

TRAITIO

1 1980



- 3 -05- 1980

TUTUSTUMISKÄYNTI RAITIOTEILLE 26.4.1980

Lauantaina 26.4.1980 klo 11.00 lähdemme tutustumisretkelle, jonka kohteina ovat HKL:n Koskelan, Töölön ja Vallilan raitiovaunuhallit ja -korjaamot. Lopuksi poikkeamme Vallilan museoon. Matkalla on mukana HKL:n opas: Siirtymismatkoilla käytämme tilausajokalustoa, josta syystä osallistujat maksavat ennakoon ajomaksun. Tarkemmat tiedot lähetetään jäsenille ennen retkeä.

Tässä yhteydessä kehoitetaan jäseniä myös tarkistamaan, että kuluvan vuoden jäsenmaksuasiat on hoidettu.

RESIINA

Vanhoja RESIINAN numeroita
23, 25, 27-28, 3/78, 4/78 hintaan 7 mk numerolta
Vuosikerta 1979 45 mk (hintoihin lisätään postikulut)
Vuositilaus 1980 SR:n jäsenille vain 50 mk
Tilaukset osoitteeseen:
RESIINA
PL 795
00101 HELSINKI 10



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. Hellsten

RAITIO ISSN 0356-5440

päätoimittaja
toimitussihteeri

kustantaja

Painopaikka

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettyä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1980

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista 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.

Kansikuva/On the Cover:

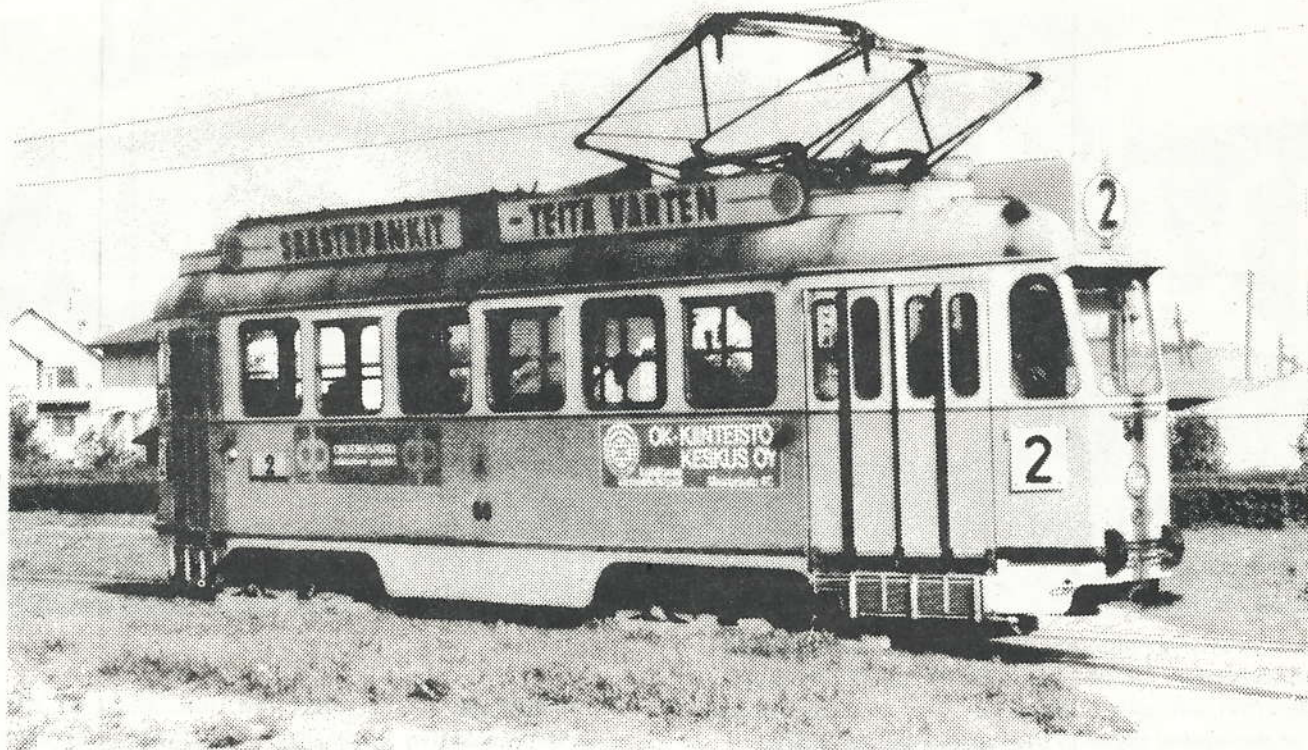
TuKL 51 Nummenmäen viehättävällä pääraitilla, Vanhalla Hämeentiellä. Täältä tavoitti vielä maalaismaiseman kirkonkylämiljöön.

TuKL 51 »out in the country» in the suburb of Nummenmäki.

Kuva/photo: J. Rauhala, 31.5.1972

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 5.osa

tyyppi RM 2



RAITIOTIEMOOTTORIVAUNUT TuKL 48–55

Vaunujen korit rakensi tamperelainen Valmet Oy Lento-konetehtäjä, ja vaunujen tyyppimerkintä oli RM2. Telit valmisti Oy Tampella Ab:n Tampereen tehdas ja sähkölaitteet toimitti Oy Strömberg Ab englantilaisen Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd:n lisenssin mukaisesti. Vaunusta käytettiin valmistajien nimitystä johtuen myös lyhennettä VTS.

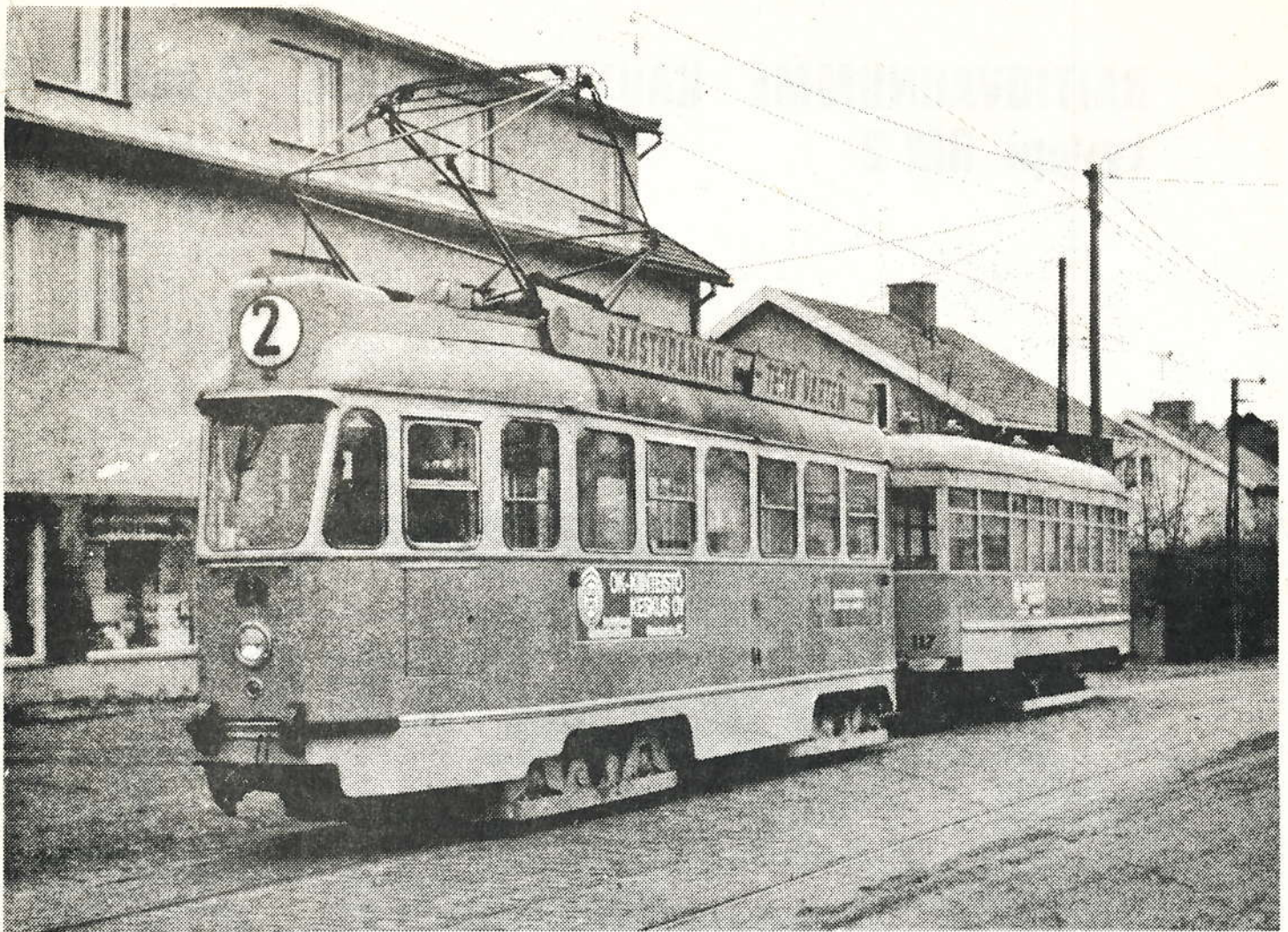
Teräsrakenteisessa vaunussa oli itsekantava kori, ja ajolaitteet olivat vain toisessa päässä. Ovet olivat vaunun oikealla puolella, kaksi sisäännousuovea takana ja kaksi poistumiso-vea edessä. Kiinteä rahastajanaitio oli takaovien lähistöllä. Vaunujen tavallisesta poikkeava ulkonäkö, eli kaksisuuntiset etu- ja takapäät johtuivat kaksoisradan raiteiden pienestä aukean tilan ulottumasta. Telivaunujen päädyt ulottuvat kaarteissa niin paljon ulospäin, että kohdattaessa viereistä raidetta kulkeva vaunu seurauksena olisi kolhiintuminen. Helsingissä levennettiin 1950-luvulla raiteiden etäisyyttä, jotta uudet vaunut pystyivät niitä vaivatta liikennöimään. Linjan 6 osuus Mannerheimintieltä Marian sairaalaan purettiin samasta syystä, koska sitä ei kannattanut uusia »leveäksi» kaksoisraiteeksi.

*TuKL 50 lähestymässä Korppolaismäen pääte pysäkkiä.
Turku motor tram 50 approaching the terminus in Korppolaismäki.*

Kuva/photo: J. Rauhala, 11.9.1971

Turussa siis pitäydettiin vanhassa pienessä aukean tilan ulottumassa ja vaunujen oli sopeuduttava tällaiseen järjestelmään. Sveitsistä löydettiin esikuva uudelle vaunulle, sielähän oli sodan jälkeen (ja osittain sodan aikaanakin) voima-peräisesti uusittu vanhaa kalustoa periaatteena »vaunu mukautuu olemassa olevaan järjestelmään» eikä päinvastoin. 1940- ja 1950-luvun sveitsiläisistä telivaunuista voi ottaa malliksi miltei minkä vain ja todeta niiden sekä RM2:n ilmi-selvä yhdenmukaisuus, joskin useimmissa sveitsiläisissä vau-nuissa on myös keskiovet.

(Tähän on olemassa luonnollinen selitys: TuKL entinen, ja sittemmin edesmennyt, johtaja Pentti O. Savolainen ker-toi kerran, että vaunujen alkuperäispiirustukset olivat peräi-sin Sveitsistä; turkulaiset vain »suomensivat» vaunun yhdes-sä vaunutehtaan kanssa. —



Raitiolinjan 2 tyyppillinen ruuhkajuna, eli »aave» ja 2-akselinen perävaunu Nummenmäen pääte pysäkillä. Perävaunut säilytettiin päiväsaikaan Nummenmäessä ja Korppolaismäessä, ja perävaunut palasivat iltaruuhkan jälkeen halliin.

A typical combination on route 2 in Turku. Bogie motor with two axle trailer is standing here at the Nummenmäki terminus. Trailers were stored in Nummenmäki and Korppolaismäki between the morning and evening peaks, and the two-car trains returned to the depot after the evening peak.

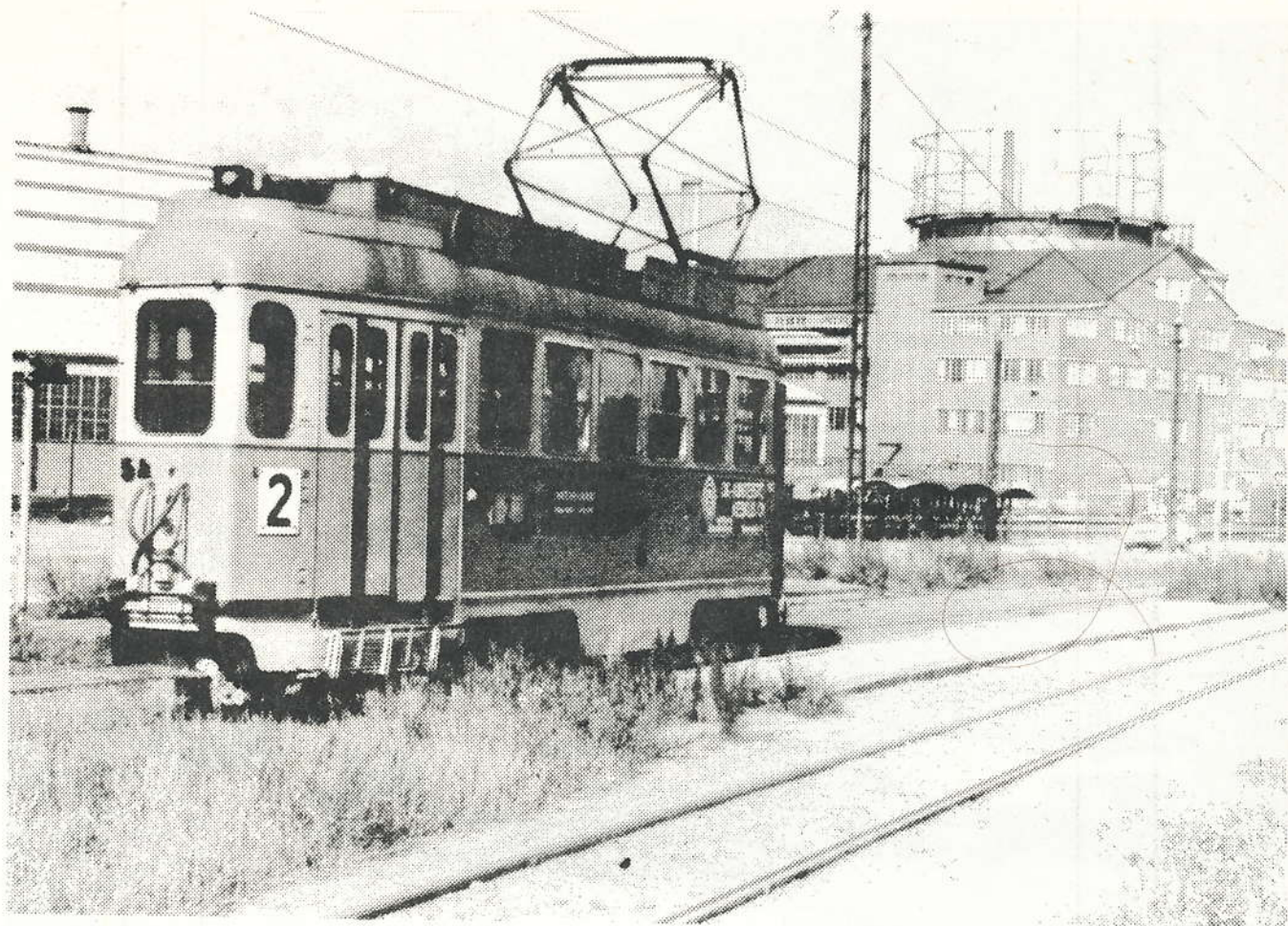
Kuva/photo: I. Leppänen, 30.11.1971

Valmetin tehtyä tarvittavan tuotekehittelytyön ja sopimukset vaunujen valmistus saatettiin aloittaa, ja ensimmäinen »aavevaunu» ajoikin 17.7.1956 onnistuneen koematkan Turun 3-linjalla. Kaikki vaunut valmistuivat vuoden 1956 aikana. Niinkuin hyvin muistetaan, turkulaiset ristivät RM2:t »aavevaunuiksi», koska vaunut kulkivat entisiin verratuina äänettömästi, kiihtyivät nopeasti ja niiden jarrutuskyky oli hyvä. Vaunun sisällä oli iso metallikyltti, jossa huomautettiin vaunun kulkuominaisuuksista ja kehoitettiin pitämään lujasti kiinni tukitangoista. (Muutama TuKL:n henkilökunnan jäsen käytti myös nimitystä »haavevaunu», koska haaveiltiin saatavan hyviä vaunuja, mutta muutamat tekniset ratkaisut, erittäinkin ajokytkin, eivät olleet täysin onnistuneita. —

Istuinjärjestys oli tyyppillinen turkulainen, eli yhdenistuttava penkkirivi kummallakin seinustalla. Näin ollen seisomapaikkatarjonta oli suuri ja vaunut pystyivät kuljettamaan normien mukaiset 100 matkustajaa. Jos RM2:a halutaan verrata helsinkiläiseen vaunuun, kohteeksi on otettava lähinnä samaan kokoluokkaan kuuluvat HKL 181–186, eli Munkkiniemen bogievaunuiksi kutsutut ASEA:n telivaunut. Tarkasti ottaen RM2 oli vielä aavistuksen verran lyhyempi kuin nämä Helsingin funkkisraitiovaunut.

Aavevaunujen ajopalvelus päättyi samanaikaisesti kuin linjan 2 tarina raitiolinjana, eli 1.6.1972 klo 0.05, jolloin viimeisen aaveen saksisanka vedettiin irti ajohodosta Korppolaismäen sivuraiteen läheisyydessä. Paikalle oli jätetty jo aikaisemmin 2-linjan ruuhkaperävaunut 102, 122–124, 127, ja liikenteen päättyessä illan mittaan sinne jäivät kaikki ajossa olleet RM2:t eli 48–53 ja 55. Vaunu 54 unohtui pois keskiyöllä pidetystä aavevaunujen »hautajaistilaisuudesta», sillä se seisoi hallissa.

TuKL tarjosi tietävästi RM-kakkosia liikenteen lopettamisen jälkeen Helsingin raitioiteille, mutta ymmärrettävistä syistä kauppooja ei syntynyt. Vaunut olivat HKL:n mittapuun mukaan varsin pieniä, ja niveltaa osattiin jo odottaa vanhan kaluston korvikkeeksi. »Aavevaunun» telit olisivat kyllä käyneet varaosiksi, olivathan ne liki samanlaisia kuin RM1:n telit. Hallivaunuiksi ne olisivat taasen olleet isoja ja metallisina telivaunuina hankalasti lyhennettäviä.



TuKL 54 Korppolaismäen sivuraiteen luona; taustalla Turun kaasulaitos, sekin jo toimintansa lopettanut.

TuKL 54 by the siding in Korppolaismäki. In the background the gas works, now also closed.

Aikoinaan vaunuja kehuttiin hyviksi ja varmoiksi työjuhdiksi. Linjan 2 lopettamisen jälkeen niitä ei kuitenkaan siirretty kolmoselle, vaan ne pantiin heti seisomaan. Linjalla 3 (B-puolikkaalla) ajettiin lokakuun 1972 alkuun vanhoilla kaksiakselisilla vaunuilla niin kuin oli tietysti ennenkin tehty. Monilta tahoilta kuului, etteivät »aaveet» olleet enää kukaan puolin loistonsa kunnossa ja joutivat siksi jo lepoon.

Näin jälkeensä, kun raitioteiden lakkauttamiset ovat jo osittain unohtuneetkin, ja asioihin on saatu enemmän etäisyyttä, herää vain eräs ajattelukuvio:

Koska 3:n lakkautus oli virallinen raitiotien lepoonlajittamistilaisuus, silloin ei ole syytä esitellä uusimpia vaunuja, vaan on parempi käyttää vanhaa ja teknisestikin alkeellisempaa kalustoa. Veronmaksajat saadaan tällä tavalla muistamaan »ne vanhat kolisevat... ja hyvä, kun päästiin eroon niistä».

Asiasta toiseen: RM2:n esikuvat ovat edelleen käytössä Sveitsissä.

Vuonna 1957 valmistui Turun raitiotiekorjaamossa ainoa teliperävaunu, TuKL 141, jossa oli erikoisuutena mm. Rastatt-telit ja loisteputkivalaistus. Vaunusta rakennettiin huomattavan raskas ja näin ollen kömpelökin. Vuonna 1967 vaunu poistettiin liikenteestä ja siirrettiin Mäntymäen lastenkodin pihalle leikkikaluksi. Vaunussa oli Scharfenberg-kytkin, jollainen asennettiin myös RM2:een nro 48. Korostettakoon vielä, että tämä moottorivaunu oli ainoa, joka kykeni vetämään perävaunua linjalla, sillä muissa TuKL:n vaunuissa käytettiin vain Albert-kytkimiä. Vaunun 48 Schaku poistettiin myöhemmin ja korvattiin Albert'illä.

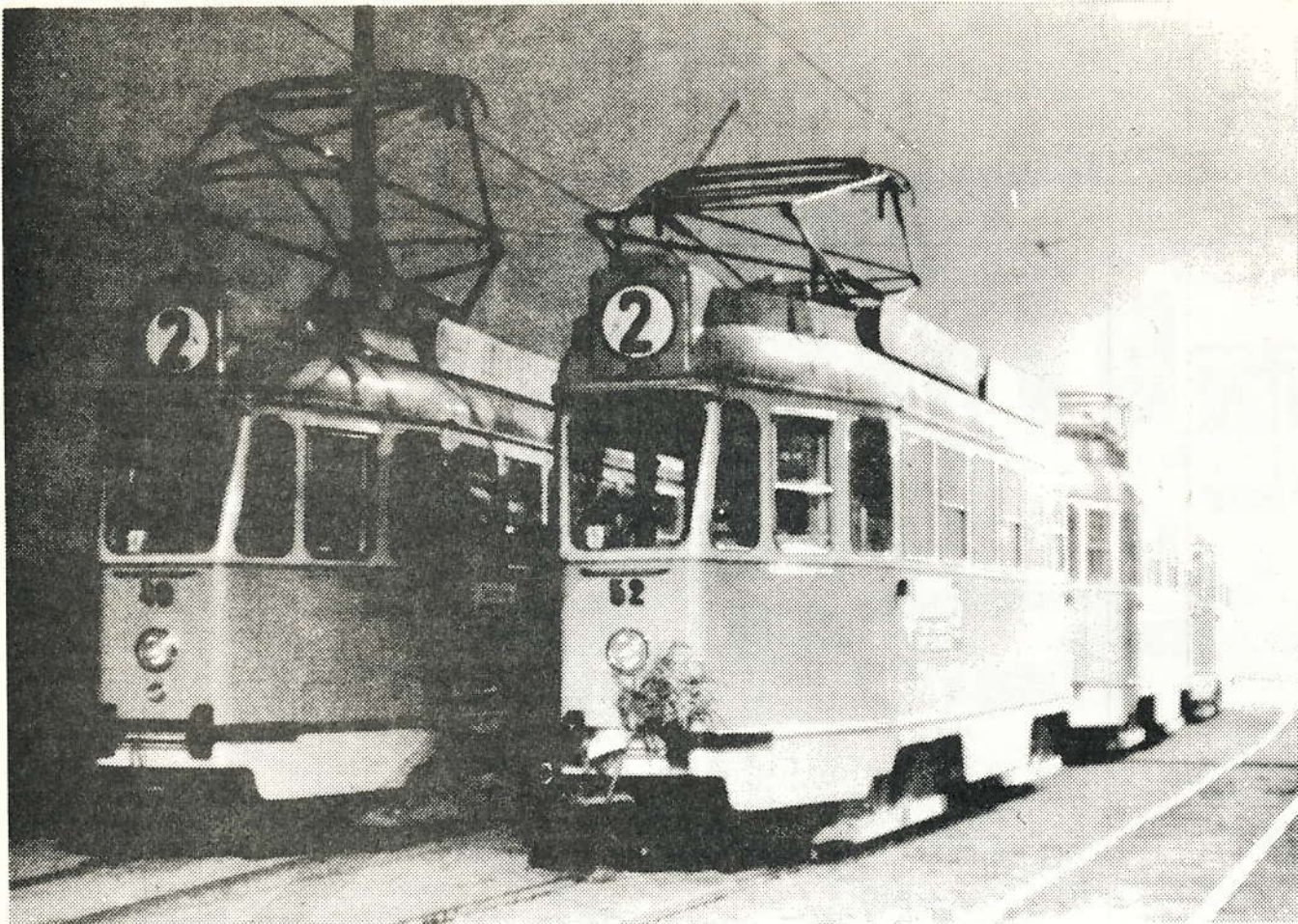
VALMET

Tampella

oy Strömberg Ab

Päämitat, painot ja matkustajamäärät

Käyttöjännite	600 V
Pyörästöjärjestelmä	Bo'Bo'
Suurin nopeus	60 km/h
Raideleveys	1 000 mm
Telin keskiöiden väli	5 300 mm
Telin akseliväli	1 800 mm
Pyörän läpimitta	600 mm
Suurin pituus (puskureineen)	11 600 mm
Suurin leveys	2 100 mm
Vaunun korkeus	3 750 mm
Sisäkorkeus	2 200 mm
Lattian korkeus kiskosta (kuormattuna)	920 mm
Paino	n. 20 000 kg
Istumapaikkoja	17
Seisomapaikkoja	83
Kuljettaja + rahastaja	2
yhteensä	102



TuKL 49 ja 52 kakkoslinjan viimeisellä pysäkillä 1.6.1972 aamutunneilla. Perässä kaikki muutkin kakkosen raitsikat. Huomaa kukkaseppele 52:n keulalla.

The end! Turku bogie motor trams 49 ja 52 after the last run. All other trams from withdrawn route 2 are lined up behind them. Note the wreath on tram 52.

Kuva/photo: J. Rauhala, 1.6.1972

Sähköjarru on vaunun varsinainen käyttöjarru. Sähköjarru saadaan toimimaan vetämällä ajokytkimen sauvaa taaksepäin. Moottorien ankkurien kytkennät käännetään jarrutuksen aikana päinvastaisiksi, jolloin moottorit toimivat generaattoreina. Ilmiötä kutsutaan reostaattiseksi vastusjarrutukseksi. Kun ajokytkimen sauvu siirretään jarrutusnastoille, jarrutusteho kasvaa vastusten poiskytkettyessä askel askelelta aina nastaan 12 asti.

Kiskojarru toimii, kun ajokytkin siirretään 13. jarrunastalle. Kiskojarru on tarkoitettu apujarruksi, jota käytetään äkillisen vaaratilanteen uhatessa. Hätätilanteessa se voidaan kytkeä toimimaan myös jalkapolkimella riippumatta ajokytkimen asennosta. Yhden kiskojarrun puristusvoima on 4500 kg. Kiskojarrun toimiessa soi matkustamon etuseinässä oleva hälytyskello.

Ilmajarrua käytetään normaalitapauksissa vaunun pysäyttämiseen. Westinghousen ilmajarruventtiiliin yhdistetyt rumpujarrut tulevat automaattisesti mukaan jarrutukseen sähköjarrutuksen puolessavälissä ja tehostuvat loppunastoilla kun nopeus on laskenut alle 5 km:iin/h. Ilmajarrua voidaan käyttää poikkeustapauksissa ajokytkimen sauvan lisäksi käsijarrun vieressä olevan ilmajarruvivun avulla.

Mekaaninen käsijarru vaikuttaa ensimmäisen telin rumpujarruihin vaijerin välityksellä. Käsijarrun vetotangossa vaikuttaa 160 kg:n voima ja sitä käytetään seisontajarruna.

Ratamoottorien tyyppi on Strömberg GH4U-67E. Jokaisella akselilla on oma ratamoottori. Voima siirretään moottorista pyörästöakselille nivelakselin ja hypoidihammasyörien välityksellä; välityssuhde on 1:7,17. Moottorien tuntinen teho on 4 x 50 kW ja jatkuva teho 4 x 35 kW. Tuntitehoa vastaava moottorin kierrosluku on 1640 k/min ja nopeus 29,3 km/h, jatkuvan tehon kierrosluku on 2050 k/min ja nopeus 36,7 km/h, ja ohjenopeus kentänheikennystä käytettäessä on 50 km/h.

Ratamoottorit on numeroitu edestä lukien 1, 2, 3 ja 4. RM2-vaunujen ratamoottorit 1 ja 3 sekä 2 ja 4 on kytketty keskenään sarjaan. Liikkeelle lähdettäessä moottorit kytetään sarjaan ja nopeuden kasvaessa rinnakkain. Sarjakytkenästä siirrytään siltakytkennän kautta rinnankytkentään. Vanhojen kaksiakselisten vaunujen kytkennänvaihtoon käytettiin oikosulkukytkentää, joka soveltuu paremminkin sähkövetureissa käytettäväksi, koska niiden kuormitus- ja ajoolosuhteet vaihtelevat suurestikin. Raitiovaunun (rv-junan) ja moottorien yhteistehon suhde on aina vakio ja lisäksi tarvitaan nopeaa kiihdytystä.



*TuKL 54 raitiotiekorjaamolla.
TuKL 54 in the repair shop.
Kuva/photo: J. Rauhala, 22.2.1972*

Ajokytkimen alkupään nastoilla kytketään vastukset asteittain pois, jolloin sarjaan kytketyt moottorit saavat 13. nastalla täyden ajojohtojännitteen. Siirryttäessä 14. nastalta 15. nastalle, eli ensimmäiseen rinnankytkentäasentoon, tarvittavat kontaktorit – päävirtakytkimet – sulkeutuvat ja muodostavat siltakytkennän. Kun ratamoottorit ovat siirtyneet rinnankytkentään, vastukset kytketään jälleen pois. Nastalla 24 ratamoottorit saavat toisin sanoen täyden ajojohtojännitteen eli 600 V.

Ajokytkimen nastat: 1–13 sarjassa
14–24 rinnan
25 rinnan ja kentänheikennys

Varsinaisia ajoasentoja ovat nastat 13, 24 ja 25. Ajovastukset ylikuumenevat, mikäli muita asentoja käytetään jatkuvasti.

Kumijoustopyörät ovat Klöckner-Georgsmarienwerke AG:n valmistetta ja niissä on vaihdettavat pyöränrenkaat.

Jousitus on järjestetty siten, että telin akselien laakeripe-sät on pulteilla kiinnitetty laakeritukiin, joiden päähän on sijoitettu ääntä ja tärinää vaimentavat kumityyny. Telin poikittainen vaunua kannattava kehtopalkki on liitetty telin runkoon pitkittäissuuntaisten, puolielliptisten ja päistään kumityynyjen varassa olevien Fiskars-lehtijousien välityksellä.

Korin sisällä matkustamossa oleviin tukipylväisiin on matkustajia varten sijoitettu pysähtymispainonappeja, samoin nappi on takaovien luona ulkopuolella suojakuvun alla.

Vaunun katolla olevissa käynnistys- ja jarrutusvastuksissa syntyvää lämpöä käytetään talvella vaunun lisälämmitykseen puhaltamalla jäähdytysilma matkustamoon.

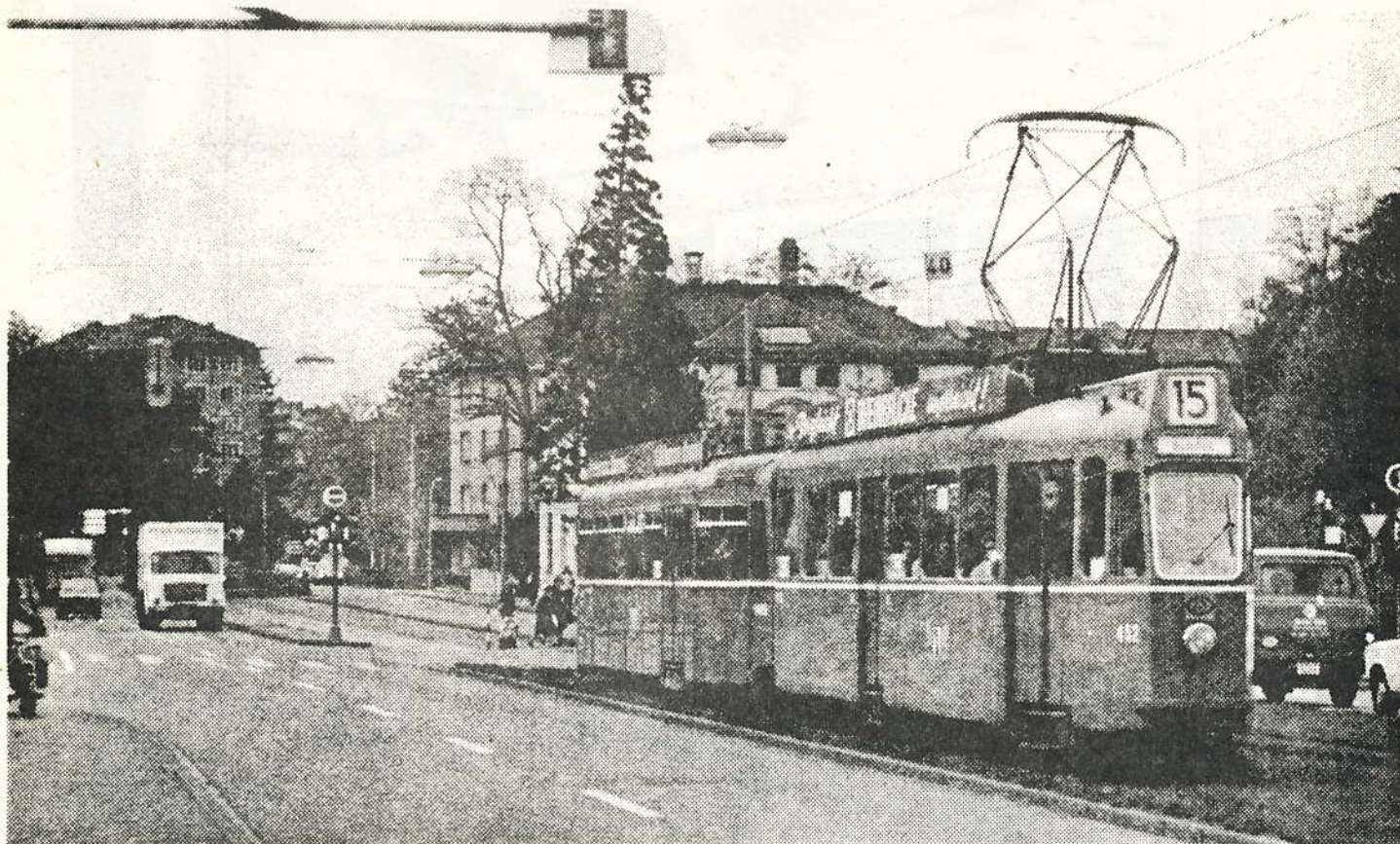
Muutamissa RM2-vaunuissa käytettiin Hasler TEL R 1038 -ajopiirturia, joka rekisteröi ajatun matkan, nopeuden, jarrutusmatkat sekä vilkkujen käytön. Rekisteröitäväksi matkak-si voidaan säätää 260, 520 tai 1040 m. Ajon aikaiset tapahtumat piirtyvät piirturikiekon värikalvolle. Matkan edetessä vanhin osa pyyhkiytyy pois niin, että valitun näyttöosuuden viimeiset tiedot ovat aina esillä.

RM2-vaunujen virrotin oli saksisanka, jossa oli Ringsdorffin kaksoishiililaahain. Vastaavaa virroitinta oli aiemmin kokeiltu TuKL 23:ssa.

JORMA RAUHALA

Aikaisemmin ilmestyneet osat:

HMIV	Raitio 3 - 1978
RM1	Raitio 2 - 1979
HMV	Raitio 3 - 1979
RM3	Raitio 4 - 1979



Baselin liikennelaitoksella (BVB) on 76 standardimoottori-vaunua ja 107 perävaunua. Tässä tyypillinen juna linjalla 15 lähellä Aeschenplatz'in vilkasta raitioterminaalaa. Valonheittimen yläpuolelle kiinnitetty silmä kertoo, että vaunussa ei ole rahastajaa tai lipunleimauslaitteita.

A swiss standard motor and trailer, running on route 15 near Aeschenplatz in Basel.

Kuva/photo: I. Leppänen, 6.11.1979



TuKL 55 ja ilmaa halkaiseva nokka Korppolaismäessä.

TuKL 55, displaying the wind-splitting nose in Korppolaismäki.

Kuva/photo: J. Rauhala, 11.9.1971

SVEITSILÄISET STANDARDIVAUNUT

Niin kuin Turun RM2-vaunuista kertovassa artikkelissa mainitaan, esikuvana käytettiin sveitsiläistä standardivaunua, jonka piirustukset TuKL:n silloinen johtaja Pentti O. Savolainen oli saanut kollegoiltaan.

Zürichin liikennelaitos hankki vuonna 1939 kaksi 3-akselista moottorivaunua ja vuotta myöhemmin telimoottorivaunun, joiden katsotaan olleen standardivaunujen esikuvia. Sodan päätyttyä alkoi VST (Verband Schweizerischer Transportunternehmen = Sveitsin liikennelaitosten liitto) kehittää zürichiläisten vaunujen pohjalta standardivaunumallistoa, jota kaikki raitiotielaitokset voisivat käyttää.

Moottorivaunuja kehitettiin neljä eri tyyppiä: Ia = kevyt yksisuuntamoottorivaunu, tyhjäpaino n. 13,5 tn, teho 4 x 50–60 hv, suurin nopeus 55 km/h; Iab = keskiraskas yksisuuntamoottorivaunu, tyhjäpaino n. 16 tn, teho 4 x 65 hv, suurin nopeus 55 km/h; Ib = raskas yksisuuntamoottorivaunu, tyhjäpaino n. 17,5 tn, teho 4 x 85 hv, suurin nopeus 55 km/h; II = kaksisuuntamoottori, tyhjäpaino n. 12,5 tn, suurin nopeus 55 km/h. Kaikissa yksisuuntavaunuissa on 27 istuma- ja 73 seisomapaikkaa, kaksisuuntavaunussa on 26 istuma- ja 54 seisomapaikkaa.

Tämän lisäksi suunniteltiin yksisuuntaperävaunu (tyyppi A, paino 8,5 tn, 21 istuma- ja 84 seisomapaikkaa) sekä kaksisuuntaperävaunu (tyyppi B, paino 7,5 tn, 26 istuma- ja 56 seisomapaikkaa).

RM2 on moottorteholtaan rinnastettavissa lähinnä standardityyppiin Iab, mutta se on huomattavasti raskaampi. Turkulaiset vaunut olivat sitäpaitsi lähes 1,5 m lyhyempiä kuin sveitsiläiset esikuvansa, mutta vain 100 mm kapeampia.

RM2:n sveitsiläiset esikuvat ovat vielä lähes täysilukuisesti käytössä, mutta ne korvataan ajan mittaan nivelvaunuilla tai uusilla telivaunuilla.

Mainittakoon vielä, että useimmissa sveitsiläisvaunuissa on samanlainen ajokytkin kuin moottorivaunuissa HKL 301–330 (»mustangit» eli »ratti-kariat»).

ISMO LEPPÄNEN

Päivämäärä		Raitiovaunun ajoilmoitus				M-vaunu N:o	
		Lähtö	Linja				
Jälkivaunun N:o							
Kyt. tai irroitus tapahtui klo							
Palveluksessa ollut henkilökunta							
Kuljettajat							
Rahastajat							
Ajon aikana ilmenneet viat: (risti ao. ruutuun)							
Mekaaniset viat:				Sähkölait. viat:			
1. Ilmajarrut				12. Sisävalot			
2. Pyörät (tasot)				13. Ovten ohjaus			
3. Painelma				14. Soittokello			
4. Ikkunat				15. Ratamoottorit			
5. Ovet				16. Kompr. moottori			
6. Hiekoitus				17. Ajokytkin			
7. Lasinpyyhkijät				18. Lämmitys			
8. Virranotin				19. Kaapelit			
9. Merkinantolaitte				20. Sähköjarru			
10. Kiskojaarr. nostol.				21. Kiskojaarrut			
11. Kiskonpuhdist.				22. Vilkuvalot			
Muita vikoja tai lisätietoja yllämerkittyihin:				23. Letausmuuttaja			
				24. Vastustuuletin			
				25. Seis-Stop-valot			
				26. Jarruvalo			

Ilmoitti

Kuljettajan nimi ja N:o

L. 700x50 12. 66.

MARJANIEMEN LIKENNE

Kulosaaren huvilakaupungin johtomiehet kiinnostuivat v. 1917 huvila-asutuksesta syrjässä olleisiin Botbyn kartanon maista; olihan heidän keskuudessaan virinnyt ajatus yksityisen sähkörautatien rakentamisesta Helsingistä Porvooseen. Kulosaarelaiset halusivat varata itselleen tonttimaata tulevan radan varrelta. Näin syntyi vuonna 1917 Botby Gods AB-niminen yhtiö. Kohta perustamisensa jälkeen yhtiö joutui kuitenkin suuriin taloudellisiin vaikeuksiin, eikä pystynyt koskaan toteuttamaan ratahanketta.

Botby Gods AB:n maita ostamalla perustettiin 1925 Oy Marjanien Huvilayhdyskunta Ab Marudds Villasamhälle. Krogius Oy oli itsenäisyyden alkuvuosista lähtien liikennöinyt useilla pienillä saaristoaluksilla Helsingin lähisaaristossa, samoin kuin Botby Ångslups Ab:kin. S/S Senta ja S/S Botby liikennöivät Helsingin kaupungin, Puodinkylän ja Rastbölen laitureihin, ja poikkesivat myös Kulosaareen, Tammelundiin ja Marjanieemeen. Tiestön heikkouden vuoksi laivat olivat ainoa mahdollinen tapa kuljettaa raskaita tavaroita.

Yhdyskunnan kasvaessa osoittautui ympäri vuoden toimivan kulkuyhteyden järjestäminen välttämättömäksi. Niinpä tiestön tultua liikennöitävään kuntoon annettiin 29.8. 1927 liikennöitsijä Emil Lindqvistille lupa aloittaa linja-

toliikenne Helsingin kaupungin ja Marjaniemen välillä. Liikennöitsijöiden aikataulut eivät kuitenkaan tyydyttäneet paikkakuntalaisia, ja 1930 anoi Marjaniemen Huvilayhdyskunta oikeutta liikennöidä neljällä linja-automobiilivaunulla Helsingin ja Marjaniemen väliä. Lupa saatiinkin pian, ja 25. 8.1930 ostettiin ensimmäiset linja-autot, eli 18 hengen Reo ja G.M.C. Yhdyskunnan johtokunta hyväksyi aikataulut ja taksat 5.9.1930. Matka Marjaniemeen tuli maksamaan 6 mk ja 10 kpl:een alennuslippuvihko 50 mk. Liikennettä laajennettiin 20.1.1931, jolloin alettiin liikennöidä linjaa Helsinki – Santahamina – Suomenlinna – Vallisaari. Matka Vallisaareen maksoi 2,50 mk, alennuslippu 2 mk; Suomenlinnaan matka maksoi 1,50 mk, alennuslippu 1 mk ja koululaislippu 75 penniä. Yhtiö osti vielä 8.12.1930 S/S Vappu -nimisen laivan, joka liikennöi Helsingin ja Rastbölen väliä. Linja-autoliikenne tuotti yhtiölle vaikeuksia jo alusta alkaen, koska myös muille yrittäjille oli myönnetty linjalupa Marjaniemeen. Nämä yrittäjät eivät halunneet osallistua tienpiitoon, joka tuotti huvilayhdyskunnalle suuria kustannuksia. Niinpä jo vuonna 1932 päätettiin myydä linja-autot ja laiva lähes hinnalla millä hyvänsä.

Lähde: MARJANIEMEN VAIHEITA 1925-1946, Väinö E. Leino, Oy Kirjama 1952.

[illegible]

Suoritetut korjaustoimenpiteet:

Työnjohdon merkintöjä:

työnjohtaja

Lilkenne- ym. vahingot: *)
Lilkennehärlöt: **)

Kuljetajan nimi ja N:o

*) yhteensä, joon osallistuneiden ajoneuvojen numerot, omistajat, todistajat ym. asiaan vaikuttavat seikat.

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 raiteet ja pysäkit (myös halliraitteet). Hinta 15 mk. Mittakaava 1:20.000, valmistettu Suomessa.

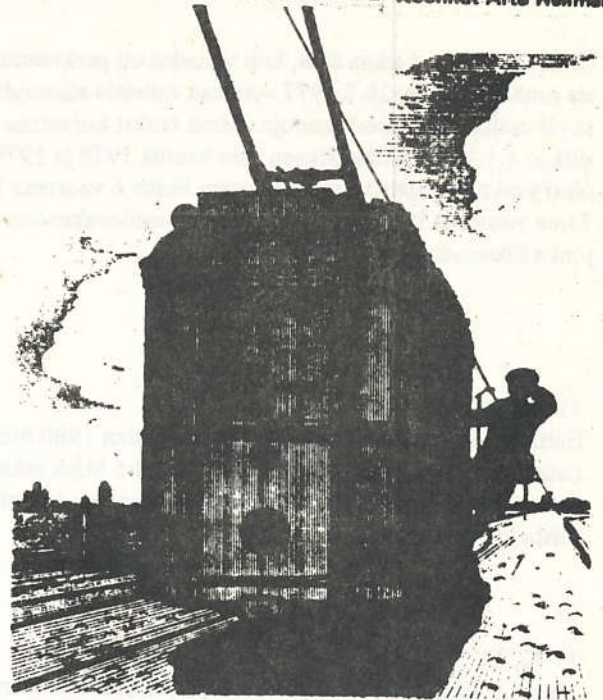
Vanhoja RAITION numeroita vuosilta 1978 ja 1979, jäsenille hintaan 5 mk/kappale.

Tilaukset suoraan postisiirto- tai pankkitilin kautta.

Kuljettajarahastusvaunuja on näkynyt maaliskuusta lähtien linjan 6 lisäksi myös linjalla 7. Rahastajat ovat toki mukana. Uusimmat kuljettajarahastusvaunut ovat 10 ja 29.

PÄÄTEPYSÄKKI

Koonnut Arto Heilman.



Viisikymmenvuotispäiviä vuonna 1980:

20.9: Linjan 8 reittiosuutta Mannerheimintien ja Eurantien välillä on liikennöity 50 vuotta. Päätesilmukka vain on siirtynyt Paavalin kirkon viereen (1953). Samana päivänä alettiin linjaa K liikennöidä samaa reittiä kuin linja 1 ajaa tänä päivänä. Aiemmin ajettiin Sturenkadun – Hämeentien kautta.

Kuljettajarahastusvaunut:

2, 3, 15, 16, 18, 21, 23, 25, 27, 28, 30.10.29

Ratojen varsille on ilmestynyt alkuvuodesta koko joukko kohtauskieltomerkkejä:

- Hämeentie, Vallilan eteläinen tulovaihe, Arabian suunta
- Hämeentie, Paavalin kirkko, Arabian suunta
- Helsinginkatu, Mannerheimintien risteys, Runeberginkadun suunta.
- Sturenkatu, Mäkelänkadun risteys, Paavalin kirkon suunta

Kaikki kiellot ovat ennen vaihdetta, jonka väärä asento saattaa aiheuttaa vaunujen yhteentörmäyksen. Edelliset, nytemin jo poistetut merkit sijaitsivat Kanavakadulla ennen Kanavasiltaa ja Brahenkadulla Helsinginkadun puoleisessa päässä. Edellisen merkin syynä oli vanha kapea Kanavasilta ja jälkimmäisen Brahenkadun epävaka perusta.

Johdinauto 1 näkynyt melko säännöllisesti linjalla 14 vuorossa 205.

Vaunuun 8310 on asennettu glykolinsuihkuttimet, joilla on tarkoitus estää ajojohtojen huurtuminen.

Johdinautossa 1 on tarkoitus kokeilla lähiaikoina automaattisia virroitintankojen nosto- ja laskulaitteita.

HKL on saanut »uusia» koulubusseja. Ne ovat entisiä HML STA:n autoja, jotka on maalattu HKL:n väreihin. Vaunujen numerot ovat 13–16.

- Liikennelaitoksen johtoryhmä päätti 4.12.79, että raitiolinjalla 4 siirrytään kuljettajarahastukseen helmikuun alussa.
- HKL suunnittelee nivellinja-autojen hankintaa. Tehtyjen selvitysten mukaan saattaisi nivellinja-auto olla eräillä keskustalinjoilla sekä raskaimmilla esikaupunkilinjoilla liikenteellisesti parempi ja taloudellisempi kuin 2-akselin linja-auto. Koe-erä hankitaan ehkä jo vuoden 1980 määrärahoilla. Auton pituus on 18 m ja paikkaluku 110. Nivellinja-autojen käyttö edellyttää pysäkkien pidentämistä ja mahdollisesti aikataulujen tarkistuksia.
- Vuoden 1980 kuluessa siirretään raitiotiekiskot Kolmen sepän patsaan toiselle puolelle. Ratatyöt aloitetaan alkukeväästä. Muutoksen yhteydessä rakennetaan raideyhteys myös Aleksanterinkadulta Mannerheimintielle Erotajan suuntaan ja takaisin.

Töölön varikon entiseen johdinautohalliin suunnitellaan raitiovaunukorjaamoa. Halliin tulee huoltokuopat, nostopaidat ja nosturiradat.

Metrosta kiinnostuneille voi vihjeeksi mainita, että metrojunat näyttävät kulkevan kaikkina arkipäivinä koko maanpäällisellä rataosalla useimmiten yksin, jolloin kaksi junaa saattaa olla yhtä aikaa liikkeellä, tai joskus kolme yksikköä yhdessä. Paras havaintoaika lienee aamupäivä. Mainittakoon myös, että yksi tai kaksi yksikköä yöpyy Herttoniemen metroasemalla.

Onkin jo kulunut aikaa siitä, kun viimeksi oli perävaunullisia ruuhkavuoroja. 29.8.1977 voimaan tulleissa aikatauluisa oli useita ruuhkaperävaunuja. Nämä taulut korvattiin uusilla jo 1.1.1978, jonka jälkeen vain kesällä 1978 ja 1979 on ollut yksi ruuhkaperävaunu, nimittäin linjan 6 vuorossa 113. Tämä vuoro on itse asiassa ollut lähinnä »piilovakiovuoro», jonka liikennöintiäika oli n. 6–18.

11.12.79

Helsingin kaupunginvaltuusto pyyhki vuoden 1980 budjetista johdinautojen hankintaan tarkoitetut 5 Mmk sekä vähensi 13 Mmk uusien raitiovaunujen hankintaan tarkoitettuista varoista. Jäljelle jäi 2 Mmk.

17.12.79

Linjan 6 aikataulutasauspaikka siirrettiin Hietalahden pysäkiltä Köydenpunojankadun (Kalevankatu) pysäkille.

19.12.79

Valtuusto palautti johdinautojen hankintaan tarkoitetut 5 Mmk budjettiin, mutta ei lisännyt raitiovaunujen hankintamäärärahoja.

1.1.80

HKL:n uusi tariffi astui voimaan (ks. erillinen taulukko).

2.1.80

Linjan 34 Siltasaari – Lehtisaari päätepysäkki siirtyi Merihakaan. Suomenlinnan lautan liikennöinti loppui. Bussilinjan 5S liikennöinti alkoi.

2.1.80

Mannerheimintien, Hakamäentien, Nurmijärventien ja Vihdintien liittymässä olevat linja-autopysäkit saivat uuden nimen: Ruskeasuon varikko. Entinen nimi oli Lapinmäentie.

1.2.80

Myllypuron linjasto järjesteltiin uuteen uskoon. Myllypuroon liikennöivät linjat:

- 92 Rautatientori – Myllypuro (Alakiventie), kokopäivälinja (Viilarintien kautta)
- 92B Puotila – Puotinharju – Myllypuro (Myllypadontie), kokopäivälinja, (Puotilassa päätepysäkki linjojen 91, 91S ja 91X päätepysäkillä; Turunlinnantie ja Itäkeskuksen kautta)
- 92S Senaatintori – Sahaajankatu – Myllypuro (Alakiventie), ruuhkalinja. Ennallaan (Viilarintien kautta)
- 92X Rautatientori – Myllypuro (Yläkivenkatu), ruuhka-ajan pikalinja, vain ruuhkasuuntaan, (Kaisaniemenrannan kautta Rautatientorille; Viilarintien kautta)
- Ruuhkalinja 92V Rautatientori – Myllypuro (Alakiventie) lopetettiin.

1.2.80

Linja 63A muutettiin pikalinjaksi 63X Postitalo – Metsälä – Suursuo. Linjaa liikennöidään ruuhka-aikana 9–11 min. välein.

Linjalla 4 (4 N) alkoi osittainen kuljettajarahastus. Rahastajat ovat mukana arkisin n. klo 9–17 (katso Taulut).

Linjan 8 kalusto muuttui. Nivelvaunujen tilalle tulivat kuljettajarahastusvaunuiksi muutetut sarjojen 1–15 ja 16–30 vaunut. Kaikissa vuoroissa (myös vuoroissa 114 ja 139) on lisäksi perävaunut ruuhka-aikoina.

1.2.80

Raitiolinjalla 4 siirryttiin osittaiseen kuljettajarahastukseen. Rahastajat ovat mukana ma-pe n. klo 9–17. Yölinjalla 4N on täydellinen kuljettajarahastus.

Rahastajat otettiin ja jätettiin TK pysäkillä.

Raitiolinjan 8 kalusto vaihtui. Nivelvaunujen tilalle tulivat sarjojen 1–15 ja 16–30 kuljettajarahastusvaunuiksi muutetut yksilöt. Kaikissa vuoroissa oli ruuhka-aikana myös perävaunu.

4.2.80

Ruuhkalinja 77A Rautatientori – Jakomäentie lopetettiin.

Ruuhka-ajan pikalinjan 77X Rautatientori – Jakomäki (Lahden moottoritien kautta) liikennöinti aloitettiin.

Linjalla 77S Kasarmitori – Jakomäki uusi reitti Jakomäessä: – Tattariharjuntie – Suurmetsäntie – Jakomäentie – Somerikkotie – Kalteentie.

Linjat 75S Kasarmitori – Heikinlaakso ja 75V Rautatientori – Heikinlaakso lopetettiin.

Linjan 75 Rautatientori – Tattarisuo – Puistolan asema reitti muuttui. Uusi reitti: – Tattariharjuntie – Vanha Porvoontie – Heikinlaaksontie – Puistolan raitti –.

11.2.80

Linjan 4 rahastajat otetaan ja jätetään PT pysäkillä.

12.2.80

Bussilinjan 19 Olympialaituri – Suomenlinna liikennöinti aloitettiin jälleen klo. 12.00. Linjaa liikennöidään pikkubusseilla niin pitkään kuin jäätien kunto sallii. ...

Linjan 5S liikennöinti lopetettiin samalla.

14.2.80

Vaunua 323 oli linjalla 8 vuorossa 114; perävaunu oli vain vuorossa 139.

17.2.80

Museovaunut 165 & 615 olivat ajossa.

18.2.80

Uuden ruuhka-ajan poikittaislinja 53 Vanhakaupunki – Munkkiniemi liikennöinti aloitettiin. Linjalla on samat päätepysäkit kuin linjalla 52, mutta reitti ~~kuukse~~ Hakamäentien kautta.

25.2.80

Ruuhkalinjan 72A Rautatienatori – Pukinmäki liikenne alkoi. Reitti Pukinmäkeen sama kuin linjan 72. Sekä linjaa 53 että 72A liikennöi HKL.

29.2.80

Perävaunut olivat (taas kerran) viimeisen kerran linjalla 8. Ruuhkaperävaunuja käytettiin kaikissa vuoroissa vain 2 viikon ajan, eli hiihtoloman alkuun, minkä jälkeen vain ruuhkavuoroissa 114 ja 139 oli perävaunu. Ne olivatkin linjan 8 viimeiset perävaununvuorot; kalustona oli 18 + 525 (139) ja 20 + 512 (114).

1.3.80

Raitiolinjaa 4 jouduttiin liikennöimään tilapäisesti linja-autoilla virheellisesti pysäköidyn yksityisauton pussitettua rv-vuorot Punavuoreen.

3.3.80

Linjalle 8 tuli poistettujen perävaunujen korvaukseksi (???) uusi ruuhkavuoro 109.

5.3.80

Linjan 6 vuorossa 113 oli vaunu 323. Mustangi on tällä linjalla melkoinen harvinaisuus.

Linjan 6 vakiovuoroihin ilmestyi maaliskuussa kuljettajarahastuvaunuja.

18.3.80

Kuljettajarahastuvaunu 29 oli koeajolla.

PIENOISRAITOTIEKALUSTOA HELSINGISTÄ

Roco-Modellspielwaren GmbH & Co KG:n Suomen edustaja Train Center/Sound Center myy mm. Museokadun myymälässään mallitarkkoja Düwagin kuusiakselisia nivelvaunuja.

Kyseistä moottorivaunua on saatavana Kölnin, Karlsruhen sekä Albtalbahnin (Karlsruhe) väreissä. Vaunun mittakaava on H0 ja raideleveys 16,5 mm, joten sillä voi liikennöidä tavanomaisilla pienoisorautatieradoilla.

Rivarossi S.p.A:n valmistamaa kaksiakselistä Edison -tyyppistä vaunukalustoa on saatavana Pilailupuodista Helsingin Siltavuorenrannasta. Milanolaisia on sekä moottori- että perävaunuina. Näidenkin vaunujen mittakaava on H0 eli 1:87.

17.3.80

Linjan 24 Erottaja – Seurasaari reitti muuttui Etu-Töölössä. Keskustasta Seurasaareen ajetaan Arkadiankadun, Runeberginkadun ja Topeliuksenkadun kautta. Paluusuuntaan ajetaan Topeliuksenkadun, Runeberginkadun, Eteläisen Rautatienkadun ja Arkadiankadun kautta.

28.3.80

Metrovaununpari 107 + 108 saapui Helsinkiin.

Mv 25 ja pv 524 linjalla 8 Paavalin kirkolla.

Motor tram 25 and trailer 524 on route 8 at Paavalin kirkko.

Kuva/photo: A. Hellman, 5.2.1980



HKL:n, TaKL:n ja TuKL:n tariffit

Lippulaji	HKL tunnus	1.1.80 HKL	1.1.80 TaKL	1.10.79 TuKL
Aikuisten kertalippu	001/80	3,20 a	3,00 b	2,20 c
Lasten kertalippu	021/80	1,20 ad	1,20 be	0,80 cf
10 matkan sarjalippu				
aikuiset	011/80	26,00 g	18,00 h	17,50 i
lapset	022/80	6,00 gd	7,00 he	—
30 matkan perhealennuskortti		—	40,00 h	—
10 matkan alennussarjalippu				
koululaiset	041/80	6,00 g	7,00 h	—
eläkeläiset	041/80	6,00 g	7,00 h	—
invalidit	041/80	6,00 g	7,00 h	2,80 i
10 matkan sarjalippu				
aikuiset	012/80	g j	—	—
30 päivän lippu/kuukausilippu				
aikuiset	051/80	57,00	55,00	45,00
lapset	050/80	20,00 d	—	—
koululaiset	049/80	20,00 d	—	15,00
eläkeläiset	048/80	20,00	—	—
invalidit	048/80	20,00	—	—
Vuosilippu, koko vuosi		550,00	—	480,00
1. puolivuosi		300,00		
2. puolivuosi		250,00		
1. neljännesvuosi		160,00		
2. neljännesvuosi		150,00		
3. neljännesvuosi		140,00		
4. neljännesvuosi		100,00		
haltijakohtainen		—	—	710,00
Virkamieslippu (haltijakohtainen)		1000,00 k	—	—
Virkamieslippu (henkilökohtainen)		550,00	—	—
Koululaisen kyydityskortti				
alle 12-vuotiaat		—	—	1,60/koulup.
12 vuotta täyttäneet		—	—	2,20/koulup.
Koululaisen kausikortti				
syyslukukausi		—	—	55,00
kevätlukukausi		—	—	65,00
Aikuisten matkailijalippu	031/80	15,00	10,00	8,00
Lasten matkailijalippu		—	7,00	—
Aikuisten vaihtolippu		—	—	0,80 l
Lasten vaihtolippu		—	—	0,40 l
Yömaksu		—	2 x	—
Invalidien vuosivapaalippu	HKL			
HKL:n vapaalippu	HKL			
Vaihdontarkkailulippu	HKL			
Ilmaiseksi matkustavat (ilman lippua)		m	n	o

a = ei vaihto-oikeutta, b = ei vaihto-oikeutta, c = yksi vaihtomatka tunnin aikana, d = 4–16 v, e = 7–11 v, f = 4–11 v, g = yksi tai useampi vaihtomatka tunnin aikana, h = yksi vaihtomatka tunnin aikana, i = yksi vaihtomatka tunnin aikana, j = maksuton koululaislippu, k = vain kaupungin virastojen ja laitosten käyttöön, l = vaihdettaessa yksityisen liikenteenharjoittajan autosta TuKL:n autoon, m = alle 4-vuotiaat maksavan matkustajan mukana, n = yksi alle 7-vuotias aikuisen mukana, o = alle 4-vuotiaat huoltajansa mukana.

m = lisäksi virkapukuiset poliisit, virkapukuiset pysäköinninvalvonta-apulaiset, virkapukuiset liikennelaitoksen henkilökuntaan kuuluvat (ei kuitenkaan VR:n kulkuneuvoissa).

(Luettelo ei ole suinkaan täydellinen.)

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN halliin ja hallista

Maanantai - perjantai 1.3.1980 alkaen

Raitio 1 - 1980

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	11 n	3B	807	17.31	103	1	802
	81	8	829	17.43	104	1	802
5.37	27 n	3T	811	17.44	28	3T	806
	54	6	823	18.12	67	7A	828
	82	8	829	18.17	3	1	802
	96 n	10	811	18.55	61	6	822
5.40	37 n	4,4N	809	19.32	57	6	822
5.42	14 n	3B	809	20.45	24	3T	808
	40 n	4,4N	809	20.57	62	6	822
	67	7A	825	21.20	11 n	3B	810
	95 n	10	809	21.27	5	1	812
5.44	4	1	811	21.33	91 n	10	810
	5	1	801	21.37	1	1	802
	17 n	3B	805	21.46	4	1	802
	28	3T	811	21.51	2	1	802
	47	5	819	22.57	26 n	3T	806
	55	6	823	22.58	79	8	846
	91 n	10	809	23.02	12 n	3B	810
5.45	83	8	829	23.07	80	8	846
5.47	38 n	4,4N	809	23.11	29 n	3T	806
5.48	15 n	3B	809	23.12	59	6	822
	74	7B	827	23.15	53	6	824
	97 n	10	811	23.16	60	6	822
5.50	1	1	801	23.17	15 n	3B	810
	29 n	3T	811	81	8	846	
	41 n	4	809	23.18	64	7A	828
	56	6	821	23.22	54	6	824
	57	6	831	23.26	65	7A	828
	61	6	823	23.27	31 n	3T	806
	92 n	10	809	71	7B	826	
5.53	23 n	3T	809	23.28	82	8	846
	71	7B	827	23.31	55	6	824
5.55	98 n	10	811	72	7B	804	
5.57	2	1	801	23.32	47	5	820
	19 n	3B	805	95 n	10	820	
	25 n	3T	809	23.33	17 n	3B	840
	30 n	3T	811	36 n	4	810	
	34 n	4,4N	809	23.34	23 n	3T	816
	59	6	821	66	7A	806	
	62	6	823	74	7B	828	
	64	7A	825	79	8	812	
	93 n	10	809	97 n	10	810	
6.00	26 n	3T	809	92 n	10	810	
	65	7A	825	23.40	56	6	824
	79	8	829	23.42	44	5	820
6.05	60	6	821	96 n	10	840	
6.11	104	1	801	6.12	80	8	804
6.14	3	1	801	6.14	53	6	812
6.15	80	8	829	6.18	54	6	810
6.18	53	6	821	6.24	81	8	810
6.27	16 n	3B	805	6.30	29 n	3T	809
6.32	31 n	3T	809	6.41	14 n	3B	805
6.35	36 n	4	809	6.46	23 n	3T	809
	66	7A	825	8.15	2	1	801
	72	7B	827	8.28	44	5	819
6.45	46	5	819	8.30	3	1	801
6.46	24	3T	809	8.32	62	6	821
6.53	58	6	821	8.43	4	1	801
7.00	12 n	3B	805	8.55	5	1	801
	103	1	801	9.01	67	7A	825
7.08	44	5	819	9.03	1	1	801
				9.25	28	3T	811
				9.30	61	6	821

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN halliin ja hallista

Lauantai 1.2.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	16 n	3B	807	15.42	67	7A	828
5.37	25 n	3T	811	15.52	3	1	802
	55	6	823	15.55	5	1	804
	82	8	841	15.56	61	6	822
5.40	17 n	3B	807	16.12	28	3T	806
	40 n	4,4N	809	17.13	1	1	802
5.42	46	5	819	17.28	2	1	802
	64	7A	825	17.46	4	1	802
	71	7B	827	19.18	24	3T	806
	92 n	10	809	20.57	62	6	822
5.43	96 n	10	809	21.20	11 n	3B	810
5.44	11 n	3B	805	22.57	26 n	3T	806
	19 n	3B	809	22.58	79	8	846
	26 n	3T	811	23.02	12 n	3B	810
	30 n	3T	809	23.07	80	8	846
5.45	37 n	4,4N	809	23.11	29 n	3T	806
5.48	65	7A	825	23.12	59	6	822
	83	8	841	23.15	53	6	824
	93 n	10	809	23.16	60	6	822
5.50	12 n	3B	805	23.17	15 n	3B	810
	34 n	4,4N	809	81	8	846	
	56	6	823	23.18	64	7A	828
	58	6	821	23.22	54	6	824
	72	7B	827	23.26	65	7A	828
5.53	47	5	819	23.27	31 n	3T	806
	98 n	10	809	71	7B	826	
5.55	27 n	3T	811	23.28	82	8	846
	31 n	3T	809	23.31	55	6	824
	38 n	4,4N	809	72	7B	804	
5.57	15 n	3B	805	23.32	47	5	820
5.58	94 n	10	809	95 n	10	840	
6.00	35 n	4	809	23.33	17 n	3B	810
	59	6	821	36 n	4	816	
	66	7A	825	23.34	23 n	3T	806
	74	7B	827	66	7A	828	
	79	8	841	97 n	10	812	
6.02	24	3T	809	23.36	92 n	10	810
6.05	39 n	4	809	23.40	56	6	824
6.07	60	6	821	23.42	44	5	820
6.08	95 n	10	809	96 n	10	840	
6.12	80	8	841	6.12	80	8	804
6.14	53	6	821	6.14	53	6	812
6.18	54	6	821	6.18	54	6	810
6.24	81	8	841	6.24	81	8	810
6.30	29 n	3T	809	6.30	29 n	3T	809
6.41	14 n	3B	805	6.41	14 n	3B	805
6.46	23 n	3T	809	6.46	23 n	3T	809
8.15	2	1	801	8.15	2	1	801
8.28	44	5	819	8.28	44	5	819
8.30	3	1	801	8.30	3	1	801
8.32	62	6	821	8.32	62	6	821
8.43	4	1	801	8.43	4	1	801
8.55	5	1	801	8.55	5	1	801
9.01	67	7A	825	9.01	67	7A	825
9.03	1	1	801	9.03	1	1	801
9.25	28	3T	811	9.25	28	3T	811
9.30	61	6	821	9.30	61	6	821

TAULUT

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN halliin ja hallista

Sunnuntai 1.2.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.54	14 n	3B	807	18.42	57	7A	828
	16 n	3B	805	18.53	61	7B	826
	25 n	3T	809	21.20	11 n	3B	810
	27 n	3T	833	22.05	48	5	820
	37 n	4,4N	809	22.57	26 n	3T	806
	40 n	4,4N	809	22.58	79	8	846
	46	5	819	23.02	12 n	3B	810
	54	6	831	23.07	80	8	846
	56	6	823	23.11	29 n	3T	806
	58	6	821	23.12	59	6	822
	83	8	841	23.15	53	6	824
	96 n	10	809	23.16	60	6	822
7.00	30 n	3T	811	23.17	15 n	3B	810
	81	8	843		81	8	846
	94 n	10	809	23.18	64	7A	828
7.02	11 n	3B	805	23.22	54	6	824
	60	6	821	23.26	65	7A	828
	92 n	10	811	23.27	31 n	3T	806
	97 n	10	809		71	7B	826
7.04	79	8	841	23.28	82	8	846
7.06	38 n	4,4N	809	23.31	55	6	824
7.07	47	5	819		72	7B	804
7.09	41 n	4	809	23.32	47	5	820
7.14	80	8	841		95 n	10	840
8.40	65	7A	803	23.33	17 n	3B	810
	72	7B	827		36 n	4	816
8.51	57	7A	825	23.34	23 n	3T	806
8.55	61	7B	827		66	7A	828
9.16	44	5	819		97 n	10	812
9.30	12 n	3B	805	23.36	92 n	10	810
9.42	95 n	10	809	23.40	56	6	824
9.45	15 n	3B	805	23.42	44	5	820
	17 n	3B	831		96 n	10	840
	31 n	3T	809	23.44	74	7B	804
	36 n	4	809		98 n	10	812
9.46	48	5	819	23.45	41 n	4	810
9.52	23 n	3T	809	23.46	93 n	10	810
	59	6	821	23.48	46	5	848
	64	7A	825		83	8	846
	93 n	10	809	23.50	58	6	824
10.00	71	7B	827	1.08	25 n	3T	806
10.05	19 n	3B	805	1.09	19 n	3B	810
10.07	26 n	3T	809	1.20	37 n	4,4N	814
	53	6	821	1.23	27 n	3T	806
	66	7A	825	1.24	14 n	3B	810
10.11	34 n	4,4N	815	1.25	34 n	4,4N	840
10.13	98 n	10	809	1.30	16 n	3B	812
10.20	74	7B	827		30 n	3T	810
10.23	29 n	3T	809		38 n	4,4N	814
10.25	55	6	821		40 n	4,4N	810
10.37	82	8	841				

Raitiovaunuliikenne VALLILAN halliin ja hallista

Maanantai - perjantai 16.3.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti/huom.	klo	vuoro	linja	reitti/huom.
5.40	101	1	701	13.26	112	2,2A	701
	106	2,2A,7B	701	13.48	102	1	701
5.45	54	6	PM	13.53	114	8	727
5.47	111	2,2A	701	13.56	59	6	PM
5.50	9	2,2A	703	14.03	60	6	PM
5.52	55	6	PM	14.04	105	2,2A	701
5.54	6	2,2A	701	14.05	109	8	727
5.57	56	6	PM	14.09	57	6	PM
	114	8	727	14.11	103	1	701
6.01	112	2,2A	701	14.16	53	6	PM
6.02	61	6	PM	14.22	54	6	PM
6.04	59	6	PM		104	1	701
	62	6	PM	14.29	55	6	PM
6.06	110	2,2A	701	14.33	101	1	701
6.07	102	1	701		110	2,2A	701
6.12	60	6	PM	14.35	61	6	PM
6.13	105	2,2A	701	14.37	106	2,2A	701
6.20	7	2,2A	701	14.42	62	6	PM
6.24	8	2,2A	701	14.48	56	6	PM
6.25	53	6	PM	14.54	58	6	PM
6.28	109	8	727		111	2,2A	701
6.32	57	6	PM	15.16	113	6	721
7.00	58	6	PM	15.50	108	2	703
8.18	106	2,2A,7B	718	16.46	108	2	702
8.34	109	8	730	17.00	56	6	PP
8.51	53	6	PP	17.06	58	6	PP
8.55	114	8	730	17.12	59	6	PP
8.57	54	6	PP	17.18	60	6	PP
8.58	111	2,2A	702		106	2,2A	718
8.59	102	1	706	17.24	57	6	PP
9.01	112	2,2A	706	17.25	105	2,2A	706
9.04	55	6	PP	17.31	53	6	PP
9.07	104	1	706	17.38	54	6	PP
9.10	61	6	PP		113	6	716
9.13	105	2,2A	706	17.44	8	2,2A	702
9.17	62	6	PP	17.45	55	6	PP
9.20	110	2,2A	706	17.51	101	1	702
9.22	103	1	706		112	2,2A	702
9.23	56	6	PP	17.52	61	6	PP
9.26	101	1	706	17.55	114	8	730
9.30	58	6	PP	17.58	9	2,2A	702
9.36	59	6	PP		62	6	PP
9.43	60	6	PP	18.01	102	1	702
9.49	57	6	PP	18.04	110	2,2A	702
				18.10	6	2,2A	702
					109	8	730
				18.13	111	2,2A	702
				18.17	7	2,2A	702

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN halliin ja hallista

Maanantai - perjantai 1.3.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.35	73	7B	621	13.23	140	10	607
5.37	135	2,2A	629	13.26	129 n	4	607
5.42	143	5	615	13.59	138	7B	619
5.45	35 n	4	607	14.02	137	7A	629
5.48	13	3B	605	14.15	139	8	629
5.51	49	5	615	14.31	131	2,2A	601
5.52	138	7B	615	14.36	126	3B	629
5.53	137	7A	629	14.41	136	5	615
5.54	127	3T	607	14.52	127	3T	607
5.56	18	3B	629	14.58	135	5	615
6.00	32	3T	607	15.40	143	5	615
	139	8	629	15.50	128	4S	605
6.03	126	3B	629	15.56	133	4S	605
6.05	48	5	615	16.00	134	2	601
6.07	39 n	4	607	16.04	130	4S	605
6.12	45	5	615	16.05	142	2	601
6.14	129 n	4	607	16.17	132	4S	605
6.23	141 n	10	607	16.30	143	5	616
6.49	94 n	10	607	16.49	128	4S	612
7.04	134	4S	607	16.56	133	4S	612
7.10	133	4S	607	17.00	134	2	630
7.19	131	4S	607	17.03	130	4S	612
7.30	130	4S	607	17.06	131	2,2A	602
7.37	132	4S	607	17.10	142	2	630
7.41	142	5	615	17.17	132	4S	612
7.45	136	4S	607	17.33	137	7A	620
8.04	134	4S	606	17.38	49	5	616
8.12	133	4S	606	17.50	126	3B	608
8.21	131	4S	606		139	8	630
8.24	142	5	616	18.00	32	3T	604
8.35	130	4S	606	18.01	138	7B	630
8.42	132	4S	606	18.02	141 n	10	632
8.50	136	4S	606	18.06	135	5	616
8.58	143	5	616	18.08	129 n	4	612
9.05	127	3T	604	18.12	73	7B	606
9.08	126	3B	608	18.14	127	3T	604
9.23	135	2,2A	602	18.19	18	3B	608
9.24	139	8	630	18.28	136	5	616
9.25	129 n	4	606		140	10	632
9.39	137	7A	620	18.42	13	3B	608
9.40	138	7B	630	20.11	45	5	616
				21.16	39 n	4	612
				21.18	94 n	10	606
				21.47	35 n	4	612
				21.54	48	5	616

Selityksiä:

n = nivelvaunu
 pv = perävaunu
 PN = perävaunu mukana
 PP = perävaunu pois

parittomat hallireitit = hallista linjalle
 parilliset hallireitit = linjalta halliin

Hallireittien numerisarjat: 600- Töölö, 700- Vallila ja 800- Koskela

Raitiovaunuliikenne TÖÖLÖN halliin ja hallista

Lauantai 1.2.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.42	48	5	615	15.13	13	3B	608
6.56	45	5	615	15.31	32	3T	604
8.19	36 n	4	607	15.43	18	3B	608
8.35	97 n	10	607	15.51	73	7B	606
8.44	32	3T	607	16.05	91 n	10	632
8.55	73	7B	621	16.11	35 n	4	612
9.00	18	3B	629	20.11	45	5	616
9.01	41 n	4	607	21.15	39 n	4	612
9.15	91 n	10	607	21.18	94 n	10	606
9.23	13	3B	629	21.54	48	5	616
23.53	127	3T	607	0.44	127	3T	606

Sunnuntai 1.2.1980 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
10.25	39 n	4	607	21.15	39 n	4	612
				21.18	94 n	10	606

Raitiovaunuliikenne VALLILAN halliin ja hallista

Lauantai 1.9.1979 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.42	6	2	701	15.05	6	2	702
5.50	8	2	703	15.16	7	2	702
6.02	7	2	701	15.28	8	2	702
8.51	9	2	701	15.40	9	2	702

Sunnuntaisin Vallilan hallilla ei ole toimintaa.

