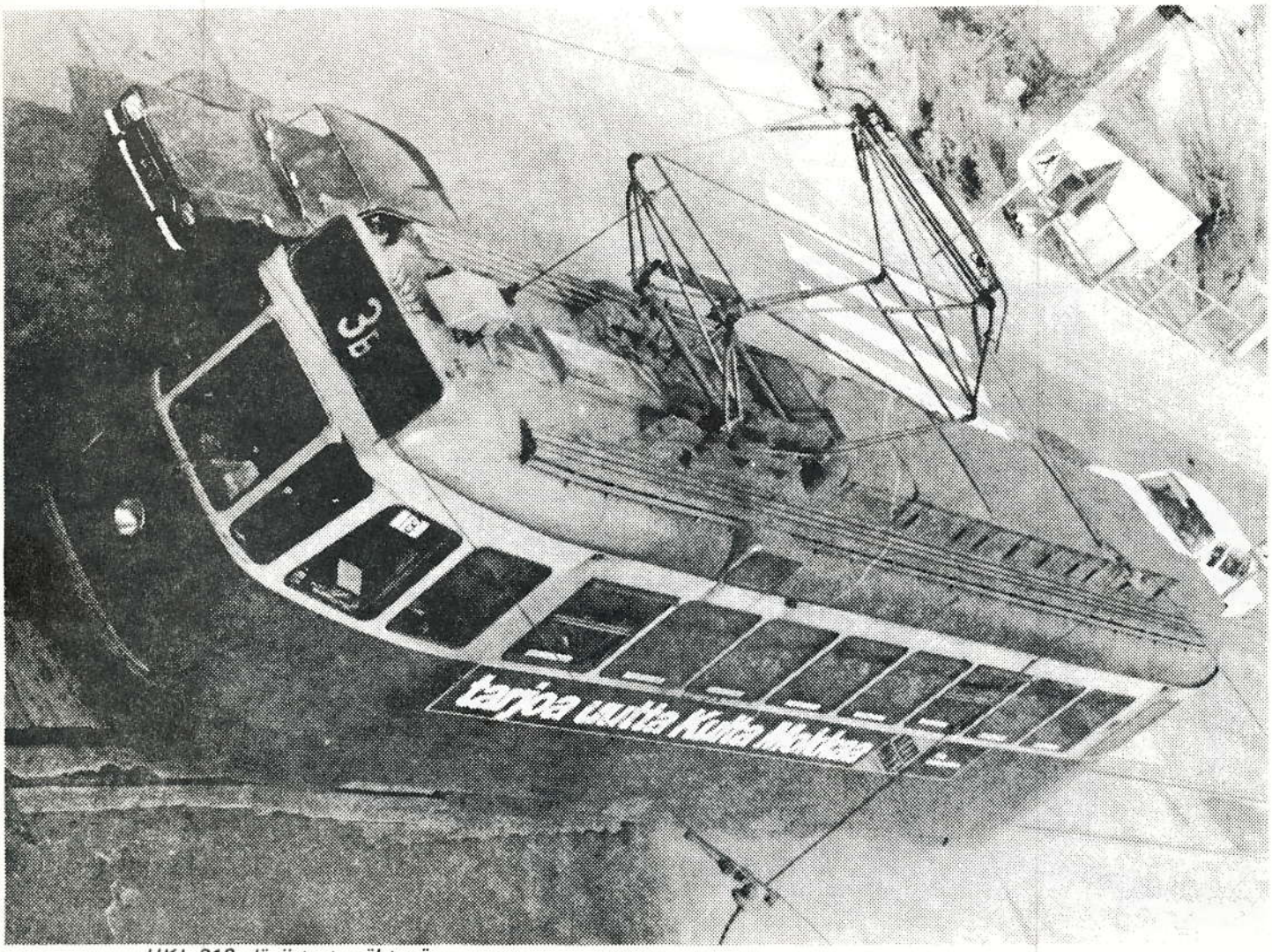
2. Käsijarru vaikuttaa samaan tönkkajarrujärjestelmään kuin paineilmajarrukin samanaikaisesti molemmissa teleissä. Ohjaamon oikealle puolelle sijoitetusta käyttöpyörästä liike siirtyy ketjun ja vaijerin välityksellä jarrupalkkeihin.

3. Kiskojarruja on kaksi kummassakin telissä. Ne on asennettu pyörien väliin vaunun kulkusuunnassa samaan pystysuoraan tasoon pyörien kanssa. Telin kehyksessä ovat kiinnikkeet, joiden välityksellä jarrutusvoima siirtyy teliin.

4. Sähköjarrutus tapahtuu, kun moottorit oikosuljetaan vastuksien kautta toimimaan generaattoreina. Sähköjarru on tarkoitettu käyttöjarruksi ja jarrutusta säädetään ajokytkimen välityksellä. Koska sähköjarrun teho on heikko alle 5 km/h nopeuksilla, eikä sillä voida pysäyttää vaunua alamäessä, niin käytetään paineilmajarrua pysäyttämisjarruna pysäkeillä ja käsijarrua seisontajarruna. Kiskojarrua saa käyttää vain hätäjarruna.

Moottorit on asennettu vaunun pituussuuntaan teleissä oleviin kehikkoihin. Moottorin akselin toisessa päässä on laippa, joka on kytketty moottorin ja vaunun akselilla olevan hypoidivaihteiston välillä olevaan kardaaniakseliin. Kardaaniakseli on varustettu kahdella murrosnivelellä ja teleskooppiosalla, joten se myöntää kaikkia pyörästön ja telin kehyksen välillä tapahtuvia liikkeitä. Virta johdetaan moottoreihin taipuvilla liikkuvilla johdoilla, jotka on asennettu korin ja telien välille. Maajohto on kytketty pyöränakseleitten maadoitusharjalaitteisiin. Maadoitusharjojen avulla estetään virrankulku rullalaakereitten kautta.
Hypoidivetopyörästöjen välityssuhde on 1:6,28

Hiekoitus, joka vähentää pyörien »suhoutumista» öljyisillä tai huurteisilla kiskoilla, tapahtuu hiekoituslaitteilla, joita on kummankin telin etupyörien edessä. Hiekkasäiliöt ovat matkustamossa istuinten alla. Hiekoitus tapahtuu joko painamalla hiekoituspoljinta tai kääntämällä kuljettajanventtiili äärimmäiseen jarrutusasentoon. Tällöin avautuu sähköpneumaattinen hiekoitusventtiili.



HKL 318 yläviistosta nähtynä.
HKL 318 as seen from above.
Kuva/photo J. Rauhala 1973-04-20

HM IV-vaunut, joita on kutsuttu »Ratti-Kariaksi» tai »Mustangiksi», ovat tällä hetkellä 23-vuotiaita ja siten myös maan vanhimpia linjaliikenteessä olevia raitiovaunuja.

Vaunuihin on tehty aikojen saatossa joukko muutoksia, joista ulospäin näkyvimpiä ovat etudestinaatiolaatikon muutokset. Laatikkohan oli aluksi maitolasista, ja sen päälle asennettiin peltinen linjanumero samoin kuin vanhemmissakin vaunuissa. Myöhemmin pohja muutettin mustaksi uudempien vaunujen tapaan ja valkea linjanumerolaatta sijoitettiin paikalleen ohjaamon kautta. Artikkelin kuvituksessa esiintyy lähes poikkeuksetta tällainen linjatunnus. Uusin versio on rullanumerojärjestelmä, jollainen on tullut tutuksi uusimmista vaunuista. Vaunujen takapäässä ja sivuilla on ollut alusta lähtien rullanumerokilvet, tosi»sivukilpiä ei nykyään käytetä jostain täysin selittämättömästä syystä. Rahastajan peltikilpi on alunperin ollut vanhempien vaunujen malliin ulkoseinässä, mutta myöhemmin kilpitaskujen poistamisen jälkeen on tarpeellinen kehikko rakennettu sisäpuolelle rahastajantuolin taakse. Ulkomainokset olivat alkuaikoina levyille kiinnitettynä katon reunassa, mutta nykyään käytetään seinätarroja. Kaupungin vaakuna on tästä syystä siirretty seinän alaosasta ikkunoiden väliin.

Vaunu 308 oli ensimmäinen, jonka tuulilasinpyyhin oli ylhäältä ripustettua mallia. Vaunun 311 pyyhin oli asennettu alapäästään »kyhmyyn». Nykyään kaikki pyyhkimet muutetaan ylä-mallisiksi.

Perävaunun veto on loppunut (sopivien perävaunujen romutuksen vuoksi) ja ilmaletkut yms takapään »tilpehöörit» riisutaan pois, ja taka- sekä jarruvalot yhdistetään (=nykyaikaistetaan) saman lasin alle.

Vaunuja on käytetty menestyksekkäästi myös matkailulinjalla 3T, sillä moniin vaunuihin on asennettu kasettisoittimet. Vaunusarjan jokaisessa yksikössä on normaalit linjaradiolaitteet, joiden avulla pidetään yhteyttä liikenteenohjauskeskukseen (LOKki). Kaiutinjärjestelmää voidaan käyttää tiedonantoihin ohjaamosta matkustamoon sekä laiturille (takaovien yläpuolelle) sijoitettujen »kovapuhujien» välityksellä. Alkuaikojen jälkeen on vaunuihin lisätty myös nyt niin välttämättömiksi havaitut suunnanosoittimet eli vilkut. Mainittakoon vielä, että vaunujen numerot olivat aluksi vain sivuseinillä; päätynumerointi otettiin käyttöön vasta useamman vuoden jälkeen.

Tulevaisuutta silmällä pitäen ja rahastajamatonta tulevaisuutta ajatellen vaunusarjan kohtalo ei ole kovin ruusuinen. Suunnitelmien mukaan 75 telivaunua muutetaan kuljettajarahastuskäyttöön sopiviksi, jolloin mustangit jäisivät muutosten ulkopuolelle.

Jorma Rauhala

Vaihteenkääntölaitteet

Nykyisin käytössä olevassa vaihteenkääntöjärjestelmässä ohjataan vaihteen asento ohjaamossa olevalla kääntökytkimellä. Vaunun etumaisen telin etupuolella on Siemensin vaihteenkääntömagneetti. Noin 10 metriä ennen vaihdetta sijaitsevassa maalaatikossa Kiepen kannen alla on komennon vastaanottava kääntörele. Vaihteenkäännön ohjaus perustuu siihen, että kääntörele tuntee vaunun magneetin magnetoimissuunnan ja ohjaa vaihteenkääntöreleistön kautta vaihteenkääntölaitetta. Vaihde kääntyy siihen suuntaan, mihin kääntökytkin on käännetty. Keskiasennossa kytkin ei käännä kumpaankaan suuntaan. Vaihteenkääntömagneetti toimii vaunun akkujännitteellä. Mikäli vaunun laitteet ovat vioittuneet, vaihde käännetään vaihteenkääntöraudalla.

Valmistajat: Kori= Oy Karia Ab, Karjaa (Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n tytäryhtiö)
Sähkölaitteet= Oy Strömberg Ab/Brown, Boveri & Cie AG
Telit= Schweizerische Industrie-Gesellschaft AG

Vaunu	Vastaanotettu	Valmistunut
301	1955-02-11	1954
302	1955-02-11	1955
303	1955-02-21	
304	1955-02-26	
305	1955-03-09	
306	1955-03-25	
307	1955-04-12	
308	1955-04-19	
309	1955-04-30	
310	1955-05-09	
311	1955-05-21	
312	1955-06-04	
313	1955-06-14	
314	1955-06-23	
315	1955-07-01	
316	1955-07-11	
317	1955-07-18	
318	1955-07-27	
319	1955-08-05	
320	1955-08-11	
321	1955-08-18	
322	1955-09-20	
323	1955-09-20	
324	1955-09-29	
325	1955-10-06	
326	1955-10-15	
327	1955-10-24	
328	1955-11-04	
329	1955-11-14	
330	1955-11-21	1955

VANHAT PÄIVÄKÄSKYT KERTOVAT...

Päiväkäsky N:o 5/1934.

Virroittajanhihnan hoitaminen

Sattuneesta syystä tiedoitetaan *raitiovaununkuljettajille*, että virroittajanhihnaan ei saa tehdä solmuja. Jos se on liian pitkä, on siitä tehtävä ilmoitus halliinajossa tavalliseen tapaan.

22. 1. 34. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 50/1940.

Ajaminen kahdella perävaunulla

Sattuneesta syystä velvoitetaan *kuljettajia* noudattamaan suurempaa varovaisuutta ajettaessa kahdella perävaunulla kaarteiden läpi, *eikä nopeutta saa lisätä* ennenkuin taaimmainen perävaunu on sivuuttanut kaarteen; tämä onnettomuuksien välttämiseksi.

3. 6. 40. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 15/1947.

Menettely sähkölamppujen rikkoutuessa

Sattuneesta syystä muistutetaan liikennehenkilökuntaa velvollisuudestaan *ilmoittaa heti*, jos vaunusta on mennyt sähkölamppu rikki tai jos se ei pala. Tämä koskee uusimpia kotimaisia vaunuja ja Munkkiniemen isoja vaunuja, joista ei koko valaistus sammu jonkin lampun joutuessa epäkuntoon.

11. 2. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky n:o 11/1941

Maksamiskehoitukset

Sattuneesta syystä kehoitetaan rahastajia muistamaan maksujen kantamisessa tuon tuostakin toistamaan kehoitus: »Maksakaa, olkaa hyvä». — »Betala, var god». Näin menetellen tulee heidän työnsä sekä tehokkaammaksi että helpommaksi .

17. 1. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 25/1947

Ajaminen raitionristeyksissä ja vaihteissa

Koska viime aikoina paljon vaunuja on mennyt rikki syistä, jotka viittaavat siihen, että vaunut ovat joutuneet vaikeiden tärähdysten kohteeksi, ja kun tällaista tapahtuu etenkin *vaunujen ajaessa risteysten ja vaihteiden yli kovalla vauhdilla*, kehoitetaan kuljettajia ajamaan näissä paikoissa aivan hiljaisella vauhdilla niiden määräysten mukaisesti, jotka kuljettajille on opetettu.

15. 3. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 82/1947

Vaunuun nouseminen

— — —

Matkustajan, joka on päässyt tulemaan vaunuun etuoven kautta, sallitaan *poikkeustapauksessa, kun jonoa ei ole pysäkillä*, jäädä vaunuun tarvitsematta poistua ja tulla uudelleen takaovesta.

Päiväkäsky N:o 128/1941.

Ulkomaalaisten kohteleminen

Koska yhtiön tietoon on tullut, että — — ulkomaalainen, huolimatta siitä, että hän puhui maan kieltä, ei saanut haluamiaan tietoja eikä myöskään mitään vastausta rahastajalta, huomautetaan henkilökunnalle, että ohjesäännössä annettuja määräyksiä ja neuvoja on ehdottomasti noudatettava, ja siis kaikkia matkustajia, ja varsinkin ulkomaalaisia on kohdeltava mahdollisimman kohteliaasti.

Niitä, jotka rikkovat määräyksiä vastaan, tullaan rankaisemaan.

21. 10. 44. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 79/1941

Tervehtiminen vapaalippuja esitettäessä

Saapuneiden valitusten johdosta muistutetaan rahastajia velvollisuudestaan *tervehtiä* matkustajan esittäessä joko yhtiön kultaisen merkin tai jonkin vapaamatkan oikeuttavan lipun tai vuosi-, neljännesvuosi- tai kuukausikortin, ollen tervehtiminen tehtävä sellaisella tavalla, että yleisö ei ainoastaan huomaa sitä, vaan että se myöskin vaikuttaa kohteliaalta.

8. 7. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 68/1943

Ilkivallantekojen estäminen

Koska on osoittautunut, että viime aikoina on — — — vaunuissa tehty kaikenlaista ilkivaltaa ja varastettu, etenkin viety istuinten nahkapäällisiä, ei ainoastaan silloin, kun vaunut seisovat päätepysäkeillä, vaan myöskin matkalla linjoilla, käsketään henkilökuntaa muistamaan velvollisuutensa aina tarkoin valvoa vaunuja sekä, jos mahdollista, ottamaan kiinni syylliset ja jättämään heidät poliisille tai tarkastajalle.

16. 6. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 41/1944.

Ajaminen huonoilla raitionosuuksilla

Kuljettajille muistutetaan täten velvollisuudesta ajaa *hiljaisella vauhdilla* niissä kohdin, missä rata on huonossa kunnossa s.o. kuoppainen ja epätasainen.

— — —

Tämän määräyksen rikkomisesta rangaistaan.

24. 3. 44. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 103/1947

Varovaisuustoimenpiteet halliin ja hallista ajettaessa

Autojen kanssa sattuneiden yhteenajojen takia raitiovaunujen ajaessa autonkuljettajia varoittamatta pääraitiolta halliin tai sieltä ulos on tästä lähtien ehdottomasti noudatettava seuraavia varmuustoimenpiteitä:

1) Niiksi ajoiksi, jolloin sisään- ja ulosajot yleensä tapahtuvat, on hallista lähetettävä merkinantaja, joka pysäyttää auto- ym. liikenteen siksi aikaa, kun raitiovaunut ylittävät ajoradan. Pysäyttämismerkkinä käytetään päivällä punaista lippua (tai laattaa) ja hämärässä sekä illalla punaista lyhtyä, joita heilutetaan kadun poikkisuuntaan.

2) Kun yksinäiset vaunut muina aikoina ajavat sisään halliin tai ulos, on tällöinkin hallista lähetettävä merkinantaja, joka toimii kohdan 1) mukaisesti.

3) Milloin yksinäiset vaunut jostakin syystä ajavat halliin etukäteen siitä hallitarkastajalle ilmoittamatta, on moottorivaunun rahastajan käännettävä vaihde ja jäätävä sen jälkeen ajoradalle varoittamaan autonkuljettajia vaunun aikomuksesta ajaa halliin heiluttamalla kohotettua kättään kadun poikkisuuntaan. Rahastaja saa mennä vaunuun vasta raitiovaunun ylitettyä ajoradan.

27. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 57/1945.

Vaunuun nouseminen ja siitä poistuminen

16. 1. 1945 alkaen on matkustajien, (riippumatta siitä, onko heillä mukanaan matkatavaraa vai ei), aina *noustava vaunuun takaoven kautta* — — — Poikkeuksena ovat ainoastaan *virkapukuiset poliisit*, jotka nousevat vaunuun etuoven kautta, sekä *sokeat opaskoirineen*, jotka saavat nousta perävaunun etuovesta. Matkatavaraa kuljettavat matkustajat — — — saavat myös poistua takaovesta.

Samalla kiinnitetään liikennehenkilökunnan huomiota aikaisempiin määräyksiin, joiden mukaan virkapuvussa oleva liikennehenkilökunta saa nousta etuoven kautta ainoastaan perävaunuihin. Virkapukuisilla tarkastajilla ja muulla liikennealipäällystöllä on kuitenkin oikeus, milloin palvelus niin vaatii, nousta myöskin moottorivaunuun etuoven kautta.

24. 5. 45. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 64/1947

Autojen ajaminen lähtöpaikoilleen Rautatientorille

Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti määrätään Rautatientorilta lähtevät linja-autot ajamaan lähtöpaikoilleen niin ajoissa, ettei matkustajien tarvitse odottaa vaunun lähtöä ulkosalla. — — —

5. 7. 47. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 89/1947

Virkatiedonannot vaunuissa

Koska on todettu, että jotkut rahastajat laiminlyövät ohjesäännössä määrättyjen virkatiedonantojen tekemisen matkustajille, esim. »Maksakaa, olkaa hyvä», »Siirtykää eteenpäin vaunussa, olkaa hyvä» jne., taikka tekevät sen vain yhdellä kielellä, huomautetaan, että kyseiset tiedonannot on tehtävä kuuluvalla äänellä *sekä suomeksi että ruotsiksi.*

24. 10. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 27/1947

Ajamisesta lumensulamisaikana

Alkavan lumensulamisajan takia kehoitetaan kaikkia *kuljettajia* vesilätäkköjä radoilla huomatessaan ajamaan niiden läpi *ilman virtaa* ja aivan *hiljaisella vauhdilla*, koska läiskyvä vesi muuten vahingoittaa vastuksia ja huonolla eristyksellä varustettuja johtoja, minkä johdosta vaunu helposti saattaa joutua pois liikenteestä, mikä vaunupulan takia olisi sangen valitettava.

20. 3. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

PÄÄTEPYSÄKKI

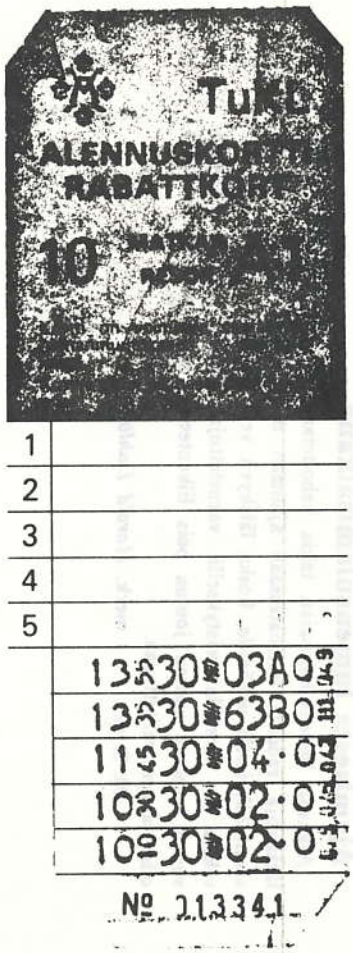
Koonnut Arto Hellman.

7–8.6 oli Helsingin Mäntymäellä Linja-autoliiton 50-vuotisjuhlan kunniaksi 63 linja-auton näyttely; näyttelyesineiden joukossa olivat myös pitkänokkaiset museoautot:

Avstro-Daimler	1928
Dodge Brothers	1928
Reo	1928
Volvo	1937
Sisu SP-10	1939
Sisu	1948
Volvo	1953

Linja-autoliiton 50-juhlan kunniaksi julkaisema historiankirjaa »Suomen linja-autoliikenteen historia» voi tilata puhelimitse tai ostaa suoraan LAL:n toimistosta Pohjoinen Rautatienkatu 19C. Kirjan hinta on 100 mk. Hinta on melko kova, mutta suuri on kirjakin; 596 sivua. Kirjaa suositellaan varauksettomasti linja-autoliikenteen tutkijoille.

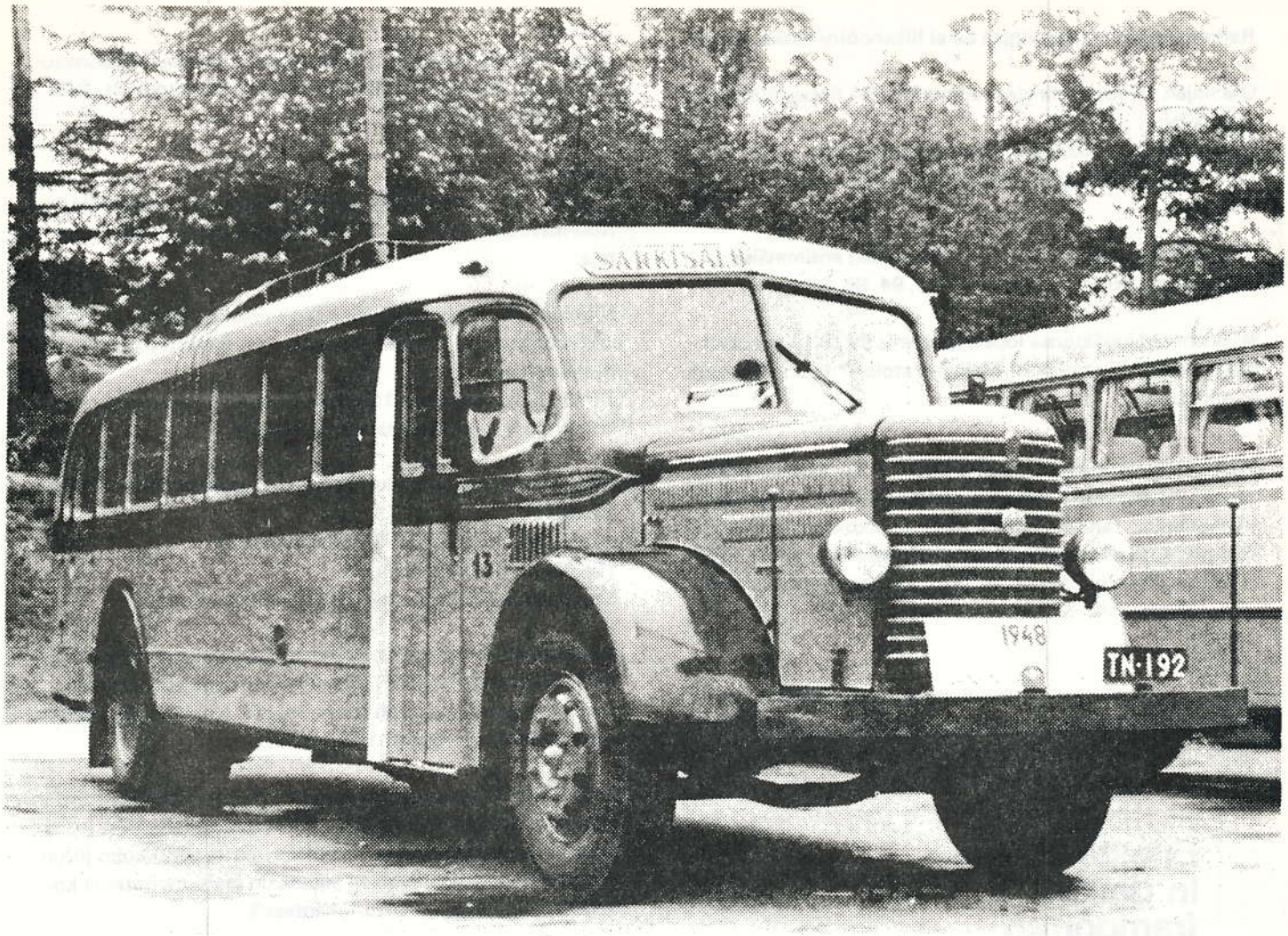
Edellämainitun teoksen on LAL lahjoittanut seurallemme, joten halukkaat voivat lainata sitä myös arkistosta.



TuKL on siirtynyt käyttämään Almex-sarjalippuja (kuva vieressä). Linja-autojen etuovilla olevien Almex M-leimauskoneiden numerotunnus (rivin viimeinen numero pystyssä) on sama kuin itse vaununkin.

Kertaliput myydään vielä Solomatic-koneesta, mutta TuKL:n tarkoituksena on siirtyä Almex-järjestelmän käyttöön. Nykyiset brittiläiset Solomatic-koneet ovat maamme ainoat laatuaan ja lienevät perua jo viisikymmenluvulta. Systeeminmuutos johtuu suurelta osin paljon puhutuista lippurahojen pimityksistä, joita on vuoden mittaan paljastunut TuKL:ssa.

Ps. Oy Liikenne Ab:ssa on myös paljastunut lippurahojen pimitystä. LOY käyttää täysin Almexin koneita, joissa hinta on kolminumeroinen. Esim. lipun hinta 13:00, kone lyö vain 3:00 + 10:00 voittoa!



1.6.78
Toteutettiin Itä-Helsingin linja-autoreittien suurremontti:

Linja 90 Rautatientori–Vartiokylä–Vesala lopetettiin
» 94B Rautatientori–Kontula, Kotikonnuntie siirtyi uudelle reitille Myllymestarintie–Karjatanhuanpolku–Klamintie–Humikkalantie–Porttitie. Linjalla on pidennetty yöliikenne.
» 94S Rautatientori–Kontula, Keinutie, päätepysäkki siirrettiin ma-pe 5-18 Kasarmintorille. Muuna aikana ajaa 94A.
» 94V Rautatientori–Kontula, Naapurintie lopetettiin.
» 95 Rautatientori–Vartioharju jatkettiin Vesalaan. Linjaa liikennöivät HKL ja LOY yhdessä.
» 95N Rautatientori–Puotila–Vartioharju jatkettiin Vesalaan (HKL & LOY)
» 97 Rautatientori–Kontula–Mellunmäki ajaa Puotinharjun jälkeen suoraan Itäväylää Mellunmäkeen ja korvaa Vartioharjussa linjat 97V ja 98.
» 97V Siltasaari–Mellunmäki lopetettiin.
» 98 Rautatientori–Mellunmäki–Vuosaari muuttui ruuhkalinjaksi, jonka uusi reitti on Turunlinnantie–Myllymestarintie–Meripellontie–Vuosaaren silta–Vuotie–Kallvikintie–Vuosaarentie–Uutelantie–Leikosaarentie.

Uudet linjat

78A Vuosaari–Mellunmäki–Kontula liikennöidään arkisin keskipäivällä sekä viikonloppuisin.
90S Kasarmitori–Kontula ruuhkalinja
94A Rautatientori–Kontula, Keinutie iltaisin ja viikonloppuisin.
94X Rautatientori–Kontula, Keinutie, ruuhka-ajan pikalinja
95S Kasarmitori–Vartioharju ruuhka-aikana HKL
97X Rautatientori–Mellunmäki ruuhka-ajan pikalinja

Ennalleen jäivät linjat 54, 78, 91, 91S, 91V, 93, 94, 94T, 96, 96S, 96N, 96V, 96X ja 97S.

Raitiotielinjaa 2 ja autolinjaa 50 ei liikennöity kesälauantaisin.
Osa linjan 16 vuoroista ajaa tunnuksin 16A linjaa Munkkisaari–Suvilahti.
Koululaislinjoja 502 ja 503 ei ajettu 1.6–15.8.
Linjoja 17V, 63A, 66S ja 80S ei ajettu 23.6–13.8.

Iltaruuhkan aikana 15.50–16.50 käytetään ensimmäisen poistumispysäkin kilpiä linjoilla 91S, 94, 95, 96V ja 97.

Myöhemmin kesäkuussa lopetettiin linja 99 (SIL) ja korvattiin linjalla 56 Puotinharju–Malmi–Patola–Pitäjänmäki ruuhka-aikana (SIL).

HKL:n lautakunta suosittelee YTV:lle HKL:n 30 päivän lippua suunniteltaessa koko pääkaupunkiseudulla kelpaavaa matkalippua. Tänä vuonna lipun hinta ulkokuntalaisille olisi 124 mk. Lipun hintaa lasketaan sisältyvän 60 matkaa. Myös YTV:n hallitus pitää HKL:n 30 päivän lippua ensisijaisena vaihtoehtona.

13.6.78
HKL ilmoitti lehdissä, että kuljettajarahastuskokeilu linjalla 10 alkaa 16.6 ja että lastenvaunuja ei voida kuljettaa. Asiasta nousi mahtava poru ja 16.6 saatiin lukea lehdistä, että lastenvaunutkin pääsevät mukaan

Edestä sisään
In genom framdörren
Ei voida kuljettaa
Kan ej transporteras

16.6.78
Kuljettajarahastuskokeilu alkoi linjalla 10. Vaunut kulkivat ilman rahastajaa ma-pe klo. 21.00 jälkeen sekä la-su koko päivän.
Kaikki matkustajat nousevat vaunuun etuovista. Takaovia ei käytetä lainkaan.
Etuovien keskitanko on poistettu, jotta lastenvaunut saadaan mukaan.
Kuljettajarahastusvaunuissa on edessä kilpitelineessä keltaisella pohjalla musta E sekä takaovien kohdalla kilpi: edestä sisään.

Helsingin kallioperäkartan julkistamistilaisuudessa esitteli geotekn. asiantunt. U. Anttikoski tunnelin rakentamiseen soveltuvan maaperän käyttömahdollisuuksia.
Näistä ehkä huimin oli Helsingin niemen ja Suomenlinnan välinen tunnelisuunnitelma. Tunneliin voitaisiin sijoittaa mm kapearaiteinen sähkörata, jota käytettäisiin tavaran kuljettamiseen.

Nivelraitiovaunuja muutetaan yhden kappaleen viikkovauhtia sellaisiksi, että lastenvaunut voidaan nostaa kuljettajarahastuksen aikana sisään A-vaunun poistumisovista. Ovien kohdalta poistetaan kaksi penkkiä ja ovien ohjausjärjestelmään lisätään lastenvaunupainike. Tämä napin painaminen kytkee oviautomatiikan pois toiminnasta, joten vain kuljettaja voi sulkea ovet.

26.7.78
Linjalla 10 oli iltapäiväruuhkassa kaksi kuljettajarahastusvaunua; vaunu 36 vuorossa 92 ja vaunu 18 (telivaunu, vrt. RAITIO 2-78) vuorossa 141.

3.8.78
Linjalla 10 siirryttiin kokopäiväiseen kuljettajarahastukseen. Ruuhkavuoroissa 140 ja 141 (vaunu 18) on kuitenkin rahastaja.

Niin kuin tässä lehdessä mainitaan toisaalla, vuoro 113 on ainoa ruuhkavuoro, jonka aikatauluun on merkitty perävaunu ruuhka-aikana.
Tämän lisäksi vuorossa 106, linja 6, on ollut perävaunu. Onko muista vuoroista vastaavia havaintoja?

Aikataulun mukaan on kesällä 30 perävaunusta ollut käyttöä 13:lle!!
53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 ja 113 linjalla 6.
79, 80, 81, 82 ja 83 linjalla 8
Keskikesällä ei kaikissa näissäkään ollut perävaunua.

HKL suunnittelee läpi keskustan kulkevia bussilinjoja. Suunnitteilla on ensin alkuun linjan 21 yhdistäminen johonkin pohjoisen suunnan linjaan (esim. 65, 66). Kokeiluliikenteeseen saatetaan ryhtyä vuoden 1979 alusta.

Raitiolinja 10 nyt sitten siirtynyt kokonaan rahastajattomaan kauteen. Elokuun lopulla HKL ilmoitti, että rahastajat palaavat iltaruuhkan ajaksi kympin linjalle, mutta perui koko jutun viikon sisällä. Kesäliikenteen aikana on saatu myönteisiä kokemuksia kuljettajarahastusliikenteestä

1.9.1978
HKL siirtyi syysliikenteeseen.
Raitiolinjaa 2 liikennöidään taas lauantaisin, samoin myös bussilinjaa 50.
Uusi pikavuoro linjalla 86S: Kasarmitori–Santahamina (sotilasalue) arkisin aamuruuhkassa yksilähtö Santahaminasta klo. 7.17. Samaan aikaan lähteen vakio 86.
Lähtölaiturien muutoksia Rautatientorilla:

– linja 84	laituriin	7,	josta lähtevät myös	86 ja 87
– linjat 85 ja 88	laituriin	8,	»	91 ja 91V
– linja 93	»	6,	»	82 ja 82T
linja 94T	»	10,	»	95 ja 95N

30-päivän lippujen väärinkäyttö aiheuttaa tilintarkastajien mukaan kaupungille vuosittain ainakin 1.000.000 mk:n tappiot.

HKL saa linja-autoliikennöitsijöille myönnettyjen veronpalautusten ansiosta 5.000.000 mk rahaa. HKL:n tämän vuoden tappio näyttää jäävän 5.700.000 mk laskettua pienemmäksi.

Kannessa/on the cover:
HKL 32 linjalla 10 kuljettajarahastusvaununa. Edessä keltaisella pohjalla musta E (=edestä sisään).
Articulated tram as a one-man car on route. One-man operation is indicated by a black E on yellow background (=front entrance)
Kuva/photo J. Rauhala 1978-08-29

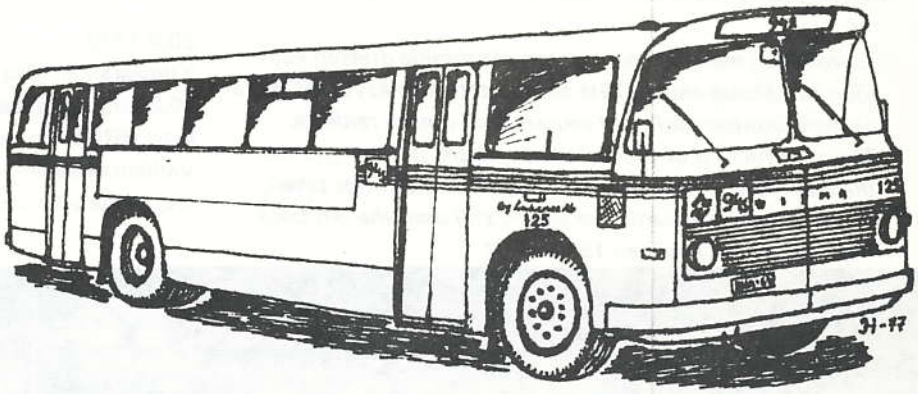
Seuraavana suppea yhteenveto kesän 1978 raitiovuoroista:

Ma-pe

Linja	Vuorot
1	1, 2, 3, 4, 5, 101, 103, 104
2	6, 7, 8, 9, 102, 105, 108i, 110, 111, 112
2A	6, 7, 8, 9, 102, 105a, 110, 111, 112
3B	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 126
3T	24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 127, 128
4	35, 36, 38, 39, 40, 41, 129, 130
4N	36, 39, 41
4S	111a, 112, 132, 133, 134, 136a, 142i
5	44, 45, 46, 47, 48, 49, 135, 136i
6	53p, 54p, 55p, 56p, 57p, 58p, 59p, 106i(p), 113p
7A	64, 65, 66, 137
7B	71, 72, 74, 138
8	79p, 80p, 81p, 82p, 83p, 114, 139
10	91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 140, 141

La

1	1, 2, 3, 4, 5, 57
3B	12, 13, 14, 15, 16, 17, 19
3T	24, 25, 26, 27, 29, 30, 31
4	35, 36, 38, 39, 40, 41
4N	36, 39, 41
5	44, 46, 47, 48
6	53, 54, 55, 56, 58, 59
7A	64, 65, 66
7B,	71, 72, 74
8	79, 80, 81, 82, 83
10	91, 92, 93, 94, 95, 96, 97



Su

3B	12, 14, 15, 16, 17, 19
3T	25, 26, 27, 29, 30, 31
4	35, 36, 38, 39, 40, 41
4N	36, 39, 41
5	44, 46, 47, 48
6	53, 54, 55, 56, 58, 59
7A	64, 65, 66
7B	71, 72, 74
8	79, 80, 81, 82, 83
10	91, 92, 93, 94, 95, 96, 97

Lisäksi vuoro 131, joka on koko päivän hallissa.

Vuoroa 113 voisi sanoa »piilovakiovuoroksi», sillä se ajaa 6.05—18.03. Vuorossa 106 havaittu ennen heinäkuuta perävaunu lähes säännöllisesti, vaikka aikataulussa sitä ei mainita.

a= aamuruuhka

i= iltaruuhka

p= perävaunu ruuhka-aikana

Vuorot 101—142 ruuhkavuoroja

Missä hallissa mikin vuoro majailee:

KH: 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47, 48 la-su, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 64, 65, 66, 71, 72, 74, 79, 80, 81, 82, 83, 91 su ulos, 92, 93, 94, 95, 96, 97

VH: 6, 7, 8, 9, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 110, 112, 113, 114

TH: 13, 45, 48 ma-pe, 49, 91 ma-la, su sisään, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139 140, 141, 142

VR on tilannut Valmetilta 10 Sm2-junaa, jotka toimitetaan 1980. Tämän jälkeen sähkömoottorijunia on 100 kpl. Sähkömoottorijunaliikennettä suunnitellaan ulotettavaksi aina Kouvolaan asti ensi aikataulun vaihdoksesta.

Uusia kylttejä:
Töölön ratapihan reunassa iso keltainen kyltti, jossa musta teksti: Varo vaunua, ja sama ruotsiksi. Samassa paikassa raitiotien tasoristeysmerkkiin yhdistetyn varoitusvilkun alla kyltti, joka kehottaa suomeksi ja ruotsiksi pysähtymään tähän valon vilkkuessa. Töölön ratapihan vetoraidetta ympäröivä katualue on merkitty keltaisella vinoraidoituksella ja Ruusulankadun risteykseen sijoitettussa liikennemerkkipylväässä on vastaava piktogrammi.

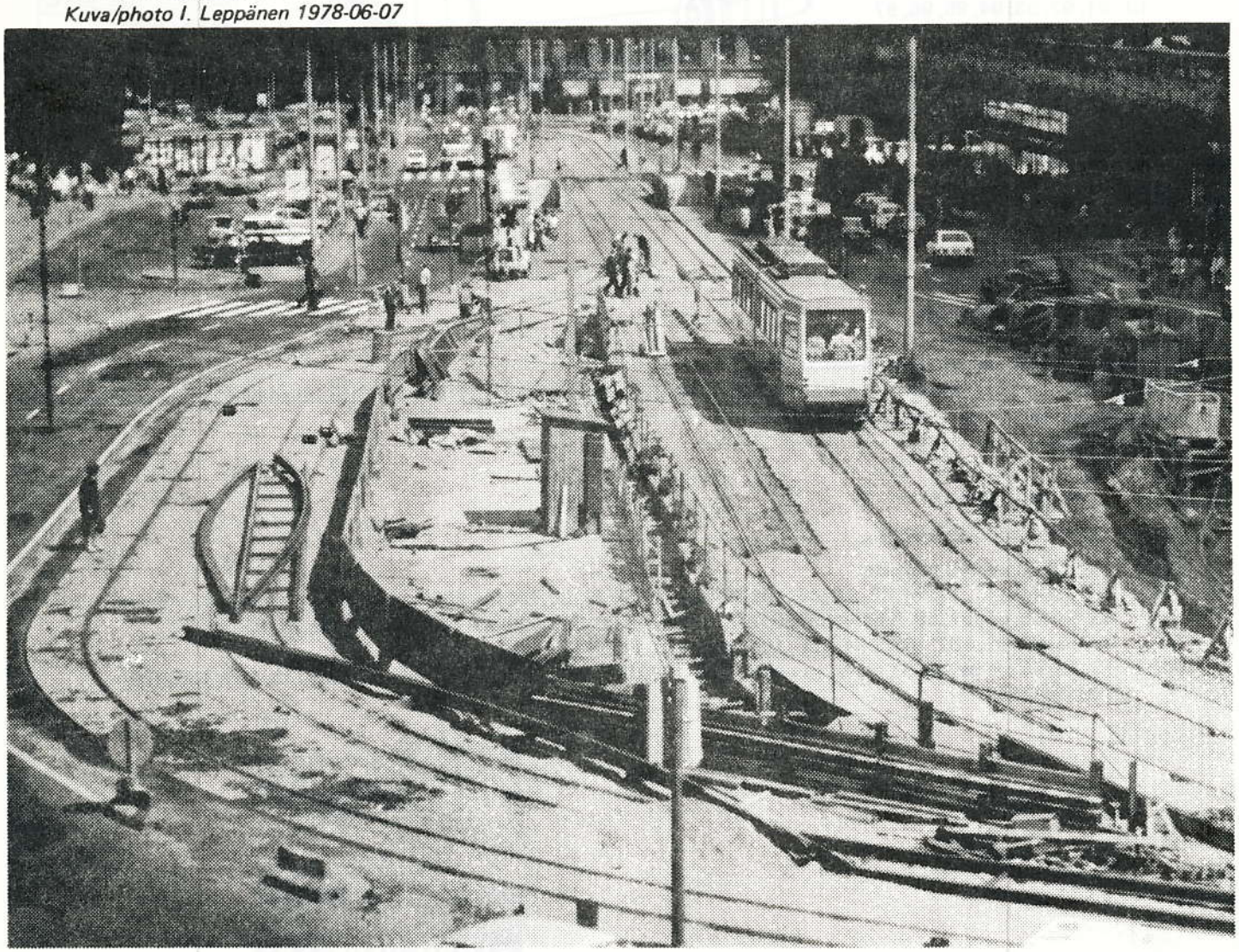
Peili:
Kuusitien pysäkillä, jota käyttävät keskustan suuntaan kulkevat vaunut, on punavalkoraitakehyksinen peili, josta kuljettaja voi tutkailla matkustajien tuloa ja menoa. Pysäkkihän on lievässä kaarteessa ja ovet sattuvat ulkokaarteen puolelle.

Kaivokadun metroasematyömaan väistöraide otettiin käyttöön heinäkuun alussa. Tätä kuvaa otettaessa käyttivät Hakaniemen suuntaan kulkevat vaunut vielä vanhaa raidetta.
The construction of the Kaivokatu metro station required the relocation of tram tracks. When this photo was taken, trams travelling towards Hakaniemi still used the old track.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-06-07

Munkkiniemen bogievaunut (»kirstut»), eli HKL moottorivaunut 181–186 (ex. 431–436, ASEA, 1941) ovat saapuneet matkansa päähän. Vaunuja ei ole juurikaan käytetty sitten syksyn -77, jolloin linjan 2 ruuhkavuoroja ajettiin muutaman kerran näillä vaunuilla. Nyt HKL on aloittanut tämän vaunusarjan romutuksen. Vaunu 181 tullaan jättämään liikennemuseon kokoelmiin ja vaunu 183 saattaa lähteä valtamerimatkalle. Amerikkalainen tramologi (=raitiovaunuharrastelija) on tiedustellut tällaisen vaunun ostomahdollisuuksia. Vielä ei tosin tiedetä, tuleeko kaupasta mitään.

20.9.1978
Raitioliikenne Salmisaareen oli keskeytyksissä koko päivän ratatöiden vuoksi. Kasin vaunut liikennöivät väliä Vallila – Töölön kisahalli ja väli Töölö – Salmisaari hoidettiin busseilla, jotka käyttivät linjatunnusta 8X. Busseissa ei ollut rahastajia. Raitiovuorot kääntyivät Töölön hallilla. Ajoreitti: Töölön kisahalli – Runeberginkatu – Ruusulankatu – Sibeliuksenkatu – Eino Leinonkatu – Ruusulankatu – Runeberginkatu – Töölön kisahalli.

20.9.1978
Ylimääräinen juna sivuutti Töölön kisahallin pysäkin n. klo. 16.50 matkalla itään päin. Junan kokoonpano: mv HKL 23 ja pv HRO11 (=museon hevosvaunu). Perävaunu oli matkalla Vallilan maalaamoon. Moottorivaunussa oli 3T:n linjatunnukset, mutta vuoronumero ei ollut näkyvissä.



Linjan 8 vuoro aamuruuhkassa Töölön hallin edustalla. Kuvassa näkyy myös Eino Leinonkadun uusi »raitiovaunukaista» sekä siitä varoittava liikennemerkki.
A route 8 tram passing the Töölö depot. This temporary terminus was used on 20 September 1978, because of track work at Salmisaari.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-09-20

20.9.1978
Salmisaaren ratatöiden johdosta ajettiin raitiolinjaa 8 vain välillä Vallila – Töölön halli. Linjalla oli viisi vuoroa ja ajoaika alle 15 minuuttia. Vuorot: 81, 5.44–23.32, perävaunu 6.21–8.51 ja 14.51–17.22, hallireitit 841-846 KH; 82, 5,48–23.41, perävaunu 5.55–9.01 ja 15.00–17.30, hallireitit 821-846 KH; 83, 6.03–23.48, perävaunu 6.10–9.11 ja 15.07–17.37, hallireitit 821-846 KH; 114, 6.04-8.34 ja 14.42–17.49, hallireitit 721-730 VH; 139, 5.32–18.10, hallireitit 629-630 TH. Töölön ja Salmisaaren väliä liikennöi bussilinja 8X. Linjalla käytettiin muiden bussilinjojen pysäkkejä sekä paikoin omia 8X pysäkkejä. Reitti oli Helsinginkatu – Runeberginkatu – Caloniuksenkatu – Mechelininkatu – Itämerenkatu – Porkkalankatu. Läntinen kääntösilmukka: Porkkalankatu – Salmisaarenranta – Tallberginkatu ja itäinen: Helsinginkatu – Mäntymäentie – Messukenttä – Mäntymäentie – Helsinginkatu.

Vallilan hallin raiteilta 15 – 22 on poistettu ajojohdot syyskuun aikana. Tämä hallin osa muutetaan korjaamotiloiksi.

HKL:n bussinkuljettajat voittivat järjestyksessään toisen Helsingin, Tukholman, Kööpenhaminan ja Oslon liikennelaitosten välisen taitoajokilpailun. HKL:n kuljettajat saivat neljä ensimmäistä sijaa sekä kuudennen ja seitsemännen sijan. Kilpailu käytiin kuusimiehisin joukkuein. Suomalaisille tuli tietenkin myös joukkuevoitto. Kilpa käytiin Ruskeasuolla.

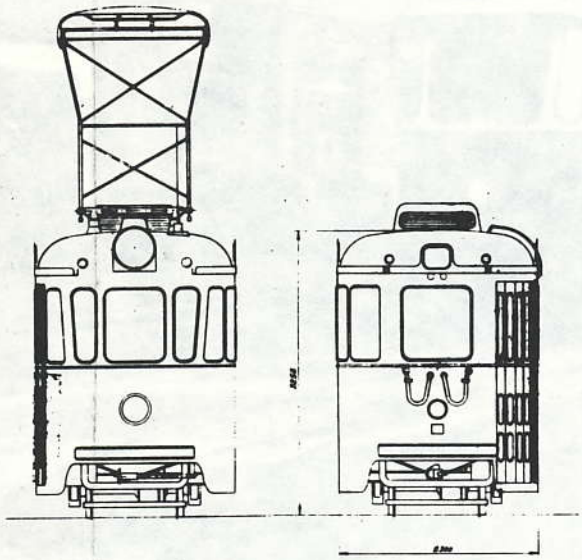
21.9.1978
VR:n uusi nopeusennätys on nyt 183 km/t. Tämä ennätys saavutettiin Parkanon – Vahojärven välillä. Veturi oli Sr1-sarjan sähköveturi numero 3040 ja vaunustona mittausvaunu A17 sekä neljä teräsrakenteista matkustajavaunua.

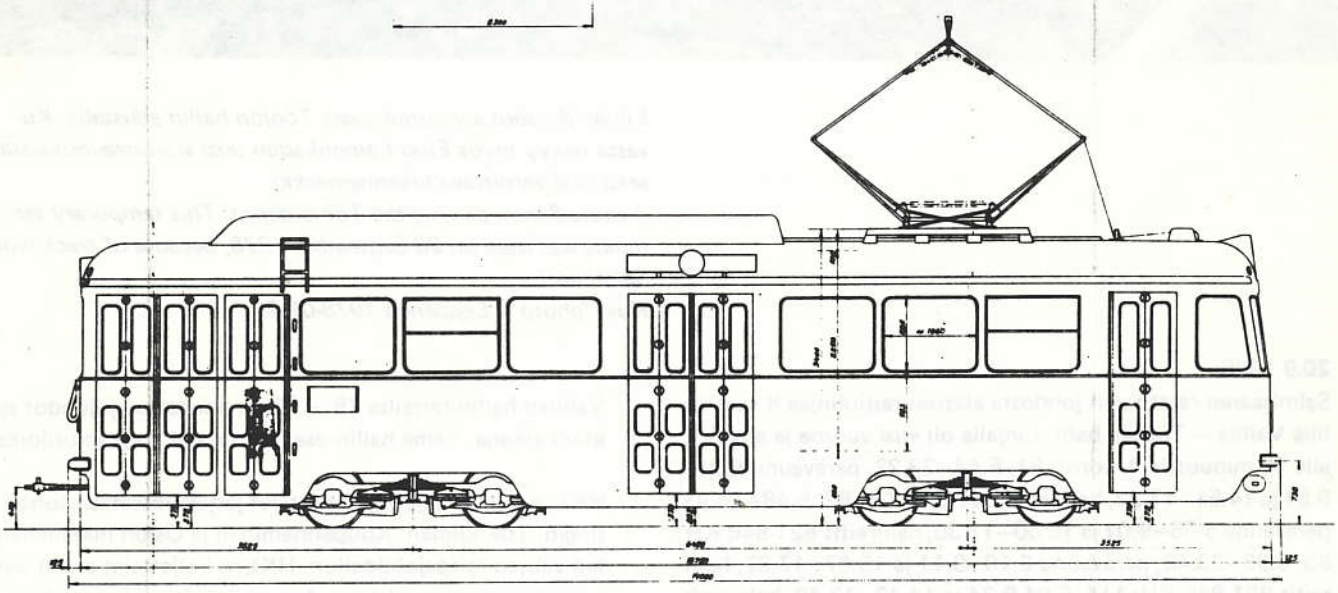
Alla HMIV sellaisena, kun SISU sen kuvitteli piirustuslaudallaan kesällä 1952. Voi vain arvailla, vaikuttiko Vestenin Raitioteiden (Vestische Strassenbahnen) moottorivaunun 341 vierailu saman kesän lopulla HMIV-vaunun edelleen kehittelyyn.

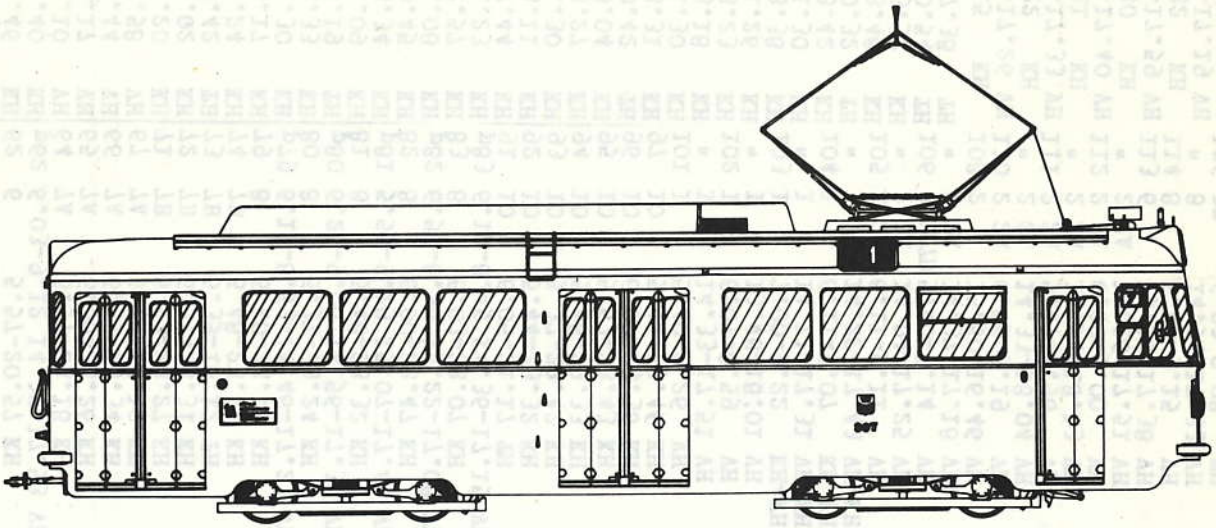
This is how the first type of modern bogie tram for Helsinki looked like on the drawing boards of SISU in summer 1952. One can but guess, what sort of effects the the visit of motor tram 341 of Vesten Tramways (Vestische Strassenbahnen) in Helsinki later that summer had on the future of this tram type.

Viereisellä sivulla HMIV alkuperäisessä muodossaan H0-mittakaavassa (1:87).

This drawing shows the tram in its original version in H0-scale (1:87).

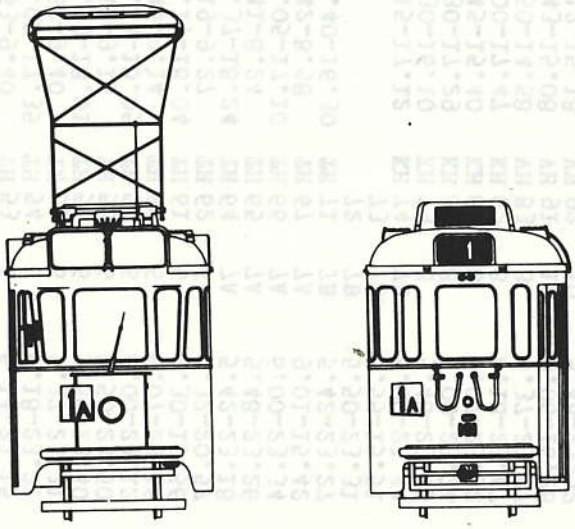






1000mm
11,5 mm

sähkömoottorivaunu HM IV
1:87 HO JR



TAULUT

Seuraavilla sivuilla on lueteltu 01.09.1978 alkaen voimassaolevat raitiovuorot. Ensimmäisessä sarakkeessa on vuoronumero, toisessa linja, kolmannessa ajoaika hallista hallisti ja viimeisessä halli, jossa vuoro majailee. (Merkintä KH-VH tarkoittaa, että vuoro lähtee Koskelasta ja menee Vallilaan. p53 on yhtäkuin vuoron 53 perävaunu)

maanantaista perjantaihin

1	1	5.50-21.21	KH
2	1	5.57-21.31	KH
3	1	6.14-18.17	KH
4	1	5.44-21.46	KH
5	1	5.44-21.40	KH
6	2 2A	5.54-18.10	VH
7	2 2A	6.19-18.17	VH
8	2 2A	6.24-17.44	VH
9	2 2A	5.50-17.58	VH
11	3B	5.30-21.20	KH
12	3B	7.00-23.02	KH
13	3B	5.48-18.42	TH
14	3B	5.42- 1.24	KH
15	3B	5.48-23.17	KH
16	3B	6.27- 1.30	KH
17	3B	5.44-23.33	KH
18	3B	5.56-18.19	TH
19	3B	5.57- 1.09	KH
23	3T	5.53-23.34	KH
24	3T	6.46-20.45	KH
25	3T	5.57- 1.08	KH
26	3T	6.00-22.57	KH
27	3T	5.37- 1.23	KH
28	3T	5.44-17.44	KH
29	3T	5.50-23.11	KH
30	3T	5.57- 1.30	KH
31	3T	6.32-23.27	KH
32	3T	5.48-18.04	KH
34	4	7.10-20.42	TH
35	4	5.37-23.31	KH
36	4 4N	6.35- 1.30	KH
37	4	5.48-23.18	KH
38	4	5.57-23.23	KH
39	4 4N	6.00- 1.26	KH
40	4	5.44-23.38	KH
41	4 4N	5.48- 1.30	KH
44	5	5.44-23.42	KH
45	5	6.05-20.32	TH
46	5	7.08-23.48	KH
47	5	6.00-23.32	KH
48	5	6.59-20.54	TH
49	5	5.51-17.38	TH
53	6	6.18-23.15	KH
p53	6.25-8.46 14.11-17.26 VH		
54	6	5.37-23.22	KH
p54	5.44-8.52 14.17-17.33 VH		
55	6	5.44-23.31	KH
p55	5.51-8.59 14.24-17.40 VH		
56	6	5.50-23.40	KH
p56	5.57-9.18 14.43-17.59 VH		
57	6	5.50-19.32	KH
p57	6.27-9.44 14.04-17.19 VH		
58	6	6.53-23.50	KH
p58	7.00-9.25 14.49-18.05 VH		
59	6	5.57-23.12	KH
p59	6.04-9.31 13.51-17.07 VH		
60	6	6.05-23.16	KH
p60	6.12-9.38 13.58-17.13 VH		
61	6	5.50-18.55	KH
p61	5.57-9.05 14.30-17.47 VH		
62	6	5.57-20.57	KH
p62	6.03-9.12 14.37-17.53 VH		
64	7A	5.57-23.18	KH
65	7A	6.00-23.26	KH
66	7A	6.35-23.34	KH
67	7A	5.42-18.12	KH
71	7B	5.53-23.27	KH
72	7B	6.37-23.31	KH
73	7B	5.35-18.12	TH
74	7B	5.48-23.44	KH
79	8	6.10-23.15	KH
p79	6.17-8.53-14.46-17.23 VH		
80	8	5.37-23.24	KH
p80	6.26-9.06 14.56-17.38 VH		
81	8	5.48-23.32	KH
p81	5.55-9.19 15.07-17.45 VH		
82	8	6.00-23.47	KH
p82	6.50-8.38 15.22-17.08 VH		
83	8	6.03-23.07	KH
p83	6.10-8.45 14.36-17.15 VH		
91	10	6.05-21.17	TH
92	10	5.44-23.32	KH
93	10	5.37-23.42	KH
94	10	5.48-23.33	KH
95	10	5.53-23.43	KH
96	10	6.00-23.36	KH
97	10	5.44-23.46	KH
101	1	5.40-9.26	VH
"	1	14.33-17.51	VH
102	1	6.07-8.59	VH
"	1	13.48-18.01	VH
103	1	7.00-9.22	KH-VH
"	1	14.11-17.31	VH-KH
104	1	6.11-9.07	KH-VH
"	1	14.22-17.43	VH-KH
105	2 2A	6.11-9.11	VH
"	2 2A	14.04-17.25	VH
106	2 2A7B	5.40-8.14	VH
"	2 2A	14.37-17.18	VH
108	2	15.50-16.46	VH
110	2 2A	6.05-9.19	VH
"	2 2A	14.33-18.04	VH
111	2 2A	5.47-8.56	VH
"	2 2A	14.54-18.13	VH
112	2 2A	6.00-9.00	VH
"	2 2A	13.26-17.51	VH
113	6	15.16-17.38	VH
114	8	5.48-9.15	VH
"	8	14.54-17.33	VH
126	3B	6.03-9.08	TH
"	3B	14.36-17.50	TH
127	3T	5.54-9.05	TH
"	3T	14.52-18.14	TH
128	4 4S	5.54-8.52	TH
"	2 2A	14.31-17.06	TH
129	4	6.10-9.38	TH
"	4	14.24-17.54	TH
130	4S	7.30-8.33	TH
"	4S	16.04-17.52	TH
131	4S	7.19-8.18	TH
"	4S	15.48-17.38	TH
132	4S	7.37-8.38	TH
"	4S	16.22-17.18	TH
133	4S	7.10-8.12	TH
"	4S	14.51-16.39	TH
134	4S	7.04-8.04	TH
"	2	16.00-17.00	TH
135	2 2A	5.37-9.23	TH
"	5	14.53-18.00	TH
136	5	15.03-18.10	TH
137	7A	5.53-9.40	TH
"	7A	14.02-17.35	TH
138	7B	5.52-9.40	TH
"	7B	13.59-18.01	TH
139	8	6.11-9.15	TH
"	8	14.11-18.05	TH
140	10	6.44-9.14	TH
"	10	14.17-18.04	TH
141	10	7.19-9.27	TH
"	10	14.37-18.24	TH
142	5	7.41-8.24	TH
"	2	16.05-17.10	TH
143	5	5.42-8.58	TH
"	5	15.40-16.30	TH

lauantaisin:

1	1	8.15-17.12	KH
2	1	8.30-16.10	KH
3	1	9.30-17.29	KH
4	1	8.45-15.40	KH
5	1	9.00-17.47	KH
6	2	5.50-14.58	VH
7	2	5.43-15.08	VH
8	2	9.12-15.18	VH
9	2	6.03-15.28	VH
11	3B	5.44-21.20	KH
12	3B	5.50-23.02	KH
13	3B	9.23-15.13	TH
14	3B	6.41- 1.24	KH
15	3B	5.57-23.17	KH
16	3B	5.30- 1.30	KH
17	3B	5.40-23.33	KH
18	3B	9.00-15.43	TH
19	3B	5.44- 1.09	KH
23	3T	6.46-23.34	KH
24	3T	6.02-19.18	KH
25	3T	5.37- 1.08	KH
26	3T	5.44-22.57	KH
27	3T	5.55- 1.23	KH
28	3T	9.25-16.12	KH
29	3T	6.30-23.11	KH
30	3T	5.44- 1.30	KH
31	3T	5.55-23.27	KH
32	3T	8.52-15.41	KH
34	4	9.20-15.45	TH
35	4	5.42-23.31	KH
36	4 4N	5.48- 1.30	KH
38	4	5.55-23.18	KH
39	4 4N	5.42-23.23	KH
40	4	5.50- 1.26	KH
41	4 4N	5.55-23.38	KH
44	5	5.37- 1.30	KH
46	5	5.53-23.42	KH
47	5	5.42-20.32	TH
48	5	8.28-23.48	KH
53	6	6.44-23.32	KH
54	6	5.54-20.54	TH
55	6	6.14-23.15	KH
56	6	6.18-23.22	KH
57	7A	5.37-23.31	KH
58	6	5.50-23.40	KH
59	6	5.50-23.50	KH
60	6	6.00-23.12	KH
61	7B	6.07-23.16	KH
64	7A	9.30-15.56	KH
65	7A	8.32-20.57	KH
66	7A	5.42-23.18	KH
71	7B	5.48-23.26	KH
72	7B	6.00-23.34	KH
74	7B	9.01-15.42	KH
79	8	5.42-23.27	KH
80	8	5.50-23.31	KH
81	8	8.55-15.51	TH
82	8	6.00-23.44	KH
83	8	5.48-23.15	KH
91	10	6.00-23.24	KH
92	10	6.07-23.32	KH
93	10	6.18-23.47	KH
94	10	5.37-23.07	KH
95	10	9.06-16.26	TH
96	10	5.48-23.32	KH
97	10	6.12-23.42	KH
23	3T	5.44-23.33	KH
25	3T	5.53-23.43	KH
26	3T	5.44-23.36	KH
27	3T	5.53-23.46	KH
29	3T	9.30-15.38	VH
30	3T	23.53- 0.44	TH
31	3T		
35	4		
36	4 4N		
37	4		
38	4		
39	4 4N		
40	4		
41	4 4N		
44	5		
46	5		
47	5		
48	5		
53	6		
54	6		
55	6		
56	6		
57	7A		
58	6		
59	6		
60	6		
61	7B		
64	7A		
65	7A		
66	7A		
71	7B		
72	7B		
74	7B		
79	8		
80	8		
81	8		
82	8		
83	8		
91	10		
92	10		
93	10		
94	10		
95	10		
96	10		
97	10		

pyhäisin:

11	3B	7.02-21.20	KH
12	3B	9.30-23.02	KH
14	3B	6.54- 1.24	KH
15	3B	9.45-22.53	KH
16	3B	6.54- 1.30	KH
17	3B	9.45-23.33	KH
19	3B	10.05- 1.09	KH
23	3T	9.52-23.34	KH
25	3T	6.54- 1.08	KH
26	3T	10.07-22.57	KH
27	3T	6.54- 1.23	KH
29	3T	10.23-23.11	KH
30	3T	7.00- 1.30	KH
31	3T	9.45-23.27	KH
35	4	7.00-23.31	KH
36	4 4N	9.45- 1.30	KH
37	4	6.54-23.18	KH
38	4	10.00-23.23	KH
39	4 4N	7.00- 1.26	KH
40	4	9.52-23.38	KH
41	4 4N	9.30- 1.30	KH
44	5	9.30-23.42	KH
46	5	7.07-23.48	KH
47	5	6.54-23.32	KH
48	5	10.00-21.05	KH
53	6	10.07-23.15	KH
54	6	6.54-23.22	KH
55	6	10.25-23.31	KH
56	6	6.54-23.40	KH
57	7A	8.51-18.42	KH
58	6	6.54-23.50	KH
59	6	9.52-23.12	KH
60	6	7.02-23.16	KH
61	7B	9.02-18.53	KH
64	7A	9.52-23.18	KH
65	7A	8.40-23.26	KH
66	7A	10.07-23.34	KH
71	7B	10.07-23.27	KH
72	7B	8.47-23.31	KH
74	7B	10.20-23.44	KH
79	8	10.45-23.15	KH
80	8	7.09-23.24	KH
81	8	10.16-23.32	KH
82	8	7.00-23.47	KH
83	8	6.54-23.07	KH
91	10	7.00-21.16	KH-TH
92	10	9.42-23.32	KH
93	10	6.54-23.42	KH
94	10	7.02-23.33	KH
95	10	10.13-23.43	KH
96	10	7.02-23.36	KH
97	10	9.52-23.46	KH

HALLIREITIT: (lueteltu Raitiossa 2/78)

1. Töölöstä Töölöön

601: 128ip,134ip,142ip
602: 128ip,135ap
604: 127ma-pe
605: 13 ma-pe,91ma-pe,129ap,130ip,131ip,132ip,133ip
606: 73,91ma-pe,su,127la,128ap,129ap,130ap,131ap,132ap,133ap,134ap,141ap
607: 34,91 la,127,128ap,129ip,130ap,131ap,131ap,132ap,133ap,134ap,140,141
608: 13,18,126
612: 34,129ip,130ip,131ip,132ip,133ip
615: 45,48ma-la,49,135ip,136,138ip,142ap,143
616: 45,48ma-la,49,135ip,136,137,142ap,143
619: 138ip
621: 73
629: 131a,18,126,135ap,137,139
630: 134ip,138,139,142ip
632: 91 la,140,141ip

2. Vallilasta Vallilaan

701: 6 ma-pe,7,8,9 la, 101,102,103ip,104ip,105,106,110,111,112
702: 6,7,8,9,101ip,102ip,105la,108,110ip,111ap,112ip
703: 6 la,9ma-pe,108
706: 101ap,102ap,103ap,104ap,105ma-pe,110ap,111ip,112ap
712: 106
716: 113
721: 113,114
730: 114

3. Koskelasta Koskelaan

801: 1,2,3,4 la,5,103ap,104ap
802: 1,2ma-pe,3,4ma-pe,5 la,103ip,104ip
803: 65su
804: 72,74
805: 11 la-su,12,14 la,15 la-su,16ma-pe,su,17ma-pe,19ma-pe,su
806: 23,24 la,25,26,27,28,29,31,32
807: 11ma-pe,14su,16 la,17 la
808: 24ma-pe
809: 14ma-pe,15ma-pe,19 la,23,24,25ma-pe,su,26ma-pe,su,29 la-su,30 la, 31,32ma-pe,35 la-su,36,37,38,39,40,41,91su,92ma-pe,su,93 la-su, 94 la-su,95 la-su,96 la,97
810: 11,12,14,15,17,19,30,36,37,38,40,96,97
811: 4ma-pe,25 la,26 la,27ma-la,28,29ma-pe,30ma-pe,su,32 la,92 la, 93ma-pe,94ma-pe,95ma-pe,96ma-pe,su
812: 2 la,4 la,5ma-pe,16,94,95
814: 41
819: 44,46,47,48su
820: 44,47,48su
821: 53,54 la,55su,56ma-pe,58,59,60,61 la,62 la,79ma-pe,81ma-pe,83ma-pe
822: 57ma-pe,59,60,61ma-la,62
823: 54ma-pe,55ma-la,56 la-su,61ma-pe,62ma-pe
824: 53,54,55,56,58
825: 57su,64,65ma-la,66,67
826: 61su,71
827: 61su,71,72,74
828: 57su,64,65,66,67
831: 17su,54su,57ma-pe
833: 27su
835: 35ma-pe
840: 35,39,92,93
841: 79 la-su,80,81 la-su,82ma-la,83 la-su
843: 82su
846: 79,80,81,82,83
848: 46

Selvitykset:
ilman merkintää=kaikkina ajopäivinä
ap=aamuruuhka, ip=iltaruuhka
parittomat reitit hallista linjalle, parilliset linjalta halliin

AIKATAULUMUUTOKSIA:

(72 25.9 alk, muut 1.10 alk) 1=vuoro,2=linja,3=ajoaika, 4=halli,5=hallireitti,(m)=muuttunut,(u)=uusi

	1	2	3	4	5
ma-pe	72	7	6.35-23.31 (m)	KH	827-804
ma-pe	91	10	5.56-21.21 (m)	TH	605-632(m)
la	91	10	5.48-16.24 (m)	KH-TH(m)	811-632(m)
ma-pe	92	10	5.50-23.36 (m)	KH	809-810(m)
la	92	10	9.36-23.36 (m)	TH-KH(m)	607-810(m)
su	92	10	7.02-23.36 (m)	KH	811-810(m)
ma-pe	93	10	5.57-23.46 (m)	KH	809-810(m)
la	93	10	5.53-23.46 (m)	KH	809-810(m)
su	93	10	9.52-23.46 (m)	KH	809-810(m)
ma-pe	94	10	6.49-21.18 (m)	TH(m)	607-606(m)
la	94	10	8.44-21.18 (m)	TH(m)	607-606(m)
su	94	10	7.00-21.18 (m)	KH-TH(m)	809-606(m)
ma-pe	95	10	5.42-23.32 (m)	KH	811-840(m)
la	95	10	5.42-23.32 (m)	KH	809-840(m)
su	95	10	9.42-23.32 (m)	KH	809-812
ma-pe	96	10	5.37-23.42 (m)	KH	811-840(m)
la	96	10	5.37-23.42 (m)	KH	811-840(m)
su	96	10	6.54-23.42 (m)	KH	809-840(m)
ma-pe	97	10	5.48-23.34 (m)	KH	811-812(m)
la	97	10	5.57-23.34 (m)	KH	811-812(m)
su	97	10	7.02-23.34 (m)	KH	809-812(m)
ma-pe	98	10	5.55-23.44	KH	811-812 (u)
la	98	10	5.44-23.44	KH	809-812 (u)
su	98	10	10.13-23.44	KH	809-812 (u)
ma-pe	140	10	13.23-18.28(m)	TH	607-632
ma-pe	141	10	6.23-18.02 (m)	TH	607-632

Vuorojen ajojärjestys päivällä kun kaikki vuorot ulkona

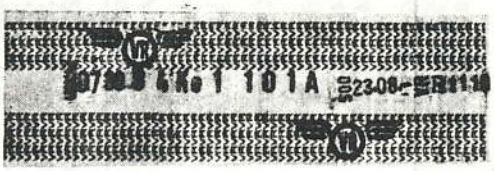
1: 1-5 ma-la
2: 6-9 ma-pe, 6-9,105 la
3B: 11-19 ma-la, 11,12,14-17,19 su
3T: 23-32 ma-la, 23,25-27, 29-31 su
4: 34,39-41,35-38 ma-pe 34-41 la, 35-41 su
5: 44-49 ma-pe, 44-48 la, 44,46-48 su
6: 53-55,61,62,56,58,59, 60,57 ma-pe, 53-55,61, 62,56,58-60 la, 53-56, 58-60 su
7A: 64-67 ma-la, 64-66,57 su
7B: 71-74 ma-pe,71,72,74, 73 la, 71,72,74,61 su
8: 79-83 ma-su
10: 91-98,141 ma-pe, 91,97, 98,92-96 la 92-98 su

Linjat 8 ja 8X Töölön kisahallin pysäkillä.
A number 8 tram passing a bus on the temporary route 8X.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-09-20

UUDET LIPUNMYYNTIAUTOMAATIT

Pääkaupunkiseudun lähiliikennealueella otetaan syys-lokakuun aikana käyttöön uusia Elgeba-merkkisiä vyöhyketariffilippuja myyviä automaatteja. **Lipun materiaali on kartonkia ja väriltään mustavalkoinen.**

Automaatit sijoitetaan seuraaville liikennepaikoille:



	Automaatin lippuun tekemä liikennepaikan tunnusnumero
Helsinki	101
Pasila	102
Ilmala	201
Huopalahti	202
Pohjois-Haaga	203
Kannelmäki	204
Malminkartano	205
Myyrmäki	206
Louhela	207
Martinlaakso	208

Lipunmyyntiautomaatti tekee ostovaiheessa lippuun seuraavat merkinnät:

Automaatin numero	Lipun ostohetken kellonaika	Viikon n:o	Myyntipäivä	Puolilipun tunnuskirjain. Kokolipuissa tyhjä	Kelpoisuus vyöhykkeiden lukumäärää osoittava numero	Liikennepaikan tunnusnumero	Ostovyöhykkeen tunnus
0092	1035	36	Ke	L	2	202	A

27.9.1978

Kello 20.00 katkaistiin Hakaniemen kautta kulkeva raitioliikenne, jota alettiin siirtää uusille urille. Ensimmäisenä siirtyivät pysäkkikilvet uudelle pysäkkialueelle ja hetikohta alettiin vanhaa kiskotusta polttaa poikki.

Matkustajain kuljetuksessa turvauduttiin seuraaviin poikkeusjärjestelyihin.

27.9:

Linjat 1, 7A ja 7B lopettivat liikennöinnin klo. 20.00.

Linja 3B kulki poikkeusreittiä – Eira – Postitalo – Mannerheimintie – Helsinginkatu – Brahenkatu – edelleen normaalia reittiä Eiraan.

Linja 3T ajoi poikkeusreittiä – (Kauppatori) – Postitalo – Runeberginkatu – Mannerheimintie – normaali reitti Brahenkadulle – Helsinginkatu –Runeberginkatu – Postitalo – edelleen normaalia reittiä Kauppatorille.

Linja 6 kulki molempiin suuntiin Mannerheimintien ja Helsinginkadun kautta.

Linja 10 kääntyi Rautatientorilla.

Hakaniemen kautta kulkeva liikenne hoidettiin busseilla:

3X: Mannerheimintie/Sokos – Kaivokatu – Kaisaniemenkatu – Unioninkatu – Hakaniemi – Porthaninkatu – Fleminginkatu – Agrikolankatu – Kaarlenkatu – Helsinginkatu/urheilutalo

6X: Mannerheimintie/Sokos – Kaivokatu – Kaisaniemenkatu – Unioninkatu – Hakaniemi – Hämeentie – Helsinginkatu, päätepysäkki Vaasankadulla

10X: Rautatientori/sivuraide – Kaisaniemenkatu – Unioninkatu – Hakaniemi – II-linja – I-linja.

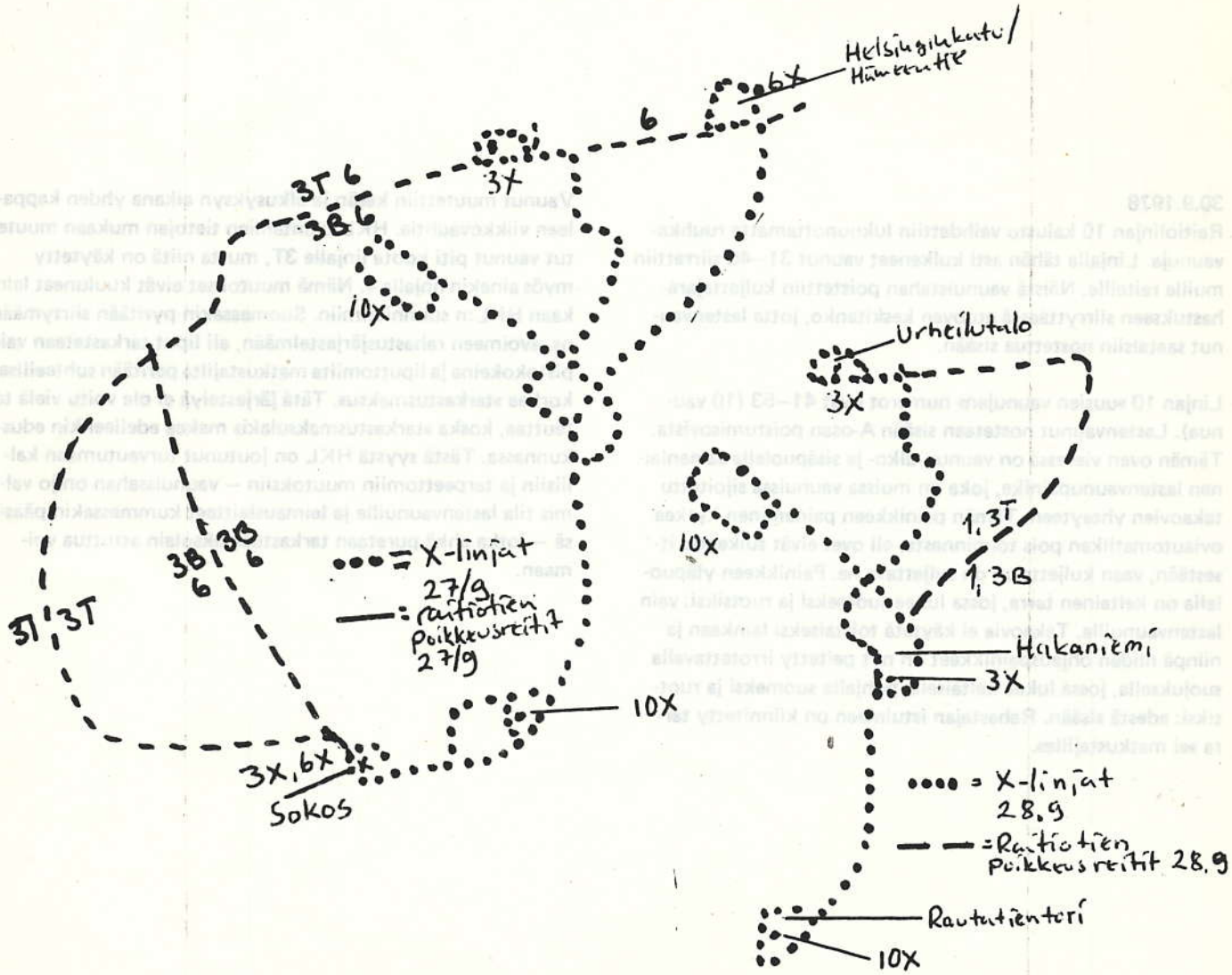
28.9:

Raitiolinjat 1, 3B ja 3T ajoivat Hakaniemestä Hämeentien ja Helsinginkadun kautta. Linja 10 kääntyi Rautatientorilla. Bussilinjan 3X päätepysäkki Hakaniemessä, josta ajettiin edellä selostettu reittiä Urheilutalolle. Linjan 10X ajoreitti sama kuin 27.9.

29.9.

Kaikki muutokset oli saatu valmiiksi ja eri linjat olivat siirtyneet takaisin omille reiteilleen. Arenan silmukka erotettiin raideverkostosta jo muutamaa päivää aiemmin.

Oheisiin piirroksiin on merkitty bussilinjat sekä raitiolinjojen poikkeusreitit.



Joitakin "erikoisuuksia" aikatauluista:

vuoro 16 3B odottaa Hakaniemessä vuoroa 41 4N klo 1.16 ma-su
" 41 4N " " " 16 3B " 1.15 "
vuoro 39 4 " Töölön kisahallilla henkilökuntavuoroa klo 23.41 ma-su.

Nämä linjan 6 vuorot kääntyvät Vallilan hallilla Koskelasta tullessaan ja jatkavat Arabiaan, suluissa VH-aika:

53 (6.25-6.27 ma-pe, 6.21-6.22 la, 10.17 su)
54 (6.26 la)
55 (10.33-10.35 su)
56 (5.57-5.59 ma-pe)
58 (7.00-7.02 " , 5.58 la, 7.02-7.03 su)
59 (6.04-6.06 " , 6.08 ", 10.02 su)
60 (6.12-6.14 " , 6.15 ", 7.12 su)
61 (9.38 la)
62 (8.40 la)
ja seuraavat linjan 6 vuorot ajavat Arabiasta Vallilan hallin kautta Koskelan halliin, suluissa VH-aika:

57 (19.25 ma-pe), 59 (23.05 ma-su), 60 (23.09 ma-su), 61 (18.48 ma-pe 15.49 la), 62 (20.50 ma-la)

Seuraavat vuorot ajavat Koskelasta tullessaan Rautatientorille RT-kilvillä varustettuna ja jatkavat sieltä edelleen Hakaniemen suuntaan, suluissa RT-aika: 54 linja 6 (7.13-7.14 su), 57 linja 6 (6.10 ma-pe)

Vuoro 82 linja 8 ajaa Koskelasta Töölön halliin ja jatkaa takaisin Paavalin kirkolle sunnuntaisin, TH:lla vuoro on 7.15-7.16

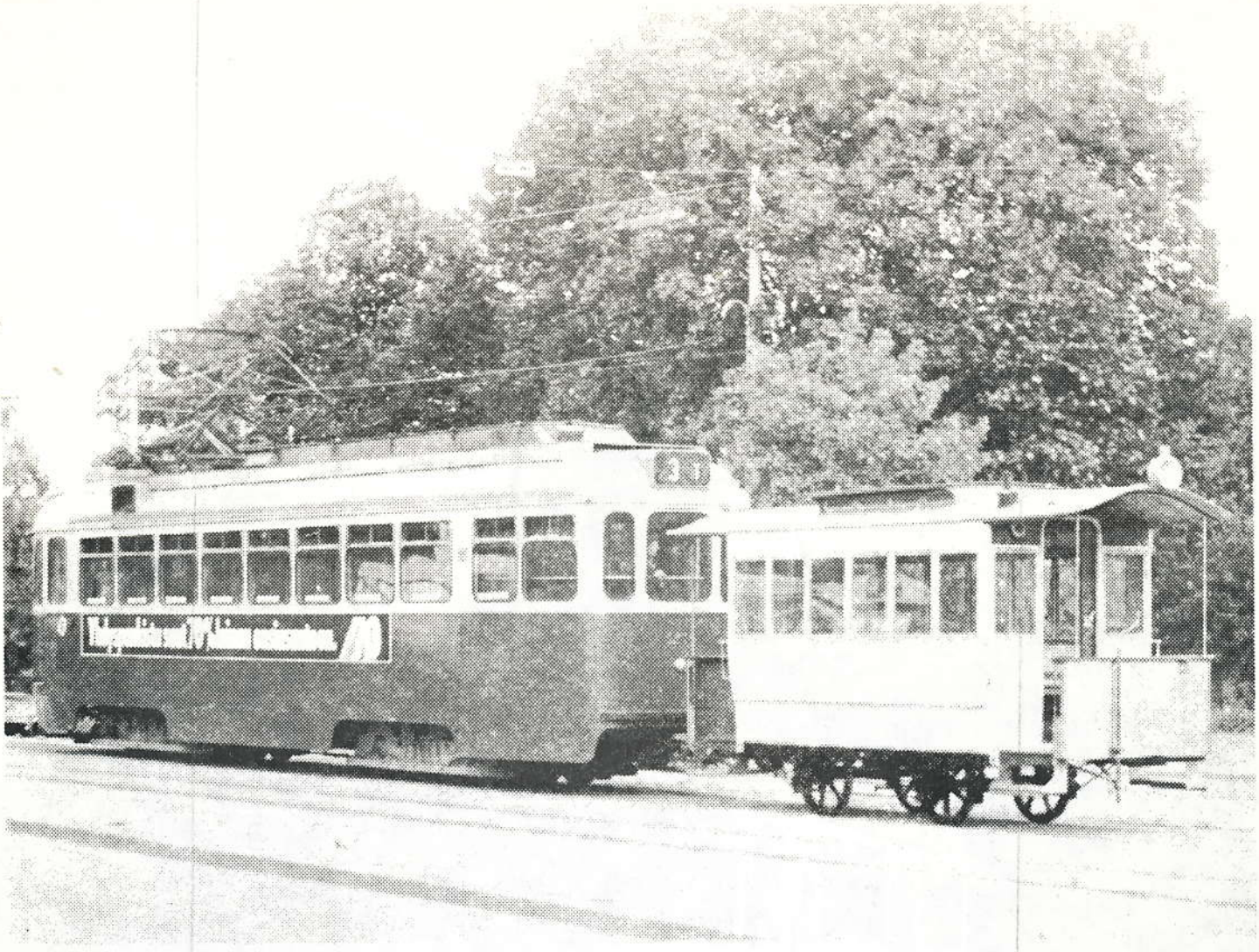
Seuraavat ruuhkavuorot lähtevät Töölön hallista Kauppatori-kilvillä, suluissa KT-tuloaika ja linja jolla jatkavat:
128 (14.45 linja 2)
134 (16.14 " 2)
142 (16.21 " 2)

30.9.1978

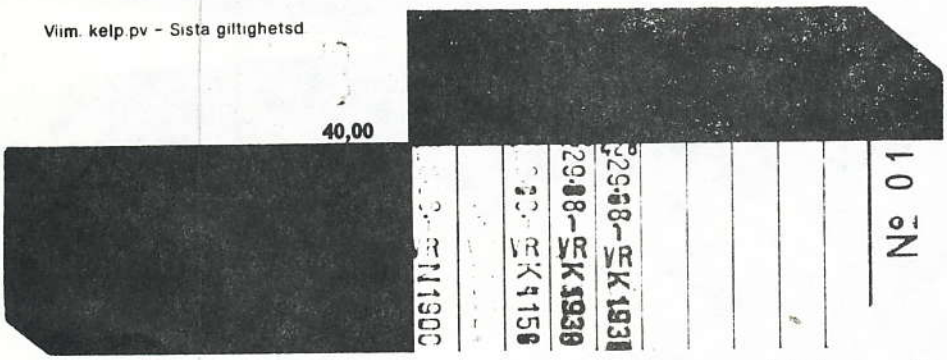
Raitiolinjan 10 kalusto vaihdettiin lukuunottamatta ruuhkavaunuja. Linjalla tähän asti kulkeneet vaunut 31–40 siirrettiin muille reiteille. Näistä vaunuistahan poistettiin kuljettajarahastukseen siirryttäessä etuoven keskitanko, jotta lastenvaunut saataisiin nostettua sisään.

Linjan 10 »uusien vaunujen» numerot ovat 41–53 (10 vaunua). Lastenvaunut nostetaan sisään A-osan poistumisovista. Tämän oven vieressä on vaunun ulko- ja sisäpuolella samanlainen lastenvaunupainike, joka on muissa vaunuissa sijoitettu takaovien yhteyteen. Tämän painikkeen painaminen kytkee oviautomatiikan pois toiminnasta, eli ovet eivät sulkeudu itsestään, vaan kuljettajan on suljettava ne. Painikkeen yläpuolella on keltainen tarra, jossa lukee suomeksi ja ruotsiksi: vain lastenvaunuille. Takaovia ei käytetä toistaiseksi lainkaan ja niinpä niiden ohjauspainikkeet on nyt peitetty irrotettavalla suojuksella, jossa lukee keltaisella pohjalla suomeksi ja ruotsiksi: edestä sisään. Rahastajan istuimeen on kiinnitetty tarra »ei matkustajille».

Vaunut muutettiin kesän ja alkusyksyn aikana yhden kappaleen viikkovauhtia. HKL:n antamien tietojen mukaan muutetut vaunut piti koota linjalle 3T, mutta niitä on käytetty myös ainakin linjalla 4. Nämä muutokset eivät kuuluneet lainkaan HKL:n suunnitelmiin. Suomessakin pyritään siirtymään ns. avoimeen rahastusjärjestelmään, eli liput tarkastetaan vain pistokokeina ja liputtomilta matkustajilta peritään suhteellisen korkea »tarkastusmaksu». Tätä järjestelyä ei ole voitu vielä toteuttaa, koska »tarkastusmaksulaki» makaa edelleenkin eduskunnassa. Tästä syystä HKL on joutunut turvautumaan kalliisiin ja tarpeettomiin muutoksiin – vaunuissahan on jo valmis tila lastenvaunuille ja leimauslaitteet kummassakin päässä – jotka ehkä puretaan tarkastusmaksulain astuttua voimaan.



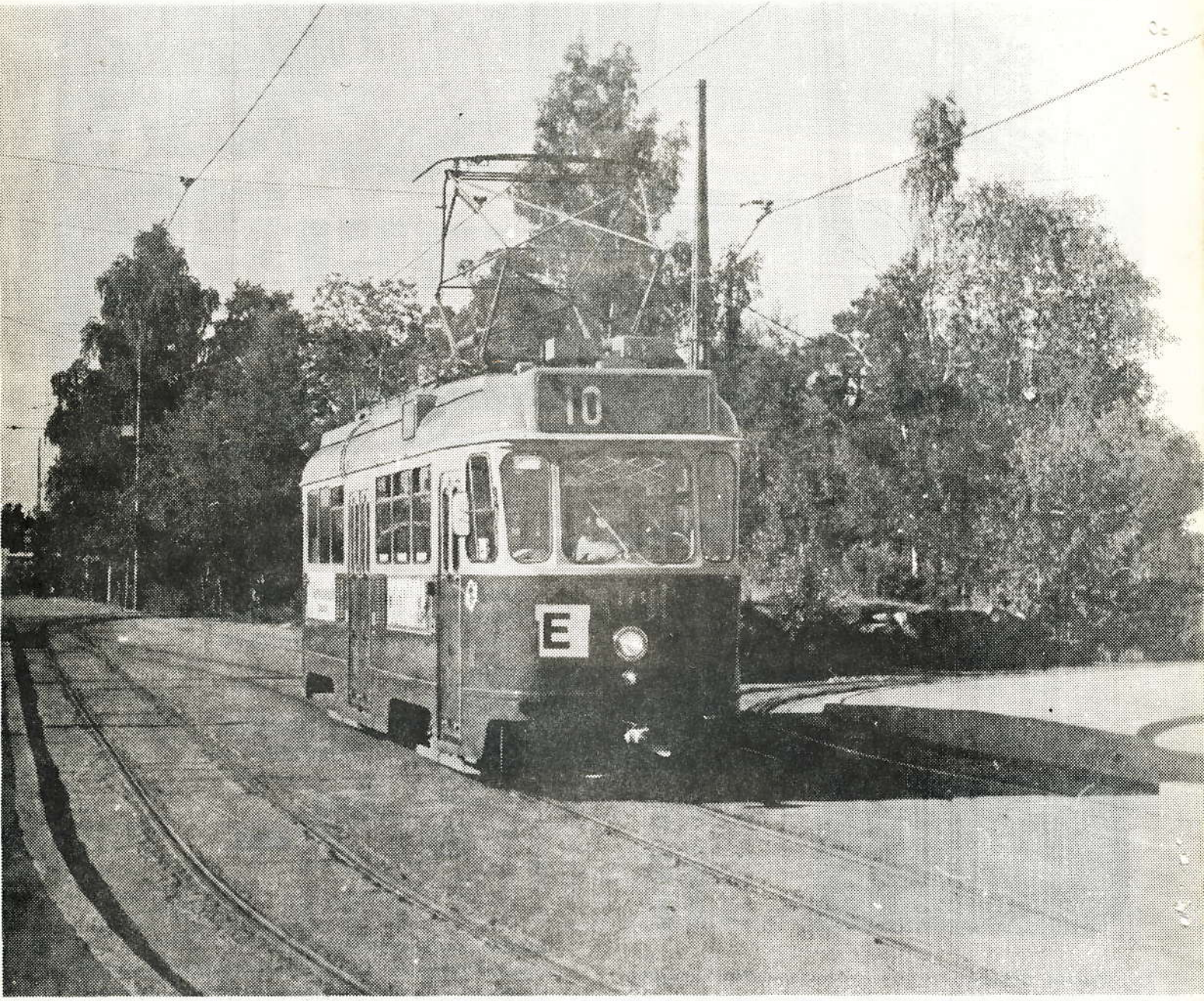
Museovaunu HRO11 matkalla Töölöstä Vallilaan.
Museum tram HRO11 on its way from Töölö to Vallila.
Kuva/photo I. Leppänen 1978-09-20



Hoitele häiriköt.
Sovussa.

VR siirtyy vähitellen käyttämään pääkaupunkiseudun vyöhyketariffialueella Almex-tyyppisiä 10-matkan sarjalippuja. Lippu on normaaliin tapaan voimassa kaksi viikkoa ostopäivästä. Lipun kääntöpuolelle leimataan myyntiaseman nimi- ja päiväleima. Tämä lippu kelpaa ainoastaan junissa eikä lainkaan Helsingin yhteistariffiliikenteessä.

Takakannessa/on the back cover:
Linjalla 10 siirryttiin elokuun alussa kokopäiväiseen kuljettajarahastukseen. HKL:n suunnitelmiin kuuluu myös telivaunujen muuttaminen kuljettajarahastukseen soveltuviksi. MV18 (Valmet, 1959) muutettiin ensimmäisenä. Kuvassa vaunu kuljettajarahastusvaununa vuorossa 141 Ruskeasuolla muutama päivä ennen muutosta.
Route 10 was converted to conductorless operation in early August. Most of the bogie trams will also be adapted for one-man operation. Here motor tram – the first one rebuilt – temporarily one-man operated to test system. This picture was taken a few days before the conversion at the Ruskeasuo terminus.
Kuva/photo I. Leppänen 78-07-26


10
E