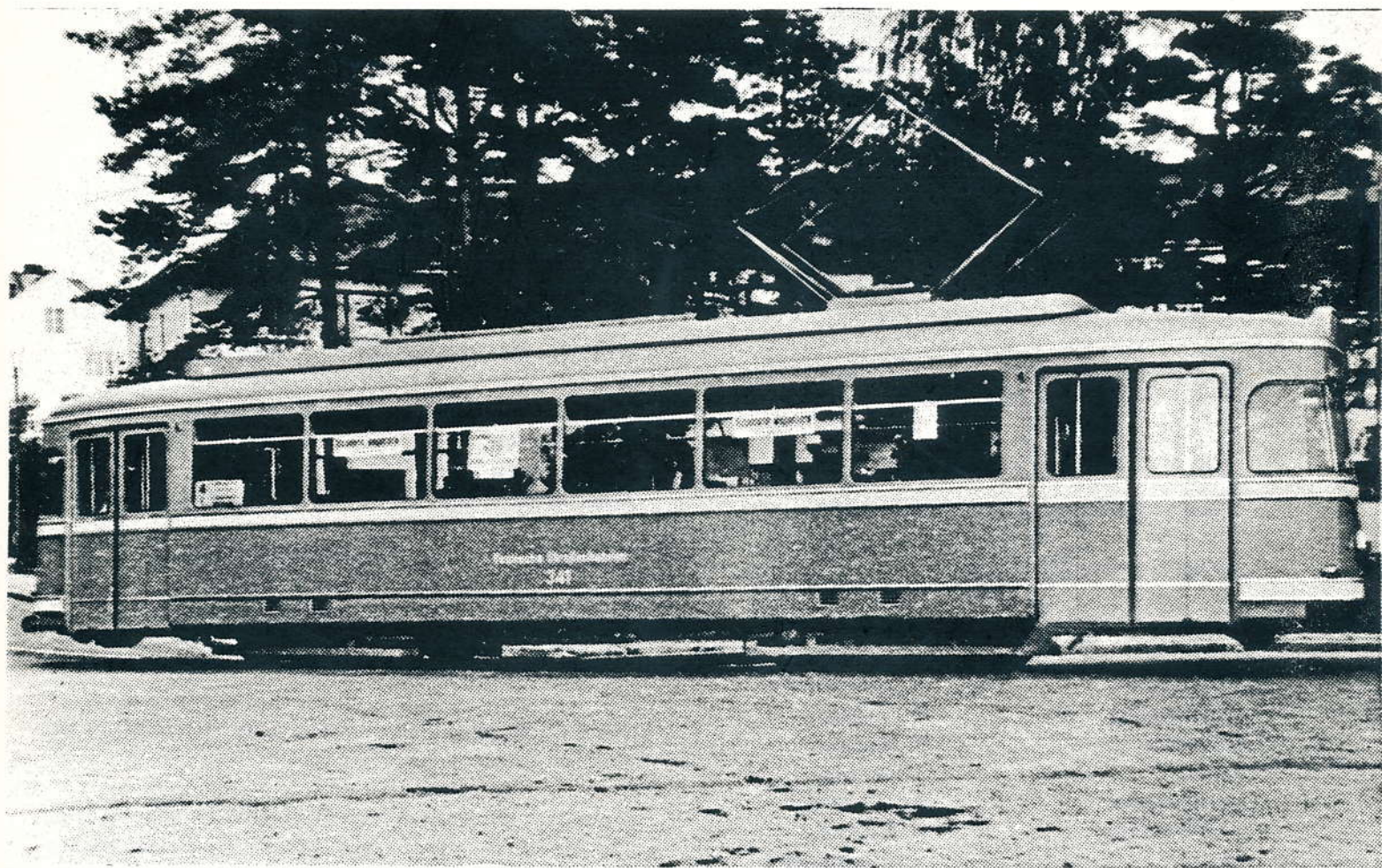


TRAITIOI

4 1983



VESTISCHE STRAßENBAHNEN GmbH

HKL

**STERN & HAFFERL / GMUNDNER ELEKTRIZITÄTS-
GESELLSCHAFT**



Helsingissä järjestettiin marraskuun alussa suuri postimerkki-näyttely. Vaikka postimerkkeily ei kuulukaan lehtemme tavalliseen aihepiiriin, julkaisemme näyttelyssä käytetyn erikoisleiman kopion. Leimassa nähdään HRO:n moottorivaunu nro 9 (Kummer, 1900).

A sizeable philatelic exhibition was arranged in Helsinki in early November. The special postal marker used at the exhibition featured motor tram 9 (Kummer, 1900) of Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiö.



PL 234
SF-00531 HELSINKI



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

Kansikuva/On the cover:

Vestische Strassenbahnen GmbH:n vaunu 341 koeajossa Helsingissä heinäkuussa 1952. Kuvattu linjalla 4E Munkkiniemessä. Tästä vaunusta lisää sisäsivuilla.

Vestische motor tram 341 on a test run in Helsinki in July 1952. This view was taken in Munkkiniemi.

Kuva/photo: HKL museon kokoelmat

RAITIO ISSN 0356-5440 7. vuosikerta

päätoimittaja
toimitussihteeri
uutistoimittaja
aikataulutoimittaja

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

Kustantaja

Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka

Hera, Helsinki 1983

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton teollinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettyäessä 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.

HELSINKILÄISVAUNUT MAAILMALLA

Gmundenin raitiotie ja erityisesti sen vaunu nro 10

Ylä-itävaltalaisessa Gmundenin kaupungissa toimii keski-Euroopan kiinnostavimpiin kuuluva raitiotiejärjestelmä. Radalla on vain neljä raitiovaunua, joista kolmea käytetään säännöllisesti. Suomalaisten harrastajien kiinnostusta lisää se, että näistä kolmesta vaunusta nro 10 on aikoinaan liikennöinyt Helsingissä.

Gmundenin raitiotie avattiin liikenteelle 13.8.1894. Rakentamisen syynä oli ennen kaikkea rataosan Attnang-Puchheim — Stainach-Irding varrella olevan Gmundenin rautatieaseman sijainti topografisista syistä kahden kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Korkeusero kaupungin ja rautatieaseman välillä on 60 m.

Yksiraiteinen raitiotie, jonka raideleveys on metri, yhdistää kaupungin keskustan (Franz-Josef -Platz) päärautatieasemaan. Rataa on lyhennetty keskustan päässä parilla sadalla metrillä (entinen lähtöpaikka Rathausplatz), mutta muilta osin linjaus on alkuperäinen.

Radan nykyinen pituus on 2,3 km. Ratalinjan erikoisuuksia on erittäin kapean Kuferzeile-kadun läpikulku (vertaa kuva) sekä lähes kilometrin mittainen nousu, jonka suurin kaltevuus on 96 o/oo. Noin 1/3 linjasta on kadulla ja 2/3 omalla penkalla, jossa on Donawitzin vuonna 1900 valssamat Vignol-kiskot ja puiset ratapölkyt.

Straßenbahn in Gmunden		
inkl. 8" US.	S 10.—	Nr. 75532
Franz-Josef-Platz — Bahnhof		
oder umgekehrt		
Es wird gebeten, den Fahrschein bis zum Ende der Fahrt aufzubewahren und dann außerhalb des Wagens zu vernichten!		

Gmundenin raitiotien matkalippu. Huomaa lipun alaosassa oleva teksti, jossa käsketään säilyttämään lippu matkan ajan, mutta repimään se matkan päätyttyä vaunun ulkopuolella. A ticket of the Gmunden tramway. The small print in the lower part instructs to keep the ticket during the journey, and to tear it outside the tram.

Vaunu nro 10 Kraftwerkin varikolla. Gmunden tram 10 in the depot at Kraftwerk. Kuva/photo: M. Nummelin, 27.10.1983



Kohtauspaikkoja raitiotiellä on kaksi: Tennisplatz ja Kraftwerk. Kraftwerkin pysäkin vieressä on radan varikko, jonka tallirakennukseen johtaa kaksi raidetta. Radan päätepisteissä ei ole vaihteita. Päärautatieasemalla (Hauptbahnhof) on jäljellä kaksi ÖBB:n (Itävallan Liittorautatiet) tavara- ja matkustajapuhallin johtavaa raidetta, joita ei kuitenkaan enää käytetä. Raitiotietä oli aikoinaan tarkoitus jatkaa Rathausplatzilta Gmunden-Traundorfiin (vajaan kilometri), josta alkaa samoin metrin levyinen paikallisrata Vorchdorfiin, mutta hanketta ei koskaan toteutettu.

Raitiotien omistaa Gmundenin Sähköyhtiö (Gmundner Elektrizitätsgesellschaft GEG), mutta liikenteen hoitaa monialayhtiö STERN & HAFFERL. Tämä rakennus-, saha- ja liikenneyhtiö liikennöi Gmundenin raitiotien lisäksi seitsemää paikallisrautatietä. Yhtiö on tunnettu liikenteen hoitamisesta äärimmäisen halvalla. Samaa koskee kalustohankintoja.

Vaunu nro 10 välillä Tennisplatz – Kraftwerk. Kuvassa vaunu on raitiotien ainoassa aikatauluun merkityssä vuorossa, joka ei aja pääteasemalle (Hauptbahnhof) asti, vaan päättyy Kraftwerkin varikolle. Vaunussa on siten virheellinen linjakilpi.

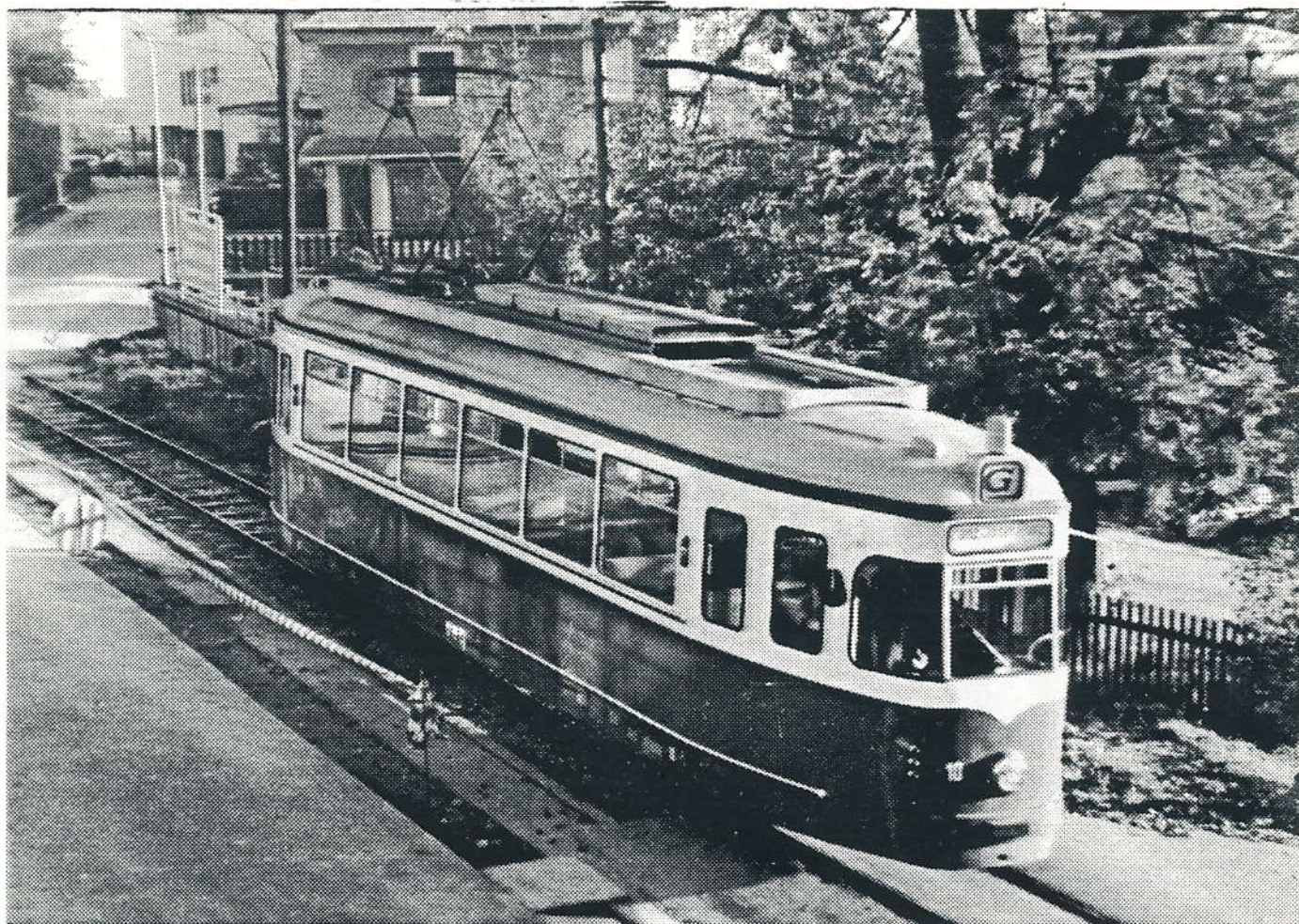
Gmundener tramway motor tram 10 between Tennisplatz and Kraftwerk on a short working to the depot.

Kuva/photo: M. Nummelin, 27.10.1983

Vestische Strassenbahnen 341

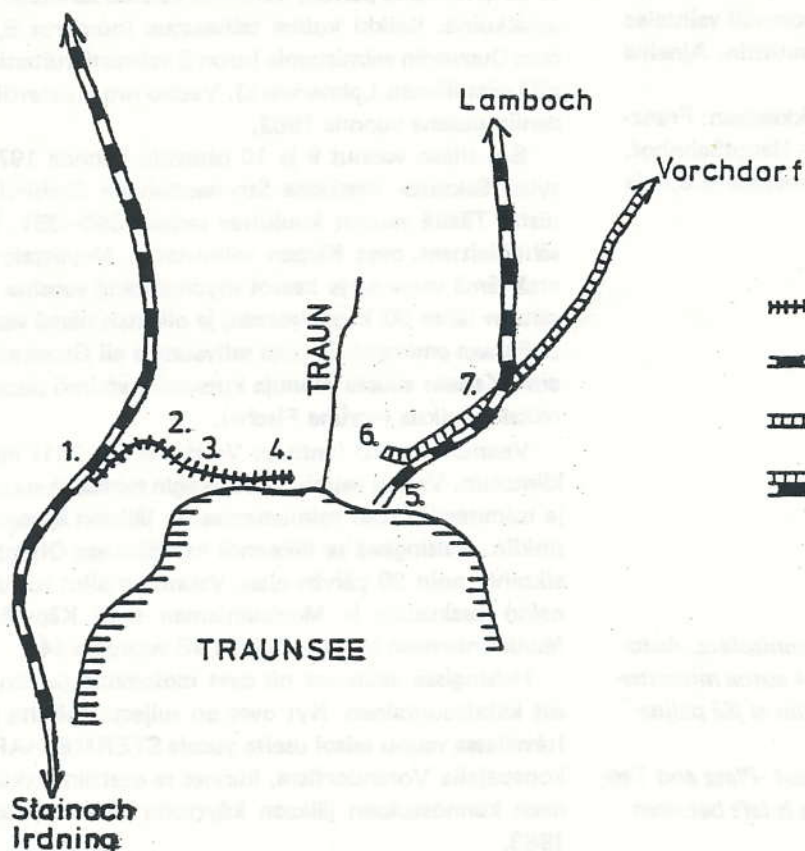
Gmundner Elektrizitätsgesellschaft/Stern & Hafferl 10

Valmistusvuosi	1952
Valmistaja	Duewag, Düsseldorf
Pituus	14,1 m
Leveys	2,2 m
Korkeus	3,2 m
Telin akseliväli	1,7 m
Teliväli	6,0 m
Istumapaikkoja	32
Seisomapaikkoja	104
Paino	16,6 t
Sähkölaitteet	Kiepe, Düsseldorf
Moottoreita	4
Valmistaja	Garbe, Lahmeyer
Tyyppi	BG 55 amh
Teho	4 x 60 kW
Akselinkäyttö	Sécheron-lamellikytin



Attnang-
Puchheim

GMUNDEN



1. Gmunden Hauptbahnhof
2. Kraftwerk
3. Tennisplatz
4. Franz-Josef-Platz
5. Gmunden Seebahnhof
6. Gmunden-Traundorf
7. Engelhof



- +++++ raitiotie (1000 mm)
- ÖBB:n normaaliraitien rata
- Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf (1000 mm)
- kolmikiskoraide

Raitiotien itäinen päätepiste Franz-Josef-Platz.
The Franz-Josef-Platz terminus in Gmunden.
Kuva/photo: M. Nummelin, 27.10.1983



Vuorokaudessa raitiotiellä (linja G) ajetaan 36 vuoroa kumpaankin suuntaan. Vuoroväli ei kuitenkaan ole vakio, vaan lähtöajat on tahditettu päärautatieasemalta lähtevien ja sinne saapuvien junien aikatauluihin. Vuoroväli vaihtelee jopa keskellä päivää 13 minuutista 51 minuuttiin. Ajoaika on 10 minuuttia.

Raitiotie on jaettu kahteen tariffivyöhykkeeseen: Franz-Josef -Platz — Tennisplatz ja Tennisplatz — Hauptbahnhof. Kummankin osuuden aikuisten kertalippu maksaa S 8,— ja koko matka S 10,—.

Vaunu nro 8 välillä Franz-Josef -Platz — Tennisplatz. Auto liikenne on kohtalaista tälläkin kadulla (2-4 autoa minuutissa). Kohtaavien autojen ja raitiovaunun väliin ei jää paljoakaan tilaa.

Gmunden motor tram 8 between Franz-Josef -Platz and Tennisplatz. As can be seen here, not much space is left between the tram and a car in this narrow street.

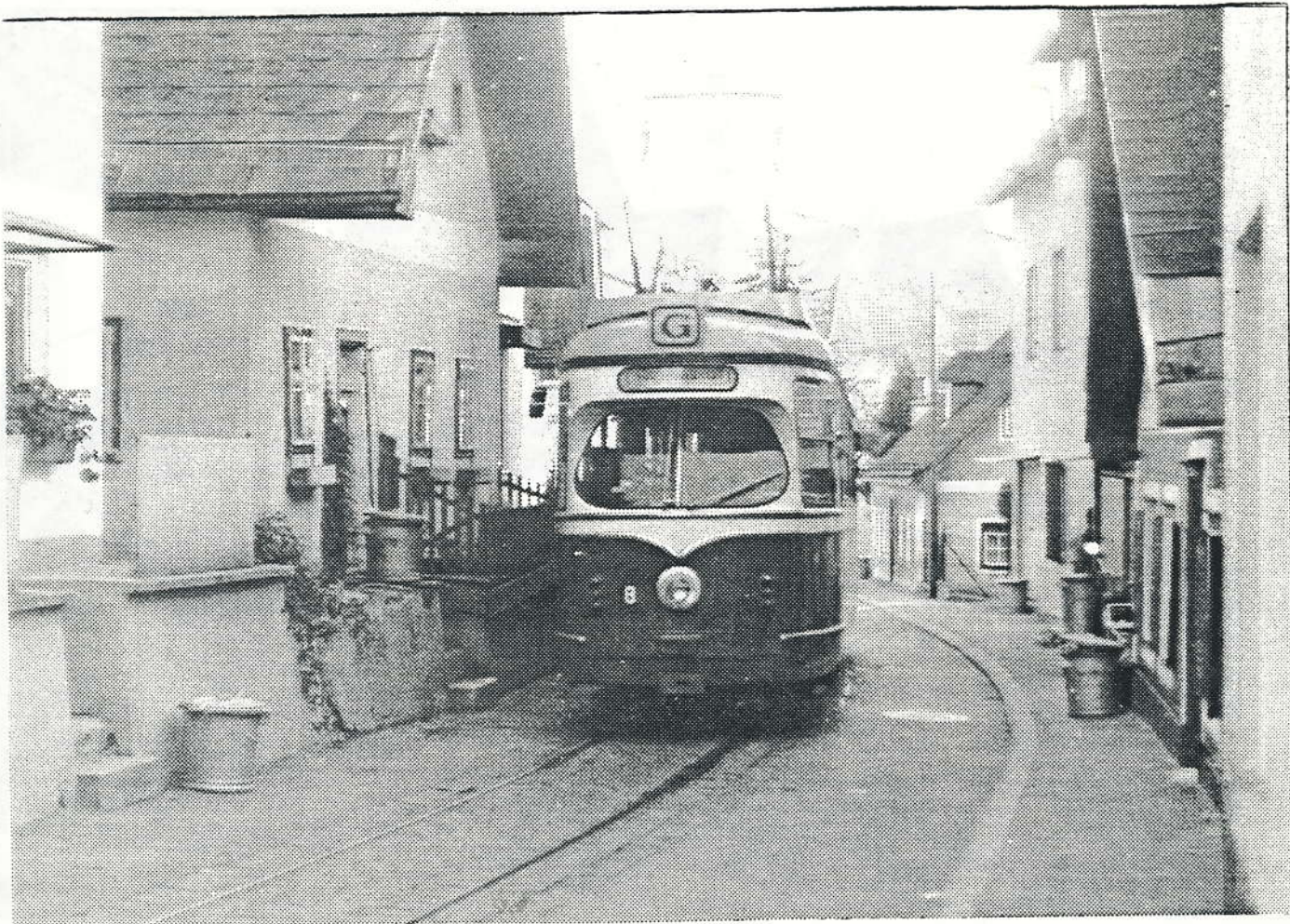
Kuva/photo: M. Nummelin, 27.10.1983

Raitiotiellä on neljä moottorivaunua, joista kolmella telivaunulla hoidetaan normaali liikenne. Kaksi vaunua on käytössä lähes koko päivän; kolmatta vaunua tarvitaan vain tungos aikoina. Kaikki kolme telivaunua (numerot 8, 9 ja 10) ovat Duewagin valmistamia (nro 8 valmisti kuitenkin lisensillä wieniläinen Lohnerwerk). Vaunu nro 8 ostettiin Gmundeniin uutena vuonna 1962.

Sen sijaan vaunut 9 ja 10 ostettiin vuonna 1974 käytettyinä Saksasta Vestische Strassenbahnen GmbH:ltä Hertentistä. Täällä vaunut kuuluivat sarjaan 340—351. Vaunujen sähkölaitteet ovat Kiepen valmistetta. Mainittakoon vielä, että tämä vaunusarja kasvoi myöhemmin vuosina lukumäärältään lähes 30 kappaleeseen, ja olivatpa nämä vaunut eräitä Saksan ensimmäisiä isoja telivaunuja eli Grossraumwagen-eita. Kansan suussa vaunuja kutsuttiin värinsä puolesta vihreiksi kaloiksi (=grüne Fische).

Vaunun nro 10 (entinen Vestische nro 341) historia on kiintoisin. Vaunu valmistui Duewagin tehtaalta vuonna 1952 ja toimitettiin pian valmistumisensa jälkeen koeajoihin Helsinkiin. Helsingissä se liikennöi heinäkuussa Olympialaisten aikoihin noin 20 päivän ajan. Vaunu on ollut tuttu näky ainakin keskustan ja Munkkiniemen sekä Käpylän välillä. Munkkiniemeen se kulki linjalla 4E vuorossa 446.

Helsingissä vaunussa oli ovet molemmin puolin ja se oli siis kaksisuuntainen. Nyt ovet on suljettu toiselta puolelta. Itävallassa vaunu seisoj useita vuosia STERN & HAFFERLin konepajalla Vorchdorffissa, kunnes se otettiin pitkään kestäneen kunnostuksen jälkeen käyttöön Gmundenissa kesällä 1983.



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

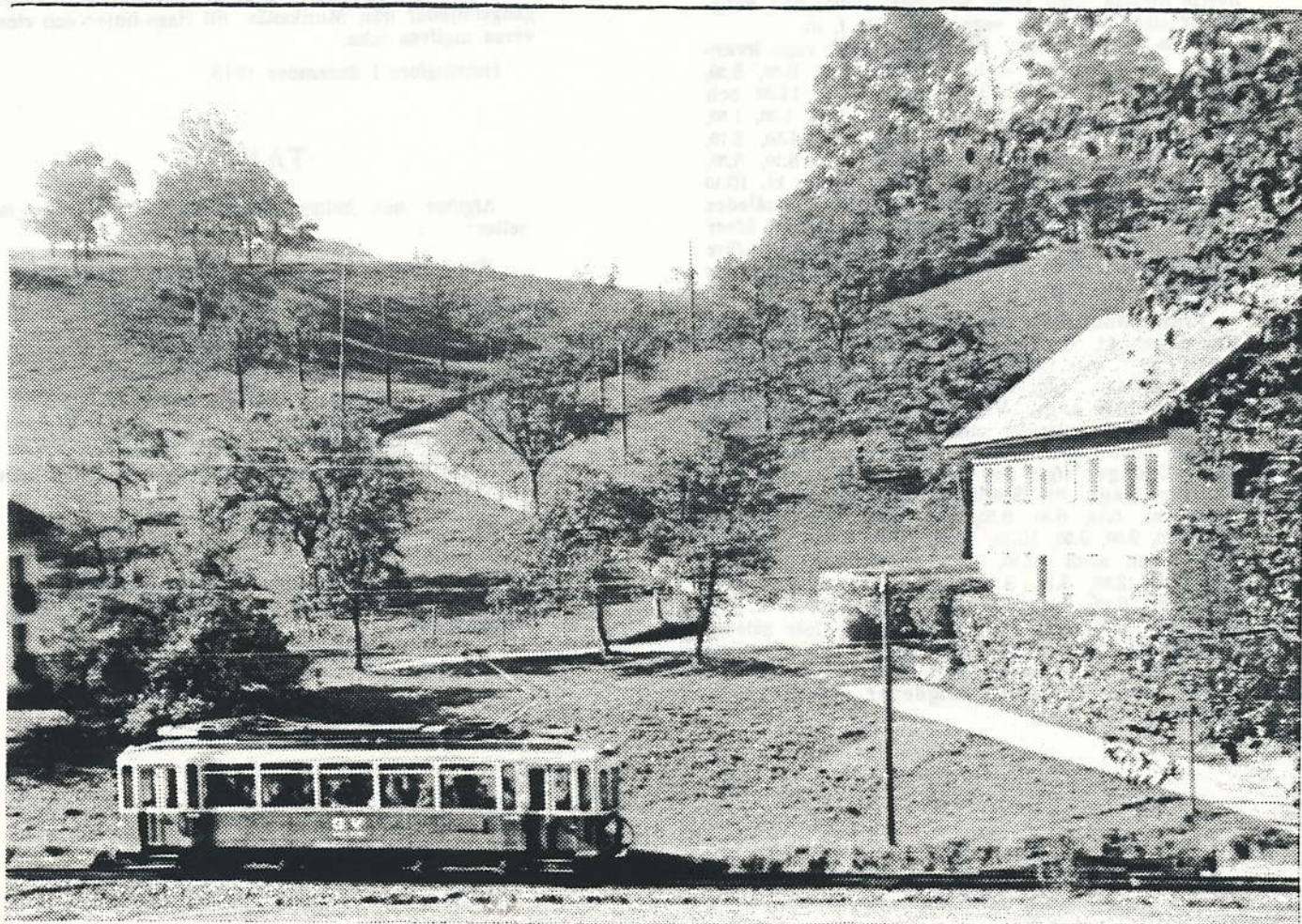
1982: 1, 2, 3, 4

Tilaus SRS:n postisiirtotilin kautta, 5 mk numerolta.

Gmundenissa on toinenkin Stern & Hafferlin liikennöimä kiskoliikennejärjestelmä: Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf. Kuvassa radan moottorivaunu välillä Gmunden-Traundorf – Engelhof Lokalbahn. Tämä osuus on kolmikiskoinen; normaaliraiteinen osuus johtaa ÖBB:n Gmunden Seebahnhof -nimiselle asemalle.

A motor car of the Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf on the dual gauge section between Gmunden-Traundorf and Engelhof Lokalbahn. The standard gauge ÖBB line leads to Gmunden Seebahnhof.

Kuva/photo: M. Nummelin, 27.10.1983



HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J. Rauhala

AKTIEBOLAGET M. G. STENIUS.

MUNKSNÄS & HAGA SPÄRVÄGAR

TIDTABELL N:o 1.

Från Studenthuset till Munksnäs afgår vagn hvardagar kl. 6.20, 7.00, 7.40, 8.20, 9.00, 9.40, 10.20, 11.00, 11.40 f. m. samt 12.20, 1.00, 1.40, 2.20, 3.00, 3.40, 4.20, 5.00, 5.40, 6.20, 7.00, 7.40, 8.20, 9.00, 9.40 e. m. Sista vagnen kl. 10.20 e. m. går ej längre än till Rosavilla. Vagn afgår således hvarje tims slag med udda nummer samt 20 minuter före och 20 minuter efter hvarje tims slag med jämn nummer. Sön- och huldagar afgår den första vagnen kl. 7.40 f. m.

Från Studenthuset till Haga afgår vagn hvardagar kl. 6.30, 6.50, 7.10, 7.30, 7.50, 8.10, 8.30, 8.50, 9.10, 9.30, 9.50, 10.10, 10.30, 10.50, 11.10, 11.30 och 11.50 f. m. samt 12.10, 12.30, 12.50, 1.10, 1.30, 1.50, 2.10, 2.30, 2.50, 3.10, 3.30, 3.50, 4.10, 4.30, 4.50, 5.10, 5.30, 5.50, 6.10, 6.30, 6.50, 7.10, 7.30, 7.50, 8.10, 8.30, 8.50, 9.10, 9.30, och 9.50 e. m. Sista vagnen kl. 10.10 e. m. går ej längre än till Rosavilla. Vagn afgår således likasom från Haga till Studenthuset 10 minuter öfver hvarje tims slag, på slaget half samt 10 minuter före hvarje tims slag. Sön- och huldagar afgår den första vagnen kl. 7.50 f. m.

Från Munksnäs till Studenthuset afgår vagn hvardagar kl. 6.40, 7.20, 8.00, 8.40, 9.20, 10.00, 10.40 och 11.20 f. m., 12.00 middag samt 12.40, 1.20, 2.00, 2.40, 3.20, 4.00, 4.40, 5.20, 6.00, 6.40, 7.20, 8.00, 8.40, 9.20, och 10.00 e. m. Vagn afgår således hvarje tims slag med jämn nummer samt 20 minuter före och 20 minuter efter hvarje tims slag med udda nummer. Sön- och huldagar afgår den första vagnen kl. 8.00 f. m.

Från Haga till Studenthuset afgår vagn hvardagar kl. 6.10, 6.30, 6.50, 7.10, 7.30, 7.50, 8.10, 8.30, 8.50, 9.10, 9.30, 9.50, 10.10, 10.30, 10.50, 11.10, 11.30, och 11.50 f. m. samt 12.10, 12.30, 12.50, 1.10, 1.30, 1.50, 2.10, 2.30, 2.50, 3.10, 3.30, 3.50, 4.10, 4.30, 4.50, 5.10, 5.30, 5.50, 6.10, 6.30, 6.50, 7.10, 7.30, 7.50, 8.10, 8.30, 8.50, 9.10, 9.30, och 9.50 e. m. Vagn afgår således likasom från Studenthuset till Haga 10 minuter öfver hvarje tims slag, på slaget half samt 10 minuter före hvarje tims slag. Sön- och huldagar afgår den första vagnen kl. 7.30 f. m.

Trafiken å sträckan Studenthuset-Fempennistullen med Munksnäs- och Haga-vagnar är underkastad samma bestämmelser, som gälla för spårvägstrafiken inom staden. Så t. ex. utgör afgiften å denna sträcka 15 penni, öfvergångsbiljetter mottagas och utfärdas från och till alla stadslinjer, Spårvägsbolagets årskort berättiga till fri resa o. s. v. Emellan Fempennistullen-Munksnäs och Fempennistullen-Haga gälla däremot hvarken öfvergångs- ejhåller årsbiljetter. Afgifterna äro beräknade på så sätt, att sistnämnda sträckor indelats uti tre zoner, enhvar af c:a 1 kilometers längd, för hvilka afgiften utgör 5 penni. För färd mellan de särskilda haltpunkterna uppbäras sålunda de afgifter, som angifvas i ofvanstående tabeller, eller t. ex. från Munksnäs till Fempennistullen 15 penni, från Haga till Fempennistullen 15 penni, från Tilkka till Munksnäs eller Haga 10 penni.

Vid betalningens erläggande utgifver konduktören biljetter af 5 pennis valör, af hvilka tre (för oafbruten färd med samma vagn) få lösas på en gång. Öfvergångsbiljetter från Munksnäs- till Haga-linjen och vice versa utgifvas icke.

Helsingfors i december 1913.

TAXA.

Afgifter och haltpunkter framgå ur följande tabeller:

Munksnäs spårväg:				Haga spårväg:							
Fempennistullen				Fempennistullen							
5	Mejlansvägen			5	Tilkka						
5	5	Tilkka		10	5	Brunakärr					
10	10	5	Johannesberg	15	10	10	Grejus gård				
15	15	10	10	Stora alléen	15	10	10	5	Terrasvägen		
15	15	10	10	5	Gamla bron	15	10	10	5	5	Ladugården

Pris 5 penni. Tillhandahålles af konduktörerna å Munksnäs & Haga spårvägar samt å kontoret, S. Esplanadgatan 2.

HELSINGFORS 1914.

LINDBERGS TRYCKERI AKTIEBOLAG.

Tässä raitiotievaunussa, joka kulkee radalla

Maariankatu—Hietalahti,

on tilaa 16 hengelle vaunun sisässä ja 6 hengelle kummallakin vaunusillalla.

Vaunu pysähtyy, paitsi radan kummassakin päässä, seuraavilla paikoilla:

Aleksanterinkadulla:

Katriinakadun kulmassa, Unioninkadun kulmassa, Kluuvi- ja Mikaelinkadun välisessä vekselissä sekä vekselissä Tallbergin liikepalatsin edustalla.

Länsi-Heikinkadulla:

Antinkadun kulmassa, Bulevaardinkadun kulmassa.

Bulevaardinkadulla:

Vekselissä lähellä Yrjönkatua, Fredrikinkadun kulmassa sekä vekselissä lähellä Albertinkatua.

Kaikille liikennehenkilökuntaan kuuluville.

Liikenteen turvallisuuden ja yleisönpalvelun tehostamisesta

Tulee voimaan 15. 2. 1950.

Huolimatta siitä, että liikennelaitos päiväkäskyissä, esimiehet henkilökohdaisesti ja saamani tiedon mukaan myös liikennehenkilökunnan omat järjestöt ja luottamusmiehet toistuvasti ovat korostaneet oikean yleisönpalvelun ja liikenneturvallisuuden vaatimuksia, on viime kuukausina sattunut niin useita ja senlaatuista vahinkoja, ettei niitä voida selittää pelkiksi tapaturmiksi tai erehdyksiksi, vaan on katsottava niiden eräissä tapauksissa osoittavan yleisön palveluksessa sopimatonta piittaamattomuutta.

Olen vakuuttunut siitä, että suurin osa liikennehenkilökunnasta koettaa tunnollisesti täyttää vastuunalaisen tehtävänsä ja kärsii siitä moitteesta, minkä piittaamattomat työtoverit aiheuttavat koko ammattikunnalle. Paras vastuuntunnon ja sosiaalisen mielen kasvattamisen keino on valituneiden työtovereiden vaikutus. Toivon, että tätä kasvatuskeinoa edelleenkin ja yhä tehokkaammin käytettäisiin ammattikunnan tason kohottamiseksi.

Tiedän hyvin, että yleisön palveleminen ja vahinkojen välttäminen on usein vaikeata, vallankin tungoksessa, pimeässä ja vaikean sään vallitessa sekä käytettäessä osittain jo liian kulunutta kalustoa. Sitä on koettu helpottaa monin teknillisin parannuksin ja niitä tullaan mahdollisuuksien rajoissa edelleenkin tekemään. Mutta parhaatkaan teknilliset laitteet tai järjestelyt eivät auta kaikissa tilanteissa eivätkä ne voi korvata ihmisen valppautta, joustavuutta tai tunnollisuutta.

Joidenkin liikennehenkilökuntaan kuuluvien valppauden ja tunnollisuuden puuttuminen sekä suoranainen tehtävien laiminlyönti ovat osaltaan aiheuttaneet kuolemaan tai vaikeaan ruumiinvammaan johtaneita onnettomuuksia, yleisölle ja kaupungille aineellisia vahinkoja sekä matkustajille tarpeetonta ajanhukkaa, haittaa ja harmia.

Jokainen tarkastaja, kuljettaja ja rahastaja on koulutuksessa, ohjesääntöistä, päiväkäskyistä ja ennenkaikkea ammattikokemuksesta varmasti oppinut, millä tavoin hänen pitäisi menetellä. Tehtäviensä oikea hoitaminen edellyttää kaikkien sääntöjen tunnollista noudattamista, mutta samalla myöskin joustavuutta ja ennenkaikkea hyvää tahtoa matkustavaa yleisöä ja yhteiskuntaa kohtaan, jonka palveluksessa olemme. Askeiset tapaukset antavat aiheen tällä kertaa erikoisesti korostaa seuraavia, osittain asiallisesti emestään voimassaolevia, osittain nyt tarkistettuja määräyksiä:

Tarkastajan tehtävistä.

1. Tarkastajan tehtävä on johtaa ja valvoa alaisensa liikennehenkilökunnan toimintaa. Hänen tulee jatkuvasti neuvoa alaisiaan mallikelpoisesti hoitamaan tehtävänsä.
2. Sen vastuu vuoksi, mikä liikennelaitoksella on, tulee tarkastajan onnettomuuden tai virheen sattuessa nopeasti selvittää tapaus. Hänen työnsä ei saa rajoittua vain saadun ilmoituksen muistiin merkitsemiseen, vaan hänen on kyselemällä ja saamiaan vastauksia tutkimalla pyrittävä saamaan puolueeton totuus selville ja mahdollisimman täydellinen selostus kirjoitetuksi. Tarkastaja, joka toveruuden tai muun syyn vuoksi ilmoituksessaan kaunistelee asioita tai jättää selvittämättä tehdyt virheet, on moraalisesti kanssasyöllinen ja suosii piittaamattomuutta.

Kuljettajan tehtävistä.

3. Kuljettajan tulee, vaikka on saanut rahastajalta lähtömerkin, etuoven sulkiessaan ja ennen liikkeellelähtöä tarkata, onko joku takertunut vaunun oviin, kaatunut vaunun viereen, vaunusta poistumassa tai pysäkillä tai sen lähellä vaunuun pyrkimässä.
4. Jos rahastaja antaa pysähtymismerkin (niinkuin kohdassa 23 c on määrätty) heti vaunun lähdettyä pysäkillä tai jos kuljettaja kohdan 24 b tai 28 mukaisesti itse huomaa vaunun pysäyttämisen tarpeelliseksi, tulee hänen pysäyttää vaunu sikäli kuin ja niin nopeasti kuin vahinkoa aiheuttamatta ja liikennejärjestystä rikkomatta on mahdollista.
5. Jollei rahastaja pysäkkiä lähestyttäessä anna pysähtymismerkkiä, tulee kuljettajan tarkata, onko pysäkillä tai sen lähellä mahdollisia vaunuun pyrkijöitä, ja sellaisen havaitessaan pysäyttää vaunu, jollei se ole täynnä. Vert. kohta 26.
6. Kuljettajan on tarkattava yleisön mahdollisia koputuksia ja muita hätämerkkejä.
7. Havaitessaan vaaran uhkaavan tai rahastajan tai yleisön antaessa hätämerkin on kuljettajan heti pysäytettävä vaunu niin nopeasti kuin suurempaa onnettomuutta välttämällä on mahdollista.
8. Kuljettajan tulee ajaessaan jatkuvasti seurata katuliikennettä tuulija sivulaseista ja peileistä sekä pitää nämä mahdollisuuksiensa mukaan kirkkaina ja peilit oikein suunnattuina. Jos näkyvyys kuljettajan pönistuksista huolimatta on vähentynyt, tulee hänen tähyystää tavallistakin huolellisemmin ja ajaa erityisen varovasti.
9. Kuljettajan tulee tarkata rahastajan merkinantoa »l'auun täynnä» ja sen kuullessaan heti asettaa vastaava kilpi näkyviin. Jos rahastaja antaa tavallisen lähtömerkin, tulee kuljettajan heti poistaa mainittu kilpi näkyvistä.

Ajonopeudesta ja aikataulun noudattamisesta.

10. Vaunu ei saa *lähteä* aikatauluun merkityltä pysäkillä ennen aikatauluun mukaista aikaa. Erikseen määrättävillä esikaupunkien autolinjoilla saa vaunu kuitenkin lähteä tultuaan aivan täyteen ilmeisesti pitkämatkaisia matkustajia.
11. Ajonopeutta ei saa lisätä *lepotaukojen* pidentämiseksi yli sen, mikä kullekin linjalle on ilmoitettu
12. Jos vaunu on *myöhässä*, on myöhästymisaika koetettava voittaa takaisin ajamalla ilman lepotaukoja ja hieman nopeammin. Matkustajien ottamista vaunuun ei tällöinkään saa ajan voittamiseksi laiminlyödä, jollei aivan välittömästi jäljessä kulje toinen saman linjan vaunu, jossa on riittävästi tilaa.
13. *Suurinta sallittua nopeutta* ei missään tapauksessa saa ylittää, vaan on nopeus kelin, liikenteen ja näkyvyyden mukaan aina sovitettava niin, että kuljettaja vaaran uhatessa pystyy ajoissa pysäyttämään vaununsa.

Suurin sallittu nopeus on:

— raitiovaunuille (maistraatin päätös 11. 5. 1933) 35 km/t

— johdin- ja linja-autoille: yleensä 45 »

erikseen ilmoitetuilla teillä 50 »

14. Kuljettaja ei saa sokcasti luottaa siihen, että edessä oleva ajoneuvo tai henkilö ajoissa väistyy.
15. Jos vaunu on *paljon myöhässä*, määrää asematarkastaja erikseen annettuja ohjeita (Lo.Pm. N:o 2/1950) noudattaen, nullä tavoin se palautetaan oikeaan aikaan. Kuljettaja ei saa myöhästymisen vuoksi jättää osaa kierroksesta tai koko kierrosta ajamatta ilman asematarkastajan lupaa. Jos asematarkastaja määrää vaunun jättämään osan kierroksesta tai koko kierroksen ajamatta, on matkustajat opastettava jäljessä tulevaan vaunuun ja huolehdittava siitä, ettei heidän tarvitse maksaa toistamiseen.

Rahastajan tehtävistä.

16. Rahastaja ei saa *avata vaunun ovia*, jos vaunu vähinkin liikkuu. paitsi milloin joku on takertunut oveen. Ovet on *suljettava* vähäistä ennen lähtömerkin antamista.
17. Rahastajan on ennen ovien sulkemista ja lähtömerkin antamista *keskeytettävä rahastaminen* ja kiinnitettävä koko huomionsa siihen, onko joku takertunut johonkin oveen, kaatunut vaunun viereen tai pysäkillä tai sen lähellä pyrkimässä vaunuun. Matkustajia, jotka tällöin eivät vielä ole ennättäneet maksaa, rahastajan sopii pyytää olottaan ilmoittamalla esimerkiksi: »Nyt lähdenme; malttakaa hetkinen. — Nu far vi; dröj en stund.» Rahastaja saa kääntää huomionsa muuhun ja aloittaa rahastamisen uudelleen vasta, kun vaunu on kulkenut kohdassa 23 c määrätyn matkan.

18. Siksi ajaksi, jona rahastajan kohdan 17 mukaisesti on keskeytettävä rahastaminen, kehoitetaan häntä niissä vaunuissa, joissa on ylöskääntyvä rahastajanistuim, sekä muissakin vaunuissa, mikäli se on mahdollista, *seisomaan* voidakseen paremmin kääntyä ja tähyystää. Jos rahastaja ei voisi seistä, on hänen kuitenkin käännättävä ja tähyystettävä huolellisesti.
19. Rahastajan on myös tarkattava *yleisön* mahdollisia koputuksia ja muita *häätömerkkejä*.
20. Rahastajan tulee tiheästi tarkastaa *tähyystyksen käyttämänsä ikkunat* sekä vaunuun tähyystyksensä helpottamiseksi asetetut peilit tms. laitteet sekä tehdä, mitä voi, niiden pitämiseksi kirkkaina ja oikeassa asennossa. Jos näkyvyys rahastajan ponnistuksista huolimatta on vähentynyt, tulee hänen tähyystää sitä huolellisemmin.
21. Vaaran uhatessa on rahastajan annettava kuljettajalle *häätömerkki*.
22. Jokaisella pysäkillä, jolta vaunu lähtee täytenä, on rahastajan annettava kuljettajalle merkki »*Vaunu täynnä*». Jos vaunussa sensijaan on tilaa, on käytettävä tavallista lähtömerkkiä.

Myöhästyvien matkustajien ottamisesta vaunuun.

23. Jos *rahastaja* havaitsee pysäkillä tai sen lähellä ilmeisesti vaunuun myöhästyvänä pyrkivän henkilön, tulee hänen:
 - a. jos hän on *sulkenut oven*, mutta ei vielä antanut lähtömerkkiä, ainakin kerran kullakin pysäkillä avata ovi uudelleen tahi useampiakin kertoja, jollei tästä aiheudu liikenteen häiriytymistä,
 - b. jos hän on *antanut lähtömerkin*, mutta vaunu vielä ei ole lähtenyt liikkeelle, peruuttaa lähtömerkki pysähtymismerkkillä ja avata ovi uudelleen ainakin yhden kerran kullakin pysäkillä tahi useampiakin kertoja, jollei tästä aiheudu liikenteen häiriytymistä,
 - c. jos vaunu jo on *lähtenyt liikkeelle*, enintään yhden kerran kullakin pysäkillä pysäyttää vaunu antamalla pysähtymismerkki:
 - aa. esikaupunkialueella, jollei vaunu ole pysäkillä mitaten kulkenut enempää kuin noin 10 metriä,
 - bb. varsinaisella kaupunkialueella, esikaupunkieihin ajettaessa, jollei vaunu ole pysäkillä mitaten kulkenut enempää kuin noin 6 metriä,
 - cc. varsinaisella kaupunkialueella muissa tapauksissa, jollei vaunu ole pysäkillä mitaten kulkenut enempää kuin noin 3 metriä,
 - dd. vilkasliikenteisillä paikoilla kuitenkin vain, mikäli pysähtyminen on mahdollista toisten vaunujen kulkua tai muuta liikennettä häiritsemättä, sekä vaunun pysähdyttyä avata ovi uudelleen.

Vert. kohtaan 4.

24. Jos *kuljettaja* havaitsee pysäkillä tai sen lähellä ilmeisesti vaunuun myöhästytynä pyrkivän henkilön, tulee hänen:
- a. vaikka rahastaja on jo antanut lähtömerkin, mutta vaunu vielä ei ole lähtenyt liikkeelle, ainakin yhden kerran kullakin pysäkillä antaa vaunun odottaa, tahi useampiakin kertoja, jos odottaminen ei häiritse liikennettä,
 - b. jos vaunu jo on *pantu* liikkeelle, enintään yhden kerran kullakin pysäkillä pysäyttää vaunu uudelleen niissä tapauksissa, jotka on määrätty edellä kohdassa 23 c. (aa—dd).
- Vert. kohtaan 4.

Matkustajien päästämisestä pois vaunusta.

25. Vaunun lähestyessä pysäkkiä tulee rahastajan tarkata, pyrkiikö joku matkustajista pois vaunusta, ja sellaisen havaitessaan ajoissa antaa kuljettajalle pysähtymismerkki.
26. Kuljettajan tulee vaunun lähestyessä pysäkkiä, jollei rahastaja ole antanut pysähtymismerkkiä, koettaa, sikäli kuin ajoturvallisuutta vaarantamatta voi sen tehdä, tarkata, pyrkiikö joku matkustajista pois vaunusta ja sellaisen havaitessaan pysäyttää vaunu pysäkillä.
27. Vaunun seistessä pysäkillä tulee sekä kuljettajan että rahastajan tarkata, pyrkiikö hänen hoidettavastaan poistumisovesta joku matkustaja pois vaunusta, sekä sellaisen havaitessaan avata ovi.
28. Jos vaunun poistumisovien sulkemisen jälkeen joku matkustajista ilmaisee haluavansa vielä poistua vaunusta, kehoitetaan kuljettajia ja rahastajia olosuhteiden salliessa menettelemään vastaavasti niinkum kohdissa 23 ja 24 on määrätty meneteltäväksi.

Vaunun tarkastamisesta ja puhtaanapidosta.

29. Ennen vaunun lähtöä hallista on rahastajan tarkastettava, että se on siisti. Havaitessaan huoltohenkilöstön laiminlyöntejä on hänen heti ilmoitettava asiasta hallitarkastajalle. Erityisesti on katsottava, ettei ovien pumpuissa, saranoissa tai pielissä tahi muualla ole rasvaa, joka voi tahrata vaatteita.
30. Vaunun seistessä päätepysäkeillä, on rahastajan siistittävä vaunu sisältä: lakaistava lattia, poistettava lumi ja jää portailta ja kynnyksiltä sekä hiekoitettava ne, pyyhittävä istuimet, kädensijat, ikkunanlaudat jne. Samoin on tarkistettava, että ikkunoiden ja kaappien säpit ovat kunnolla kiinni, kilvet suorassa jne.
31. Likaiseksi epäiltävän matkustajan jäljiltä rahastajan tulee tarkastaa ja tarvittaessa pyyhkiä istuin, ikkunanlauta jne.
32. Puhdistusrievut jaetaan rahastajille ja palautetaan pihlien mukana. Jos riepu likaantuu, on rahastajan annettava se vastaanottajalle erikseen ja pyydettyä mutta.

33. Harjat säilytetään vaunuihin niitä varten asetettavissa pitimissä. Jos rahastaja vaunua vastaanottaessaan toteaa harjan puuttuvan, on hänen ilmoitettava siitä lähimmälle tarkastajalle, joka hankkii toisen.
34. Havaitessaan vaunussa irtaantuneita ruuveja, kulpiä tai listoja tahi muita vikoja, jotka voivat vahingoittaa matkustajien vaatteita, aiheuttaa rämää tai muuta haittaa, tulee rahastajan itse tai pyytäen kuljettajan apua koettaa poistaa vika. Jollei se ole mahdollista, on kuljettajan halliin ajaessaan ilmoitettava viasta kirjallisesti, vikailmontuslomaketta käyttäen, huollon päivystäjälle. Ilmoitukseen on lyhyesti merkittävä vian laatu ja paikka (esim. ruuvi koholla ikkunanlaudassa neljännen penkin luona vasemmalla). Jos vikaa ei ole huoliossa korjattu, on uusi ilmoitus tehtävä.
35. Jokaisen rahastajan on vähintään kerran päivässä vaunun seistessä päätepysäkillä tai, kun matkustajia on vähän, huolellisesti tarkastettava matkustajille varattu vaunun osa s.säpuolelta pystyakseen havaitsemaan siinä mahd. olevat, edellä tarkoitetut viat.
36. Jokaisen kuljettajan on niinkään vähintään kerran päivässä vaunun seistessä päätepysäkillä huolellisesti tarkastettava kuljettajanpaikan ympäristö (etusilta) sisäpuolelta sekä vaunu perävaununeen ulkopuolelta havaitakseen siinä mahd. olevat, edellä tarkoitetut viat.
37. Varsinaisten, ajamista haittaavien vikojen ilmoittamisesta on voimassa, mitä siitä aikaisemmin on määrätty.

Helsingissä, helmikuun 1. p:nä 1950.

Liikennepäällikkö: Reino Castrén.

Jakelu: Lo.Pm.

R. Gustafsson.

Liikenneosaston pysyväismääräys N:o 2/1950

Asematarkastajille.

Muille liikennehenkilökuntaan kuuluville tiedoksi.

NORRKÖPING

Norrköpings Kommuns Fritidsnämnd eli kaupungin vapaa-ajanvirasto on jo parina menneenä kesänä järjestänyt heinäkuussa yleisökuljetuksia NKA:n (Norrköpings Kommunala Affärsverk) museovaunulla nro 16. Vaunu on valmistunut vuonna 1902 ASEA:n ja AEG:n yhteistyönä Göteborgin raitioiteille, josta se ostettiin vuonna 1925. Göteborgissa vaunun numero oli 8.

Museovaunun reitti kulkee ristiin rastiin kaupungin raitioiteilla ja siten matka-aika onkin saatu varsin pitkäksi eli runsaaksi tunniksi. Kyytiin otetaan ainoastaan keskustan lähtöpysäkiltä, ja päivittäin on ollut käytössä vain yksi lähtö klo 17.00. Kaupungin matkailutoimisto myy etukäteen matkaliput, joita on niin istuville kuin seisovillekin. Matkan varrella pysähdytään hetkeksi esikaupunkilinjan päätepysäkille, mutta muuten ajo on keskeytyksetöntä. Vaunussa on kuljettajan lisäksi opas, joka selostaa ohikiitävät nähtävyydet yms. ruotsiksi.

MUSEOVAUNUILLA LINJALIIKENTEESSÄ

Jorma Rauhala

*NKA 16 Fridvallen päätesilmukassa.
Norrköping museum tram 16 at Fridvalla loop.
Kuva/photo: J. Rauhala, 15.7.1982*



HELSINKI

Täälläkin on kokeiltu yleistä liikennettä museovaunuilla. Kaikki kävi vain hyvin nopeasti: HKL:n suhdetoimintaviikon ohjelma huipentui 12.5.1974 Kauppatorin – Töölön vaunuhallin väliseen ajeluun. Matkustajia otettiin vain Kauppatorilta, hinta oli vain 2 mk, ja vuoroja kaksi – toinen vaunu 19 ja toinen 165. Reitti oli suosittu ja kaikki lähdöt olivat täysiä (seisojia ei otettu!).

*HKL 19 Larin Parasken katseiden alla.
HKL museum tram 19 on a special tour.
Kuva/photo: J. Rauhala, 12.5.1974*

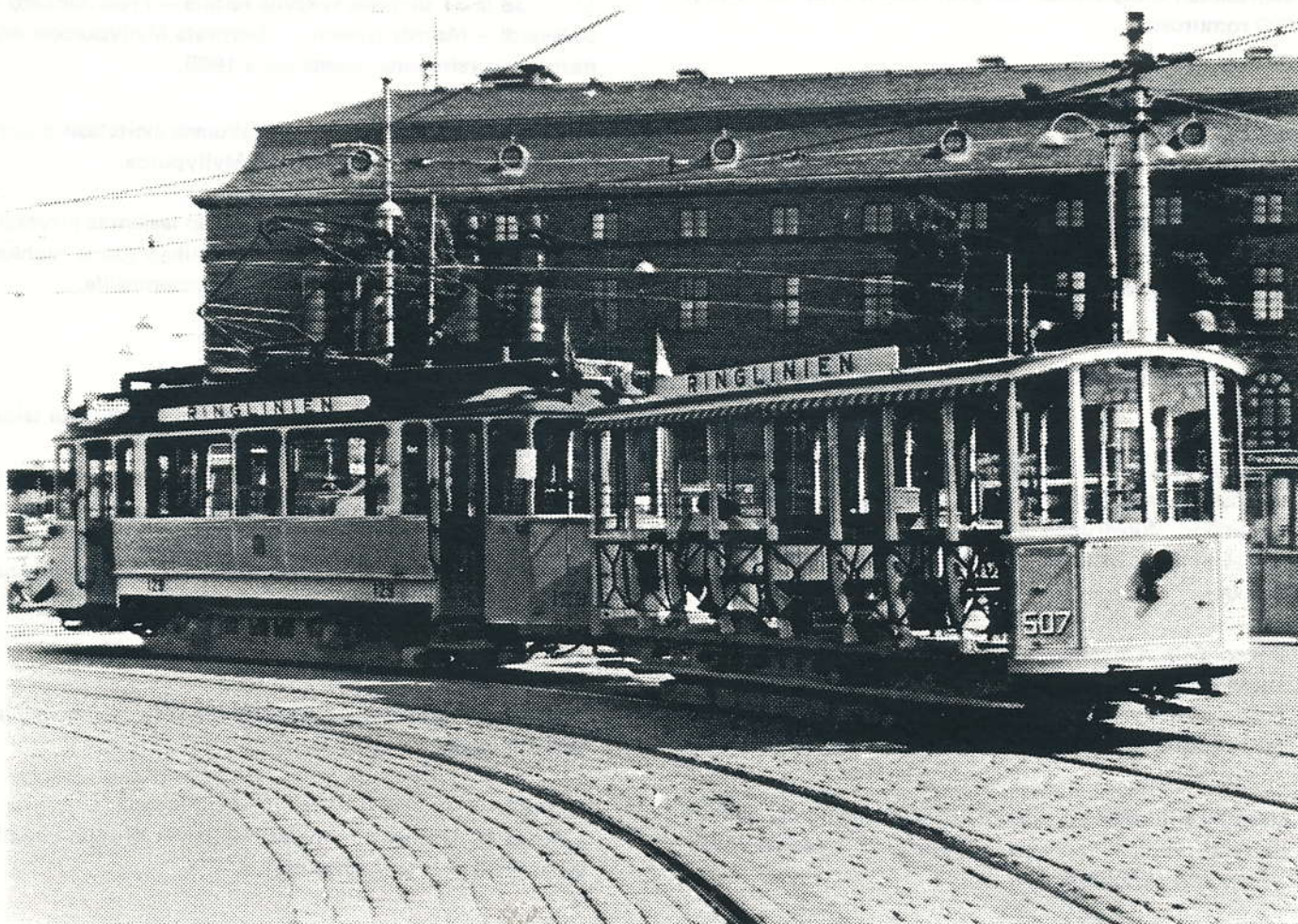


SE BAKSIDANI

Liikennetiheys vaatii vähintään kaksi vuoroa, mutta Ringlinien-yhdistyksellä olisi kalustoa useampaankin lähtöön. Tätä nykyä moottorivaunuja on 5 ja perävaunuja 3. Linjan numero 11, ja vaunuun voi nousta tai siitä poistua kaikilla välipysäkeilläkin. Melko paljon tätä linjaa käytetään myös asiointimatkustukseen, jos kohta liikennelaitoksen liput eivät sillä kelpaa. Syy »tavalliseen» matkustukseen ovat linjan halvat hinnat; matka maksaa nimittäin 4 kruunua, ja siihen hintaan kannattaa kenen tahansa hemmotella itseään avoperävaunukyydillä.

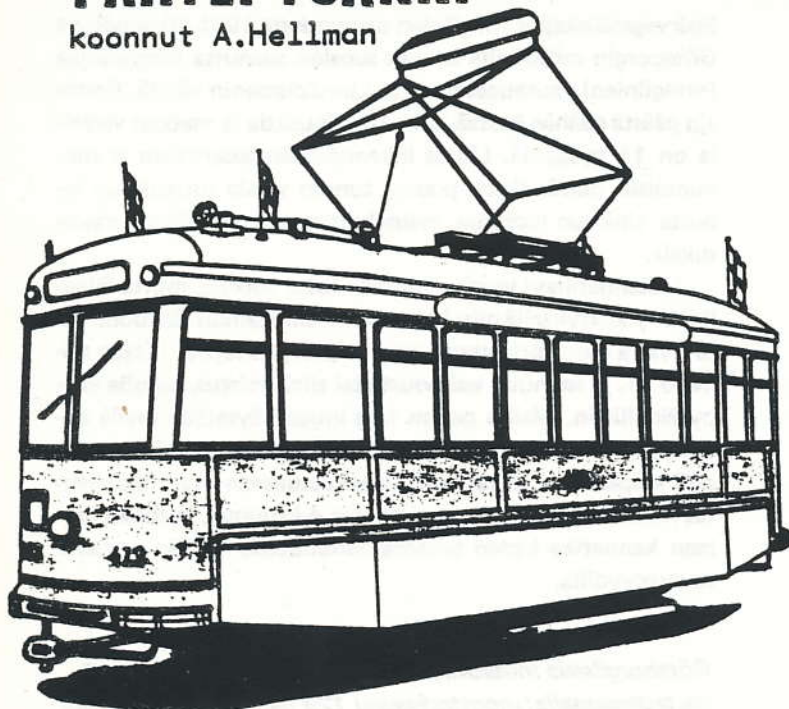
This is one of the sets used on the »ringlinien» museum tram service in Göteborg. The view was taken outside the Central station with motor tram 129 (ASEA, 1920) and open trailer 507 (Vabis, 1906)

Kuva/photo: J. Rauhala, 7.8.1982



PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Seuraavassa 11.10.83 mennessä romutetut tai romutusta odottavat vaunut. (Korjauksia ja lisäyksiä otetaan edelleenkin mielihyvin vastaan.) 305, 312, 315, 316, 326, 327, 333, 345, 349, 350, 375, 501, 504, 509–511, 513, 514, 520, 523, 526–530.

Marraskuun alkupuolella odottivat vaunut 512, 522, 525 ja 530 romutusta.

Toimituksen saamien tietojen mukaan vaunu 521 varataan museon kokoelmiin.

Ainakin moottorivaunuista 6, 9, 25 ja 359 on poistettu takapäästä multipelikaapelin kytkinrasia.

Vaunuissa 41 ja 42 on myös takalasin pyyhin ja pesulaite.

Kaupungin »edustuslinja-autot» on siirretty HKL:lta STA Oy:lle.

Autossa HKL 989 on takaosassa oikealla puolella muovisia Parabus-istuinta muistuttavat istuimet. Saattavat olla vaikka niitäkin. Muovirunko ja erilliset istuin- sekä selkäpehmusteet, kun muut istuimet ovat vandalisminvastaisia kuppi-istuinta.

Ennen metron aikataulun mukaisen liikenteen alkua ajaa vuoro 8 tyhjänä IK–KP–IK. Juna pysähtyy Herttoniemessä postinvaihtoa varten. Palattuaan IK:een vuoro jää kääntöraiteelle odottamaan lähtöaikaansa (6.05).

Metroluokitteluun on suunnitteilla ruuhkavuoroja, jolloin tietyinä ruuhkaliikenteen huippuhetkinä junien vuoroväli on alle viisi minuuttia.

TIEDOKSI RAITION LUKIJOILLE

Lehden mukana toimitetaan raitioteiden aikatauluvihkonen, jonka on laatinut lehtemme aikataulutoimittaja J. Oksanen. Mikäli vihkonen osoittautuu hyödylliseksi, kiinnostavaksi ja tarpeelliseksi, sitä tullaan vastaisuudessa julkaisemaan säännöllisesti ja pitämään mahdollisuuksien mukaan ajan tasalla.

Lehden mukana jaetaan myös vuoden 1984 jäsenmaksutilil-lepanokortit. Maksamalla jäsenmaksunne ajoissa varmistatte RAITION säännöllisen ilmestymisen.

Korjauksia RAITION 2/83 Pääte pysäkkiin:

Vaunu 71 hinattiin jo saapumispäivänä Koskelasta Vallilaan.

Hinaajana toimi vaunu 38.

Keväällä romutetuksi mainittujen vaunujen joukossa oli vaunu 317. Tässä on selvä virhe, sillä tätä vaunua ei ole vielä (10/83) romutettu.

Korjaus RAITIOon 3/83 (sivu 67) 24.9.83:

Pohjoista raidetta ajettiin vain välillä Hakaniemi – »Kalasataman vaihteet».

Vuoden 1984 budjetin mukaan ostetaan HKL:lle linja-autoja 10.000.000 markalla ja raitiovaunujen hankintaan käytetään 30.000.000 markkaa. Sörnäisten asema valmistuu ja Siilitien loppuunrakentamista kaavaillaan. Pasilan raitiolinjan rakentaminen alkaa. Sörnäisten aseman valmistuttua siirretään linja 8 reitille – Helsinginkatu – Hämeentie – PVK. Linjat 3B ja 3T siirtyvät syksyllä reitille – Fredrikinkatu – Bulevardi – Mannerheimintie. Metrorata Myllypuroon valmistuu yksiraiteisena, asema vasta 1985.

Ehkä jo vuoden 1984 huhti-toukokuussa aloitetaan metron kiskotustyö Itäkeskuksesta kohti Myllypuroa.

Tammikuussa 1984 on tarkoitus jälleen laajentaa liityntäliikennettä. Lakkauttamisvuorossa on joukko suoria ruuhka-ajan linjoja Laajasalon suunnasta Rautatien torille.

1.9.83

HKL:n organisaatio muuttui: yleinen osasto muuttui talousosastoksi ja uutena perustettiin hallinto-osasto.

Hallinto-osastoon kuuluvat erillinen kansliatoimisto ja entinen yleisen osaston henkilöstö- ja tiedotustoimisto sekä terveysasema.

Talousosastoon kuuluvat entisen yleisen osaston taloussuunnittelu ja kassa- ja tilitoimisto sekä markkinointi- ja hankintatoimisto.

6.9.83

M165–166 saapui Helsinkiin; ensimmäisen kerran vaunupari oli linjalla 11.10.

1.10.83

Linjalta 18 vähennettiin ma-pe muutamia lähtöjä. Linjoille 92 M ja 93 M la yksi lähtö lisää.

3.10–14.10.83

Hämeentiellä Vallilan laakson ylittävällä sillalla vaihdettiin kiskoja ma-pe n. 9–15. Tänä aikana linja 6 liikennöi Itä-Pasilaan ja väliä Hämeentie/Mäkelänkatu – Arabia liikennöi bussilinja 6X. Se käytti ainoastaan matkan varrella olevia linja-autopysäkkejä. Osa Koskelan ruuhkavuoroja oleili päivän Vallilassa.

Kiskotus vaihdettiin poistamalla ensin vanhat kiskot ja asentamalla sitten uudet, joka sitten klo 15 mennessä hitsattiin ja osittain topattiin. Vignol-kiskot muutettiin samalla urakiskoiksi. Keskustaan johtava raide saatiin vaihdettua tämän työjakson aikana. Toisen raiteen kiskotus vaihdetaan ensi kesänä.

Ratatoita on syksyn aikana tehty Hämeentiellä välillä PVK – Kustaa Vaasan tien risteys, Mannerheimintielle Kuusitien paikkeilla sekä Tilkassa, Töölön hallin pihalla, Arabian silmukassa ja Porvoonkadulla. Kaikissa tapauksissa on kysymyksessä ollut kiskonvaihto; Vignol-kiskot on korvattu samalla urakiskoilla.

10.10.83

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti vastoin HKL:n kantaa, että Länsi-Pasilan raitiotie rakennetaan pitkän vaihtoehdon mukaan.

Rata rakennetaan siis reitille Ratapihantie – Pasilan silta – Pasilankatu – Kyllikinportti – Pasilanraito – Palkkatilan portti – Veturitie – Nordenskiöldinkatu. Linja avataan kesällä 1985 samalla, kun Pasilan silta vihittään.

Aiemmissa lehtemme numeroissa on mainittu, että rata valmistuu vuonna 1984. Vuoden lykkäyksen syynä on vain se, että Pasilan sillan valmistuminen on siirtynyt vuodelle.

14.10.83

Linjoja 22 Ilmalan seisake – Autokuljetuskeskus ja 68V Rautatienatori – Käpylä – Paloheinä liikennöitiin viimeisen kerran.

16.10.83

Linjoja 67 ja 67T Rautatienatori – Paloheinä sekä 68 Rautatienatori – Itä-Pasila – Tuomarinkylä liikennöitiin viimeisen kerran.

17.10.83

Liikennöinti aloitettiin uusilla linjoilla:

- 22 Itä-Pasila – Suursuo. Linja kulkee Postikeskuksen kautta. Liikennöintiäika on ma–pe 5–17 sekä kolme myöhäislähtöä n. 23 Itä-Pasila – Postikeskus
- 42T Kannelmäki – Malminkartano; koululaislinja
- 67 Rautatienatori – Torpparinmäki; linja on SIL:n ja SAO:n yhteinen

20.10.83

Liiikenteessä havaittiin HKL:n väreän maalattu nivelbussi. Alusta on Sisun ja kori Wiiman. Kyljissä mainostarrat »Sisun uusi nivelbussi».

Lokakuun lopulla siirtyivät STA:n autot Ruskeasuon varikolle.

26.10.83

Rauhankulkueen aikana n. klo 17–21 ajoivat kaikki muut raitiolinjat paitsi 4 ja 8 poikkeusreittejä.

- 1, 2 – Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – Mannerheimintie – Hietalahti
- 3B/T – Mannerheimintie – Helsinginkatu – PRK –
- 5 – Mannerheimintie – Eira
- 6 – Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – Mannerheimintie – Hietalahti
- 7 – Mannerheimintie – KIR
- 10 – Mannerheimintie – Hietalahti

Idän ja pohjoisen bussilinjat päättyivät Hakaniemeen. Läpi-ajavat linjat kulkivat Hakaniemen sillan kautta. Mannerheimintien linjat ajoivat keskustasta pois päin Runebergin- ja Topeliuksenkadun kautta.

Metrojuna M167-168 on tuotu Helsinkiin loka-marraskuun taitteessa.

1.11.83

Linjan 97 M vuoroväli muuttui ma-pe klo 20–21.20 kahdestakymmenestä kymmeneen minuuttiin.

9.11.83

Vaunu 73 tuotiin Helsinkiin. Se oli Koskelassa noin klo 7 ja vaunu 23 hinasi sen Vallilaan, jonne se saapui 12.45.

14.11.83

Linjalle 47 Töölöntori – Hakuninmaa tuli uusi reittiosuus, jota ajetaan ruuhka-aikana ruuhkasuuntaan. Uusi reitti: – Nurmijärventie – Muurimestarintie – Kaarelantie – Kanneltie – Nurmijärventie – Ruuhkaa vastaan ajetaan edelleen Nurmijärventietä.

21.11.83

Espoon Auto Oy:n linja-auto törmäsi aamupäivällä Mannerheimintien ja Helsinginkadun risteyksessä linjan 7 vaunuun 26, joka suistui kiskoilta ja törmäsi puolestaan vastaantulevaan linjan 7 vaunuun. Selvittelytyöt veivät parisen tuntia. Tänä aikana mm. linjaa 8 liikennöitiin busseilla PVK:lle. Ensimmäinen linjan 8 vaunu saapui onnettomuuden jälkeen PVK:lle klo 11.50

22.11.83

Metroliikenteessä oli häiriöitä. Esimerkiksi Kampista klo 17.20 lähtenyt juna saapui Itäkeskukseen 6 minuuttia myöhässä. Hakaniemen valvomon alueella sivuutettiin kaikki opastimet poikkeusopasteella (valko-puna), mikä hidasti matkantekoa. Kyseessä oli asetinlaitehäiriö. Itäkeskuksessa käytettiin poikkeuksellisesti ruuhka-aikana linja-autojen »lähdönkielto-opastimia».

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että metrojunat ovat todella harvoin myöhässä. Eräskin matkustaja, joka käyttää metroa päivittäin, totesi, että tämä oli hänen osaltaan ensimmäinen tapaus tänä vuonna.

Vantaan linjasto, syyskuu 1983

8T	Tikkurilan kiertolinja	ma-la	VL	510	Martinlaakso-Tapiola	ma-la	ESA
13T	Tikkurila-Korso		VL, HAL, LL	511	Lentoasema-Martinlaakso-Tapiola/Kuitinmäki	ma-pe	"
14T	Lentoasema-Länsimäki		VL	514T	" -Vuosaari (Hki)	ma-pe	VL
15T	" -Myyrmäki		VL	517	Itäkeskus (Visbynk. Hki)-Tikkurila	ma-pe	VL, HAL
19T	Tammisto-Tikkurila-Länsisalmi	ma-pe	HAL	530	Martinlaakso-Jorvi/Espoon keskus		PL, VL
20T	Länsimäki-Sotungin koulu	koulu	"	540T	Pitäjänmäki (Hki)-Tikkurila	ma-pe	VL
24T	Kuninkaanmäki-Kylmäoja		VL	540MT	Munkkiniemi " -Martinlaakso	ma-pe	"
30T	Korkinmäki-Jokivarsi	ma-pe	"	543T	Koivukylä-Tikkurila-Varisto	ma-pe	"
31T	Lentoasema-Mikkola-Korso	ma-pe	"	545T	Varisto-Länsimäki	ma-pe	VL, HAL
40T	Tikkurila-Rajakylä	ma-pe	HAL	546T	Varisto-Rajakylä	ma-pe	" "
55	Länsi-Vantaan kiertolinja	ma-pe	LG	611	HKI Rt28-Tikkurila-Simonsilta		"
60T	Myyrmäki-Askisto/Juvanmalmi	ma-pe	VL	614	HKI 45-Lentoasema		SIL
80T	Myyrmäki-Vestra		"	615	HKI Rt26-Lentoasema		"
81	Tikkurila-Lentoasema	ma-pe	SIL	616	HKI 45-Haaga-Lentoasema	ma-pe	"
84T	Reuna-Tikkurila-Sotunki		VL	617	Vuosaari (Hki)-Malmi-Lentoasema		"
85T	Linnainen/Martinlaakso-Viinikanmetsä		"	623	HKI Rt28-Havukoski-Korso		VL
86T	Myyrmäki-Reuna		VAL	630	" Rt27-Korso-Mikkola	ma-pe	LL
201	HKI 36-Tarvontie-Hämevaara	ma-pe	ESA	631	" " - " "	ma-pe	VL
228	" 35-Mäkkylä-Hämevaara		"	632	" " -Hyrylä-Kerava		TL
231	" -Lintuvaarantie-Hämevaara		"	633	" " -Korso-Kerava		LL
232	" -Lintuparventie-Hämevaara	ma-pe	"	635	" " -Maantiekylä-Hyrylä	ma-pe	TL
315	" 42-Koivuvaara-Lähderranta		HEL	650	" Rt28-Ylästö-Vantaanpuisto		VL
316	" " -Hämeenkyliä- "		"	652	" " -Tuupakka	ma-pe	"
321	" 41-Juvanmalmi	ma-pe	KEL, VKL	680	" Rt26-Tapola	ma-pe	SIL
323	" " -Vanhakylä/Juvanmalmi-Perusmäki	ma-pe	" "	711	" Rt24-Satomäki	ma-pe	HAL
324	" " " -Kalajärvi		" "	730	" " -Päiväkumpu		"
331	" " -Kalajärvi-Juvanmalmi	ma-pe	" "	731	" Rt25-Korso		LL
362	" 39-Rajatorppa-Varisto		FA	732	" Rt23-Havukoski		HAL
363	" 40-Pähkinärinne/Varisto		VL	733	" Rt25-Kerava		LL
412	" 44-Louhola-Tuupakka	ma-pe	"	740	" Rt22-Hakunila		HAL
450	" " -Kaivoksela/Martinlaakso	ma-pe	"	741	" Rt21-Länsimäki		" , LL
452	" " -Myyrmäki		"	742	" Rt22-Länsisalmi-Myrbacka	ma-pe	"
453	" " -Martinlaakso		"	743	" " -Vaarala-Hakunila		"
460	" 45-Martinlaakson voimala/Juvanmalmi	ma-pe	"	744	" Rt23-Hakunila-Kuninkaanmäki		"
470	" 46-Vantaanpuisto		VAL	745	" Rt24- Itä-Hakkila		"
471	" " -Kannisto		"	747	" Rt22-Vaarala-Kuusikko	ma-pe	"
472	" " -Keimola		"	940	" Rt21-Länsimäki-Hakunila	ma-pe	"
482	" " -Riipilä	ma-la	"				
484	" " -Reuna		"				

**HKL:n linja-autovuorot linjoittain
1.10.1983**

Ru	
14	200,201,202,203,204,205 al,206a
Ru	
14V	200,202,204,205,500,501,508,520, Ko 805,806,812
Ru	
14A	570
Ko	
16	332,333,334,335al,336a,337a
Ko	
16A	812,813,814,816,817,867
Ru	
17	207a,208,209,210,211,212,213,214a 503,504,505,506,507,508,509,650
Ru	
18	231,232,233,234,235,236,237al, 238al,239a,500,518,519,520,567
Ru	
20	223,224,225,226al,227,244 1,500 1 525,526, 528,529,530,531,532, 534,535,536,573,628
Ru	
21	524,525,528,530,531,533,534,535, 539,541,544,545,527
Ru	
21V	524,527,534,538,539,540,542,543 Ko 544,545,546,561,629,816,876
Ko Ru	
22	361,551,552
Ru	
23	243,245a
Ru	
23V	243,244,245,554,555,556
Ru	
24	248,249,250,559
32 Ru	
	252,253,254,543,560,561,562,563
Ru	
33	595,650
Ru	
34	257,258,566,567,568,569,601,595
Ru	
34A	257,258 1s
Ru	
36	260,261,262,263a,533,573,574,576
Ru	
42	276,277,278,279,280,281,282al, 283al,542,562,600 1,601,602, 603,604
Ru	
42N	276,277,278,279,280
Ru	
42X	519,600,546
Ru	
50	284,285,286,501,510,511,512,513, 514,515,516
Ru	
50V	284,285,501,510,511,512,513,514,869
Vk	
50T	688

Ko	
53	819,820,821
Ko	
55	337 1,353,354,355,356,357,358as, 359al,823,824,825,826,827,828,829, 830,831,832,859
Ko	
55A	336 1,337 1,353,354,355,356,357, 358,359 1,824,830
Ko	
55V	353,354,355,356,357,358,359,368, Ru Ko 595,823,827,828,829,830,832,873,865
Ko	
58	400,401,408,409,503,517,541,650,651, Ko 652,653,660,661,662,663,664,665,685, Ko 686,687,688,689,716,818,875,865
Vk	
58A	454,685
Ru	
59	656,657,658,659,700,701,702,703
Ko	
62	361,362,363,364,365
Ko	
62S	361,362,363,364,365,855
Ko	
64	367,368,369,370,371,372,373al,385 1, 859,861,867,868,869
Ko	
64S	805,860,862,863,864,866,873
Ru Ko	
65A	294,375,376,377,378,379,380,381, Ru Ko 382,383al,384al,385a,594, 861, 868,872,886
Ko	
65N	375,376,377,378,380
Ru	
66	289,290,291,292,293,586,587,588,589
Ru	
66A	289,290,291,292,293,294,295,296, 297al,298al,299,536,593,594,595,886
Ru	
66N	289,290,291,292
Ru	
66X	586,587,588,589
Ko	
71	386,387,388,389,390,391al,392al, 878,885
Ko	
71S	849,850,851,852,853,885
Ko	
71T	877,878,879,880,881,883,884
Ko	
71V	386,387,388,389,390,391,392,853, 882,885
Ko	
72A	824,825,887,888,889,890,891,892, 893

selityksiä:

T=tasatariffilinja, ei linjatunnuksessa
 HKI 42= Helsinki, linja-autoasema laiturilla 42
 HKI Rt28= Helsinki, Rautatientori laiturilla 28
 VL= Vantaan Liikenne Oy, HAL= Hakunilan Liikenne Oy,
 LL= Lähilinjat Oy, LG= Linja-liikenne P.-O.Grönberg Oy,
 SIL= Sirolan Liikenne Oy, VAL= Vantaan Linja Oy, HEL= Helminen Linja Oy, KEL= Keskuslinja Oy, VKL= Vanhakylän linja Oy, FA= Friherrsin Auto Oy, ESA= Espoon Auto Oy, PL= Paikallisinjat Oy, TL= Tuusulan Linja Oy

Vk	
80M	413,414,415,416,417,707,708
Vk	
80AM	413,414,415,416
Vk	
80N	413,414,415
Vk	
80VM	707,708
81S	Vk
	713,715,717,749
Vk	
82S	684,712,714,715,717,743
Vk	
83M	420,725
Vk	
83N	417,420
Vk	
84	423,424,425,426,712,731,735,737, 738,742,744,755,756,690,692,787
Vk	
84M	423,424,425a,426a,712
Vk	
84X	727,729,730,732,733,755
Vk	
85	427,428,429,737,739,740,742,743, 744,745,746
Vk	
85M	427,428,429a,742,743
Vk	
85N	427,428,431
Vk	
86	423,424
Vk	
86M	431,432,433a1,434a, 749,753
Vk	
86S	431,432,433,434, 712,714,747, 748,749,750,751,752,753
Vk	
86X	747
Vk	
87	744,755,756,690,692
Vk	
88	435,436,437, 759,760,787
Vk	
88M	435,436,437a,759,760
Vk	
91M	763,764
Vk	
92	439,440,442,443
Vk	
92M	436,439,440,441a1,442,443,765, 766,767
Vk	
92BM	434 1,442,443,444,445a1,768
Vk	
92S	775,776,777,778
Vk	
93M	448,449,689,780,782,787,788,789
Vk	
93N	448,449
Vk	
95M	460,461,796,797
Vk	
95N	416,460,461,465
Vk	
97	444,463,464
Vk	
97M	463,464,465,466,467a,779,780,782, 788,789
Vk	
97S	677,678,679,680,681,682,683

Vara 1 841a, vara 2 842a, vara 3 843a,
vara 4 844a, " 5 845a, " 6 846a
vara 7 847a, " 8 848a, " 11 858a
vara 12 454, " 13 626a, " 16 239.
vara 17 226 1, 238a, vara 18 337, 372 1,
vara 21 790a, vara 22 791a, vara 23 792a.
vara 24 793a, " 25 794a, " 29 452,
vara 30 453

Vuorot halleittain:

	vakio	ruuhka
Ru	200-299	500-659
Ko	332-401	660-665,805-899
Vk	408-467	677-799

Lyhenteet:

Ru Ruskeasuon halli, Ko Koskelan halli,
Vk Vartiokylän halli, a ma-pe, al ma-la,
l la, ls la-su, as ma-pe,su

Vakiovuoron numeron perässä oleva kirjain
yhdistelmä ilmaisee minä linjan liikennöinti-
päivänä vuoro on ko linjalla. Il-
man merkintää = kaikkina liikennöinti-
päivinä. Ruuhkavuorot vain ma-pe (500
ja 600 myös la). Huom. vuoro voi olla
jopa neljällä eri linjalla. Useilla vuo-
roilla on lisäksi henkilökunta-(Hk) ajo-
ja.



HYVÄÄ JOULUA
&
UUTTA VUOTTA