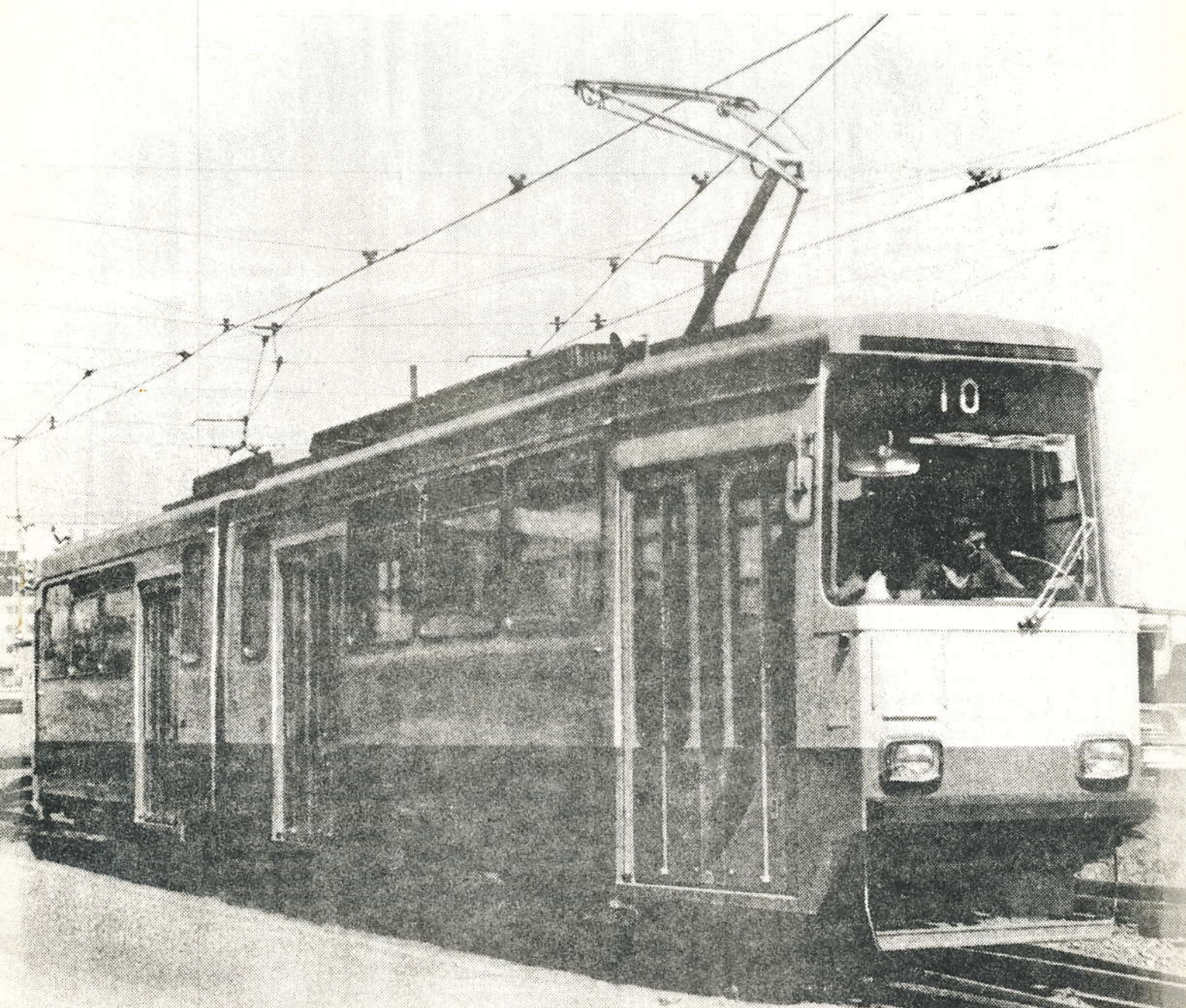
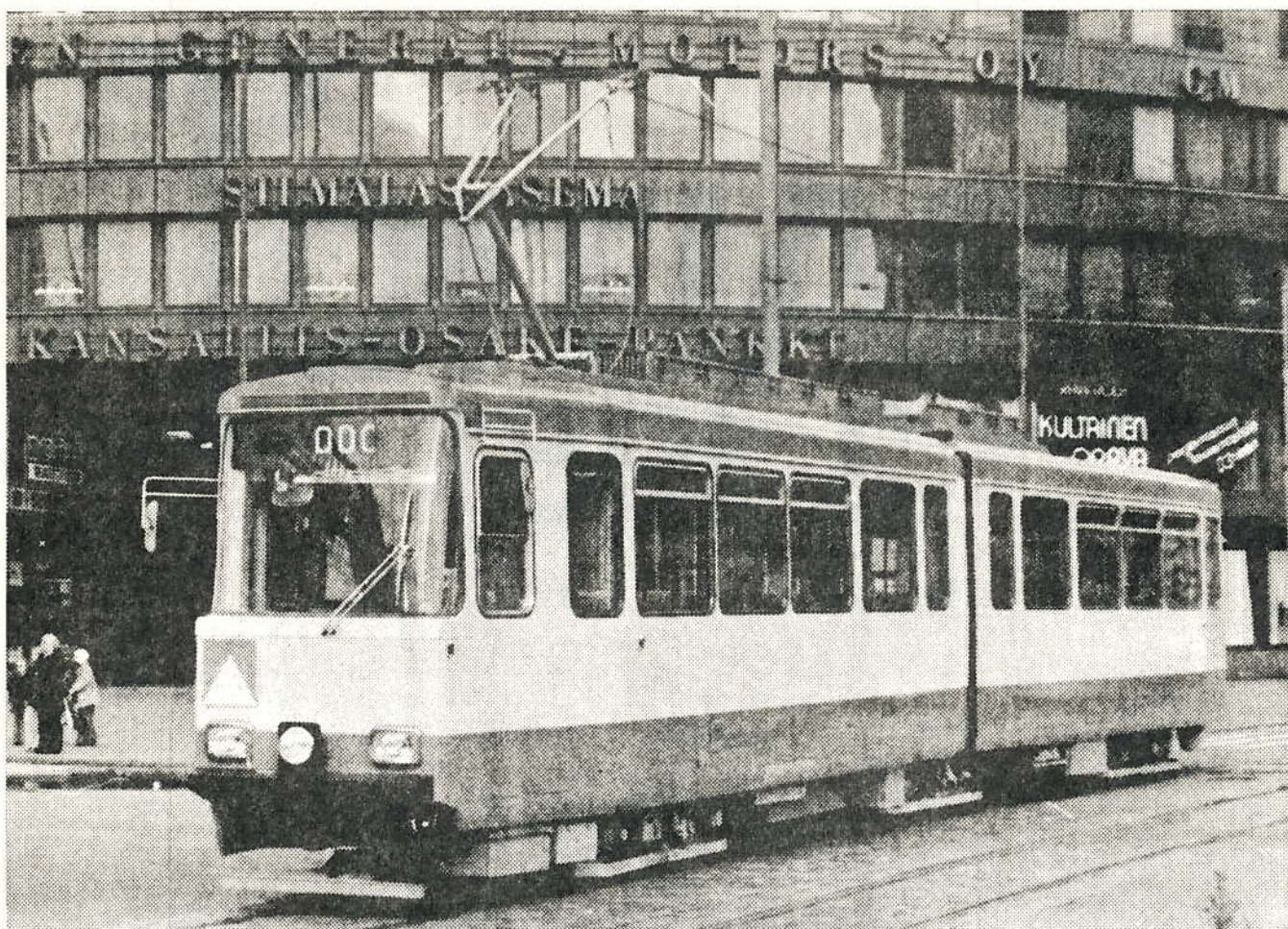


TRAITIOI

2 1981





✉ PL 234
SF-00531 HELSINKI 53

☎ 54 48 - 3

✂ KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:
puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

I. Leppänen
T. Niskanen
J. Rauhala
P. Leinomäki
A. Hellman
J. Hannikainen
E. Virta

↗
Vaunu 31 koulutusajossa ennen linjaliikenteen alkua Hakaniemessä.
Tram 31 on driver training duties at Hakaniemi.
Kuva/photo: J. Rauhala, 8.9.1973

Kansikuva/On the Cover:
Vaunu 31 Koskelassa uunituoreena.
Tram 31 at Koskela shortly after delivery.
Kuva/photo: J. Rauhala, 9.7.1973

RAITIO ISSN 0356-5440

päätoimittaja
toimittussihteeri
uutistoimittaja
linja-autoasiat
aikatauluasiat

kustantaja

painopaikka

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikausjulkaisu.

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

Ilmoltushinnat pyydetessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

©COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1981

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain nojalla (Suomen Asetuskokoelma nro 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.

5. vuosikerta

I. Leppänen
J. Rauhala
A. Hellman
J. Hannikainen
J. Oksanen

Suomen Raitiotieseura ry

Hera, Helsinki 1981



VIIPURI

KARJALAN AINOA RAITIOTIELAITOS

Seuraavassa artikkelissa tarkastelemme Viipurin raitiotietä kahdesta suunnasta: Ensiksin olemme saaneet ystävällisesti julkaisuluvan Mikko Alamereltä painaa »uudestaan» Viipurin raitioiteita koskevan osan hänen SUOMEN RAUTATIIET -kirjastaan. Tämä kirja kuuluu ehdottomasti jokaisen kaupunkiliikenneharrastajan hyllyyn. Toiseksi dokumentiksi olemme valinneet Viipurin Kaupungin kunnallishallinnon kertomuksen vuodelta 1936, ja siitä lukijoita kenties eniten kiinnostavan osan eli »Kannaksen raitioteiden vuosikertomus».

Viipurin sähköraitiotiet

Strategiseen kohtaan Karjalan kannaksen länsipäähän, länttä ja itää yhdistävän tien varrelle ja suojaisaan merisatamapaikkaan rakennetun Viipurin sijainti takasi kaupungille edullisen aseman kansainvälisen kaupan keskuksena, jonka perinteet ulottuvat kauas keskiajalle saakka. Saimaan kanavan sekä Riihimäen—Pietarin radan valmistuttua Viipurin kehitys erääksi Suomen suurimmista kaupungeista vientisatamiseksi oli nopea ja kaupungin merkitys muodostui huomattavaksi.

Vuosisadan vaihteen tienoilla tehtiin ensimmäinen yritys kaupungin sisäisen liikenteen järjestämiseksi kahdella hevosomnibussilla, mutta toiminta jäi lyhytaikaiseksi. Kasvava liikennetarve ja toisaalta Helsingin ja Turun myönteiset kokemukset sähköraitioiteistään johtivat siihen, että Viipurin kaupunginvaltuutetut tekivät 11.11.1910 berliiniläisen AEG-yhtiön kanssa sopimuksen sähkölaitoksen ja raitioteiden rakentamisesta. Yhtiölle myönnettiin mainittuun rakentamiseen kuin myös sähköön tuottamiseen yksinoikeus viideksi vuosikymmeneksi kaupungin silloisilla sekä vastaisilla alueilla. Kaupunki varasi kuitenkin oikeuden voida lunastaa laitokset ja raitiotiet 24 vuoden kuluttua sähkölaitoksen valmistumisesta lukien. Raidelevydeksi valittiin sama kuin muissakin raitiotiekaupungeissamme eli 1000 mm. ASEA suoritti radanrakennuksen, jota tosin osittain vaikeutti epätavallisen aikainen talven tulo vuonna 1912.

Ensimmäisellä linjalla saatettiin käynnistää liikenne 28.9.1912, ja kolmesta linjasta muodostuva pääasiassa yksiraiteinen raitiotieverkko oli 1.12.1912 kokonaisuudessaan avattu liikenteelle. Vuosina 1912—1922 käsitti raitiotieverkko seuraavat linjat: N:o 1 (linjan tunnusvärinä oli punainen) Papula—Rautatieasema—Turunsilta (2.5 km), n:o 2 (vihreä) Rautatieasema—Kolikoinmäki (2.2 km) sekä n:o 3 (sininen) Turunsilta—Neitsytniemi (1.5 km).

Vuonna 1922 saatiin ensimmäinen vaihe raitiotieverkon laajennustyössä valmiiksi, ja linjasto muodostui seuraavaksi: N:o 1 Turunsilta—Rautatieasema—Ristimäki, n:o 2 Papula—Rautatieasema—Kolikoinmäki (edelleen Talikkalaan vuonna 1926 ja Kelkkalaan tiettävästi seuraavana vuonna) sekä n:o 3 Turunsilta—Neitsytniemi.

Viipurin raitiovaunujen valmistajat käyvät ilmi erillisestä luettelosta. Kiintoisan yksityiskohdan muodostavat perävaunut n:o 54–64, joiden alkuperä on nykyään hämärän peitossa. Saksalainen Hörder Kreisbahn (Dortmundista) myi Viipurin raitioiteille käytettyinä vaunujaan, jotka numeroitiin 58–64. Niin ikään käytettyinä hankittiin perävaunut n:o 54–57, mutta näiden vaunujen aikaisempi omistaja on tuntematon.

Syksyllä 1936 linjat n:o 1 ja 2 yhdistettiin linjaksi Papula–Kolikkoinmäki–Kelkkala–Ristimäki–Rautatieasema–Turunsilta ja takaisin (tunnusvärit punainen ja vihreä vaihdettiin Kelkkalassa). Mainitusta vuodesta alkaen yhdistetty 1/2 -linja muodosti linjan n:o 3, Turunsilta–Neitsytmiemi, kanssa Viipurin raitiotieverkon.

Kaupungin ja AEG:n välillä syntyi sopimusehdoista erimielisyyksiä, jotka huipentuivat sarjaan oikeudenkäyntejä. Kaupunki halusi lunastaa raitiotie- ja sähkölaitoksen jo vuonna 1933, mutta vasta huhtikuussa 1936 kysymys ratkesi oikeuden tuomissa yhtiön menettämään toimilupansa. Neuvottelujen jälkeen AEG myi laitoksensa 11.12.1936 Viipurin kaupungille, jos kohta viimeksi mainittu oli välimiesoikeuden tuomion nojalla ottanut raitiotiet hallintaansa jo 15.5.1936. Viipurin kaupungin sähkölaitoksen omistukseen raitiotiet siirrettiin 31.12.1936.

Vuonna 1938 tehtiin useita suunnitelmia kaupungin raitiotiejärjestelmän kehittämiseksi ja laajentamiseksi. Silloista rataverkkoa uudistettiin muun muassa eristämällä raitiotielinjaa muusta ajoneuvoliikenteestä. 30.11.1939 alkanut talvisota teki kuitenkin tyhjiksi kaikki kehittämissuunnitelmat. Sodassa kaupunki joutui voimakkaiden ilmapommitusten ja kaukotulituksen kohteeksi. Vuoden 1939 joulunpyhien jälkeen aloitettiin kaupungin evakuointi ja 23.2.1940 olivat siviilielämän toiminnot päättyneet. Kun sota loppui 13.3.1940, arvioitiin noin 80 % kaupungin rakennuksista tuhoutuneen. Tällöin rintamalinja kulki kaupunkialueen halki noin kolmen kilometrin päässä kaakkoon kaupungin keskustasta. Rauhansopimuksen mukaan Viipuri oli luovutettava Neuvostoliitolle.

Runsaat kaksi kuukautta jatkosodan (1941–1944) alkamisesta suomalaiset joukot valloittivat 29. ja 30.8.1941 kaupungin takaisin. Vähitellen ryhtyi väestö palaamaan Viipuriin, mutta siitä huolimatta, että raitiotiet olivat suhteellisen hyvässä kunnossa, kesti kauan, ennen kuin liikenne saatettiin jälleen käynnistää. Neuvostoliittolaiset olivat todennäköisesti liikennöineet kaupungin raitioiteilla; raiteistoa oli hiukan muutettu ja alun perin vaaleankeltaiset raitiovaunut oli maalattu kauttaaltaan punaisiksi. 27.4.1943 tekivät Viipurin kaupunginvaltuutetut kiertoajelun raitioiteilla, ja 5.5.1943 voitiin aloittaa rajoitettu liikenne. Lokakuussa käynnistyi raitiovaunu-liikenne normaalina.

Neuvostoarmeija valloitti Viipurin pääosiltaan 20.6.1944 – vain luoteiset kaupunginosat jäivät suomalaisten puolelle – ja aselepoehtojen mukaan kaupunki luovutettiin toistamiseen Neuvostoliitolle syyskuussa 1944. Viipurin raitiotieliikennettä kuuluu sittemmin jatkettua vuoteen 1957 saakka.



KOKOELMA J. RAUHALA

KERTOMUS VIIPURIN KAUPUNGIN KUNNALLISHALLINNOSTA 1936

RAITIOTIET

Liikenne on ollut järjestettynä entiseen tapaan kolmella linjalla; nimittäin Linnansilta - Ristimäki (linja 1), Papula - Kelkkala (linja 2) ja Linnansilta - Neitsytniemi (linja 3). Säännöllisessä liikenteessä on ollut 1. linjalla viisi moottorivaunua, 2. linjalla kuusi moottorivaunua ja viisi jälkivaunua sekä 3. linjalla kaksi moottorivaunua eli yhteensä 13 moottorivaunua ja 5 jälkivaunua. Eräissä tapauksissa, liikenteen ollessa syystä tai toisesta erityisen vilkas, on käytetty ylimääräisiä moottori- ja jälkivaunuja. Vaunuvuorot ovat päiväliikenteen aikaan olleet 7,5 minuutin väliajoin.

Vuoden aikana on yleisön mukavuutta silmälläpitäen otettu käyttöön seuraavat uudet pysäkit: 1. linjalla Suora-kaiteen kohdalla Ristimäellä, 2. linjalla Suuren- ja Sepänkadun risteyksessä ja 3. linjalla Siikaniemen- ja Tervaniemenkatujen risteyksessä. Lisäksi on 2. linjalla Suurellakadulla siirretty pysäkki Linjakadun kulmasta Notkokadun kulmaan ja Teollisuuskadun pysäkki yhden pylväsvälin ammattikoululle päin.

Marraskuun alusta otettiin käyttöön uusi aamuliikenne-aikataulu, jonka mukaan liikenne tavallisin väliajoin on käynnissä jo klo 6.36 alkaen. Vaunut lähetetään liikenteeseen 31 minuuttia aikaisemmin kuin aiemmin. Tällä toimenpiteellä pyrittiin palvelemaan niiden matkustajien liikkumistarvetta, joiden on oltava toimipaikoissaan klo 7.

Raitioteiden käytön lisäämiseksi otettiin samoin marraskuussa käyttöön kuukausikortit, jotka oikeuttavat haltijansa kuukauden aikana kahteen matkaan päivässä määrättyillä väleillä. Kuukausikortin hinta on vain 30 markkaa. Vuosilipun hintaa alennettiin siten, että se maksaa kaupungin virastoille ja laitoksille 600 markkaa ja yksityisille 800 markkaa vuodessa. Muuten on vuoden aikana ollut voimassa aikaisempi hinnasto. Kertamatka on maksanut markan ja alennuslippuja käyttäen 80 penniä. Yhtiön aikana käytettyjen messinkisten polettien tilalle otettiin käyttöön viiden kappaleen alennuslippuvihot. Tavaralipuista perittiin 50 penniä. Lippujen mallia muutettiin jonkin verran tarkoituksensa päästä yksinkertaisempaan, suurempaan käytännöllisyyteen ja tarkistusmahdollisuuteen.

Matkustajaliikenne osoitti edelliseen vuoteen verrattuna kasvua. Kokonaismatkustajamäärä oli 4.706.788 henkeä. Ajettu moottorivaunukilometrimäärä oli vuoden aikana 960.911 ja jälkivaunukilometrimäärä 207.328. Maksavia matkustajia oli ajokilometriä kohti neljä henkeä.

Vuoden aikana oli käytössä 258 vapaalippua ja poliiseilla oli myös vapaamatkakoikeus. Vapaalippujen suuri määrä johtuu kaupungin raitioteiden ollessa yhtiömuodossa (Viipurin Kaasu ja Sähkö Oy), VKS:n jakamat vapaaliput pidettiin voimassa kaupungin hallinnakin aikana ja niiden lisäksi kaupunki myönsi joukon uusia vapaalippuja.

Radan pituus on pysynyt kertomusvuonna entisellään. Yksiraiteista rataa oli 18.442 m. Tästä määrästä linjalla 1 6864 m, linjalla 2 7431 m, linjalla 3 1991 m ja muilla rataverkoston osilla halliraiteina, tavararaiteina ja muina sellaisina loput 2078 m.

Kiskonvaihdon lisäksi siirrettiin Äyräpäänkadun ja Kannaksenkadun kulmassa ollut vaihde Papulan rataosalle rautatiesillan luo ja siellä ollut vaihde poistettiin käytöstä. Valtionrautateiden satamaradan ja raitiotien X-muotoinen risteys korjattiin.

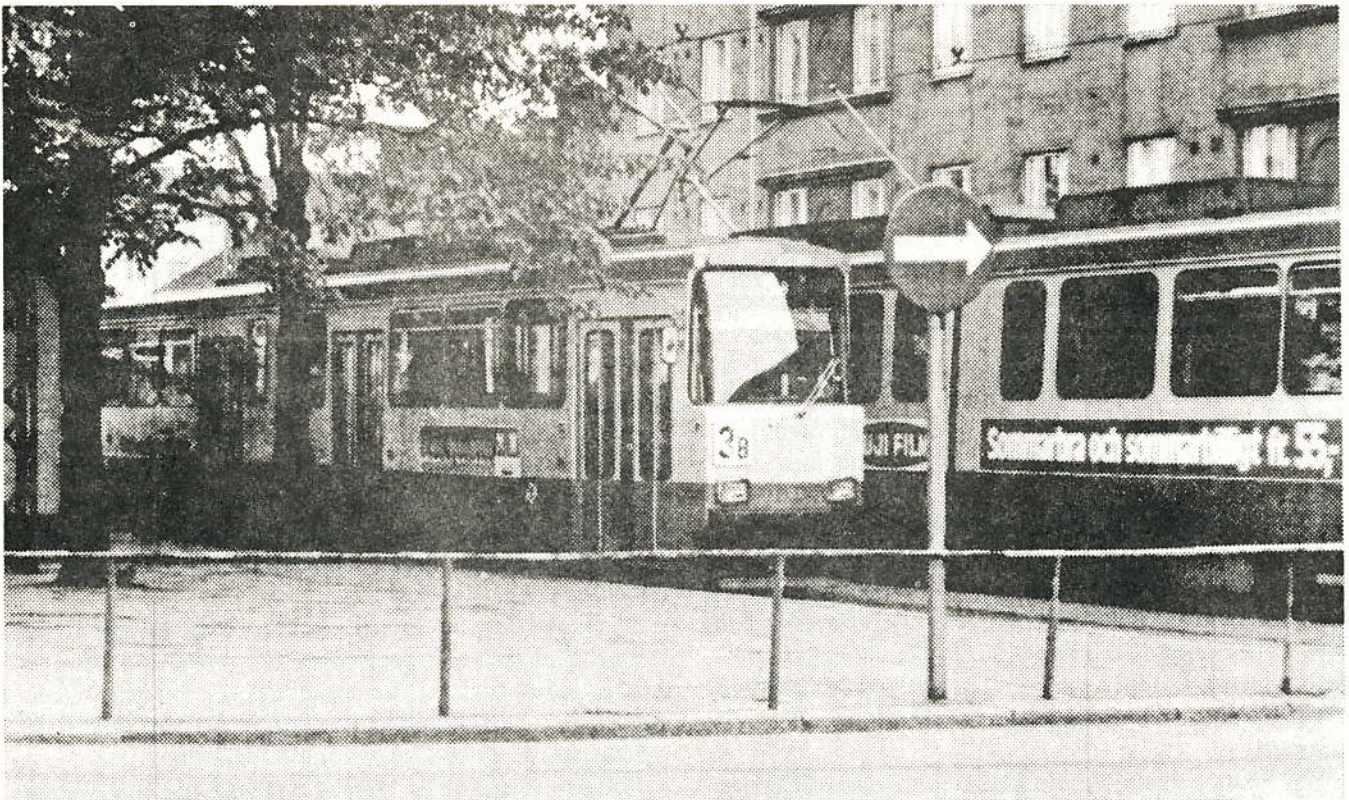
Korjauspajalla on tehty täyskorjaus vaunuille 8, 10, 14, 51, 58 ja 61.

Liikkuva kalusto pysyi samana kuin aiemminkin. Se käsitti 19 moottorivaunua (1-19) ja 15 jälkivaunua (50-64).

1-12	ASEA/AEG	1912	
13-18	AEG	1922	
19	HaWa	1930	
50-53	ASEA	1912	
54-57	?	?	
58	?	?	ex Hörder Kreisbahn
59-64	?	?	ex Hörder Kreisbahn

Työvaunustoon kuului:

6	halkovaunua
1	kiskojenkuljetusvaunu
1	jäänhöyläysvaunu
5	lumivaunua
1	suolavaunu
8	kivihiihen&kuonan kaatovaunua
2	lumiauraa
1	sähköveturi (16 hv)



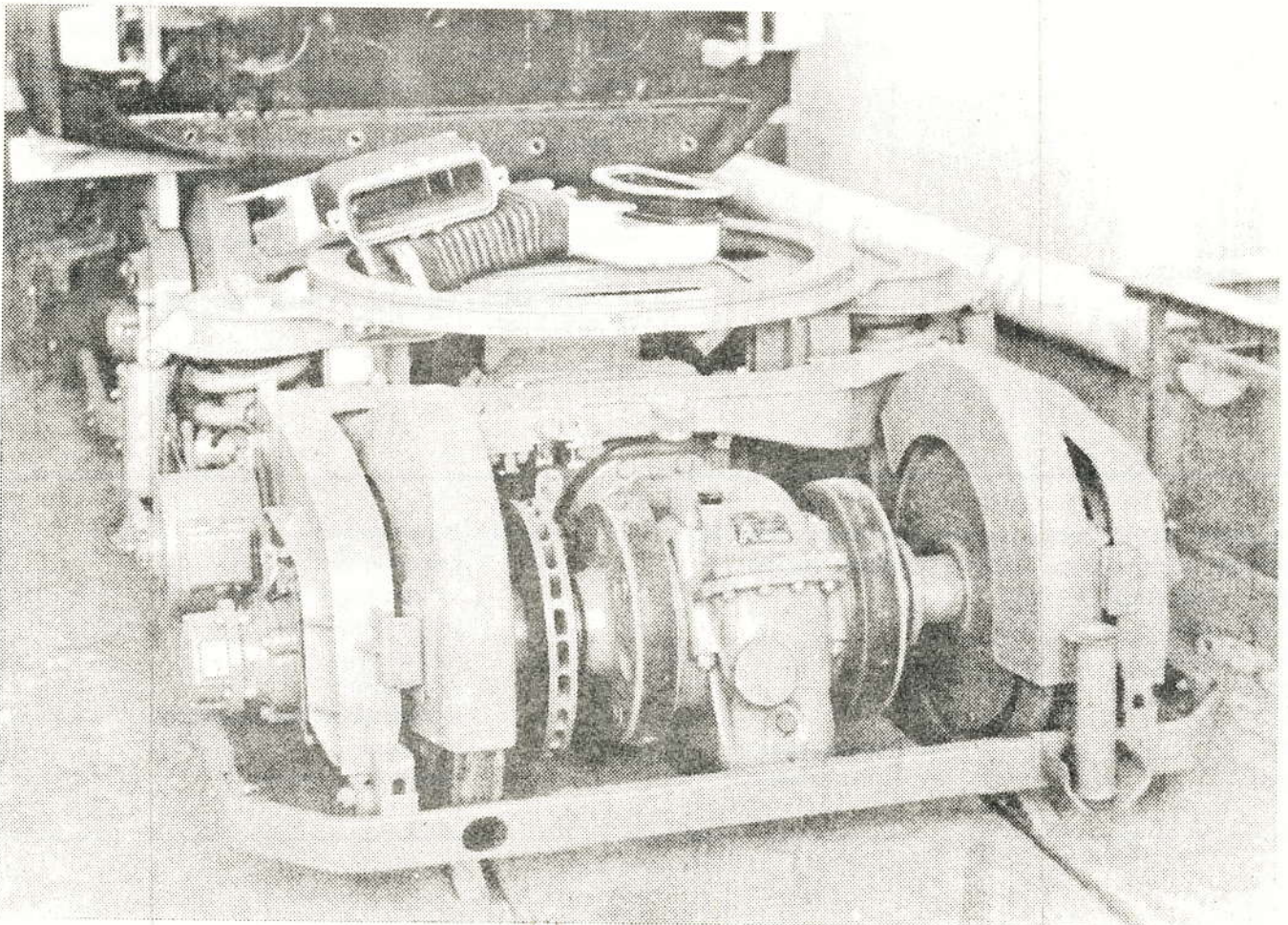
Tämäkö lienee ainoa kerta, jolloin linjalii-
kenteessä olevassa nivelvaunussa käytettiin
peltikilpeä?

For some odd reason, this tram carried a
number-board on the front dash.

Kuva/photo: I. Leppänen, 19.6.1976

Nivelvaunun moottoriteli. Kuvassa näkyvät
selkeästi akselinkäyttölaite sekä levyjarru.
This view shows the motor bogie of an
articulated tram.

Kuva/photo: I. Leppänen, 16.4.1974



VANHAT PÄIVÄKÄSKYT KERTOVAT ...

v. 1934

Päiväkäsky N:o 5/1934.

Virroitajanhihnan hoitaminen

Sattuneesta syystä tiedoitetaan *raitiovaununkuljettajille*, että virroitajanhihnaan 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 33/1934.

Virkapuvun hoitaminen

Henkilökuntaa kehoitetaan noudattamaan suurta huolellisuutta sekä vaatteiden että lakkien hoitamisessa. Esim. vuorin irroittaminen lakista on ehdottomasti kielletty.

Lakkia ei saa vetää alas niskaan niin, että se koskettaa kaulusta, eikä pahvirengasta saa siitä poistaa.

19. 4. 34. merk. *Harald Dahlberg*.

v. 1935

Päiväkäsky N:o 68/1935.

Menettely tapaturman sattuessa

Sattuneesta syystä käsketään rahastajia ohjesäännön 30 §:n mukaisesti ei ainoastaan auttamaan vahingoittunutta vaan myöskin tarkoin tiedustelemaan hänen vahinkonsa laatua ja suuruutta y.m. Rikkomuksesta tätä määräystä vastaan rangaistaan ankarasti.

27. 7. 35. merk. *Harald Dahlberg*.

v. 1936

Päiväkäsky N:o 99/1936.

Vaununovien hoitaminen kylmänä vuodenaikana

Kylmänä vuodenaikana ei umpivaunun kuljettaja saa turhan takia aukaista vaunun ovia. Matkustajien poistumista varten on ovi pidettävä auki mahdollisimman lyhyen aikaa.

Umpinaisen perävaunun rahastajan on huomioitava sama etuoven suhteen.

Vanhoissa ruotsalaisissa moottori- ja perävaunuissa on rahastajan mikäli mahdollista aina pidettävä molemmat väliovet suljettuina eikä rahastaja millään ehdolla saa avata etuovea ennenkuin takaovi on suljettu.

19. 11. 36. merk. *Harald Dahlberg*.

v. 1937

Päiväkäsky N:o 10/1937.

Rahastajan velvollisuudet pysäkillä tultaessa ja siitä lähdettäessä

Sattuneesta syystä veloitetaan täten mitä vakavimmin *rahastajia* noudattamaan niitä määräyksiä, joita on annettu rahastajan velvollisuuksista vaunun saapuessa pysäkillä ja lähtiessä siitä, — lks. §§ 12—13 ohjesäännössä. — Rahastaja ei millään ehdolla saa antaa merkkiä vaunun liikkeellepanemiseksi, ennenkuin matkustajat ovat täydellisesti ennättäneet nousta vaunuun tai poistua siitä, sekä on rahastajan ennen lähtömerkin antamista katsottava ympärilleen josta suuntaan, *myös taaksepäin*, vakuut-tautuakseen siitä, että kaikki, jotka niin haluavat, ehtivät mukaan vaunuun.

Paikassa, jossa raitio- ja autolinjat risteävät toisensa on rahastaja velvollinen odottamaan matkustajia toiselta linjalta. — — —

30. 1. 37. merk. *Harald Dahlberg*.

Päiväkäsky N:o 17/1937.

Käyttäytyminen henkilökunnan vaunulla matkustettaessa

Sattuneesta syystä muistutetaan niitä henkilökuntaan kuuluvia, jotka matkalla työpaikalle ja siitä pois käyttävät henkilökunnan vaunua, määräksestä matkalla esiintyä kunnollisesti ja henkilökunnalle kunniaakkaalla tavalla. — — —

20. 2. 37. merk. *Harald Dahlberg*.

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 7.osa

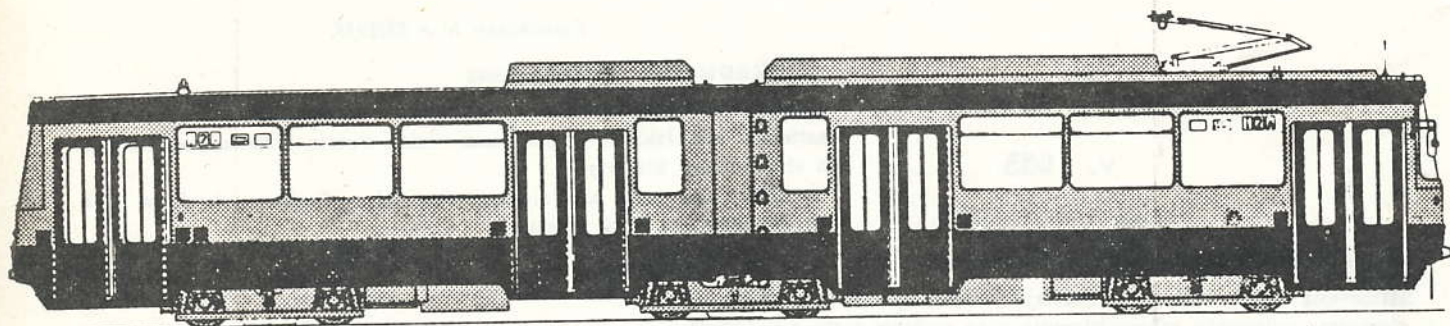
tyyppi Nr I, HM VI



VALMET

SISU

Strömberg



Helsingin toistaiseksi uusimmat raitiovaunut, Nr I (Valmetin tyyppimerkintä) eli HMVI (Sisun tyyppimerkintä) - nivelvaunut ovat kansainvälisesti katsottuna maailman nykyaikaisimpiin kuuluvia vaunuja. Sarja valmistui vuosina 1973-1975 ja on maamme ainoa nivelvaununkonstruktio. Koko maailmassa tämä HKL:n vaunusarja oli ensimmäinen sarjavalmisteen vaunutyyppi, johon asennettiin tyristorikatkojakäyttö. Ainoastaan muutamia lähinnä koemielessä valmistuneita tyristoraitiovaunuja oli jo aiemmin käytössä ulkomaisissa raitiotielaitoksissa.

Vaunun päätoimittaja on Valmet Oy Tampereen tehdas, sähkökäytöt toimitti Oy Strömberg Ab ja telit, nivelet sekä istuimet valmisti Oy Suomen Autoteollisuus Ab. Teli- ja nivelrakenteet ovat maailman johtaviin raitiovaunun valmistajiin kuuluvan länsisaksalaisen DÜWag -tehtaan lisenssin mukaiset. Ensimmäisiin vaunuihin asennettiin DÜWagin toimittamat alkuperäiset telit sekä nivelet.

Kun on kyse nivelraitiovaunuista, tarkoitetaan kaksi- tai useampiosaista runkoa, jonka "vaununpalat" on yhdistetty toisiinsa tiiviillä nivelosalla. Tällöin vaunu vaikuttaa sekä ulko- että sisäpuolelta yhdeltä ainoalta vaunulta. Näinhän tilanne itseasiassa onkin, sillä yksinään tällainen vaununpala ei kykene liikennöimään mm. siksi, että vaunujen koneistot yms. laitteet on jaettu koko rungon osalle.

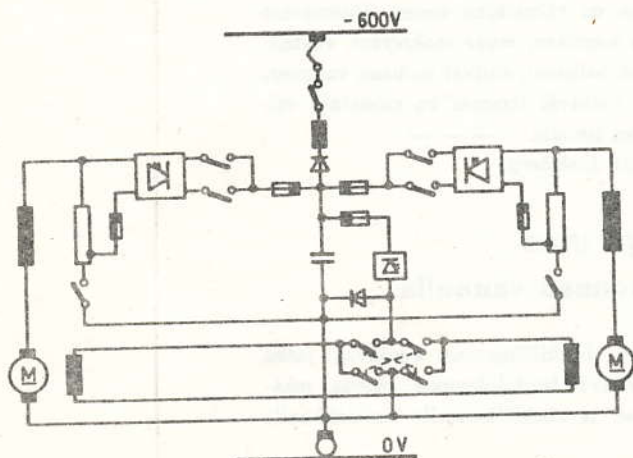
HKL:n nivelvaunut ovat yksinivelisiä kahdesta vaununpuoliskosta koottuja. Etuosa on ns. A-vaunu ja takaosa ns. B-vaunu.

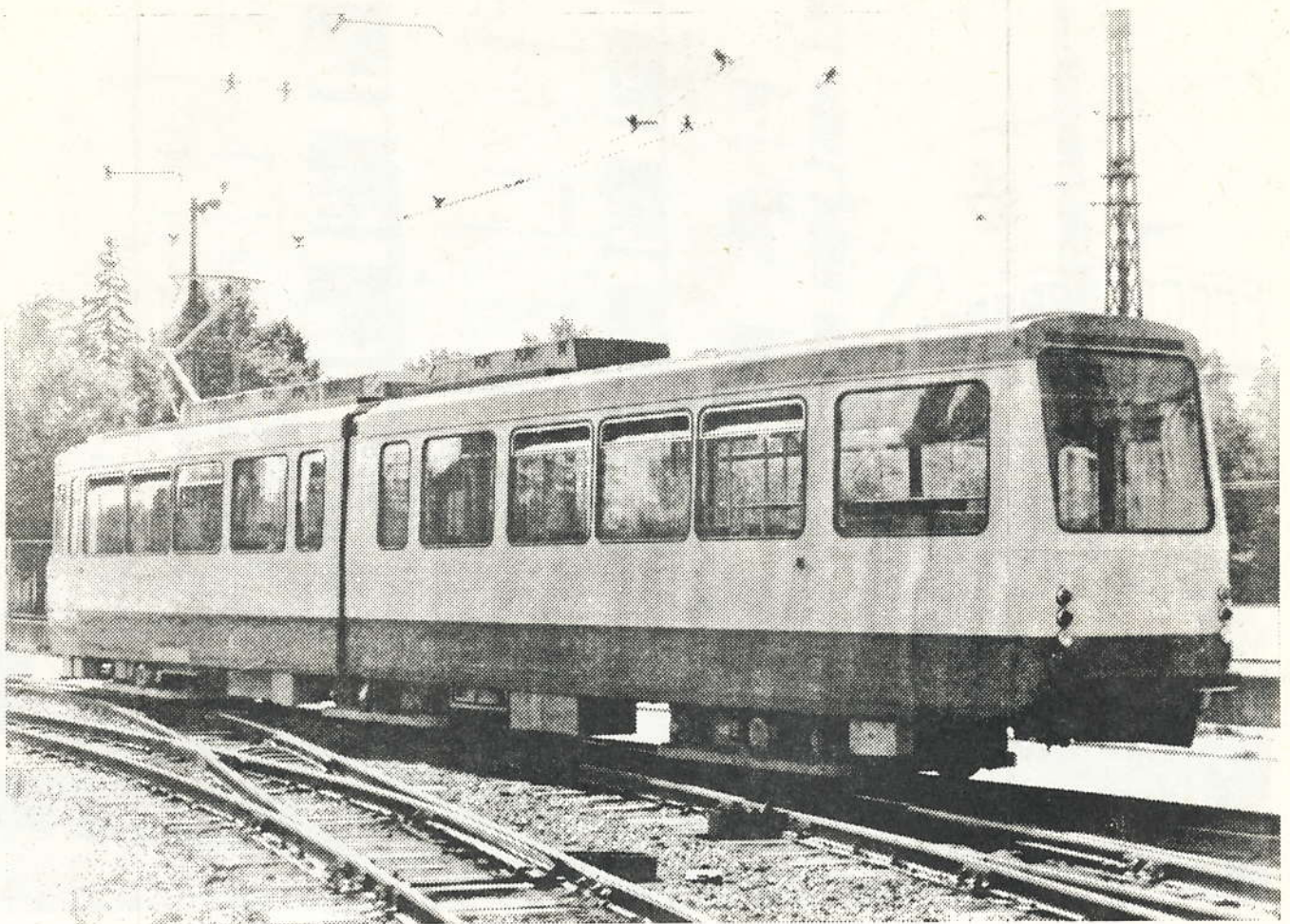
Nivelvaunujen A- ja B-osat kuuluvat luonnollisesti samaan sarjan 31-70 järjestysnumeroon. HKL:n nivelvaunut on maailmanlaajuisesti tarkasteltuna yleisintä tyyppiä, eli kolmitelisiä; keskiteli on nivelen kohdalla ja kannattaa sekä A-että B-vaunun päätä. Nivelvaunujahan on olemassa hyvinkin moninaisia tyyppejä: meitä lähinnä olevat toisenlaiset nivelvaunut ovat Virossa Tallinnan Raitiotie- ja Johdinautoautohallinnon käytössä. Siellä käytetään Itä-Saksassa valmistettuja nivelvaunuja, joiden A- ja B-vaunut ovat kiinteäalustaisia kaksiakselisia (siis telittömiä), ja nivelet ovat niinollen vapaasti riippuvia. Helsinkiin suunniteltiin enemmän tai vähemmän vakavasti vastaavaa konstruktiota 1960-luvulla, jolloin A-vaunut olisi saatu ASEAn kaksiakselisista moottorivaunuista ja B-vaunut ASEAn kaksiakselisista perävaunuista. Nivelointi olisi käynyt helposti päinsä poistamalla vaunujen vastakkaiset päädyt ja yhdistämällä vaunut sitten yhdeksi pötköksi Bo+2 -vaunuksi. Näin ei kuitenkaan käynyt, mutta kulkuominaisuudet voi itse kukin käydä testamassa vaikkapa juuri Tallinnassa.

Mainittakoon vielä, ettei nivelraitiovaunujen käyttö raitioiteilla ole tämän päivän uutuuksia; vaan jo vuonna 1893 oli Clevelandissa (Ohio) paikallisella sähköraitiotiellä käytössä maailman ensimmäinen nivelraitiovaunu.

Helsinkiin haluttiin seuraavan kerran nivelvaunuja 1960-luvun loppupuolella. Lehtikirjoituksissakin paljon tilaa saanut projekti käsitti tuolloin Kööpenhaminan Raitioteiden melko uusien oston ja pyöräkertojen kaventamisen meikäliseen raideleveyteen sopivaksi. Alle kymmenvuotiaat DÜWagin valmistamat vaunut saivat uuden kodin Afrikasta Kairon Raitioteiltä. Tämän hankintakarusellin seurauksena päätettiin onneksemme kuitenkin nivelvaunujen hankinnasta (ja yleensä raitioteiden tulevaisuudesta). Todettiin vaunujen ainoan järkevän ostopaikan olevan jokin kotimainen tehdas. Valmetilla oli vielä taito ja halut jäljellä, joten 25 ensimmäisen vaunun tilaussopimukseen päädyttiin 30.9.1970. Loput 15 vaunua käsittävä sopimus allekirjoitettiin 9.9.1971.

Vaunujen ulkoverityksen piti alunperin olla arvokas ja onnistunut kelta-vihreä, mutta koska vaunut tulivat olemaan poikkeavan nykyaikaisia, päätettiin värityskin muuttaa "liikenneturvallisuuden" nimissä harmaa-oranssi -sävyiseksi. Väriyhdistelmän varsinainen isä oli sisustusarkkitehti Olavi Hänninen, jonka käsialaa ovat myös samanväriset VR:n "porkkanat" eli Dm 8- ja Dm 9-moottorirjunat.





Ensimmäisen uuden nivelvaunun koeajot päästiin aloittamaan kesällä 1973, jolloin näissä vaunuissa tuli tieliikenneasetuksen nojalla olla lisävalonheittimet vaunun keskiviivalla. HKL:n aloitteesta asetusta muutettiin 31.10.1973 niin, että raitiovaunuissa sallittiin myös auto- tai junatyypiset kaksi valonheitintä (puskinlyhdyt). Ankara lakiteksti määräsi nimittäin tuolloin, että raitiovaunuissa ei lainkaan saanut käyttää muuta kuin keskiviivalla olevaa etupään valkeaa valoa ja takapään punaista lyhtyä.

Lukijat alkoivat varmaankin jo ihmetellä, että mitäs raitiovaunuja hiomavaunut sitten ovat, kun niissä on jo 1950-luvulta asti ollut kaksi puskinlyhtyä. Oikeusministeriökin tutki asiaa runsaan vuoden (minkä jälkeen asetukseen meni remonttiin) ja päättyi toteamaan, että hiomavaunut eivät ole raitiovaunuja vaan työkoneita. 31.10.1973 niistä tuli sitten myös raitiovaunuja.

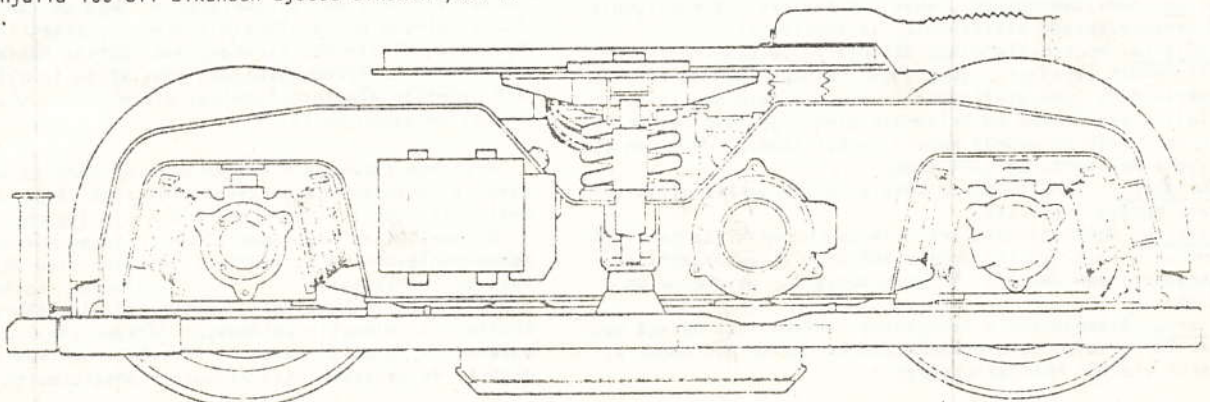
Linjalla 10 (Ruskeasuo - Diakonissalaitos) aloitettiin säännöllinen nivelvaunuliikenne 18.12.1973. Linjoilla 4 ja 4N otettiin nivelvaunut säännölliseen käyttöön 2.9.1974, linjalla 3T 1.2.1975 ja linjalla 3B 1.9.1975. Linjalla 8 nivelvaunut olivat käytössä 1.3.1979-31.1.1980. Näiden lisäksi nivelvaunuja on ollut epäsäännöllisesti linjalla 2 messuliikenteessä vuonna 1977 (sunnuntaisin) sekä alkuvuodesta myös linjoilla 7 ja 8. Myös linjalta 6 on yksi havainto vuodelta 1980. Myös linjalla 10S oli aikanaan ajossa ainakin yksi nivelvaunuvuoro.

Vaunu 31 vielä numeroimattomana Koskelassa eri puolilta nähtynä.

These views of the still unnumbered articulated tram 31 were taken at Koskela depot.

Kuva/photo: J. Rauhala, 9.7.1973

Vaunun pyörästöjärjestys on B'2'D', eli kummassakin päässä on yksimoottorinen teli ja keskellä juoksuteli eli ns. Jaakobinteli. Vaunun sekavirtamoottorien jatkuva teho on 260 kW. Erillinen tyristorikatkoja syöttää kummankin moottorin ankkuriipiiriä ja magnetointikatkoja syöttää moottorien sarjaan kytkettyjä kenttäkääntejä. Ankkuriipiirit on liitetty ajojohtoon suotoipiireinä toimivien yhteisten verkkokondensaattorien ja -kuristimien avulla. Kunkin moottorin ankkurin kanssa sarjaan kytketty kuristin tasoittaa virran aaltaisuutta.





Vaunun 31 keskiteli, valmistaja Düwag. Kiskojarru näkyy.

The centre bogie of car 31 from Düwag. The magnetic track brake is clearly visible.

Kuva/photo: J. Rauhala, 9.7.1973

Ajokatkoja toimii jarrutuksen aikana myös jarrukatkojana, jolloin jarrutusteho syötetään jarrutusvastuksiin. Kytkeä, joka on kehitetty koevaunulla (HKL 8) suoritettujen ajokokeiden pohjalta, on mahdollistanut sähköjarrutuksen aina 5 km/h nopeuteen - eli käytännössä pysähdykseen - asti. Pysäytys- ja seisontajarruna käytetään jousijarrua. Vaunun runkossa on solenoidijarrut, jotka toimivat moottoreilla jarrutettaessa.

Kuljettaja säätää vaunun ajonopeutta ajokytkimellä, jonka avulla veto- ja jarrutusvoimaa voidaan säädellä portaattomasti nolasta maksimiin. Vetovoiman säätö on virtasäädön tyyppinen ja jarrutusvoiman momenttisäädön tyyppinen. Säätö käsittää nykyksen eston, maksimivirran rajoituksen, ympäri-lyönnin ja luistoneston sekä jousijarrun kiinnittämisen sopivalla hetkellä vaunua pysäytettäessä tai tarvittaessa apujarrua.

Ajomoottorit (2 kpl): Strömberg GHCU/H6232; sekavirtamoottori, jonka arvot ovat: 130 kW/570 V/250 A/1340 r/min jatkuvasti.

Akut (2 kpl): 12 V/120 Ah/5 h.

Jousitus: Kumijoustopyörät, akselilaakeripesissä kumityynyt sekä kehtopalkkeissa kierrejouset ja kumityynyt.

Käyttöjarru: Moottoriteleissa sähköjarru ja kaksiportainen jousitoiminen levyjarru, joka toimii ajokytkimen ohjaamana. Alunperin myös juoksutelissä oli solenoiditoiminen levyjarru. Telin akselipaino on kuitenkin pieni, jolloin jarrut lukkiutuivat usein ja pyörän kehiin syntyi tasoja. Jarru on tästä syystä poistettu haitallisena.

Seisontajarru: Jousitoiminen levyjarru (voimakkaampi jarru-porras) moottoriteleissa.

Kiskojarru: Sähkömagneettiset kiskojarrut kaikissa teleissa (vaunussa 6 kpl). Käyttöjännite 600 V/24 V (automaattinen syöttöjännitteen vaihto). Yhden kiskojarrun vetovoima on n. 5200 kp.

Hätäjarru: Kiskojarrut + levyjarrut + hiekoitus. Näissä vaunuissa on erikoisuutena ensimmäistä kertaa matkustamoon sijoitetut yleisön hätäjarrukahvat.

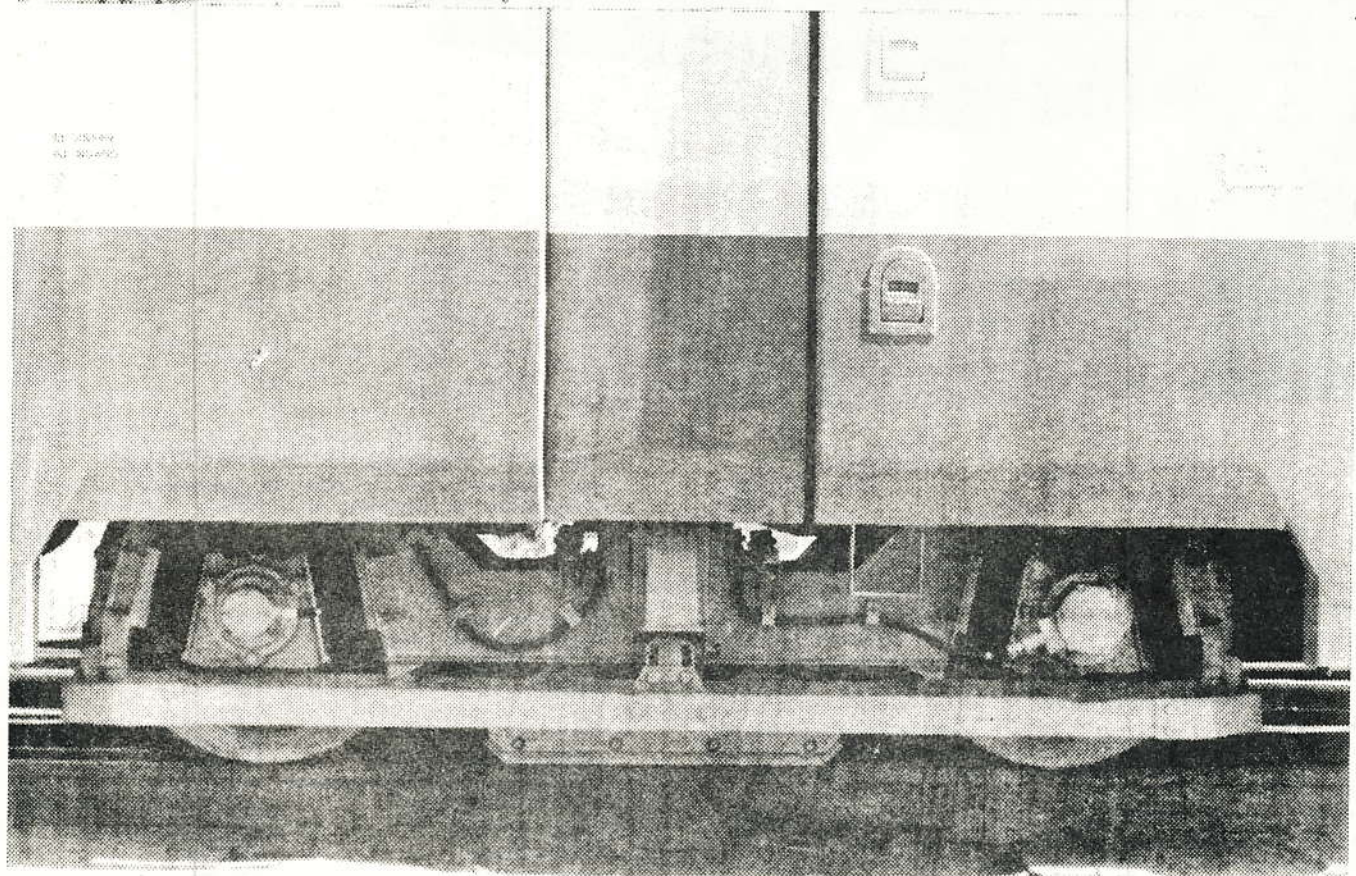
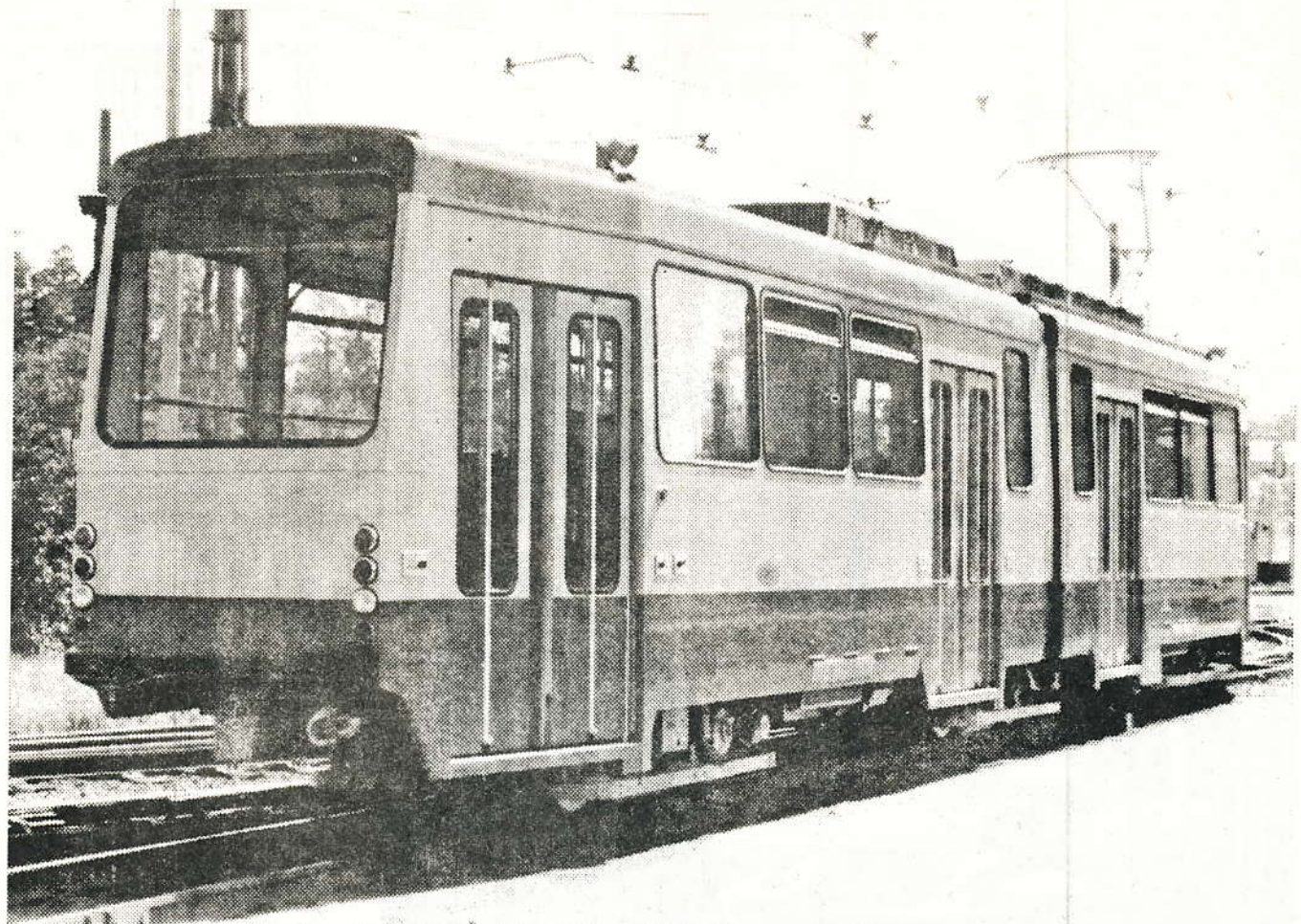
Vetopyörästä: Hypoidihammasteinen, välityssuhde 45:8.

Korirakenne: Yhtenäisrakenteinen teräskori, A- ja B-vaunu liitetty toisiinsa niveleillä. Kummassakin vaununpuoliskossa kahdet kaksiaukkoiset ovet (tällä hetkellä vaunuun nouseaan päätyovista ja siitä poistutaan keskiovista; lastenvaunut yms. voidaan kuitenkin nostaa sisään/ulos A-vaunun poistumisovista). Ovissa valokennot ja turvareunat, jotka estävät väliinjäämisen.

Vaunujen varustukseen on lisätty tavanomaiseen verrattuna mm. virroitimen alasetotanko, joka on rahastajanaition luona kolmena osana. Täysimittaiseen putkeen lisätään kouku, jota säilytetään takakaapissa. Putkea käytetään vain häiriö- ja onnettomuustapauksissa, sillä tavallisesti virroitin vedetään alasetotankoydellä. Virroitin on Siemensin normaali yksipolvinen malli.

B-vaunun peräkaapin kannen alla on peruutuksessa tarvittavat ajokytkimet ja merkinantolaitteet. Ajokytkimen asennot ovat pelkistetyksi "jarrutus - 0 - ajo (=peruutus)".

Ulkopeileistä oikeanpuoleinen on tavanomainen, mutta vasemmanpuoleinen on normaalisti lepoasennossa vaunun seinää vasten. Tarvittaessa painetaan korkeintaan minuutin ajan peilin käyttöpainiketta, jolloin kääntyy solenoidin avulla. Yli minuutin peilauksen jälkeen lämpörele laukaisee solenoidin ja peili palautuu käyttökuntoon vasta käämin jähdyttyä. Peilausasennossa ei voida kohdata muita vaunuja.





Vaunu	Vastaanotettu
31	29. 8.1973
32	7. 9.1973
33	5.10.1973
34	26.10.1973
35	22.11.1973
36	15.12.1973
37	29.12.1973
38	25. 1.1974
39	18. 2.1974
40	5. 4.1974
41	17. 5.1974
42	3. 6.1974
43	7. 6.1974
44	24. 6.1974
45	4. 7.1974
46	25. 7.1974
47	29. 8.1974
48	17. 9.1974
49	1.10.1974
50	18.10.1974
51	1.11.1974
52	15.11.1974
53	30.11.1974
54	13.12.1974
55	31.12.1974
56	11. 2.1975
57	28. 2.1975
58	13. 3.1975
59	3. 4.1975
60	24. 4.1975
61	15. 5.1975
62	23. 5.1975
63	6. 6.1975
64	25. 6.1975
65	4. 7.1975
66	21. 8.1975
67	5. 9.1975
68	19. 9.1975
69	9.10.1975
70	23.10.1975

Vaunun 31 rahastajanaitio. Huomaa mikrofonin.
Cash desk on tram 31. Note the microphone.
Kuva/photo: J. Rauhala, 11.9.1973

Vaunulla liikennöidään normaalisti yksinään ilman perävaunua tai toista moottorivaunua, mutta huolto- ja hätätapauksia varten vaunun etu- ja takapäädssä on tavanomainen Albert-tappikytkin. Kirjoittajan havainnoima vaikuttavin pelkistä nivelvaunuista koottu juna käsitti kolme nivelvaunua = 60 metriä. Kysymyksessä oli siirtoajo Töölöstä Koskelaan.

Vaunujen etuosan alla on normaali ihmssuojalaitteisto. Ovet voidaan vanhoista vaunuista poiketen sulkea kolmioavaimella, jolloin erityinen lukkokieli lukitsee ne. A-vaunun ensimmäistä ovea voidaan ohjata ulkopuolelta kannen alla olevan napin avulla, kun vaunu jätetään seisomaan ja kaikki ovet halutaan ajaa moottorilla kiinni.

Mikäli liikkellehdettäessä tarvitaan lisätehoa (esimerkiksi mäkilähdöissä ja hinattaessa), kun ajokytkin on jo ääriasennossa, sallittu maksimivetovoima voidaan ylittää väliaikaisesti painamalla enintään 5 s painiketta "ajomoottorin tehon lisäys".

Alunperin rahastajanaitiossa oli mikrofonin rahastajan antamia kuulutuksia varten, mutta ne on jo poistettu, ja vain kuljettaja pystyy antamaan (tai välittämään LOKin) tiedotuksia.

Käyttäjännite	600 V=
Pyörästöjärjestelmä	B'2'B'
Suurin nopeus	60 km/h
Raideleveys	1000 mm
Telin keskiöiden väli	6400 mm
Telin akseliväli	1800 mm
Pyörän läpimitta	720 mm
Suurin pituus (puskureineen)	20000 mm
Suurin leveys	2300 mm
Vaunun korkeus	3700 mm
Sisäkorkeus	2190 mm
Askelkorkeus	380 mm
Paino tyhjänä	28100 kg
Nimellispaino kuormattuna	39050 kg
Enimmäispaino kuormattuna	42350 kg



Oviautomaatiikka:

Ovien toiminta on automaattinen. Kuljettajan tehtävänä on ovien lukituksen poisto sekä etuovien sulkeminen.

Ulkopuolelta etuovien avauspainiketta painettaessa avautuvat ovet 1/I ja 1/II. Oviautomaatiikka perustuu pysähtymispainikkeiden antamiin impulsseihin sekä valokennoihin, jotka valvovat ovien automaattista sulkeutumista. Ovet toimivat 24 V moottoreilla. A-vaunun etuoven kummallakin puoliskolla oma koneistonsa (1/I ja 1/II) ja muilla ovilla on yksi koneisto oviaukkoa (2, 3, 4) kohti. Rahastajalla on käyttökytkimet B-vaunun ovia (3, 4) varten ja kuljettajalla kaikki ovia varten. Kaikissa ovissa on turvareunat sekä valokennot ovissa 2, 3 ja 4.

Ulkopuolella on oven 1 avauspainike, oven 2 lasten-vaunupainike ja oven 4 avauspainikkeet. Oven 2 lastenvaunupainiketta ei ollut alunperin, vaan se asennettiin kesällä 1978, kun kuljettajarahastusliikenne aloitettiin. Sisäpuolella on useita pysähtymispainikkeita sekä oven 2 välitangossa lastenvaunupainike.

Vaunuissa käytettiin vielä liikennöimisen alussa rahastajan peltikilpiä. Vaunu 35 ensimmäisenä ajopäivänä Linjoilla 16.12.1973.

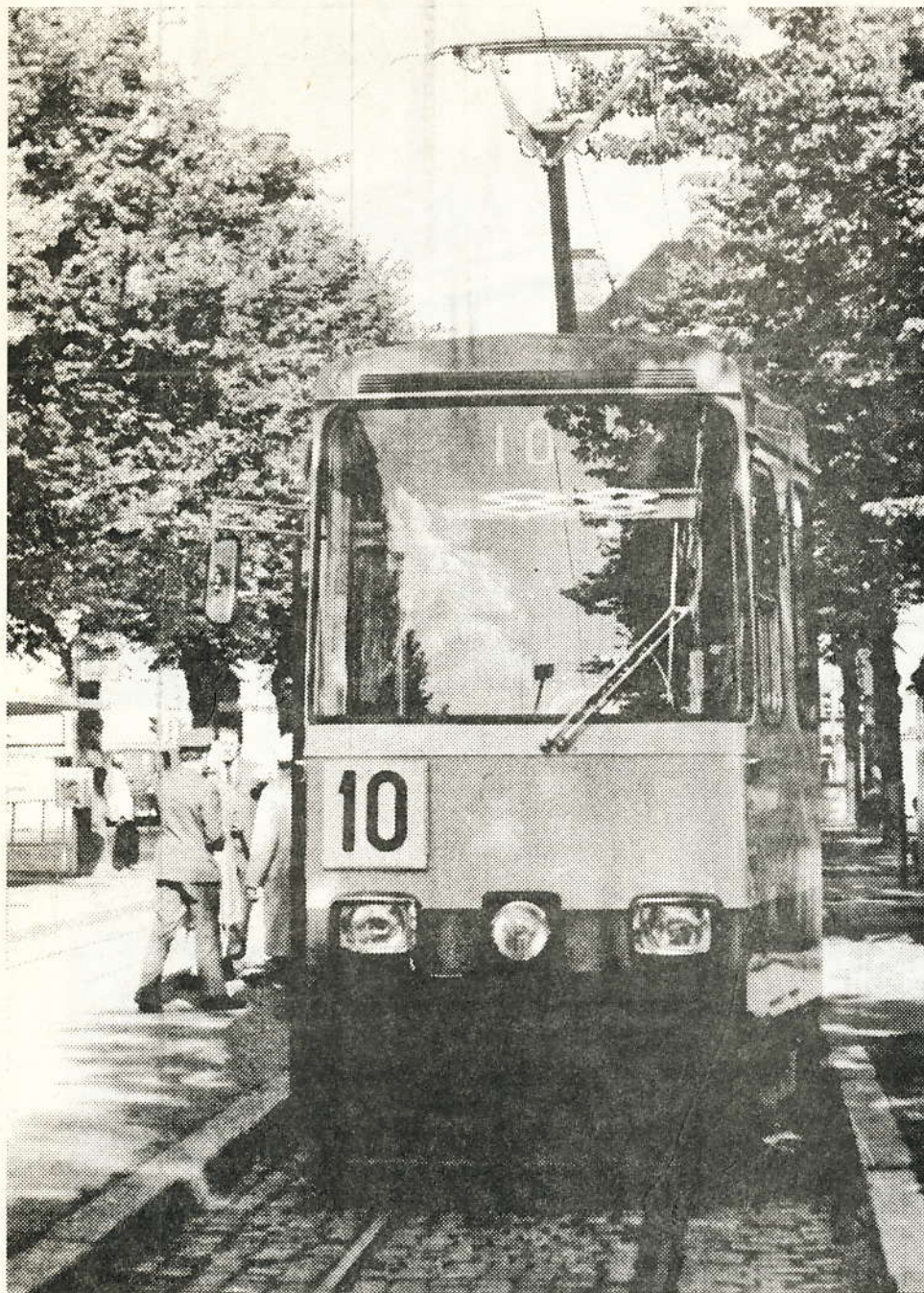
Articulated tram 35 on the first day of operation on route 10 in Linjat.

Kuva/photo: J. Rauhala, 16.12.1973

Sisustuksesta:

Vaunuissa oli alunperin 41 matkustajille tarkoitettua istumapaikkaa, paripenkit oikealle sijoitettuna. Vasemman puolen kolme ensimmäistä istuinta ovat selkänoja seinää vasten. Oikean puolen kaksi ensimmäistä tuolia ovat yksinistuttavia. Näistä etumaisen selkä on menosuuntaan samoin kuin A-vaunun viimeisen paripenkinkin.

Vaunu 70 muodostaa poikkeuksen, sillä siinä oli alunperin 39 istumapaikkaa. Niveltä vasten olevat istuimet ovat myös oikealla puolella yhdenistuttavat. Kun siirtyminen kuljettajarahastukseen alkoi vuonna 1978, poistettiin oven 2 vastapäätä olleet kaksi istuinta, jolloin saatiin alkaen lastenvaunutilla. Vaunuissa 31-69 on siis nykyään 39 istuinta ja vaunussa 70 vastaavasti 37 istuinta.



Kokeiluja:

Vaunuissa 57 ja 61 on tälläkin hetkellä koko vaunun levyinen kuminen roiskeläppä. Tämän tarkoituksena on pölyämisen hillitseminen. Ilmeisesti homma ei toimi, koska muihin vaunuihin ei vastaavaa ole ilmestynyt. Vaunussa 57 on lisäksi takaikkunan sivuilla ilmanohjauskourut takalasin likaantumisen estämiseksi.

Vuonna 1980 yhden vaunun telit peitettiin sivuilta paksulla kumilevyllä. Tarkoituksena oli melun vähentäminen. Vaunu ei ollut linjaliikenteessä tässä varustuksessa, vaan kokeilu jäi kokeiluksi. Yhtenä syynä oli epätasainen ja vaihteleva kadunpinnan korkeus kiskon molemmin puolin.

Viimeisin kokeilu liittyikin jo uusien nivelvaunujen suunnitteluun. Yhteen vaunuun hitsattiin kevyesti noin 5 cm alassojottavat lisäpalat alimman askelman alle. Tutkittiin mahdollisuutta madaltaa uusien vaunujen askelkorkeutta. Jo hyvin lyhyen ajomatkan jälkeen todettiin, että katutyöt (rata-työt) ovat tarpeen. Annettiin kuitenkin ymmärtää, että ne toteutetaan!

Vaunu 31 Rautatien torin sivuraiteella kilvitettynä linjalle 10. Kuvassa elokuvataan teatterialkufilmiä Päivä Helsingissä. Tämä on harvoja kertoja, jolloin peltikilpeä on käytetty. Huomaa kolmas valonheitin.

Tram 31 at Rautatien tori siding, being used in the production of an introductory film. Note the third headlight, later removed.

Kuva/photo: J. Rauhala, 11.9.1973

Tarkoituksella on otsikkoon kirjoitettu "aikataulut" eikä "kesäaikataulut", sillä ensin alkuun muutama sana menneestä kevästä, eli mitä tapahtui RAITION 1-1981 jälkeen. Ei tosin kovinkaan ihmeellistä, kävi vain toteen niinkuin kirjoitettu oli: linja 4S lopetettiin ja 4V aloitettiin. Periaatteessa kaikki linjalla 4S ajaneet vuorot siirtyivät 4V:lle siten, että aamuruuhkan aikana halliin palattiin 10-13 minuuttia myöhemmin, mikä johtuu pitemmästä kierroksesta. Iltapäiväruuhkan vuorot vastaavasti lähtivät saman verran aikaisemmin linjalle ja palasivat halliin kutakuinkin entiseen aikaan. Aikajärjestyksessä olivat 4V:n vuorot:

T Ö Ö L Ö (aamulla ulos reittiä 607, sisään 606, iltapäivällä ulos 605, sisään 612)

Lähdöt:

7.04 vuoro 130	15.38 vuoro 128
7.10 " 133	15.45 " 133
7.19 " 131	15.51 " 130
7.37 " 132	16.07 " 132

Paluut:

8.18 vuoro 130	16.48 vuoro 128
8.25 " 133	16.56 " 133
8.32 " 131	17.01 " 130
8.52 " 132	17.17 " 132

VALLILA

(yksi vuoro: 106, joka ajoi 2A:lla, 2:lla ja lopuksi 3/4 kierrosta 4V:llä); lähtö hallista entinen 5.40, paluu reittiä 732 klo 8.50.

Ennen kesäaikataulujen voimaantuloa muutettiin vielä vuoron 127 aikoja la/su yöliikenteessä. Kysymyksessään on 3T:n ruuhkavuoro, joka talvisin on ajanut yhden kierroksen keskiyön molemmin puolin. Muutettujen aikojen mukaan lähtö hallista oli 0.20 ja 1.12 muiden tietojen pysyessä ennallaan.

Ja sitten kesäaikatauluihin. Ne astuivat voimaan 1.6.1981 ja toivat mukanaan sekä totuttuja kesäsu-pistuksia että yhtä ja toista uutta ihmeteltävää.

KESÄLOMALLA OLEVAT VUOROT

Seuraava vakiovuorot eivät aja kesällä: 11 (3B), 31 ja 32 (3T), 39 (4), 60-62 (6), 76 (7) sekä 98 (10). Ruuhkavuoroista pysyvät kesän hallissa: 114 (8), 126 (3B), 127 (3T), 128 (4V, 5) ja 131 (2, 2A, 4V). Kaikki liikenteessä olevat ruuhkavuorot ajavat vain ruuhka-aikoina, eivätkä siis keskipäivällä, niin kuin laita oli viime kesänä. Sillonhan eräitä vakiovuoroja korvattiin ruuhkavuoroilla, jotka liikkeneivät n. 6-18.

Lauantaisin ja sunnuntaisin ei ajeta vuoroja 6-9 (2), 12 ja 18 (3B), 23 ja 24 (3T), 46 ja 48 (5) sekä 57 (6). Näistä 46 ja 57 olivat samanlaisia myöskin talvella, joskin viime kesänä vuoro 57 ajoi lauantaisin linjalla 1. Sunnuntaisin eivät vuorot 1-5 tietenkään liikenne.

MUUTOKSIA LINJOITTAIN

Seuraavassa tärkeimmät muutokset linjoittain

Linja 1: lauantailiikenne alkaa kesällä jälleen jo klo 6 aikaan, mutta tänä kesänä vuorotiheys on säilytetty 12 minuuttina, kun se oli viime kesänä 10 min. Niin kuin jo mainittiin, vuoro 57 ei liikenne lauantaisin. Viime kesänä se oli ykkösen kuudes vuoro.

Linja 2: lauantailiikenne kesän keskeytyksissä.

Linja 3T: viime kesään verrattuna vuorot 23 ja 28 ajavat, eikä niitä ole korvattu ruuhkavuoroilla.

Linja 4V: aamulla kaksi lähtöä 1-suunnassa, tosin kumpikin Kauppatorilta, eikä Katajanokalta, sillä vuorot 111 ja 112 vaihtavat 2:ltä 4V:lle (112 klo 7.21 ja 111 klo 7.31)

Linja 6: perävaunut vuoroissa 53-59 koko päivän klo 17 asti.

HALLIREITTIIEN VARSILTA

Hallireittien epäjohdonmukaisuuksista on ollut jo aiemmin jonkin verran puhetta RAITION numeroissa. Tarkoitus ei ole sen kummemmin puuttua enää asiaan, ovat nyt mitkä ovat. Tietysti voisi kysyä, miksi linja 8 hallireitti on arkiaamuisin 829, eli vaunut ajavat Paavalinkirkon silmukkaan, mutta lauantaisin ja sunnuntaisin 841, jolloin niiden pitäisi ajaa Helsinginkatua pitkin Urhellutalolle (BRH), mutta todennäköisesti ajavat silloinkin PVK:n silmukkaan, vaan olkoon.

Sen sijaan seuraavassa on tarkoitus luotella muutamia muita erikoisuuksia.

1) Ajaessaan hallista linjalle jotkut 38:n vuorot ajavat Harjutorin silmukan kautta Porvoonkadulle. Vastaavasti eräät 3T:t ajavat reittiä 826 + Porvoonkatu - Harjutori - Brahenkatu - KH.

Harjutorin ajat:

ma-pe 5.57 vuoro 19 su	7.06 vuoro 13
" 7.03 " 14 "	7.21 " 14
la 6.00 " 15 "	9.52 " 19
" 6.10 " 16 "	10.22 " 15

joka päivä 23.02/06 vuoro 29

" " 23.22 "	26
" " 0.59 "	25
" " 1.14 "	27

2) Katajanokalta halliin lähtevät vuorot joutuvat ajamaan Kauppatorin kautta päästäkseen Snellmaninkadulle ja edelleen lyhintä tietä Koskelaan.

Kauppatorin ajat:

ma-pe 8.28 vuoro 112 linja 4V
ma-pe 8.42 vuoro 111 linja 4V
päivittäin 23.25 vuoro 49 linja 5

3) Eräät linja 6 vaunut ajavat Koskelasta Vallilan kautta Arabiaan tai päinvastoin.

VH:n ajat

ma-pe 5.52/54 vuoro 54 (PH) ARA
ma-pe 6.01/03 vuoro 55 (PH) ARA
ma-pe 6.10/12 vuoro 56 (PH) ARA
ma-pe 6.19/20 vuoro 57 ARA
ma-pe 6.25/27 vuoro 58 (PH) ARA
ma-pe 9.00 vuoro 113 KH
ma-pe 14.36 vuoro 106 ARA
ma-pe 14.56 vuoro 113 ARA
ma-pe 17.31 vuoro 113 KH
ma-pe 17.51 vuoro 57 KH
ma-pe 18.11 vuoro 106 KH
la 5.57/58 vuoro 59 ARA
" 6.07/08 vuoro 53 ARA
" 6.17/18 vuoro 54 ARA
" 6.25/26 vuoro 55 ARA
su 7.01/02 vuoro 59 ARA
" 7.15/16 vuoro 54 ARA
" 7.30/31 vuoro 55 ARA
" 10.04/05 vuoro 53 ARA
" 10.34/35 vuoro 56 ARA
päiv 23.05 vuoro 59 KH

4) Hännänhuippuna listassa on se yksi linjan 8 vuoro, joka sunnuntaiamuuna aloittaa puolikkaalla kierroksella ajaen ensin Vallilasta Töölön hallille, josta se palaa takaisin Vallilaan. Kysymyksessä on tietenkin vuoro 81, joka on kierrelemässä Töölön hallilla sunnuntaisin klo 7.16.

HALLIT

Kesäyhteisö silmiinpistävien aikataulujippo on Vallilan hallin toiminnan hiljentäminen. Vallilassa ei ole enää muuta toimintaa kuin perävaunun liittäminen aamulla 6 kuutoseen ja niiden poistaminen illansuussa. Kaikki muu toiminta on siirretty Vallilasta Koskelaan. Koskelasta lähtee nyt myös perävaunullisia vuoroja, kaikki tietysti linjalle 6 (106, 113 ja 57!).

Töölön toiminta on suunnilleen viime kesän luokkaa.

VUOROT HALLITTAJAIN

KH: 1-9, 14-17, 19, 25-27, 29, 30, 34, 36-38, 40, 41, 44, 45, 47, 49, 53-59, 71-75, 79-83, 92-97, 101-106, 109-113
TH: 12, 13, 18, 23, 24, 28, 35, 46, 48, 50, 91, 129, 130, 132-142.

Näihin tulevat pakolliset poikkeukset viikonvaihteissa:

Vuoro 13 la, su lähtee KH, palaa TH
" 14 la " TH, " KH
" 28 su " KH, " TH
" 30 su " TH, " KH
" 35 la, su " KH, " TH
" 41 la " TH, " KH
" 50 su " KH, " TH
" 91 su " KH, " TH

NIVELVAUNUT JA VIHREX

Hallitustaan on merkitty tavan mukaan, mitkä vuorot ajetaan nivelvaunuilla. Vuoro 13 on merkitty nivelvaunuksi, mutta ainakin kaksi havaintoa kesäkuulta osoittaa toista - mustangi kummallakin kerralla. Vastaavasti linjan 10 vuoroa 141 ei ole merkitty nivelvaunuksi, mutta todennäköisesti kymppiä ei aja vihreitä kuljettajarahastusvaunuja.

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN hallista ja halliin Maanantai - perjantai 1.6.1981 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.33	142	7	629	8.20	132	4V	606
5.40	28 n	3T	629	8.32	134	4V	606
	139	8	629	8.39	133	4V	606
5.43	138	7	609	8.53	142	7	630
5.50	48	5	615	9.00	139	8	630
5.53	129	4	607	9.05	137	7	630
	137	7	629	9.08	135	5	616
5.54	23 n	3T	607	9.14	140 n	10	632
5.55	18 n	3B	605	9.20	130 n	4	606
	35 n	4	605	9.27	141	10	606
5.57	91 n	10	605	9.29	138	7	630
	135	5	615	9.32	129	4	612
5.59	12 n	3B	629	16.23	133	4V	612
6.02	24 n	3T	607	16.54	134	4V	612
6.04	13 n	3B	629	17.21	132	4V	612
6.05	50	5	615	17.36	136	5	616
6.09	130 n	4	607	17.42	129	4	612
6.44	140 n	10	607		138	7	630
7.06	132	4V	607		135	5	616
7.07	46	5	615		140 n	10	632
7.15	134	4V	607	17.54	139	8	630
7.19	141	10	607	18.00	46	5	616
7.23	133	4V	607	18.04	137	7	630
				18.05	24 n	3T	604
14.10	138	7	629	18.12	48	5	616
14.17	135	5	615	18.15	142	7	630
14.22	140 n	10	605	18.18	130 n	4	612
14.27	139	8	629	18.24	141	10	632
	141	10	607	18.25	12 n	3B	608
14.34	137	7	629	20.45	18 n	3B	608
14.47	142	7	629	20.55	23 n	3T	604
14.49	132	4V	605	21.06	13 n	3B	608
14.50	129	4	607	21.10	35 n	4	606
14.53	130 n	4	605	21.17	91 n	10	606
	136	5	615	21.25	28 n	3T	604
15.07	133	4V	605	21.44	50	5	616
15.37	134	4V	605				

Lauantai 1.6.1981 alkaen

5.40	28 n	3T	629	16.28	91 n	10	632
6.12	50	5	615	17.10	35 n	4	606
9.00	41 n	4	607	20.13	28 n	3T	604
9.05	91 n	10	607	20.15	13 n	3B	608
9.06	14 n	3B	629	21.44	50	5	616

Sunnuntai 1.6.1981 alkaen

10.38	30 n	3T	607	20.13	28 n	3T	604
				20.15	13 n	3B	608
				20.50	35 n	4	606
				21.16	91 n	10	606
				21.44	50	5	616

RAITIOVAUNUJEN AJOJÄRJESTYKSET LINJOITTAIN 1.6.1981 ALKAEN

Raitiovaunut ajavat eri linjoilla, eri viikonpäivinä ja eri vuorokaudenaikoina seuraavan taulukon mukaisessa järjestyksessä. On huomattava, että huolimatta melko pitkälle menevästä jaosta huolimatta ei kaikkien kierrosten järjestystä ole voitu esittää vaan on tyydytty oleellisempiin jaksoihin. Se milloin jokin vuoro liittyy mukaan tai poistuu välistä käy ilmi hallista/halliinajolistalta.

Maanantai - perjantai (lyhenteet: ar = aamuruuhka n.klo 6-9, p = päiväaika n.klo 9-14, ir = iltapäiväruuhka n.klo 14-18, i = ilta n.klo 18-23 ja y = yöliikenne n. klo 23-01)

Linja

1	ar: 1, 104, 2, 103, 3, 4, 101, 5 p: 1, 2, 3, 4, 5 ir: 1, 101, 2, 3, 103, 4, 5, 104 i: 1, 2, 4, 5
2/ 2A	ar: 6, 7, 110, 102, 112, 111, 8, 105, 9 p: 6, 7, 8, 9 ir: 6, 111, 112, 102, 7, 8, 9, 110
3B	ar+p+ir: 12, 13, 14, 15, 16, 18, 17, 19 i: 13, 14, 15, 16, 18, 17, 19 y: 14, 16, 19
3T	ar+p+ir: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i: 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y: 25, 27, 30
4	ar: 34, 36, 37, 129, 38, 40, 130, 41, 35 p: 34, 36, 37, 38, 40, 41, 35 ir: 34, 36, 37, 129, 38, 40, 41, 35, 130 i: 34, 36, 37, 38, 40, 41, 35
4N	y: 34, 37, 38, 40
4V	ar: 132, 134, 133, 112, 111 ir: 132, 133, 134, 105
5	ar: 44, 45, 46, 47, 48, 49, 135, 50 p: 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 ir: 44, 135, 45, 46, 47, 48, 49, 136, 50 i: 44, 45, 47, 49, 50
6	ar: 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 113 p: 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 ir: 53, 54, 113, 55, 56, 57, 58, 59, 106 i: 53, 54, 55, 56, 58, 59
7	ar: 71, 137, 72, 73, 138, 74, 75, 142 p: 71, 72, 73, 74, 75 ir: 71, 142, 72, 73, 138, 74, 75, 137 i: 71, 72, 73, 74, 75
8	ar: 79, 109, 80, 81, 82, 139, 83 p: 79, 80, 81, 82, 83 ir: 79, 109, 80, 81, 82, 139, 83 i: 79, 80, 81, 82, 83

Linja

maanantai - perjantai

10	ar: 91, 92, 140, 93, 94, 95, 96, 141, 97 p: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 ir: 91, 141, 92, 93, 94, 95, 140, 96, 97 i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97
----	--

Lauantaisin (lyhenteet: a = n.klo 6-9, p = n.klo 9-15, i = n.klo 15-23, y = n.klo 23-01)

1	a: 2, 4, 5 p: 1, 2, 3, 4, 5 i: 2, 3, 5	liikenne päättyy n.klo 17
3B	a: 13, 15, 16, 17, 19 p+i: 13, 14, 15, 16, 17, 19 y: 14, 16, 19	
3T	a: 26, 27, 29, 30, 28 p+i: 23, 28, 25, 26, 27, 29, 30 y: 25, 27, 30	
4	a: 34, 36, 37, 38, 40, 35 p: 34, 36, 37, 38, 40, 41, 35 i: 34, 36, 37, 38, 40, 41	
4N	y: 34, 37, 38, 40	
5	a: 44, 47, 50 p+i: 44, 45, 47, 49, 50	
6	a+p+i: 53, 54, 55, 56, 58, 59	
7	a: 71, 72, 73, 74 p+i: 71, 72, 73, 74, 75	
8	a, p+i: 79, 80, 81, 82, 83	
10	a: 92, 93, 94, 95, 96, 97 p: 91, 97, 92, 93, 94, 95, 96 i: 92, 93, 94, 95, 96, 97	

Sunnuntaisin (lyhenteet: a = n. klo 7-10, p/i = n. klo 10-23, y = n. klo 23-01)

3B	a: 13, 14, 17 y: 14, 16, 19	p/i: 13, 14, 15, 16, 17, 19
3T	a: 25, 28, 27 y: 25, 27, 30	p/i: 25, 28, 26, 27, 29, 30
4	a: 36, 38, 35, 41	p/i: 34, 36, 37, 38, 35, 40, 41
4N	y: 34, 37, 38, 40	
5	a: 45, 49, 50	p/i: 44, 45, 47, 49, 50
6	a: 54, 55, 58, 59	p/i: 53, 54, 55, 56, 58, 59
7	a: 71, 72, 73, 74	p/i: 71, 72, 73, 74, 75
8	a: 79, 80, 81, 83	p/i: 79, 80, 81, 82, 83
10	a: 91, 93, 94, 96	p/i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Maanantai - perjantai 1.6.1981 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.25	46	5	815	5.58	79	8	829
5.30	15 n	3B	807	6.00	73	7	825
	47	5	819	6.02	105	2,2A	801
	81	8	829	6.03	27 n	3T	809
5.35	16 n	3B	809		41 n	4	809
5.36	112	2,2A,4V	801		56	6	821
5.37	4	1	801	6.06	45	5	819
	37 n	4,4N	809	6.07	104	1	801
	59	6	823		109	8	829
	94 n	10	811	6.10	9	2,2A	801
	110	2,2A	803	6.12	2	1	801
5.40	71	7	825		57 p	6	821
	82	8	829		97 n	10	809
5.44	19 n	3B	825	6.16	80	8	829
	29 n	3T	811	6.18	58	6	821
	93 n	10	809		7	2,2A	801
	102	2,2A	803	6.22	3	1	801
5.45	113 p	6	823	6.44	25 n	3T	809
	54	6	821	6.45	83	8	829
	101	1	801	6.47	38 n	4,4N	809
	103	1	811	6.48	14 n	3B	825
	111	2,2A,4V	801	6.49	72	7	825
5.47	40 n	4,4N	809	7.11	49	5	819
5.48	95 n	10	811	7.19	6	2,2A	801
5.50	5	1	801	7.20	75	7	825
	17 n	3B	809				
	34 n	4,4N	809	13.40	104	1	801
	53	6	823	13.54	101	1	801
	74	7	811	14.00	102	2,2A	801
5.52	30 n	3T	811	14.16	103	1	801
	92 n	10	809	14.17	111	2,2A	803
5.53	96 n	10	811	14.27	112	2,2A	803
5.54	8	2,2A	801	14.28	106 p	6	821
	55	6	821	14.36	110	2,2A	801
5.57	1	1	801	14.48	113 p	6	821
	26 n	3T	809	15.30	109	8	829
	36 n	4	809	15.37	105	4V	815

Raitiovaunuliikenne linjalta KOSKELAN halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1981 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
8.49	112	2,2A,4V	848	23.17	29 n	3T	826
8.52	110	2,2A	802		81	8	846
8.57	105	2,2A	804	23.19	54	6	824
9.01	101	1	802	23.21	44	5	820
9.02	104	1	802	23.25	75	7	826
9.03	111	2,2A,4V	848	23.27	72	7	804
9.08	113 p	6	822	23.28	82	8	846
9.10	109	8	846	23.29	71	7	846
9.14	103	1	802	23.30	55	6	824
9.30	102	2,2A	804	23.31	45	5	820
				23.32	92 n	10	840
17.12	112	2,2A	804	23.33	17 n	3B	810
17.18	105	4V	810		36 n	4	816
17.20	102	2,2A	804		94 n	10	812
17.32	103	1	802	23.36	96 n	10	810
17.39	113 p	6	822	23.39	74	7	804
17.45	7	2,2A	802	23.40	56	6	824
17.53	104	1	802	23.42	93 n	10	840
17.54	8	2,2A	802	23.43	26 n	3T	826
17.59	57 p	6	822		95 n	10	812
18.00	9	2,2A	802	23.44	49	5	848
18.05	101	1	802	23.45	41 n	4	810
18.06	6	2,2A	804		47	5	820
18.11	109	8	846	23.46	97 n	10	810
18.12	110	2,2A	802	23.48	83	8	846
18.15	111	2,2A	804	23.50	58	6	824
18.19	3	1	802	1.09	19 n	3B	810
	106 p	6	822	1.10	25 n	3T	826
21.27	5	1	802	1.20	37 n	4,4N	814
21.30	73	7	826	1.24	14 n	3B	810
21.37	1	1	802	1.25	27 n	3T	826
21.46	4	1	802		34 n	4,4N	840
21.51	2	1	802	1.30	16 n	3B	812
22.58	79	8	846		30 n	3T	810
23.07	80	8	846		38 n	4,4N	814
23.09	53	6	824		40 n	4,4N	810
23.12	59	6	822				
23.14	15 n	3B	810				

Merkkien selityksiä:

n = nivelvaunu
 p = perävaunullinen vuoro
 PM = perävaunu mukaan
 PP = perävaunu pois

Hallireitit on mainittu RAITION numerossa 3/1979. Parittomat numerot ovat hallista linjalle johtavia, parilliset päinvastoin.

Töölön reitit ovat sarjassa 600- ja Koskelan 800-. Vallilan reitit olisivat 700-, mutta niitä ei ole (ainakaan) koskella yhtään käytössä.

Raitiovaunuliikenne VALLILAN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1981 alkaen

klo	vuoro	linja	huom.	klo	vuoro	linja	huom.
5.45	59	6	PM	16.53	58	6	PP
5.52	54	6	PM	17.01	59	6	PP
5.58	53	6	PM	17.20	53	6	PP
6.01	55	6	PM	17.30	54	6	PP
6.10	56	6	PM	17.40	55	6	PP
6.25	58	6	PM	17.50	56	6	PP

Muina päivinä Vallilan hallilla ei ole toimintaa

Mainittakoon, että vuoron 57 perävaunu on vuoroaikataulun mukaan sijoitettuna Koskelaan, kun taas HKL:n sijoittelulista mainitsee sen olevan Vallilassa. Yllä on tilanne otettu vuoroaikataulun mukaisena.

RAITIO 2-1981 Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Lauantai 1.6.1981 alkaen

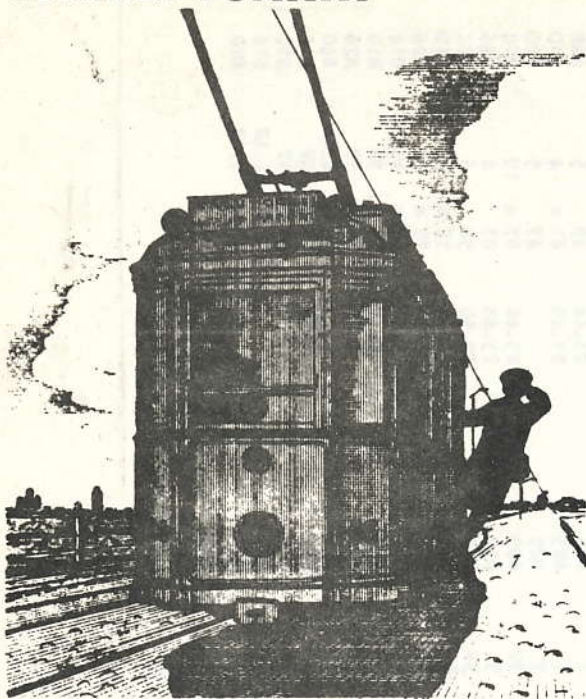
klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	44	5	819	15.08	1	1	802
5.31	74	7	825	15.45	4	1	802
5.34	17 n	3B	807	17.14	2	1	802
5.37	82	8	841	17.48	5	1	802
5.40	19 n	3B	809	18.29	3	1	802
	27 n	3T	809	21.30	73	7	826
	40 n	4,4N	809	22.58	79	8	846
	56	6	823	23.07	80	8	846
5.44	93 n	10	809	23.09	53	6	824
	95 n	10	809	23.12	59	6	822
5.45	36 n	4	809	23.14	15 n	3B	810
	47	5	819	23.17	29 n	3T	826
5.46	26 n	3T	811		81	8	846
	71	7	825	23.19	54	6	824
5.47	4	1	811	23.21	44	5	820
	5	1	801	23.25	75	7	826
5.48	15 n	3B	825	23.27	72	7	804
	83	8	841	23.28	82	8	846
	97 n	10	811	23.29	71	7	846
5.50	13 n	3B	809	23.30	55	6	824
	29 n	3T	809	23.31	45	5	820
	35 n	4	809	23.32	92 n	10	840
	59	6	821	23.33	17 n	3B	810
5.52	96 n	10	809		36 n	4	816
5.53	58	6	823		94 n	10	812
	94 n	10	809		96 n	10	810
5.55	37 n	4,4N	809	23.36	96 n	10	810
5.58	16 n	3B	825	23.39	74	7	804
6.00	30 n	3T	809	23.40	56	6	824
	34 n	4,4N	809	23.42	93 n	10	840
	56	6	821	23.43	26 n	3T	826
	79	8	841		95 n	10	812
6.01	72	7	825	23.44	49	5	848
6.05	38 n	4,4N	809	23.45	41 n	4	810
6.07	2	1	801		56	6	824
6.10	54	6	821	23.46	47	5	820
6.12	80	8	841	23.48	97 n	10	810
	92 n	10	809	23.50	83	8	846
6.16	73	7	825		58	6	824
6.18	55	6	821	1.09	19 n	3B	810
6.24	81	8	841	1.10	25 n	3T	826
8.35	25 n	3T	809	1.20	37 n	4,4N	814
	75	7	825	1.24	14 n	3B	810
8.36	45	5	819	1.25	27 n	3T	826
8.44	1	1	801		34 n	4,4N	840
8.56	49	5	819	1.30	16 n	3B	812
9.07	3	1	801		30 n	3T	810
					38 n	4,4N	814
					40 n	4,4N	810

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Sunnuntai 1.6.1981 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.54	13 n	3B	825	21.30	73	7	826
	17 n	3B	807	22.58	79	8	846
	35 n	4	809	23.07	80	8	846
	36 n	4	809	23.09	53	6	824
	49	5	815	23.12	59	6	822
	58	6	823	23.14	15 n	3B	810
	59	6	821	23.17	29 n	3T	826
	83	8	841		81	8	846
	93 n	10	809	23.19	54	6	824
6.56	27 n	3T	809	23.21	44	5	820
6.58	28 n	3T	811	23.25	75	7	826
7.00	50	5	819	23.27	72	7	804
	81	8	843	23.28	82	8	846
	91 n	10	809	23.29	71	7	846
7.02	94 n	10	809	23.30	55	6	824
	96 n	10	811	23.31	45	5	820
7.04	41 n	4	809	23.32	92 n	10	840
	79	8	841	23.33	17 n	3B	810
7.07	38 n	4,4N	809		36 n	4	816
7.08	54	6	821		94 n	10	812
7.09	14 n	3B	825		96 n	10	810
7.11	25 n	3T	809	23.36	96 n	10	810
7.14	80	8	841	23.39	74	7	804
7.15	45	5	819	23.40	56	6	824
7.23	55	6	821	23.42	93 n	10	840
8.49	71	7	825	23.43	26 n	3T	826
9.02	75	7	811		95 n	10	812
9.04	72	7	825	23.44	49	5	848
9.19	73	7	825	23.45	41 n	4	810
9.23	29 n	3T	809		56	6	824
9.37	47	5	819	23.46	47	5	820
9.40	19 n	3B	825	23.48	97 n	10	810
9.42	92 n	10	809	23.50	83	8	846
9.45	16 n	3B	809		58	6	824
9.52	97 n	10	809	1.09	19 n	3B	810
9.53	26 n	3T	809	1.10	25 n	3T	826
	37 n	4,4N	809	1.20	37 n	4,4N	814
9.57	53	6	821	1.24	14 n	3B	810
10.06	44	5	819	1.25	27 n	3T	826
10.11	15 n	3B	825		34 n	4,4N	840
10.12	34 n	4,4N	815	1.30	16 n	3B	812
10.13	95 n	10	809		30 n	3T	810
10.22	74	7	825		38 n	4,4N	814
10.23	40 n	4,4N	809		40 n	4,4N	810
10.27	56	6	821				
10.37	82	8	841				

PÄÄTEPYSÄKKI



TÄYDENNÄ NYT KOKOELMIASI

Seuraavia aiemmin ilmestyneitä RAITIO:n numeroita on vielä saatavana. Tilaus käy kätevästi maksamalla SRS:n postisiirtotilille 5 mk/numero.

1978: 1, 2, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2.

Korjauksia Raitioon 1-1981:
Trondheim Trafikkselskap:
GB 35-36 Skabo/Siemens Bo'Bo' 1943 ex GB 5-6 ex ex GB 5, 53 (1), työvaunuja

RAITIOssa 1-1981 olleeseen "artikkeliin" Poikkeuksellista kalustoa voidaan jatkoksi mainita, että: linjoilla 7 ja 8 on ollut nivelvaunuvuoroja lähes päivittäin koko kevään ajan. Linjalla 2/2A on perävaunuja nähty harvemmin, ja lisäksi on ollut yksi havainto perävaunusta aamuruuhkassa.

Seuraavat kolme epämuseovaunua ovat kadonneet sijoituspaikastaan ja niiden myöhempi kohtalo on tuntematon (katso RAITIO 1-1978)
Kuusankoski, Kuusaa, HKL 206, "Raitikka-Retu"
Kouvola, Viitakumpu, TuKL 130
Helsinki, Toukola, HKL 774
Muista muutoksista pyydetään ilmoittamaan toimitukselle.

Linjan 3T pääte pysäkillä Porvoonkadulla ollut vuorovälikello on poistettu viime talven aikana (ks. RAITIO 1-1978).

Maaliskuussa romutettiin kaksi perävaunua (515 ja 517).

31.3.81
Raitiolinjaa 4S (Kauppatori - Munkkiniemi) liikennöitiin viimeisen kerran. Linjan viimeinen vaunu oli 22 vuorossa 132.

1.4.81
Raitiolinjaa 4V (Katajanokka - Munkkiniemi) alettiin liikennöidä Katajanokan asukasmäärän kasvamisen myötä. Linjalla on tosin aamuruuhkassa lähtöjä vain Munkkiniemestä (paitsi klo 7.21 Kauppatorilta vuoro 106) ja iltaruuhkassa Katajanokalta.

Metrovaunupari 121-122 ajossa huhtikuun alussa.

30.4.81
Tampereen teekkarit saivat mahtumaan TaKL:n 64-paikkaiseen autoon nro 418 kokonaista 267 teekkaria. Teekkarit tarjoavat tätä saavutusta maailmanennätyksenä Guinnessin Ennätysten kirjaan.

Vapun aikoihin ilmaantui raitiovaunuihin sisänumerokilpi. Kilpi sijaitsee ikimuistoisella paikallaan, mutta se on nykytavan mukaan keltamusta.

Linjalla 5 on käytössä uusia rahastajankilpiä, joissa on keltaisella pohjalla musta numero ja pääte pysäkit.

13.5.81
Flooranpäivänä olivat museovaunut 165+615 ajossa. "Juna" lähti Kauppatorilta ja kohteena oli Toukonniitty (ent. Maammelaulun puisto), ja matkan hintana oli ylioppilaslakki päässä. Tarkoituksena oli vanhan Flooranpäivän perinteen elvyttäminen.

Perävaunut 516 ja 519 saapuivat Koskelaan odottamaan romutusta 15.5 ja 518 22.5.

1.6.81
Raitio- ja bussiliikenteessä siirryttiin kesäaikaan. Linjaa 1 ei liikennöidä sunnuntaisin eikä linjaa 2 lauantaisin. Linja 8 säilyi kokopäivälinjana vaikka senkin kohtaloksi oli kaavailtu melkoisia supistuksia. Vaunujen sijoittelu muuttui merkittävästi Vallilan hallin uudistustoiminnan siirryttyä säilytyshallin puolelle. Vallilaan jää vain seitsemän linja 6 perävaunua. Kaikki muut entiset Vallilan vaunut lähtevät nykyään Koskelasta (katso "Aikataulut"). Koskelaan on sijoitettu myös kaksi linjan 6 perävaunua. On myös kuulunut huhuja, joiden mukaan osa uusien nivelraitiovaunujen osakokoonpanosta suoritettaisiin Vallilan nykyisessä säilytyshallissa.

Mannerheimintien/Kaivokadun risteyksen vaihteet ja risteykset vaihdettiin kesäkuussa. Samanaikaisesti poistettiin Postitalon pysäkin yhdysraide lopullisesti.

12.6.81
Helsinki-päivänä järjestettiin jo perinteisesti metroajelua Hakaniemen - Herttoniemen välillä. Käytössä olivat vaunuparit M119-M120 ja M121-M122.

18.6.81
Bussilinjat 17V (Merikatu - Aleksis Kiven katu, Harju) ja 66S (Kasarmitori - Suursuo) liikennöitiin viimeisen kerran.

23.6.81
Helsinkiin saapui uusi metrovaunupari.

Wiima toimitti 1.1-31.5.81 89 korja, joista kaksi katuhahtaria. Nivelet Hämeenkyllän Liikenne Oy:lle

HEJULI-yhtiöiden automäärä 15.5.81:

HKL: 549, joista 537 linjakäytössä, 8 kouluautoa, 3 tilauslinja-autoa ja yksi jakeluauto (BOV-81, Mercedes-Benz/Autokori, -67), lisäksi 2 museojohdinautoa.

HML/STA: 193, joista tilausliikenteessä 10

Sirolan Liikenne Oy: 59; HEJULI-ajossa 27

Metsälän Linja Oy: 18, tilausajossa 2

Tammelundin Liikenne Oy: 10, tilausajossa 3

Oy Liikenne Ab: 212, tilausajossa n. 10

Varoitusvilkulliset raitiotien tasoristeysmerkit
1.4.1981:

Sisältä valaistu merkki, vilkku alapuolella:

- Kustaa Vaasan tie, Koskelan halli luona	2 kpl
- Hämeentie, linjan 6 päätepysäkki	1 kpl
- Kasarmikatu, Tarkk'ampujankadun risteys	1 kpl
- Tehtaankatu, Telakkakadun risteys	1 kpl
- Eino Leinon katu, Töölön halli	1 kpl
- Mechelininkatu, Porkkalankadun silta	2 kpl
	<u>8 kpl</u>

Portaalityyppinen, yksi sisältä valaistu merkki,
kaksi vilkkua:

- Hämeentie, Vallilan halli	2 kpl
-----------------------------	-------

Sisältä valaistu merkki, vilkku yläpuolella:

- Siltasaarencatu, Hakaniementori	1 kpl
-----------------------------------	-------

Peltimerkki, vilkku alapuolella:

- Ratamestarinkatu, Radanrakentajant. rist.	4 kpl
- Ratapihantie, Rautatieläisenkadun risteys	4 kpl
- Ratamestarinkatu, " "	1 kpl
- Rautatieläisenkatu, Ratapihantien risteys	1 kpl
- Rautatieläisenkatu, Pasilan asema	2 kpl
(ei toiminnassa)	<u>12 kpl</u>

Peltimerkki, vilkku yläpuolella:

- Siltasaarencatu, Toisen linjan risteys	1 kpl
	<u>24 kpl</u>

Helsingin kaupunginvaltuusto on päättänyt oikeuttaa HKL:n solmimaan uuden sopimuksen yhteistariffiliikennöitsijöiden kanssa. Sopimus tulee voimaan takautuvasti 1.1.1981. Sopimus on voimassa kahdeksan vuotta ja irtisanomisaika on kolme vuotta. Ilmanirtisanomista se jatkuu toistaiseksi.

Muutamia kohtia uudesta sopimuksesta:

- HKL suunnittelee linjat, reitit, paikkatarjonnan ja aikataulut; hyväksyy vuoroaikataulut ja painaa kaikki aikataulut.

- YLH:n vakinaisten kuljettajien on käytettävä yhtenäistä ja siistiä vaatetusta. Myös kaluston rakenne ja vaatimukset sisältyvät sopimukseen.

Tätä kirjoitettaessa sopimus ei vielä ole voimassa.

HKL on tilannut metroasemille tulevat lipunmyyntilaitteet Oy Kennoy Ab:lta ja leimauslaitteet Oy Matkahuolto Ab:lta.

Lipunmyyntilaitteet on sveitsiläisiä Autelca-merkkinä kerta- ja sarjalipunmyyntilaitteita. Jokaiselle asemalle tulee yksi kerta- ja sarjalipunmyyntilaitte ja useita kertalipunmyyntilaitteita. Kerta- ja sarjalipunmyyntilaitte toimii kolikoilla ja kymmenen markan seteleillä. Kertalippulaite toimii vain kolikoilla. Molemmissa laitteissa on valittu lippulajin hinnat numeronäyttö sekä rahanpalautus. Lipunmyyntilaitte painaa lippuun tulevat merkinnät. Automaatista ostettua kertalippua ei tarvitse erikseen leimata.

Sarjalippujen leimausta varten on tilattu Almex-M/ Front -merkkinä leimauslaitteita. Laitteissa on kidekello ja päiväys voidaan ohjelmoida neljäksi vuodeksi eteenpäin. Laitteet toimitetaan vuoden 1982 alkupuolella.

HKL:n lautakunta on päättänyt, että metroliiikenne on aloitettava viimeistään kesäkuun alussa 1982. Liikenne käynnistyy tällöin koeluontoisena Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä. Myöhemmin kesäkuussa liikenne ulottuu Rautatien torille asti. Koe liikenteen aikana liikennöidään ma-pe klo 6-9 ja 15-18.

Vakinainen liikennöinti aloitetaan 1.8.1982 Itäkeskuksen ja Rautatien torin välillä. Liikennöinti-aika on ma-pe klo 6-18. Tällöin pyritään aloittamaan myös liityntäliikenne metroasemille.

Varsinainen liityntäliikenne alkaa vuoden 1983 alusta, jolloin metro kulkee ma-la 5.30-23 ja su 7-23.



What's Wrong in this picture?

National Safety Council
Chicago, U. S. A.



Electric Railway
Section

POST IN STREET CAR