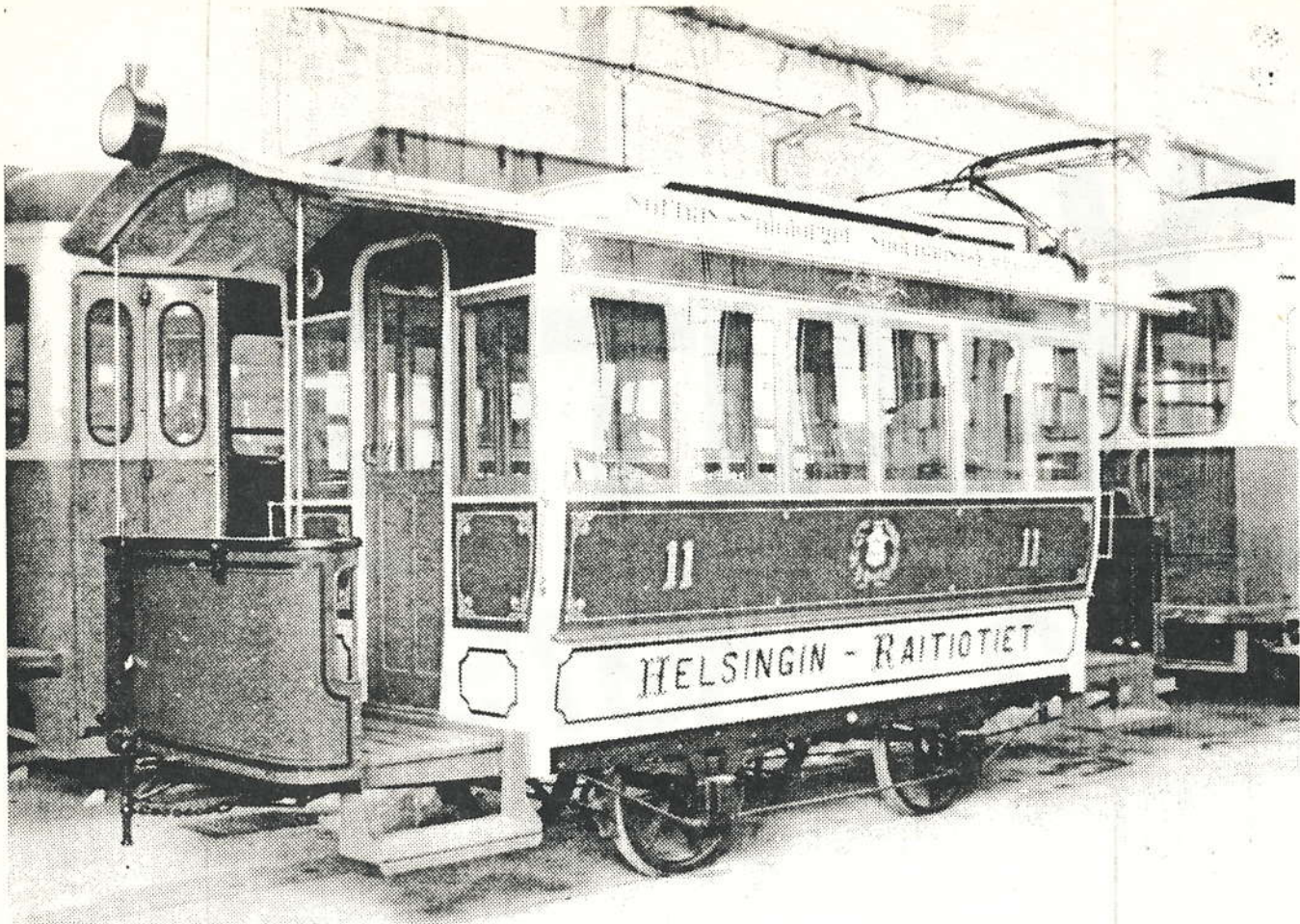


TRAITIO

2 1979





*Museon hevostaunu HRO11 kunnostettuna Töölön hallissa.
(Katso myös RAITIO 1-1978.) Kuvassa näkyy myös vaunun
181 (ex HRO 431) takapää.
Horse tram HRO11 after restoration in the Töölö depot.
Kuva/photo I. Leppänen, 30.4.1979*



PL 234
SF-00531 HELSINKI 53



54 48 - 3



KOP Hki-Aleksi 103160-100397-7

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

perustettu 16.1.1972

Johtokunta:
puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

I. Leppänen
T. Manner
J. Rauhala
P. Leinmäki
A. Hellman
J. Hannikainen
M. Hellsten

RAITIO ISSN 0356-5440

3. vuosikerta

päätoimittaja
toimitussihteeri

I. Leppänen
J. Rauhala

kustantaja

Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka

Hera, Helsinki 1979

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaisten näkemysten ei tarvitse olla välttämättä yhteneviä toimituksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1979

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain perusteella (Suomen Asetuskokoelma n:o 404/1961).

All rights reserved under International Copyright Convention. No part on 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.

VANHAT PÄIVÄKÄSKYT KERTOVAT ...

Päiväkäsky N:o 69/1947.

Rahastamisohjeita

Koska on sattunut tapauksia, että eräät kiinteät rahastajat ovat kehoittaneet istumapaikoilleen jo ehtineitä matkustajia saapumaan takaisin rahastuspaikalle suorittamaan ajomaksunsa, huomautetaan, *ettei* näin olisi meneteltävä.

Vastaava ohje laadinnan alaisena olevassa uudessa rahastajan ohjesäännössä tulee kuulumaan:

»Vaunuissa, joissa on kiinteä rahastajanpaikka, kannetaan ajomaksu jokaiselta matkustajalta ennenkuin hänen sallitaan astua eteenpäin vaunussa. Jos matkustaja on päässyt tai päästetty siirtymään eteenpäin ennenkuin maksu on suoritettu, on rahastajan käytävä noutamassa maksu ensi tilassa.»

Päätepysäkillä ei maksua kanneta rahastuspaikalta, vaan on matkustajien sallittava siirtyä paikoilleen ja rahastajan on käytävä noutamassa maksu heti vaunun lähdettyä. Tämä siitä syystä, ettei vaunun lähtöä turhaan viivytettäisi, etenkin tungosaikoina.

21. 7. 47. merk. R. Gustafsson.

Vetoamus raitiovaununkuljettajille /1946.

Ohjeita vaurioiden välttämiseksi raitiovaunulla ajettaessa

Korjauksessa olevien vaunujen lukumäärä on tammikuussa jälleen huomattavasti lisääntynyt n. 50:stä—n. 70:een päivässä. Pääsyyt tähän ovat olleet: *yhteenajot, rengasviat ja moottoriviat.*

Kuljettajia kuulusteltaessa on käynyt ilmi, että *vauhti* yhteenajon satuesssa useimmiten on ollut *liian suuri*. Rengasviat aiheutuvat niinkään *liian kovan vauhdin äkillisestä jarruttamisesta*, ja moottoriviat samoin siitä, että moottoreita rasitetaan liikaa, esim. yritettäessä ajaa menetetty aika umpeen *pysäkkeen aikataulussa.*

Kuljettajille erikoisesti huomioitavaksi:

1. Älä koskaan pidä suurempaa vauhtia kuin aikataulu edellyttää. Kovasta ajosta ei ole mitään hyötyä, mutta kylläkin vahinkoa.
2. Älä koskaan yritä ajaa menetettyä aikaa umpeen pitämällä luvattoman kovaa vauhtia. Yhteenajo tai muu vahinko saattaa olla seurauksena.
3. Älä koskaan kiihdytä vauhtia alamäessä tai ennen pysäkkiä. Ohuet pyöränrenkaat eivät kestä voimakasta jarrutusta irtaantumatta.
4. Älä koskaan lisää vauhtia liian nopeasti etenkin ylämäessä ja raskaalla kelillä, sillä kuluneet moottorit ja johdot eivät siedä suurempia rasituksia.
5. Aja aina *hiljaa ja ilman virtaa* vesilätkäkköjen läpi, sillä johtojen hauras eristys ei enää siedä kosteutta ilman lyhytsulun vaaraa.
6. Muista aina, että *myöhästymisen aikataulusta on parempi kuin yhteenajo, rengasvika tai palanut moottori*, joiden kautta vaunu vikaiksi joutuu pois liikenteestä.
7. Muista, että kuljettaja seuraamalla ylläolevia neuvoja voi huomattavasti vaikuttaa siihen, että liikennettä ylläpidetään säännöllisenä, johon meidän kaikkien on pyrittävä.

Liikenneosaston päälliköitä ja tarkastajia on kehoitettu tehokkaasti valvomaan varovaista ajamista koskevien käskyjen noudattamista. Liikennehenkilöstön luottamusmihiä ja järjestöjä on niinkään kehoitettu kaikille ja ennen kaikkea nuorille kuljettajille huomauttamaan, että liikenteen ylläpitäminen normaalisenä on mitä tärkeintä.

Liikennelaitoksen korkein johto vetoaa liikennehenkilökunnan vastuuntuntoon ja hyvään tahtoon kaikin tavoin pyrkiä voittamaan nykyiset vaikeudet liikenteen ylläpitämisessä.

15. 2. 46. merk. Hans Sahlberg.

UUSI POSTIMERKKI

Suomen kaupungeista ainoastaan Helsingissä on enää raitiovaunuliikennettä. Tällä julkisen liikenteen palvelumuodolla on runsaasti perintettä. Säännöllinen hevosraitiovaunuliikenne aloitettiin Helsingissä vuonna 1891. Helsingiläisten ensimmäiset sähköraitiovaunut alkoivat liikennöidä vuonna 1900. Nivelraitiovaunujen tuleminen vuonna 1973 on ollut merkittävä tapahtuma raitiovaunuliikenteemme historiassa. Tällä hetkellä nekin maat, joilla ei ole raitiovaunuja, ovat huomanneet raitiovaunuliikenteen merkityksen juuri ilman saastumisongelman poistamisessa. Saasteeton kaupunkiliikenne-temalla julkaistavan erikoispostimerkin ilmestyminen ajoittuu Julkisen Liikenteen Kansainvälisen Liiton (UITP) Helsingissä pidettävän kansainvälisen kongressin lähelle. Sanottu postimerkki liittyy sarjaan, jossa on julkaistu luonnonsuojeluvuoden johdosta luonnonsuojelua huomioiva postimerkki 10.2.1970 ja Itämeren suojelukongressin yhteydessä Itämeri – ympäristömme-postimerkki 18.3.1974.

Aihe:

Merkissä on kuvattuna raitiovaunu rehevässä viihtyisässä kaupunkiympäristössä.

Ilmestymispäivä:

2.5.1979



Taiteilija:

Torsten Ekström

Arvo:

1,10 mk

Painos:

5 000 000

Lävistyskoko:

24,5 x 34,5 mm

Hammaste:

14 x 14

Painomenetelmä:

4-värioffset

Paperi:

90 + 15 g Päällystetty painopaperi, fosforoiva

Paino:

Suomen Pankin Setelipaino



SUOMEN
RAITOTIESEURA r.y.
PL 234
00531 HELSINKI 53

Hälsörraitiotie
Hästspårsvagn 1890 -
Horse tram-car

© P. O.

Aikaisemmista linjoista I (Linnansilta – Ristimäki) ja II (Papula – Kelkkala) muodostettiin rengaslinja yhdistämällä Ristimäen ja Kelkkalan väli 560 m pitkällä yhdysradalla. Liikenne rengaslinjalla aloitettiin 23.10.1937 ja se kulkee seuraavasti: Papula – Kelkkala – Ristimäki – Linnansilta – Ristimäki – Kelkkala – Papula.

Vaunuvuorojen lukumäärä on yhdysraiteen vuoksi lisääntynyt yhdellä. Liikenteessä on siten ollut linjalla I (Rengaslinja) 12 moottorivaunua ja linjalla II (entinen linja III Linnansilta – Neitsytniemi) 2 eli yhteensä 14 moottorivaunua. Jälkivaunuja on ollut säännöllisessä liikenteessä 11. Tarpeen tullen on asetettu liikenteeseen ylimääräisiä vaunuja. Vaunuvuorot entiseen tapaan 7 1/2 minuutin väliajoin.

Tariffit ovat vuoden aikana pysyneet ennallaan. Hinnat siis: kertalippu 1 mk, alennusliput 5 kpl 4 mk, tavaraliput 50 p. Aikalipuista maksoivat vuosiliput kaupungin laitoksille 600 mk ja yksityisille 800 mk, kuukausiliput 30 mk sekä koululaisliput 15 mk.

Matkustajaliikenne oli kasvanut edellisestä vuodesta. Matkustajia oli yhteensä 5.445.840, niistä vapaalipulla matkustaneita (henkilökuntaa) 131.144 ja poliiseja 89.874. Moottorivaunukilometrejä ajettiin vuoden aikana 973.701,74 ja jälkivaunukilometrejä 285.136,74. Laskettu kilometrimäärä oli siten 1.116.270,110 ja matkustajia laskettua ajokilometriä kohti 4,7.

Liikkuvassa kalustossa ei ole tapahtunut muutoksia. Vau-nustoon kuului 19 moottorivaunua (nrot 1–19) ja 15 jälki-vaunua (nrot 50–64). Moottorivaunuista oli 12 ruotsalaista (ASEA) hankittu v. 1912, 6 saksalaista (AEG) v. 1922 ja 1 saksalainen (Hannoversche Waggonfabrik/HAWA) hankittu v. 1930. Jälkivaunuista on 5 kpl hankittu v. 1913, 2 v. 1919, 6 v. 1922 ja 2 v. 1924. Vuosina 1919 ja 1922 hankitut vau-nut ovat käytettyinä ostettuja. Kaksi jälkivaunua on varus-tettu suljetuilla silloilla, muut ovat avonaisia.

Työvaunuston muodosti edelleenkin 3 halkovaunua, 1 kiskovaunu, 1 jäänhöyläysvaunu, 3 lumivaunua, 1 suolavau-nu, 8 kaatovaunua (hiiliä ja kuonaa varten), 2 lumiauraa ja 1 sähköveturi varustettuna 16 hv:n moottorilla.

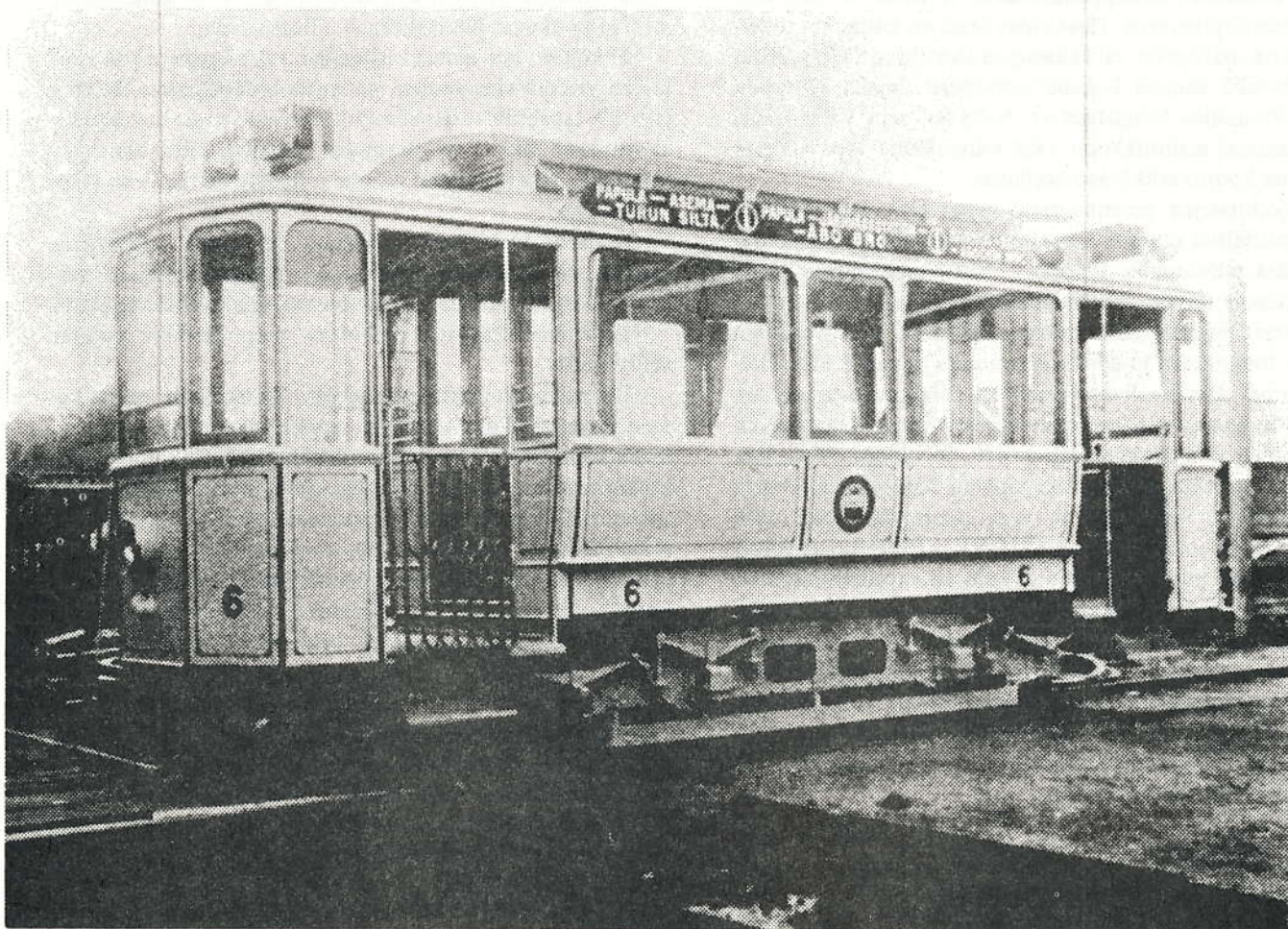
Kelkkalan ja Ristimäen linjapäätteet yhdistettiin rakenta-malla uutta rataa liikennepituudeltaan 560 m. Yhdysradan rakentamiseen käytettiin ratakiskoa 914,6 m ja raitiotiekis-koa 260,8 m sekä 2 kpl uusia vaihteita.

Ratapituus laskettuna yksiraiteisena ratana oli 19.335 m, josta yhdistettyjen I ja II linjojen (rengaslinjan) osalla oli 15.350 m, linjalla II (entinen linja III Linnansilta – Neitsyt-niemi) 1.991 m sekä muilla verkon osilla yhteensä 1.993 m. Viimeksimainitusta on rata vaunuhalliin 596 m ja hallien ra-dat 1.397 m.

Viipurin Raitioteiden moottorivaunu 6 juuri valmistuneena ASEAn kuvassa Västeråsissa Ruotsissa.

Motor tram 6 is shown here at ASEA works in Västerås, Sweden (photo/ASEA)

Kuva/photo: SRS-arkisto



RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 2.osa

331-375

tyyppi RM1

SELOSTUS MOOTTORIVAUNUISTA HKL 331-375

Valmetin tyyppimerkintä RMI, jonka rinnalla käytetään tyyppinä myös kirjainyhdistelmää VTS (Valmet - Tampella - Strömberg). Vaunu on teräsrakenteinen telivaunu, jossa on ohjauslaitteet vain toisessa päässä. Ovet ovat vaunun oikealla puolella, kaksi sisäänmeno-ovea takana, kaksi ulosmeno-ovea keskellä ja yksi ulosmeno-ovi edessä.

Kiinteä rahastajanaitio on vaunun oikealla sivulla takaovien edessä.

Ensimmäinen helsinkiläinen neliakselin vaunusarja, jossa on Compact-kytkimet. Vaunu soveltuu kulkemaan joko yksinään tai teliperävaunun kanssa. Alkujaan vaunu on rakennettu toimimaan multipelliajossakin, ts. kaksi moottorivaunua yhteenkytkettynä. Tässä yhteydessä on kuitenkin todettava, että multipelli- eli kaksinajomahdollisuutta käytettiin 1950-luvulla lähinnä kokeiluluontoisesti linjalla 10 ennen teliperävaunujen toimittamista. Nykyään vain VR käyttää maassamme; mainittakoon vain esimerkkinä jopa viidestä rungosta kootut sähkömoottorijunat.

Kirjoitussarjan ensimmäisessä osassa (RAITIO 3-1978), jossa käsiteltiin vaunutyyppi HM-IV, tuli esille jo huomattava määrä telivaunuille tyypillisiä rakenneselostuksia, joten niihin emme toiston välttämiseksi enää puutu.

Valmet toimitti vaunut vuosina 1955-56, mutta osa vaunuista toimitettiin jo edellisenä vuonna rinnan Karian HM-IV -sarjan kanssa. Raaka-ainepula, sotakorvaustavaroiden valmistus yms. olivat myöhästyttäneet Karian vaunuja; olihan niiden valmistuksestakin sovittu jo vuonna 1950, kun taas Valmetin kanssa tehtiin sopimus RMI-vaunuista vasta vuonna 1953. Tämän tietäen on helpompi ymmärtää, miksi samanakin vuonna valmistuneet HMIV ja RMI-vaunut voivat olla päällisin puolin katsottuna kuin eri vuosikymmeneltä.

Vaunujen korit on rakentanut tamperelainen Valmet Oy Lentokonetehtas, telit ovat Oy Tampella Ab:n Tampereen tehtaan valmistetta ja sähkölaitteet ovat Oy Strömberg Ab:n toimittamat. Muutamissa vaunuissa on Metropolitan-Vickers Electrical Co Ltd:n (Manchester & Sheffield) rakentamat alkuperäiset ajokytkimet, joiden mukaan Strömberg on omat vastaavansa lisenssillä tehnyt.

Nettopaino	19976 kg
Bruttopaino (normaali)	27476 kg
Bruttopaino (ruuhka-aika)	31226 kg

Ratamoottorien tyyppi on Strömberg GHAU-67. Jokaisella akselilla on oma ratamoottori. Voima siirretään moottorista akselille kardaniakselin ja hypoidihammaspyörien välityksellä; välityssuhde on 1:7,17.

Vaunun jousitus perustuu kumijoustopyöriin, akselilaa-keripesissä oleviin kumityynyihin sekä telin kehtopalkeilla oleviin lehtijousiin ja kumityynyihin. Kaikesta tästä huolimatta vaunut ovat melko kömpelöitä kulkiessaan etenkin huonokuntoisilla radoilla. Hyväkuntoisella radalla juuri pyörä- & teliremontissa ollut vaunu on kuitenkin paljon mainetansa parempi, etenkin kun laakeripesien yms. kulumisesta johtuvaa jatkuvaa kilinääkään ei tällöin kuulu.

Sähköjarru on vaunun varsinainen käyttöjarru ja sitä käytetään yleensä aina vaunun nopeutta hidastettaessa. Sähköjarrutus tapahtuu vetämällä ajokytkimen sauvaa taaksepäin. Jarrutuksen aikana moottoreiden ankkurien kytkennät on käännetty päinvastaisiksi, minkä johdosta ne toimivat generaattoreina.

Ilmajarru on tarkoitettu vaunun lopulliseen pysäyttämiseen ja sen paikallaan pitämiseen pysäkeillä. Ilmajarru vai-
kuttaa vaunun akseleihin kiinnitettyihin jarrurumpuihin.

Mekaaninen käsijarru vaikuttaa rumpujarruihin vaijerin välityksellä.

Kiskojarru on tarkoitettu apujarruksi äkillisen vaaratilanteen uhatessa. Jarru kytketään päälle jalkapolkimella ja samalla käytetään sähköjarrua ja hiekoitusta. Kuljettajan kiskojarrupolkimen lisäksi on rahastajalla myös hätätilannetta varten kiskojarrukytkin. Käytettäessä tätä kytkintä moottoreiden ajovirta katkeaa ja kello kilahtaa ohjaamossa. Kiskojarru ja hiekoitus toimivat myös automaattisesti, jos sähköjarrutuksen virtamäärä on noussut hätäjarrutuksen edellyttämiin arvoihin, eli n. 350 A. Yhden kiskojarrun puristusvoima on 4500 kg.

Korin etuosan alla on suojalaite, jonka tarkoituksena on estää ihmisen joutuminen vaunun alle. Onnettomuustapah-
tuman sattuessa laukaisee vaunun alle joutuneen henkilön kosketus automaattisesti tämän ihmissuojan. Suojalaitteen voi kuljettaja laukaista myös vaunun sisältä. Runsaan lumen aikana voidaan suojalaite lukita, jotta vältetään sen tarpeet-
tomalta laukeamiselta.



VTS-vaunuihin asennettiin alunperin määränpääteksit, kuvassa suuntana Koskelan halli. Vaunun etupäässä on täydellinen (vihreä) Compact-kytkin multippeliajoa varten. Vaunun sivuilla on nähtävänä kromilista ja katonrajan »vauhtiviivat». Etu- ja takapään numerot lisättiin 60-luvun vaihteessa.

When delivered, the 331-375 class motor trams had a large destination blind on the front end, and the necessary jumpers for multiple-unit operation. Notice also the decorative chromium strips and the roof-level stripes. Fleet numbers were added to the front and rear end in the early 60's.

Vaunun H0-piirustus julkaistaan myöhemmässä numerossa. An H0 drawing will be published in a later issue.

VALMET

LENTOKONETEHDAK

Tampella

oy Strömberg Ab

Teknisiä tietoja:

Suurin nopeus on 60 km/h

Raideleveys

Telin keskiöiden väli

Akseliväli telissä

Pyörän läpimitta

Pienin kaarten säde

Suurin pituus (puskurit m.l.)

Suurin leveys

Vaunun korkeus (vastuslaatikot m.l.)

Sisäkorkeus

Kytöimen korkeus kiskosta

Istumapaikkoja

Seisomapaikkoja

Kuljettaja ja rahastaja

Ruuhka-aikana (enintään)

1000 mm

6400 mm

1800 mm

680 mm

15000 mm

13500 mm

2300 mm

3600 mm

2300 mm

470 mm

29 kpl

69 kpl

1+1 kpl

yhteensä 100 kpl

150 kpl

VTS-vaunun rahastajan linjareittikotelot. Kuvassa suurin mahdollinen linjanumero eli 199. Reittikotelossa linjan 1 yötiedot: Senaatintori – Ylioppilastalo – Käpylä sekä myös linjanumero! Ykkösen yöliikenne loppui 1964.

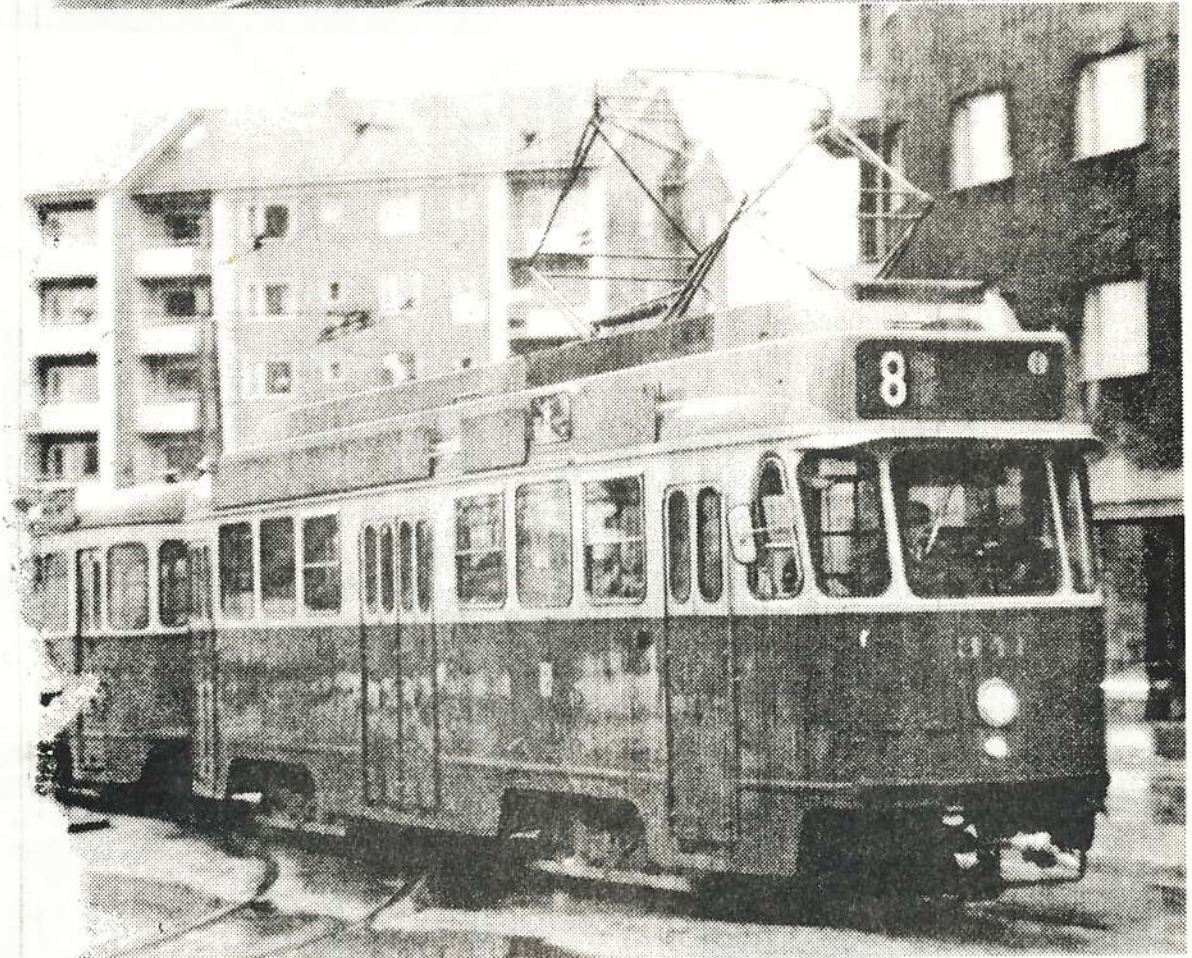
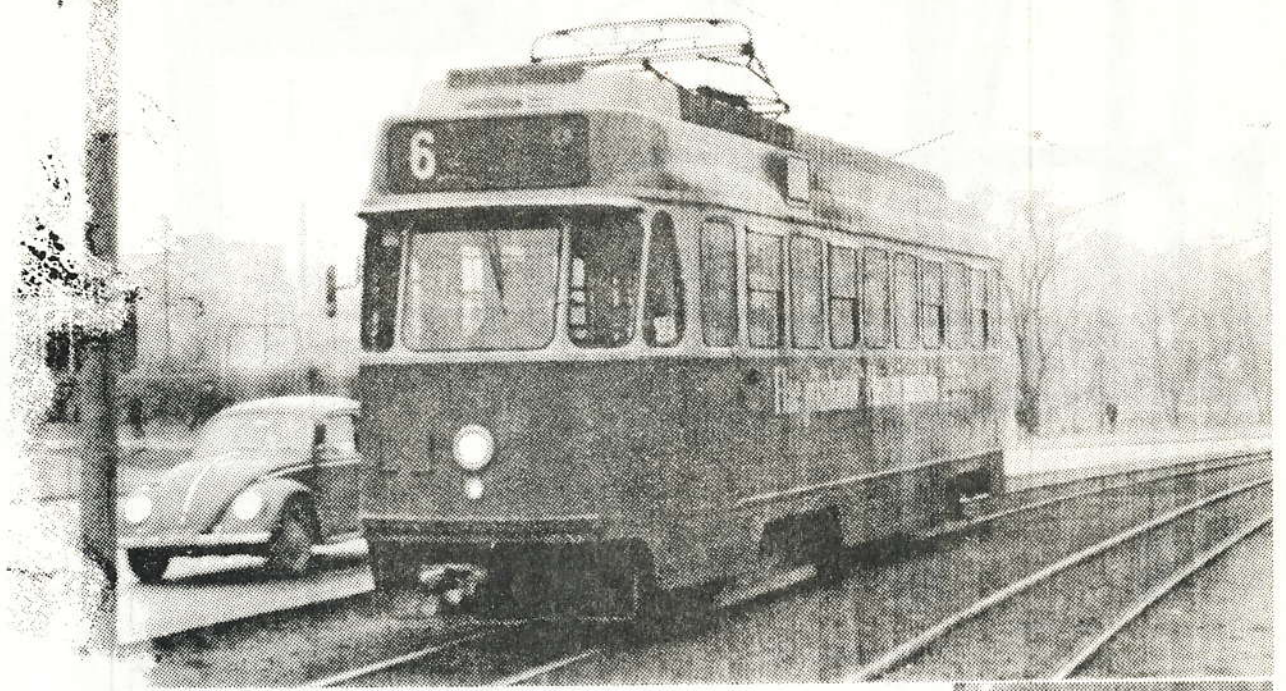
Destination blind used behind the conductors seat on a 331-375 class motor tram. This view shows the highest possible route number: 199. The blind shows the routing and route number of night service of tram route 1. This night service was withdrawn in 1964.

Kuva/photo: J. Rauhala 10 10 1973

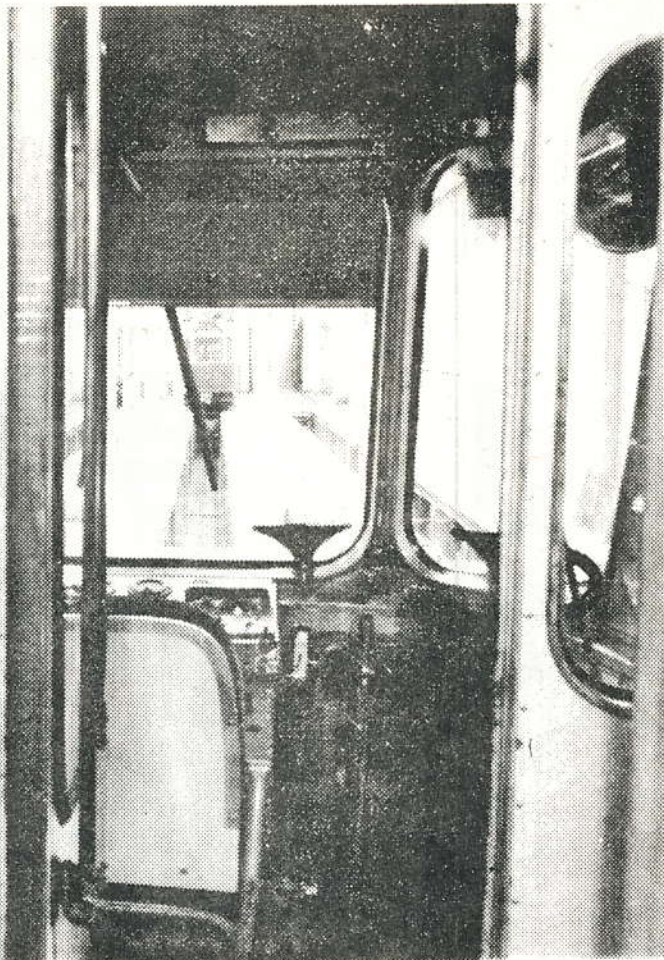
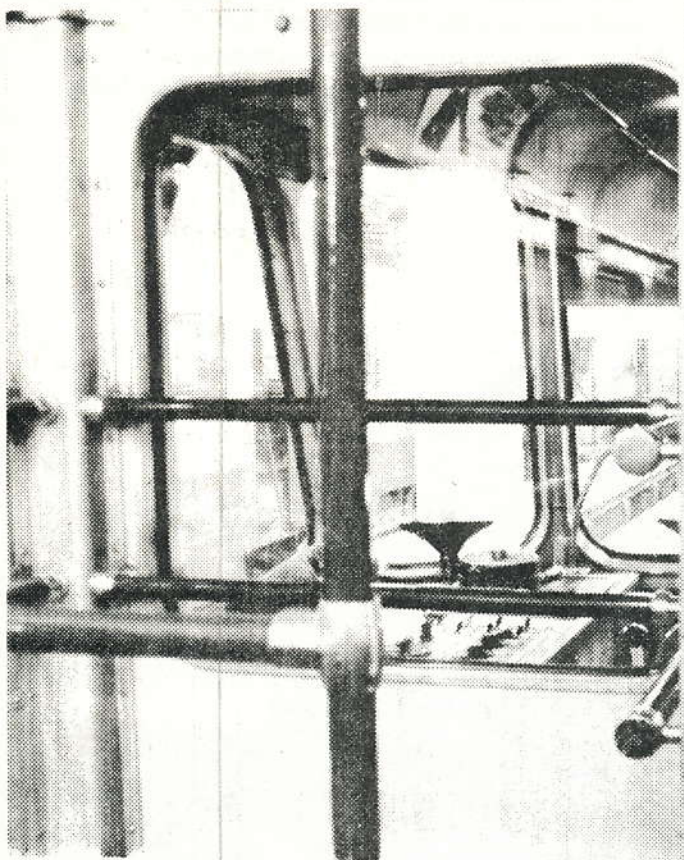


Tule Munalle Paasiravintolaan

353 alittamassa Hämeentien – Sturenkadun risteys­ksen vaihteen­kään­to­kosketinta vauhdikkaasti virroitin alasvedettynä.
Motor tram 353 passing a point-turning contact at high speed. Note that the pantograph has been pulled down.
Kuva/photo: J. Rauhala, 3.12.1972



Siihen aikaan, kun linjalla 8 käytettiin...
...vain jouluaattona ja joskus Vapun aikoihin.
...was taken, bogie trailers were used on route...
...Christmas eve.
...photo I. Leppänen, 24.12.1971



VTS-vaunun ohjaamoa.

The driver's cab of a 331-375 class motor tram

Kuva/photo I. Leppänen, 30.4.1979

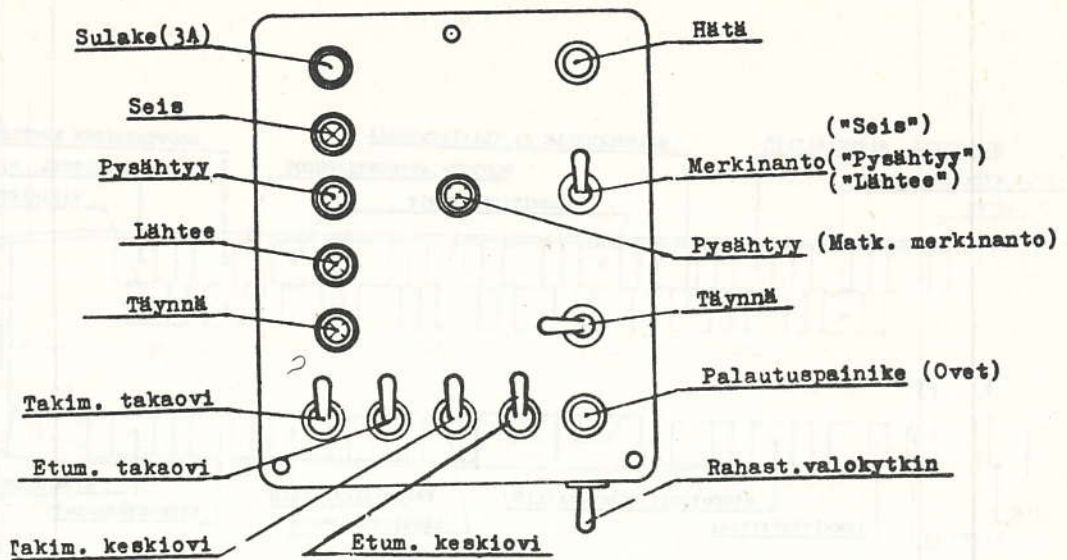


VTS-vaunun sisustus takasillalta nähtynä.

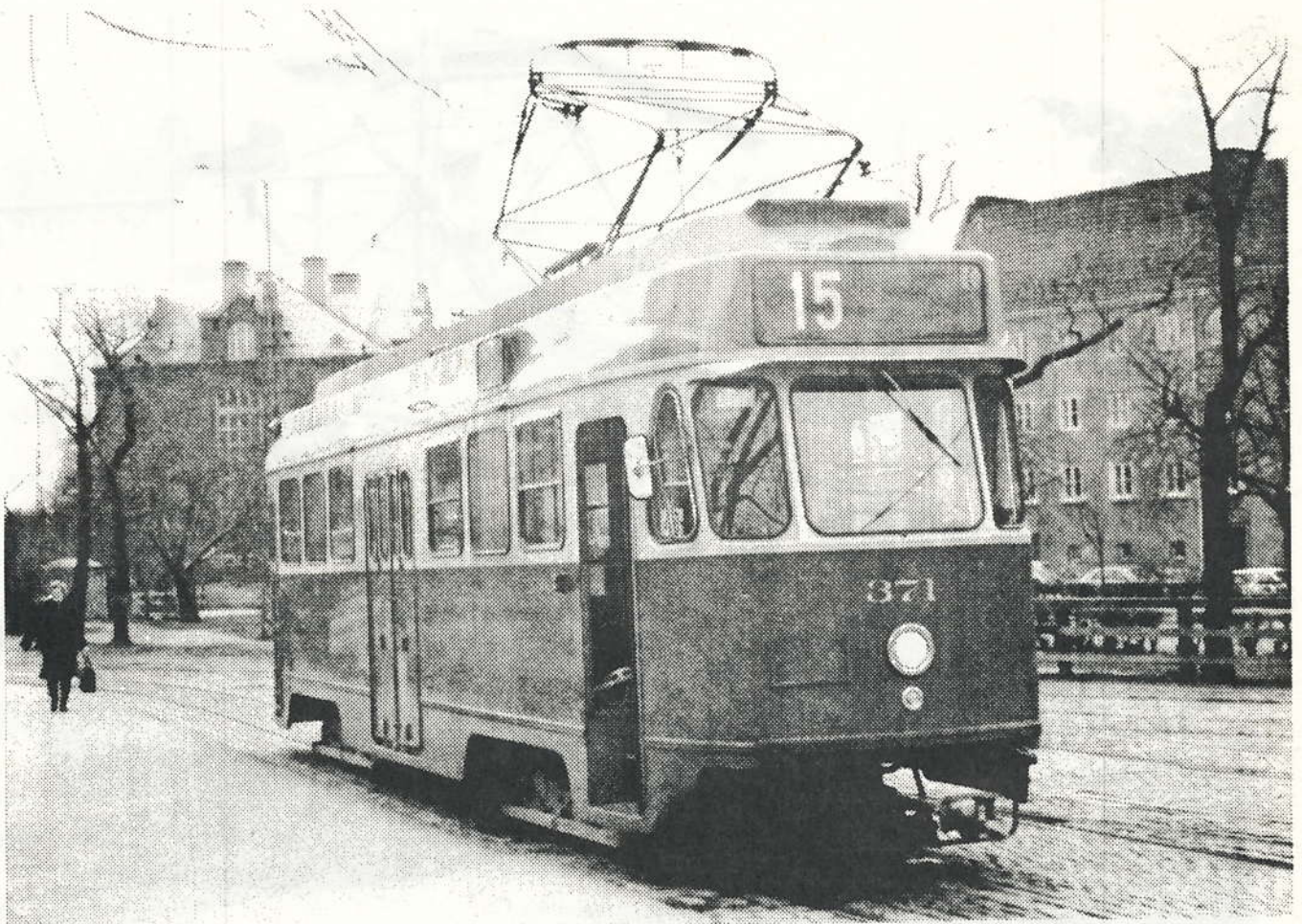
Interior view of a 331-375 class tram as seen from the rear platform.

Kuva/photo I. Leppänen, 30.4.1979.

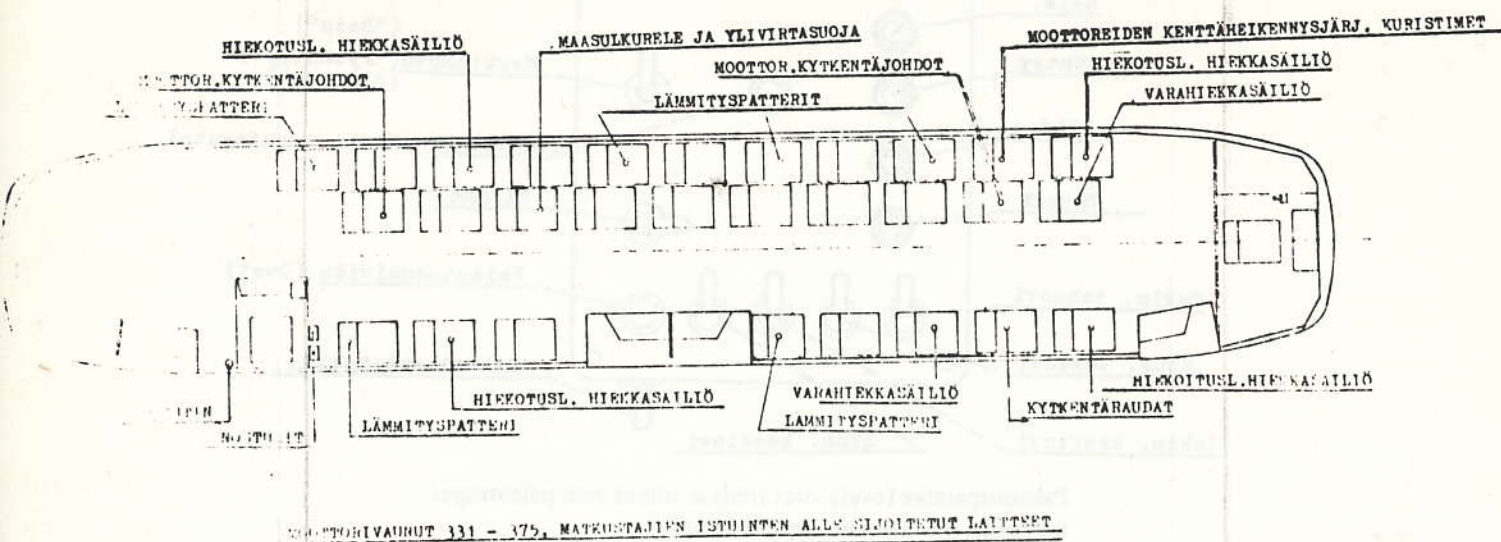
RAHASTAJAN MERKINANTOKOTELO



Palautuspainike (ovet): ovet voidaan sulkea vain palautuspainikkeella, jos turvalaite on ne avannut.



SRS:n nimikkolinjan 15 vaunu Vallilan hallin edustalla. Tässä vaiheessa mainostarrat oli jo siirretty vaunun kylkiin.
Motor tram 371 at Vallila depot during a special tour.
Kuva/photo I. Leppänen, 26.1.1975



Kuvaharvinaisuus Töölön hallilta, eli linjan 7 moottorivaunu ja teliperävaunu. Huomaa mainosten alkuperäinen sijoituspaikka vaunun katonrajassa.
 A two-car train train from route 7 at Töölö depot. Note the location of the advertisements at the eave.
 Kuva/photo I. Leppänen, 6.7.1972



VTS-vaunut ovat olleet jo vuosikausia linjan 1 vakiokalustoa. Vaunut 331-335 olivat ennen linjan nimikkovaunut.

This view was taken late one night at the Kämpylä loop.

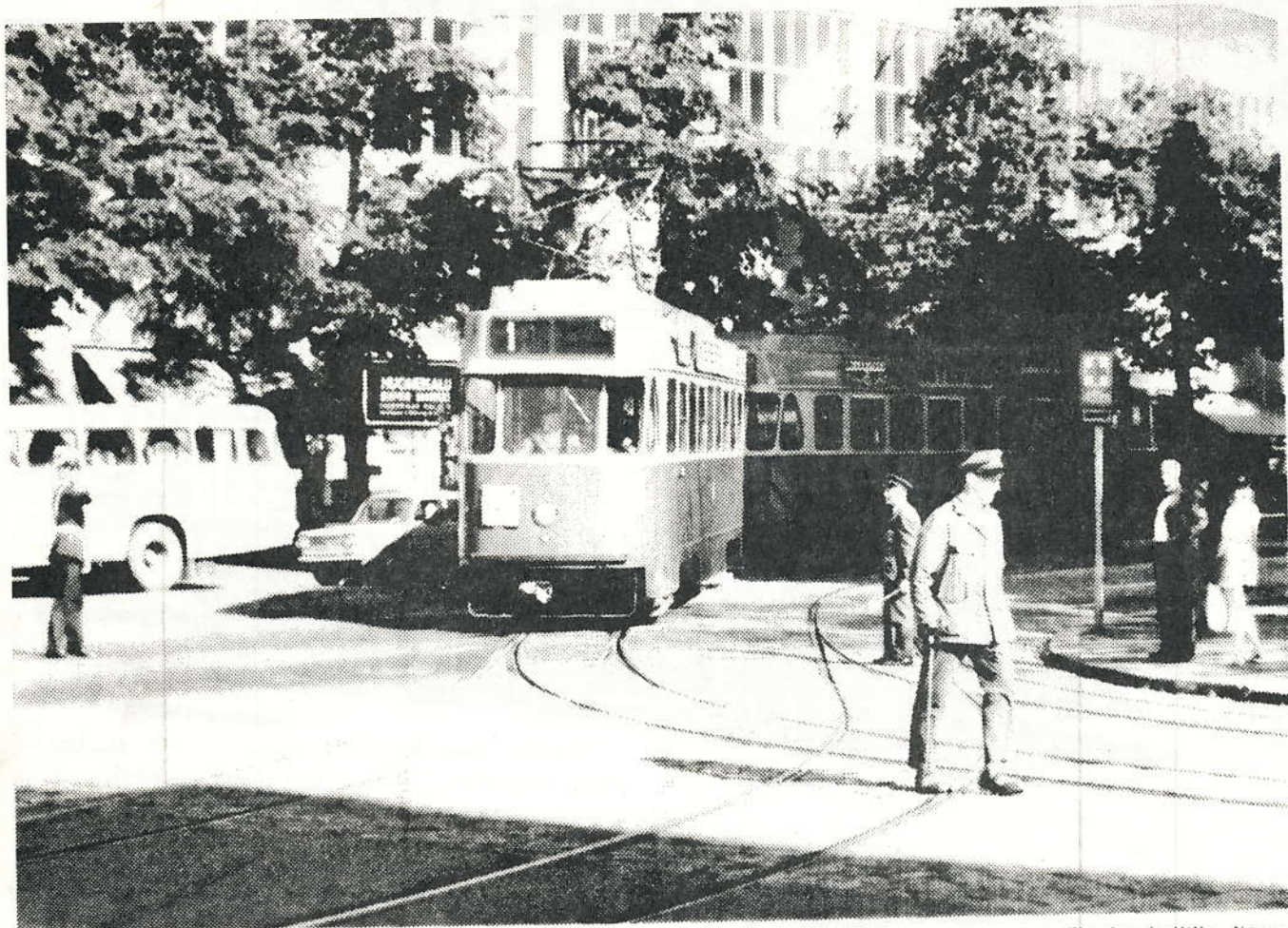
Kuva/photo I. Leppänen, 19.12.1971

Linjalla 9 käytettiin teliperävaunuja sangen harvoin. Tätä kuvaa otettaessa liikennöitiin useita poikkeusreittejä, koska busseista oli lakon seurauksena ankara pula.

Bogie trailers were used extremely seldom on route 9. When this picture was taken, several special routes were operated, as there was bad shortage of buses due to a strike.

Kuva/photo I. Leppänen, 21.2.1975





Kaksivaunuinen VTS-juna saapumassa Töölön hallille. Tässä on kysymyksessä vaunun siirto hallista toiseen.
A two-car train of 331-375 class trams arriving at the Töölö depot.

Kuva/photo I. Leppänen, 10.8.1971

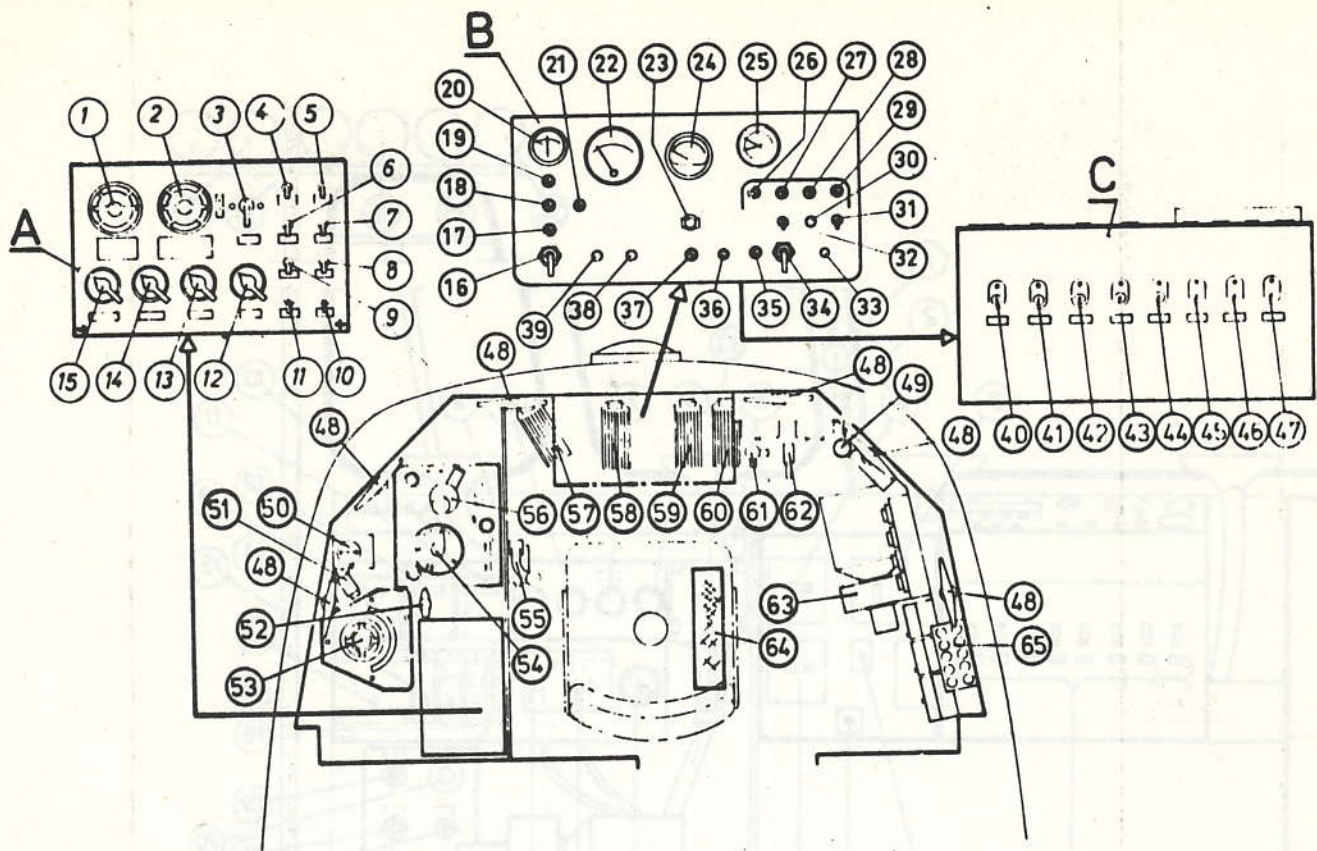
Upeita uusia vaunuja Helsingin raitioteilla

Mannerheimintielle Helsingissä herättävät nykyisin huomiota uudentyyppiset, "virtaviivaiset" raitiotievaunut, joita viime aikoina on alkanut ilmestyä liikenteeseen. Kyseessä ovat ensimmäiset Helsingin kaupungin tilaamista 45 vaunusta, jotka valmistetaan kolmen kotimaisen tehtaan voimin siten, että yhtiömme Lentokonetehtäjä toimittaa korit, Tampella telit ja Strömberg sähkölaitteet. Uudet vaunut ovat entisiä tuntuvasti kookkaampia: suurin mahdollinen kuorma on 150 henkeä ja vaunun pituus 13,5 m (ilman kytkimiä), leveys 2,3 m ja korkeus 3,7 m. Istumapaikkoja on 29. Myös nopeus — 60 km tunnissa — on toista luokkaa kuin entisillä vaunuilla.

Toistaiseksi näin suuresta nopeudesta ei tosin ole vastaavaa hyötyä, kun samoilla raitteilla edelleen kulkee myös hitaita vaunuja. Matkustajien mukavuuteen on kiinnitetty suurta huomiota. Tärinä ja kolina on poistettu kumijousituksen avulla. Kuljettajan osasto on eristetty matkustaja-osastosta väliseinällä. Vaunun loisteliaaseen sisäverhouskseen on käytetty kotimaista vasaralakka- tai uuniemalipintaista kovakuitulevyä. Kalkki kalteet ja tukitangot on päällystetty muoviputkella. Kori on kokonaan teräsrakenteinen. Istuimien alla on lämmitysvastukset ja lisäksi käytetään vaunujen lämmitykseen

ajo- ja jarrutusvastuksista saatu lämpö — lämmin ilma puhalletaan vaunuun kanavien kautta ikkunoiden yläpuolelta. Kesäisin se voidaan puhalttaa suoraan ulos ja toinen puhallin tuo vaunuun raitista ilmaa. Mainittakoon, että sähköisen aukaisukoneiston avulla toimivissa ovissa on tuntoelin, joka avaa ovet automaattisesti, jos käsi tms. jää väliin. Vaunu on varustettu myös suojalaitteella, joka onnettomuuden sattuessa estää ihmisen joutumisen pyörien alle. Tällä hetkellä vaunuja on toimitettu jo 25. Loput valmistunevat helmikuun loppuun mennessä.

VALMET
KATTEMME TÖITÄ



KÄYTTÖ- JA VALVONTALAITTEET

Kojetaulu A (kulj. vasemm. sivulla)

1. Kytkin K (poistetaan käytöstä)
2. Kytkin M (" ")
3. Akkukytkin
4. Takakilpivalokytkin
5. Porrasvalojen kytkin
6. Aikatauluvalokytkin
7. Sivu- ja rahast. kilpien valokytkin
8. Hiekkalaat. lämm. (poistettu)
9. Hätävalojen kytkin
10. Kompressorin käyttökytkin
11. Ohjaamon valojen kytkin
12. Lämmityksen säätö termostaatilla
13. Ikkunatuulettimen kytkin
14. Vastusten jäähd. tuulettimen kytkin
15. Raitisilmatuulettimen kytkin

Kojetaulu B (kuljettajan edessä)

16. Ajovalojen kytkin
17. Kaukovalon merkkivalo
18. Ihmissuojan merkkivalo
19. Akkulatauksen merkkivalo
20. Akkuvirran amp. mittari
21. Vastuskanavan merkkivalo
22. Ajomootorivirran amp. mittari
23. Vaihteenkääntökytkin

24. Nopeusmittari

25. Yhdistetty säiliö- ja jarrupainemittari
26. "Seis"-merkkivalo
27. "Pysähty"-merkkivalo
28. "Lähtee"-merkkivalo
29. "Täynnä"-merkkivalo
30. "Hätä"-merkin painike
31. "Täynnä"-kytkin
32. Merkinantolaitteiden pääkytkin
33. Etuoven käyttökytkin
34. Suuntavilkun kytkin
35. Suuntavilkun merkkivalo
36. Tuulilasin huuhtelulaitteen käyttö-painike
37. Vaihteenkääntimen merkkivalo
38. Sisäkuulutuksen painike
39. Radiolähtetimen painike

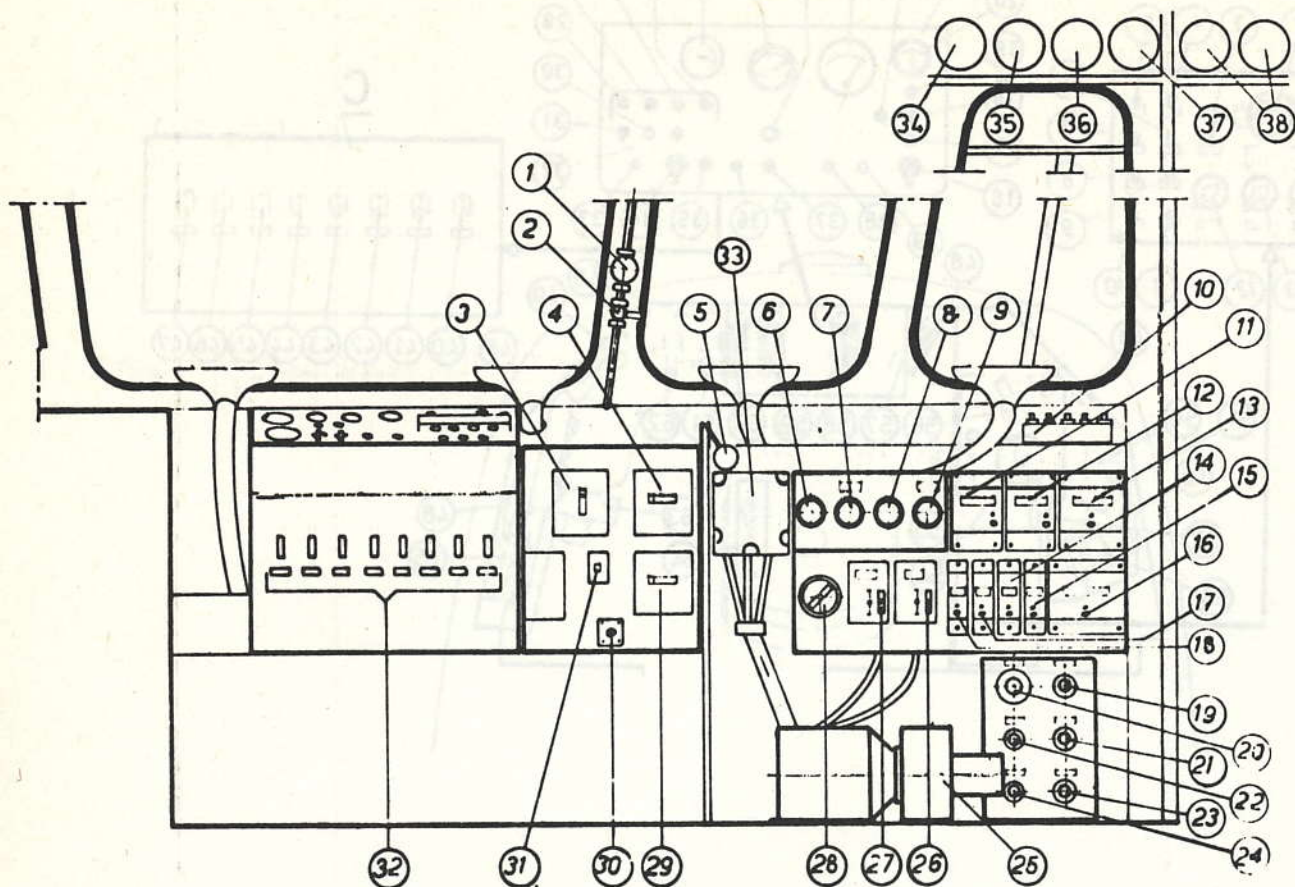
Kojetaulu C (kojetaulu B:n etuseinä)

40. Etuoven pienautomaatti
41. I-keskioven pienautomaatti
42. II-keskioven pienautomaatti
43. I-takaoven pienautomaatti
44. II-takaoven pienautomaatti
45. Etummaisen vastusjäähdytystuulettimen pienautomaatti

46. Takimmaisen vastusjäähdytystuulettimen pienautomaatti
47. Raitisilmatuulettimen pienautomaatti

D. Ohjaamon muut laitteet

48. Ikkunapuh. suutin
49. Ihmissuojan laukaisulaite
50. Ohjauspiirin kytkin
51. Suunnattava ikkunatuuletin
52. Aikatauluvalaisin
53. Moottoreiden erotuskytkin
54. Ajokytkimen osoitin
55. Ajokytkimen käyttösauva
56. Suunnanvaihtokytkin
57. Ajovalojen vaihtokytkin
58. Hiekoituspoljin
59. Äänimerkin poljin
60. Kiskojarun poljin
61. Ilmajarrun käyttösauva
62. Käsijarru
63. Ikkunapuhallin
64. Lämmitysvastus
65. Varasulakkeet



KÄYTTÖ- JA VALVONTALAITTEET (JATKOA)

- | | |
|---|--|
| 1. Tuulilasinyykkijäin säätöventtiili | 20. Kiskojarrujen varoke 80 A |
| 2. Tuulilasinyykkijäin käyttöventtiili | 21. Perävaunun varoke 35 A |
| 3. Rasia I, sulakekotelokotelo 24 V | 22. Ohjauspiirit III varoke 15 A |
| 4. Rasia II, sulakekotelokotelo 24 V | 23. Ohjauspiirit I varoke 20 A |
| 5. Ihmissuojan laukaisulaite | 24. Ohjauspiirit II varoke 20 A |
| 6. 24 V:n kokeilupistoke | 25. Ikkunapuhallin |
| 7. Apukäytön päävaroke | 26. Ikkunapuhaltimen lämpövastuksen kytkin |
| 8. Vapaa | 27. Lämpöryhmä III kytkin |
| 9. Kompressorin varoke | 28. Kuljettajan lämpökytkin |
| 10. Varasulakkeet | 29. Rasia III, sulakekotelokotelo 24 V |
| 11. Moottorigeneraattorin pienautomaatti | 30. Pistorasia 24 V |
| 12. Ikkunatuulettimen, rahastajan ja kuljettajan lämpövastuksien pienautomaatti | 31. Radiopuhelimen sulakerasia |
| 13. Lämpöryhmä 1. pienautomaatti | 32. Etummaisen kojetaulun etusivussa olevat pienautomaatit (katso kuva n:o 1 kojetaulu C) |
| 14. Kattovalot, ryhmä 1. pienautomaatti | 33. Latausrele oikean sivuikkunan alapuolella |
| 15. Etukilven valot, pienautomaatti | 34. Merkinantosuumeri "Hätä" |
| 16. Lämpöryhmä 2. pienautomaatti | 35. "Seis"-kello |
| 17. Kattovalot, ryhmä 2. pienautomaatti | 36. "Pysähty"-kello |
| 18. Kattovalot, ryhmä 3. pienautomaatti | 37. "Lähtee"-kello |
| 19. Akun varoke 60 A | 38. Vastuskanavan lämpötilan hälytinkellot (M _{VI} ja II) (II-kello on multippelilajoa varten ja jää pois käytöstä) |

Kuljettajan vasemman puoleisessa kojepöydässä on osoitin, joka näyttää kytkentäasennot liikutettaessa ajokytikintä ajo- tai jarrutuspuolella. Varsinaisia ajoasentoja ovat kytkinasteikon kohdat 1, 2 ja 3. Näiden kohtien välillä kulkee virta vastuksien kautta ja vastuksien ylikuumentumisen estämiseksi ei ajokytikintä saa pysäyttää ajoasentojen välillä. Liik- keelle lähettäessä ajokytikin viedään kevyesti ajosauvaa työntämällä ensimmäiseen asentoon (ensimmäinen nasta). Tässä ei kuitenkaan saa viipyä pitempään kuin mitä tarvitaan tasaiseen lähtöön. Tämän jälkeen ajokytikin siirretään ensimmäiseen varsinaiseen ajoasentoon (1). Ajokytikin pidetään tässä asennossa kunnes vaunun nopeus ei enää tunnu lisääntyvän. Samoin tehdään ennen kuin siirrytään toisesta ajoasennosta (2) viimeiseen ajoasentoon (3). Ajokytikin voidaan palauttaa 0-asentoon mistä kohdasta tahansa.

Vaunun takaseinässä on avattava kotelo, johon on sijoitettu äänimerkki- ja summeripainike. Näitä käytetään peruutettaessa vaunua.

Ovista etumaisen hoitaa kuljettaja ja keski- sekä takaovet rahastaja. Alunperin rahastajalla on ollut kytkimet kaikkia ovia varten ja kuljettajalla etu- sekä keskiovia varten. Ovis- sa on alunperin ollut »turvalaitteet» eli kumisen reunatiiviste- sisällä oli jännitetty vaijeri, joka kiristyessään kytki ovimootorin toimimaan edestakaisin auki ja kiinni kunnes este oli poistunut ovien välistä.

Alunperin RMI-vaunuissa olleista teknisistä hienouksista kannattaa vielä mainita virroitimen alavetolaitteisto. Tällai- nenhan oli oikeastaan välttämätön multippelajoakin silmäläpityä; millä muullakaan keinolla kakkosvaunun virroitin- ta voisi käsitellä vaihteenkääntökoskettimia ohitettaessa. Kojepöydässä oli siis omat kytkimet kummankin vaunun virroitinta varten. Nykyään virroitin vedetään alas rahvaan- omaiseen tyyliin narusta.

Vaunu	vastaanotettu	huom.
331	23. 8. 1955	
332	11. 8. 1955	
333	16. 8. 1955	
334	11. 8. 1955	
335	17. 8. 1955	
336	13. 8. 1955	
337	17. 8. 1955	
338	31. 8. 1955	
339	9. 9. 1955	
340	9. 9. 1955	
341	23. 9. 1955	
342	29. 11. 1955	
343	21. 12. 1955	
344	29. 11. 1955	
345	21. 12. 1955	romutettu 4. 1979
346	5. 10. 1955	
347	16. 11. 1955	
348	23. 9. 1955	
349	5. 10. 1955	
350	21. 10. 1955	
351	31. 10. 1955	
352	16. 11. 1955	
353	13. 12. 1955	
354	13. 12. 1955	
355	21. 12. 1955	
356	20. 1. 1956	
357	26. 1. 1956	
358	7. 2. 1956	
359	21. 12. 1955	
360	29. 12. 1955	
361	16. 1. 1956	
362	20. 1. 1956	
363	17. 2. 1956	
364	26. 1. 1956	
365	17. 2. 1956	
366	7. 2. 1956	
367	28. 3. 1956	
368	27. 7. 1956	
369	1. 3. 1956	
370	1. 3. 1956	
371	13. 4. 1956	
372	1. 3. 1956	
373	3. 5. 1956	
374	19. 7. 1956	
375	13. 7. 1956	



Neijäntoista karaetin kullasta valmistettuja tyylikkäästi ja ajatonta kauneutta kuvastavia jäsen+merkkejä on jälleen saatavana!

Kiirehdi, sillä vain siten voit varmistaa oman jäsenmerkkiesi saannin!

Lähetä tilaukseeni empimättä SRS:n postisiirtotilille 54 48 — 3; hintaan 50 mk saat kultaisen urakiskorintaneulan.

PIENTÄ OPASTUSTA

Otteita Helsingin kaupungin liikennelaitoksen 20.3.1951 julkaisemasta kirjasta HELSINGIN KULKUNEUVOT

Arvoisille matkustajillemme!

Kesäkuussa 1950 julkaistun vaatimattoman ja puutteellisen »Pienen Oppaan» otti yleisö vastaan odotettua suopeammin. Kokemuksen rohkaisemana ja monien matkustajien toivomuksesta liikennelaitos julkaisee uuden painoksen kokonaan uusittuna ja huomattavasti täydennettynä. Linjojen kulkemat reitit on selostettu täydellisemmin ja mukaan on otettu myös aikataulutietoja: yöliikenteen täydelliset aikataulut, ajot halliin ja hallista, harvaliikenteisten linjojen kaikki lähtöajat pääte pysäkeiltä sekä vilkasliikenteisten linjojen ensimmäisten ja viimeisten vaunujen lähtöajat ja vaunujen normaalit väliajat ym. Täydelliset reittikartat ja aikataulut olisivat kohtuuttomasti lisänneet julkaisun kokoa ja — arvioidun menekin puitteissa — sen myyntihintaa. Toivottavasti voidaan ensi kesäksi ilmestyvään painokseen liittää kartta-kin.

Lähinnä irrottaakseen keskikaupungilta linja-autoja kaupungin raitiotomien laitaosien — kasvavien asuntoalueiden — autolinjoille liikennelaitos 15.2.51 toteutti seuraavat tärkeimmät liikenteen muutokset:

- lakkautettiin autolinjat 18A ja 18N (Katajanokka — Etu-Töölö) sekä 15 (Erottaja — Lastenlinna); raitiolinjat 2 (Museokatu — Harjutori) ja KB (Kauppatori — Kulosaari; siltatyön ajaksi)
- avattiin: autolinjat 18 (Rautatienatori — P. Rautatienkatu — Mechelininkatu — Lastenlinna) ja 30 (Rautatienatori — Kulosaari; vyöhyketariffi); raitiolinjat 5 (Katajanokka — Etu-Töölö), 7 (rengaslinja) ja HR (Ruskeasu — Hakaniemi tungosaikana)
- siirrettiin: autolinjan 22 (Haaga) lähtö Rautatienatorilta Erottajalle, autolinjojen 21 (Seurasaaari) ja 25 (Kaarela) lähtö Hankkijanaukiolta Erottajalle, autolinjan 24 (Vatuniemi) lähtö Erottajalta Rautatienatorille, autolinjojen 20 ja 23 (Lauttasaari) reitti Lönnrotinkadun sillalta Ruoholahden ja Abrahaminkaduille. Muutamille eniten ylikuormitetuille linjoille lisättiin vaunuja. Autolinja 18 jatketaan Kaisaniemen- ja Liisankaduitse Pohjoisrantaan, kun Liisan- ja Unioninkatujen risteys on järjestetty.

Linjat ja niiden tunnukset: Raitio- ja autoliikenteen päälinjat on vanhastaan merkitty numeroilla tai suurikokoisilla kirjaimilla M (=Munkkiniemi), H (=Haaga) ja K (=Käpylä). Aikaisemmin käyttivät näitä tunnuksia myös sellaiset vaunut, jotka ajoivat vain osan jostakin päälinjasta kääntyen sitten takaisin tai toiselle reitille. Tällaisia vaunuja on monien vuosien ajan ollut kullussa parillakymmenellä eri reitillä, etupäässä tungosaikana, vaikka niistä lienevät tienneet vain harvat muut kuin niiden vakinaiset käyttäjät. Kesästä 1950 alkaen toteutettu linjatunnuksien uudistus — pienempikokoiset lisäkirjaimet linjanumeron tai vanhan kirjaimen jäljessä — pyrkii siihen, että samaa tunnusta käyttävät vaunut aina ajavat täsmälleen samaa reittiä.

Vakinaisella kaksoislinjalla 3 ilmaisevat lisäkirjaimet, kumpaa kiertosuuntaa vaunu Ylioppilastalolta lähettäessä ajaa:

3B — Brahenkadulle (siis Kallioon) ja Kauppatorin kautta Kaivopuistoon,

3T — Töölön ja Erottajan kautta Tehtaanpuistoon (siis Eiraan).

Muiden linjojen tunnuksiin lisätty kirjain osoittaa yleisesti, että vaunu ei ainakaan aja pelkän vanhan tunnuksen osoittamaa eli päälinjaa. Linjojen luettelosta selviää, mitä poikkeuslinjaa kukin lisäkirjaimin varustettu tunnus tarkoittaa. Lisäkirjaimet on muistin helpottamiseksi valittu kaupunginosien ja katujen alkukirjaimista. Kun niin monet tutuimmat nimet alkavat samalla kirjaimella, on täytynyt turvautua milloin suomen-, milloin ruotsinkielisen nimen alkukirjaimen ja myös oudoimmista nimistä johdettuihin kirjaimiin, jotta edes suurin piirtein voitaisiin välttää saman kirjaimen käyttämistä eri merkityksin. Jos vaunun etu- tai rahastajankilvessä on vanha tuttu numero tai suurikokoinen kirjain ilman lisäyksiä, voitte siis luottaa sen kulkevan tuttua, vakinaista reittiä. Jos kilvessä on outoja lisäkirjaimia, katsokaa rahastajankilven tekstistä tai tästä oppaasta, minne vaunu ajaa. Jos jokin poikkeuslinja sopii Teidän matkaan, näette jo kaukaa etukilvestä, mikä on Teidän vaununne. Linjatunnuksien uutta järjestelmää ei kylläkään vielä ole aivan täydellisesti toteutettu. Muutamilla poikkeuslinjoilla, joilla päivittäin ajaa harvoja vuoroja, on vieläkin päälinjansa tunnukset. Yläkilvissä ja vaunun sisällä käytetään vain päälinjojen tunnuksia.

Aikataulut ja niiden noudattaminen: Tähän julkaisuun on painettu aikoja minuutin tarkkuudella. Yleisöä pyydetään kuitenkin ymmärtämään, että raitio- ja autoliikenne on altis häiriöille. Huono keli, matkustajien poikkeuksellinen runsaus, yleisen katuliikenteen ruuhkautuminen ym. seikat voivat aiheuttaa myöhästymisiä, jopa vuorojen poisjäämisiä. Suurempin vaurioiden sattuessa on liikenne ohjattava muita teitä. Häiriön jälkeenkin voi kestää kauan, ennenkuin järjestys saadaan palautetuksi. Kun liikennelaitoksen, voidakseen vähillä vaunuillaan parhaiten palvella yleisöään, on täytynyt supistaa varavaunujensa määrä vähimmilleen, voi joskus sattuua, että vaunujen puutteen vuoksi on jätettävä jokin vuoro ajamatta. Sama seuraus voi koitua, jos henkilökuntaa on paljon sairaana. Milloin liikennesuunnitelmaan tai aikatauluihin tehdään suurehkoja muutoksia, lopetetaan tämän vanhan painoksen myynti ja toivottavasti voidaan julkaista uusi. Pienehköt muutokset, varsinkin milloin vaunuja voidaan lisätä, saattavat kuitenkin olla välttämättömiä siksi usein, ettei uutta painosta kannata julkaista. Harvaliikenteisten esikaupunkilinjojen aikataulujen kaikista muutoksista tiedotetaan näiden linjojen ilmoitustauluilla.

Millä tavalla voitte nopeimmin matkustaa? Suuri osa liikennehäiriöistä johtuu vaunujen liiasta viipymisestä pysäkeillä. Sen välttäminen on osaksi matkustajien vallassa. Tässä muutamia vihjeitä:

- Harkitkaa tai ottakaa selville etukäteen, minkä linjan (tai poikkeuslinja) vaunu sopii parhaiten matkaanne.
- Katsokaa pysäkillä vasemmalle, milloin sen linjan tunnus-
sia kantava vaunu lähestyy.
- Jos pyäskillä on tungosta, väistykaa sivummalle, kun vie-
ras vaunu on tulossa, ja päästäkää siihen aikovat takaovil-
le, siitä poistujat alas vaunusta.
- Varatkaa jo pysäkillä seistessänne matkalippu tai tasaraha
käsille, jotta itse ja kanssamatkustajanne mahdollisimman
nopeasti selviäisitte rahastajan ohi. Vaikka omistaisitte
sarjalipun, on siirtolippu, jos sellaisen haluatte, joka ker-
ta lunastettava 5 markalla.
- Nouskaa nopeasti, mutta sovussa, vaunuun ja kiirehtikää
käytävälle tai takasillan laitamille, jotta mahdollisimman
paljon pyrkijöitä saataisiin ovesta sisälle mahdollisimman
nopeasti.
- Maksettuanne käykää vaunun etuosaan niin kauas kuin
pääsette, jotta seuraavilta pysäkeiltä selvittäisiin nopeasti.
- Aikoessanne poistua vaunusta menkää ajoissa etu- tai kes-
kiovelle ja antakaa merkki rahastajalle.
- Jos kaksi saman linjan vaunua ajaa lähekkäin, on edellä
kulkeva tavallisesti myöhässä ja täynnä. Jättäytymällä
jälkimmäiseen autatte etummaista »ottamaan ajan kiinni»
ja pääsette itse perille yhtä nopeasti, ehkä nopeammin.
- Jos linja-autot ovat täynnä, pääsette moneen paikkaan
mukavammin ja usein nopeamminkin sekä esim. Käpylään
halvemmalla perille raitiovaunua käyttämällä.

LINJOJEN TUNNUSKIRJAIMET:

Muistin auttamiseksi on eräiden linjojen merkinnöissä
esiintyvät tunnuskirjaimet johdettu kaupunginosien, katu-
jen yms. nimistä. Seuraavassa tunnuskirjainten selitys:

A = Arabia
B = Brahenkatu (Berghäll, linjalla 3B myös Brunnsparken)
E = Erottaja
F = Pasila (Fredriksberg)
H = Haaga (HR/Hakaniemi)
K = Käpylä
L = Lauttasaarenkatu
M = Munkkiniemi (52M/Maunula)
P = Perämiehenkatu (25P/Pitäjänmäki)
R = Ruskeasu
S = Suurtori, satama, Salutorget
T = Töölö (3T/Tehtaanpuisto)
V = Vallila

Helsingin raitiovaunujen vastaanottojärjestys 1950-luvulla

1950: 219	1955: 2 hiomavaunu	327	1956: 363	1958: 501-529
220	301-320	351	356	1959: 530
203-207	332	328	362	16-24
210	334	329	357	1
221	336	347	364	25
208	333	352	358	26
209	335	330	366	2
211	337	342	363	27
212	321	344	365	3
222	331	353	369	28
1951: 213	338-340	354	370	4
215	322	343	372	29
218	323	345	367	30
223	341	355	371	5-15
214	348	359-361	373-375	
217	324		368	
224	346			
216	349			
225	325			
226	326			
1953: 1 hiomavaunu	350			

NIMIKOT

RAITION numerossa 4-1978 oleen vuoden 1969 nimikko-vaunujärjestelmän esittelyn jälkeen sopinee tutkia samaa tilannetta viisi vuotta myöhemmin, eli vuonna 1974. Tuoloinhan niveltaunut olivat tulleet linjoille 10 ja 4, »Munkkiniemen bogievaunut» olivat jättäneet linjan 9 ja kaksiakseliset vaunut olivat yleensä ottaen poistuneet telivaunujen korvaamina ruuhkavuoroista.

Rv. nimikkovaununluettelo 16.9.1974

Linja	Vuoro nro	Vaunu nro
1	1	331
	2	332
	3	333
	4	334
	5	335
3B	11	311
	12	312
	13	313
	14	314
	15	315
	16	316
	17	317
	18	318
	19	319
	20	320
3T	23	323
	24	324
	25	325
	26	326
	27	327
	28	328
	29	329
	30	330
	31	321
	32	322
4	34	14
	35	15
	36	41-49
	37	16
	38	18
	39	41-49
	40	20
	41	41-49
	42	7
5	44	344
	45	345
	46	346
	47	347
	48	348
	49	349
	50	350
	51	351

6	53	23
	54	24
	55	25
	56	26
	57	27
	58	8
	59	29
	60	30
	61	21
	62	22
7A	64	364
	65	365
	66	366
	67	367
	68	368
7B	71	301
	72	302
	73	303
	74	304
	75	305
8	79	19
	80	10
	81	11
	82	12
	83	13
9	86	336
	87	337
	88	338
	89	339
10	91	31-40
	92	31-40
	93	31-40
	94	31-40
	95	31-40
	96	31-40
	97	31-40
	98	31-40
	99	9

Varavaunut:

Sarjasta 31-40 = 2 kpl (kertalipunmyyntiautomaatti)
41-47 = 4 kpl

1-6, 17, 28, 306-310, 34-343, 352-363, 369-375.

Varavaunuista otetaan kaikki ruuhkavuoroihin tarvittavat vaunut, joten ruuhkavuoroilla ei ole erityisiä nimikkovaunuja.

Korimallisto 1979

Valmistaja	Korimerkki ja -malli	1) Käyttö-tarkoitus	Auton korkeus (mm)	Korike-hikon materi-aali	Sivupellitys-materiaali	Nokan ja perän verhouk-materiaali	Katto-pellin materi-aali	Ovi tyyppi	12 m auton keskimääräinen koripaino (kg)	Sisäpintojen verhouk-materiaali	Lattian rakenne
Ajokki Oy	Ajokki 1000 Ajokki 5000D Ajokki 5300 Ajokki 6000	M, P M, P S, L P	n. 2600 n. 3150 n. 3200 n. 3300	teräs teräs teräs teräs	teräslevy ruostumaton teräslevy	teräs lasikuitu (ja/tai ruostu-maton teräs)	teräs teräs teräs teräs	käsi-käyttöinen 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi	(1250) 4300—5100 4200—4700 6000—6200	laminaatti ja tekonahka laminaatti ja sileä tai peh-mustettu tekonahka, tekstiili laminaatti ja tekonahka laminaatti ja sileä tai peh-mustettu tekonahka, tekstiili	puuta, kenno-lattia
Oy Autokori-rakenne Ab	Kutter 9 Kutter 9S	L, M, P p	n. 3050 n. 3300	teräs teräs	alumiinilevy alumiinilevy	teräs, ikkunalinjan alapuolella lasikuitu	teräs teräs	1 tai 2 lehtinen vippiovi 1 tai 2 lehtinen vippiovi	4700 x 5100 5400 x 5700	laminaatti ja tekonahka	puuta, rimalevy
Oy Delta-Plan Ab	Delta 100/City Delta 100 Delta 200 Delta 300 Delta 400 Delta 500	S L, M, P L, M, P M, P P P	n. 3200 n. 3100 n. 3100 n. 3200 n. 3350 n. 3450	teräs teräs teräs teräs teräs teräs	sähkösinkitty teräslevy sähkösinkitty ja ruostumaton teräslevy	lasikuitu/teräs lasikuitu teräs teräs lasikuitu teräs	muovipinnoitettu, sähkösinkitty teräs alumiini muovipinnoitettu, sähkösinkitty teräs alumiini	1-lehtinen kääntöovi 2-lehtinen vippiovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi	n. 5000 n. 5000 n. 5000 n. 6000 n. 6000 n. 6250	laminaatti ja tekonahka	puuta, rimalevy
Kabus Oy	Kabus	P	n. 3350	alumiini	alumiinilevy ja alumiini-erikoisprofiili	alumiini	alumiini	1-lehtinen vippiovi	5400	laminaatti ja tekonahka	puuta, kennolattia
Kiitokori Oy	Kiibus	M, P		teräs	sähkösinkitty teräslevy ja ruostumaton teräslevy	lasikuitu	sähkösinkitty teräs	1-lehtinen kääntöovi	(2900)	laminaatti ja tekonahka	puuta, kennolattia
Lahden Autokori Oy	Lahti 11 Lahti 21	L, M, P S, L, M, P	n. 3050 n. 3050	alumiini alumiini	alumiinilevy alumiinilevy	alumiini alumiini	alumiini alumiini	1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi	3800—4400 3700—4400	laminaatti ja tekonahka	
Matka-Autot Oy	Trafora 100 Trafora 100 GT	L, M, P M, P	n. 3100	teräs teräs	sähkösinkitty ja ruostumaton teräslevy	nokka lasikui-tua, perä terästä	sähkösinkitty teräs	1-lehtinen kääntöovi tai 2-lehtinen vippiovi	4000—4800 4800—5000	laminaatti ja tekonahka	kennolattia, puuta, peltiä
Oy Wiima Ab	Wiima K100 Wiima K200 Wiima M100 Wiima M200 Wiima M300 Wiima M400 Wiima N100 Wiima N200	S L L M P P S, L M	n. 3170 n. 3170 n. 3100 n. 3100 n. 3100 n. 3280 n. 3170 n. 3170	teräs teräs teräs teräs teräs teräs teräs teräs	alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy alumiinilevy	yläosa ja nokan kulmat lasikuitua	alumiini alumiini alumiini alumiini alumiini alumiini alumiini alumiini	1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi 1-lehtinen kääntöovi	4200—4600 4000—4600 4000—4600 4800—5400 5200—5700	laminaatti ja tekonahka laminaatti ja peh-mustettu keinoahka laminaatti ja tekonahka	puuta, kennolattia

1) S = kaupunkilinja-auto
L = lähiliikennelinja-auto
M = maantielinja-auto
P = pikavuoro—turistilinja-auto

2) A = turisti-istuin säädettävällä selkänojalla
C = puolituristi-istuin, kiinteä selkänoja
D = kaupunki-istuin

PÄÄTEPYSÄKKI

Koonnut Arto Hellman.



Uusi kotimainen johdinauto luovutettiin 31.3.1979 HKL:lle. Koeajojen jälkeen se asetetaan kesäkuussa liikenteeseen linjalle 14.

2.4.1979

Pienoisbussiliikenne lopetettiin linjalla 19 Olympialaituri – Suomenlinna jäätien heikennyttyä liikaa. Samalla aloitettiin bussilinjan 5S Kauppatori – Katajanokka (Ehrensvaldin terminaali) liikennöinti.

3.4.1979

Ensimmäinen »uusi» raitiovaunu sai romutusmääräyksen. Vaunu 345 siirrettiin Vallilasta Koskelaan 6.4, paloitetiin kahteen osaan 10.4 ja vietiin autolla romuliikkeeseen 17.4. Romutuksen syynä oli rungon ja peltien vääntyminen korjauskelvottomaksi vaunun kaaduttua viime vappuna linjalla 5 Runeberginkadun ja Arkadiankadun kaarteissa.

24.4.1979

Linjan 6 vaunu 24 suistui kello 12.44 raiteilta Kaivokadun uudella kiskotuksella. Vauriot olivat ilmeisesti olemattomia koska vaunu oli myöhemmin iltapäivällä liikenteessä perävaunu matkassaan.

26.4.1979

Autolinjan 5S liikenne lopetettiin. Viimeinen lähtö oli n. 15.30. Moottorilautta Suomenlinna alkoi liikennöidä väliä Kauppatori – Suomenlinna; ensimmäinen lähtö Suomalinnasta 15.10

30.4.1979

STA alkoi liikennöidä ruuhka-ajan pikalinjaa 40X Linja-autosema – Pohjois-Haaga. Linjaa liikennöidään kokeeksi kesäkuun alkuun. Pikavuorot ottavat matkustajia vain ruuhka-suuntaan.

1.5.1979

Pysäkki- ja nähtävyysskuulutukset alkoivat totuttuun tapaan raitiolinjalla 3T.

7.5.1979

Helsingin metron rakentamispäätöksestä 10 vuotta. Päivää juhlittiin järjestämällä kutsuvieraille metrojunamatka välillä Hakaniemi – varikko – Hakaniemi.

Lauantaina 31.3 ja 7.4 oli raitiolinjalla 6 perävaunua klo 6 ja 18 välisenä aikana; 31.3 aamulla 4 perävaunua; 31.3 iltapäivällä 3 perävaunua; 7.4 koko päivän 4 perävaunua.

16.5.1979

Autolinjojen 23, 23B ja 23V reitit muuttuivat Länsi-Pasilan katurakennustöiden johdosta. Uusi reitti on – Pasilankatu – Suokatu – Radiokatu – Pasilankatu – Ilmalankatu –

Uusin raitiotiekirja ilmestynyt kauppoihin. Mikko Alameren kirja *SUOMEN RAUTATIIET* kertoo rautateiden lisäksi runsaasti myös Helsingin, Turun ja Viipurin raitiotielaitoksista, Helsingin ja Tampereen johdinautoista sekä Helsingin metrosta. Historiallisen katsauksen ohella runsaasti valokuvia sekä raitiovaunulista.

Mikko Alameri. *SUOMEN RAUTATIIET*, 17 x 24 cm, ISBN 3-900134-52-9, 192 sivua. Verlag Josef Otto Slezak, Wien, 1979. Hinta n. 115,50 (Akateeminen Kirjakauppa, Suomalainen kirjakauppa).

Saatavana myös saksankielisenä laitoksena: *Eisenbahnen in Finnland*.

	v. 1977	v. 1978
Ajokki Oy	145	172
Oy Autokorirakenne Ab	158	134
Oy Delta-Plan Ab	~ 190	~ 190
Oy Haldin Ab	38	—
Kiitokori Oy	9	18
Lahden Autokori Oy	70	64
Matka-Autot Oy/Oy Trafora Ab	4	~ 3
Oy Wiima Ab	225	235
Kabus Oy	1	1
Yhteensä	840	817

Taulukko Suomen koritehtaiden tuotanto vuosina 1977 ja 1978.

21.5.1979 (tilannetieto)

Kuljettajarahastusvaunuiksi muutettavia moottorivaunuja: Töölö: 10 ja 15, Vallila: 16, 17 ja 30.

HKL pyrkii muuttamaan riittävän monta vaunua kesän aikana, jotta linjalla 8 voidaan syksyllä siirtyä käyttämään telivaunuja. Nivelvaunut voidaan tällöin palauttaa kapasiteettipulasta kärsiville linjoille 3B ja 3T.

26–28.5.1979

Raitiolinjoilla 7B ja 8 jouduttiin turvautumaan poikkeusreiteihin vesijohdon murruttua Runeberginkadun ja Töölönkadun kulmassa. Lehtitietojen mukaan Munkkiniemen suuntaan pyrkineet raitiovaunumatkustajat kuljetettiin ensimmäiseen alkuun (26.5.) Töölöntorilta busseilla eteenpäin kohti määränpäättään, koska Mannerheimintien ja Helsinginkadun risteys oli tulvaveden vallassa.

Maanantaina 28.5. käytetyt poikkeusreitit:

Linja 7B oikaisi Helsinginkadulta Mannerheimintien kautta Postitalolle (7A ajoi normaalia reittiä).

Linjaa 8 liikennöitiin kahdessa osassa; Vallila – Töölön kisa-halli ja Töölöntori – Salmisaari. Vaunu 3 ajoi iltapäivällä muutaman »sivun» numeroimattomana vuorona.

Nämä samat poikkeusjärjestelyt olivat voimassa myös heinäkuussa 1977, jolloin vesiputki murtui miltei samasta paikasta.

30.5.1979

Kuljettajarahastuskäyttöön muutettu moottorivaunu 30 oli aamuruuhkassa linjan 8 vuorossa 114.

27.5.1979

Riihimäen – Kouvolan välinen sähköjunaliikenne alkoi yhdellä junaparilla.

Jatkuu sivulla 52

HKL 345 romuna Koskelan hallissa.
 HKL 345 at Koskela depot after scrapping.
 Kuva/photo J. Rauhala, 10.4.1979



Kouluauto/ajojohdon puhdistusauto 8310 työssään 7.4.
 Training/maintenance vehicle 8310 at work on 7 April.
 Kuva/photo A. Hellman

TAULUT Kuntaikataulut alkaen

01.06.1979

50

132	4S	7.08- 8.09	Th	607-606	72	7B	5.50-23.34	Kh	827-804
"	4S	15.49-17.45	Th	605-612	74	7B	8.27-23.44	Kh	"
133	4S	7.25- 8.23	Th	607-606	79	8	6.00-22.58	Kh	841-846
"	5	14.41-17.49	Th	615-616	80	8	6.12-23.07	Kh	"
134	4S	7.03- 9.01	Th	607-606	81	8	6.24-23.17	Kh	"
"	4S	15.55-16.55	Th	605-612	82	8	5.37-23.28	Kh	"
135	5	5.42- 8.58	Th	615-616	83	8	5.48-23.48	Kh	"
"	5	15.03-18.10	Th	"	91	10	9.06-16.26	Th	607-632
136	4S	7.16- 8.18	Th	607-606	92	10	5.48-23.32	Kh	811-840
"	4S	15.19-17.15	Th	605-612	93	10	6.12-23.42	Kh	809-840
137	7A	5.45- 9.29	Th	629-622	94	10	5.44-23.33	Kh	809-812
"	7A	13.52-18.17	Th	"	95	10	5.53-23.43	Kh	"
138	7B	5.35- 9.23	Th	621-630	96	10	5.44-23.36	Kh	809-810
"	7B	14.21-18.10	Th	"	97	10	5.53-23.46	Kh	"
139	8	5.42- 8.47	Th	629-630	SU:		6.54-23.02	Kh	805-810
"	8	13.52-17.58	Th	"	12	3B	9.12- 1.24	Kh	"
140	10	6.44- 9.14	Th	607-632	14	3B	7.09-23.17	Kh	"
"	10	14.22-17.54	Th	605-632	15	3B	9.32- 1.30	Kh	805-812
141	10	7.19- 9.27	Th	607-606	16	3B	6.54-23.33	Kh	807-810
"	10	14.27-18.24	Th	607-632	17	3B	9.45- 1.09	Kh	805-810
142	4S	15.04-17.00	Th	605-612	19	3B	9.36- 1.11	Kh	809-806
LA :					25	3T	7.00-23.00	Kh	811-806
1	1	5.44-15.30	Kh	801-802	26	3T	6.54- 1.26	Kh	809-806
2	1	5.57-16.10	Kh	801-812	27	3T	10.05-23.15	Kh	"
3	1	9.25-17.29	Kh	801-802	29	3T	7.12- 1.30	Kh	809-810
4	1	8.35-15.38	Kh	801-812	30	3T	10.22-23.30	Kh	809-806
5	1	6.12-17.47	Kh	801-802	31	3T	9.52-23.28	Kh	809-810
12	3B	5.48-23.02	Kh	807-810	35	4	7.00- 1.30	Kh	"
13	3B	9.04-15.54	Th	629-608	36	4, 4N	10.07-23.21	Kh	"
14	3B	5.44- 1.24	Kh	805-810	38	4	6.54- 1.26	Kh	"
15	3B	8.17-23.17	Kh	805-810	39	4, 4N	10.00-23.12	Kh	"
16	3B	5.50- 1.30	Kh	805-812	40	4	7.00- 1.30	Kh	809-814
17	3B	5.30-23.33	Kh	807-810	41	4, 4N	9.30-23.42	Kh	819-820
19	3B	5.37- 1.09	Kh	"	44	5	7.08-23.48	Kh	819-848
24	3T	7.52-15.59	Kh	809-806	46	5	6.54-23.32	Kh	819-820
25	3T	6.00- 1.11	Kh	"	47	5	10.00-21.05	Kh	"
26	3T	8.32-23.00	Kh	"	48	5	7.02-23.11	Kh	821-824
27	3T	5.37- 1.26	Kh	811-806	53	6	10.10-23.20	Kh	"
29	3T	5.50-23.15	Kh	"	54	6	6.54-23.31	Kh	831-824
30	3T	5.42-23.30	Kh	809-810	55	6	10.26-23.41	Kh	821-824
31	3T	5.50-23.30	Kh	809-806	56	6	6.54-23.50	Kh	823-824
35	4	5.42-23.28	Kh	809-810	58	6	6.54-23.12	Kh	821-822
36	4, 4N	5.57- 1.30	Kh	"	59	6	8.58-23.14	Kh	825-828
38	4	5.37-23.21	Kh	835-810	64	7A	9.35-23.24	Kh	"
39	4, 4N	5.42- 1.26	Kh	809-810	65	7A	8.45-23.34	Kh	803-828
40	4	5.57-23.12	Kh	"	66	7A	9.05-23.27	Kh	827-826
41	4, 4N	6.05- 1.30	Kh	809-814	71	7B	8.50-23.34	Kh	827-804
44	5	5.30-23.42	Kh	819-820	72	7B	9.57-23.44	Kh	"
46	5	8.23-23.48	Kh	819-848	74	7B	7.04-22.58	Kh	841-846
47	5	5.41-23.32	Kh	819-820	79	8	7.14-23.07	Kh	"
48	5	5.52-21.05	Kh	"	80	8	7.00-23.17	Kh	843-846
53	6	6.00-23.11	Kh	821-824	81	8	10.37-23.28	Kh	841-846
54	6	6.07-23.20	Kh	"	82	8	6.54-23.48	Kh	"
55	6	6.20-23.31	Kh	"	83	8	7.00-21.16	Kh-Th	809-606
56	6	5.37-23.41	Kh	823-824	91	10	9.42-23.32	Kh	809-840
57	1	5.48-17.12	Kh	811-802	92	10	6.54-23.42	Kh	"
58	6	5.53-23.50	Kh	823-824	93	10	7.02-23.33	Kh	809-812
59	6	5.50-23.12	Kh	821-822	94	10	10.13-23.43	Kh	809-812
64	7A	5.50-23.14	Kh	825-828	95	10	7.02-23.36	Kh	811-810
65	7A	6.05-23.24	Kh	"	96	10	9.52-23.46	Kh	809-810
66	7A	8.44-23.34	Kh	"	97	10			
71	7B	6.05-23.27	Kh	827-826					

Sivujen 50-51 taulujen selitykset:

1 = vuoro, 2 = linja, 3 = ajoaika hallista halliin, 4 = halli, 5 = hallireitit, p = perävaunu, r = rahastaja. Hallireitit: RAITIO 3-1978.

Nivelvaunuvuorot: 12, 14-16, 19, 24-27, 29-31, 35, 36, 38-41, 79-83, 91-97, 127, 128.

Raitioliikenne kuluttaa 306 tonnia hiekkaa vuodessa. Kulu-
tus on suurin lehtikelien aikana sekä pakkasen lauhtuessa
nopeasti. Raitiovaunujen yhteispituus on museovaunut (10)
ja työvaunut (12) mukaan lukien 3144 m.

Linja-autojen polttoaineenkulutus vaihtelee linjoittain. Esi-
merkiksi linjalla 95 se on 42 litraa/100 km ja linjalla 17 62
litraa/100 km. Arkipäivänä kuluu keskimäärin 40 000 litraa
polttoainetta.

HKL:n vuoden 1978 tilinpäätöksen mukaan laitoksen ali-
jäämä jäi 11,3 Mmk talousarvion lukuja pienemmäksi. Toi-
minnalliset tulot olivat n. 240 Mmk, eli 57,2 % kokonaistu-
loista. Puuttuvan osan maksaa kaupunki. Tulot lisääntyivät
edelliseen vuoteen verrattuna n. 12,5 % ja käyttömenot jäi-
vät n. 29 Mmk arvioitua pienemmäksi.

1.6.1979

HKL siirtyi kesäkauteen:

- linjoja 2 ja 50 ei liikennöidä lauantaisin, linjaa 502 ei liikennöidä 1.6 – 14.8. Pikalinjan 91V uusi tunnus on 91X.
- Autolinja 21 yhdistettiin linjoihin 65 ja 66. Linjat 21V ja 66S sekä linjan 66 iltaliikenne (20-23) ja yölinja 66N säilyivät ennallaan.
- Linja 21 korvattiin linjoilla 65A ja 66A, linja 21N yölinjalla 65N, linja 65 linjalla 65A sekä linja 66 linjalla 66A.
- Uudet linjat ovat:
65A Lauttasaari (Vattuniemi) – Rautatientori – Oulunkylä (Veräjämäki)
65N Lauttasaari (Vattuniemi) – Rautatientori – Oulunkylä (Veräjämäki)
66A Lauttasaari (Vattuniemi) – Rautatientori – Länsi-Pakila; linjaa liikennöidään n. klo 20:een
- Rautatientorille ja Kasarmitorille liikennöivien itäsuunnan autolinjojen 80-98 reitit ja pysäkit muuttuvat Hakaniemessä.
Uusi reitti on –Sörnäisten rantatie – Hakaniemenkatu – Hakaniemenranta – Siltasaarenkatu –
Uudet pysäkit: Sörnäisten rantatiellä Merihaasta Hakaniementorille johtavan jalankulkusillan pohjoispuolella (ei pikalinjoja).
Hakaniemenrannassa Viherniemenkadun kohdalla (vain Rautatientorille liikennöivät linjat).
Siltasaarenkadun pysäkkiä käyttävät vain Kasarmintorille liikennöivät linjat

KANSIKUVA/ON THE COVER:

Uusi kotimainen johdinauto koeajolla 2.5. The new finnish trolleybus on a test run on 2 May 1979.

Kuva/photo A. Hellman

Takakansi: Linnanmäen huvipuiston »Monorail»

On the back cover: The new "Monorail" at the Linnanmäki fair grounds.

