RAITIO

ISSN 0356-5440

3 1984

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 ja yllä/On the cover and above:
HKL 2141, Enerco-raiteentukemiskone.
The new ballast tamper for Helsinki metro.
Kuva/photo: A. Hellman, 29.8.1984

RAITIO ISSN 0356–5440 8. vuosikerta

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

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1984

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 1984
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.

TAULUT

J.Oksanen

RAITIOTIEN TALVIAIKATAULUT 1984–85

Syksy on taas tullut pimentyvine iltoineen ja kellastuvine puineen. Raitioteillä syksyn merkkinä ovat vanhat tutut »lehtikelit» ja uudet aikataulujärjestelyt reittimuutoksineen. Joka ei seurannut RAITIOssa 2/84 ollutta neuvoa ja kuvannut raitiolinjaa 7 viimeistään 31.8.1984 syyttäköön itseään, jos harmittaa! Nimittäin wanhaa seiskaa – Arenatalolla tai Harjutorilla. Kyllä seitosen saa taas ensi vuonna kuvattua, mutta ihan muualla, ja ehkäpä vain kolmitelisiä kiskonkuluttajia. Arenan lenkki on taas kuten ennen lokakuuta 1980 hiljainen kuin huopatossutehdas. Totuus on nimittäin se, että huopatossutehtaassa on korviaa huumaava meteli ja kaikenlaiset katkut tunkevat sieraimiin. Niin on Arenan lenkissäkin: autoja kulkee minkä ehtii saasteitansa levittäen; ratikkaa onkin sitten vaikeampi siellä enää nähdä. Harjutorilla taas on joka suhteessa hiljaisempaa: autoja vähemmän ja ratikoita ei sen ensimmäistäkään, yhteys kun katkaistiin jo ennen viimeisen aikataulunmukaisen seiskan käyntiä – niin kuin eräät seuramme jäsenet hyvin tietävät.

Talviaikataulun suurimmat muutokset ovatkin seurausta linjan 7 »hyllyttämisestä» vai olisiko se päinvastoin – siis seiska ei sopinut enää uusiin kuvioihin. No, olipa miten tahansa, linja 8 siirtyi kulkemaan Kurvin kautta (vaikka tuskin sitä Kurviksi enää tuntee, kun yhteys Helsinginkadulta etelään Hämeentielle katkaistiin jo aikapäiviä sitten ja kaiken kukkuraksi samanniminen kuppilakin lopetti toimintansa) ja sai pari vuoroa lisää. Linja siirtyi »Laihian niveliin» eli vihreisiin kuljettajarahastusvaunuihin ja liikenne tiheni silläkin kolmen uuden vuoron myötä. Jos nyt joku ehti ajatella, että hyvin menee, kun raitioliikenteen vuoromäärät kasvavat, niin pieleen meni. Viime talveen verrattuna liikennettä on 4 vuoroa v ä h e m m ä n. Linjalta 3T on vähennetty yksi vuoro, seiskalla oli kuusi vakiovuoroa ja ruuhkaliikenteessäkin on havaittavissa pientä supistusta.

LINJA KERRALLAAN

Yksityiskohtaisempi tarkastelu linjoittain kertoo, että linjat 1, 2, 2A, 3B, 6 ja 10 ovat lähestulkoon viimetalvisen kaltaiset. Lähtöaikoja on muutettu vain joku yksittäinen kappale, ja samoin linjoilta löytyy yksi vuoronumeron muutos. Niin kuin edellä jo tuli todettua, linjalta 3T katosi yksi vuoro – 32 – mistä syystä ma-pe aikatauluun tuli hienoista vuoroväli pidennystä. Lauantaisin vuoron 32 poisjääminen ei vaikuta, sillä samalla paikalla ajaa vuoro 127. Vuoro on ainoa lauantaisiin liikennöivä kolminumeroinen, ja se on erikoisuus muutenkin, koska sillä on lauantaisin ainoana vuorona kaksiosainen päivä: n. klo 9–15 ja 0.30–1.30 (viimemainitut ajat ovat tietenkin sunnuntain puolella).

Linjan 4 muutokset ovat vähäiset. Mainita kannattaa kuitenkin, että vuoro 128 siirtyi linjalta 4V linjalle 4 ja ajaa nyt vain iltapäivisin muutaman kierroksen Kirurgin ja Munkkiniemen väliä. Nelosen muutokset ovat tästä aiheutuvia ajantasauksia klo 15–18. Linja 4V siis menetti vuoron 128 ja lähdöt vähenivät aamuin illoin, sillä tilalle ei tullut mitään. Iltapäivisin on esimerkiksi Katajanokalta vain kolme lähtöä varttitunnin sisällä – siinä kaikki. Vuoro 128 oli muuten juuri se, joka viime talvena aloitti linjalla 5 ja siirtyi yhden kierroksen jälkeen Apollonkadulla linjalle 4V. Tätä erikoisuutta ei siis enää ole. Onneksi jäi vuoro 106, joka vaihtuu 4V:ksi linjalta 2 Kauppatorilla aamulla klo 7.21.

Vaunu 11 linjalla 8 Helsinginkadun tilapäisellä pysäkillä.
Car 11 on route 8 at the temporary stop at Sörnäinen metro station.
Kuva/photo: A. Hellman, 13.10.1984

Sitten linja 5. Uudet vuorot ovat numeroltaan 43, 51 ja 52. Kymmenen vakiovuoron turvin on viitosen vuoroväli saatu ma–pe päiväsaikaan 5 minuutiksi. Ruuhka-aikana on vielä pari ruuhkavuoroa (134 ja 137, joista jälkimmäinen peritty linjalta 7) ja vuoroväli näin 4–5 min. Liikennehäiriön sattuessa – ja muutenkin (toim.huom.) – voi näin ollen näkyä useampikin viitonen samassa pötkyssä. Aiemmin linjan 5 päiväliikenne oli harvempaa, mutta ruuhka-aika samantasoista, ruuhkavuoroja kun oli silloin enemmän (128, 134, 135 ja 143). Lauantain vuoroväli on päivällä 6–7 min. ja sunnuntain 8 min.

Linjan 8 vuorot ovat 81–97 (aiemmin 79–83) ja ruuhkavuorot 109, 114, 138 (ennen linjalla 7) ja 139. Kahdeksikon vaunut kulkevat ruuhka-aikana 5–6 min. välein (ennen 7–8 min.) ja päivällä aina 8–9 min. välein (ennen 12 min.).

KALUSTO

Niin kuin RAITIOta lukeneet tai silmänsä auki pitäneet ovat huomanneet, uusia nivelvaunuja tulee tehtaalta noin kolmen viikon välein. Tätä kirjoitettaessa oli uusin liikenteessä oleva vaunu nro 80. Toisaalta vaunujen nro 301–375 osuus laskee nopeasti, ja ratti-karioita sekä pikkuvalmetteja lienee enää yhteensä vajaa 50 jäljellä. Eri linjojen kalustossa tämä näkyy siten, että 3B:llä, 3T:llä, 4/4N:llä ja 10:llä on vain saranoita ruuhkavuoroja myöten. Näille linjoille tarvitaan 40 vaunua. Vihreät kuljettajarahastusvaunut ajavat vain linjoilla 5 ja 8, siis yhteensä 23 vaunua. Loput ovat sitten sitä vähenevää kalustoa, jota linjoille 1, 2/2A, 4V ja 6 kuluu 34 vaunua. Järjestelmä on siis selkeä, mutta . . . tässä päivänä muutamana tuli vastaan vaunu 59 linjan 5 vuorossa 134!

RAITIOVAUNUYHTEYDET

Viime vuoden tapaan on talviaikataulussa olemassa eräitä vaihtoyhteyksiä – yöliikenteessä linjojen 3B tai 3T ja 4N välillä. Lasipalatsin »aseman» vaihtoyhteydet (suluissa vuorot): 23.25 (29/37), 23.40 (23/38), 23.55 (25/40), 0.10 (29/34), 0.25 (23/37), 0.40 (25/38) ja 0.53 (29/40).

Linjan 3B vuoro 16 odottaa hallireitillään Hakaniemessä 4N:n vuoroa 38 klo 1.16. Nämä yhteydet ovat voimassa joka yö.

Vaunu 63 linjalla 3T kääntymässä Robalta Fredalle.
A tram on route 3T turning from Iso-Roobertinkatu into Fredrikinkatu.
Kuva/photo: A. Hellman, 14.10.1984

MUUTOKSET SYYSKUUN ALUN JÄLKEEN

Sitten syyskuun alun on raitiotien aikataulustoon jo tehty joitakin muutoksia. Vuoron 49 hallireitti Koskelasta linjalle Töölöntorille muutettiin 17.9. kulkemaan Sörnäisten kautta, kun se oli siihen asti ajettu Sturenkadunja L. Brahenkadun kautta (miksi?). Samasta päivästä linjan 8 Töölöön sijoitettujen ruuhkavuorojen 138 ja 139 kohdalla tehtiin päinvastainen liike. Kun ne alkukuun kulkivat Paavalin kirkolta halliin Sörnäisten kautta, ne vaihdettiin em. päivästä kahdeksikon vanhalle reitille.

Taas voi kysyä, mitä sillä sitten tavoiteltiin. Nimittäin jos ko. vaunut olisivat lähteneet halliin heti käännyttyään Hämeentieltä Sturenkadulle — siis Sturenkatu 49 pysäkiltä — asia olisi ollut selvä. Mutta ei! Ainakin aikataulun mukaan vaunut ajavat Paavalin kirkon silmukkaan, odottavat siellä 2—5 minuuttia edessä olevan vuoron lähtöä pois tieltä ja ajavat sitten reittiä PVK — Hämeentie — Sturenkatu — L. Brahenkatu — jne. Herää epäilys, josko vaunut sittenkin ajaisivat halliin käymättä silmukassa. . .

Varsinainen aikataulun muutos ensimmäisten Katajanokan lauantaiaamun lähtöihin tehtiin 1.10. (siis linjalla 5). Vuoroille 43 ja 48 lisättiin ensimmäiseksi lähtö Katajanokan päästä sen sijaan, että ne olisivat aloittaneet työpäivänsä Runeberginkatu 46 pysäkiltä parikymmentä minuuttia myöhemmin. Näin katajanokkalaiset pääsevät matkustelemaan jo 5.44 ja 6.00, kun tähän asti täytyi hillitä matkustushalut aina klo 6.10:een asti.

HALLIREITIT

Harjutorin silmukan katkaisu ja raideyhteyksien palaaminen Harjutorin kohdalta Hämeentielle (pohjoiseen) muutti eräitä hallireittejä, mistä syystä kyseiset piirrokset uusitaan tässä numerossa. Tutustumalla tarkoin hallireittipiirroksiin ja lukemalla myös tässä numerossa olevia hallireittiaikatauluja selviää, esimerkiksi milloin suunnilleen voi nähdä raitiovaunun Vallilan hallilla siinä kuuluissa ja uusille nivelvaunuille niin hankalassa »kusiputkan kurvissa» tai Rautatientorin siv uraiteella jne.

Helsinginkadun vanhat rautatiesillat purettiin räjäyttämällä marraskuussa 1970. Seiskat kiersivät katkoksen aikana Porvoonkadun kautta ja linja 8 korvattiin busseilla.
Route 7 had to be diverted and route 8 replaced with buses in November 1970, when the old railway bridge in Helsinginkatu was demolished.
Kuva/photo: I. Leppänen, marraskuu/November 1970

KOSKELAN HALLIREITIT

1. 9. 1984

Parittomat reittinumerot: hallista linjalle

Parilliset reittinumerot: linjalta halliin

30.9.84/JO

TÖÖLÖN HALLIREITIT

1. 9. 1984

2 10 84/JO
29 12 84/JK

KOSKELA LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 17.9.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	83 v	8	679
5.33	19 n	3B	687
5.35	25 n	3T	661
5.36	43 v	5	669
5.37	52 v	5	665
	57	6	673
	96 n	10	661
	106	2,2A,4V	651
5.38	84 v	8	679
	101	1	651
	113	2,2A	653
5.40	11 n	3B	687
	34 n	4,4N	659
5.42	27 n	3T	661
	38 n	4,4N	687
	95 n	10	659
5.43	31 n	3T	659
5.44	4	1	661
	5	1	651
	9	2,2A	653
	14 n	3B	655
	45 v	5	669
	91 n	10	687
	111	2,2A	651
	115	6	673
5.45	59	6	671
	85 v	8	679
5.48	97 n	10	661
5.49	29 n	3T	661
5.50	1	1	651
	15 n	3B	655
	54	6	681
	92 n	10	687
	108	6	673
5.51	6	2,2A	651
	109 v	8	679
5.54	60	6	671
5.55	36 n	4	659
	98 n	10	661
5.56	23 n	3T	659
5.57	2	1	651
	40 n	4,4N	687
	87 v	8	679

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.57	93 n	10	687
5.58	103	2,2A	651
6.00	24 n	3T	659
6.02	37 n	4,4N	659
6.03	53	6	671
	110	2,2A	651
6.04	81 v	8	679
6.05	102	1	651
6.10	105	2,2A	651
	114 v	8	679
6.11	104	1	651
6.14	3	1	651
6.16	82 v	8	679
6.17	7	2,2A	651
6.18	56	6	671
6.21	8	2,2A	651
6.35	41 n	4	659
6.37	47 v	5	669
6.42	16 n	3B	655
	86 v	8	679
6.46	58	6	671
6.51	17 n	3B	655
7.00	112	1	651
7.04	26 n	3T	659
7.18	55	6	671
7.19	13 n	3B	655
7.30	49 v	5	689
13.23	112	2,2A	651
13.46	102	1	651
13.53	108	6	671
14.01	106	2,2A	651
14.09	103	1	651
14.15	113	6	671
14.20	104	1	651
14.30	110	2,2A	651
14.31	101	1	651
14.32	105	2,2A	653
14.37	107	6	671
14.50	109 v	8	679
14.51	111	2,2A	651
15.00	114 v	8	679

KOSKELA LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.10.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	12 n	3B	657
	43 v	5	665
5.31	84 v	8	679
5.37	23 n	3T	661
5.40	6	2	651
	15 n	3B	657
	26 n	3T	659
	40 n	4,4N	659
	57	6	673
5.41	18 n	3B	655
	85 v	8	679
5.42	92 n	10	659
5.43	8	2	653
	96 n	10	687
5.44	17 n	3B	687
5.45	37 n	4,4N	687
	52 v	5	669
5.46	27 n	3T	659
5.47	24 n	3T	661
5.48	93 n	10	659
5.50	34 n	4,4N	659
	53	6	671
5.51	86 v	8	679
5.52	19 n	3B	655
5.53	58	6	673
	98 n	10	687
5.54	29 n	3T	659

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.55	38 n	4,4N	687
5.58	14 n	3B	655
	94 n	10	659
6.00	7	2	651
	31 n	3T	659
	35 n	4	659
6.01	81 v	8	679
6.04	60	6	671
6.05	39 n	4	687
6.08	95 n	10	659
6.11	82 v	8	679
6.16	55	6	671
6.19	83 v	8	679
6.21	25 n	3T	659
6.42	13 n	3B	655
8.12	47 v	5	669
8.15	2	1	651
8.30	3	1	651
8.32	45 v	5	669
8.43	4	1	651
8.49	9	2	651
8.55	5	1	651
	54	6	671
9.03	1	1	651
9.04	49 v	5	669
9.20	56	6	671
9.44	59	6	671

Sunnuntai 1.9.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
6.43	47 v	5	665
6.50	13 n	3B	657
6.53	15 n	3B	655
6.54	24 n	3T	693
	31 n	3T	659
	37 n	4,4N	659
	40 n	4,4N	687
	44 v	5	665
	55	6	673
	58	6	671
	85 v	8	679
	96 n	10	659
6.58	27 n	3T	661
6.59	45 v	5	669
	84 v	8	691
7.00	94 n	10	687
7.02	92 n	10	661
	97 n	10	659
7.03	81 v	8	679
7.06	38 n	4,4N	659
7.07	17 n	3B	655
7.09	41 n	4	687
7.10	59	6	671

klo	vuoro	linja(t)	reitti
7.13	83 v	8	679
7.25	54	6	671
9.30	19 n	3B	655
9.33	26 n	3T	659
9.37	49 v	5	669
9.42	14 n	3B	655
	95 n	10	659
9.45	36 n	4	659
9.48	56	6	671
9.50	29 n	3T	659
9.52	93 n	10	687
10.02	16 n	3B	655
10.05	23 n	3T	659
10.07	43 v	5	669
10.11	34 n	4,4N	665
10.13	98 n	10	659
10.18	53	6	671
10.20	25 n	3T	659
10.30	11 n	3B	655
10.33	87 v	8	679
10.49	86 v	8	679
11.09	82 v	8	679

KOSKELA HALLIINAJOT

Maanantai - perjantai 1.9.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
8.51	106	2,2A,4V	698
9.00	102	1	652
9.01	109 v	8	674
	111	2,2A	652
9.02	103	2,2A	654
9.10	104	1	652
9.14	105	2,2A	654
9.19	114 v	8	674
9.23	108	6	672
	110	2,2A	652
9.25	112	1	652
9.29	101	1	652
9.31	113	2,2A	654
17.19	105	2,2A	654
	107	6	672
17.26	106	2,2A	654
17.31	103	1	652
17.41	108	6	672
17.43	104	1	652
17.47	8	2,2A	652
17.53	101	1	652
17.54	112	2,2A	652
18.01	9	2,2A	652
18.03	102	1	652
18.04	109 v	8	674
18.05	113	6	672
18.07	110	2,2A	652
18.13	6	2,2A	652
18.14	111	2,2A	654
	115	6	672
18.15	114 v	8	674
18.17	3	1	652
18.20	7	2,2A	652
19.39	60	6	672
20.19	57	6	672
20.34	83 v	8	674
21.07	87 v	8	674
21.20	11 n	3B	660
21.25	58	6	672
21.27	5	1	652
21.30	27 n	3T	656
21.33	91 n	10	660
21.37	1	1	652

Lauantai ja sunnuntai 1.9.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
L 15.07	6	2	652
L 15.18	7	2	652
L 15.19	57	6	672
L 15.30	8	2	652
L 15.42	9	2	652
L 15.52	3	1	652
L 15.55	5	1	654
L 15.58	60	6	672
L 17.13	1	1	652
21.46	4	1	652
21.51	2	1	652
21.55	45 v	5	670
23.01	26 n	3T	656
23.02	13 n	3B	660
23.10	84 v	8	674
23.16	31 n	3T	656
23.17	15 n	3B	660
	56	6	672
	59	6	674
23.20	47 v	5	670
	85 v	8	674
23.22	24 n	3T	690
23.29	53	6	674
23.30	86 v	8	674
23.32	49 v	5	670
	95 n	10	690
	97 n	10	662
23.33	17 n	3B	660
	36 n	4	666
23.34	92 n	10	660
23.40	54	6	674
	81 v	8	674
23.42	96 n	10	690
23.44	43 v	5	698
	98 n	10	662
23.45	41 n	4	660
	52 v	5	670
23.46	93 n	10	660
23.50	55	6	674
	82 v	8	674
1.08	19 n	3B	660
	25 n	3T	656
1.20	37 n	4,4N	664
1.23	14 n	3B	660
	29 n	3T	656
1.25	34 n	4,4N	690
1.30	16 n	3B	662
	23 n	3T	690
	38 n	4,4N	664
	40 n	4,4N	660
L 17.28	2	1	652
S 17.41	87 v	8	674
L 17.48	4	1	652
21.20	11 n	3B	660
21.24	83 v	8	674
21.25	58	6	672
21.30	27 n	3T	656
21.44	45 v	5	670
23.01	26 n	3T	656

jatkuu kuten maanantai-perjantai

TÖÖLÖN HALLI

Maanantai - perjantai 16.9.1984 alkaen

hallista linjalle:

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	48 v	5	619
5.39	18 n	3B	605
	51 v	5	615
5.45	129 n	4	607
5.48	30 n	3T	607
6.00	12 n	3B	605
	35 n	4	607
6.01	39 n	4	605
6.02	127 n	3T	607
6.04	126 n	3B	603
6.13	50 v	5	615
6.15	139 v	8	629
6.23	141 n	10	607
6.48	28 n	3T	607
6.49	94 n	10	607
7.04	130	4V	607
7.10	133	4V	607
7.11	137 v	5	615
7.19	131	4V	607
7.25	44 v	5	615
7.34	46 v	5	615
7.37	132	4V	607
13.23	140 n	10	607
14.05	138 v	8	629
14.22	139 v	8	629
14.23	126 n	3B	603
14.31	131	2,2A	601
14.58	134 v	5	615
14.59	127 n	3T	607
15.08	128 n	4	607
15.29	137 v	5	615
15.34	132	4V	605
15.39	133	4V	605
15.45	130	4V	605

Lauantai 1.10.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
5.30	48 v	5	619
5.49	51 v	5	615
7.00	30 n	3T	607
8.19	36 n	4	607
8.35	97 n	10	607
8.56	127 n	3T	607
9.00	16 n	3B	603
9.01	41 n	4	607
9.05	44 v	5	615
9.15	91 n	10	607
9.20	87 v	8	629
9.24	11 n	3B	603
9.32	28 n	3T	607
0.20	127 n	3T	607

Sunnuntai 1.9.1984 alkaen

klo	vuoro	linja(t)	reitti
10.25	39 n	4	607
10.46	52 v	5	615

linjalta halliin:

klo	vuoro	linja(t)	reitti
8.18	130	4V	606
8.25	133	4V	606
8.32	131	4V	606
8.49	139 v	8	618
8.51	137 v	5	616
8.52	132	4V	606
9.08	126 n	3B	608
9.20	127 n	3T	604
16.51	132	4V	612
16.54	133	4V	612
17.00	130	4V	612
17.06	131	2,2A	602
17.33	44 v	5	616
17.45	126 n	3B	608
17.46	46 v	5	616
	138 v	8	618
17.55	48 v	5	616
17.56	128 n	4	612
18.02	139 v	8	618
	141 n	10	632
18.08	28 n	3T	604
18.09	18 n	3B	608
18.11	137 v	5	616
18.13	51 v	5	616
18.18	129 n	4	612
18.23	127 n	3T	604
16.25	12 n	3B	608
18.28	140 n	10	632
18.29	134 v	5	616
20.45	30 n	3T	604
21.16	39 n	4	612
21.18	94 n	10	606
21.19	50 v	5	616
21.47	35 n	4	612
15.20	127 n	3T	604
15.21	18 n	3B	608
15.27	51 v	5	616
15.47	48 v	5	616
15.53	12 n	3B	608
15.55	28 n	3T	604
16.00	44 v	5	616
16.05	91 n	10	632
16.11	35 n	4	612
16.55	87 v	8	630
20.45	30 n	3T	604
21.15	39 n	4	612
21.18	94 n	10	606
1.12	127 n	3T	606
17.18	44 v	5	616
21.15	39 n	4	612
21.18	94 n	10	606

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1984-85

A	B	C	D	E ma-pe	E la	E su
1		1	KH	x	x	
2		1	"	x	x	
3		1	"	x	x	
4		1	"	x	x	
5		1	"	x	x	
6		2,2A	"	x	x	
7		2,2A	"	x	x	
8		2,2A	"	x	x	
9		2,2A	"	x	x	
11	n	3B	"	x	x1	x
12	n	3B	TÖ	x	x2	
13	n	3B	KH	x	x	x
14	n	3B	"	x	x	x
15	n	3B	"	x	x	x
16	n	3B	"	x	x1	x
17	n	3B	"	x	x	x
18	n	3B	TÖ	x	x2	
19	n	3B	KH	x	x	x
23	n	3T	"	x	x	x
24	n	3T	"	x	x	x
25	n	3T	"	x	x	x
26	n	3T	"	x	x	x
27	n	3T	"	x	x	x
28	n	3T	TÖ	x	x	
29	n	3T	KH	x	x	x
30	n	3T	TÖ	x	x	
31	n	3T	KH	x	x	x
34	n	4,4N	"	x	x	x
35	n	4	TÖ	x	x2	
36	n	4	KH	x	x1	x
37	n	4,4N	"	x	x	x
38	n	4,4N	"	x	x	x
39	n	4	TÖ	x	x2	x
40	n	4,4N	KH	x	x	x
41	n	4	"	x	x1	x
43	v	5	"	x	x	x
44	v	5	TÖ	x	x	x2
45	v	5	KH	x	x	x
46	v	5	TÖ	x		
47	v	5	KH	x	x	x
48	v	5	TÖ	x	x	
49	v	5	KH	x	x	x
50	v	5	TÖ	x	x	
51	v	5	"	x		
52	v	5	KH	x	x	x1
53		6	"	x	x	x
54		6	"	x	x	x
55		6	"	x	x	x
56		6	"	x	x	x
57		6	KH	x	x	
58		6	"	x	x	x
59		6	"	x	x	x
60		6	"	x	x	
81	v	8	"	x	x	x
82	v	8	"	x	x	x
83	v	8	"	x	x	x
84	v	8	"	x	x	x
85	v	8	"	x	x	x
86	v	8	"	x	x	x
87	v	8	"	x	x3	x
91	n	10	"	x	x3	
92	n	10	"	x	x	x
93	n	10	"	x	x	x
94	n	10	TÖ	x	x2	x2
95	n	10	KH	x	x	x
96	n	10	"	x	x	x
97	n	10	"	x	x1	x
98	n	10	"	x	x	x
101		1	"	x		
102		1	"	x		
103		1,2,2A	"	x		
104		1	"	x		
105		2,2A	"	x		
106		2,2A,4V	"	x		
107		6	"	x		
108		6	"	x		
109	v	8	"	x		
110		2,2A	"	x		
111		2,2A	"	x		
112		1,2,2A	"	x		
113		2,2A,6	"	x		
114	v	8	"	x		
115		6	"	x		
126	n	3B	TÖ	x		
127	n	3T	"	x	x	
128	n	4	"	x		
129	n	4	"	x		
130		4V	"	x		
131		2,2A,4V	"	x		
132		4V	"	x		
133		4V	"	x		
134	v	5	"	x		
137	v	5	"	x		
138	v	8	"	x		
139	v	8	"	x		
140	n	10	"	x		
141	n	10	"	x		

Sarakkeiden selitys:
A = Vuoron numero
B = Vaunutyyppi (n=nivelvaunu, v=4-aks. kuljettajarah. vaunu)
C = Linja(t), joilla vuoro ajaa
D = Vuoron sijoitushalli (poikkeukset E-kohdassa)
E = Liikennöintipäivät. Milloin halli vaihtuu on liikennöintipäivää osoittavan x:n perässä numero. Nämä tarkoittavat: x1: ulos TÖ, sisään KH; x2: ulos KH, sisään TÖ; x3: ulos ja sisään TÖ

oma markka
7 ● 1984

HELSINKI SAA LIIKENNEMUSEON

„Ja museo saadaan! Suunnitelmissa on, että museo avataan Töölön vaunuhallien tiloissa vuonna 1988. Samana vuonna Helsingin joukkoliikennetoiminta täyttää 100 vuotta.“

Mannerheimintie silloin »vanhaan hyvään aikaan» ennen kuin kaikki vehreys korvattiin betonilla ja asvaltilla. Linjan 4 telijuna on nykyisen Ylioppilastalon pysäkin kohdalla.
Mannerheimintie in the »good old days» when concrete had not yet replaced the colourful flower beds. A train consisting of bogie motor and trailer is on its way to Munkkiniemi.
Kuva/photo: I. Leppänen, 9.9.1969

Linja 8 Salmisaaressa »silloin ennen». Kuvassa linjan vakiokalustoon kuulunut »Rattikaria» ja vanhoja varastorakennuksia, joiden tilalla on nykyään Alkon suurvarasto. Ratakin on muutettu sittemmin kaksiraiteiseksi.

A tram on route 8 approaching the loop in Salmisaari. The track has since been doubled and the wooden sheds were replaced by a huge warehouse.

Kuva/photo: I. Leppänen, marraskuu/November 1969

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana.
Täydennä nyt kokoelmiasi.
1978: 1, 2, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2, 3, 4
1983: 1, 2, 3, 4
Tilaus SRS:n postisiirtotilin kautta, 5 mk numerolta.

HYVINKÄÄN PAIKALLISLIIKENTEEN

REITTIKARTTA

VIIPURIN RAITIOTIELÄISTEN TOVERIKUNTA r.y.

ARPAJAISET URHEILUN EDISTÄMISEKSI

R T 1921

ARPA Nº 5017 *

Smk. 2:-

VOITTOINA: 1 kpl. vuosivapaakortti raitioteillä
2 „ ½ „ „
10 „ kuukausialennuskortt. „
sekä muina voittoina ainoastaan arvokkaita hopea- y.m. esineitä.

ARVONTA heti arpojen myytyä eli viimeistään helmikuussa 1938

Kirjapaino Oy Ilmarinen Viipuri

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman

Kuka muistaa Hakaniemen ennen metroa ja muita mullistuksia? Tällaista siellä oli. Kuvassa näkyvät Hakaniemen vanha tarkastusasema ja linjalla 7 kulkeva »arkku».
Hakaniemi has always been an important tram junction. This view shows the layout as it was in the early 1970's.
Kuva/photo: I. Leppänen, 24.4.1971

KALUSTO

21.8.84
Vaunu 80 tuotiin Helsinkiin. Vaunu 79 hinasi sen Vallilaan n. klo 11.55.

Elokuun lopulla nähtiin jo työssä metron radanrakennustyömaalla HKL 2142. Se on Mankisen Konepaja ja Moottoritalo ky:n valmistama Enerco-raiteentukemiskone. Tämä lienee ensimmäinen kotimainen tämän tyyppinen laite?

Teknisiä tietoja:

Tyyppi	Enerco RT 60 EM, raiteen- ja vaihteentukemiskone; kaksi vaihdettavaa raiteentukemisaggregaattia tai yksi vaihteentukemisaggregaatti; koneen kumpikin akseli vetää ja jarruttaa; — voi työskennellä max 35 o/oo pituuskaltevuuksissa
Paino	12 000 kg
Pituus	5500 mm
Leveys	2500—2850 mm
Korkeus	3000 mm

6.9.84
Metrojuna 181—182 tuotiin Helsinkiin.

10.9.84
Metrojunissa sisävalaistus sammuksissa ulkoalueella päivänvalon aikaan. Tällaista ei ole havaittu lähes kahteen vuoteen. Valot syttyivät Itäkeskuksen jälkeen vain Herttoniemessä ennen tunneliin menoa.
Kun me troliikenne alkoi, junissa oli käytössä »valontunnistin», joka sytytti ja sammutti valot tarpeen mukaan. Laite oli tosin niin herkkä, että pienikin tarpeeksi synkkä varjo sai valot syttymään, joten ne räpsyivät ylen aikaa. Järjestelmän käytöstä luovuttiinkin melko pian. Kaikkien vaunujen tunnistimet on nyttemin korjattu.

Syyskuun alussa olivat riisuttavana ja romuksi menossa vaunu 317 KH:ssa ja 340 VH:ssa.

19.9.84
Vaunu 81 tuotiin Helsinkiin.

Vaunu 361 on vaurioitunut tulipalossa linjalla.
Vaunu 354 saatetaan romuttaa kolarin vuoksi (ks. poikkeavaa).

1.10.84
Romutetut tai romutusta odottavat sarjan 301—375 vaunut: 301, 305, 310, 312, 314, 315, 316, 317, 319, 326, 327, 330, 333, 340, 345, 349, 350, 370[II], 372, 375

370 = kesäkuusta 373[II]
373 = kesäkuusta 370[II]

Vaunut 318 ja 322 olivat lokakuun alkupuolella osittain riisuttuina Koskelassa.

Aiemmista tiedoista poiketen tulee vaunusta 344 uusi »hallipässi». Lokakuun puolivälissä vaunuun tehtiin muutostöitä Vallilassa. Siihen tulee Albert-kytkimet ja istumapaikkoja jätetään parikymmentä. Vaunua voidaan näin käyttää henkilökuntakuljetuksiin esim. välillä Vallila—Koskela kesäisin, kun Vallilan ruokala on suljettuna. Tosin mm. viime kesänä tarkoitukseen käytettiin yleensä bussia, vaikka vaunuista tuskin oli pulaa.

17.10.84
Vaunu 82 tuotiin Vallilaan.

Syyskuussa uudelleen rekisteröityjä linja-autoja (osa autoista ei säännöllisessa käytössä, vaan varavaunuina):
893 (AB-704), 895 (AB-706), 905 (AB-705), 907 (AB-703), 913 (AB-702), 917 (AB-701) ja 926 (AB-700)

RAKENTAMISTOIMINTAA

Metron Tka Turunlinnantien ylikulkusillan itäpuolella (kiskoilla)!
Siilitien asemaa ei sitten rakennettu vielä valmiiksi. Sen sijaan mahdollisen linja-autoterminaalin pohjustustöitä tehtiin.

Heinäkuun puolivälissä siirrettiin linjojen 2, 2A ja 6 Vilhonvuorenkadun I-suunnan pysäkki takaisin lähes entiselle paikalleen. Laituri oli kuitenkin vielä puinen niin kuin vastapäinenkin. Syyskuun puolivälissä olivat raitiotiepysäkit valmiit.

16.7.84
Tuttu vieras metrovarikolla: VR:n Plasser Mainliner Duomatic Ttk-Rto 47 (oli useita päiviä).

15.8.84
Raitioverkoston ratatöitä meneillään:
Paavalinkirkon silmukka: lyhyt pätkä uutta vanhaan yhdistävää puuttuu kokonaan, ajojohdin puuttuu, osittain viimeistelemättä;
Kaisaniemenkatu: kiskonvaihto välillä pysäkki — Vilhonk;
Helsinginkatu: lyhyet pätkät puuttuvat HAR:n kohdalla;
Fredrikinkatu: pohjustustyö meneillään välillä Iso Robertinkatu — Bulevardi, kiskot laskettu välillä Bulevardi — Uudenmaankatu;
Länsi-Pasilan rata: kiskot paikoillaan ja osittain viimeistelty välillä Asemapäällikönkadun silta — Pasilankatu — Kyllikinportti — Pasilanraition ja Kyllikinportin risteys, kiskotus valmis Pasilanraitiolla välillä Maistraatinportti — Esterinportti, pohjustustyöt käynnissä Pasilanraition ja Palkkatilanportin risteyksessä.

Uusia kouluautoja:
HKL 18 ex STA 332, HKL 19 ex HML 128, HKL 20 ex STA 329, HKL 21 ex STA 330.

31.8.84
Paavalinkirkon silmukka otettiin käyttöön uudessa muodossaan.

3.9.84
PVK:n silmukan »vanhaa osaa» alettiin purkaa.

6.9.84
PVK:n silmukan »vanha osa» oli jo kokonaan hävinnyt, samoin Sturenkadun vaihde oli poistettu.

Siilitien metroaseman rakentaminen jatkui verkkaiseen tahtiin. Lokakuun alussa koottiin jo porraskatoksen runkorakenteita aseman vieressä, ja erään yönä rakennelma oli nostettu paikalleen.

7.10.84
Fredrikinkadun ratatyö lähinnä viimeistelyä vailla. Ajojohtimen veto käynnissä. Harjutorin silmukan kiskotus edelleen koskematon. Ajojohdin on täydellisenä paikoillaan, eli silmukassa voisi ajaa sähkön voimalla, jos sinne saisi vaunun.

13.10.84
Länsi-Pasilan rata: Itä-Pasilassa ja Asemapäällikönkadun sillalla ei ole vielä tehty ratatöitä.
Kiskot laskettu ja pääosin viimeistelty välillä Pasilankatu — (Kyllikinportti) — Palkkatilanportti.
Kiskot laskettu ja tukeminen käynnissä välillä Palkkatilanportti — Pasilankatu.
Veturitiellä on kiskotustyö käynnissä ja lähenee Nordenskiöldinkadun risteystä. Itse risteysalueella on meneillään ratapenkan teko.
Nordenskiöldinkadulla ei ole vielä tehty ratatöitä. Ajojohtimia ei ole vielä asennettu.
HKL 1766 vietti viikonloppua kiskoilla pressun alla Veturitiellä.

14.10.84
Kiskot laskettu metroradalla välille Itäkeskus — Myllypurontien/Yläkiventien/Kehä I:n risteysalue. Virtakiskojen asennus aluillaan.
Välillä Myllypuro — Kontula ovat radan ja asemien pohjatyöt käynnissä, samoin sillat ovat rakenteilla.

18.10.84
Raitiotierata otettiin käyttöön Fredrikinkadullavälillä Iso Robertinkatu — Bulevardi. Bulevardilla on uusi sähkövaihde nro 501. Erottajankadulla oli samannumeroinen vaihde, joka poistettiin käytöstä.

22.10.84
Sörnäisten metroasemaan liittyvät alikulut ja kulkuaukot otettiin käyttöön.

23.10.84
Helsinginkadulla SÖ:n metroaseman kohdalla ollut tilapäinen linjan 8 pysäkki poistettiin käytöstä.

RAITIOLIIKENNE

Turistikolmonen aloitti jälleen heinä—elokuun taitteessa.

Kuljettajien palattua joukolla lomalta heinäkuun jälkeen alettiin linjaa 7 liikennöidä jälleen säädyllisemmin.

31.8.84
Linjalla 8 oli yhden päivän uusi reittikatu (Hämeentie) vanhalla reitillä, kun Paavalinkirkon muutettu silmukka otettiin käyttöön.

Linjaa 7 liikennöitiin viimeisen kerran. Viimeiset vaunut olivat 11/v 71, 6/72, 14/73 ja 7/74. Vuoroa 75 ei näkynyt. Arenan silmukasta lähti viimeisenä vuoro 74 klo 22.51. Vaunu kääntyi poikkeuksellisesti Helsinginkadulta L. Brahenkadulle eikä käynyt Harjutorilla, kiskot kun olivat jo poikki. Harjutorilta lähti viimeisenä vuoro 72 klo 23.05. Vaunu ajoi Hakaniemen kautta Koskelaan. Poikkeavaa hallireittiä joutuivat ajamaan myös linjan 3T vuorot 25, 26, 27 ja 29. Viimeinen linjan 8 vuoro (83) lähti PVK:lta vanhalle reitille klo 23.00

1.9.84
Linjan 8 ensimmäinen uuden reitin kulkija oli vaunu 10 vuorossa 84. Linjaa 8 alettiin siis liikennöidä reittiä Salmisaari — Sörnäinen — Vallila, kalustona vaunut 1—30.
Linja 5 siirtyi kuljettajarahastukseen, kalustona vaunut 1—30.
Linjaa 2 liikennöidään myös lauantaisin (aikataulumuutokset: katso Taulut).

Linjan 7 lopettamisen ja linjan 8 reittimuutoksen myötä jäivät seuraavat pysäkit vaille vakinaista käyttöä:

Nimi	Reittikatu	Linja	Huom.
Harjutori	Harjutori	7	(poistettu kokonaan, puretaan)
Kallion virastotalo	Toinen linja	7	(Arenan silm.)
Mäkelänkatu	Sturenkatu	8	(ei pys.tolppia)
Paavalin kirkko	Sturenkatu	8	(H-pysäkki)

Elo-syyskuussa on »kaksoispysäkeiltä» (kaksi pysäkkiä eri linjoille) poistettu ajosuunnassa taempi, joten kaikilla linjoilla on yhteinen »pysäkkitolppa».

8.—9.9.84
Linjalle 8 uusi pysäkki Helsinginkadulla metroaseman sisäänkäynnin kohdalla. Pysäkki on väliaikainen ja poistetaan, kun Helsinginkadun ja Hämeentien alikulkutunnelit otetaan käyttöön.

Kustaa Vaasan tien raitiotien H-pysäkit on poistettu. Ainoastaan Koskelan hallin portilla oleva poistumispysäkki on käytössä.

18.10.84
Linjat 3B ja 3T siirtyivät reitille — Mannerheimintie — Bulevardi — Fredrikinkatu —. Iso-Roobertinkadulla ollut pysäkki »Iso-Roobertinkatu» on poistettu. Fredrikinkadulla on uusi pysäkki »Iso-Roobertinkatu».

23.10.84
Helsinginkadulla Sörnäisten metroaseman kohdalla ollut tilapäinen linjan 8 pysäkkipari poistettiin käytöstä.

AUTOLINJAT

Itäkeskuksen linja-autoterminaalin vieressä Turunlinnantiellä oleva pysäkkipari »Kajaaninlinnantie» on enää harvojen yhteistariffilinjojen käytössä. Itäänpäin pysähtyvät linjat 54 ja 56 sekä länteen linjat 94B, 94N, 95N, 96N ja 97N (viimemainitut kaikki yölinjoja). Muut linjat ajavat terminaalin kautta. Läntisen suunnan pysäkkitolppa on vahvaa tekoa, sillä se on katkaistu puhelinpylväs.

13.8.84
Linjoja 14V, 16A, 66 ja 80V alettiin liikennöidä kesätauon jälkeen.

16.8.84
Keskikesän poissa olleita vuoroja otettiin takaisin liikenteeseen.
Poistumispysäkkikilvet otettiin käyttöön.

16.8.84
Koululaislinjan 58T liikennöinti aloitettiin (korvaa linjan 50T).

20.8.84
Linjat 39, 39A, 39X, 46, 51, 52, 63, 67, 72, 79 ja 79V siirtyivät talviaikatauluihin.

27.8.84
Linjat 54 ja 56 saivat talviaikataulut.

31.8.84
Linjoja 70A Rautatientori – Siltamäki – Puistolan asema ja 76S Kasarmitori – Suutarila – Puistolan asema liikennöitiin viimeisen kerran.

1.9.84
HKL ja osa muita liikenteenharjoittajia siirtyi talviaikatauluihin:
- linjaa 42X liikennöidään ruuhka-aikoina
- linjaa 50 liikennöidään myös lauantaisin
- linjaa 55A liikennöidään vain la-su
- linjaa 66X liikennöidään ruuhka-aikoina
- linjaa 70 liikennöidään ma-su (myös yöliikenne)
- linjan 73 reitti muuttui. Uusi reitti: – Vanha Tapanilantie – Kotinummentie – Tapanilankaari – Tapulikaupungintie – Tikkurilantie – Kehä III – Vanha Suutarinkyläntie – Sateenkaarentie – Penttilänaukio
- linja 74 siirty STA:lta LOY:lle
- kokopäivälinjan 76 Rautatientori – Malmi – Tapanila (LOY) liikennöinti alkoi. Reitti: RT – Viikki – Pihlajamäentie – Latokartanontie – Kirkonkyläntie – Malmin raitti – Kotinummentie – Vanha Tapanilantie – Viertotie – Päivöläntie – Tapanilan tori
- linjaa 86X liikennöidään ruuhka-aikoina
- linjat 94BM, 94B ja 98M siirtyivät LOY:ltä HKL:lle

3.9.84
Loputkin linjat siirtyivät talviaikatauluihin.

HKL:n linja-automäärät halleittain aikataulujen mukaan 1.9.84 (suluissa 84)

			Vuoronumerot
Ruskeasuo	vakiov:t	72 (71)	200–299, (200–299)
»	ruuhkav:t	75 (75)	501–575, 673–676, 721–724 (500–604, 650–659)
Koskela	vakiov:t	46 (46)	320–392, 435, 436 (320–406)
»	ruuhkav:t	68 (69)	592–660, 725–730, (660–665, 805–893)
Vartiokylä	vakiov:t	48 (44)	400–431, 437–475 (408–467)
»	ruuhkav:t	85 (78)	677–714, 731–788 (677–792)

METROLINJA

10.7.84
Junat saapuivat aamulla kokeeksi Itäkeskukseen vuorotellen raiteille 2 ja 3, ja lähtivät tuloraiteiltaan.

13.8.84
Junissa ruuhka-aikoina jälleen kolme yksikköä.

16.8.84
Metrolle »uusi» aikataulu, eli sama kuin 1.6. voimaan tullut.

1.9.84
Sörnäisten metroasema avattiin. Ensimmäinen aikataulun mukaan pysähtynyt juna nro 1 n. 5.38 (137–138&159–160).

2.10. ja 11.10.84
Itäkeskuksessa kokeiltiin junien »kääntämistä» syöttöraiteiden kautta. Radanrakennustyön edistyessä ei nimittäin voida enää käyttää nykyistä kääntöraidetta. Muutamia parin minuutin myöhästymisiä sattui. Syöttöraiteiden kautta »kääntyminen» vaatii enemmän aikaa, koska kuljettaja joutuu vaihtamaan ohjaamoa kaksi kertaa. (»Kääntyminen» = siirtyminen tuloraiteelta 1 lähtöraiteelle – yleensä 3.)

POIKKEAVAA

8.9.84
Linja 2 liikennöi Käpylään. Pasilan vanha (vaan ei vanhin) asemarakennus siirrettiin kokonaisena Veturitorille. Ajojohtimet oli siirron ajaksi poistettu.

14.9.84
Linja 6 kääntyi n. klo 15.50–16.20 Vallilassa. Rekka oli törmännyt Hämeentien ja Intiankadun risteyksessä raitiovaunuun 354 ja suistanut sen kiskoilta. Rekkakuski loukkaantui.

4.10.84
Muutama linjojen 6 ja 10 vuoro kiersi iltapäivällä Kauppatorin ja Senaatintorin kautta.

KALUSTOHAVAINTOJA

20.8.84
Vaunu 79 koeajolla.

6.9.84
Vaunu 80 koeajolla.

11.9.84
Vaunu 31 linjalla 8 vuorossa 138.

12.9.84
Hiomavaunu »hallipässinä» Vallilassa. H18:n jarrut olivat särki ja hiomavaunut tuurasivat sitä. Niinpä mm. Hämeentiellä käväisi yhdistelmä hiomavaunu & Nr I.

13.9.84
Museovaunut 11, 19&243, 165&615 ja 169 Vallilassa ulkona. Vaunu 329 tilausajossa mm. – SÖ – ARA – VH – ARA –.
Vaunut 32 ja 75 tilausajossa ARA:n suunnalla.

18.9.84
Vaunu 31 linjalla 8.
Vaunu 318 linjalla 6 vuorossa 55.

19.9.84
Vaunu 8 linjalla 6 vuorossa 55; vaunu 325 linjalla 6 vuorossa 108; vaunu 318 linjalla 6 vuorossa 56.

25.9.84
Vaunu 306 linjan 6 vuorossa 108.

Syyskuun lopulla on nähty nivelvaunu linjan 5 ruuhkavuorossa.

4.10.84
Mukavasti menee bussi -yhtiön (?) auto 211 linjalla 94S.

10.10.84
Linjojen 1, 2, 2A, 4V ja 6 vaunut iltapäivällä

Vuoro	Vaunu	Vuoro	Vaunu
1	324	101	374
2	356	102	– !
3	306	103	338
4	353	104	331
5	309	105	343
6	363	106	332
7	325	107	– !
8	368	108	373
9	302	110	351
53	334	111	336
54	366	112	– !
55	346	113	335
56	337	115	365
57	339	130	311
58	360	131	367
59	369	132	– !
60	342	133	304

Vaunut 313 ja 320 kouluvaununa.
Vaunu 2119 piti taukoa KT:n 0-raiteella.

12.10.84
Linjan 8 vuorossa 83 nivelvaunu 50.

15.10.84
Linjan 8 vuorossa 86 nivelvaunu 54.

MUUTA

16.8.84
HKL ja Ulkomediat Oy Julisterengas solmivat viiden vuoden sopimuksen HKL:n bussien, raitiovaunujen ja metrojunien mainostiloista. Mainospaikkoja on noin 30.000 kpl. Sopimusvuokra on 24.000.000 mk.

21.8.84
Aiemmissa numeroissa mainittu punainen virroitin makasi jälleen Vallilan pihalla. Sen on valmistanut Eisenbahntechnische Konstruktionen Ges. mbH, Salzburg, Itävalta.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry:n XIV paikallisliikennepäivät järjestettiin Helsingissä 4.–5.10. Kalustonäyttely oli Senaatintorilla 4.10. Näytteillä oli eri laitosten uusinta kalustoa sekä korin- ja alustanvalmistajien esittelyajoneuvoja. Esillä oli tietysti HKL:n hevosvaunu 11 sekä metrojunan ja nivelraitiovaunun teli.

Kymi-Strömberg on voittanut yhdessä yhdysvaltalaisen Garrett Corporation -nimisen yhtiön kanssa Yhdysvaltain liikenneministeriön metronkehitysprojektin. Strömberg kehittää Garrettin kanssa USA:n maanalaisiin tulevaisuudessa suunniteltavaa vaihtovirtakalustoa.
Urban Mass Transportation Administration (UMTA) on päättänyt tilata Strömbergiltä kolmen metrojunan koelaitteistot. Niitä koeajetaan vuoteen 1986 asti UMTA:n koeradalla Coloradossa, minkä jälkeen päätetään jatkokehittelystä.
Strömberg ja Garrett voittivat jättiyritys Westinghousen, joka ei saanut edes koejunaa ajoissa valmiiksi. Strömberg toimitti koejunalaitteet vuodenvaihteessa.

6.9.84
Oy Liikenne Ab on ostanut Sirolan Liikenne Oy:n

Mechelininkadulla Marian sairaalan pysäkin (suunta SLS) itäpäässä on varoitusvilkullinen raitiotien tasoristeysmerkki. Vilkku on peltikilven yläpuolella.

HKL:n kuljettajat voittivat kaikki sarjat 15.9. Oslossa järjestetyssä Pohjoismaisessa rattimestaruuskilpailussa. Kilpailu järjestettiin 8. kerran, ja HKL:n kuljettajat ovat voittaneet 7 kertaa.

Joukkuetulokset (joukkueet ovat ko. kaupungin tms. liikennelaitoksista)

Helsinki	128,18 pistettä
Kööpenhamina	144,53 »
Tukholma	158,31 »
Oslo	163,55 »
Reykjavik	228,07 »

Yhteistariffin liikennöitsijät 1.5.1983

	Autoja	Henkilöstö
Suomen Turistiauto Oy	182	466
Metsälän Linja Oy	18	28
Saaren Auto Oy	11	19
Sirolan Liikenne Oy	55	98
Tammelundin Liikenne Oy	8	14
Oy Liikenne Ab	212	460

Sisaryrityksiä	Autoja	Henkilöstö
Polarbus	16	23
Hakunilan Liikenne	74	124
Sipoon Liikenne	43	59

Yhteistariffin ajokilometrejä 1972. . .1983
(1982– YLH + STA linjakilometrit, HKL ajokilometrit)

	1972	1976	1979	1981	1982	1983
HKL rv 2)	8,05	6,55	5,80	5,56	5,51	5,42
HKL la	26,40	23,88	23,02	24,03	22,21	20,62
HKL metro 3)	–	–	–	–	2,14	6,02
STA 1)	7,28	9,12	9,12	8,41	7,95	7,15
LOY	8,93	11,21	10,69	10,48	9,59	8,67
MLO	0,44	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72
SAO	0,50	0,49	0,54	0,54	0,53	0,52
SIL	0,42	0,74	1,04	1,06	1,06	1,06
TLL	0,40	0,41	0,41	0,41	0,40	0,41
	52,42	53,12	51,34	51,22	50,10	50,59

Luvut miljoonia kilometrejä
1) 1972. . .1980 STA + HML
2) moottorivaunujen ajokilometrit + perävaunujen ajokilometrit
3) liikenteessä olleiden vaunujen kilometrit

HKL 26
Scania-Vabis B 7563/6250/Helko vuodelta 1965.
Keskustalinjan 12 auto (punainen rengas linjakilvessä).
Kuva/photo: T. Manner, 7.10.1972, Koskela

HKL 409
Scania-Vabis B 7563/6250/Wihuri vuodelta 1960.
Kuva/Photo: T. Manner, 7.10.1972, Koskela

HKL 112
Vanaja VLB/6100/Wiima vuodelta 1961.
Kuva/photo: T. Manner, 7.10.1972, Koskela

HKL linja-autovuorot 9.1984

RU= Ruskeasuon halli
KO= Koskelan halli
VK= Vartiokylän halli

ilman viikonpäivämerkintää= linjan kaikkina liikennöintipäivinä, vuorot 501- vain ma-pe

200 RU 14,14V
201 " 14
202 " 14,14V
203 " 14
204 " 14,14V
205 " 14a,14V,20L
206 " 14a

209 RU 17,HK 12a,HK 33L
210 " 17
211 " 17,HK 14a
212 " 17,HK 13a,HK 28L
213 " 17,HK 15a,HK 35L
214 " 17
215 " 17a
216 " 17a
217 " 17a

219 RU 18a,HK 38a,vara 16Ls
220 " vara 13 aL
221 " 18
222 " 18
223 " 18
224 " 18
225 " 18
226 " 18
227 " 18aL
228 " 18aL,vara 17 pe
229 " 18a

232 RU 20,HK 20x
233 " 20
234 " 20
235 " 20aL,vara 17L
236 " 20

239 RU 20L,22
240 " 20L,22
241 " 22,42L

243 RU 23,23V
244 " 23,23V
245 " 23,23V

248 RU 24
249 " 24
250 " 24

252 RU 32
253 " 32
254 " 32

a= ma-pe, L= la, s= su
HK= henkilökuntavuoro
LOK,vara= liikenteenohjauskeskuksen käytössä
k= pelkkä kuljettaja, ei autoa (ajaa muita vuoroja)
x= tarvittaessa

257 RU 34,34A
258 " 34,34A

260 RU 36
261 " 36
262 " 36
263 " 36a

276 RU 42,42N
277 " 42,42N
278 " 42,42N,HK x
279 " 42,42N,LOK
280 " 42,42N
281 " 42
282 " 32a,42aL
283 " 42aL
284 " 50,50V
285 " 50,50V
286 " 50

289 RU 66A
290 " 66,66A,66N
291 " 66,66A,66N
292 " 66,66A,66N
293 " 66,66A,66N
294 " 66,66A
295 " 66,66A
296 " 66,66A
297 " 66AaL
298 " 66AaL
299 " 66Aa

320 KO vara 11a

332 KO 16
333 " 16
334 " 16
335 " 16aL
336 " 16a,55A L
337 " 16a,vara 18pe,55L,55AL,HK 34L

353 KO 55,55A,55V,HK 29L
354 " 55,55A,55V
355 " 55,55A,55V
356 " 55,55A,55V,HK 35s
357 " 55,55A,55V,HK 31a
358 " 55as,55A,55V
359 " 55aL,55AaL,55V,HK 32a

361 KO 22,62,62S
362 " 62,62S,HK 35a,HK 28s

363 KO 62,62S
364 " 62,62S
365 " 62,62S

367 KO 64
368 " 55V,64,HK 34a,HK 33s
369 " 64,HK 31s, LOKs
370 " 64,LOK,HK 38L
371 " 64,HK 37a,HK39L
372 " 64,HK 31L,HK 37s
373 " 64aL,HK 39a

375 KO 65A,65N
376 " 65A,65N
377 " 65A,65N
378 " 65A,65N,LOKx
379 " 65A
380 " 65A,65N,HK 32L
381 " 65A
382 " 65A,HK 32s
383 " 65AaL,HK 33a
384 " 65AaL
385 " 65Aa
386 " 71,71V
387 " 71,71V,LOK
388 " 71,71V
389 " 71,71V,HK 71x
390 " 71,71V
391 " 71aL,71V
392 " 71aL,71V

400 VK 80M,80AM,80N,HK
401 " 80M,80AM,80N
402 " 80M,80AM,80N,HK
403 " 80M,80AM,95N,HK
404 " 80M,83N

407 VK 83M,83N,LOK

409 VK 84M,86N
410 " 84M,86N

412 VK 85M,85N,LOK
413 " 85M,85N

415 VK 85N,86M,86S
416 " 86M,86S
417 " 86MaL,86S
418 " 86Ma,86S,92BL

420 VK 88M
421 " 88M,92M

429 VK vara 29
430 " vara 30
431 " 58A,vara 12,HK

435 KO 58,64L,HK 37L
436 " 58
437 VK 58
438 " 58

441 VK 90M,90N
442 " 90M,90N
443 " 90M,94B

445 VK 90ML,90AM
446 " 90ML,90AM,96TM,97N
447 " 90Ms,90AM,94Ma
448 " 90Ms,90AM,96TM

450 VK 92M,92N
451 " 92M,92N
452 " 92MaL

454 VK 92M,92BM,92N
455 " 92M,92BM,92N,HK
456 " 92BM,97N
457 " 92BMaL

459 VK 93M,93N
460 " 93M,93N

462 VK 94M,94N
463 " 94M,94N

465 VK 94BM,94B
466 " 94BM

468 VK 95M,95N
469 " 95M,95N

471 VK 97M
472 " 97M,97N
473 " 97M,95N
474 " 97M
475 " 97Ma

501 RU 14V,18
502 " 14V,50,50V
503 " 17
504 " 17,58
505 " 14V,17
506 " 17
507 " 17
508 " 17
509 " k
510 " 18
511 " 18,42X
512 " 14V,18
513 " 20
514 " 21,21V
515 " 20,21
516 " 20,21V
517 " 20,21
518 " 21
519 " 20,21
520 " 21,42X
521 " 20,21,21V,58
522 " 20,21
523 " 20,34,55V

526 RU 21V
527 " 21,21V

```
528 RU 21,58
529 "  21V,42
530 "  21V,32
531 "  21,21V
532 "  21,21V
533 "  21V,36

535 RU 22
536 "  k
537 "  k
538 "  22
539 "  23V
540 "  23V
541 "  23V
542 "  24
543 "  32
544 "  21V,32
545 "  32
546 "  k
547 "  34
548 "  18,34
549 "  34
550 "  34
551 "  20,36
552 "  36
553 "  36
554 "  42
555 "  42X
556 "  34,42
557 "  42
558 "  42
559 "  42
560 "  50,50V
561 "  50,50V
562 "  50,50V
563 "  50,50V
564 "  50,50V
565 "  50
566 "  50
567 "  58
568 "  66,66X
569 "  33,66,66X
570 "  66,66X
571 "  66,66X
572 "  65A,66A
573 "  65A,66A
574 "  k
575 "  k

577 RU 14A

592 KO 14V
593 "  14V
595 "  16A
596 "  16A
597 "  16A
598 "  16A,21V
599 "  16A
600 "  k
601 "  58
602 "  53
603 KO 53
604 "  53
605 "  53
606 "  55,55V
607 "  55,55V,HK
608 "  55,55A,72A
609 "  55
610 "  55,72A
611 "  55
612 "  55,55V
613 "  55,55V
614 "  55,55A,55V,HK
615 "  55,55V
616 "  62S

618 KO 64S
619 "  64,71T
620 "  64S
621 "  64,64S
622 "  64S
623 "  64S
624 "  64S
625 "  64,64S
626 "  64,65A
627 "  50V,64

629 KO 65A
630 "  k
631 "  55V
632 "  k
633 "  21V
634 "  71S
635 "  71S
636 "  71S
637 "  71S,71V
638 "  71S
639 "  55,71T
640 "  71,71T
641 "  71T
642 "  71T
643 "  71T
644 "  71V
645 "  71T
646 "  71T
647 "  71,71S,71V

649 KO 72A
650 "  72A
651 "  72A
652 "  72A
653 "  72A
654 "  72A
655 "  72A
656 "  vara 1
657 "  vara 2
658 "  vara 3
659 "  vara 4
660 "  vara 5

673 RU 59
674 "  59
```

675 RU 59
676 " 59
677 " 59
678 " 59
679 " 59

681 VK 90A
682 " 80M,80VM
683 " k
684 " 80M,80VM,84M
685 " k

689 VK 82S
690 " 81S
691 " 82S,86S
692 " 81S
693 " 58,82S
694 " 81S,84M,87M
695 " 83M
696 " 84M
697 " 84M
698 " 84M,87M,HK
699 " 84M
700 " 85M
701 " 85M
702 " 85M

704 VK 86S,87M,HK
705 " 86S,88M
706 " 81S,86M,86S
707 " 86S
708 " 86S
709 " 86M,86S

711 VK 84M,87M
712 " 84M,87M
713 " 88M
714 " 86X,88M

721 RU 17,33,58
722 " 58
723 " 58
724 " 58
725 KO 58
726 " 58
727 " 58
728 " 58
729 " 58
730 " 58
731 VK 82S,90AM
732 " 82S
733 " 58,58A
734 " 58
735 " 58
736 " 58,58T,90AM,97M
737 " 58,93M,LOK
738 " 84M

740 VK 90AM
741 " 90AM
742 " 90AM,96TM
743 VK 90AM,97S
744 " 90AM,96TM
745 " 90M,90AM,97S
746 " 90AM
747 " 90AM
748 " 90M,90AM,96TM
749 " 90AM,97S
750 " 90M,97S
751 " 91M
752 " 91M
753 " 92M
754 " 92M
755 " 92BM
756 " 92BM
757 " 92S
758 " 92S
759 " 92S
760 " 92S
761 " 93M,97M
762 " 93M,97M,HK
763 " 84M,93M
764 " 94M
765 " 94M
766 " 94M
767 " 94BM
768 " 94BM
769 " 95M
770 " 95M
771 " 97M
772 " 93M,97M
773 " 93M,97M
774 " k

776 VK 97S
777 " 90AM,97S
778 " 97S,HK
779 " 90M,97S
780 " 90M,97S
781 " 96TM,97S
782 " 90AM,97S
783 " 98M
784 " 98M
785 " 98M
786 " vara 21
787 " vara 22
788 " vara 23

Espoon linjasto syksy 1984

10	Tapiola-Niittykumpu-Haukilahti-Westend-Tapiola	M-L	WL
11	Tapiola-Niittykumpu-Matinkylä-Nokkala-Vapaaniemi	M-S	Lm
12	Tapiola-Iivisniemi-Soukka-Kivenlahti	M-S	AA,P.TL
12K	Tapiola-Suomenoja-Martinsilta-Kivenlahti	M-S	AA,P.TL
13T	Otaniemi-Tapiola-Leppävaara-Etelä-Haaga - Munkkiniemi-Otaniemi	M-P	ESA
13M	Otaniemi-Munkkiniemi- Etelä-Haaga -Leppävaara-Tapiola-Otaniemi	M-P	ESA
14	Kivenlahti-Soukka-Iivisniemi-Tapiola-Otaniemi	M-P	AA,P.TL
14A	Kauklahti-Kivenlahti-Soukka-Iivisniemi-Tapiola-Otaniemi	M-P	AA,P.TL
14K	Kivenlahti-Martinsilta-Suomenoja-Tapiola-Otaniemi	M-P	AA,P.TL
15	Otaniemi-Tapiola-Kilo-Kauniainen-Viherlaakso-Karakallio-Lähderanta	M-L	ESA
16	Otaniemi-Tapiola-Olari-Puolarmetsä	L	ESA
17	Otaniemi-Tapiola-Kehä I-Leppävaara-Karakallio-(Karamalmi)-Viherlaakso-Petas-Pihlajarinne-Espoon keskus-Suvela	M-S	Esa,PaL
19	Tapiola-Suomenoja-(Puolarmetsä)-Kirstinmäki-Espoon keskus	M-S	ÅL,LL
31	Otaniemi-Westend-Haukilahti-Matinkylä-Puolarmetsän sairaala-Espoon keskus	M-S	WL,Lm
35	Matinkylä-(Puolarmetsän sairaala)-Olari-Kauniainen-(Karamalmi)-Leppävaara	M-L	JL,Lm,ESA
40	Takkula-Rinnekoti-Odilampi-Röylä-Takkula	M-P	LhL
42	Jorvi-Espoon keskus-Kivenlahti-Soukka-Puolarmetsän sairaala-Kuitinmäki-Kilo	M-S	AA,P.TL
60J	Myyrmäen asema-Askisto-Juvanmalmi	M-P	VL
67	Viherlaakso-Bemböle-Kunnarla-Puotinen/Sorvalampi-Röylä-Kunnarla liityntälinja	M-S	PaL
70	Espoon keskus-Röylä-Kalajärvi	M-P	PaL
87	Espoon keskus-Muurala-Bemböle-Brobacka/Kolmperä-Siikajärvi	M-P	PaL
92	Espoon keskus-Vanhakartano-Juvanmalmi-Kalajärvi	M-P	VaL,Kl
101	Helsinki 37,52-Pitäjänmäki-Leppävaara-Kehä I/Perkkaantie-Laajalahti-Tapiola-Lauttasaari-Helsinki	M-P	ESA
102	Otaniemi-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 51	M-S	ESA
103	Puolarmetsä/Friisilä-(Kuitinmäki)-Tapiola-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 54	M-S	ESA,JL
104	Tapiola,Louhentie-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 52	M-S	ESA
104L,F	Friisinmäki/Laajalahti-Tapiola-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 52	M-S	ESA
105	Tontunmäki/Tapiola,Oravannahkatori-Länsiväylä-Helsinki 53	M-P	ESA
107	Jukola-Mankkaa-Tapiola-Lauttasaari-Helsinki 53	M-P	ESA
108	Karakallio-Leppävaara-Länsiväylä/Lauttasaari-Helsinki 52	M-P	ESA
109	Jorvin sairaala-Kauniainen-Klovi/Nihtisilta-Tapiola-Helsinki 53	M-S	ESA
110	Helsinki-Pitäjänmäki-Kilo-Mankkaa-Tapiola-Helsinki 35,52	M-S	ESA
111	Haukilahti-Westend-Lauttasaari-Helsinki 56	M-S	WL
112	Haukilahti-Länsiväylä-Helsinki 56	M-L	WL
120	Olarinluoma-Lauttasaari-Helsinki 55	M-P	JL
121	Juhanila-Olari-Matinkyläntie-Niittykumpu-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 55	M-S	JL
122	Lillhemt-Olari-Matinkyläntie-Niittykumpu-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 55	M-S	JL

123	Lystimäki-Olari-Friisinkalliontie-Niittykumpu-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 55	M-S JL
131	Nokkala,Matinlahti-Matinkylä-Helsinki 57	M-L Lm
132	Piispantilantie-Vapaaniemi-Matinkylä-Helsinki 57	M-S Lm
139	Suomenojan teollisuusalue-Suomenojan liittymä-Helsinki 59	M-P P.TL
140	Hanikka-Kaitaa-Iivisniemi-Helsinki 59	M-P P.TL
141	Helsinki 59-Iivisniemi-Kaitaa-Hanikka-Soukka	M-P P.TL
142	Kaitaa-Hanikka-Soukka-Iivisniemi-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 59	M-S P.TL
143	Soukka-Iivisniemi-Helsinki 59	M-S P.TL
144	Suvisaaristo-Soukka-Iivisniemi-Helsinki 59	M-S P.TL
145	Suvisaaristo-Soukka-Martinsilta-Helsinki 59	M-P P.TL
146	Soukka-Martinsilta-Helsinki 59	M-P P.TL
147	Laurinlahti-Soukka-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 60	M-S AA
148	Soukanniemi-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 60	M-S AA
149	Kivenlahti-Soukka-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 60	M-S AA
150	Kivenlahti-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 60	M-S AA
151	Tillinmäki-Kivenlahti-Lauttasaari-Helsinki 60	M-S AA
152	Kivenlahden teollisuusalue-Länsiväylä-Helsinki 62	M-P AA
154	Tuomarila-Kirstinmäki-Espoon keskus-Suomenoja-Helsinki 58	M-S LL,ÅL
155	Kauniainen-Tuomarila-Kirstinmäki-Espoon keskus-Suomenoja-Helsinki 58	M-S LL,ÅL
156	Kirstin pientaloalue-Suomenoja-Lauttasaari-Helsinki 58	M-P LL,ÅL
158	Nöykkiö,Purotie-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 61	M-P AA
160	Latokaski (Teerelä)-Lauttasaari/Länsiväylä-Helsinki 61	M-S AA
166	Hvitträsk-Luoma-Kauklahti-Helsinki 62	M-S AA
168	Vols-Vitträsk-Masala-Jorvas-Kivenlahti-Helsinki 62	M-S WL
169	Masala-Kivenlahti-Helsinki 62	M-S WL
168k	Vols-Vitträsk-Oitmäki-Kauklahti-Kivenlahti-Helsinki 62	M-P WL
192	Otaniemi-Lehtisaari-Kuusisaari-Munkkiniemi-Helsinki 51	M-S ESA
194	Tapiola,Louhentie-Otaniemi-Kuusisaari-Munkkiniemi-Helsinki 50	M-S ESA
195	Puolarmetsän sairaala/Kuitinmäki-Ruomelantie-Merituulentie-Tapiola-Otaniemi-Kuusisaari-Munkkiniemi-Helsinki 50	M-S ESA
201	Hämevaara-Lintuvaara-Leppävaara-Turunväylä-Helsinki 36	M-P ESA
205	Friisinmäki-Laajalahti-Turunväylä-Helsinki 36	M-P ESA
206	Nihtisilta/Kera-Helsinki 36	M-P ESA
212	Kauniainen-Turunväylä-Helsinki 35	M-P ESA
213	Kirstinmäki-Espoon keskus-Turunväylä-Helsinki 38	M-P PaL
228	Hämevaara-Lintuvaara-Mäkkylä-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-S ESA
231	Hämevaara-Lintuvaara-Lintuvaarantie-Leppävaara-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-S ESA
232	Hämevaara-Lintuvaara-Lintuparventie-Leppävaara-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-P ESA
235	Friisinmäki-Perkkaa-Leppävaara-Pitäjänmäki-Helsinki 37	M-P ESA
236	Tapiola/Laajalahti-Perkkaa-Leppävaara-Pitäjänmäki-Helsinki 37	M-S ESA
241	Karakallio-Leppävaara-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-S ESA
243	Rastaala-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-S ESA
244	(Riihiniityntie) Rastaala-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-P ESA

245	Viherkallio-Turuntie-Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-P PaL
246	Viherlaaksonranta-Turuntie/Karamalmi-Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-P PaL
247	Jorvi/Högnäs-Bemböle-Järvenperä-Lippajärvi-Petas-Viherlaaksonranta/Turuntie-Viherlaakso-Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-S PaL
248	Jupperi-Pitkäjärventie/Laaksolahdentie-Lähderannan ostokeskus-Viherlaaksontie-Turuntie/Karamalmi-Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-S PaL
249	Punametsä-Gobbacka-Vanhakartanontie/Kehä III/ Juvanmalmi-JärvenperäViherlaaksontie-Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-S PaL
249A	Bemböle-Kunnarla-Pakankylä-Punametsä- ...	M-P PaL
250	Kirstinmäki-Espoon keskus-Järvenperä-Petas-Pitäjänmäki -Helsinki 38	M-S PaL
250Y	Kirstinmäki-Espoon keskus-Järvenperä-Lähderanta-.. Pitäjänmäki-Helsinki 32	M-S PaL
261	Kuurinniitty-Kauniala-Kauniainen-Turuntie-Pitäjänmäki-Helsinki 35	M-S ESA
270	Kirstinmäki-Espoon keskus-Turuntie-Pitäjänmäki-Helsinki 38	M-S PaL
276	Veikkola-Kauklahti-Bemböle-Leppävaara-Helsinki 23	M-P WL
285	Koivula-Solvalla-Brobacka-Helsinki 30B	M-S ÅL
287	Järventaus-Siikajärvi-Brobacka-Turuntie-Pitäjänmäki-Helsinki 30	M-S PaL
288	Järventaus-Siikajärvi-Kolmperä-Turuntie-Pitäjänmäki-Helsinki 30	M-S PaL
315	Lähderanta-Jupperi-Linnainen-Koivuvaara-Helsinki 42	M-S HL
316	Lähderanta-Laaksolahti-Hämeenkylä-Helsinki 42	M-S HL
321	Juvanmalmi-Hämeenkylä-Helsinki 41	M-P Kl,VaL
323	Perusmäki-Juvanmalmi/Vanhakartano-Hämeenkylä-Helsinki 41	M-P Kl,VaL
324	Kalajärvi-Juvanmalmi/Vanhakartano-Hämeenkylä-Helsinki 41	M-S Kl,VaL
331	Juvanmalmi-Kalajärvi-Askisto-Hämeenkylä-Helsinki 41	M-P Kl,VaL
337	Lepsämäjoentie-Lahnus-Helsinki	M-P NL
338,339	Mäntysalo-Klaukkala-(Korpilammen hotelli)-Lahnus-Helsinki 43	M-S NL
345	Rinnekoti-Helsinki 43	M-S LhL
362	Petikon teollisuusalue/Rajatorppa-Pitäjänmäki/Vihdintie-Helsinki 37	M-S FA
460	Juvanmalmi-Martinlaakso-Louhela-Helsinki 45	M-P VL
504	Kivenlahti-Soukka-Iivisniemi-Länsiväylä-Pasila-Vallila	M-P AA,P.TL
505	Puolarmetsä/Kuitinmäki-Olari-Tapiola-Otaniemi-Munkkiniemi-Meilahti-Pasila-Vallila	M-P ESA
509	Hakaniemi-Pasila-Pitäjänmäki-Viherlaakso/Lähderanta	M-P PaL
510	Tapiola-Otaniemi-Leppävaara-Hämevaara-Koivuvaara-Myyrmäki-Louhela-Martinlaakson asema	M-L ESA
511	Kuitinmäki/Tapiola-Otaniemi-Leppävaara-Hämevaara-Koivuvaara-Myyrmäki-Louhela-Martinlaakso-Lentoasema	M-P ESA
512	Tapiola-Kehä I -Malmi	M-P STA
530	Martinlaakso-Espoon keskus	M-S VL,PaL

selityksiä:

M =maanantai
P =perjantai
L =lauantai
S =sunnuntai

esim Helsinki 37 =Helsinki linja-autoasema laituri 37

Liikennöitsijät:

AA= Auto-Arvela oy
ESA=Espoon Auto oy
FA= Friherrsin Auto oy
HL= Helmisen Linja oy
JL= Juhanilan Linja oy
Kl= Keskuslinja oy
LhL=Lahnuksen Linja oy
LL= Laurilan Linja oy
Lm= Linjamatka oy
NL= Nurmijärven Linja oy
PaL=Paikallislinjat oy
P.TL=P.Tyllilä Linja oy
STA=Suomen Turistiauto Oy
VaL=Vanhakylän Linja oy
VL= Vantaan Liikenne oy
WL= Westendin Linja oy
ÅL= Åbergin Linja oy

Sarjansa ensimmäinen »rattikaria» modernisoituna (uusi virroitin ja korotettu vastuslaatikko) iltapäivän auringossa Salmisaaren silmukassa.
The first modern bogie car for Helsinki (built by Karia in 1954) is shown here in the Salmisaari loop on route 8.
Kuva/photo: I. Leppänen, 30.10.1971

PORTUGALI — LISBOA & OPORTO

ISMO LEPPÄNEN

Oportolaisen vaunun sivuprofiili. Helsingin »jenkeissä» oli käytössä samanlainen teli (esim. HKL 169).
A four-wheeler in Oporto.
Kuva/photo: I. Leppänen, 11.3.1980

Sintran turistiraitiotien kunnostettu umpimoottorivaunu Ribeirasin varikolla.
A restored enclosed motor tram of Sintra-Atlantico in the depot at Ribeiras.
Kuva/photo: I. Leppänen, 7.3.1980

Vanha telivaunu, jossa on vielä alkuperäinen kattokoroke.
A Lisboa bogie car with clerestory roof.
Kuva/photo: I. Leppänen, 13.3.1980

Iberian niemimaa on jo pitkään ollut suomalaisten suosima lomanviettoalue. Valtaosa maanmiehistämme matkustaa Espanjan tai Portugalin lomarannikoille tai saariin sopulilauman tavoin. Ihmetellä vain täytyy, että miksi ihmeessä, sillä tarjolla olisi vaikka mitä.

Kiskoliikenneharrastajien keskuudessa Iberian niemimaa on ollut suhteellisen tuntematonta aluetta. Harrastelijalehdistä (myös RAITIOsta) on toki silloin tällöin voinut lukea kaikesta siitä, mitä harrastajille on tarjolla, mutta kuitenkin.

Espanjan ja Portugalin rautateitä nykyaikaistetaan kovaa vauhtia. Diesel- ja sähköveturit ovat jo korvanneet höyryveturit. Valtaosa rautatielaitosten kalustosta on suurten eurooppalaisten ja amerikkalaisten — viime aikoina myös japanilaisten — tehtaiden kehittämää ja valmistamaa, mutta ovat espanjalaisetkin saaneet joitain aikaan. Siellä on keksitty maailmankuulut TALGO-junat. Niitä käytetään pääasiassa

Paikallinen »lovinokka».
A Lisboa bus of an elderly type.
Kuva/photo: I. Leppänen, 9.3.1980

maan sisäisessä liikenteessä, mutta joitakin kansainvälisiäkin yhteyksiä hoidetaan näillä niveljunilla.

Espanja ja varsinkin Portugali tarjoavat runsaasti harrastusmahdollisuuksia myös kaupunkiliikenteestä kiinnostuneelle. Espanjan raitiotielaitokset ovat hävinneet yksi toisensa jälkeen, mutta sekä Madridissa että Barcelonassa on metroverkostot. Espanjassa on valtionrautateiden (RENFE) lisäksi toinenkin kiskoliikennettä harjoittava valtionyhtiö — FEVE. Sen vastuualueeseen kuuluvat maan kapearaiteiset rautatiet.

Maan suurimpiin kuuluva kapearaideverkosto on Baskimaassa. Melkoinen osa FEVEn vielä olemassa olevaa verkostoa on sähköistetty, ja vaikka kaluston modernisointi onkin käynnissä, liikenteessä on vielä paljon kiinnostavaa kalustoa. Belgian valtion visinaaliraitiotieyhtiö NMVB/SNCV on myynyt paljon käytettyä kalustoa Espanjaan.

Entisen yksityisen Estoril-rautatien moottorivaunujuna.
An EMU of the Estoril railway.
Kuva/photo: I. Leppänen, 10.3.1980

Kaapeliraitio tien »moottorivaunu».
At the upper terminus of a Lisboa funicular.
Kuva/photo: I. Leppänen, 10.3.1980

Telivaunu Castelo do Queijon ympyrässä aivan Atlantin rannalla.
An Oporto bogie car at Castelo do Queijo.
Kuva/photo: I. Leppänen, 11.3.1980

Tässä artikkelissa on tarkoitus keskittyä Portugaliin ja nimenomaan sen sähkökäyttöiseen kaupunkiliikenteeseen eli raitioteihin. Vanhan sukupolven helsinkiläiset, turkulaiset ja viipurilaiset varmaankin hämmästyisivät portugalilaisia raitiovaunuja katsellessaan. Kalusto kun on valtaosiltaan rakennettu ennen toista maailmansotaa. Käytössä on edelleen tankovirroitin trissoineen. Helsingistä tankovirroittimet hävisivät, kun pikku-ruotsalaiset tulivat kaupunkiin. Riika on lähin raitiotielaitos, jossa tankovirroitinta vielä käytetään. Portugalilaisten lisäksi jotkut italialaiset raitiotielaitokset käyttävät vielä tankoa.

Portugalissa vallitsee subtrooppinen ilmasto, eli varsinkin kesäkuukaudet ovat sangen kuumia. Keväällä on sen sijaan varsinkin päivällä miellyttävän lämmintä, jos kohta illat ja yöt ovatkin melko viileitä. Portugalion suhteellisen edullinen matkakohde, vaikka inflaatio on huomattavasti nopeampi kuin Suomessa.

Modernisoitu telivaunu Lissabonin keskustassa.
A modernized bogie car at Praça do Comercio.
Kuva/photo: I. Leppänen, 13.3.1980

Näkymä Lissabonilaiselta »estepujotteluradalta». Raitiovaunu on juuri pujotellut ahtaan portin läpi.
A tight squeeze in Lisboa. A four-wheeler has just passed one of the existing city gates.
Kuva/photo: I. Leppänen, 6.3.1984

Sisäkuva Oportolaisesta raitiovaunusta. Ikkunat työnnetään kesäaikana kaarevan katon sisään.
An interior view of a bogie car in Oporto.
Kuva/photo: I. Leppänen, 11.3.1980

Suomesta voi matkustaa Portugaliin rautateitse, mutta matka kestää pitkään ja maksaa suhteellisen paljon. Maahan pääsee paljon kätevämmin lentoteitse. Helsingistä on kaksi kertaa viikossa yhteys Madridin kautta Lissaboniin. Mainittakoon lisäksi, että väli Helsinki – Madrid on Euroopan pisin välilaskuton säännöllinen reittiväli.

Lissabonissa joutuu kaupunkiliikenteen kanssa tekemisiin jo lentoasemalla, joka on vain muutaman kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Lissaboninen liikennelaitos – CCFL, »Companhia Carris de Ferro Lisboa», eli lyhyesti Carris – kuljettaa (tai ainakin kuljetti) kentältä keskustaan kaksikerrosbusseilla. Useimmat matkustajat turvautuvat varmaankin taksiin, joka onkin huomattavasti halvempi matkustusmuoto kuin Suomessa.

Portugalissa on ollut kaikkiaan viisi raitiotiekaupunkia: Lissabon, Oporto (Porto), Coimbra, Sintra ja Braga. Nykyisin raitiovaunut liikennöivät vain Lissabonissa ja Oportossa. Sintraa ei ehkä voi kutsua raitiotiekaupungiksi. Se on merkittävä lomanviettopaikka, jossa on vain kesäkuukausina liikennöivä turistiraitiotie. Sintraan on säännöllinen sähköjunayhteys Lissabonin Rossion asemalta. Yksityinen yritys teki joku vuosi sitten vararikon ja liikenne keskeytyi. Kalusto säilyi onneksi varikolla ja sitä pidettiin kunnossa.

Raitiotien merkitys matkailulle tajuttiin ja niinpä Portugalin kansallinen linja-autoyhtiö Rodovia Nacional otti liikenteen hoidon vastuulleen. Vaunut säilytetään edelleen Ribeirassa sijaitsevassa vaunuhallissa, mutta liikennettä pidetään yllä vain Banzaon ja Praia Das Macasin välillä. Yhtiöllä on sekä umpinaisia että avonaisia moottori- ja perävaunuja.

Tästä syystä raitiovaunuja ei voi korvata busseilla. Näkymä kuuluisan Gracan linjan alkupäästä. Kuvassa näkyy kaupungin lyhyimmän raitiolinjan (12, pituus 800 m) ainoa vaunu päätepysäkillään.
A view of the S. Tomé terminus of the short shuttle service 12 (length about 800 m).
Kuva/photo: I. Leppänen, 7.3.1980

Lissabonin ensimmäinen hevosraitiotielinja avattiin 17. marraskuuta 1873. Carris sai toimilupansa 1888. Vuonna 1899 perustettiin Englannissa Lisbon Electric Tramways -niminen yhtiö, joka vuokrasi rataverkoston ja aloitti sen sähköistämisen. Raitioverkosto oli laajimmillaan vuonna 1958, jolloin rataa oli runsaat 140 kilometriä. Linjaston kutistuminen alkoi kuitenkin pian tämän jälkeen, sillä Lissabonin kunnallisen metron ensimmäinen osuus avattiin jo seuraavana vuonna. Tuolloin vielä yksityinen Carris joutui lakkauttamaan joitakin metron kanssa kanssa kilpailevia linjoja, joskin Rua da Palmaa ja Avenida Almirante Reis -katuja pitkin matkustavat voivat vieläkin valita metron tai raitiovaunun.

Pitkät esikaupunkilinjat on yhtä lukuunottamatta lopetettu. Kaupungin läpi virtaa Tagus-joki. Sen vartta seuraa yli 10 kilometriä pitkä linja 15 Praca do Comercio — Cruz Quebrada. Tämä linja on harvoja telivaunuilla liikennöitäviä. Valtaosilla linjoja joudutaan sen sijaan käyttämään pieniä kaksiakselisia moottorivaunuja. Syy on hyvin yksinkertainen: Lissabon on erittäin mäkinen kaupunki ja kadut ovat paikoitellen uskomattoman kapeita. Juuri tästä syystä raitiovaunut ovat toisaalta pystyneet pitämään puolensa; useimpia reittejä ei yksinkertaisesti pystytä liikennöimään linja-autoilla.

Niin kuin jo aiemmin mainittiin, Lissabonin kaupunkiliikennettävä hoitava Carris-yhtiö oli alunperin yksityisissä käsissä. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt vähitellen kaupungin haltuun. Tämä on varmaankin osittain vaikuttanut siihen, että raitiovaunujen tulevaisuus näyttää turvatulta. Portugalilaiset ja ulkomaiset yhtiöt ovat alkaneet yhdessä kehitellä kaupungin sangen poikkeaviin olosuhteisiin soveltuvaa uutta vaunutyyppiä.

Liikenteenhoitoa on myös nykyaikaistettu siirtymällä osittaiseen itsepalveluun. Ennen jokaisessa raitiovaunussa oli rahastaja, mutta nykyään ainakin kaksivaunuisten junien moottorivaunu on varattu näyttölippujen haltijoille. Täydellisen kuljettajarahastuksen toteuttaminen edellyttäisi kaluston ja tariffijärjestelmän uusimista.

Lipun hinta määräytyy nimittäin matkan pituuden mukaan. Raitioliikenteessä käytetään normaalisti kahden hintaisia lippuja. Harrastajien liikkumista helpottavat 7 päivää voimassa oleva matkailulippu tai kuukausilippu, joka kannattaa hankkia, jos viipyy kaupungissa vähänkin pitempään. Lissabonissa samoin kuin useimmissa muissakin Euroopan suurkaupungeissa on seutulippujärjestelmä — Helsingissähän siitä vasta haaveillaan. Kuukausilipun hinta määräytyy vyöhykkeiden mukaan. Lippu kelpaa raitiovaunuissa, busseissa, metrossa (jossa on muuten oma lippujärjestelmä), paikallisjunissa sekä Tagus-joen ylittävissä lautoissa.

Mäkisessä Lissabonissa on ollut aikanaan useita kaapeliraitioteitä. Raitiovaunun ja hissin sekamuotoja on käytössä vieläkin kolme: Ascensor da Lavra ja Ascensor da Gloria — ne ovat aivan keskustassa — sekä hieman sivummalla sijaitseva Ascensor da Pica. Joka linjalla on kaksi moottorivaunua, jotka on kytketty katuun upotetulla vaijerilla toisiinsa. Kymyksessä on siis eräänlainen funikulaari.

Metrolinjoja on tätä nykyä vain yksi — se haarautuu toisessa päässä kahtia. Suunnitelmiin kuuluu järjestelmän huomattava laajentaminen, joka toteutuessaan tullee jättämään jälkensä raitiolinjastoonkin.

Niin kuin edellä jo mainittiin, Oporto (tai Porto) on Portugalin toinen raitiotiekaupunki. Lissabonin verkoston raideleveys on 900 mm, mutta Oporton ratikat ovat normaaliraiteisia. Aikanaan laajasta verkostosta on jäljellä enää Duoro-joen ja Atlantin rantoja myötäilevä pitkä linja Infante — Castelo do Queijo — Matosinhos sekä Castelo do Queijosta viivasuoraa Avenida do Boavistaa pitkin yhteys Boavistaan, jossa on myös raitiotien varikko.

Näkymä Boa Vistan varikon edustalta.
A view from the Boa Vista depot.
Kuva/photo: I. Leppänen, 11.3.1980

Osa lakkautetuista raitiolinjoista on korvattu dieselbusseilla, mutta osa korvaavaa liikennettä hoidetaan edelleenkin sähkökulkuneuvoilla — johdinautoilla. Duoro-joen syvän jokilaakson poikki on rakennettu Eiffelin suunnittelema valtava kaksikerroksinen silta, jonka kummassakin kerroksessa kulkee johdina utolinjoja.

Belemin kaupunginosan matkailutoimisto — kannattaisiko harkita täälläkin?
The local to urist office at Belem loop.
Kuva/photo: I. Leppänen, 8.3.1980

Portugalissa on voimassa oikeanpuoleinen liikenne, mutta ahtaissa paikoissa on mentävä vastaantulijan puolelle, jotta pääsee kulman taakse.
Negotiating a sharp turn at Rua do Conceicao.
Kuva/photo: I. Leppänen, 9.3.1980

Raitiotiekalusto on Oportossakin isoisän aikuista. Pitkää rannikkolinjaa liikennöidään pääasiassa kahteen suuntaan ajettavilla telivaunuilla, mutta kalustoon kuuluu myös kaksiakselisia vaunuja sekä sekalainen joukko erilaisia työvaunuja. Raitiotieyhtiöllä oli aikanaan oma voima-asemakin, jonka tarvitsema polttoaine kuljetettiin tarkoitukseen suunnitelluilla tavaramoottori- ja perävaunuilla.

Portugalilaiset raitiovaunut ovat viime vuosina olleet amerikkalaisten raitiotiemuseoiden ja turistiraitioteiden suosiossa. Päivittäisessä käytössä oleva kalusto on nimittäin samantyyppistä, jota Yhdysvalloissa käytettiin vuosisadan vaihteen tienoilla. Osa vaunuista tuli suoraan Atlantin takaa — tärkein valmistaja oli Brill — osa hankittiin Englannista, mutta paljon vaunuja on valmistettu raitioteiden omissa konepajoissa. Niissä on usein paljon alkuperäisiä amerikkalaisia tai englantilaisia osia.

Vanhaa ja uudistettua Cruz Quebradassa.
Bogie trams at Cruz Quebrada.
Kuva/photo: I. Leppänen, 8.3.1980

Kaksi telivaunua Praca do Comercion (Kauppatori) päätepysäkillä.
Two bogie cars at Praca do Comercio.
Kuva/photo: I. Leppänen, 9.3.1980

Siinä missä amerikkalainen vaikutus näkyy raitiovaunukalustossa, bussikalusto sopisi puolestaan miltei suoraan englantilaiseen kaupunkikuvaan. Kaksikerroksisten bussien alustat ovat englantilaista tekoa ja korit paikallisia lisenssivalmisteita, vaikka ne muistuttavatkin erehdyttävästi aitoja brittituotteita.

Coimbran ja Bragan raitiotiet ovat jo lakanneet olemasta. Bragan pieni järjestelmä lakkautettiin jo vuonna 1963 ja Coimbran yliopistokaupungin viimeiset raitiovaunut hävisivät katukuvasta vuonna 1980. Coimbran kalustosta on valtaosa edelleenkin olemassa ja kaupunkiin kaavaillaan turistiraitiotietä.

Sekä Bragan että Coimbran raitiovaunut korvattiin johdinautoilla. Valtaosa Coimbran kalustoa on peräisin Englannista. Bragassa sen sijaan turvauduttiin omaperäisempään ratkaisuun. Kaupungin liikennelaitos osti vuonna 1960 lakkautetun länsi-saksalaisen Heilbronnin johdinautolaitoksen täydellisenä; kauppaan sisältyi yhdeksän johdinautoa, kaksi ilmajohdon huoltoautoa, ajohtimet, pylväät, tasasuuntimet, osat ja tarvikkeet. Alkuperäistä verkostoa on sittemmin muutettu ja laajennettu.

Jos on kiinnostunut raitiovaunuista, erittäinkin vanhoista sellaisesta, ei ole syytä aikailla — eivät ne pysy Portugalissakaan ikuisesti liikenteessä.

Tyypillinen lissabonilainen kaksiakselinen vaunu.
A typical Lisboa four-wheeler.
Kuva/photo: I. Leppänen, 12.3.1980