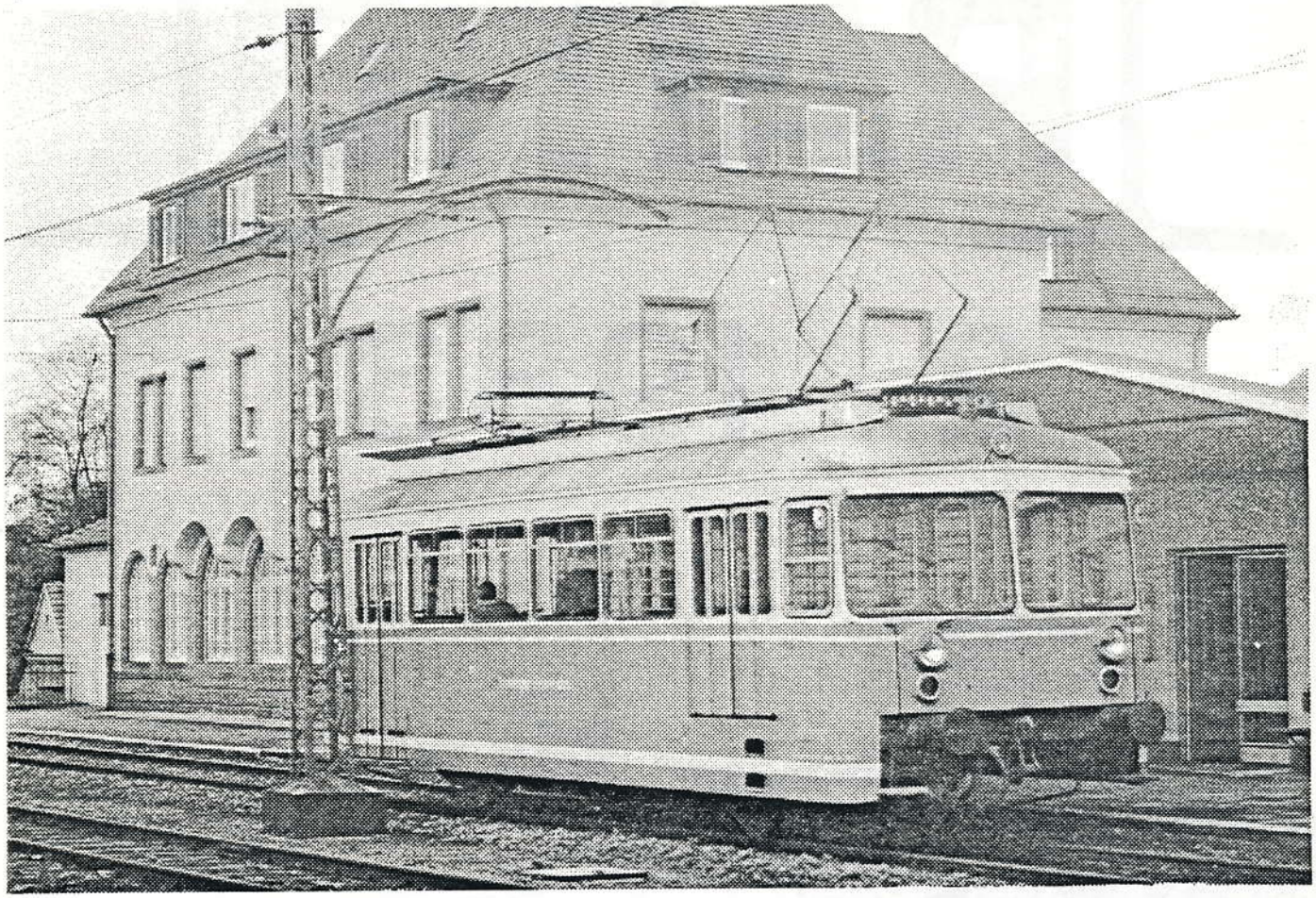
RAITIO

2 1983

Trossingenin kaupungin omistaman sähkörautatien moottorivaunu yhdistetyn rautatieaseman ja kunnantalon edustalla. Rata yhdistää kaupungin muutaman kilometrin päässä sijaitsevalle DB:n rautatieasemalle.

A motor car of Trossinger Eisenbahn at Trossingen Stadt station.
Kuva/photo: I. Leppänen, 8.11.1979



PL 234
SF–00531 HELSINKI

54 48–3

KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	I. Leppänen
varapuheenjohtaja	T. Niskanen
sihteeri	J. Rauhala
rahastonhoitaja	P. Leinomäki
arkistonhoitaja	A. Hellman
jäsen	J. Hannikainen
varajäsen	E. Virta

Kansikuva/On the cover:

Nivelvaunu 71 kuljetusalustalla Koskelassa.
Motor tram 71 after arrival at Koskela.
Kuva/photo: A. Hellman, 17.5.1983

RAITIO ISSN 0356–5440 7. vuosikerta

päätoimittaja	I. Leppänen
toimitussihteeri	J. Rauhala
uutistoimittaja	A. Hellman
aikataulutoimittaja	J. Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1983

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1983
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

RUSKEASUON SUUNNAN ESIKAUPUNKILIIKENNE

alkaen 29. 8. 1955

LIITTYVÄT YHTEYDET

LIIKENTEEN UUSI JÄRJESTELY
RUNKO-RAITIOLINJAT

N:o 10 EROTTAJA — RUSKEASUO; väliajat päivällä 6 2/3 min, illalla 10 min, yöllä 15 min; tungosaikoina lisävuoroja.

N:o 10S KAUPPATORI — RUSKEASUO; vain tungosaikoina; väliajat aamuisin 10 min, iltapäivisin 6 2/3 min. Ruskeasuon asuntoalueelle (linjalle 100) myös

N:o 12 KIRURGI — KUUSITIE; väliajat päivällä 6 2/3 min, illalla 7 1/2 min.

LIITYNTÄ-AUTOLINJAT

RUSKEASUON LIITYNTÄASEMALTA:

N:o 22 ETELÄ-HAAGAAN; väliajat 10 min.
N:o 25 MALMINKARTANOON; väliajat 60 min.

N:o 26 KONALAAN; väliajat 60 min.
N:o 26A PITÄJÄNMÄELLE; väliajat 30 min.
N:o 27 KAARELAAN; väliajat 20 min; tungosaikoina lisävaunuja.

N:o 27A ETELÄ-KAARELAAN; väliajat tungosaikoina 20 min, yöllä 30 min.

N:o 28 POHJOIS-HAAGAAN; väliajat päivällä 6 2/3 min, illalla 10 min, yöllä 15 min; tungosaikoina lisävaunuja.
N:o 29 MARTTILAAN; väliajat 30 min.
N:o 55 LÄNSI-PAKILAAN; väliajat 20 min; tungosaikoina lisävaunuja.

N:o 55A ITÄ-MAUNULAAN; vain tungosaikoina, väliajat 20 min.

N:o 100 INVALIIDISÄÄTIÖ—KUUSITIE; väliajat päivällä 6 2/3 min, illalla 7 1/2 min.

KUUSITIEN RAITIOPYSÄKILTÄ:

N:o 100 INVALIIDISÄÄTIÖ — RUSKEASUO; kts. ed.

AIKATAULUT

Runko- ja liityntälinjojen aikataulut on mahdollisuuden mukaan sovitettu niin, että liityntäasemalle tuleva voi 2—3 *minuutin siirtymisajan jälkeen* päästä jatkamaan matkaansa.

HELSINGIN KULKUNEUVOJEN LISÄLEHTI N:o 4 *sisältää mm. runko- ja liityntälinjojen reittien selostukset ja aikataulut.* Lisälehden saa Helsingin Kulkuneuvojen sivulla 182 olevaa kuponkia N:o 4 vastaan maksutta liikennelaitoksen tarkastusasemilta ja lippukassoista.

HELSINGIN KULKUNEUVOJA *myyvät 70 markalla rahastajat, tarkastusasemat ja lippukassat.*

MAKSUT

Liikenteen muutos ei vaikuta maksujen suuruuteen. Runkolinjalta liityntälinjalle ja päinvastoin annetaan MAKSUTON SIIRTOLIPPU.

KESKUSTAAN PÄIN matkustaville annetaan *liityntälinjan* vaunussa *pyytämättä* maksuton siirtolippu, joka oikeuttaa jatkamaan matkaa runkolinjoilla 10 ja 10S sekä linjalla 100.

LINJALLA 100 annetaan kumpaankin suuntaan ajettaessa matkustajille, paitsi maksuttomalla siirtolipulla ajaville, *pyytämättä* maksuton siirtolippu, joka oikeuttaa jatkamaan matkaa linjoilla 10, 10S ja 12 sekä liityntälinjoilla.

KESKUSTASTA ULOSPÄIN matkustaville annetaan maksuton siirtolippu, joka oikeuttaa jatkamaan matkaa liityntälinjoilla, myös linjalla 100, niin monella vyöhykkeellä kuin päälippu osoittaa.

Linjoilla 10 *ja* 10S maksuton siirtolippu annetaan:

— yhden vyöhykkeen lipulla ajaville *pyynnöstä*,
— kahden ja kolmen vyöhykkeen lipulla ajaville *pyytämättä*;

Linjalla 12 se annetaan *pyynnöstä*;

Linjalla 100 se annetaan edellä sanotusti.

Ruskeasuon liityntäasema kuuluu I vyöhykkeeseen.

Liityntälinjalla leimattu maksuton siirtolippu ei kelpaa toisella liityntälinjalla, eikä runkolinjalla leimattu toisella runkolinjalla, eikä linjalla 100 leimattu samalla linjalla.

Mahd. tarvitsemansa tavallisen siirtolipun saa matkustaja keskustaan päin ajaessaan ostaa runkolinjalla.

LIITTYVÄT YHTEYDET

A. KESKUSTAAN PÄIN

Liityntälinjojen kaikki vakinaiset ja yleensä myös tungosajan lisävaunut tulevat Ruskeasuon liityntäasemalle, linjan N:o 100 vaunut myös Kuusitien raitiopysäkille siten, että 2—3 minuutin kuluttua lähtee:

Ruskeasuolta linjan N:o 10 raitiovaunu Erottajalle.

Kuusitieltä linjan N:o 12 raitiovaunu Kirurgille.

Linjan 10S lähtöajat Ruskeasuolta Kauppatorille tungosaikoina ovat Helsingin Kulkuneuvojen lisälehdessä N:o 4.

B. KESKUSTASTA ULOSPÄIN

Jotta matka liityntälinjalle sujuisi nopeimmin, on edullisinta käyttää niitä runkolinjojen vaunuja, jotka tulevat liityntäasemalle 2—3 min. ennen k.o. liityntälinjan vaunun lähtöaikaa.

LINJALLE 28 POHJOIS-HAAGAAN pyrittäessä ovat kaikki linjojen 10 ja 10S vaunut yhtä edullisia.

LINJALLE 100 INVALIIDISÄÄTIÖLLE ja Ruskeasuon asuntoalueelle pyrittäessä ovat linjan 12 vaunut edullisimmat ja keskenään yhtä edullisia.

MUILLE LIITYNTÄLINJOILLE pyrittäessä edullisimmat linjan 10 vakinaiset ja linjan 10S vaunut selviävät allaolevista taulukoista.

Ruskeasuon liityntäaseman laiturit.

Pisteviivat nuolineen osoittavat matkustajien kulkutiet runkolinjan raitiovaunusta eri liityntälinjojen autoihin ja päinvastoin sekä Koroistentieltä raitiovaunuihin ja linja-autoihin.

Esikaupungeista tulevat linja-autot purkavat paikalla D tai sen takana. Raitiovaunut lähtevät keskustaan paikasta E, tarvittaessa myös paikasta F.

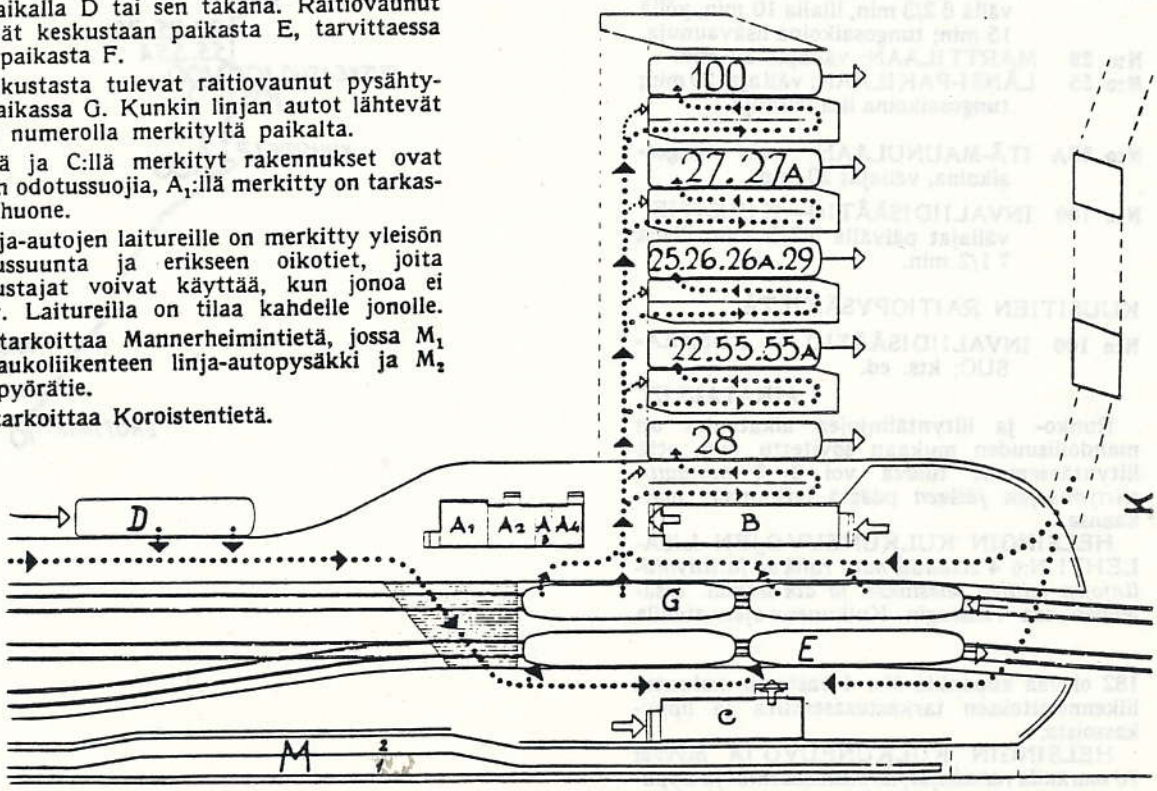
Keskustasta tulevat raitiovaunut pysähtyvät paikassa G. Kunkin linjan autot lähtevät linjan numerolla merkityltä paikalta.

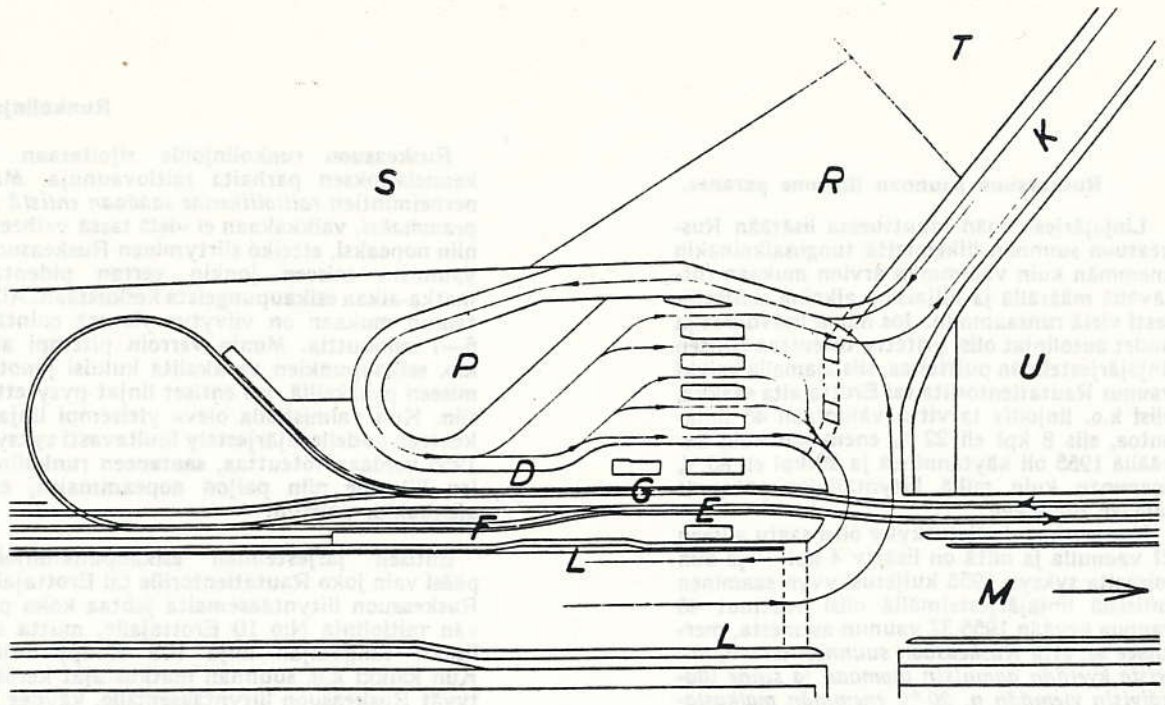
B:llä ja C:llä merkityt rakennukset ovat yleisön odotussuojia, A_1:llä merkitty on tarkastajan huone.

Linja-autojen laitureille on merkitty yleisön jonotussuunta ja erikseen oikotiet, joita matkustajat voivat käyttää, kun jonoa ei synny. Laitureilla on tilaa kahdelle jonolle.

M tarkoittaa Mannerheimintietä, jossa M_1 on kaukoliikenteen linja-autopysäkki ja M_2 polkupyörätie.

K tarkoittaa Koroistentietä.





Ruskeasuon liityntäasema.

Runkolinjojen 10 (Erottajalta) ja 10S (tungosaikoina Kauppatorilta) raitiovaunut tulevat (kuvassa oikealta) Mannerheimintien sivua ja pysähtyvät heti Koroistentien ylitettyään (paikkaan G). Matkustajien poistuttua ne kääntösilmukan kautta ajavat lähtölaiturin (E) kohdalle, jossa keskustaan päin pyrkivät matkustajat tulevat vaunuun. Lähtövuoroaan odottava raitiovaunu ajaa tarvittaessa sivuraiteelle (F), jossa matkustajat myös pääsevät vaunuun.

Esikaupungeista tulevat linja-autot kääntyvät Mannerheimintieltä (M) vasemmalle Koroistentielle (K) ja kiertävät asemakentän, pysähtyen paikkaan D tai vähän ennen sitä. Tässä matkustajat poistuvat ja tyhjä auto ajaa lähtölaituriinsa, joita on 5 kpl. rinnakkain, ottamaan matkustajia. Linjan N:o 100 autot tulevat Invaliidisäätiön suunnalta Koroistentietä ja palaavat sinne käytyään tulo- ja lähtölaitureissa.

Kaukoliikenteen linja-autoilla on pysäkkinsä (L) Mannerheimintiellä liityntäaseman kohdalla.

Kuvaan on myös merkitty linja-autojen pysäköimisalue P, siirtolapuutarha S, aseman mahd. laajentamiseen varattu alue R, sekä lähimmät tonttialueet T ja U.

UUDEN JÄRJESTELYN SYYT JA VAIKUTUKSET.

Jos entinen linjajärjestelmä säilytettäisiin.

Vielä 28. 8. 1955 johtavat myös Ruskeasuon suunnan esikaupunkeihin keskustasta, Rautatientorilta tai Erottajalta, alkavat autolinjat. Keväällä 1955 niillä oli tungosaikoina yhteensä 37 linja-autoa.

Näiden linjojen varsilla on kesän kuluessa rakennettu paljon uusia asuntoja, erittäinkin Pohjois-Haagassa. Lisääntyneen asukasmäärän kuljettamiseen tarvittaisiin jo syksyn 1955 alussa vähimmän arvion mukaan 6 vaunua lisää. Samaan aikaan tarvitsevat monet muut esikaupunkilinjat samasta syystä ja yhtä kipeästi lisää vaunuja. Liikennelaitoksen linja-autojen lukumäärä sensijaan ei vielä alkusyksyksi kasva lainkaan eikä myöhemminkään ensi talvena läheskään siinä määrin kuin esikaupunkilinjojen tarve vaatii.

Jos entinen linjajärjestelmä säilytettäisiin, ei yhtään lisävaunua voitaisi saada Ruskeasuon suunnan linjoille ennenkuin ehkä ensi vuoden puolella, eikä silloinkaan kylliksi monta. Aamuisin joutuisivat esikaupunkien asukkaat odottamaan kotipysäkeillään monen täyden vaunun ajaessa ohi. Iltapäivisin tulisi jonottaminen lähtöpysäkillä vieläkin pahemmaksi, kun lyhytmatkaisia suojamaksusta huolimatta pyrkii pitkien linjojen vaunuihin.

Uusi järjestelmä säästää linja-autoja.

Kun autolinjat muutetaan Ruskeasuolta lähteviksi, lyhenee linjan edestakaisin ajamiseen tarvittava aika ja kukin vaunu ennättää kuljettaa useampia kuormia. Ajansäästöä lisää erityisesti se, että hitaasti ajettava linjan keskikaupunkiosuus jää pois. Kullakin kierroksella säästetään aikaa 20—25 min. eli 33—60 %. Kutakin esikaupunkia varten tarpeellista vaunumäärää vähentää vielä sekin, ettei tarvitse varata tilaa töölöläisille.

Yhtä tiheä liikenne ja siis yhtä suuri kuljetuskyky kuin oli keväällä 1955 olisi Ruskeasuolta lähtevillä liityntälinjoilla voitu järjestää 21 vaunulla. Järjestelmän muutos säästää siis 16 vaunua 37:stä.

Nämä 16 linja-autoa ovatkin ainoat, mitä liikennelaitoksella on alkusyksystä 1955 käytettävissä liikenteen välttämättömään lisäämiseen eri suunnilla. Niistä sijoitetaan Ruskeasuon suunnan esikaupunkiliikenteeseen 4 kpl. Täten on arvioitu saatavan tyydytetyksi välttämättömin lisätarve siihen saakka, kun syksyn lopulla tulee lisää linja-autoja, ja niiden avulla ehkä yli talven. Mitään viime vuosina yleensä vallinneen ahtauden ja jonotuksen lievennystä ei tällä tosin vielä saavuteta.

Ruskeasuon suunnan liikenne paranee.

Linjajärjestelmän muuttuessa lisätään Ruskeasuon suunnan liikennettä tungosaikoinakin enemmän kuin vähimmän arvion mukaan riittävällä määrällä ja hiljaisina aikoina suhteellisesti vielä runsaammin. Jos nämä lisävuorot ja uudet autolinjat olisi yritetty toteuttaa entisen linjajärjestelmän puitteissa, siis ajamalla kaikki vaunut Rautatientorilta tai Erottajalta saakka, olisi k.o. linjoilla tarvittu vähintään 45 linja-autoa, siis 8 kpl eli 22 % enemmän kuin keväällä 1955 oli käytännössä ja 20 kpl eli 80 % enemmän kuin millä liityntälinjat pääsevät samaan tulokseen.

Kun entinen kuljetuskyky olisi saatu aikaan 21 vaunulla ja niitä on lisätty 4 kpl — ja kun toisaalta syksyn 1955 kuljetuskyvyn saaminen entisellä linjajärjestelmällä olisi vaatinut 45 vaunua kevään 1955 37 vaunun asemesta, merkitsee se, että *Ruskeasuon suunnan esikaupungeista kyetään aamuisin tuomaan ja sinne iltapäivisin viemään n. 20 % enemmän matkustajia kuin keväällä 1955* — sekä iltapäivisin vielä se määrä, mikä keväällä 1955 linja-autoissa kuljetettiin töölöläisiä ym. Jos entinen linjajärjestelmä säilytettäisiin, ei alkusyksystä voitaisi järjestää yhtään lisää kulkumahdollisuuksia ja myöhemminkin talvella vain pieni osa tästä, ehkä 5—10 %.

Kun liityntälinjan autovuoro maksaa liikennelaitokselle — ja sen omistajille, kaupungin veronmaksajille — 33—60 % vähemmän kuin keskustaan saakka ajava vuoro, voidaan liityntälinjoille kustantaa hiljaisina päivä- ja iltatunteina tiheämpi liikenne kuin ennen ja järjestää oma linjansa entistä pienemmillekin yhdyskunnille. Tämä on esikaupunkien asukkaille suuri etu; tarvitsevathan he kulkea muulloinkin kuin tungosaikoina. Tiheä liikenne säästää aikaa ja lisää ajankäytön vapautta.

Syksyllä 1955 on Ruskeasuon suunnan *liikennetiheys hiljaisinakin aikoina huomattavasti entistä suurempi.* Klo 9 ja 16 välisenä aikana on kulkuvuoroja tunnissa:

	Keväällä 1955	29. 8. 55 alkaen	Lisäys
Pitäjänmäelle	2	4	2
Marttilaan	—	2	2
Vihdintien haaraan	2	6	4
Etelä-Haagaan	4	6	2
Pohjois-Haagaan	4	9	5
Kaarelaan	2	3	1
Länsi-Pakilaan	2	3	1
Nuijamiestentielle	8	15	7

Kokonaan *uusia linjoja* ovat koko päivän linjat 26A Pitäjänmäelle ja 29 Marttilaan sekä tungosajan ja yölinja 27A Etelä-Kaarelaan.

Selostettujen parannusten aikaansaamisen on tehnyt taloudellisesti mahdolliseksi se seikka, että uusi järjestelmä runko- ja liityntälinjoineen tulee vuosittain noin 80 milj. mk halvemmaksi kuin vastaavan liikenteen aikaansaaminen entistä järjestelmää, keskustaan saakka ulottuvia autolinjoja, soveltaen.

Runkolinjat.

Ruskeasuon runkolinjoille sijoitetaan liikennelaitoksen parhaita raitiovaunuja. Mannerheimintien *raitioliikenne saadaan entistä nopeammaksi*, vaikkakaan ei vielä tässä vaiheessa niin nopeaksi, etteikö siirtyminen Ruskeasuolla vaunusta toiseen jonkin verran pidentäisi matka-aikaa esikaupungeista keskustaan. Aikataulun mukaan on viivytys yleensä enintään 6—7 minuuttia. Monin verroin pitempi aika k.o. esikaupunkien asukkailta kuluisi jonottamiseen pysäkeillä, jos entiset linjat pysytettäisiin. Kun valmisteilla oleva yleisempi linjaliikenteen uudelleenjärjestely luultavasti syksyllä 1956 voidaan toteuttaa, saataneen runkolinjojen liikenne niin paljon nopeammaksi, että ajanhukka poistuu.

Entisen järjestelmän esikaupunkilinjoilla pääsi vain joko Rautatientorille tai Erottajalle. Ruskeasuon liityntäasemalta johtaa koko päivän raitiolinja N:o 10 Erottajalle, mutta sen lisäksi tungosajan linja 10S Kauppatorille. Kun kaikki k.o. suunnan matkustajat keräänyvät Ruskeasuon liityntäasemalle, käynee liikenteen kasvaessa taloudellisesti mahdolliseksi järjestää *monipuolisempia suoria yhteyksiä Ruskeasuolta keskikaupungin eri suuntiin.*

Ruskeasuon liityntäasema.

Jotta siirtyminen runkolinjan raitiovaunusta liityntälinjan autoon ja päinvastoin kävisi mahdollisimman nopeasti, mukavasti ja turvallisesti, on Ruskeasuolle rakennettu parhaita ulkomaisia esikuvia kehittämällä suunniteltu, *muusta liikenteestä eristetty* liityntäasema.

Oheinen piirros osoittaa, kuinka vaunusta toiseen parhaiten kuljetaan. Matkustajat voivat itse edistää siirron nopeaa ja mukavaa sujumista noudattamalla näitä osviittoja ja aseman kaiuttimilla annettavia neuvoja.

Asemalla on kaksi lämmintä *odotussuojaa* yleisön käytettävänä.

Muutama sana järjestelmästä.

Esikaupunkiliikenteen järjestäminen raitiorunkolinjoja ja auto-liityntälinjoja käyttäen ei ole Helsingin liikennelaitoksen keksintö. Se on käytännössä monessa Helsingin kokoisessa ja suuremmassa kaupungissa. Kaikkialla se on laskelmissa ja kokemuksen mukaan osoittautunut taloudelliseksi ja keskikaupungin yleisen liikenteen tungosta lieventäväksi. Vaunusta toiseen siirtymisen vaiva ja aika voidaan korvata mm. tiheämmillä vuoroilla, lukuisemmilla liityntälinjoilla ja monipuolisemmilla yhteyksillä keskikaupungin eri osiin. Esikaupunkien *koko* asujamiston kannalta nämä edut painavat enemmän kuin järjestelmän määrätyille ryhmille ehkä aiheuttamat haitat.

Valmistelut tämän järjestelmän toteuttamiseksi Helsingin muillakin esikaupunkisuunnilla ovat käynnissä. Siihen kehoittaa mm. pyrkimys pitää kuljetusmaksut edelleenkin halvempina kuin missään muussa pohjoismaiden kaupungissa ja yleensä muuallakaan. Alussa selostettu kalustotilanne on pakottanut toteuttamaan tämän järjestelmän yhdellä suunnalla — jolla on siihen parhaat edellytykset — ennen muita. Tästä johtuu, ettei runkolinjojen liikennettä aluksi saada niin nopeaksi kuin se voi olla järjestelmän kokonaan toteutuessa, ja ettei uusi järjestelmä vain osittain toteutettuna eräissä muissakaan suhteissa vielä pääse osoittamaan kaikkia hyviä puoliaan.

Edellä oleva oli suoraan runkolinjan esitteestä vuodelta 1955. Siitä selviävätkin syyt, miksi HKL käynnisti tämän aikanaan suurta kohua herättäneen liikennöimistavan.

Liikennöinti alkoi siis 29.8.1955, jolloin uudet raitiolinjat 10 (Erottaja – Ruskeasuo) ja 10S (Kauppatori – Ruskeasuo) aloittivat liikennöinnin. Rata Mannerheimintien – Kuusitien paikkeilta Ruskeasuon uudelle pääteasemalle oli juuri valmistunut. Vanha Koroistentien kautta kulkenut Haagan raitiotie oli ollut viimeistä kertaa linjakäytössä 30.8.1953, jonka jälkeen Kuusitien paluusilmukka toimi pohjoisimpana Haagan suuntaisena vaunupysäkkinä. Edellämainittujen linjojen 10 ja 10S lisäksi otettiin 5.9.1955 käyttöön uusi ruuhkalinja 10A (Käpylä – Rautatientori – Ruskeasuo).

Muista linjamuutoksista tuona aikana voidaan mainita ruuhka- ja yölinjan 12S (Kauppatori – Kuusitie) lakkauttaminen 28.8.1955 sekä runkolinjan kulkuun kuulumaton linjan 5 pidennys 29.8.1955 Etu-Töölöstä Messuhallille.

Linjan 10 kokopäiväisiä vuoroja oli alkujaan 7 sekä ruuhkavuoroja 4. Yöliikenne hoidettiin 3 vuorolla. Linjan 10S aamuruuhkavuoroja oli 5 ja iltapäiväksi tarvittiin 7 vuoroa. Linjan 10A aloittaessa sillä oli 9 vuoroa.

Runkolinjan eräs pullonkaula oli alkujaan Mannerheimintien – Ylioppilastalon seutu, jossa vanhat kaksiakselisten vaunujen linjat jarruttivat liiaksi kympin kulkua. 22.11.1955 otettiinkin tästä syystä käyttöön kolmas raide, jolle ryhmittyivät Forumin edessä Kaivokadulle kääntyvät vaunut.

Tämä yhä käytössä oleva raidejärjestely ei tietenkään täysin varmistanut runkolinjan kulkua, joutuivathan kympillä olevat upouudet mustangit (301-330) matelemaan pitkin Mannerheimintietä vanhempien ja hitaampien vaunujen perässä.

Suomen Turistiauto Oy aloitti 1.1.1956 linjansa keskustasta Pohjois-Haagaan. Linja 15 jatkettiin 20.7.1957 Töölön tullista Kuusitielle (linjan toinen pää oli Diakonissalaitos Linjoilla). Linja 10 puolestaan jatkettiin 2.9.1957 Erottajalta Kirurgille ja linja 12 siirrettiin Kirurgilta Diakonissalaitokselle. Samalla linja 15 lakkautettiin. Uusi ruuhka- ja yölinja 10N aloitti myös kulun Erottajan – Ruskeasuon välillä. 10A ja 10S jatkoivat entisenlaisena.

Ruskeasuon runkolinja-asema oli viimeistä kertaa käytössä 13.4.1958 ja seuraavana päivänä bussilinjat ajoivat keskustaan saakka. Raitiolinjat 10, 10S ja 10N jatkoivat liikennöintiä tuttuun tapaan, mutta linja 10A lopetettiin. 10N:stä tuli 2.6.1958 pelkkä yölinja.

Tässä yhteydessä ei ole tuotu esille niitä linja- tai reittimuutoksia, jotka koskivat runkolinjan aikaisia syöttöbusseja näinä kahtena ja puolena vuotena. Seuraavan kerran helsinkiläisiä opetettiin matkustamaan syöttöbusseilla viime vuonna. Itä-Helsingin kauan kaivattu ja odotettu, kaikkien toivoma metro on pakon edessä opettanut kaupunkilaiset liityntäliikenteen ihanuuteen. (Jo oli aikakin – toim. huom.)

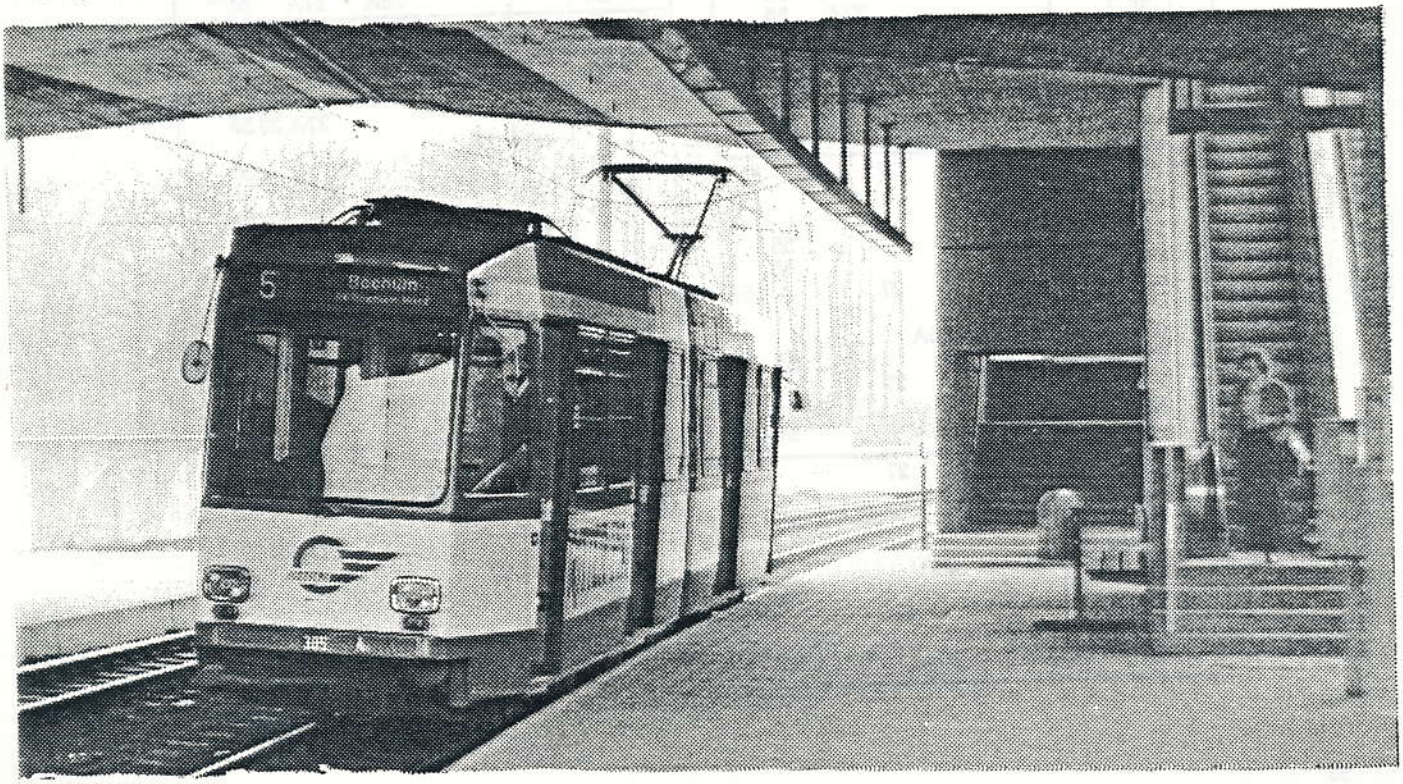
Runkolinjan ideoijaksi on nimetty HKL:n liikennepäällikkö, tekniikan tohtori Reino Castrén. Runkolinjan lempinimi »Frenckellin pikajuna» kuitenkin viittaa kaupunginjohtaja Erik von Frenckelliin, joka oli matkustajille paljon tutumpi henkilö. von Frenckell oli tuolloin tunnetuin liikenneasiantuntijana käytetty henkilö.

Suuren kansanliikkeen vaikutuksesta Suomen Turistiauto Oy – siihen asti varsinaisesti nimensä mukaisestai vain ulkomaanreittiyhtiönä toiminut – sai toimiluvan reitille Hankkijanaukiolta (nykyinen Paasikivenaukio) Pohjois-Haagaan. Mainittakoon vielä, että tohtori Castrén siirtyi kesäkuussa 1956 vasta perustettuun Helsingin esikaupunkiliikenteen suunnittelukomiteaan tutkimaan metron tai pikaraitiotien rakentamista esimerkiksi Herttoniemen suuntaan.

Tässä on edustava kuva pikaraitiotiejärjestelmästä. Kuvassa nähdään Stadtbahn M-tyyppinen moottorivaunu Bochumissa.

More and more LRT systems are being built in Western Germany. This view was taken in Bochum.

Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978



TUNTI	RAITIOVAUNUSTA joka lähtee linjalle EROTTAJALTA 10	KAUPPATORILTA 10S	päässee Ruskeasuon liityntäasemalta 2—3 minuutin siirtymisajan kuluttua jatkamaan matkaa linja-autolla linjalle N:o
	minuutilla		
ARKISIN, PAITSI LAUANTAISIN			
6	09	13	22 25 27 27A 55
	16		27A 55
	22	23	27
	29	33	22 26 26A 27A 55
	36		27A 55
	42	43	27 55A
	49	53	22 27 29
	56		26A 27A 55
			26A 27A 55
7	02	03	27 29 55A
	09	13	22 25 27A 55
	16		27A 55
	22	23	27 55A
	29	33	22 26 26A 27 27A 55
	36		27A 55
	42	43	27 55A
	49	53	22 29
	56		26A 27A 55
			26A 27A 55
8	02	03	27 29 55A
	09	13	22 25 55
	16		55
	22	23	27 55A
	29		22 26A
	36		25 55
	42		27
	49		22 29
	56		26A 55
9—14	02		27
	09		22 26
	16		29 55
	22		27
	29		22 26A
	36		25 55
	42		27
	49		22 29
	56		26A 55

TUNTI	RAITIOVAUNUSTA joka lähtee linjalle EROTTAJALTA 10	KAUPPATORILTA 10S	päässee Ruskeasuon liityntäasemalta 2—3 minuutin siirtymisajan kuluttua jatkamaan matkaa linja-autolla linjalle N:o
	minuutilla		
LAUANTAISIN			
6—10	Kuten arkisin		
11	02		27
	09		22 26
	16		29 55
	22		27
	29		22 26A
	36		25 55
	42		27
	49		22 27 29
	56		26A 27A 55
12	02		27
	09		22 26 55
	16	13	29 55
	22		27A 29 55
	29	23	27
	36	33	22 26A 27 55
	42		25 27A 55
	49	43	25 27A 55
	56	53	22 27 55
			26A 27A 29 55
			26A 27A 55
13	02	03	27 55
	09		22 26 27 55
	16	10	27A 29 55
	22	16	22 27 55
	29	23	22 26A 55
	36	30	25 27A 55
	42	36	22 27 55
	49	43	22 27 29 55
	56	50	26A 27A 55
		56	22
14	02		27 55
	09	03	22 26 55
	16	10	27A 29 55
	22	16	22 27 55
	29	23	22 26A 27 55
	36	30	25 27A 55

15	02						27				
	09		22		26						
	16							27A	29	55	
	22						27			55	
	29		22			26A	27				
	36			25						55	
	42						27			55	
		43									
	49		22						29	55	
		53				26A		27A			
	56					26A		27A		55	
16	02						27			55	
		03									
	09		22		26		27			55	
		10									
	16							27A	29	55	
		16	22								
	22						27			55	
		23									
	29		22			26A				55	
		30									
	36			25				27A		55	
		36	22								
	42						27			55	
		43									
	49		22				27		29	55	
		50									
	56					26A		27A		55	
		56	22								
17	02						27			55	
		03									
	09		22		26					55	
		10									
	16							27A	29	55	
		16	22								
	22						27			55	
		23									
	29		22			26A	27			55	
	36			25				27A		55	
	42						27			55	
	49		22				27		29	55	
	56					26A				55	
18	02						27				
	09		22		26						
	16								29	55	
	22						27				
	29		22			26A					
	36			25						55	
	42		22				27				
	52		22						29		
19	02		22				27			55	
	12		22		26						
	22		22				27		29	55	
	32		22								
	42		22	25			27			55	
	52		22						29		
20–21	02		22				27			55	
	12		22		26						
	22		22				27			55	
	32		22								
	42		22	25			27			55	
	52		22						29		
22	02		22				27			55	
	12		22		26						
	22		22	25			27			55	
	32		22								
	42		22				27			55	
	52		22						29		
23	00			25						55	
	15				26			27A			
	30										
	45							27A			
0	00										
	15							27A			
	30										
	45										

(14)		36	22								
	42						27			55	
		43									
	49		22						29	55	
		50									
	56					26A		27A		55	
		56	22								
15	02						27			55	
		03									
	09		22		26					55	
		13						27A	29	55	
	16							27A	29	55	
	22						27			55	
	29		22			26A				55	
	36			25				27A		55	
	42						27			55	
	49		22						29	55	
	56					26A				55	
16–17	02						27				
	09		22		26						
	16								29	55	
	22						27				
	29		22			26A					
	36			25						55	
	42						27				
	49		22						29		
	56					26A				55	
18–0	Kuten arkisin										

PYHÄISIN

7	32		22							55	
	42		22								
	52		22						29	55	
8	02		22				27				
	12		22		26					55	
	22		22								
	32		22							55	
	42		22	25			27				
	52		22						29	55	
9–13	02		22				27				
	12		22		26					55	
	22		22				27				
	32		22							55	
	42		22	25			27				
	52		22						29	55	
14	02		22					27			
	12		22		26					55	
	22		22				27				
	29		22			26A					
	36									55	
	42			25			27				
	49		22						29		
	56					26A				55	
15–17	02						27				
	09		22		26						
	16									55	
	22						27				
	29		22			26A					
	36									55	
	42			25			27				
	49		22						29		
	56					26A				55	
18	02						27				
	09		22		26						
	16									55	
	22						27				
	29		22			26A					
	36									55	
	42		22	25			27				
	52		22						29		
19	02		22				27			55	
	12		22		26						
	22		22				27			55	
	32		22								
	42		22	25			27			55	
	52		22						29		
20–0	Kuten arkisin										

Vuonna 1900 vaunuihin asetettujen ohjesääntöjen jäljennös.

Ote Helsingin sähköraitioteiden ohjesäännöstä.

6 §. Vaununkuljettaja on velvollinen kiinnittämään huomionsa kokonaan vaunun kuljetukseen, jonka tähden hän on kovasti kielletty tarpeettomasti keskustelemasta kenenkään kanssa.

12 §. Johtajan tulee sitä paisi erittäin ottaa vaarin.

1:ksi että vaunussa palvelevat henkilöt asianmukaisesti toimittavat tehtävänsä;

5:ksi ettei matkustajain sisään- ja ulosastuminen tapahdu muulla tavoin kuin mitä siitä on määrätty, jolloin johtajan erityisesti tulee olla avullinen naisille, lapsille ja vanhoille eli heikoille henkilöille, kun se voi tapahtua ilman erityistä haittaa.

18 §. Raitiovaunulle tahi sen osalle poliisivirastolta määrätyn matkustajaluvun yli ei saa mennä; kuitenkin olkoon virkatoimissa olevalle poliisimiehille oikeus seurata mukana vaikka matkustajaluku jo ennen olisikin täysi.

24 §. Raitiovaunuun ei päästetä henkilöitä, jotka nähtävästi ovat humalassa tahi jotka likaisen vaatetuksen tahi pahan hajun tähden ovat matkustajille vastenmielisiä tahi haitallisia. Tupakan poltto katetussa vaunussa on kielletty.

Raitiovaunuun ei saa ottaa mukaan koiria eikä semmoista tavaraa, joka laveuden tahi laadun tähden on haitaksi.

Matkustajien sisään- ja ulosastumista varten, joka tapahtuu ainoastaan takapuolisen vaunusillan sitä varten avetun oven kautta, pysäytetään raitiovaunu ainoastaan pääasemalla, sivumenopaikalla ja pysäkillä. Vaunun kulkiessa ei saa astua sisään eikä ulos.

25 §. Johtajan kieltoa vastaan älköön kukaan tulko vaunuun tahi siellä ottakoon paikkaa; ja tulee matkustajan hänen käskystään heti jättää vaunun tahi jonkun sen osan, kuitenkin oikeudelle sille, joka pitää johtajan menneen yli oikeutensa, asiasta ilmoittaa raitiotien omistajalle tahi poliisiviranomaisille tutkimusta ja kanteen vastamista varten.

26 §. Matkustaja on velvollinen suorittamaan matkasta määrätyn maksun niinkuin raitiotien omistaja 15 §:n 7 kohdassa mainitussa, vaunussa löytyvässä ilmoituksessa ilmoittaa.

27 §. Matkustaja ei saa puhutella palveluksessa olevaa vaununkuljettajaa.

28 §. Raitiovaunun lähestyessä tulee, jos merkkiä on annettu eli ei, yleisön heti poistua raitiotieltä, jolloin erittäin ajajain ja ratsastajain tulee poistua niin paljon että raitiovaunu esteettä voi kulkea.

Tavaroita eikä muita estoleviä esineitä ei saa panna raitiolle eikä metriä sitä lähemmälle.

29 §. Jos tämän ohjesäännön määräyksiä vastaan rikotaan tahi niitä ei noudateta, tuomitsee Maistraatti syyllisen sakkoon kaupungin poliisijärjestyksen 38 §:n mukaan, jollei muuta edesvastausta rikoksesta voi tulla.

Valituksia raitiotien omistajaa tahi sen henkilökuntaa vastaan tehtäkään joko poliisikamarissa, poliisiasemalla tahi virassa olevalle poliisimiehelle; ja ryhtyy poliisiviranomainen sen johdosta laillisiin toimiin vaivaamatta valittajaa sittemmin poliisikamariin muussa tapauksissa kun silloin jos se katsotaan välttämättömästi tarpeelliseksi.

Maksu yksinkertaisesta matkasta on 15 p. kaikilla raitiotielinjoilla.

2—12 vuotisilta lapsilta on maksu 10 penniä.

Kahta vuotta nuoremmat lapset pääsevät ilmaiseksi.

Hinnanalennuspoletteja, paketissa, jossa on 20 kappaletta ja maksaa 2 m. 50 p., sekä nikkelöittyjä koteloita niitä varten à 50 p., saadaan konduktööriltä.

Huom.! Pilettejä ylimenoa varten vaunusta toiseen eri radoilla saadaan ilman erityistä maksua konduktööriltä, kuitenkin käyvät ne ainoastaan Kauppatorin ja Ylioppilastalon risteyksissä matkan **kohta tapahtuvaa** jatkamista varten.

Maksun pankoon hyväntahtoisesti matkustaja itse konduktöörin esittämään rahalaatikkoon.

Vaihtorahoja on konduktöörillä, joka kuitenkaan ei vaihda suurempaa määrää kuin 1 markan.

Vuonna 1900 Helsingin raitiotiet sähköistettiin ja Kummervaunut otettiin käyttöön. Näihin vaunuihin sijoitettiin oheisen sisältöiset taulut.

Vaunu N:o____

Sijoja 16 henkilölle vaunuissa.

„ 8 „ molemmilla etusilloilla.

Yleisöä pyydetään ettei oleskele vaunusillalla silloin kun löytyy sijaa vaunussa, sekä ainoastaan poikkeustiloissa ottaa sijaa etumaisella vaunusillalla.

Suurempia kapineita ei saa ottaa vaunuin kuin sellaisia, joita voi pitää sylissä muita matkustajia häiritsemättä.

Pakettia ja kapineita ei kuljeteta muille kuin matkustajille.

Koiria ei saa ottaa mukaansa vaunuihin.

Tupakan poltto ja sylkeminen vaunuissa on kielletty.

Sisälle- ja ulosastuessa vaunuista tulee käyttää **takimaista vaunusillaa.**

Sisälle- ja ulosastuminen kohtauslinjoilla ei milloinkaan saa tapahtua vaunujen välistä. vaan ulkosivulta.

Tapaturman välttämiseksi tulee matkustajan ulosastuessa, **aina astua eteenpäin,** s. o. samaan suuntaan kun vaunu kulkee.

Vaununkuljettajaa yleisö ei saa puhutella.

Muistutukset vastaan Raitiotieliikettä eli palveluskuntaa vaunuissa, tulee viipymättä ilmoittaa **yhtiön konttoorissa** eli **toimivaan johtajan** luona.

Ilmoituksia tehdessä tulee konduktöörin eli kuljettajan numero ilmaista.

TAULUT

J.Oksanen

RAITIOLIIKENTEEN KESÄAIKATAULUT 1983

Se on nyt sitten loppu. Nimittäin perävaunujen kulku Helsingin raitiotielinjoilla. Ja oikeastaan muuta uutta ja ihmeellistä ei kesäaikatauluihin sisällykään.

Vertailu kesän 1982 ja 1983 raitioaikataulujen välillä nimittäin osoittaa, että lukuunottamatta linjan 6 maanantaiperjantai -aikataulua ja erästä vähäistä, jo talvella tehtyä korjausta linjan 5 sunnuntaiaikatauluun, ei koko aikataulustossa ole ensimmäistäkään minuuttimuutosta. Kaivakaahan siis RAITIO 2—1982 esille ja lueskelkaa sieltä.

Linjalla 6 tehtiin ma-pe täysremontti. Perävaunut pantiin piiloon. Miten lopullisesti, sitä ei tiedetä, mutta aavistukset ovat pahat. (Eräs HKL:n edustaja kertoi kesäkuun alussa kantanaan, että perävaunut tulevat syksyllä jälleen liikenteeseen — toim.huom.). Perävaunujen poisto korvattiin lisäämällä kaksi vuoroa: 60 klo 6-18 ja 107 iltaruuhkaan. Vuorovälit tihenivät näin ruuhka-aikana 8:sta 6 minuuttiin ja keskipäivällä 10:stä 8 minuuttiin. Illan liikenne sujuukin sitten viimevuotisten nuottien mukaan 10-12 minuutin vuorovälein. Vaunujen kierrosaika, joka oli viime vuonna 64/70 minuuttia (ruuhka/keskipäivä) on nyt 63/64 minuuttia. Jos sitten tarkastellaan palvelutasoa paikkatarjonnan suhteen, se laski keskipäivällä 37,4 % ja ruuhka-aikana lähes 42 %. Mainitut luvut on laskettu istuma- ja seisomapaikkojen yhteismäärästä. Paljon on siis ollut ylitarjontaa aikaisemmin, jos näin rajuun leikkaukseen voidaan mennä.

Se viitosen vähäinen sunnuntaiaikataulun muutos tarkoittaa itse asiassa jo 1.1.83 tehtyä lisäystä Katajanokan lähtöihin, jolloin vuorolle 45 laitettiin ensimmäinen lähtö klo 7.10. Aikaisemmin ensimmäinen lähtö oli vuorolla 49 klo 7.20.

Kesäaikataulun myötä tehtiin myös eräitä lyhenteitä koskevia muutoksia: Postitalosta (PT) tuli Lasipalatsi (LP), Töölön hallista TÖ (entinen TH), Vallilasta — Sturenkadun ja Hämeentien risteys — VI (ennen VA) sekä Vallilan hallista VA (ennen VH).

Hallilistat on painettu uudelleen, vaikka niissäkään ei ole tietenkään suuria muutoksia. Hallireittien numerothan muutettiin 1.3.83, joten tässä listassa ovat nyt sitten uudet numerot näkyvissä. Karttapiirrokset hallireiteistä julkaistiin RAITIOssa 1—1983. Hallireitteihin liittyy pari mielenkiintoista seikkaa: Ensinnäkin oli varsin ihmeellistä, että numerointi uusittiin 1.3.83 eikä aikatauluvaihdoksen yhteydessä; toiseksi se, että eräät varta vasten luodut uudet reitit tulivat käyttöön vasta kesäaikataulujen myötä ja vielä korjauslehdillä.

Kun reittinumerot muuttuivat 1.3, jouduttiin kaikki Koskelan lehdet uusimaan. Vastaavasti suoraan sanoen haaskattiin paperia jokunen aika takaperin, kun aivan äkkiyllättäen Vartiokylän hallin lyhenne VR muuttui VK:ksi. Kaikki lehdet painettiin uudestaan ilman, että niissä olisi mitään muuta muutosta. Hallireiteillä tehtiin 3B:tä ja 3T:tä koskeva muutos, joka olisi pitänyt tehdä jo vuonna 1980 yhteyden katkettua Hämeentieltä Helsinginkadulle. Kolmosilla ryhdyttiin 1.11.1980 (siis kuukauden kuluttua em. tapauksesta) käyttämään linjan 7 silloista hallireittiä 825/826, joka alkoi ja päättyi Harjutorilla. Nyt 1.3.1983 tehtiin uusi reitti 655/656 KH—Harjutori—Porvoonkatu ja takaisin. Siitä huolimatta Harjutorin kautta reitilleen ajavilla kolmosilla oli hallireittimerkintänä 675, paluusuunnassa 676. Siis hallireitit 825/826 uudelleen numeroituna. Näin oli vielä 1.6.83 julkaistuissa aikatauluissa, kunnes hetikohta ilmestyivät A-sivut, joissa reittinumerot vihdoin oli saatu kohdalleen. Ei tunnu oikea käsi aina tietävän, mitä vasen tekee. Samoin A-sivuilla korjattiin johdonmukaisemmiksi ne hallireitit, jotka alkavat KH:sta ja päättyvät Mannerheimintielle Töölön kisahallin kohdalla. Aiemmin reitti 809, uusi 659 ei kertonut, mihin päin vaunu lähtee jatkamaan Mannerheimintietä. Muutoksen jälkeen 659-reitti johtaa aina pohjoiseen (Ruusulankadun kautta), kun taas etelään menevät vuorot käyttävät hallireittiä 687. Paluupuolella numerot ovat 660 (pohjoisesta) ja 690 (etelästä). Aika paljon siis selvempi merkintä. Mutta aikatalutoimittajan iloksi kyllä vielä epäyhdenmukaisuuksiakin löytyy. Otettakoonpa vaikka linja 8: linjalle ajettaessa asiat ovat oikein, reitti 679 KH—Paavalin kirkko. Paluupuolen reitti alkaakin joLBrahenkadulta, siis keskeltä linjaa. Miksei voisi olla käytössä merkintä 674 (Vallila—KH)?

Hallilistojen lisäksi julkaistaan ohessa jo tavanmukainen raitiovaunujen ajojärjestyksiä selvittävä luettelo ja vuoronumerojärjestyksessä oleva lista kesäliikenteessä ajavista vaunuista, josta selviävät sijoittelu halleihin ja liikennöintipäivät.

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana.
Täydennä nyt kokoelmiasi.
1978: 1, 2, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3, 4
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2, 3, 4
Tilaus SRS:n postisiirtotilin kautta, 5 mk numerolta.

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Maanantai - perjantai 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	16 n	3B	657
	47	5	669
	79 v	8	679
5.36	112	2,2A,4V	651
5.37	5	1	651
	37 n	4	659
	55	6	673
	94 n	10	661
	110	2,2A	653
5.40	18 n	3B	687
	71 v	7	675
	80 v	8	679
5.42	12 n	3B	655
	41 n	10	687
5.44	29 n	3T	661
	93 n	10	659
	102	2,2A	653
5.45	58	6	671
	101	1	661
	103	1	651
	111	2,2A,4V	651
5.46	113	6	673
5.47	39 n	4,4N	659
5.48	95 n	10	661
5.49	13 n	3B	655
5.50	74 v	7	661
5.52	30 n	3T	661
	92 n	10	687
5.53	2	1	651
	60	6	671
	96 n	10	661
5.54	8	2,2A	651
5.57	26 n	3T	659
	36 n	4,4N	687
5.58	82 v	8	679
6.00	44	5	669
	59	6	671

klo	vuoro	linja	reitti
6.00	73 v	7	675
6.01	104	1	651
6.02	105	2.2A	651
6.03	27 n	3T	659
	40 n	4,4N	659
6.06	45	5	669
6.07	53	6	671
	114 v	8	679
6.09	3	1	651
6.10	9	2,2A	651
6.12	97 n	10	659
6.14	4	1	651
	54	6	671
6.16	83 v	8	679
6.19	7	2,2A	651
6.20	57	6	671
6.38	56	6	671
6.42	1	1	651
6.44	25 n	3T	659
6.45	81 v	8	679
6.46	15 n	3B	655
6.47	38 n	4,4N	659
6.49	72 v	7	675
7.11	49	5	669
7.19	6	2,2A	651
7.20	75 v	7	675
13.29	107	6	671
14.00	102	2,2A	651
14.01	113	6	671
14.17	111	2,2A	653
14.20	103	1	651
14.27	112	2,2A	653
14.33	104	1	651
14.34	106	6	671
14.36	110	2,2A	651
14.44	101	1	651
15.03	114 v	8	679
15.37	105	4V	665

Vallilan hallin tapahtumat ovat raitiolinjaliikenteen osalta nyt sitten loppu. Viimeisenä siellä liitettiin kuutoselle perävaunut ja otettiin taas pois. Toistaiseksi tämä työ on lopahtanut ja on epävarmaa tuleeko perävaunuja kuutoselle syksylläkään.

Hallireiteistä on piirrokset RAITIOssa 1/83.

Merkkien selityksiä:

n = nivelvaunu
v = 4-akselinen kuljettajarahastusvaunu
L = vain lauantaisin

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Lauantaisin 1.6.1983 alkaen.

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	44	5	669
5.31	74 v	7	675
5.34	18 n	3B	657
5.38	83 v	8	679
5.40	12 n	3B	687
	27 n	3T	659
	40 n	4,4N	659
	59	6	673
5.44	93 n	10	687
	95 n	10	659
5.45	37 n	4	687
	47	5	669
5.46	26 n	3T	661
	71 v	7	675
5.47	4	1	661
	5	1	651
5.48	15 n	3B	655
	97 n	10	661
5.50	17 n	3B	687
	29 n	3T	659
	54	6	671
	79 v	8	679
5.52	96 n	10	659
5.53	53	6	673

klo	vuoro	linja	reitti
5.53	94 n	10	687
5.55	38 n	4,4N	687
5.58	16 n	3B	655
6.00	30 n	3T	659
	36 n	4,4N	659
6.01	72 v	7	675
6.02	80 v	8	679
6.04	55	6	671
6.05	39 n	4,4N	687
6.07	2	1	651
6.12	92 n	10	659
6.14	81 v	8	679
6.16	58	6	671
	73 v	7	675
8.00	82 v	8	679
8.35	25 n	3T	659
	75 v	7	675
8.36	45	5	669
8.44	1	1	651
8.48	41 n	4	659
8.52	13 n	3B	655
8.56	49	5	669
9.07	3	1	651
9.09	56	6	671

Sunnuntaisin 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
6.43	45	5	665
6.54	17 n	3B	655
	18 n	3B	657
	35 n	4	687
	37 n	4	659
	49	5	665
	53	6	671
	58	6	673
	80 v	8	679
	93 n	10	659
6.56	27 n	3T	659
6.58	28 n	3T	661
7.00	50	5	669
	79 v	8	691
	91 n	10	687
7.02	82 v	8	679
	94 n	10	659
	96 n	10	661
7.04	41 n	4	687
7.07	39 n	4,4N	659
7.09	13 n	3B	655
7.10	54	6	671
7.11	25 n	3T	659
7.12	83 v	8	679

klo	vuoro	linja	reitti
7.25	56	6	671
8.49	71 v	7	675
9.02	75 v	7	661
9.04	72 v	7	675
9.19	73 v	7	675
9.23	29 n	3T	659
9.37	47	5	669
9.40	12 n	3B	655
9.42	92 n	10	659
9.45	16 n	3B	687
9.48	59	6	671
9.52	97 n	10	687
9.53	26 n	3T	659
	38 n	4,4N	659
10.06	44	5	669
10.11	15 n	3B	655
10.12	36 n	4,4N	665
10.13	95 n	10	659
10.18	55	6	671
10.22	74 v	7	675
10.23	40 n	4,4N	659
10.46	81 v	8	679

Raitiovaunuliikenne linjalta KOSKELAn halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
8.49	112	2,2A,4V	698
8.52	110	2,2A	652
8.57	105	2,2A	654
9.01	103	1	652
9.03	104	1	652
	111	2,2A,4V	698
9.09	113	6	672
9.10	114 v	8	696
9.25	101	1	662
9.30	102	2,2A	654
17.14	112	2,2A	654
17.18	105	4V	660
17.20	107	6	672
17.22	102	2,2A	654
17.39	57	6	672
17.41	103	1	652
17.45	7	2,2A	652
17.49	113	6	672
17.54	8	2,2A	652
	104	1	652
18.00	9	2,2A	652
18.06	6	2,2A	654
18.07	101	1	652
18.09	60	6	672
18.11	114 v	8	696
18.12	110	2,2A	652
18.15	111	2,2A	654
18.19	106	6	672
18.21	3	1	652
21.25	53	6	672
21.27	5	1	652
	79 v	8	696
21.30	73 v	7	676
21.36	1	1	652
21.46	4	1	652
21.51	2	1	652
23.12	80 v	8	696
23.14	15 n	3B	660
23.17	29 n	3T	656

klo	vuoro	linja	reitti
23.17	54	6	674
	59	6	672
23.21	44	5	670
23.24	81 v	8	696
23.25	75 v	7	676
23.27	72 v	7	654
23.29	55	6	674
	71 v	7	696
23.31	45	5	670
23.32	18 n	3B	660
	92 n	10	690
23.33	37 n	4	666
	94 n	10	662
23.36	82 v	8	696
	96 n	10	660
23.39	74 v	7	654
23.40	56	6	674
23.42	93 n	10	690
23.43	26 n	3T	656
	95 n	10	662
23.44	49	5	698
23.45	41 n	4	660
	47	5	670
23.46	97 n	10	660
23.48	83 v	8	696
23.50	58	6	674
1.08	12 n	3B	660
1.10	25 n	3T	656
1.20	38 n	4,4N	664
1.23	13 n	3B	660
1.25	27 n	3T	656
	36 n	4,4N	690
1.30	16 n	3B	662
	30 n	3T	690
	39 n	4,4N	664
	40 n	4,4N	660

Lauantaisin ja sunnuntaisin 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
L15.08	1	1	652
L15.45	4	1	652
L17.14	2	1	652
L17.29	3	1	652
L17.48	5	1	652

klo	vuoro	linja	reitti
21.25	53	6	672
21.27	79 v	8	696
21.30	73 v	7	676
23.12	80 v	8	696

jne. kuten maanantai-perjantai

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	50	5	619
5.33	137 v	7	629
5.40	28 n	3T	629
	139 v	8	629
5.43	138 v	7	609
5.46	17 n	3B	605
5.50	48	5	615
5.53	130 n	4	607
	142 v	7	629
5.54	23 n	3T	607
5.57	91 n	10	605
	135	5	615
6.00	19 n	3B	605
6.02	14 n	3B	629
	24 n	3T	607
6.03	35 n	4	605
6.09	129 n	4	607
6.44	140 v	10	607
7.06	132	4V	607
7.07	46	5	615
7.15	134	4V	607
7.19	141 n	10	607
7.23	133	4V	607
8.20	132	4V	606
8.32	134	4V	606
8.39	133	4V	606
8.53	137 v	7	630
8.59	130 n	4	606
9.00	139 v	8	630
9.05	142 v	7	630
9.08	135	5	616
9.14	140 v	10	632
9.18	129 n	4	606
9.27	141 n	10	606
9.29	138 v	7	630

klo.	vuoro	linja	reitti
14.10	138 v	7	629
14.17	135	5	615
14.22	140 v	10	605
14.27	139 v	8	629
	141 n	10	607
14.33	130 n	4	605
14.34	137 v	7	629
14.47	142 v	7	629
14.49	132	4V	605
14.53	136	5	615
15.03	129 n	4	605
15.07	133	4V	605
15.37	134	4V	605
16.23	133	4V	612
16.54	134	4V	612
17.21	132	4V	612
17.36	136	5	616
17.42	138 v	7	630
17.53	130 n	4	612
17.54	135	5	616
	140 v	10	632
18.00	139 v	8	630
18.04	46	5	616
18.05	137 v	7	630
18.08	19 n	3B	608
18.12	24 n	3T	604
18.15	48	5	616
18.18	142 v	7	630
18.21	129 n	4	612
18.24	141 n	10	632
20.45	17 n	3B	608
20.55	23 n	3T	604
21.10	35 n	4	606
21.15	14 n	3B	608
21.17	91 n	10	606
21.25	28 n	3T	604
21.44	50	5	616

Lauantaisin 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
5.40	28 n	3T	629
6.00	35 n	4	607
6.12	50	5	615
9.05	91 n	10	607

klo	linja	vuoro	reitti
16.28	91 n	10	632
17.10	35 n	4	606
20.13	28 n	3T	604
20.15	17 n	3B	608
21.44	50	5	616

Sunnuntaisin 1.6.1983 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
10.38	30 n	3T	607

klo	linja	vuoro	reitti
20.13	28 n	3T	604
20.15	17 n	3B	608
20.50	35 n	4	606
21.16	91 n	10	606
21.44	50	5	616

RAITIOVAUNUJEN AJOJÄRJESTYS ERI LINJOILLA 1.6.1983 ALKAEN

Huom! Kaikilla kierroksilla ei järjestys ole täydellinen. Halliaikataulusta voi tarkistaa, milloin jokin tietty vuoro tulee mukaan tai poistuu välistä.

Jaksot eri vuorokaudenaikoina:

ma-pe:			la:			su:	
ar: (aamuruuhka)	n.klo	6-9	a: (aamu)	n.klo	6-9	a: (aamu)	n.klo 7-10
p : (päivä)	"	9-14	p: (päivä)	"	9-15	p/i: (päivä/ilta)	n. klo 10-23
ir: (iltaruuhka)	"	14-18	i: (ilta)	"	15-23	y: (yö)	n.klo 23-01
i : (ilta)	"	18-23	y: (yö)	"	23-01		
y : (yö)	"	23-01					

maanantai - perjantai

Linja

1
ar: 1, 2, 104, 3, 4, 101, 5, 103
p : 1, 2, 3, 4, 5
ir: 1, 101, 2, 3, 4, 103, 5, 104
i : 1, 2, 4, 5 liikenne loppuu n.klo 21

2/2A
ar: 6, 7, 110, 102, 112x, 111x, 8, 105, 9 x= linjalle 4V n.klo 7
p : 6, 7, 8, 9
ir: 6, 111, 112, 102, 7, 8, 9, 110

3B
ar,p,ir: 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19
i : 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
y : 12, 13, 16

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: 35, 36, 37, 130, 38, 39, 129, 40, 41
p : 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
ir: 35, 129, 36, 37, 38, 39, 130, 40, 41
i : 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41

4N
y : 36, 38, 39, 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, 57, 55, 113, 56, 58, 60, 59
p : 53, 54, 57, 55, 56, 58, 60, 59
ir: 53, 54, 57, 55, 113, 56, 58, 60, 59, 106, 107
i : 53, 54, 55, 56, 58, 59

7
ar: 71, 142, 72, 73, 138, 74, 75, 137
p : 71, 72, 73, 74, 75
ir: 71, 142, 72, 73, 138, 74, 75, 137
i : 71, 72, 73, 74, 75

8
ar: 79, 80, 139, 81, 82, 114, 83
p : 79, 80, 81, 82, 83
ir: 79, 80, 139, 81, 82, 114, 83
i : 79, 80, 81, 82, 83

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

1
a: 2, 4, 5
p: 1, 2, 3, 4, 5
i: 2, 3, 5 liikenne loppuu klo 17

3B
a: 12, 17, 15, 16, 18
p: 12, 17, 13, 15, 16, 18
i: 12, 17, 13, 15, 16, 18
y: 12, 13, 16

3T
a: 26, 27, 29, 30, 28
p, i: 25, 28, 26, 27, 29, 30
y: 25, 27, 30

4
a: 35, 36, 37, 38, 39, 40
p: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
i: 36, 37, 38, 39, 40, 41

4N
y: 36, 38, 39, 40

5
a: 44, 47, 50
p,i: 44, 45, 47, 49, 50

6
a: 53, 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,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

3B:
a: 13, 18, 17
p/i: 12, 17, 13, 15, 16, 18
y: 12, 13, 16

3T:
a: 25, 28, 27
p/i: 25, 28, 26, 27, 29, 30
y: 25, 27, 30

4
a: 35, 41, 37, 39
p/i: 35, 40, 41, 36, 37, 38, 39

4N
y: 36, 38, 39, 40

5
a: 45, 49, 50
p/i: 44, 45, 47, 49, 50

6
a: 53, 54, 56, 58
p/i: 53, 54, 55, 56, 58, 59

7
a: 71, 72, 73, 75 liikenne alkaa n.klo 9
p/i: 71, 72, 73, 74, 75

8
a: 79, 80, 82, 83 ensimmäisellä kierroksella 79 ja 80 toisinpäin
p/i: 79, 80, 81, 82, 83

10
a: 91, 93, 94, 96
p/i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT JA LIIKENNÖINTIPÄIVÄT KESÄAIKATAULUSSA 1983

Seuraavassa kesäaikataulun mukaiset raitioliikenteen vuorot, vaunutyypit, linjat, hallit ja liikennöintipäivät taulukon muodossa:

vuoro	vaunu	linja	halli	liikennöi ma-pe	la	su
1		1	KH	x	x	
2		1	KH	x	x	
3		1	KH	x	x	
4		1	KH	x	x	
5		1	KH	x	x	
6		2,2A	KH	x		
7		2,2A	KH	x		
8		2,2A	KH	x		
9		2,2A	KH	x		
12	n	3B	KH	x	x	x
13	n	3B	KH	x	x	x
14	n	3B	TÖ	x		
15	n	3B	KH	x	x	x
16	n	3B	KH	x	x	x
17	n	3B	TÖ	x	x1	x1
18	n	3B	KH	x	x	x
19	n	3B	TÖ	x		
23	n	3T	TÖ	x		
24	n	3T	TÖ	x		
25	n	3T	KH	x	x	x
26	n	3T	KH	x	x	x
27	n	3T	KH	x	x	x
28	n	3T	TÖ	x	x	x1
29	n	3T	KH	x	x	x
30	n	3T	KH	x	x	x2
35	n	4	TÖ	x	x	x1
36	n	4,4N	KH	x	x	x
37	n	4	KH	x	x	x
38	n	4,4N	KH	x	x	x
39	n	4,4N	KH	x	x	x
40	n	4,4N	KH	x	x	x
41	n	4	KH	x	x	x
44		5	KH	x	x	x
45		5	KH	x	x	x
46		5	TÖ	x		
47		5	KH	x	x	x
48		5	TÖ	x		
49		5	KH	x	x	x
50		5	TÖ	x	x	x1
53		6	KH	x	x	x
54		6	KH	x	x	x
55		6	KH	x	x	x
56		6	KH	x	x	x
57		6	KH	x		
58		6	KH	x	x	x
59		6	KH	x	x	x
60		6	KH	x		
71	v	7	KH	x	x	x
72	v	7	KH	x	x	x
73	v	7	KH	x	x	x
74	v	7	KH	x	x	x
75	v	7	KH	x	x	x
79	v	8	KH	x	x	x
80	v	8	KH	x	x	x
81	v	8	KH	x	x	x
82	v	8	KH	x	x	x
83	v	8	KH	x	x	x
91	n	10	TÖ	x	x	x1
92	n	10	KH	x	x	x
93	n	10	KH	x	x	x
94	n	10	KH	x	x	x
95	n	10	KH	x	x	x
96	n	10	KH	x	x	x
97	n	10	KH	x	x	x
101		1	KH	x		
102		2,2A	KH	x		
103		1	KH	x		
104		1	KH	x		
105		2,2A,4V	KH	x		
106		6	KH	x		
107		6	KH	x		
110		2,2A	KH	x		
111		2,2A,4V	KH	x		
112		2,2A,4V	KH	x		
113		6	KH	x		
114	v	8	KH	x		
129	n	4	TÖ	x		
130	n	4	TÖ	x		
132		4V	TÖ	x		
133		4V	TÖ	x		
134		4V	TÖ	x		
135		5	TÖ	x		
136		5	TÖ	x		
137	v	7	TÖ	x		
138	v	7	TÖ	x		
139	v	8	TÖ	x		
140	v	10	TÖ	x		
141	n	10	TÖ	x		
142	v	7	TÖ	x		

n = nivelvaunu
v = neliakselinen kuljettajarahastusvaunu
x1 = lähtee KH:lta, palaa TÖ:lle
x2 = lähtee TÖ:lta, palaa KH:lle

Melodi för den »röda tråden»: Far min salig el. Åka skidor i fjällen.

Vid spårvagnshaltpunkter står jag ofta och tränges,
de flesta vagnsdörrar dock brutalt för mig stänges.
Jag suckar stilla och väntar vidare bara —
mitt främsta nöje det är med spårvagn att fara.

I vinterkölden var detta väntande huttrigt
men nu i vårsol är det så trivsamt och puttrigt.
Att hänga utanpå vagnen hurtigt kan vara —
ett frisksportnöje det är med spårvagn att fara.

När vagnen stormas jag icke godvilligt ger mej,
nej som en frontman vid hyökkäys jag beter mej.
Ej nästans liv eller tår jag då hinner spara —
men god motion är det dock i spårvagn att fara.

Om allt går väl får man sedan hängplats i ladan,
ens liv det dinglar uti en stropp, det är vådan,
och de vars revben går av till ovett är snara —
det är en njutning att uti spårvagnar fara.

Jag t. ex. i blåvit vagn engång råka
en äldre dam med rätt mycket lust för att bråka.
Uppriktigt sagt var hon något utav en mara,
och detta sa hon om att i spårvagnar fara:

(Mel. Plocka vill jag skogsviol)

Här står jag och kläms och trycks
bland pöbel och bland pack
jag, som förr for bil i lyx,
o ve och usch och ack!
Jag är rädd att någon stjäla skall min silverräv
och tänk, i går mitt vårhattsflor
i trasor slitet blev ....

Den damen känns väl igen? Hon plågar oss alla,
så att vi önskar hon ut ur vagnen skall falla.
Hon är nog värst ibland passagernas skara,
hon borde hindras från att i spårvagnar fara.

Ibland när alla i vagnen småsvära knarrigt
och prata väder och politik surt och marrigt
jag tänker: »O, låt oss tina upp och bli rara
och sjunga allsång när vi i spårvagnar fara!»

Spårvägs-kupletten

ord av sign. „OCLAY"
Framföres 29. 4. 1942
vid Spårvägsidrottarnas talkofest för
KRIGSINVALIDERNAS VÄL

av

Erik Fröling

Raitioteistä kertovat kupletit ovat verrattain harvinaisia — etenkin, jos aiheen antajana ovat olleet Helsingin raitiovaunut. Ohessa 1942 sotainvalidien tueksi järjestetyn talkoojuhlan käsiohjelmasta löytyvät kupletit. Juhlien järjestäjänä toimi Raitiotien Urheiluseura, jonka merkki on tässä myös nähtävissä. Valitettavasti osalla lukijoista voi olla vaikeuksia ymmärtää kupletteja, joissa on käytety slangivoittoista ruotsinkieltä.

PRIS 2:—

(Mel. Säg det med ett leende)

Säg det med ett leende
och med en glimt i ögonvrån
och ha överseende
och någon trampar dig på tån.
Var som en solskensdag i maj,
säg alltid »tack» och aldrig »aj» —
säg det med ett leende
och med en glimt i ögonvrån!

En gång jag samlade mod och sjöng just den visan.
Polis då tillkallades utav konduktrisan,
som sa att sorgligt berusad jag måste vara.
Sen Musta Maja, ej spårvagn alls fick jag fara.

En gång jag såg en i spårvagn som hade roligt,
han var blott sju år och hans humör det var soligt.
»Vad är din mening om att i spårvagnar fara?»
jag frågade, vartill grabben sen hördes svara:

(Mel. Vad rår väl Sigismund —)

No ä de kivat när int nån sir va man hommar,
iblann så kan man knycka karki här å där,
ja brukar sticka tanter baktill me en knappnål,
då steppar di så fint som den där Fred Astaire.
No ä de kivat när int konduktrissan sir en,
de ä så hujsit när man pinnar alla dar,
å skramlar gratis runtkring stan å leker gangster,
ja leker Präriens skräck när ja i spåra far.

Den unga mannen har rätt, ja det är ju givet:
man har så roligt som man sig gör här i livet!
För min del Lyckan på linje 3 jag har funnit
ty länge jag för en spårvagnsförerska brunnit.

Min kärlek här jag förklara vill uti toner:
för hennes skull är jag med om små kollisoner,
så fint som hon kan ej någon starta och stoppa
ock krossa lastbilar och från skenorna hoppa.

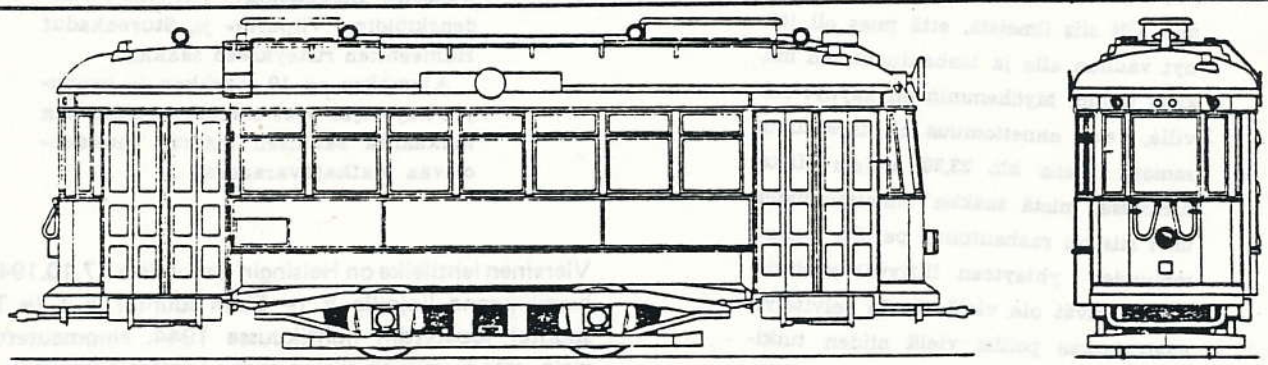
(Mel. Bel Ami)

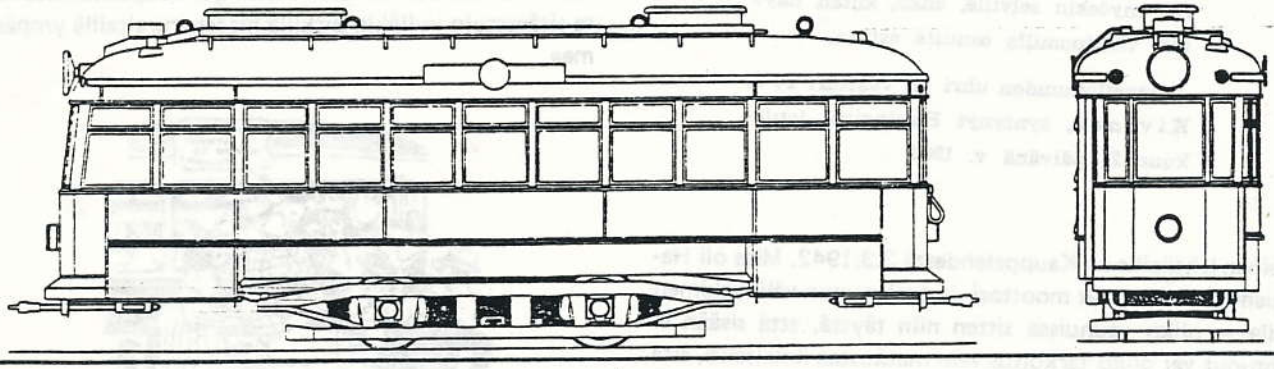
Min älskade är spårvagnskonduktris
och hon har charm och stil på alla vis,
mest hela dagen åker jag med henne,
och drömmer om en nattvagn för oss tvenne.
För hennes skull ett månadskort jag har,
och varv på varv kring gula linjen far,
ty utom att hon kurvor tar
hon även kurvor har —

När min älskade spårvagnen kör
ej dess skrammel och gnissel jag hör,
bara ljuvlig musik,
nästan bröllopsklockor lik,
det slår gnistor när hon vagnen för
Hur än mänskorna packar sig på,
bara henne jag skådar ändå,
jag är swingig som Babs,
jag är säll som av en snaps
när min älskade spårvagnen kör!

Helsingin kaupungin liikennelaitos **Arvio** _____ **mk**

Vanrio N:o **Raitiovaunu N:o** **Arvioitu** / **19 klo**





LI 105 C 500. 10. 50.

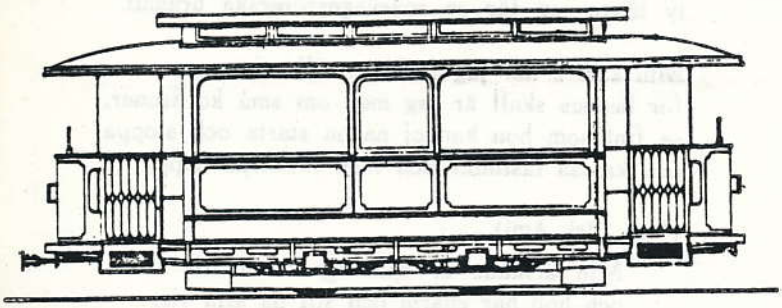
Huomautuksia .....

.....

Raitiovaunujen korjauslappu 1950-luvun alusta. Vauriokohdat merkitään kynällä vaunun piirrokseen.

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala



Järkyttävä tapaturma.

Mies raahautui raitiotievaunun alla Hakaniemestä Turuntielle.

Kun viime lauantai-iltana muuan raitiovaunu saapui Turun tien varrella olevaan raitiovaunutalliin, putosi vaunun pysähdyttyä alla olevaan korjausaukkoon pahasti ruhjoutunut miehen ruumis. Oli siis ilmeistä, että mies oli jäänyt vaunun alle ja laahautunut sen mukana talliin. Myöhemmin on käynyt selville, että onnettomuus oli tapahtunut samana iltana klo 23,30 ajoissa Hakaniemessä, mistä saakka onnettomuuden uhri siis oli raahautunut perille. Onnettomuuden yhteyteen liittyvät yksityiskohdat eivät ole vielä täysin selvitetyt, vaan jatkaa poliisi vielä niiden tutkimista. Niistä ja ruumiinavauksesta käynee myöskin selville, onko, kuten näyttää, väkijuomilla osuutta asiaan.

Onnettomuuden uhri on vaatturi P. J. Kivinen, syntynyt Helsingissä joulukuun 21 päivänä v. 1906.

Oheinen lehtileike on Kauppalehdestä 3.3.1942. Mies oli Hakaniemessä kiivennyt moottori- ja perävaunun välikytkimen päälle — oliko vaunuissa sitten niin täyttä, että sisään ei mahtunut vai oliko tarkoitus vain matkustaa ilmaiseksi, sitä ei ole tiedossa. Joka tapauksessa ote ei ollut pitänyt mainituin seurauksin.

YÖBUSSEJA HELSINKIIN.

Kaksi asemalta klo 24 lähtevää, yli koko kaupungin ulottuvaa linjaa.

Helsingin Suojeluskunnan liikennetoimiston toivomuksesta järjestää raitiotieyhtiö toistaiseksi kaupunkiin saapuvia rautatiematkustajia varten omnibusliikennettä.

Vaunujen lähtöaika rautatieaseman läntiseltä puolelta on klo 24 ja reitit ovat seuraavat:

Linja E: Kaivokatu, Mannerheimintie, Bulevardi, Fredrikin-, Laivurin- ja Tehtaankadut, Eteläinen Rantatie, Kauppatori, Pohjois-Esplanaadi, Marian-, Liisan- ja Unioninkadut sekä Hämeentie Sturenkadun risteykseen saakka.

Linja T: Postikatu, Mannerheimintie, Arkadian-, Runebergin-, Topeliuksen-, Stenbäckin-, Reijolan-, Nordenskiöldin-, Viipurin- ja Sturenkadut Hämeentien risteykseen saakka.

Ajomaksu on 10 markkaa ja vaunujen käyttäjät ovat oikeutetut ottamaan mukaansa säällisen määrän mukanaolevaa matkatavaraansa.

Viereinen lehtileike on Helsingin Sanomista 17.10.1943. Yöbussiliikenne linjoilla E (= Eiran suunta) ja T (= Töölön suunta) lopetettiin huhtikuussa 1944. Huomautettakoon vielä, että kyseisenä aikana sodan kestäessä siniset bussit eivät liikennöineet lainkaan Helsingin kaupunkialueella, mutta sitävastoin kylläkin pitkillä maaseutureiteillä ympäri Suomea.

UUSI SUOMI, 7.5.1942

RUNOUTTA RAITIOVAUNUIHIN

eli kohteliaisuutta ja varovaisuutta »värssyjen» voimalla

Huumorin voimalla on maailmassa viety läpi ihmeellisiä asioita. Tällä kertaa käyttää keinoa hyväkseen raitiotieyhtiö kasvattaakseen liikkuvissa laitoksissaan ajelevia Asikaisia, Mutikaisia ja tuhansia muita.

Epäilemättä on kohteliaisuuden puute havaittu pääkaupunkilaisten suureksi helmasynniksi siitä päätellen, että vaunuihin on ensimmäiseksi kiirehditty asettamaan seuraava kehoitus:

Pyrki vaunuun vanhus taikka
sairas — hälle istuinpaikka!
Kyllä varmaan joku teistä
jaksaa seistä.

Niinkuin jaksaakin, mikäli vain muistaa ja viitsii. Tästä lähtien helpottaa tapausta varmaan melkoisesti edellä mainittu, aivan nenän edessä oleva virkistävä viite.

Koleasta säästä huolimatta seisoo rouva Räiskäle upouudessa kevätulsterissaan tuijottaen raitiovaunua tulevaksi.

Se tuleekin, mutta valitettavasti myös menee.

Se on nimittäin täysi.

Yllättävän nopeasti sujuvat kuitenkin seuraavat minuutit odotuksen autuudessa »värssyn» voimalla:

Jos on vaunu ennen sua
täysi, koeta rauhoittua!
Vaunu veti sen kuin veti!
Toinen tulee aivan heti!

Mutta mitään uhkorohkeita loikkauksia se ei siedä suuntaan eikä toiseen. Sellaiset kun useimmiten saattavat elämässä epäonnistua, vaikkei päämaalina olisi senkään korkeampaa kuin raitiovaunu...

Aleneja, Vilenejä ja tuhansia muita varoittaakseen raitiotieyhtiö onkin innostunut runoilemaannäin laulavasti ja lennokkaasti:

Vaunun liikkuessa tiellä
älä hyppää, pysy siellä!
Jos on liian kova hoppu,
saattaa tulla synkkä loppu...

Mikä olisi verraton vahinko.

Vaunuihin ilmestyneiden »värssyjen» innoittamana muuan yleisönosastokirjoittaja keksi niitä lisää:

Avatkaapa vaunu ovi!
Jos ei lihavammat sovi,
ainapa näin laiha »Kalle»
kömpii vaikka penkin alle!

Vielä kysyt, minkä kautta
tulin etuoven kautta!
Kukas takaoven veti
nenän eestä kiinni heti?

Kiltti kulta rahastaja
älä mua ulos aja!
Miksikäs ei joku meistä
käytävälläkin voi seistä!

Mokomat nuo töölöläiset
Munkkiniemen vaunuläiset!
— —
Nytpä Munkkiniemeen asti
ajakaa koko lasti!

Kiltti, kulta neiti, rouva
käteni ei rahaan jouva
Kunhan pääsen väljään tilaan
lipun kukkarosta hilaan!

(P. Leinomäki)

OY OMNIBUS AB (ns. punaiset bussit)

Tammikuussa 1928 päätettiin perustaa linja-autoyhtiö Helsingin sisäisen liikenteen tarpeita palvelemaan. Perustava yhtiökokous pidettiin 28.2.1928

HRO osti kaikki osakkeet 1937 ja 27.1.1938 kaupunginhallitus hyväksyi linjojen liikennömisoikeuden siirtämisen HRO:lle. Liikenne loppui 31.12.1937

LINJAT

1A/1B	25.4.1928: Eira (Kapteeninkatu) — Kauppatori — Kruununhaka — Rautatientori — Eira ja päinvastoin (rengaslinja)
1	yhdistetty 1.3.1937: Eira (Hernesaarenkatu/Ehrensvärdintie) — Kauppatori — Kruununhaka — Rautatientori — Merikatu
2	19.12.1928: Kauppatori — Temppeliaukio 27.11.1931: jatkettu Mechelininkadulle 1. 3.1937: jatkettu Katajanokalle
3	16. 8.1929 — 31. 8.1930: Erottaja — Hietalahti 1. 8.1933 — 30.11.1933: Hakaniemi — Rautatientori — Ruoholahti
4	1929: Erottaja — Seurasaari (pyhäisin; kesäisin joka päivä; vaihtelee vuosittain)
5	8. 6.1930: Erottaja — Hietaniemi (pyhäisin; kesäisin joka päivä; vaihtelee vuosittain) 13. 6.1937 — 30. 8.1937: Marian sairaala — Hietaniemi

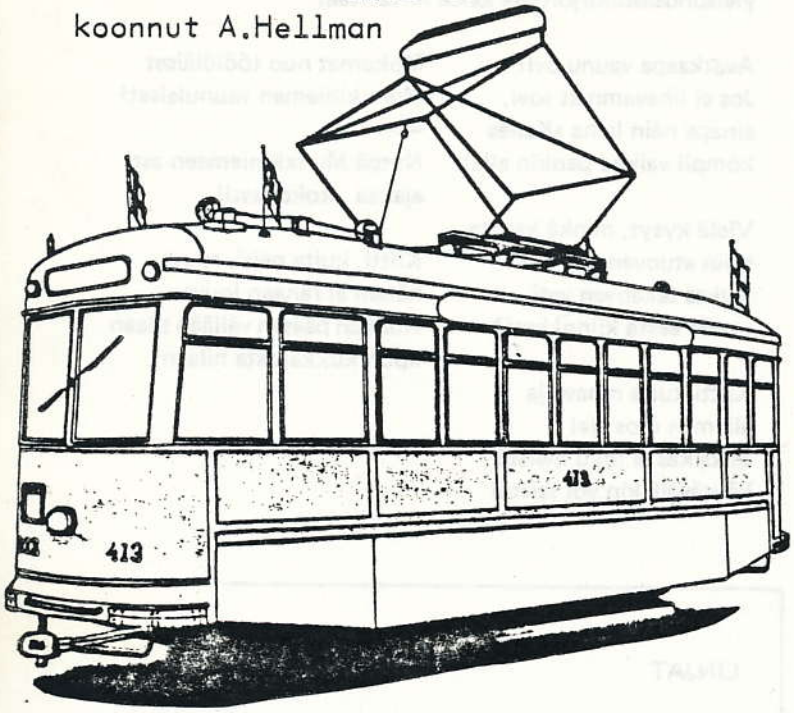
KALUSTO

Nro	Merkki/kori	Vuosim.
1—10	REO/Turun Autokori Oy	1928
11—13	REO/Turun Autokori Oy	1928
14—17	REO/Turun Autokori Oy	1928
18,19	» (osittain Oy Autokoritehdas, Hki)	1929
20,21	REO/?	1929
22	REO/Oy Autokoritehdas, Hki	1930
23	DODGE/? (valm.vuosi ei tiedossa)	hankittu 1932
24	FIAT kuorma-auto	1930
30—34	TIDAHOLM/Autoteollisuus	1933
35	SISU/Autoteollisuus	1936
40—52	Büssing/KAIPIO	1935-36

HRO:lle siirtyivät 16, 18, 30—34, 35, 40—52

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Tarkennus RAITIOon 1—1983: Lehdessä mainittu 24.12 liikennöinyt tilapäislinja 73 pitää olla 73A.

16.2.83
Linjalta 58A vähennettiin 260 lähtöä viikossa ja se liikennöi vain ma-pe iltaisin n. 19.40 — 23.00.

1.3.83
Linjalta 64 vähennettiin ma-pe 60 lähtöä ja su 2 lähtöä. La tuli lisää 2 lähtöä.
Linjalta 66 vähennettiin ma-pe 10 lähtöä (= 2 lähtöä vuorokaudessa). Linjalle 66X lisättiin 5 lähtöä ma-pe.

Helmi—maaliskuun vaihteessa tuli vaunu 315 romutettavien listalle.

6.3.83
Metrojuniin kytkettiin klo 10-11 välillä kolmas yksikkö.

14.3.83
Perävaunut 504 ja 509 tekivät viimeisen matkansa Koskelaan, jonne ne jätettiin odottamaan noutajaa romuliikkeestä.

Perävaunut 523 ja 529 siirrettiin Koskelaan romutusta odottamaan maaliskuun puolivälin jälkeen.
HKL romuttaa kaikkiaan 15 perävaunua tällä erää. Toistaiseksi jää vielä 10 jäljelle.

Museovaunu 165 (amerikkalainen) joutui melko erikoisella tavalla kolariin viikolla 12. Vallilan ensimmäisillä raiteilla voidaan nimittäin kytkeä virta hallin sisäisiin ajojohtimiin raidekohtaisesti. Kyseisellä raiteella seisoivat ovesta peräseinään lukien: harjavaunu, kaksi teliperävaunua, vaunu 165 ja siihen kytketty 2-akselinen perävaunu. Harjavaununkuljettaja aikoi lähteä vaunulla liikkeelle ja kytki virran johtimeen, jolloin harjavaunu lähti välittömästi yksinään liikkeelle kohti hallin takaseinää (peruuttaen). Se työnsi liikkelle vuorollaan teliperävaunut ja 165:n ja rutisti koko letkan seinään. 165 vaurioitui molemmista päistä, harjavaunun perä painui kasaan ja museoperävaunun puskuri vääntyi. Teliperävaunuista ei väliä, sillä ne ovat romutuslistalla. Kaikkia muita ryhdyttiin korjaamaan. Harjavaunua korjattiin jopa yötä myöten. Ainoa selitys lienee, että joku on ropeloinut harjavaunun ajokytkintä ohimennessään ajojohtimen ollessa virraton.

Kaupunginhallitus hyväksyi 11.4 linjaston tavoitesuunnitelman vuodelle 1986 tehtyään siihen joitakin muutoksia. Niinpä Linjojen linja on tarkoitus säilyttää, mutta mikä linja sinne ajanee? Myöskin linjojen 1 ja 10 ilta- ja sunnuntailiikenne säilytetään (eli linjan 1 liikennöintiaikaa lisätään!).
Linjaston muutos alkaa, kun Asemapäällikönkadun silta vuonna 1984 valmistuu. Muutokset linjoittain:

1 ennallaan
1A Eira — Käpylä, uusi linja
2 lopetetaan
2A »
3B/T myöhempiä päätöksiä odotellaan, siihen asti ennallaan
— suunnitelmissa pohjoinen silmukka: Topeliuksendulle tai Runeberginkadulle ja edelleen Kamppiin
— eteläinen silmukka: Fredrikinkatu — Urho Kekkosen katu — Simonkatu, tai
Fredrikinkatu — Bulevardi — Mannerheimintie
4 Katajanokka — Munkkiniemi

4N,V lopetetaan

5 lopetetaan
6 ennallaan
7 uusi rengaslinja: Itä-Pasila — Länsi-Pasila — Nordenskiöldinkatu — Mannerheimintie — Rautatientori — Hämeentie — Mäkelänkatu —
8 — Helsinginkatu — Hämeentie — Paavalin kirkko
10 Kirurgi — Ruskeasuo

Raitiolinjojen vuorovälejä lyhennetään ruuhka- ja päiväliikenteessä. Linjojen keskimääräinen vuoroväli olisi 5-7 minuuttia.
Kantakaupungin bussilinjoista 18 yhdistetään linjaan 35 suunnitelman mukaan. Linja 32 jatketaan Eiraan. Linjasta 14 tulee ruuhkalinja ja 14V lopetetaan. Linja 23 johdetaan Rautatientorille. Uusi yölinja 23N Pasila — Eläintarha — Ruskeasuo perustetaan.

15.4.83
Vaunu 526 siirrettiin Koskelaan romutusta odottamaan.

15.4.83
Pikalinjaa 40X liikennöitiin viimeisen kerran.
18.4.83
Linjan 40V liikennöinti aloitettiin; reitti on sama kuin 40X:n.
Linja 79 muutettiin reitille Herttoniemi (M) — Oulunkylä (Oulunkylän tori).

Metrovaunupari 159-160 saapui huhtikuun puolenvälin jälkeen.

21.4.83
Koskelassa romutusraiteella vaunut 317, 511 ja 514.

1.5.83
Linja-autoilla ajettiin lisävuoroja linjan 3 aamuruuhkan helpottamiseksi välillä Lasipalatsi — Kaivopuisto.

Metrojunissa on säännöllisesti kolme yksikköä ruuhka-aikoina.

8.5.83
Linjalla 6 liikennöinyt vaunu 337 suistui kiskoilta Hämeentien ja Toisen linjan risteyksessä. Syynä oli »väärässä asennossa» ollut vaihde.

15.5.83
Linjalla 52 kelta-musta-valkoinen Sisu Ajokki. Auto oli STA:n vuorossa. Korimalli oli samanlainen kuin mm. TaKL:lle viime aikoina hankituissa autoissa.

17.5.83
Nivelvaunu 71 saapui Helsinkiin. 71A:n toi Länsikuljetus Oy ja 71B:n Tampereen sora ja kuljetus Oy. Autot saapuivat Koskelaan noin klo 14.15. Jo klo 16.50 olivat A- ja B-osa kiskoilla ja toisiinsa liitetyt.

18.5.83
Vaunu 71 siirrettiin Koskelasta Vallilaan raiteelle 9. Kyseinen raide on vuokrattu nivelvaunujen valmistajien käyttöön.

Kuten vaunu 31 yli 10 vuotta sitten sortui myös vaunu 71 Vallilan »kusiputkan kurviin». Tällä kertaa eivät kaapelit katkenneet, vaan mm. hiekoituslaitteen suppilot hajosivat. Uuden sarjan vaunujen alustaan on nimittäin tehty muutoksia, joiden seuraukset olivat näin arvaamattomia.

26.5.83
Vaunu 71 oli koeajossa Koskelan hallialueella. Vaunu kuljetettiin Koskelaan ja Koskelasta hinaamalla.
Kesäkuun alusta vaunulla on ajettu lukuisia koe- ja koulutusajoja myös yleisillä teillä.

31.5.83
Metrovaunupari 161-162 tuli liikenteeseen.

1.6.83
Helsinki-kortin markkinointi aloitettiin. Korttiin sisältyy mm. »vapaat matkat» Helsingin busseissa, raitiovaunuissa ja metrossa (huom! ei VR). Lipun hinta on 2 päivää 45 mk ja 30 päivää 60 mk, lapsilta 4—11 v.! 23 ja 30 mk. (Huomautukset ja huutomerkit erona yhteistariffiin.)

Lomajärjestelyjen helpottamiseksi on johdinauto 1 tallissa koko kesän.

Toukokuun alussa oli kiskonvaihtotyö käynnissä Runeberginkadulla Töölöntorin kohdalla sekä Töölöntorin silmukassa.

Kesäkuun alussa kiskonvaihtotyö oli käynnissä Ateneumin edessä.

Kevään aikana ovat matkansa pään kohdanneet vaunut 315, 317, 326, 504, 509, 511, 513, 514, 523, 526 ja 529.

»Pikkuniveleen» 29 on asennettu vasemman puolen taustapeili, joka on rakenteeltaan ja toiminnaltaan samanlainen kuin nivelvaunuissa käytettävä. Takaikkunassa on tuulilasin pyyhin.

Vaunun 31 takalasissa on käsikäyttöinen tuulilasinpyyhin ja pesulaite.

Hiomavaunu 1:een on asennettu nivelvaunun lyhdyt.

1.6.83
Siirryttiin kesäliikenteeseen. Merkittävin uutuus oli se, että ainuttakaan perävaunua ei ole käytössä. X:llä merkityt ovat »lopullisia muutoksia».

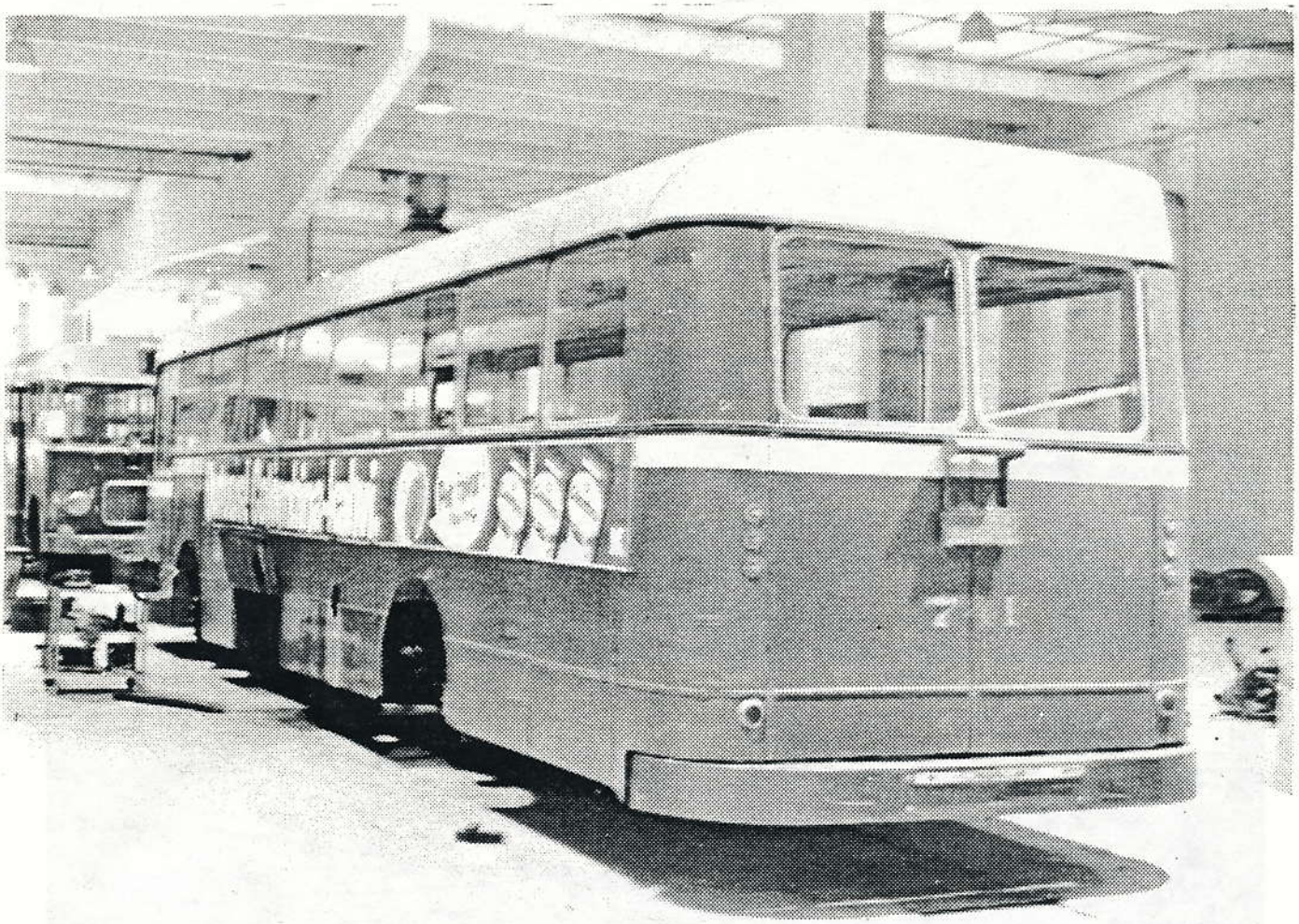
	2	ei liikennöidä lauantaisin
x	35	siirtyi STA:lta HKL:lle
x	39, 39A, 39X	siirtyvät HKL:lta STA:lle
	39X	ei liikennöidä kesäaikana
	40V	ei liikennöidä 1.6—4.9
	42X	ei liikennöidä kesäaikana
	50	ei liikennöidä lauantaisin
	50T	ei liikennöidä koulujen loman aikana
	55A	liikennöidään myös ma-pe 8—19
x	63, 63V, 63N	siirtyivät HKL:lta STA:lle
x	63V	siirtyi Haagassa samalle reitille kuin 63
	66X	ei liikennöidä kesäaikana
	69A	ei liikennöidä 27.6—7.8
x	70, 70A	siirtyivät STA:lta LOY:lle
x	71, 71S, 71T	siirtyivät STA:lta HKL:lle

reittimuutoksia:
71: Rautatientori — Pihlajisto — Pihlajamäki, liikennöidään ruuhka-ajan ulkopuolella. Reitti Viikintieltä: pohjoiseen Hernepellontie — Aulangontie — Salpausseläntie — Pihlajistontie — Pihlajanmäentie — Meripihkatie — Rapakiventie — Rapakivenkuja
71S: Kasarmitori — Käpylä — Pihlajamäki ruuhka-aikana. Reitti Viikintieltä pohjoiseen: vertaa 71.
71T: Rautatientori — Pihlajisto; liikennöidään ruuhka-aikoina. Reitti Viikintieltä pohjoiseen: Hernepellontie — Aulangontie — Hattelmalantie — Salpausseläntie — Tiirismaantie
71V: uusi ruuhkalinja Rautatientori — Pihlajamäki. Reitti sama kuin entisen linjan 71.

HELKO
464
ADK-60

16a
HELKO
AVR-13

x 80 (M)	Roihupelto – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi liikennöidään myös ruuhka-aikana
x 80	Rautatientori – Länsi-Herttoniemi lopetettiin
x 80A (M)	Roihuvuori – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi liikennöinti aloitettiin. Linjaa liikennöidään ma-pe iltaisin sekä la ja su. Ennen juhannusta ja elokuussa ajetaan lisälähtöjä Länsi-Herttoniemestä Herttoniemen asemalle (linjatunnus 80V)
x 82T	Rautatientori – Herttoniemen teollisuusalue – Roihuvuori lopetettiin
84X, 86X	ei liikennöidä kesäaikana
90 (M)	ei liikennöidä ruuhka-aikoina
x 92	Rautatientori – Myllypuro ruuhka-ajan liikenne lopetettiin. Linjaa 92 (M) Itäkeskus (M) – Myllypuro liikennöidään myös ruuhka-aikoina
x 95 (M), 95N, 97, 97 (M) ja 97S siirtyivät LOY:ltä HKL:lle	
x 97	Rautatientori – Vartioharju – Mellunmäki ruuhka-ajan liikenne lopetettiin
x 97 (M)	Itäkeskus (M) – Mellunmäki liikennöidään myös ruuhka-aikoina
x 97X	Rautatientori – Mellunmäki lopetettiin



HKL 741
Leyland Royal Tiger Cup LRTC 1/1/Wiima vuodelta 1963.
Kuva/photo: T.Manner, 20.10.1972

↖

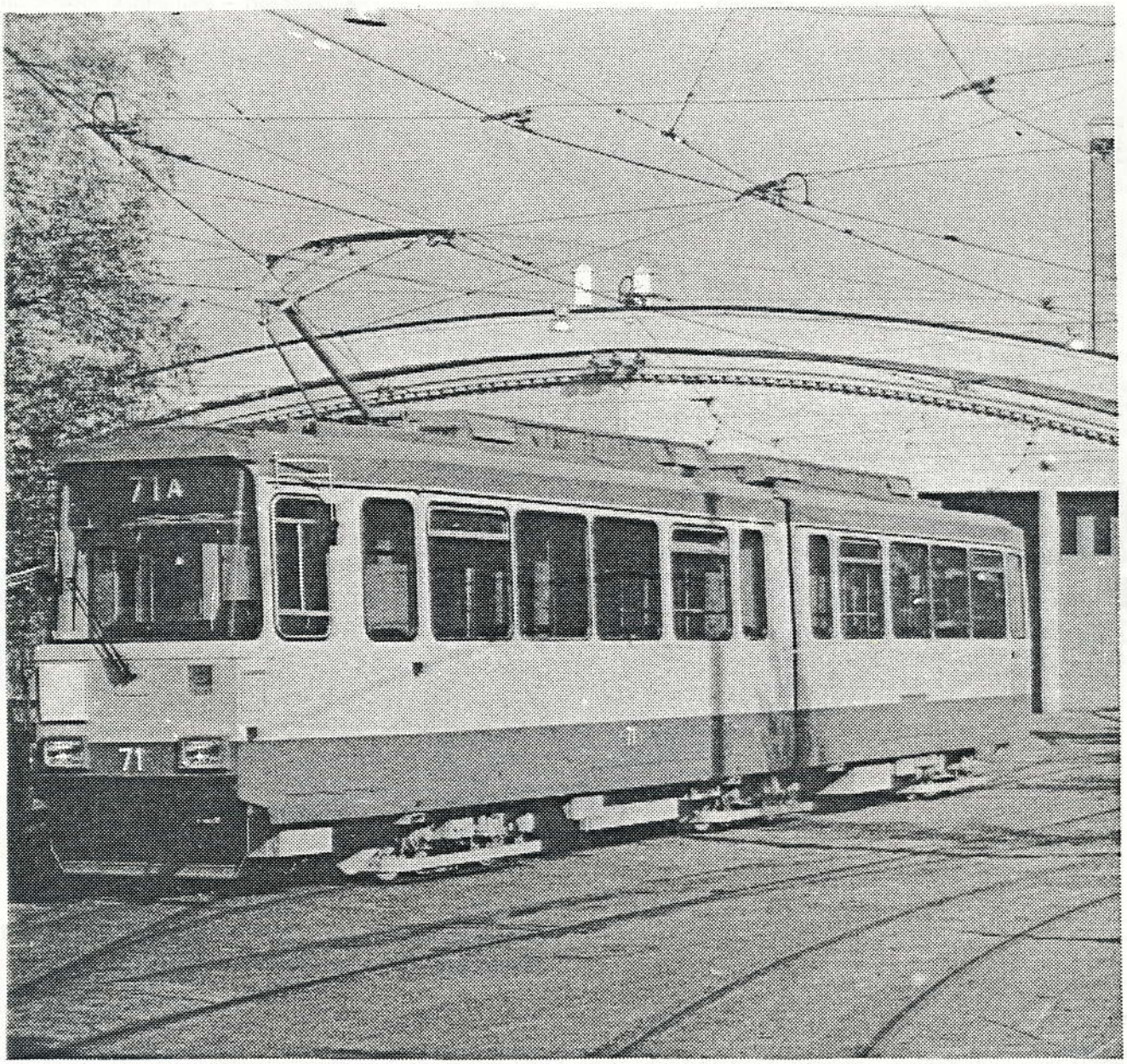
HKL 464
Scania-Vabis B 7563/6250/Helko vuodelta 1962.
Huomaa erikoinen yhdistelmälinjan (80+17) linjakilpi.
Kuva/photo: T. Manner, 23.6.1972

←

HKL 36
Scania-Vabis B 7563/6250/Helko vuodelta 1965.
Huomaa keskustalinjan tunnus, eli punainen rengas linjanumeron ympärillä.
Kuva/photo: T. Manner, 21.6.1972, Erottaja

Poistumispysäkkikilpiä ei käytetä juhannuksesta elokuun 14:een.

Itäkeskuksen itäiset portaat, liukuportaat ja hissi oli tarkoitus ottaa käyttöön poistumistienä ma-pe 15.30–21.30 sekä la ja su, mutta näin ei ollut vielä käynyt aikanakaan 6.6 mennessä.



HKL:n uusi nivelmoottorivaunu 71 (huomaa uuden tyyliset numerot!) koeajossa Vallilan hallin ratapihalla. Vaunu otettiin kaupalliseen käyttöön heinäkuussa.
HKL new articulated tram 71 (series 71—112) on a test run at Vallila depot yard. The tram entered revenue service in July.
Kuva/photo: I. Leppänen, 2.6.1983