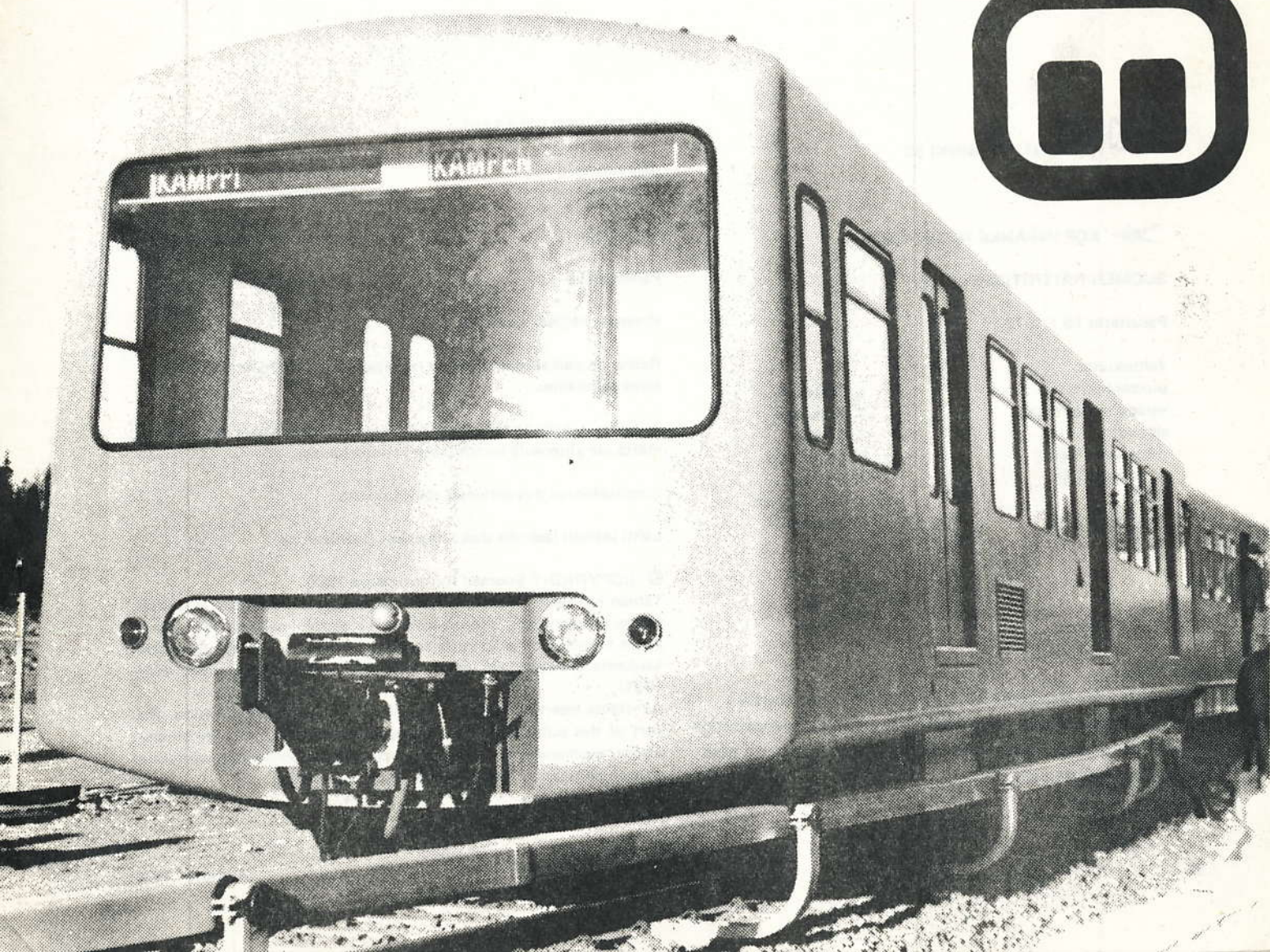


RAITIO

2 1980





SUOMEN RAITIOTIESEURA RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN SYYSKOKOUS PIDETÄÄN
SUNNUNTAINA 23.11.1980 KELLO 15.00-18.00.

KOKOUSPAIKKANA HELSINGIN KAUPUNGIN NUORISOASIAINKESKUKSEN HAKA-
NIEMEN KERHOKESKUS: SILTASAARENKATU 12 B, 8.KERROS, HUONE 4.
ESILLÄ SÄÄNTÖJEN MÄÄRÄÄMÄT ASIAT SEKÄ PALJON HYVÄÄ KATSELUOHJELMAA.

TERVETULOA.

///LOPPU



PL 234
SF-00531 HELSINKI 53



54 48 - 3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

I. Leppänen
T. Niskanen
J. Rauhala
P. Leinomäki
A. Hellman
J. Hannikainen
M. Hellstén

RAITIO ISSN 0356-5440

4. vuosikerta

päätoimittaja
toimitussihteeri

I. Leppänen
J. Rauhala

kustantaja

Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka

Hera, Helsinki 1980

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen
aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaiset näkemykset eivät välttä-
mättä ole yhteneviä toimituksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettyessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1980

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittä-
minen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti
ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijäno-
ikeuksista annetun lain nojalla (Suomen Asetuskokoelma nro 404/
1961).

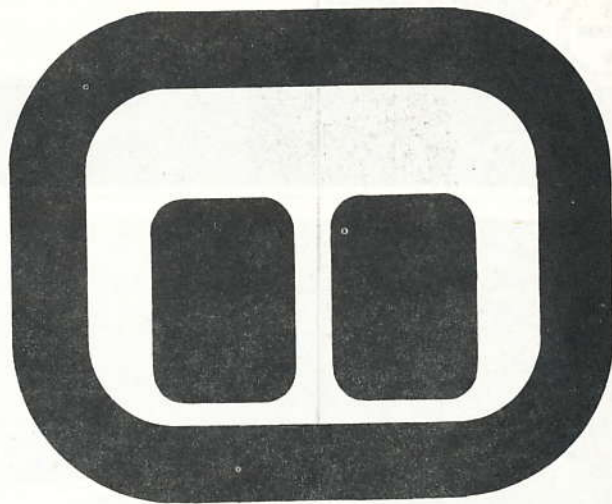
All rights reserved under International Copyright Convention. No
part of this publication may be reproduced in any form or by any
means, mechanical or electronic, including photocopying, without a
written permission from the editor and the author.

HUOMIO!

Maksoitko jäsenmaksusi 24.4.1980 KOP:n konttoriin?
Ilmoita nimesi SRS:n lokeroon tai suoraan rahastonhoitaja
Pertti Leinomäelle (puh. 698 2399); saajan osasta oli mak-
sajan nimi jäänyt pois.

METROKALUSTO

1.7.1980



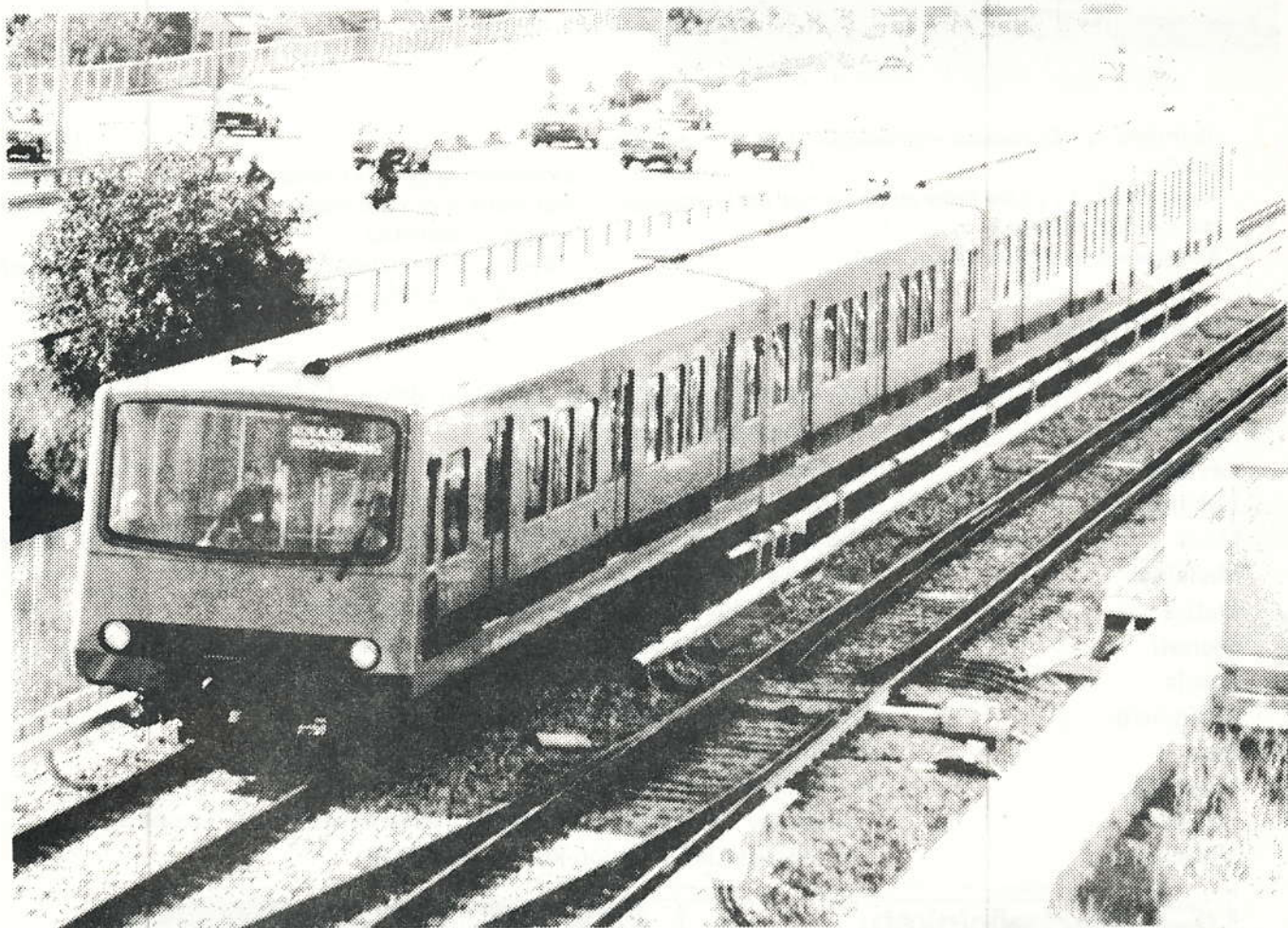
KANSIKUVA/ON THE COVER:

M2 eli metron ensimmäisen koevaunun parin Kampin puoleinen vaunu. Kaikki vaunut ovat radalla siten, että numeroltaan pariton on varikon puoleinen, ja numeroltaan parillinen kulkee Kampin suuntaan edellä.

Tässä M2 saapumassa ensi kertaa uuteen kotiinsa Roihupelton varikolle; vaunupari M1-M2 työnnettiin loppumatkasta varikkoalueelle raa'an lihasvoiman turvin.

The first coupled set (M1-M2) for Helsinki metro is shown arriving at the Roihupelto depot after delivery; the cars had to be manually pushed into the depot yard.

Kuva/photo: J. Rauhala, 10.11.1971.



M101-102 & 103-104 Junatien sillan ja Kulosaaren sillan välillä.

A four-car metro train in Sörnäinen.

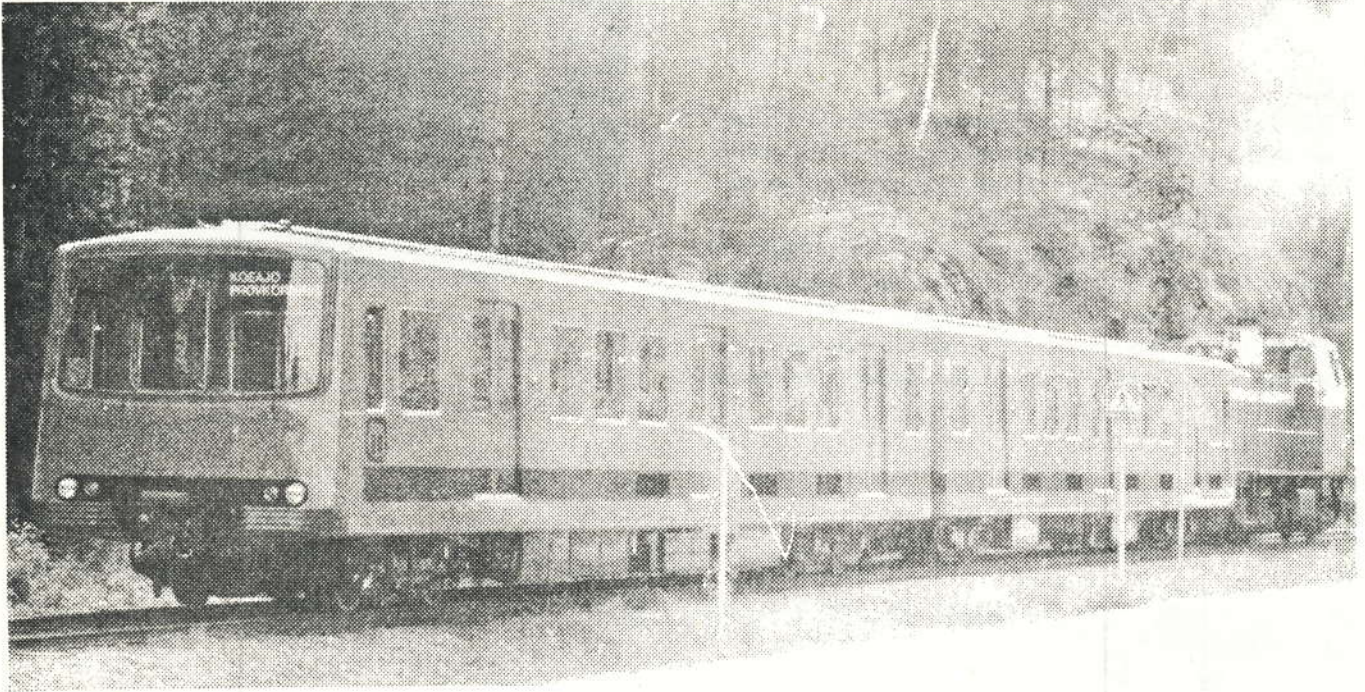
Kuva/photo: A. Hellman, 16.9.1979



**Vaasankatu
Vasagatan**



**Juniin
Till tågen**



*Metrojuna 111-112 saapuu metroradalle Dv12 2717:n työn-
tämänä.*

*Metro cars 111-112 are being pushed across the interchange
track by a diesel loco.*

Kuva/photo: A. Hellman, 30.6.1980

Vaunuihin

*asennetaan nykyisin kytkimen kummallekin puolelle tör-
mäyssuoja, joka estää vaunujen kiillautumisen toisiinsa on-
nettomuustilanteissa.*

*All new cars for Helsinki metro are fitted with anti-climbers
on both sides of the coupling.*

VALMISTAJAT

Deutz	Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, Saksan Liittotasavalta
Karia	Oy Karia Ab, Karjaa
Leyland	Iso-Britannia
Lokomo	Rauma-Repola Oy Lokomon Tehtaat, Tampere
MAN	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Nürnberg, Saksan Liittotasavalta
Mankinen	Konepaja Mankinen, Riihimäki
Matisa	Materiel Industriel SA, Crissier/Lausanne, Sveitsi
Saalasti	Insinööritoimisto Saalasti Oy, Kirkkonummi
Scania	AB Saab-Scania, Scaniadivisionen, Södertälje, Ruotsi
Strömberg	Oy Strömberg Ab, Helsinki
Sisu	Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki
Tampella	Oy Tampella Ab, Tampere
Valmet	Valmet Oy Tampereen tehdas (ent. lentokonetehdas), Tampere
VR Kuo knp	Valtionrautatiet Kuopion konepaja, Kuopio



**Mechelininkatu
Mechelinsgatan**



**Juniin
Till tågen**



**47, 52
50**

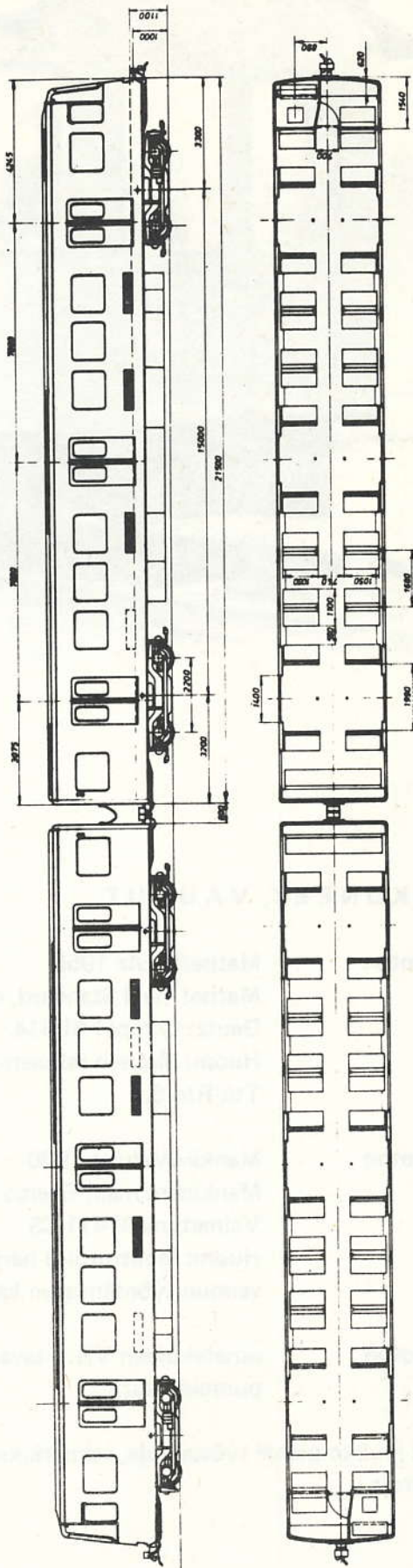
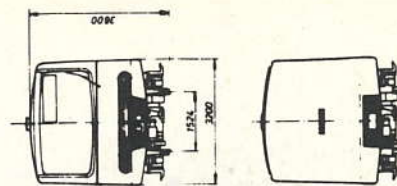


**Juniin
Till tågen**



Teknillisiä tietoja

Junayksikkö	Pienin liikennekelpoinen yksikkö Liikennöivän junan vaunujen lukumäärä	1 vaunupari 2, 4 tai 6
Vaunun päämitat	Pituus kytkinpinnasta kytkinpintaan Vaunun korin pituus Suurin leveys Suurin korkeus	22100 mm 21500 mm 3200 mm 3700 mm
Ovet	Ovien lukumäärä vaunua kohti Oviaukon vapaa korkeus Oviaukon vapaa leveys	3 + 3 1950 mm 1400 mm
Matkustajapaikat	Istumapaikkoja Seisomatilaa	67 n. 30 m ²
Painot ja kuormat	Tyhjän vaunun paino Nimelliskuorma Suurin sallittu kuorma	31600 kg 15000 kg 20000 kg
Vaunun pääkäyttö	Pääkäytön nimellisjännite Ajomoottorien lukumäärä Ajomoottorin jatkuva teho Ajomoottorin nimelliskierrosluku Ajomoottorin maksimikierrosluku	750 V = 4 125 kW 1990 r/min 4300 r/min
	Ajomoottorit ovat oikosulkumoottoreita. Niiden säätö tapahtuu telikohtaisesti 3-vaiheisella PWM-invertterillä.	
Suorituskyky	Maksiminopeus Keskimääräinen alkukiihtyvyys Keskimääräinen kiihtyvyys 0...80 km/h Keskimääräinen hidastuvuus	90 km/h 1,2 m/s ² 0,9 m/s ² 1,2 m/s ²
Jousitusjärjestelmä	- ensiöjousitus - toisiöjousitus	kumi ilma
Jarrujärjestelmä	Jarrujärjestelmään kuuluvat sähköjarru, paineilmaohjattu jousijarru ja sähkömagneettinen kisko-jarru. Käyttäjarrutus tapahtuu pääasiassa sähköjarrulla. Häätäjarruna toimii jousijarru, jota kisko-jarru tarvittaessa täydentää.	
Ohjausjärjestelmä	Junalla voidaan liikennöidä sekä käsin ajaen että täysin automaattisesti ilman juna-henkilökuntaa.	



B - vaunu

A - vaunu

METROJUNA SARJA 100



Topparoikan apuna on käytetty VR:ltä käytettynä ostettua tukemiskonetta, ent. Ttk-Rto 5.

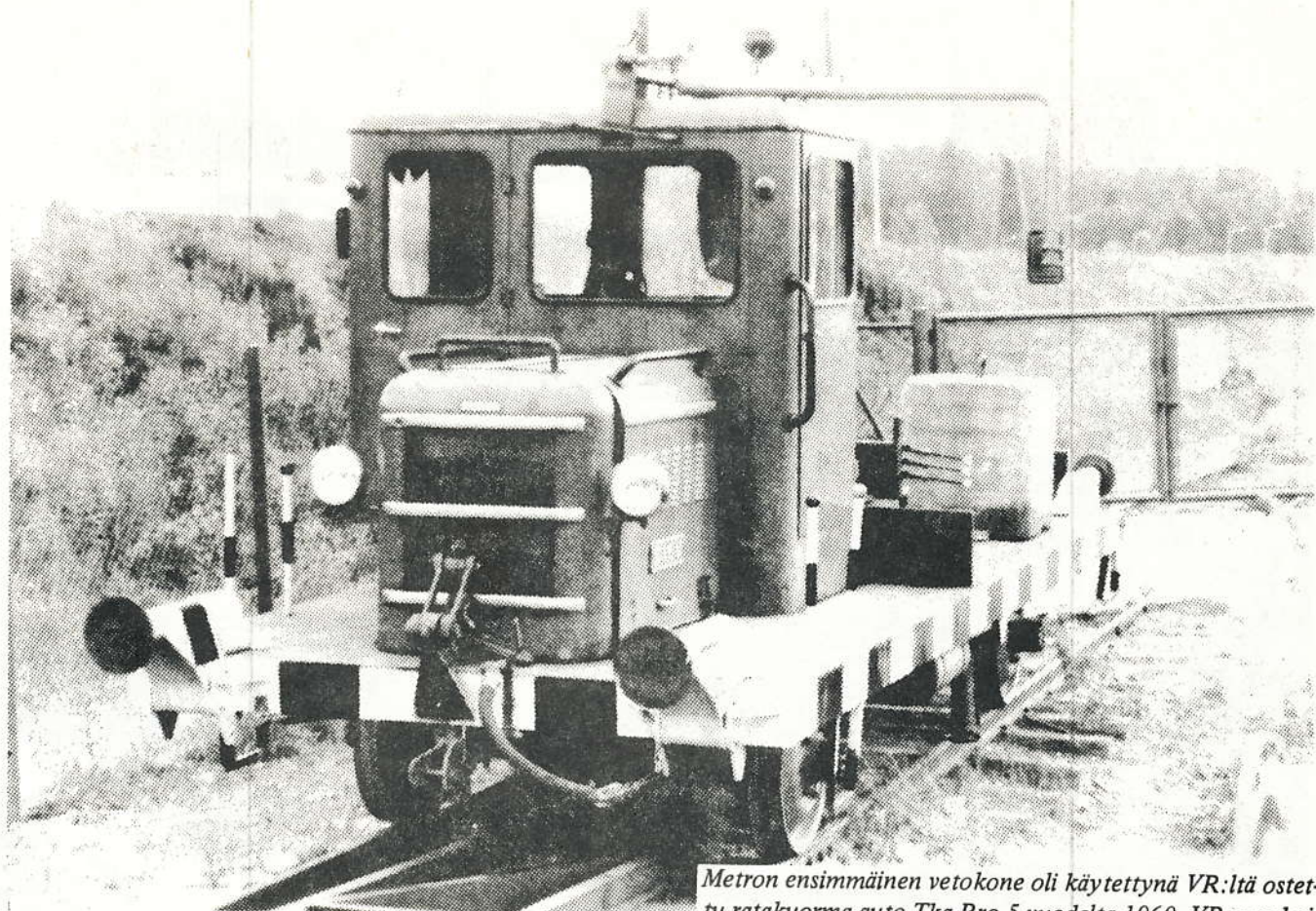
This ballast tamping machine is occasionally employed by track crews. The machine was bought second-hand from the VR.

Kuva/photo: J. Rauhala, 5.6.1971

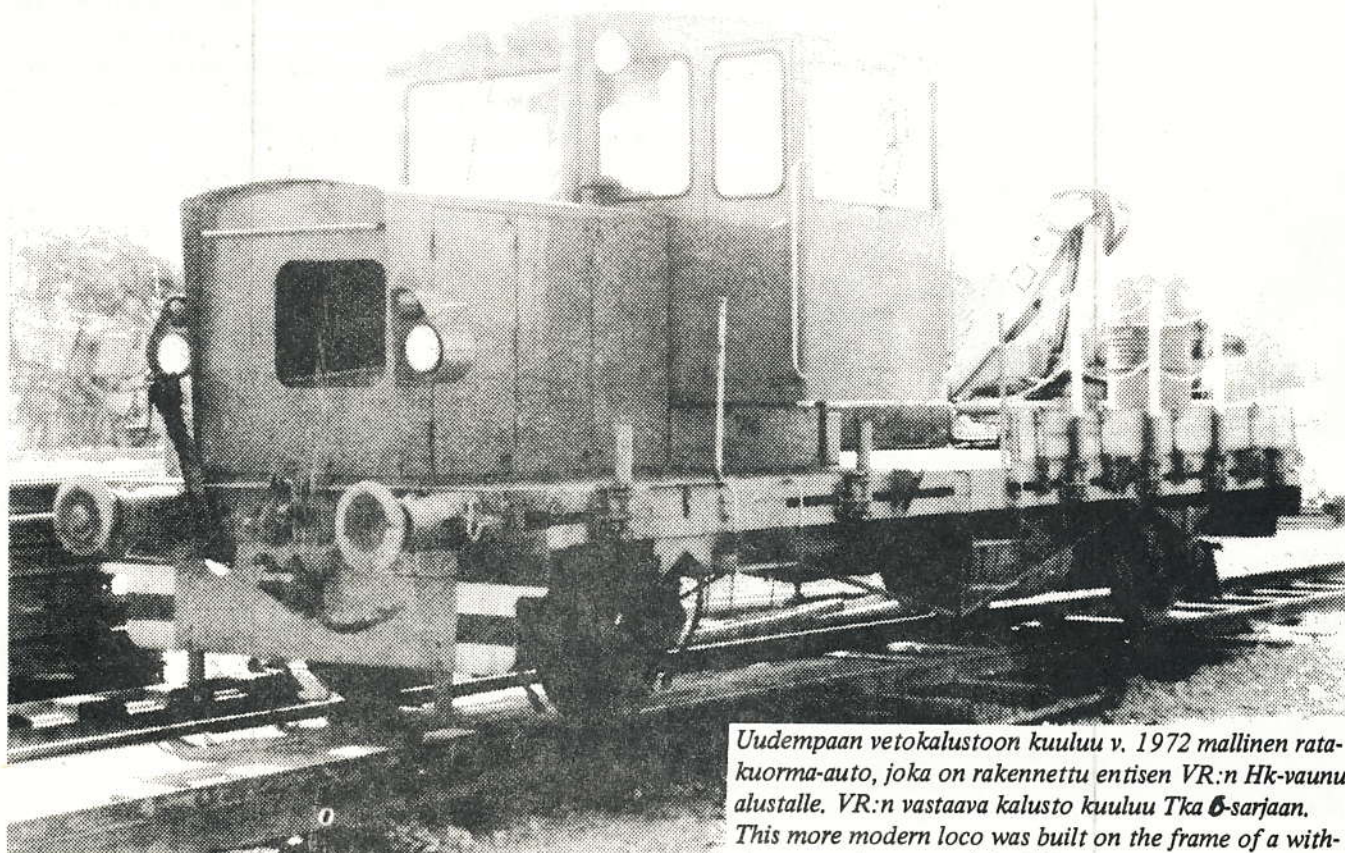
TYÖKONEET, VAUNUT

- numeroton Matisa/Deutz 1955
 Matisa: malli Standard, nro 1776
 Deutz: tyyppi F6L514
 Huom: Matisan raiteentukemiskone, hankittu VR:ltä käytettynä, entinen tunnus Ttk-Rto 5.
- numeroton Mankinen/Valmet 1980
 Mankinen: malli Enerco E 120 DH, nro 113
 Valmet: malli 411 CS
 Huom: Moottoroitu harjavaunu. Moottori pyörittää ainoastaan säädettäviä harjoja, vaunun työntämiseen käytetään Tka:ta.
- numeroton omatekoinen VR:n tavaravaunun alustalle rakennettu työmaavaunu, varusteena mm. puominosturi.

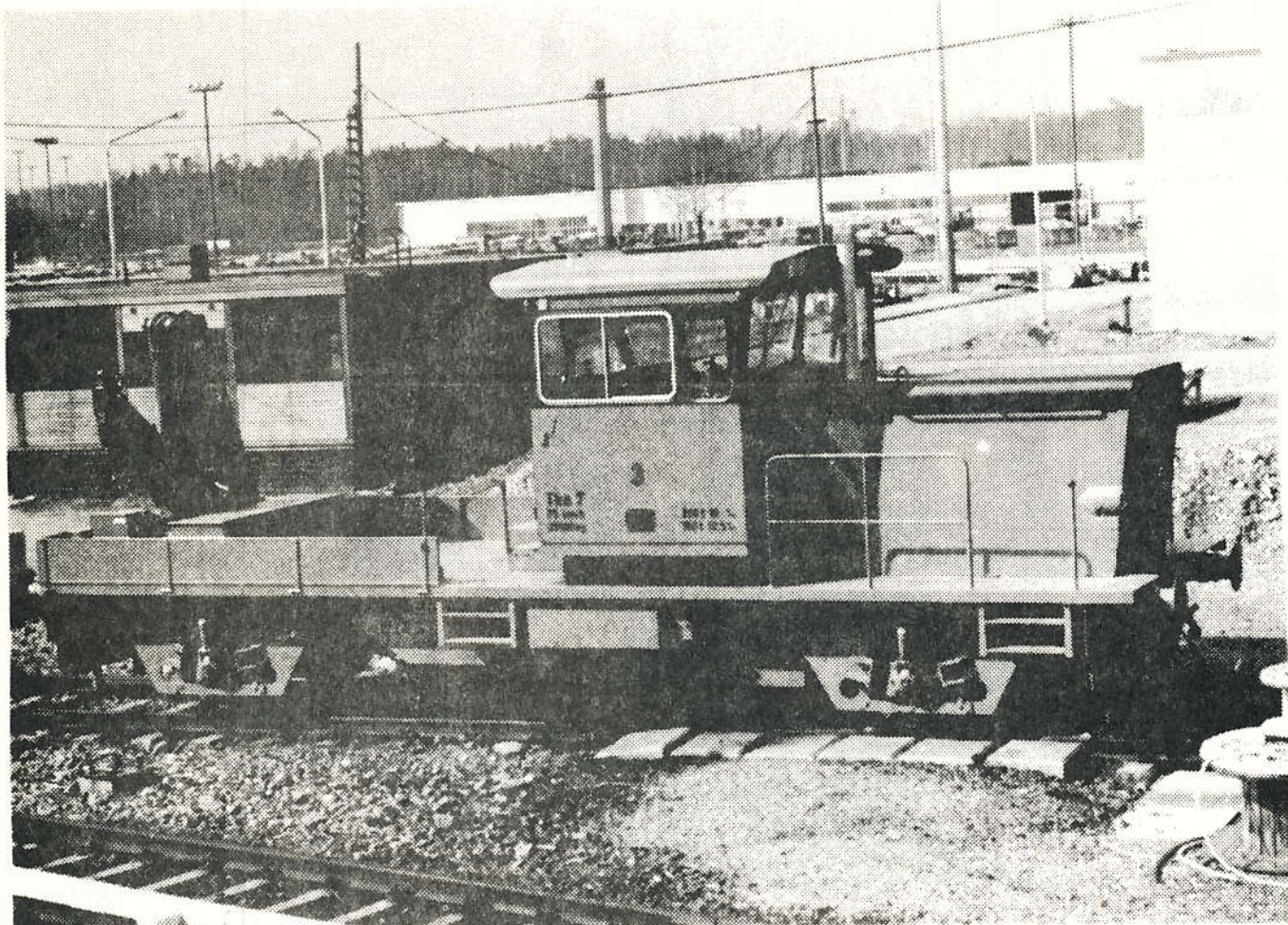
Lisäksi joukko pieniä työvaunuja, esimerkiksi rullavaunuja, avovaunuja, kolmipyöräresiinoja sekä Tka:n lumiauroja.



*Metron ensimmäinen vetokone oli käytettynä VR:ltä ostettu ratakuorma-auto Tka-Rro 5 vuodelta 1960. VR:n nykyisen veturisarjoituksen mukaan se kuuluisi Tka 1-sarjaan. The first diesel loco for the Helsinki metro was bought second-hand from VR (ex Tka-Rro 5).
Kuva/photo: J. Rauhala, 5.6.1971*

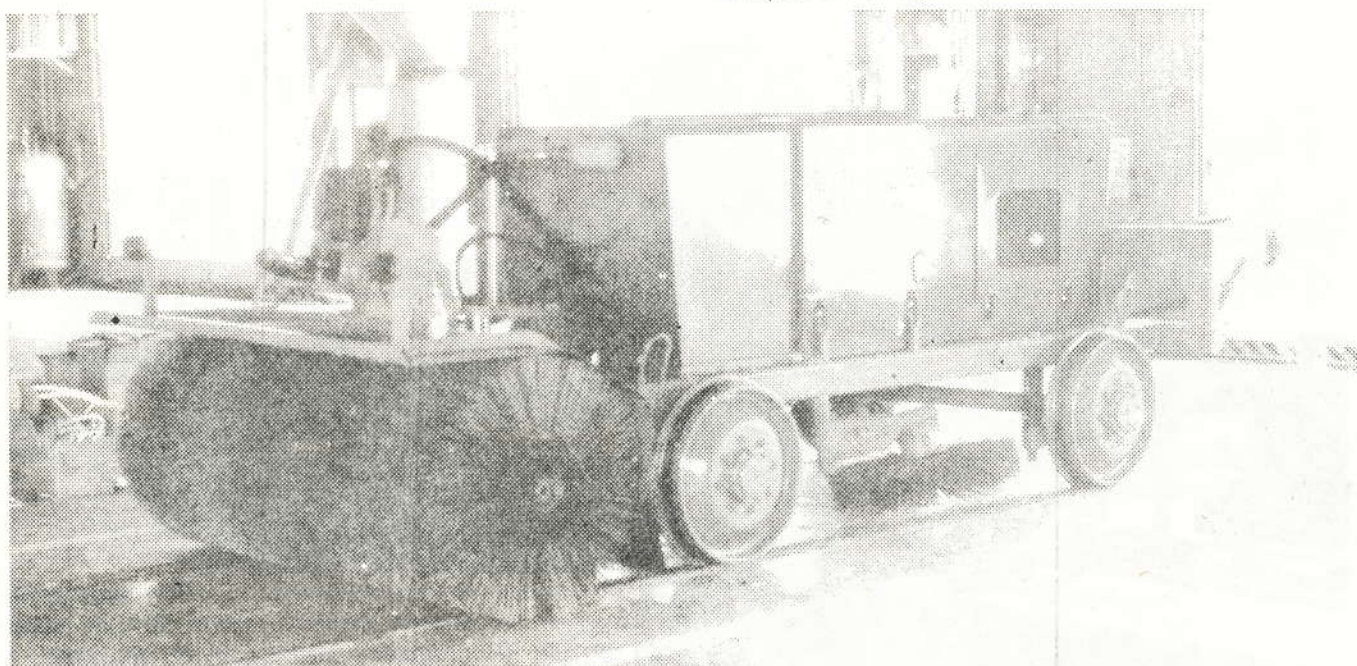


*Uudempaan vetokalustoon kuuluu v. 1972 mallinen ratakuorma-auto, joka on rakennettu entisen VR:n Hk-vaunun alustalle. VR:n vastaava kalusto kuuluu Tka 6-sarjaan. This more modern loco was built on the frame of a withdrawn goods wagon of the VR.
Kuva/photo: J. Rauhala, 9.5.1976*



*Metron Tka 7 nro 3 varikolla.
Helsinki metro diesel loco number 3 at the depot.
Kuva/photo: A. Hellman, 27.4.1980*

*Metron uusi harjavaunu Roihupellon varikon huoltohallissa.
Delivered last spring, this new snowsweeper is used for
removing snow from surface tracks of Helsinki metro. This
view was taken in the shop area of Roihupelto depot.
Kuva/photo: I. Leppänen, 10.6.1980*



METROVAUNUT

(M1)+M2	Valmet/Strömberg 1971 Huom: M1 paloi Roihupellon varikolla 27.1.1973. Vaunun kori romutettu, telit käytössä varateleinä. M2 muutettu tunneliradan läpikulkuprofiilin mittavaunuksi.
M3+M4	Valmet/Strömberg 1972
M5+M6	Valmet/Strömberg 1972
M101+M102	Valmet/Strömberg 1977 (valmistekilvessä 1979)
M103+M104	Valmet/Strömberg 1977 (valmistekilvessä 1979)
M105+M106	Valmet/Strömberg 1977 (valmistekilvessä 1979)
M107+M108	Valmet/Strömberg 1980
M109+M110	Valmet/Strömberg 1980
M111+M112	Valmet/Strömberg 1980

Vaunujen M1–M6 telit valmistanut puoliksi Lokomo, puoliksi Tampella.
M101 – telit valmistanut Lokomo MAN-tehtaan lisenssillä

RATAKUORMA-AUTOT

numeroton	Sisu/Karia/Leyland 1960 Sisu: tyyppi JA-5 SU II H, Karia: malli 04, nro 2? Leyland: tyyppi AMU 0.375, 115 hv Huom: hankittu käytettynä VR:ltä, entinen tunnus Tka-Rro 5, kuuluisi nykyään sarjaan Tka 1.
numeroton	Saalasti/Scania 1972 Saalasti: nro 31 Scania: tyyppi D11, 175 hv Huom: rakennettu entisen VR:n avotavaravaunun aluskehykselle (Hk-sarjan vaunu 108774, Pasilan konepaja 1960). Kuuluisi VR:n sarjaan Tka 6.
3	VR Kuo knp/Scania VR Kuo knp: nro 27 Scania: tyyppi DS11, 174 hv Kuuluisi VR:n sarjaan Tka 7, joka onkin maalattu hytin seinään.



SRS:n retkue Koskelan halleilla (katso »Päätepyssäkki»).

A party of SRS members visited the various tram depots in early May. Here the group is standing in front of a special tram used for transfers between the depots.

Kuva/photo: I. Leppänen, 3.5.1980

KULTAISEN HÖYRYAJAN RETKI

Höyrylaivalla Savonlinnasta Punkaharjulle ja höyryveturin vetämällä junalla takaisin tai päinvastoin — ainoa kahdella höyrykäyttöisellä kulkuneuvolla tehtävä matka koko maassamme.

Aikataulu

Lähtö Savonlinnasta junalla		Lähtö Savonlinnasta laivalla	
10.00 Savonlinna	16.30	10.30 Savonlinna	16.50
↑ Punkaharju as.	↑	↑ Valtionhotelli	↑
↑ Retretti	↑	↑ Kultakivi	↑
↑ Kultakivi	↑	↑ Retretti	↑
12.45 Valtionhotelli	14.00	16.15 Punkaharju as.	16.20

Hinta

- aikuiset 72 mk, lapset 4—15 v. 36 mk, alle 4 v. ilmaiseksi
- ryhmälennus vähintään 15 henkilön ryhmälle 5 mk/henkilö

Matkaohjelma

1. päivä heinäkuuta — 3. päivä elokuuta 1980:
 - kesto 6,5 tuntia, josta laivamatkan osuus 2 tuntia 3 minuuttia, junamatka 45 minuuttia, kiertoajelu Punkaharjulla sekä tutustumiskäynnit 3 tuntia 15 minuuttia.

Hintaan sisältyy

- laiva- ja junamatkat, opastettu kiertoajelu bussilla Punkaharjun nähtävyyshohteisiin sekä tutustuminen kesäiseen taidetapahtumaan, Retrettiin
- käynti Valtionhotellissa ja Kultakiven lomakylässä
- todistus Kultaisen Höyryajan retkeen osallistumisesta

Hintaan ei sisälly ravintolapalveluja.

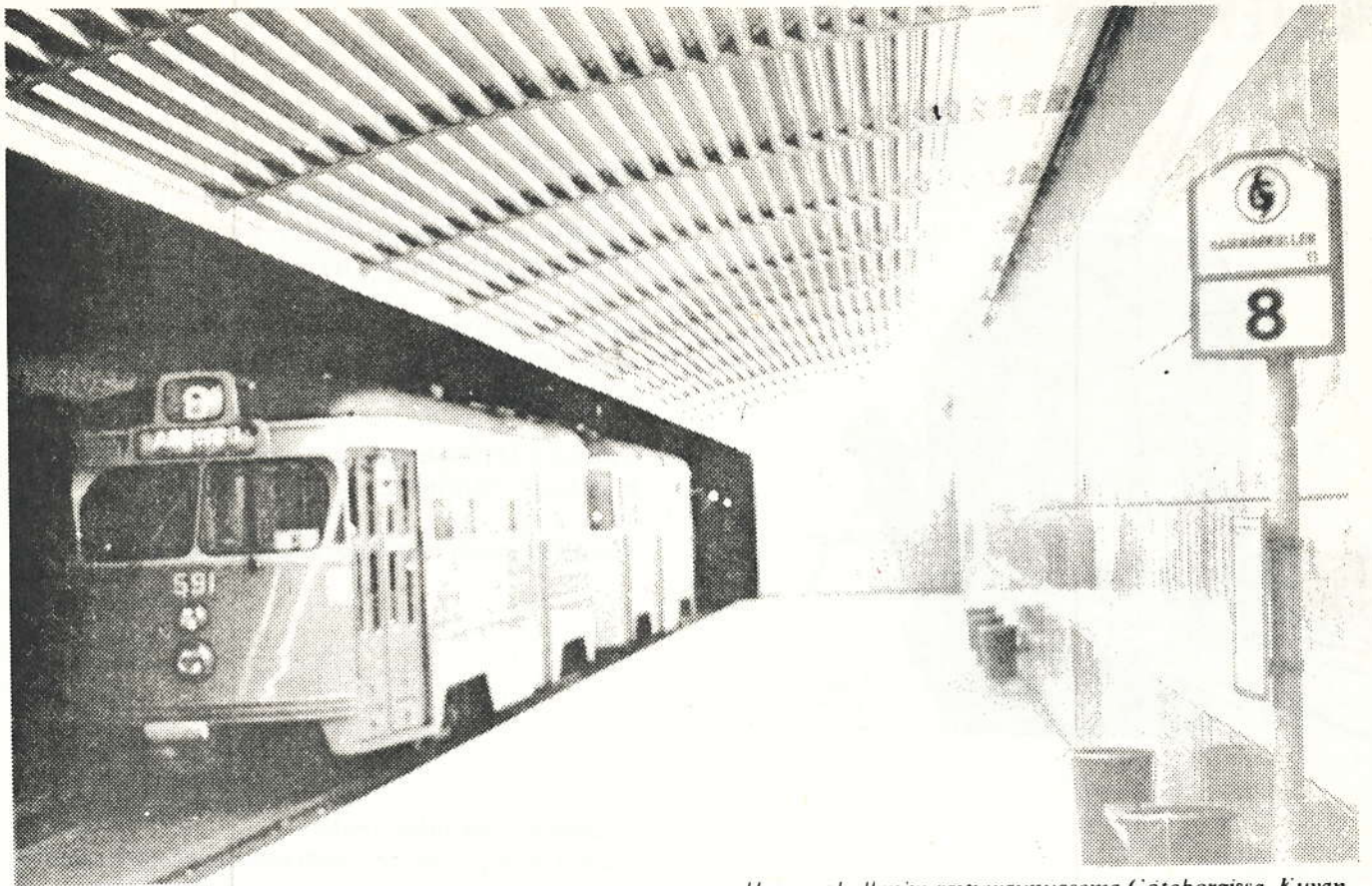
Matkan tuottaja



**SAVONLINNAN
MATKAILUPALVELU**

Olavinkatu 35, (Kauppakuja), 57130 Sln 13
Puh. 957/13 492 ja 13 493

From the first of July to the third of August a "Trip of the Golden Steam Ages" is organized daily from Savonlinna to Retretti and back. The summer tourists can enjoy the feeling of the past which includes the atmosphere of the steamboat and steamtrain.



*Hammarkullen'in raitiovaunuasema Göteborgissa. Kuvan juna kulkee pois päin kamerasta.
Hammarkullen underground tram station, blasted in solid rock, in Göteborg.*

Kuva/photo: I. Leppänen, 17.11.1972

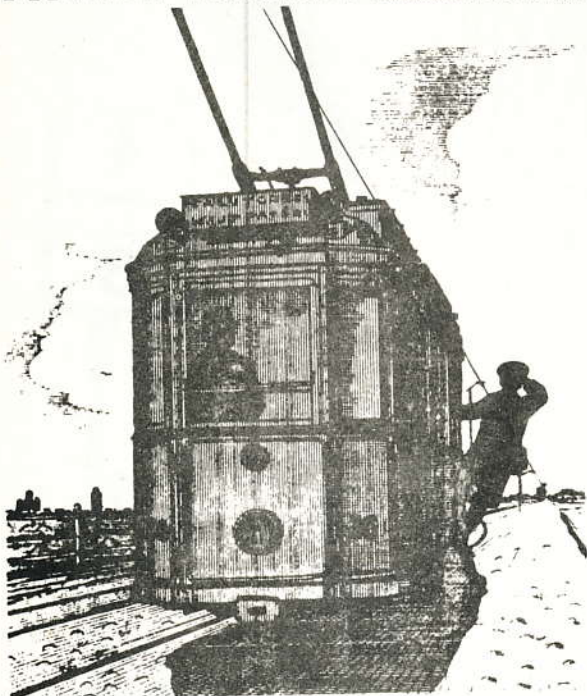
Pikaraitiotiet ovat päivän sana Liittotasavallan kaupunkiliikenteessä. Tässä kuvassa hannoverilainen toteutusmalli; esikaupunkialueilla junat kulkevat katutasossa muusta liikenteestä erotettuna ja ydinkeskustan alue alitetaan tunneleissa. Light Rapid Transit is becoming more and more popular in Germany; this view shows a modern LRT train Hannover, running on segregated surface track.

Kuva/photo: I. Leppänen, 23.6.1979



PÄÄTEPYSÄKKI

Koonnut Arto Hellman.



MYYDÄÄN

SRS:n jäsenmerkkejä on vielä muutama jäljellä hintaan 50 mk. Neljäntoista karaatin kullasta valmistettu urakiskoprofiilinen rintaneula, erittäin tyylikäs ja arvostettu.

Tallinnan raitiotiekartta, sisältää kaikki raitteet ja pysäkit (myös halliraitteet). Hinta 15 mk. Mittakaava 1:20.000, valmistettu Suomessa.

Vanhoja RAITION numeroita vuosilta 1978 ja 1979, jäsenille hintaan 5 mk/kappale.

Tilaukset suoraan postisiirto- tai pankkitilin kautta.

Hiilenvaihto käynnissä Eirassa.

Carbon inserts of the new trolleybus are being replaced in Eira.

Kuva/photo: I. Leppänen. 16.2.1980





Monchengladbachin lukennelaitos kokeilee luttovaltion tukemana akkubussiliikennettä. Voimanlähteenä käytettävät akut on sijoitettu erilliseen perävaunuun. Muutama bussi liikennöi Hampurissa IVA '79:n aikana.

Battery buses are being tested in Mönchengladbach in Germany. The batteries are placed in separate trailer. Some of the vehicles were running in Hamburg during IVA '79.

Kuva/photo: M. Alameri, 6.1979

HKL vastaanotti vuoden alkupuolella uusia Sisu/Delta Plan linja-autoja, Vaunu 989 poikkeaa sarjan muista autoista. Siinä on nimittäin uudenlaiset penkit. Istuin ja selkänoja on ruostumatonta teräslevyä, joka on istuinpuolelta verhoiltu kestäväällä kankaalla, pyrkimyksenä ilkvallan vähentäminen. Auton moottori on äänieristetty ulkomelun pienentämiseksi. Lattianpäällysteenä on käytetty kotimaista, kestäväää ja liukastumisen estävää materiaalia. Ohjaamon lattia on korotettu kuljettajan näkyvyyden parantamiseksi ja matkustajapalvelun helpottamiseksi.

Pikalinjat 1.4:

40X	Linja-autoasema – Pohjois-Haaga	STA
42X	Erottaja – Kannelmäki	HKL
63X	Postitalo – Metsälä – Suursuo	HKL
70X	Rautatientori – Suutarila	HML
77X	» – Jakomäki	LOY
84X	» – Laajasalo (Gunillantie)	HKL
91X	» – Puotila	HKL
92X	» – Myllypuro (Yläkiventie)	HKL
94X	» – Kontula (Keinutie)	LOY
96X	» – Vuosaari (Kallvikintie)	LOY
97X	» – Mellunmäki	LOY

Lisäksi linjalla 86S Kasarmitori – Santahamina (Sotilasalue) yksi pikavuorolähtö aamuruuhkassa (tunnus 86X) ja linjalla 94B Rautatientori – Kontula (Kotikonnuntie) kolme pikavuorolähtöä aamuruuhkassa (tunnus 94X).

1.4.80

Raitiolinjan 6 aikataulutasauspaiikka siirtyi Hietalahdessa Köydenpunojankadun (Kalevankatu) pysäkillä Köydenpunojankadun (Hietalahdenranta) pysäkille.

1.4.80

Linja 95 (Rautatientori – Vartioharju – Vesala) jaettiin kahdeksi linjaksi: 95 ja 95B. Linjaa 95 liikennöivät HKL ja LOY, ja linjaa 95B LOY. Linjan 95 reitti säilyi ennallaan. Linja 95B eroaa 95:n reitistä Kiviportintieellä kääntyen Soraharjuntielle, edelleen Klamintie – Humikkalantie – Porttatie – Kontulantie ja takaisin linjan 95 reittiin Aarteenetsijäntielle.

Linjan 94B Rautatientori – Kontula (Kotikonnuntie) uusi reitti Kontulassa – Myllymestarintie – Kontulantie – Kotikonnuntie. Tämä linja kulki aiemmin Porttatieen kautta.

2.4.80

Autolinjan 19 Olympialaituri – Suomenlinna liikennöinti lopetettiin jäiden heikennyttyä. Linjaa liikennöitiin vuokra-tiluilla pikkubusseilla, joita oli ruuhka-aikana ajossa kolme ja muuna aikana yksi. Liikenne alkoi 19.2.

Bussilinja 5S alkoi liikennöidä reittiä Kauppatori – Katajanokan kärki, josta edelleen yhteys Suomenlinnaan huoltolautta Ehrensärdillä.

Täsmennyksiä muinaisiin kohtauskieltomerkkietoihin: Läntisellä Brahenkadulla ja Katajanokan sillalla olleet merkit olivat alunperin suojattavan osuuden molemmissa päässä. Nykyiset merkit ovat vain mainittuun suuntaan ajavia vaunuja koskevia.

Lisäys kohtauskieltomerkkiluetteloon:

Runeberginkadun ja Mannerheimintien risteys – suunta Helsinginkatu.

Seuraavia vaunuja käytetään koulutukseen, koska niissä on ohjaamon ja matkustamon välissä liukuikkuna:

1, 4, 11, 14, 21, 24, 28, 301, 312, 313, 343, 364.

Liikennekelpoiset perävaunut:

501-505, 508-511, 513, 520, 523, 526, 528-530.

HML:n ja STA:n johtokunnat ovat päättäneet, että linjat 63 ja 63N siirtyvät HKL:n hoidettaviksi 1.10.80 ja 46 1.2.81.

Huhtikuussa aloitettiin kiskonvaihto Hämeentiellä Vallilan koululta keskustaan päin.

Tärkeimmät ratatyöt 1980:

- Katajanokan rata; otetaan käyttöön syksyllä
- Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien risteys; radan siirto
- Aleksanterinkadun ja Katariinankadun risteys; vaihteet, risteykset ja kaartet uusitaan.

14.4.80

Bussilinjan 5S Kauppatori – Katajanokan kärki liikennöinti lopetettiin. Suomenlinnan lautta aloitti liikenteen.

H16 toimi 20.4 jälkeen Vallilan hallipässinä parina päivänä. Vakituinen vaunuhan on H18.

24.4.80

Metrolle saapui VR:n Kuopion konepajalta Tka7-tyyppinen ratakuorma-auto. Sen metron numero on 3 ja väri oranssimusta. VR:n vastaavat lienevät kaikki kelta-mustia.

Huhtikuusta alkaen tulee metrolle Tampereelta yksi vaunupari kuukaudessa kunnes koko tilattu sarja on toimitettu. Siirtoihin käytetään erikoisjunaa, johon kuuluu veturi ja metrovaunupari. Mainittakoon, että metrojunassa on matkan aikana oltava henkilö, jolla on veturinkuljettajan papeirit.

29.4.80

H18 nykäisi ajojohdot alas Vallilassa. Linjan 6 liikenne keskeytyi. Korvaavaa liikennettä ei järjestetty. Mainittakoon, että johtoja jouduttiin korjaamaan aina Mäkelänselän risteyksessä asti.

1.5.80

Tavanomaiset poikkeusreitit olivat käytössä. SDP:n kulkueen aikana keskustasta pois päin kulkeneet vuorot ajoivat poikkeuksellisesti Runeberginkadun kautta. Mannerheimintien ja Runeberginkadun risteyksessä oli pientä hässäkkääkin, kun muutamaa linjan 4 ja 10 vuoroa ajatettiin edestakaisin Runeberginkadulla Mannerheimintien ja Ruusulankadun välillä. Oli ehkä tarkoitus ajattaa ne Ruusulankadun kautta, mutta ajatuksesta lienee luovuttu ja aikanaan päästiin kääntymään Mannerheimintielle.

Viikolla 17 tuotiin työmaaparakeja Kolmensepän aukiolle, jossa valmistaudutaan aukion muutostöihin. Samassa yhteydessä siirtyi Ylioppilastalon pysäkki (Aleksilla Mannerheimintien suuntaan) parikymmentä metriä Senaatintorin suuntaan.

3.5.80

Raitiolinja 15 liikennöi jälleen, kun yhdistyksemme kävi tutustumassa HKL:n raitiovaunuvarikoihin. Jäsenkuntaa oli mukana kiitettävän paljon, vaikka enemmänkin olisi sopinut. Hallista toiseen siirryttiin vaunulla nro 2. Hallieissa näimme kaikki korjaus-, huolto- ja säilytystilat. Vallilan hallin uusittuihin tiloihin perehtyessämme saatoimme todeta, että HKL on saanut käyttöönsä erittäin nykyaikaisen korjaamon, josta keski-Euroopan isotkin raitiotielaitokset olisivat varmasti ylpeitä. Töölössä näimme ehkä viimeiset siellä meneillään olevat isot korjaukset sekä purkutuomion saaneen vaunun 305. Koskelassa kokeiltiin mm. kiskojarujen toimintaa ja tehoa testiradalla.

Toimitus esittää yhdistyksen puolesta parhaat kiitoksensa HKL:lle sekä ylityönjohtaja Hailalle, joka vaivautui vapaa-päivänään kertomaan retkeläisille varikoista ja niiden toiminnasta.

7.5.80

Museovaunu 165 seiso klo. 12.10 yksinään Rt sivuraiteella.

12.5.80

Raitiovaunujen takaseinään alkoi ilmestyä mainostarreja, joissa mainostettiin jalkapallomaaoitteluja.

15.5.80

Uusi metrovaunupari (109-110) saapui Helsinkiin. Metro-radalla on ajettu toukokuussa pitkää aikaa myös vanhoilla yksiköillä. Ainakin M3-M4 on ollut ajossa.

Metrovaunu M2 on muutettu profiilimittausvaunuksi. Sen umpipäätyyn asennetun yksinkertaisen mittalaitteen avulla voidaan todeta, että vaunun ja tunnelin seinän/katon välissä on riittävästi tilaa.

20.5.80

Linjan 8 vuorossa 139 oli aamuruuhkassa rahastaja.

30.5.80

Linjalla 5 ollut vaunu 344 suistui kiskoilta kääntyessään Mariankadulta Aleksanterinkadulle. Syynä oli kiskourassa ollut ruuvi.

1.6.80

HKL:n kesäaikataulu astui voimaan. Raitiipuolen suurin muutos oli tavalliseen tapaan linjan 2 lauantailiikenteen lopettaminen syksyyn asti.

HKL alkoi soveltaa joukkoliikenteen tarkastusmaksua. Tärkein muutos vanhaan rahastusjärjestelmään verrattuna on se, että näyttö- ja sarjalippujen haltijat voivat nousta kuljettajarahastusraitiiovaunuihin myös takaovista.

Kaikkissa vaunuissa on nokalla HKL:n keltamusta nuolikuviota. Kuljettajarahastusvaunuissa on nuolikuviota alla E-tunnus.

Ensimmäisen päivän saalis kuuluu olleen puolenkymmentä 50 mk:n maksumäärästä.

Johdinautolla on jälleen ikioma vuoro, eli tällä kertaa 206. Neuvonta-aikataulusta löytyy maininta: »Koejohdinauto, ei aina liikenteessä».

12.6.80

Helsinki-päivänä oli jälleen tilaisuus matkustaa metrojunalla. Tällä kertaa matkaan lähdettiin Herttoniemen metroasemalta. Reitti kulki ensin aivan Itäkeskuksen aseman »suulle» (ensimmäistä kertaa yleisölle) ja sieltä Hakaniemeen, mistä takaisin Herttoniemeen. Junasta ei voinut poistua väliasemilla. Koko matka kesti 20 minuuttia. Kalustona olivat käytössä vaunuparit 101-102 sekä 103-104.

14.6.80

Osa Karjalaisten liiton suurjuhlan vieraista tutustui Helsinkiin raitiovaunumatkan aikana. Tilausvaunuina oli käytössä nivelvaunu 70 sekä mv 9 ja pv 506. Telimoottorivaunun vasempaan etu- ja takakulmaan oli kiinnitetty suuri juhla juliste.

Kuljettajarahastusvaunujen etukilvitys on muuttunut. Kuljettajarahastuksen E-tunnus oli alunperin kilven vasemmassa yläkulmassa ja yhteistariffin nuolitunnustarra sen alla. Nyt nuolitunnus ja E-kirjain ovat vaihtaneet paikkaa, joskin jokunen vanha kilpikin on näköjään vielä käytössä.

30.6.80

Metrojuna 111-112 saapui Helsinkiin. Junaa veti Dv12 2717, joka työnsi vaunuparin koestusraiteen tunnelin suulle. Tka 3 työnsi junan tästä edelleen varikolle.

30.6.80

Linjan 8 vuorossa 79 oli koko päivän nivelvaunu 69. Mahtaneeko niitä olla tällä hetkellä liikaa, sillä linjalla 3B oli samana päivänä melkoinen joukko kuljettajarahastuskäyttöön muutettuja telivaunuja.

1.7.80

Raitiolinjalla 4 siirryttiin kokopäiväiseen kuljettajarahastukseen.

Metron liikennepaikkojen nimilyhenteet:

	2.4.80	3.12.79
KAMPPI	KP	KA
RAUTATIENTORI		RT
KAISANIEMI		KN
HAKANIEMI	HT	HN
SÖRNÄINEN	SN	SR
KALASATAMA		KS
KULOSAARI	KS	KB
HERTTONIEMI	HN	HE
SIILITIE	ST	SI
ROIHUPELTO		RO
ITÄKESKUS		IK
VARIKKO		DP
MYLLYPURO	MP	MY
KONTULA	KL	KO

Huom:

- Kalasatamalla ja Kulosaarella toistaiseksi sama lyhenne. (Eräiden tietojen mukaan Kalasatama on poistettu Metron asemasuunnitelmista. - toim. huom.)
- 3.12.79 käyttöön otetut lyhenteet metron omatoimisesti päättämiä; 2.4.80 voimaan astuneet HKL:n kanssa sovittuja - vastaavat jo olemassa olevia HKL:n lyhenteitä.

1.7.80

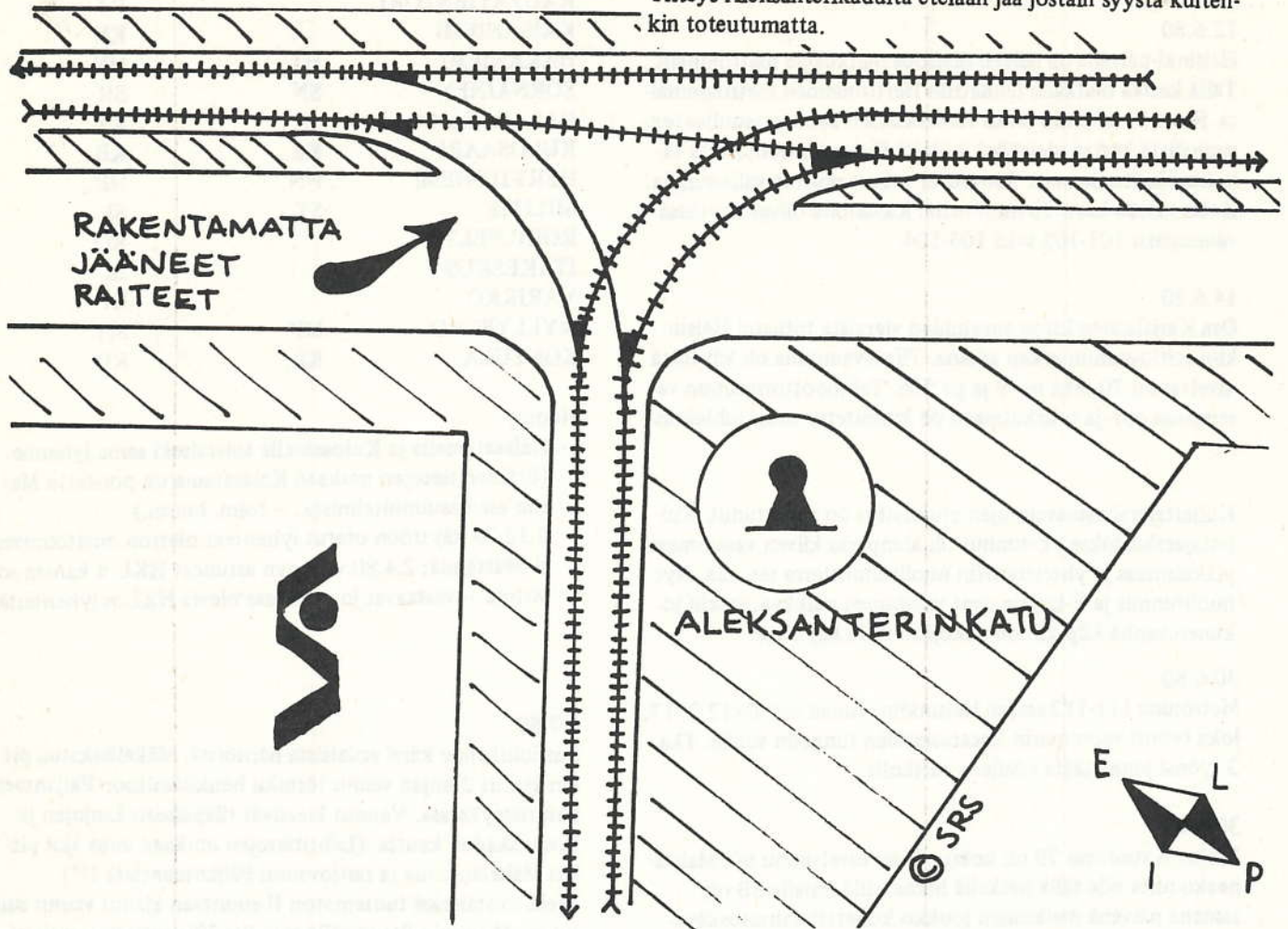
Raitioliikenne kärsi erilaisista häiriöistä. Mäkelänkatua pitkin ajanut 2-linjan vaunu törmäsi henkilöautoon Päijänteen tien risteyksessä. Vaunut kiersivät tilapäisesti Linjojen ja Brahenkadun kautta. (Lehtitietojen mukaan auto ajoi pitkin Mäkelänkatua ja raitiovaunu Päijänteen tietä !?). Vielä toistaiseksi tuntematon II-suuntaan ajanut vaunu suistui myöhemmin iltapäivällä raiteilta Ylioppilastalon risteilyssä ja sotki perusteellisesti keskustan rv-liikenteen. Osa linjan 6 vuoroista kävi tietävästi Eirassa kääntymässä.

Tämä kuva on osittain jo historiaa, sillä tuhoituihan metron moottorivaunu M1 useita vuosia sitten tulipalossa. Kuvan ottopaikka on Sääksjärvi Tampereen eteläpuolella. This view shows the first coupled set for Helsinki metro in Sääksjärvi, just south of Tampere. Kuva/photo: I. Leppänen, 8.11.1971



MANNERHEIMINTIE

Kartta on piirretty alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Yhteys Aleksanterikadulta etelään jää jostain syystä kuitenkin toteutumatta.



RAITIOVAUNUJEN OSITTAINEN AVOIN RAHASTUSJÄRJESTELMÄ

Helsingiläisiin talouksiin jaettiin toukokuussa »Joukkoliikenteen tarkastusmaksu» -esitteitä, joissa kerrottiin 1.6.1980 voimaantulleesta liputtoman matkustajan sakotustavasta. Nyt 17 vuotta täyttäneiltä peritään 50 mk sakkoa + 3,20 mk kertamaksu, eli 50 mk enemmän kuin aiemmin. Ikäryhmään 15–16-vuotiaat kuuluvat maksavat 50 mk + 1,20 mk ja nuoremmat vain kertalipun hinnan tai heidät poistetaan vaunusta. Humalaiset, sairaat ja muut henkilöt, joiden ei voida olettaa tietävän tarkastusmaksun olemassaolosta, eivät sitä myöskään maksa. Näin turistitkin pääsevät palkahästä.

No, hyvä näinkin, mutta sen sijaan matkustajia on informoitu erittäin huonosti siitä, kuinka vaunuihin nouseaan ja milloin – ja kenelle – lippua on näytettävä, jos ollenkaan. Eivätpä edes asioista perillä olevat harrastajatkaan ole pysyneet mukana tässä »karusellissa».

Suurin syy asioiden rempalleen menossa on ollut olemattomassa tiedottamisessa. Järjestelmä oli ollut jo kuukauden voimassa, kun paikallinen lehti julkaisi artikkelin, josta sai lukea painettuna yksilöidyt vaihtoehdot, joista valita vaunuun noustessa. Tosin sekin oli osittain täysin käytännön vastainen, sillä kentällä toimitaan hieman toisin.

Syynä lienee ehkä se, että henkilökuntaan kohdistuva tiedottaminen on ollut samaa kuin matkustajillekin suunnattu. Kaikissa vaunuissa pitäisi olla edessä keltapohjainen nuolikuviainen irtokilpi. Kuitenkin linjalla on ollut kilvetömiä vaunuja. Vaikeimpia tapauksia ovat olleet kuljettajarahastusvalmiukselliset vihreät moottorivaunut, jotka ovat olleet rahastajarahastusajossa, eli edessä on ollut pelkkä nuolikuviokuva vailla E-kirjainta. Osa kuljettajista toimii kuitenkin niin kuin kuljettajarahastajana ollessaan, eli estää (jos estää) etuovesta poistumisen ja kerää maksuja siitä nousevilta.

Tämä on tietysti joustavaa, mutta romuttaa täysin nykyisen rahastusjärjestelmän ymmärtämisen. Asianharrastaja kylä tietää jo kaukaa, mikä vaunu on muutettu kuljettajarahastuskäyttöön soveltuvaksi, mutta eivät muut matkustajat. Näin he yrittävät suurin joukoin ja väkisin nousta etuovesta myös ratti-karioihin ja vanhoihin valmetteihin ja hidastavat näin tällä totutellulla tavallaan vaunujen kulkua.

Parhain ratkaisu olisikin, että vaunut, joissa ei pystytä myymään lippuja edestä olisivat kokonaan vailla keltaisia kylttejä; milloin sekä kuljettaja että rahastaja myyvät lippuja, vaunussa olisi pelkkä nuolikuviokuva; kuljettajarahastusvaunuissa olisi nykyisen käytännön mukainen nuolikuviokuva ja E-kirjain. »Virallinen» kuljettaja- & rahastaja-rahastus ei myöskään saisi olla linjasidoonista, vaan »kaksipäinen» sisäänmeno toimisi aina uudistetuissa vaunuissa, ajoivatpa ne millä linjalla hyvänsä. Tällä tavalla saataisiin ehkä jonkinlaista tolkkua nykyiseen käytäntöön.

JORMA RAUHALA

Joukkoliikenteen tarkastusmaksu

Tarkastusmaksu 50 mk peritään 1.6.1980 alkaen kertalipun hinnan lisäksi henkilöltä, jolla ei ole matkaan oikeuttavaa matkalippua. Alle 15-vuotiailta tarkastusmaksua ei peritä. Tarkastusmaksu peritään yhteistariffiliikenteen liikennevälineissä, joissa on kelta-musta nuolikuvi. Tämä kuvio on myös tarkastusmaksun käytön tunnus. Tarkastusmaksusta on annettu laki ja asetus.

Vastaat itse siitä, että matkalippusi on asianmukainen.

Yhteinen etu tavoitteena

Lippujen tarkastus tehostuu. Kaikkien raitiovaunujen takaovet avautuvat ja pysäkkiajat lyhenevät. Näin liikenteen sujuvuus paranee ja liikennöintikustannukset vähenvät.

Yhteinen etu edellyttää, että kaikki maksavat matkansa. Saamatta jäävistä lipputuloista ei siten aiheudu lisäkuluja kuntalaisille.

Lippujen tarkastus

Lippu näytetään entiseen tapaan kuljettajalle tai rahastajalle. Jos vaunuun tulee virka- tai siviilipukuinen matkalippujen tarkastaja, lippu pitää esittää myös hänelle. Tarkastaja osoittaa tarvittaessa valtuutensa tarkastuspassillaan. Matkustajan on tarkastajan pyytäessä selvítettävä henkilöllisyytensä. Tarkastusmaksulaissa määrätään tarkastajan oikeudet ja velvollisuudet.

Tarkastusmaksun periminen

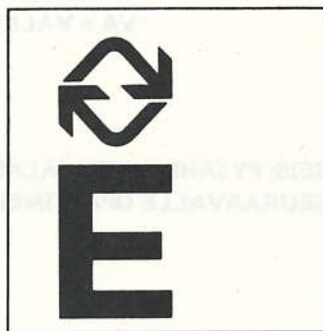
Ilman asianmukaista matkalippua matkustava henkilö maksaa tarkastusmaksun kuittia vastaan tarkastajalle heti tai maksumääräyksellä postiin tai pankkiin viikon kuluessa. Tarkastajalle on lisäksi maksettava kertalipun hinta.

Tarkastusmaksu voidaan periä ulosottoin, ellei sitä ole määräaikana maksettu. Maksumääräyksessä ja käteismaksukuitissa on valitusosoitus.

Toimi näin noustessasi vaunuun

Linja-autoissa toimit kuten ennenkin.

Raitiovaunuissa, joissa rahastaja myy lippuja, toimit kuten ennenkin. Vaunujen edessä on kelta-musta nuolikuvi.



Jos raitiovaunussa on nuolikuvion lisäksi E-kilpi

- ja Sinulla ei ole matkalippua, nouset etuovesta ja ostat lipun kuljettajalta.
- ja Sinulla on matkalippu, voit nousta taka- tai etuovesta.

Sarjalipulla matkustava leimaa itse lippunsa leimauslaitteessa. Sellainen on vaunun molemmissa päissä. Takaovesta noustaessa näyttölippu esitetään vasta tarkastajalle.

Ratikassa tulee siis käyttäytyä seuraavasti:

Nivelvaunu jossa E, kuljettajarahastus: edestä ja takaa sisään, keskiovista ulos.

Nivelvaunu, ei kilpeä, rahastaja: edestä ja takaa sisään, keskiovista ulos.

Vanha kolmiovinen vaunu, ei kilpeä, rahastaja: vain takaa sisään, keskeltä ulos.

Kuljettajaa tai rahastajaa ohitettaessa on vuosi- ja kuukausikortti näytettävä.

Uudet systeemit aiheuttivat hämminkiä: mistä päästä ratikkaa nyt piti mennä sisään, mistä ulos, pitikö lippua näyttää ja kelle?

Helsingin kaupungin liikennelaitos



*Liikennepölyllystön
merkki.*



*Matkalippujen
tarkastajan merkki.*

HELSINGIN METRON OPASTIMET

PÄÄOPASTIMET:

VANHA JÄRJESTELMÄ



SEIS

**PU = PUNAINEN
VI = VIHREÄ
KE = KELTAINEN
SI = SININEN
VA = VALKOINEN**



**SEIS; PYSÄHDYKSEN JÄLKEEN AJA VAROVASTI
SEURAAVALLE OPASTIMELLE**



**AJA SN 20
(AJO VARATULLE RAITEELLE)**



**AJA SN 30 (VANHASSA SN 40)
(AJO POIKKEAVALLE RAITEELLE ASETETUN
VAIHTEN KAUTTA)**



AJA

**LINJA LZB:N
VALVONNASSA**

(LZB = automaattiajo + kulunvalvonta)

NYKYINEN JÄRJESTELMÄ





SULJE OVET



LÄHDE



SEIS - HÄTÄJARRUTUS (vilkkuva punainen)

ESIOPASTIMET



**SEURAAVA PÄÄPASTIN ASENNOSSA »SEIS», »AJA SN 20»
TAI »AJA SN 30»**



SEURAAVA PÄÄPASTIN »AJA»-ASENNOSSA

SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM

Tanskalaisen sisarjärjestöme SHS:n museoraitiotie on pääsemässä »liikennemotistaan». Tälle Tanskan ainoalle museoraitiotielle kun ei ole aiemmin päässyt julkista liikennettä käyttäen.

Vestsjællands Trafikselskab alkaa liikennöidä 1.8.1980 uutta bussilinjaa 247 Borupin ja Hvalsøn asemien välillä; reitti kulkee museoraitiotien kautta. Kummaltakin pääteasemalta on yhteys Kööpenhaminan juniin, ja kokonaismatka-aika København Hovedbanegård – Skjoldenæsholm on kumpaakin reittiä käyttäen noin 1,15 h. Raitiotiemuseo on auki tänä vuonna syyskuun 28. päivään lauantaisin klo 13–17 ja pyhäpäivinä klo 10–17; SRS:n jäsenkortill maksutta sisään.

Aikataulut lauantaisin, sunnuntaisin ja pyhäpäivinä:

København H	Skjoldenæsholm	København H
lähtö	tulo/lähtö	tulo
Bo 8.34 →	9.50 →	Hv 11.50
Hv 9.04 →	10.20 →	Bo 11.36
Bo 12.36 →	13.50 →	Hv 15.06
Hv 13.04 →	14.20 →	Bo 15.36
Bo 15.34 →	16.50 →	Hv 18.06
Hv 16.04 →	17.20 →	Bo 18.36

Bo = Borupin kautta (DSB Køreplan, taulu 60)

Hv = Hvalsøn kautta (DSB Køreplan, taulu 55)

RAITIO:n toimitus »usuttaa» täten kaikkia kynnelle kykeneviä lukijoita käymään tuolla tanskalaisten varsin mielenkiintoisella museoraitiotiellä; matkan voi hyvin tehdä jonakin viikonloppuna, ja turhaa kiirettä välttävä voi varmaankin uhrata tarkoitukseen pari vuosilomapäivää. Kööpenhaminassa on kaiken lisäksi melkoisen tehokas metrojärjestelmä, vaikkakaan sitä ei juuri kuule metroksi kutsuttavan. Eräs syy tähän on varmaankin se, että Tanskan valtionrautatiet DSB hoitaa Kööpenhaminan S-banen liikenteen.

Aikatauluesimerkki Helsinki – Skjoldenæsholm – Helsinki:

	pe tai la	la tai su
Helsinki	7.32	23.22
Turku Satama	10.20	20.30
”	10.30	20.15
Tukholma Satama	21.15	9.00
Stockholm C	23.08	7.44
København H	8.21	21.19
”	8.34	18.36
Borup	9.18	17.52
Skjoldenæsholm	9.50	17.20

Suoria matkalippuja Suomi – Borup sekä paikanvarauksia välittävät mm. Helsingin, Hämeenlinnan, Turun jne. asemat sekä matkatoimistot.

Muistathan vielä, että Inter-Rail -lipun saavat ostaa alle 26-vuotiaat. Lippu on voimassa lähes kaikilla Euroopan rautateillä ja sen hinta on 785 mk. Inter-Rail-Senior -lipun voivat hankkia 65-vuotta täyttäneet ja sen hinta on 710 mk. Pohjola Junalla -lipulla voi matkustaa kaikissa pohjoismaissa 21 päivän ajan ja lipun hinta on 620 mk.

Lisäksi on olemassa pohjoismaisia kiertomatkoja, joissa on monia asianharrastajia tyydyttäviä matkareittejä. Hinnat ovat vastaavia normaalihintaisia matkoja edullisempia. Näistä kaikista saa tietoja ja esitteitä asemilta sekä matkatoimistoista.

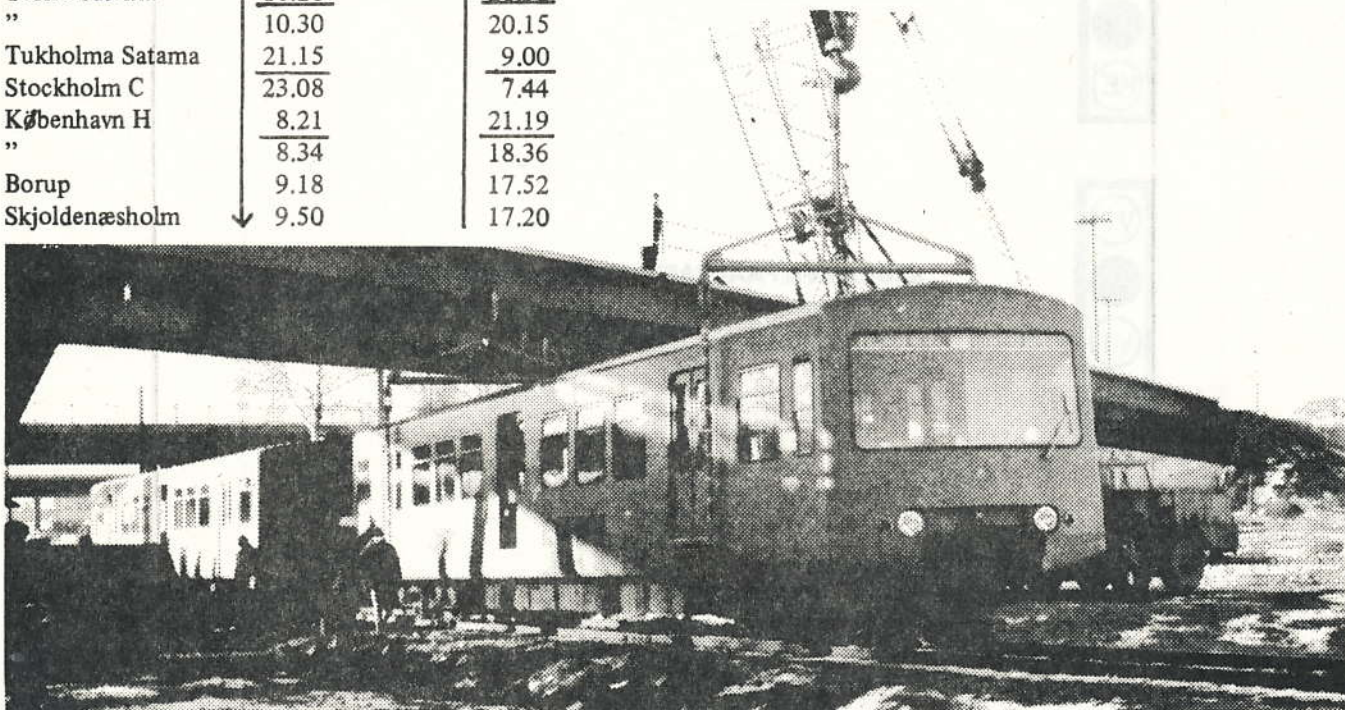
Matkakohteita: Norja = Osloon ja Trondheimin raitiotiet, Bergenin johdinautot; Tanska = Skjoldenæsholmin museoraitiotie; Ruotsi = Tukholman, Göteborgin ja Norrköpingin raitiotiet (viimeksi mainitussa pikakäynti vaikkapa Tanskan matkan aikana, sillä junat kulkevat Norrköpingin kautta), Tukholman alueen kapearaiteiset sähköradat sekä Malmköpingin museoraitiotie. Malmköpingiin pääsee kätevästi Tukholmasta junalla ensin Fleniin, josta linja-autolla perille. Kaikissa maissa on lisäksi lukusia museorautateitä höyryn ystäville.

Mikäli haluat saada lisätietoja edellämmainituista kohteista, siis lähinnä tietoa, jota matkatoimistot tai rautatieasemat eivät välttämättä osaa antaa, voit kirjoittaa SRS:n lokeroon. Yritämme auttaa! RAITIO:ssa alkaa myöhemmin juttusarja, jossa selvitämme Pohjoismaiden kaikki raitiotieharrastajien käymisen väärtit kohteet, mutta sitä odotellessa kannattaa jo lähteä avartamaan maailmankuvaansa. Malmköpingin museoraitiotie esitellään lyhyesti RAITIO:ssa 2 - 1978.

M1 on aloittelemassa ensimmäistä lentomatkansa. (Yhdysraidehan rakennettiin vasta paljon myöhemmin.)

Car M1 of Helsinki metro is being lifted to test track.

Kuva/photo: I. Leppänen, 10.11.1971



Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	11 n	3B	807	17.58	57	6	822
	83	8	829	18.19	3	1	802
5.37	4	1	801	20.03	24 n	3T	806
	12	3B	807	21.00	16	3B	810
	27 n	3T	811	21.20	27 n	3T	806
	37 n	4,4N	835	21.27	5	1	802
	55	6	823		12	3B	810
	82	8	829	21.37	1	1	802
	94 n	10	811	21.46	4	1	812
5.40	66	7A	825	21.51	2	1	802
5.42	24 n	3T	809	22.58	79	8	846
5.44	16	3B	805	23.07	80	8	846
	29 n	3T	811	23.11	53	6	824
	56	6	823	23.12	59	6	822
	93 n	10	809	23.13	64	7A	828
5.45	47	5	819	23.14	14 n	3B	810
	83	8	829	23.15	30 n	3T	806
5.47	40 n	4,4N	809	23.17	81	8	846
5.48	14 n	3B	809	23.20	54	6	824
	53	6	831	23.23	65	7A	828
	95 n	10	811	23.28	82	8	846
5.50	5	1	801	23.30	71	7B	826
	30 n	3T	811	23.31	55	6	824
	34 n	4,4N	809	23.32	17 n	3B	810
	57	6	823		47	5	820
	59	6	821		92 n	10	840
5.52	92 n	10	809	23.33	36 n	4	816
5.53	25 n	3T	809		66	7A	828
	96 n	10	811		94 n	10	812
5.55	31 n	3T	811	23.34	25 n	3T	806
	74	7B	827	23.36	72	7B	804
5.57	1	1	801		96 n	10	810
	17 n	3B	805	23.41	56	6	824
	36 n	4	809	23.42	44	5	820
	58	6	823		93 n	10	840
6.00	26 n	3T	809	23.43	95 n	10	812
	64	7A	825	23.45	41 n	4	810
	79	8	829	23.46	74	7B	804
6.03	41 n	4	809		97 n	10	810
6.05	71	7B	827	23.48	46	5	848
6.12	2	1	801		83	8	846
	97 n	10	809	23.50	58	6	824
6.15	80	8	829	1.09	19 n	3B	810
6.19	54	6	821	1.12	26 n	3T	806
6.22	3	1	801	1.20	37 n	4,4N	814
6.32	65	7A	825	1.24	11 n	3B	810
6.45	46	5	819	1.25	34 n	4,4N	840
6.47	38 n	4,4N	809	1.26	29 n	3T	806
6.50	19 n	3B	805	1.30	15 n	3B	812
	72	7B	827		31 n	3T	810
7.08	44	5	819		38 n	4,4N	814
7.27	15 n	3B	805		40 n	4,4N	810

Linjan 4 rahastajavuorot:

Vuoro 34:	PT I	9.41 - 17.52	PT I
" 35:	PT I	9.31 - 17.36	PT I
" 36:	PT I	9.51 - 18.02	PT I
" 37:	PT II	9.35 - 17.45	PT II

Vuoro 38:	PT II	9.45 - 17.55	PT II
" 40:	PT II	9.55 - 18.05	PT II
" 41:	PT II	10.05 - 18.15	PT II

PT I - Postitalo, suunta Kir-Mkn
PT II - " , suunta Mkn-Kir

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Lauantai 1.6.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	17 n	3B	807	15.30	1	1	802
	47	5	819	15.38	4	1	812
5.37	19 n	3B	807	15.59	24 n	3T	806
	27 n	3T	811	16.10	2	1	812
	56	6	823	17.12	57	1	802
	82	8	841	17.29	3	1	802
5.40	40 n	4,4N	809	17.47	5	1	802
5.41	44	5	819	21.00	16	3B	810
5.42	30 n	3T	809	21.20	27 n	3T	806
5.44	1	1	801	22.58	79	8	846
	14 n	3B	805	23.07	80	8	846
	93 n	10	809	23.11	53	6	824
	95 n	10	809	23.12	59	6	822
5.45	36 n	4	809	23.13	64	7A	828
5.48	11 n	3B	807	23.14	14	3B	810
	57	1	811	23.15	30 n	3T	806
	83	8	841	23.17	81	8	846
	97 n	10	811	23.20	54	6	824
5.50	16	3B	805	23.23	65	7A	828
	29 n	3T	811	23.28	82	8	846
	31 n	3T	809	23.30	71	7B	826
	35 n	4	809	23.31	55	6	824
	59	6	821	23.32	17 n	3B	810
	64	7A	825		47	5	820
5.52	46	5	819		92 n	10	840
	96 n	10	809	23.33	36 n	4	816
5.53	58	6	823		66	7A	828
	94 n	10	809		94 n	10	812
5.54	72	7B	827	23.34	25 n	3T	806
5.55	37 n	4,4N	809	23.36	72	7B	804
5.57	2	1	801		96 n	10	810
6.00	25 n	3T	809	23.41	56	6	824
	34 n	4,4N	809	23.42	44	5	820
	53	6	821		93 n	10	840
	79	8	841	23.43	95 n	10	812
6.05	38 n	4,4N	809	23.45	41 n	4	810
	66	7A	825	23.46	74	7B	804
6.07	54	6	821		97 n	10	810
6.09	74	7B	827	23.48	46	5	848
6.12	5	1	801		83	8	846
	80	8	841	23.50	58	6	824
	92 n	10	809	1.09	19 n	3B	810
6.20	55	6	821	1.12	26 n	3T	806
6.24	81	8	841	1.20	37 n	4,4N	814
7.52	24 n	3T	809	1.24	11 n	3B	810
8.17	15 n	3B	805	1.25	34 n	4,4N	840
8.28	65	7A	825	1.26	29 n	3T	806
8.32	26 n	3T	809	1.30	15 n	3B	812
8.35	4	1	801		31 n	3T	810
9.18	71	7B	827		38 n	4,4N	814
9.25	3	1	801		40 n	4,4N	810

TAULUT

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista ja halliin

Sunnuntai 1.6.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.54	11 n	3B	805	21.00	16	3B	810
	17 n	3B	807	21.20	27 n	3T	806
	27 n	3T	809	22.58	79	8	846
	35 n	4	809	23.07	80	8	846
	36 n	4	809	23.11	53	6	824
	44	5	819	23.12	59	6	822
	55	6	831	23.13	64	7A	828
	58	6	823	23.14	14 n	3B	810
	59	6	821	23.15	30 n	3T	806
	83	8	841	23.17	81	8	846
	93 n	10	809	23.20	54	6	824
7.00	26 n	3T	811	23.23	65	7A	828
	81	8	843	23.28	82	8	846
	91 n	10	809	23.30	71	7B	826
7.02	53	6	821	23.31	55	6	824
	94 n	10	809	23.32	17 n	3B	810
	96 n	10	811		47	5	820
7.04	41 n	4	809		92 n	10	840
	79	8	841	23.33	36 n	4	816
	38 n	4,4N	809		66	7A	828
7.07	48	5	819		94 n	10	812
7.08	15 n	3B	805	23.34	25 n	3T	806
7.09	30 n	3T	809	23.36	72	7B	804
7.12	80	8	841		96 n	10	810
7.14	64	7A	825	23.41	56	6	824
8.43	71	7B	827	23.42	44	5	820
8.54	66	7A	825		93 n	10	840
8.58	72	7B	827	23.43	95 n	10	812
9.09	14 n	3B	805	23.45	41 n	4	810
9.12	47	5	819	23.46	74	7B	804
9.30	16	3B	805		97 n	10	810
9.32	25 n	3T	809	23.48	46	5	848
9.36	92 n	10	809		83	8	846
9.42	19 n	3B	805	23.50	58	6	824
9.45	97 n	10	809	1.09	19 n	3B	810
9.52	37 n	4,4N	809	1.12	26 n	3T	806
9.53	46	5	819	1.20	37 n	4,4N	814
10.00	29 n	3T	809	1.24	11 n	3B	810
10.05	54	6	821	1.25	34 n	4,4N	840
10.10	34 n	4,4N	815	1.26	29 n	3T	806
10.12	95 n	10	809	1.30	15 n	3B	812
10.13	65	7A	825		31 n	3T	806
10.15	74	7B	827		38 n	4,4N	814
10.18	31 n	3T	809		40 n	4,4N	810
10.22	40 n	4,4N	809				
10.23	56	6	821				
10.26	82	8	841				
10.37							



Kun jarrutetaan äkkiä
sua heitellään kuin säkkiä,
jos ennalta et varo moista.
Siks kiinni pidä, vaara poista!

VAROKAA ÄKKINÄISTÄ JARRUTUSTA,
PITÄKÄÄ KIINNI SEISOESSANNE

Raitiovaunuliikenne VALJILAN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti/luom.	klo	vuoro	linja	reitti/luom.
5.39	112	2,2A,4S	701	13.42	104	1	701
5.43	110	2,2A	703	13.53	114	8	727
5.44	55	6	PM	13.56	101	1	701
5.47	101	1	701	13.59	53	6	PM
5.48	103	1	711	14.02	102	2,2A	701
	111	2,2A,4S	703	14.05	109	8	727
5.50	102	2,2A	703	14.07	54	6	PM
5.51	56	6	PM	14.15	55	6	PM
5.55	53	6	PM	14.18	103	1	701
5.57	8	2,2A	701	14.22	111	2,2A	703
	114	8	727	14.23	56	6	PM
5.58	57	6	PM	14.31	57	6	PM
	59	6	PM	14.32	112	2,2A	703
6.05	58	6	PM	14.38	110	2,2A	701
	105	2,2A	701	14.39	58	6	PM
6.09	104	1	701	14.46	59	6	PM
	113+pv	6	721	14.53	106	6	721
6.13	9	2,2A	701		113	6	PM
6.22	7	2,2A	701	15.55	108	2	703
6.26	54	6	PM	16.03	105	2	703
6.28	109	8	727	16.49	108	2	702
7.22	6	2,2A	701	16.58	105	2	702
8.34	109	8	730	17.01	59	6	PP
8.37	112	2,2A,4S	732	17.11	112	2,2A	706
8.38	53	6	PP	17.18	53	6	PP
8.47	54	6	PP	17.19	106	6	716
8.51	110	2,2A	702	17.20	102	2,2A	706
8.52	111	2,2A,4S	732	17.28	54	6	PP
8.55	55	6	PP	17.30	103	1	702
	114	8	730	17.38	55	6	PP
8.57	105	2,2A	706	17.44	7	2,2A	702
8.59	101	1	702	17.48	56	6	PP
	104	1	706	17.49	57	6	PP x)
9.03	56	6	PP	17.51	104	1	702
9.11	57	6	PP	17.53	8	2,2A	702
	103	1	706	17.55	114	8	730
9.19	58	6	PP	17.59	58	6	PP
9.27	59	6	PP	18.02	9	2,2A	702
9.30	102	2,2A	706	18.03	101	1	702
9.35	113	6	PP	18.10	109	8	730
				18.11	110	2,2A	702
					113+pv	6	716
				18.14	111	2,2A	706
				18.19	6	2,2A	702

Lauantaisin ja sunnuntaisin ei Vallilan hallilla ole toimintaa.

Selityksiä: n = nivelvaunu, pv= perävaunu, PM = perävaunu mukaan, PP = perävaunu pois, x) = moottorivaunu Koskelan halliin.

Hallireitit: parittomat numerot = hallista linjalle, parilliset = linjalta halliin (sarjat: 600- Töölö, 700- Vallila, 800 = Koskela)

Selvitykset hallireiteistä ovat RAITION numerossa 3/1979. Ko. numerossa olevissa piirroksissa ei kuitenkaan ole aivan kaikkia reittejä, mutta nämä löytyvät saman lehden tekstimallisesta hallireittiluettelosta.

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 1.6.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.38	138	7B	621	13.59	137	7A	629
5.42	135	5	615	14.14	138	7B	621
5.51	49	5	615	14.15	139	8	629
5.53	129 n	4	607	14.22	140 n	10	605
	137	7A	629	14.27	141 n	10	607
5.55	35 n	4	605	14.41	133	5	615
5.56	13	3B	605	14.50	129 n	4	607
5.57	91 n	10	605	14.53	130 n	4	605
5.58	132	3B	629	14.56	132	3B	629
6.00	128 n	3T	607	15.03	134	5	615
	139	8	629	15.04	142	4S	605
6.05	48	5	615	15.19	136	4S	605
6.09	130 n	4	607	15.50	135	4S	605
6.12	45	5	615	16.51	135	4S	612
6.44	140 n	10	607	17.05	142	4S	612
7.06	134	4S	607	17.21	136	4S	612
7.15	136	4S	607	17.26	134	5	616
7.16	127 n	3T	607	17.38	49	5	616
7.19	141 n	10	607	17.39	127 n	3T	604
7.23	133	4S	607	17.42	129 n	4	612
8.10	134	4S	606	17.49	133	5	616
8.18	136	4S	606	17.50	139	8	630
8.23	133	4S	606	17.54	140 n	10	632
8.59	135	5	616	18.02	138	7B	630
9.02	132	3B	608	18.11	45	5	616
9.04	137	7A	620		128 n	3T	630
9.14	140 n	10	632		132	3B	608
9.16	138	7B	630	18.21	130 n	4	612
9.20	130 n	4	606	18.24	141 n	10	632
9.24	139	8	630	19.46	13	3B	608
9.27	141 n	10	606	19.17	137	7A	620
9.32	129 n	4	612	21.10	35 n	4	606
				21.17	91 n	10	606
				21.52	48	5	616

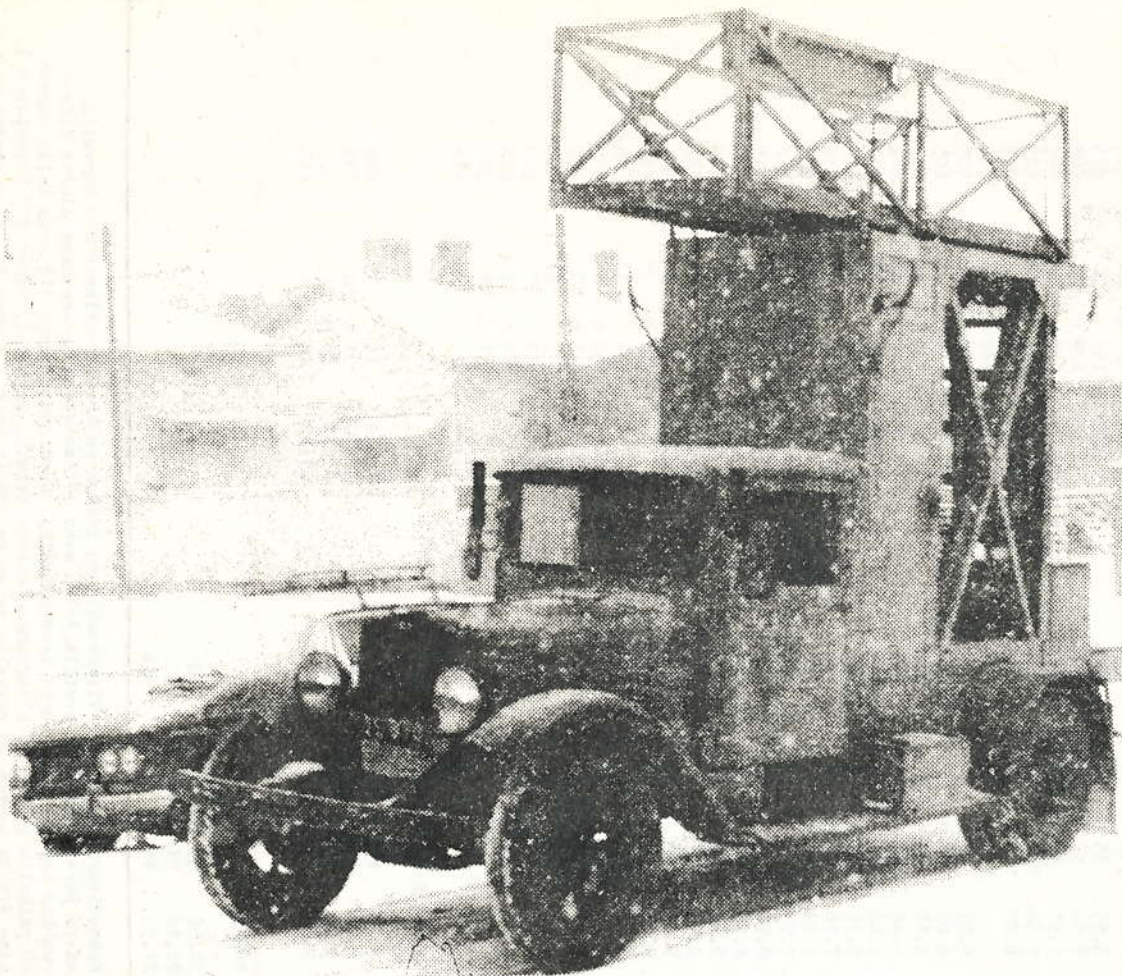
Lauantai 1.6.1980 alkaen

8.35	48	5	615	15.54	13	3B	608
9.00	41 n	4	607	16.28	91 n	10	632
9.04	13	3B	629	17.10	35 n	4	606
9.05	91 n	10	607	21.52	48	5	616

Sunnuntai 1.6.1980 alkaen

20.50	35 n	4	606
21.16	91 n	10	606
21.52	48	5	616

Kokopäiväruuhkavuorot: Viimekesäiseen tapaan on eräitä vakiovuoroja korvattu ma-pe päivinä ruuhkavuoroilla, jotka ovat liikenteessä aamuruuhkan alusta iltaruuhkan loppuun, siis myös keskipäivällä. Nämä ovat: Vuoro 113 ajaa 6:lla vuoron 60 paikalla (aamu- ja iltaruuhkan aikana perävaunun kera), vuoro 127 (nivelvaunu) ajaa 3T:illä vuoron 28 paikalla ja vuoro 128 (nivelv. ja sama linja) vuorojen 24 ja 25 välissä, ilmeisesti vuoron 23 sijasta, joka ei kesällä ole ajossa.



*TuKL:n antukkinen unajohdotoauto juuri katsastuksesta pu-
lanneena.*

Turku tower lorry after the annual MOT inspection.

Kuva/photo: I. Leppänen, 19.1.1972

*Lisää turkulaisia merkittäviä: itse rakennettu raiteenpuh-
distusauto.*

*This self-constructed vehicle was used for scrubbing the
tracks in Turku.*

Kuva/photo: I. Leppänen 5.4.1972

