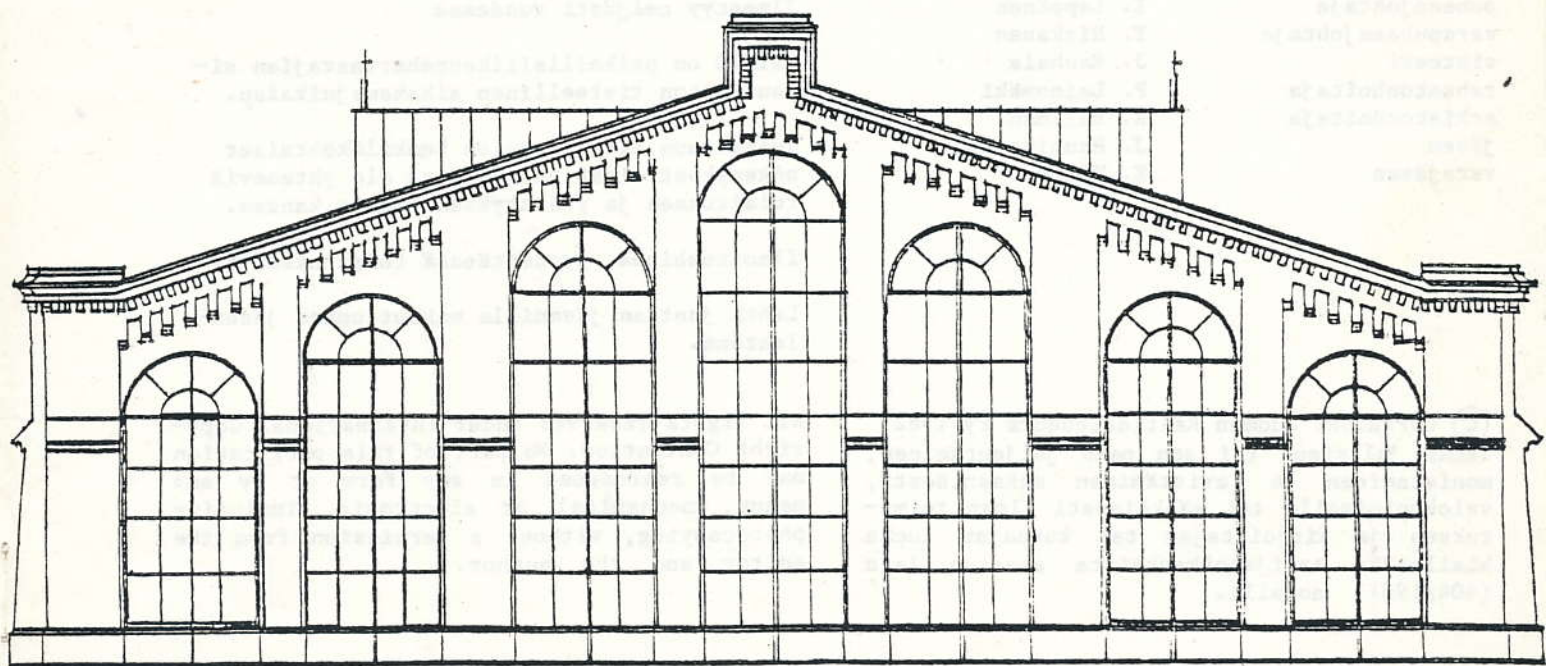


RAITIO

ISSN 0356-5440

2 1982



TÄSTÄKÖ RAITIOTIEMUSEO ?

1890-luvun lopulla valmistunut Töölön vaunuhalli, nykyinen vaunukorjaamo

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOKSEN MUSEO

Joukkoliikennekalustoa, mm.
ensimmäinen hevosraitiovaunu,
virikapukuja, valokuvia ja väli-
neistöä.

Helsingin kaupungin liikennelai-
toksen museo, Hämeentie 88-90,
00550 Helsinki 55. Puh. 472 3436.
Näyttelytila suljettu toistaiseksi.

Niin kuin lehdessämme on aiemmin mainittu, HKL
toivoo, että kaupunginmuseo ottaisi HKL:n museon
hoiviinsa. Kaupunginmuseon johtaja Marja-Liisa
Lampinen toteaa, että raitiovaunumuseo ei elä.
Uutta museota ei pidä perustaa, koska jokin toik-
ku pitää olla. Tottakain kaupunginmuseo ottaa rai-
tiovaunutkin vastaan, jos rahaa annetaan. Kaupun-
ginhallitus on vuonna 1979 velvoittanut HKL:n hoi-
tamaan raitiovaunumuseon kuntoon. Tässä ollaan
vuonna 1982.

Huhtikuun lopulla suljettiin lopullisesti HKL:n mu-
seo ja museonhoitaja "sai kenkää". Näin toteutetaan
MecRastorin rationalisointisuositusta sieltä tärkeim-
mästä päästä. Museon esineistö on nykyään täysin
herran huomassa. Museovaunuja ei enää vuokrata
ajeluihin, koska ei ole varaosia. Varaosat on äs-
kettäin ajettu kaatopaikalle tai romuliikkeisiin.
Muuten: joku vuosi sitten HKL osti raitiovaunujen
varaosia romuliikkeistä, joihin se oli ensin myynyt
ne.

Raitiovaunumuseon perustamisesta on kaupungin-
hallitus aiemmin päättänyt, että museo sopisi Tööl-
ön varikon vanhimpaan halliin ja että sen kustan-
taa HKL.

Lautakunta ei taasen pidä tästä, sillä HKL harjoit-
taa liikennettä eikä museotoimintaa. Lautakunta
esittää, että kaupunginmuseo saisi määrärahan mu-
seon perustamista varten.



PL 234
SF-00531 HELSINKI 53



54 48-3



KOP Eki-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. Leinonmäki
A. Hellman
J. Hannikainen
E. Virta

RAITIO ISSN 0356-5440 6. vuosikerta

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

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1982

Ilmestyy neljästi vuodessa

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien si-
toutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

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

Ilmoitushinnat pyydettyäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsen-
lehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1982
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen,
monistaminen ja levittäminen mekaanisesti,
valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimi-
tuksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa
kielletään tekijänoikeuksista annetun lain
(404/1961) nojalla.

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

LÖYTÖRETKELLÄ OSLO

J. Rauhala, I. Leppänen

POHJOLASSA, osa 3

OSLO TANXAN

RAITION numerossa 4-1982 julkaistiin "Löytöretkellä Pohjolassa" -sarjaan liittyvä osa, jossa käsiteltiin Oslon joukkoliikenteen menneisyyttä ja nykytilannetta. Artikkelissa mainittiin mm., että läntisten esikaupunkiratojen (Kolsåsbanen ja Holmenkolbanen) kalustoa uusitaan parhaillaan voimallisesti. Niinpä onkin paikallaan välittää RAITION lukijoille tietoa uusimmista muutoksista.

OS:lippujärjestelmää on hieman nykyaikaistettu, sillä raitioliikenteessäkin on tarkoitus siirtyä vähitellen kuljettajarahastukseen. Vanha pihdeillä lävistettävä sarjalippu (klippekort) on korvattu alennuslipulla (flereisekort), joka voidaan leimata käsin tai koneellisesti. Vanha sarjalippu oikeutti vain yksinkertaiseen matkaan, mutta nykyinen järjestelmä vastaa helsinkiläistä, eli jokainen leimaus oikeuttaa rajoittamattomaan määrään yhteistariffimatkoja. Leimaus on voimassa tunnin ja aika merkitään koneleimuksessa minuutin tarkkuudella.

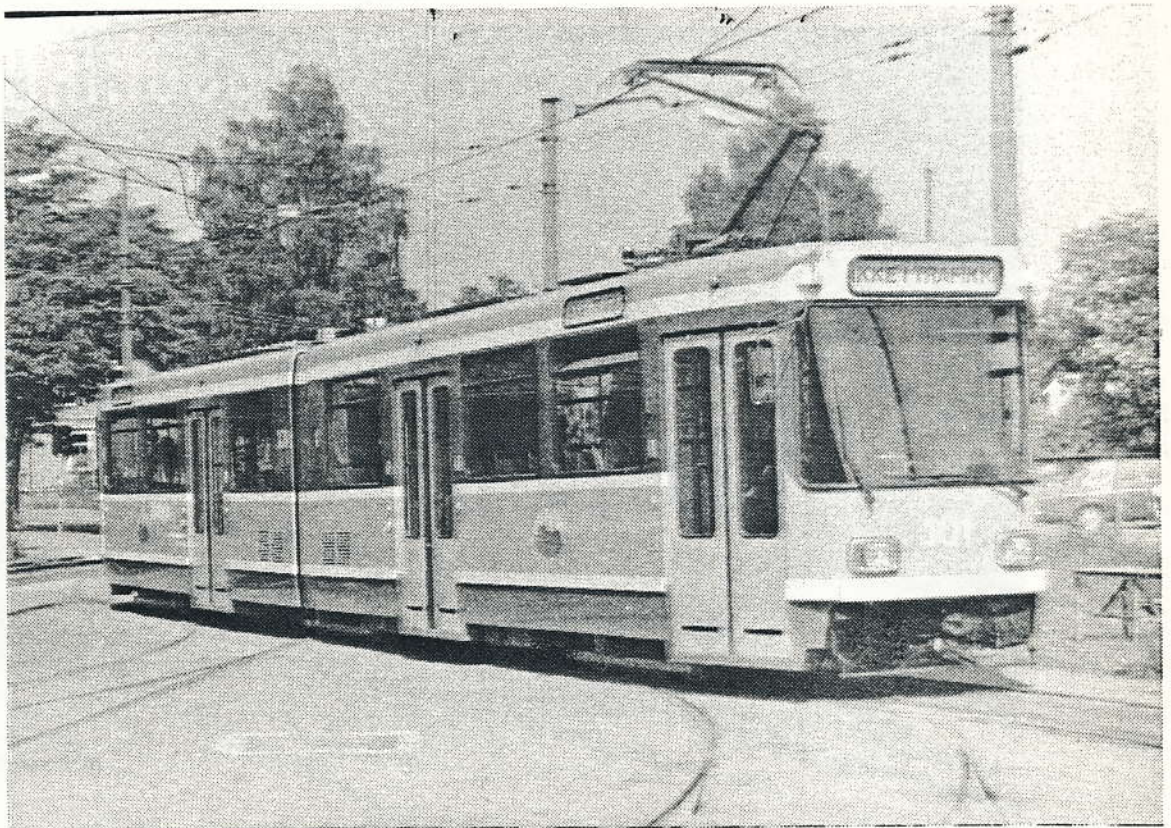
OS:n uusi nivelmoottorivaunu koeajolta palanneena Holtetin varikon pihalla.

New OS LRV after a test run outside Holtet depot.

Kuva/photo: I. Leppänen, 1.6.1982

Matkan suuntautuessa kaupungin rajan ulkopuolelle maksu peritään SL:n (Stor-Oslo Lokaltrafikk) vyöhyketariffin mukaan. SL:n alueelle suuntautuvia matkoja varten on saatavana alennuslippu, josta leimataan tarvittava määrä kuponkeja (vertaa Tukholma). Esikaupunkiradoista vain Røralinjen, Kolsåsbanen ja Lilleakerbanen ylittävät kaupungin rajan.

Useimmilla metroasemilla ja monilla esikaupunkiratojen asemilla on nykyään lippuautomaatteja, jotka myyvät kertalippuja. Metroasemien automaateista voi lunastaa vain kaupunkilinjoilla kelpaavia lippuja, mutta esikaupunkiratojen automaateista saa kaiken tyyppisiä lippuja, myös SL:n paikallislippuja, jotka kelpaavat vain kaupungin rajan ulkopuolella. Koneet ovat paljon yksinkertaisempia kuin vastaavat helsinkiläiset. Matkan hinta käy ilmi koneen etuseinästä olevasta kaaviosta. Lippua lunastettaessa koneeseen syötetään riittävä määrä kolikoita, minkä jälkeen painetaan vihreää painiketta. Kone leimaa lippuun aseman nimen, päiväyksen, kellonajan ja maksetun hinnan.



Niin kuin edellä mainittiin, Osllossakin siirrytään vähitellen kokonaan kuljettajarahastukseen. Ainakin moottorivaunu 245 on muutettu koeluontoisesti tähän tarkoitukseen sopivaksi. Muutostyö ei kuitenkaan ole yhtä onnistunut kuin Helsingissä.

Jos haluaa matkustaa maa(ilma)nkuuluilla "kultakaloilla", on syytä kiirehtiä. OS:lle on jo toimitettu puolen kymmentä uutta nivelvaunua, joilla on tarkoitus korvata kultakalat. Ainakin yksi "sarana" on jo ruuhka-aikana koeliikenteessä ja lisää vaunuja otetaan syksyllä käyttöön. Uudet vaunut ovat 22 metriä pitkiä ja 2,5 metriä leveitä. Niinpä niissä on 2+2 kangaspäällysteistä istuinta/rivi. Vaunussa on tilaa kaikkiaan 137 matkustajalle (71 istumapaikkaa ja 66 seisomapaikkaa). Oslolaiset raitiovaunumatkustajat joutuvat nyt samaan tilanteeseen kuin helsinkiläiset, kun HKL:n nivelvaunut otettiin käyttöön. Kas kun oslolaisetkaan eivät ainkaan vielä totuneet itse avaamaan ovia. OS on päinvastoin kuin HKL laatinut selvän selosteen siitä, miten kuljettajarahastusvaunuissa on menetteltävä (miksi-köhän täällä ei sellaista tehty). Vaunuissa on lisäksi edessä sekä sivuilla selkeät ja suuret reittikilvet, joita kuljettaja pystyy käyttämään ohjaamosta.

OS:n uusissa saranoissa on ilmajojoitus, joten kulkuominaisuudet ovat erinomaiset (vaikka eipä "kultakalojenkaan" matkustusmukavuudessa ole moitteen sijaa). Vaunut ovat ns. "puolitaitasuuuntavaunuja", sillä niissä on täydellinen ajopöytä takapäässä. Takapään vasemmalla puolella on myös ovi, joten liikennehäiriön yllättäessä ei tarvitse etsiä sopivaa kääntöpaikkaa, vaan vaunu voi siirtyä vaihteen kautta toiselle raiteelle. Tällaisia vaihteita on Osllossa suhteellisen tiheässä esikaupunkiradoilla, jolloin linjaa voidaan liikennöidä yksiraiteisena ratatöiden aikana.

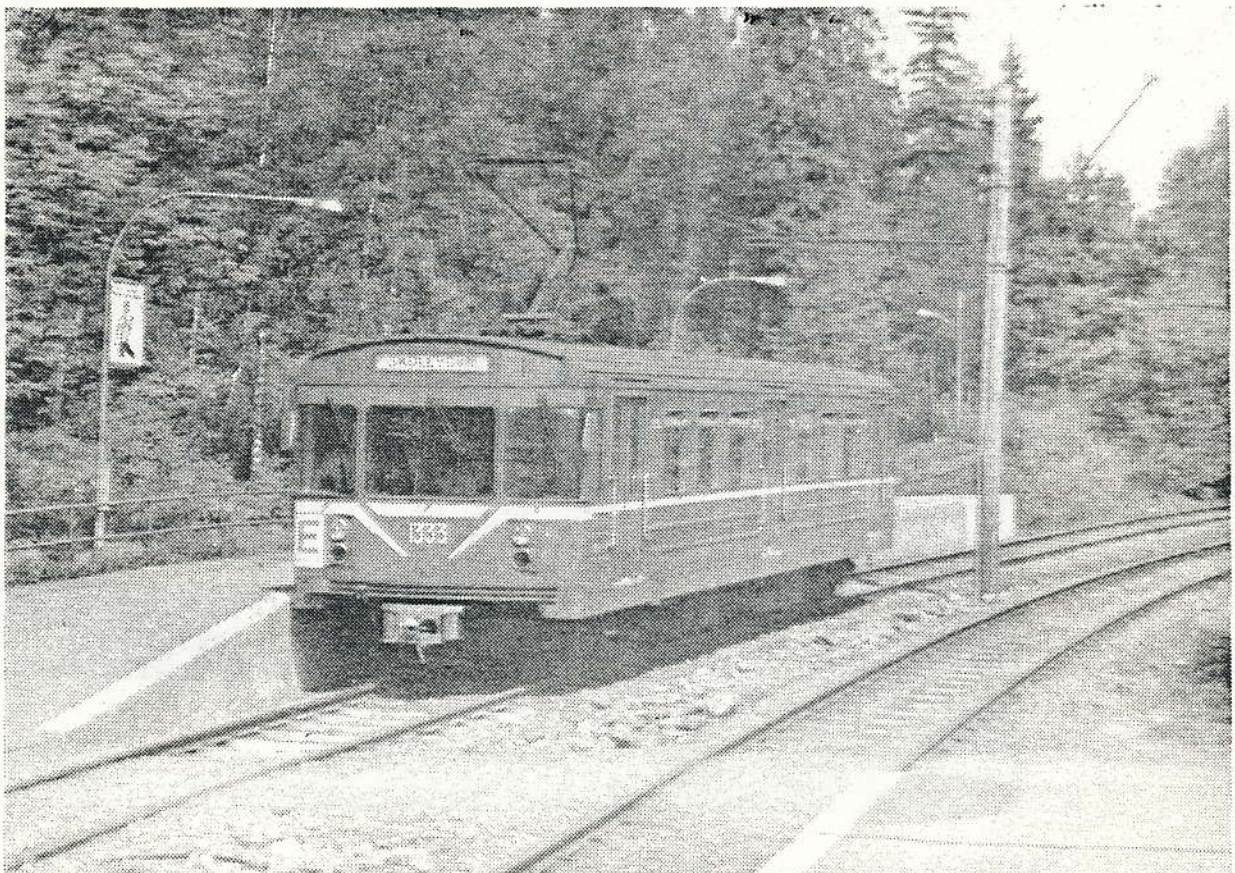
"Kultakalojen" lisäksi läntisten esikaupunkiratojen vaunuvanhukset alkavat olla vaaravyöhykkeessä. Puukorisia vaunuja näkee enää oikeastaan Frognersesterin linjalla. Tämän linjan kalusto korvataan vähitellen Kolsásbanan sinisillä peltivaunuilla kunnes nekin poistetaan liikenteestä. Kolsásin radan liikenne hoidetaan jo kokonaan uusilla moottorivaunuilla, joissa on kuljettajarahastus.

Siispä hyvät lukijat: kiireesti Oslloon, jos vielä haluatte vanhalla kunnolla "Holmenkoltrikkenillä" tai "kultakalalla", sillä niiden päivät ovat luetut.

Läntisten esikaupunkiratojen tulevaisuuden näkymä: uusi kuljettajarahastuskäyttöön tarkoitettu moottorivaunu.

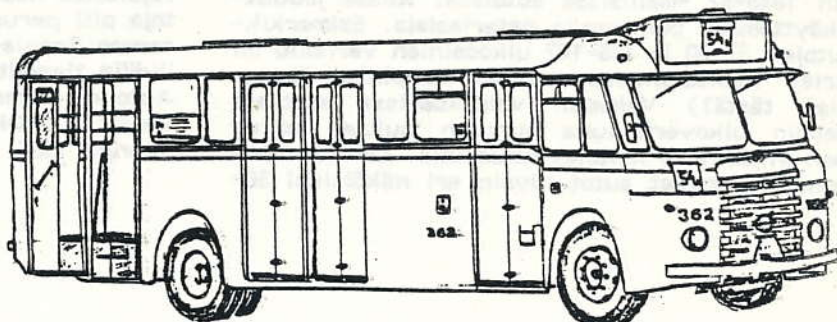
A new one-man car for suburban light rail services in Oslo.

Kuva/photo: I. Leppänen, 1.6.1982



SINISET BUSSIT, osa 4

J.Hannikainen



RAITIOssa 1-1982 ollut luettelo HKL:n linja-autoista oli epätarkka, jopa virheellinenkin. Syynä tähän oli lipsahdus, joka aiheutti sen, että kyseinen lista pääsi mukaan. Siinä mainitut tiedot olivat 1960-luvulla kerättyä aineistoa, joka oli aivan "raakilettä", siis varmistamatonta tietoa. Tilanteen korjaamiseksi julkaistaan tässä uusi ja paikkansa pitävä luettelo vuonna 1956 käytössä olleista busseista.

Nro	Alusta+tyyppi	Kori/uusittu	Vm	Huomautuksia
1	Volvo B-513	Kaipio	1949	Matkailuauto
2	ScV B-62V	Heiko	1952	Leveys 2250 mm!
4-13	Volvo B-532	Valmet	1950	
14-20	Volvo B-532	Ajokki	1951/52	
21-30	Volvo B-617	Ajokki	1952	
31-33	Volvo B-532	Ajokki	1953	
34-38	AEC Regal Mk II	Valmet	1949	
39-45	Volvo B-617	Ajokki	1952/53	
46-60	Volvo B-617	Heiko	1953	
62-65	Volvo B-638	Heiko	1953	
66	Volvo B-637	Heiko	1953	
69-75	ScV BF-61VA	Ajokki	1952 3)	
76-80	ScV B-55	Heiko/HKL	1939/40	1) Joissakin kori uus.
81-90	ScV B-22V	Karia	1949/50	
91-99	ScV B-55	Heiko/AKRO	1940 1)	Joissakin kori uus.
101-105	ScV B-55	Heiko/AKRO	1940 1)	Joissakin kori uus.
116-120	Leyland Tiger PS.1	Heiko	1948 1)	
121-135	ScV B-15V-3	Heiko/AKRO	1948/49	Joissakin kori uus.
136-147	ScV B-22V	Karia/AKRO	1949	Kori uusittu: 142
148-159	ScV B-62V	Valmet	1952	
160-167	ScV B-7159V	Heiko	1955	
168,169	ScV B-62VE	Heiko	1954	
170-180	ScV B-62V	Heiko	1952	
181-200	ScV B-62VE	Heiko	1954/55	
201-203	ScV B-62V	Ajokki	1952	
204-209	ScV B-63V	Heiko	1952	
210-219	Volvo B-617	Valmet	1953	
220-237	Volvo B-65506	Heiko	1956 2)	
243-246	Büssing LD6T	Heiko	1939/40	Alk. kuorma-autoja
248-252	Büssing LD6T	Heiko	1941	muut l-a:ksi 1949
264-290	Leyland L.O.P.S.U.1/1	Heiko	1953	
291-310	ScV B7159V	Heiko	1956/57	osa käyttöön vasta 1957

- 1) Autoissa ohjaus oikealla.
- 2) Autoissa oli oranssinvärinen raita, joka ilmaisi kuljettajarahastuksen. Lisäksi nämä olivat ovijärjestykseltään erikoisia; niissä oli neljä ovea, mutta takaovia ei ollut lainkaan, vaan ovijärjestys oli: etupyörän edessä yksi ovi, välittömästi etupyörän takana yksi ovi, rahastajan aito ja heti takapyörän edessä pariovet.
- 3) Ainoat HKL:n linjaliikenneautot, joissa oli sekä ovi että moottori etuakselin etupuolella (ns. hetkumalli).

Lisäksi mainittakoon, että autot olivat hyvin erimallisia, koska niiden käyttöikä vaihteli siihen aikaan huomattavasti. Osa busseista oli läpikäynyt sodan ja sodan jälkeinen pula-aika heijasteli varsinkin 1948-52 -mallisissa autoissa. Niissä jouduttiin käyttämään poikkeavia materiaaleja. Esimerkiksi autojen 81-90 ja 136-147 ulkoseinien verhoilu oli vaneria. (Johtuisikohan autojen lempinimi "Lato-Scania" tästä?) Valmetin valmistamissa autoissa käytettiin ulkoverhoiluna huhujen mukaan sotien jälkeen ylijäänyttä lentokonealumiinia! Lisäksi korjauksinnat muuttivat autot täysin eri näköisiksi 50-

luvulla. Alustapuolesta taas voidaan mallieroavuuksien syynä pitää mm. tuontirajoituksia, jotka tuoloin olivat voimassa. Esimerkiksi Scania-Vabis (luetteloissa ScV - toim.huom) -autojen tuontia oli rajoitettu huomattavasti silloin, joten vanhoja alustoja piti peruskorjata ja koristaa uudelleen. Julkaisemme Scania-Vabiksen mainoksen 1950-luvun puoliväliin tienoilta, josta ilmenee tuontilisenssirajoitus. Auto on numero 135 vuodelta 1949 ja siinä on kuvassa AKRON Kutter-kori, joka siihen laitettiin vuonna 1956.

OTTEITA LINJA-AUTOJEN KÄYTÖSTÄ V. 1962

Tämän artikkelin tarkoitus on luoda yleiskuva senaikaisten linjoista ja vuoroista sekä autoista, joilla ajettiin kullakin linjalla. Otan muutaman kiinnostavan esimerkin: selostan ensin linjanumeron ja reitin, reitillä ajaneen esimerkkivuoron ja mainitsen vuorossa ajaneesta autosta tärkeimmät tiedot.

Linja	mistä-mihin	vuoro	nimikko- auto	tyyppi	kori	Vm.
13	Kauppat. Etu-Töölö	301	292	ScV B-7159V	Helko -62	56 (pv)
20	R-tori - Lauttas. tie	363	182	ScV B-62VE	Helko	55 (pv)
26	Vha kkoasto - Konala	154	81	ScV B-22V	Karia	49 (rv)
27	Erottaja - Kaarela	395	428	ScV B-7653	Wiima	61 (pv)
32	R-tori - Eränkävijänt.	414	377	ScV B-7159V	Wiima	58 (pv)
41	R-tori - Mellunmäki	443	505	Volvo B-635	Wiima	61 (pv)
41	"	197	311	ScV B-7159V	Ajokki	57 (rv)
50	Marian sair. - Koskela	241	349	Volvo B-635	Valmet	57 (rv)
51	R-tori - Oulunkylä	119	42	Volvo B-617	Ajokki	53 (rv)
52	" - Maunula - Pirkkola	276	269	L.O.P.S.U.	Helko	53 (rv)
54A	R-tori - Suursuo	274	267	L.O.P.S.U.	Helko	53 (rv)
62	R-tori - Pihlajamäki	160	246	Sisu B-74SP	Wiima	58 (rv)
63	R-tori - Malmin lentoas.	494	236	Volvo B-65506	Helko	56 (pv)
100	Kuusitie - Invalidisäätiö	498	123	ScV B-15V	Kutter	48 (pv)
71	Sörnäinen - Pajamäki	297	288	L.O.P.S.U.	Helko	53 (rv)
43	R-tori - Myllypuro	liikennöity yksityisten liikennöitsijöiden vaunuilla				

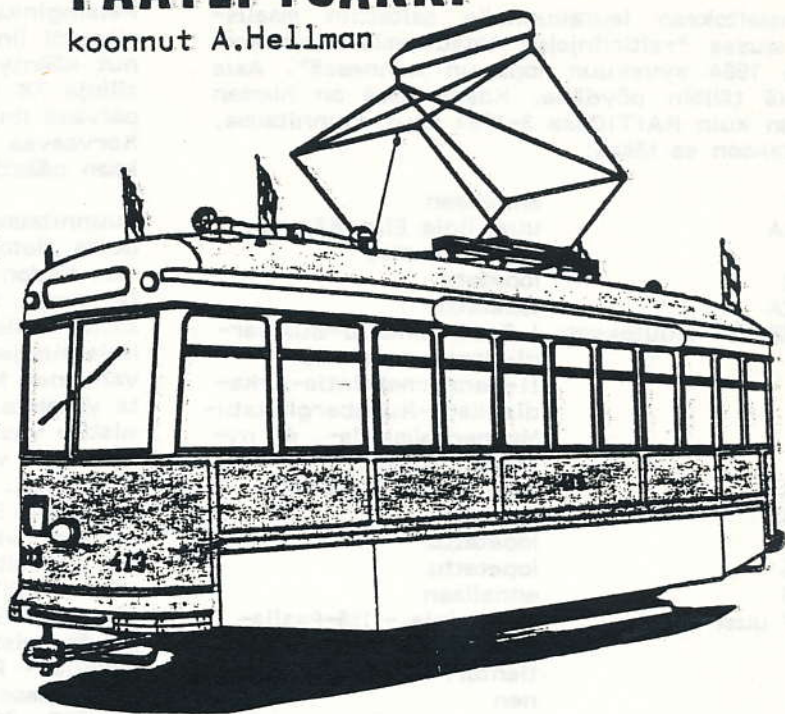
(pv) = päivävuoro
(rv) = ruuhkavuoro

Huomautettakoon vielä lopuksi, että monet vuorot saattoivat olla päivän aikana kulussa monellakin eri linjalla. Tästä esimerkkinä voidaan ottaa vuoro 218, jonka nimikkoautona oli 328 (Scania-Vabis B-7159V /Ajokki vm. 1957). Vuoro on merkitty kulkevaksi linjoilla 34A Rautatientori - Länsi-Herttoniemi (Siihtie), 55A Erottaja - Suursuo, 24 Rautatientori - Lauttasaaren teollisuusalue, 20 Rautatientori - Lauttasaari (Vulcan) ja 30 Rautatientori - Kulosaari. On tietysti mahdollista, että sama vuoro kulki lauantaisin eri linjoilla kuin arkisin. Vuoro 218 oli ruuhkavuoro, joten se ajoi aamupäivisin eri linjoja kuin iltarupeamissa.

Edelleen varavaunut olivat usein liikenteessä nimikkoauton tilalla, kun se oli huollossa. Vanhin varavaunu vuoden 1962 alkupuolella liikenteessä olleista autoista oli kokopäivävuorossa 471 auto 125 vuodelta 1949 (Scania-Vabis B-15V/Kutter). Vuoro 471 kulki linjalla 53 Rautatientori - Itä-Pakila. Nämä tiedot perustuvat omiin kokoelmiini, joita kerätessä on tutkittu HKL:n arkistossa olevia tietoja sekä haastateltu sen aikaisia kuljettajia.

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



HKL:n kokonaismenot vuonna 1981

Autoliikenne	189 mmk 36%, 92.5 milj.mtk
Raitioliikenne	109 mmk 21%, 57.8 milj.mtk
Sopimusliikenne	160 mmk 31%, 56.9 milj.mtk
Hallintokustannukset	25 mmk 5 %
Yhteiset kustannukset	36 mmk 7 %*
Vesiliikenne	1 mmk 0 %
	<u>520 mmk</u>

* näitä ovat mm. lipunmyynti- ja neuvontatoiminta, matkalippujen tarkastustoiminta, kiinteistöjen hoito, liikennetoimiston kustannukset, ammattikoulu ja terveydenhoito.

HKL:n menot kustannuslajeittain 1981:

Palkat	176 mmk, 49 %
Sosiaalimenot	68 mmk, 19 %
Korot, poistot, vakuutukset, autoverot, vuokrat	45 mmk, 12 %
Tarvikkeet, käyttövoima	49 mmk, 14 %
Muut	22 mmk, 6 %

Lumien talvi paljasti puutteita metrokalustossa. Harjakone ei ollut riittävän tehokas, ja ensi talveen mennessä hankitaan lumilinko sekä virtakiskon puhdistuslaite. Myös metrovaunut kärsivät lumesta. Pölyävä lumi jäättyi vaunujen alle ja vaurioitti laitteistoja. Vaunuihin tehdään muutoksia tämän estämiseksi.

HKL:n lautakunta hyväksyi helmikuun lopulla poikkilinjastoja ja pohjoista sekä luoteista esikaukunkilinjastoja koskevat viisivuotissuunnitelmat. Muun muassa linjat 54 ja 58 päättyvät Itäkeskukseen, linja 51 jatketaan Konalaan ja linjan 58 liikennöintiä laajennetaan. Linja 47 kulkee Simonkentältä Maunannevan kautta Hakuninmaalle. Linjat 67 sekä 68 yhdistetään ja linja 22 jatketaan Maunalaan ja Patolaan.

HKL:n lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että Mannerheimintien ja Eino Leinon kadun kulmassa oleva Töölön huolto- ja korjaushalli säilytetään raitiovaunuhallina, ja että rakennuksessa toteutetaan vaadittavat peruskorjaustyöt. Lautakunnan mielestä hallia tarvitaan niin kauan kuin neliakselliset vaunut ovat käytössä eli 1990-luvun puoliväliin asti. Peruskorjauskustannukset ovat noin 3. miljoonaa markkaa.

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geoteknillinen osasto on lähettänyt HKL:lle alustavan selvityksen raitiovaunutunnelin rakentamisesta Suomenlinnaan. Tämä selvitys on tehty harjoitustyönä. Helsingin teknisen korkeakoulun vuoriteollisuusosastolla. Geoteknisen osaston mielestä tunneliehdotus on teknisesti mahdollinen ja taloudellisesti edullinen ratkaisu.

Raitiotietunneli kulkisi Kaivopuistosta Laivasillankadun ja Ehrenströmintien kulmasta Suomenlinnaan Pikku-Mustan ali Ison Mustasaaren länsipäähän. Tunnelin pituus olisi 2200 m. Tunnelin yhteyteen sijoitettaisiin Kaivopuistoon noin 200 auton pysäköintilaitos, jonka suuaukko sijaitisi Olympiaterminaalin läheisyydessä.

Tunnelin rakentamiseen kuluisi noin neljä vuotta ja kustannuksiksi on laskettu tunnelin osalle 28 mmk sekä pysäköintilaitoksen osalle 12 mmk.

STA:lle vuokrattiin varikkotilat HKL:n Ruskeasuon varikolta. Ruha rakennettiin alunperin suurempaa automäärää varten kuin HKL:lla nykyisin on. STA:n tulo Ruskeasuolle edellyttää vähäisiä muutostöitä varikolla. Muun muassa kaupungin laitoksen ja kaupungin osakeyhtiön autojen erottamiseksi toisistaan rakennetaan väliseinää 7.000.000 markalla. Myös jäisyysasiaksi muuttunut mahdollisesti joskus ehkä toteutuva johdinautojen hankinta tuo lisätoimintoja Ruskeasuolle, sillä mahdollisesti hankittavat autot sijoitettaneen sinne.

Liikennelaitoksen lautakunnalle esitettiin maaliskuun alussa "raitiolinjojen toteuttamissuunnitelma vuoden 1984 syyskuun loppuun mennessä". Asia jäi vielä tällöin pöydälle. Koska tämä on hieman erilainen kuin RAITIOssa 3-1981 ollut suunnitelma, kerrottakoon se tässä:

Linja 1	ennallaan
Linja 1A	uusi linja Eira-Käpylä (BRH kautta)
Linja 2	lopetettu
Linja 2A	lopetettu
Linja 3B, 3T muutokset:	1-Fredrikinkatu-Bulevardi-Mannerheimintie-II-Mannerheimintie-Arkadiankatu-Runeberginkatu-Mannerheimintie-, eli nykyinen yöreitti.
Linja 4	uusi reitti: KTN-MKN
Linja 4N	lopetettu
Linja 4V	lopetettu
Linja 5	lopetettu
Linja 6	ennallaan
Linja 7 uusi reitti	kiertolinja - Itä-Pasila-Länsi-Pasila-Töölö-Rautatientori-Hakaniemi-Sörnäinen

Rataa poistuu käytöstä 1,7 km ja uutta rakennetaan 3,7 km. Lisää muutoksia on odotettavissa Kampissa, mutta nämä riippuvat Kampin tulevista suunnitelmista. Vuorovälit lyhenisivät ruuhka-aikoina kaikilla muilla linjoilla paitsi 3 ja 10. Päiväliikenteen vuorovälit olisivat 6-10 minuuttia. Uskomaton!

8.2
Linjojen 20T, 36, 39X, 42X, 55(A), 63, 64S, 81S, 91X ja 92 X aikataulut muuttuivat. Linjoilta väheni lähtöjä seuraavasti:

20T	70 kpl
36	50 "
39X	20 "
42X	25 "
55(A)	25 "
63	5 "
64S	15 "
81S	10 "
91X	60 "
92X	35 "

1.3
Linjojen 18, 23, 23V, 32 ja 80 aikataulut muuttuivat.
Linjalla 18 on 232 lähtöä vähemmän viikossa.
Linjoilla 23, 23V on 35 lähtöä vähemmän viikossa.
Linja 23B Eläintarha - Länsi-Pasila - Ruskeasu (Invalidisäätiö) lopetettiin. Se korvattiin linjan 23V päiväliikenteellä.
Linjalla 32 on 283 lähtöä vähemmän viikossa.
Linjalla 80 on 99 lähtöä vähemmän viikossa.

16.3

Harvinainen poikkeus säännöstä. Linjalle 58 lisättiin yli 50 lähtöä viikossa.

Ratti-Kariain takapään tilpehööriläiset ovat todennäköisesti tallella vain vaunuissa 315, 326, 327 ja 329. Jopa vaunusta H-18 ne poistettiin pari vuotta sitten.

23-24.3

Helsinginkadulla rikkoutuneen kaasuputken korjaus aiheutti linjalle 7 poikkeusreitit. 23. päivänä vaurioituneet kääntyivät Urheilutalolta Vallilan halliin. Bussilinja 7X liikennöi väliä Urheilutalo-Harjutori. 24. päivänä linja 7 kävi kääntymässä Paavalin kirkolla. Korvaavaa liikennettä ei ollut. Puolen päivän aikaan päästiin palaamaan normaalille reitille.

Suunnitelmat muuttuvat. Maaliskuussa 1982 saatiin uutta tietoa metrolinjojen aloittamisesta. Uusimman tiedon mukaan metro liikennöi syyskuun alusta ma-pe 5.30-23.00, la 5.35-23.00 ja su 6.35-23.00 (alleilivat muutoksia). Liityntäliikenteen linja-autojen tunnus on oranssilla pohjalla oleva valkoinen M-kirjain, jonka yläpuolella on keltamusta yhteistariiffitunnus. Koska Sörnäisten asema valmistuu vasta syksyllä 1984, syyskuussa aletaan liikennöidä väliaikaista ruuhkalinjaa 58A Itäkeskus-Sörnäinen. Linja 16 jatketaan Herttoniemen asemalle. Linjaa 58 liikennöidään reitillä Itäkeskus-Munkkivuori (välille tulee myös päiväliikennettä) ja linjaa 59 reittiä Herttoniemen metroasema - Pitäjänmäen teollisuusalue. Syyskuun alussa lopetetaan pikalinjat 91X, 92X, 94X ja 96X. Linjat 84X ja 97X jäävät toistaiseksi. Linja 54 muuttuu linjaksi Itäkeskus - Pitäjänmäki. Linjan 56 päätepysäkki siirtyy samaan paikkaan kuin 54:n (Citymarket). Linjat 80S, 90S, 91S ja 95S lopetetaan syyskuun alkuun mennessä. Linjat 94S, 96S ja 97S lopetetaan talvella 1982-83.

26.3

M/S Suomenlinna lopetti liikennöimisen vaurioitumisen vuoksi. M/S Ehrensward aloitti samana päivänä liikennöinnin M/S Suomenlinnan aikataulun mukaan. Tästä seurasi, että mm. sunnuntaina 28.3 linjan 5 vaunut olivat Ehrenswardin saavuttua tuopaten täynnä ja matkustajia jäi pysäkillä (vapaaehtoisesti?).

HKL:lla 26.3.82 asti linjan 58 vuorossa 636 koajossa olleen nivellinja-auton teknisiä tietoja:

Rekisteritunnus: APJ-349
Merkki: Mercedes-Benz
Malli: O 305 G/5600+6150
Käyttöönottovuosi: 1981
Rekisteröity: 5.3.1981
Valmistenumero: 30710013028757
Renkaat: 11R22.5; 2X11R22.5; 2X11R22.5
Jarrut: yksipiiri
Omapaino: 13570 kg
Kantavuus: 8650 kg
Kokonaispaino: 22220 kg
Akselipainot: 7250 kg, 9700 kg
Istumapaikkoja: 1+49
Seisomapaikkoja: 62
Tavaraa: 250 kg
Leveys: 2500 mm
Koriylitys: 3050 mm
Omistaja: Oy Veho Ab
Korivalmistaja ja rakennekaavio: Daimler-Benz AG/LKT3-49+62

Autoa saa liikenneministeriön päätöksen mukaan käyttää vain paikallis- ja lähiliikenteessä enintään 1.6.82 asti.

Rakennekaavio ilmaisee seuraavaa

L = nivellinja-auto
K = autossa sekä istuma- että seisomapaikkoja
T = moottori takana
49 = istumapaikkaluku
62 = seisomapaikkaluku

31.3

Ruuhkalinjaa 20T Erottaja - Lauttasaari (Isokaari) liikennöitiin viimeisen kerran.

1.4

Ruuhkalinjaa 21 Erottaja - Lauttasaari (Vattuniemi) alettiin liikennöidä. Reitti on aamupäivällä Erottaja - Linja-autoasema - Lauttasaari - Bulevardi - Erottaja. Iltapäivällä ajetaan päinvastoin. Linjalla on 415 lähtöä viikossa.

Samalla muuttuivat linjojen 20 (420 lähtöä vähemmän viikossa) ja 21V (110 lähtöä vähemmän viikossa) aikataulut.

Lopetetulla linjalla 20T oli 410 lähtöä viikossa.

Yhteenvedo: + 415 vuoroa (21)
- 420 vuoroa (20)
- 110 vuoroa (21V)
- 410 vuoroa (20T)

Yht. - 525 vuoroa

Vaunut 312 ja 316 on romutettu kevään aikana. Tattarisuolle päätyvät varmaan nämäkin vaunut, sillä sieltä löytyy aiemmin romutettujen vaunujen jäännöksiä.

Oy Strömberg Ab ja USA:lainen yritys Garrett on valittu osallistumaan New Yorkiin hankittavien uusien metrojunien hankintakilpaan. Tarkoittaa siis ajomootoreita ja ym. sähkölaitteita. Parhaiden mallikappaleiden rakentaja voittaa?

Töölön hallialueesta irrotetaan Humalistonkadun puoleinen osa asuinrakentamiseen. Voimassa olevan kaavan mukaan koko hallialue on varattu asuinalueeksi, mutta kaupungilla ei ole varaa luopua koko varikkoalueesta. Tämä uusi kaava mahdollistaa raitiovaunumuseon sijoittamisen vanhaan hevosvaunuhalliin.

Vallilan raitteilla 10 seisova H16 on saanut romutuspäättökseen ja romutettiin toukokuun aikana; sähkölaitteet ja muu uudelleenkäytettävä kalustus irrotettiin. Mootorit siirretään harjavaunuun H21, joka on saamassa paljon uutta tavaraa, mm. ikkunat peitetään panssarilevyillä, mootorit uusitaan; tähän vaunuun vaihdetaan H16:n nykyinen alusta eli teli, joka on hitsattu - H21:n alusta on niitattu. H16 hinataan aikanaan Koskelaan, josta alusta tuodaan takaisin Vallilaan. Vaunu puretaan VH:n korjaamopuolella ennen siirtoa.

Vaunuista 57 ja 61 on poistettu RAITIOssa 2-1981 mainittu roiskeläppä sekä vaunusta 57 ilmanohjauskourut.

11.5

HKL:n lautakunta päätti solmia metron vartiointisopimuksen kahdeksi vuodeksi etsiväyhtymä Katila & Jurva Oy:n kanssa. Metroasemien ja junien järjestyksenpito maksaa runsaat 1.000.000 markkaa vuodessa. Sopimuskausi alkaa 1.9.1982.

Vartiointikohteita ovat Rautatien torin, Hakaniemen ja Itäkeskuksen metroasemat. Ruuhka-aikoina ja iltaisin 20-23 asemilla on kaksi vartijaa, toinen valvomossa ja toinen kiertämässä. Päivällä on yksi mies vartiossa. Junissa kulkee kaksimiehinen partio. Liikenteen loputtua klo 23 partio saa vielä koiran mukaansa ja siirtyy vartiointiin. Liikkeelle kuuluu lipunmyynti- ja laitetilojen valvonta. Yleisistä tiloista huolehtii poliisi. Täydellinen tv-valvonta alkaa vasta keväällä 1983. Valvonta- ja kuulutuslaitteita on kuitenkin tarkoitus vuokrata. Näillä laitteilla aloitetaan viimeistään elokuun alkuun mennessä. Metroasemien siivoustyöt on annettu Kehä-Siivous Oy:lle.

Liikenneministeriö on myöntänyt HKL:lle 40.000 markkaa linjakohtaisen liikenteen nopeuttamisselvityksen laatimista varten. Selvitys tehdään linjoilla 3B ja 3T. Nykytilanteen pohjalta suunnitellaan nopeuttamistoimet. Kysymykseen voivat tulla pysäkki- ja liikennevalojärjestelyt. Lopuksi arvioidaan toteuttamismahdollisuudet.

Linjalla 58 oli toukokuun puolivälissä koekäytössä Scania BR 112A -nivellinja-auto.

1.6

Helsingissä siirryttiin kesäliikenteeseen.

Linjoja 2 ja 50 ei liikennöidä lauantaisin.

Linjaa 39 ei liikennöidä ruuhka-aikoina.

Linjaa 91 liikennöidään myös ruuhka-aikoina 1-24.6 ja 14-31.8.

Linja 92B ajaa Itäkeskuksen metroaseman kautta.

Linjaa 55A liikennöidään Hietaniemeen myös arkinen klo 8-19.

Pikalinjoja 39X, 40X, 42X, 66X, 84X ja 86X ei liikennöidä kesällä.

Raitiolinja 3T siirtyi kuljettajarahastukseen.

Linjaa 71S ei liikennöidä 28.6-8.8.

Linjat

80S Kasarmitori - Länsi-Herttoniemi,

91X Rautatien tori - Puotila ja

92X Rautatien tori - Myllypuro (Yläkiventie)

liikennöivät viimeisen kerran 31.5, jolloin ne lakkautettiin kokonaan

Linjan 3T siirryttyä kuljettajarahastukseen vain joka toisessa vaunussa on pysäkkikuulutus.

1.6

Metron matkustajakoeliikenne alkoi. Metrolinjaa Itäkeskus - Hakaniemi liikennöidään Itäkeskuksesta 5.30-9.00 ja 14.35-17.35 sekä Hakaniemestä 5.58-9.28 ja 15.03-18.03 viiden minuutin välein.

Ensimmäinen Itäkeskuksesta lähtenyt juna (vuoro 1) koostui yksiköistä 123-124+141-142. Juna lähti noin 5.31 täynnään lähes pelkästään lehtimiehiä ja alempia kunnan virkamiehiä perheineen.

Ensimmäisenä päivänä joka vuorossa oli kaksi yksikköä, 2.6 ajettiin yhdellä yksiköllä, mutta jo 3.6 iltaruuhkassa oli joka toisessa vuorossa kaksi yksikköä. Myöhemmin lomakauden aikaan jätettiin kuitenkin toinen yksikkö pois. Ensimmäisenä neljänä päivänä kuljetettiin noin 45.000 matkustajaa.

Sveitsiläiset Auteica -lippuautomaatit lakkoilivat ensi päivinä. Lehtitiedoista poiketen ne menivät epäkuntoon myös oikein käytettynä.

Metron vuoro kohtaisia aikatauluja emme ole vielä saaneet, mutta käytössä näyttää olevan yhdeksän vuoroa (vuorot 1-9). Ainakin radiopuhelinkeskusteluissa käytetään sanaa vuoro. Vuoronumero on ohjaamon (vasemmassa) sivuikkunassa. Aikuaikoina reittikilvissä, joissa käytetään pääteasemina Itäkeskus ja Rautatien tori, saattoi olla väärä teksti, mutta pian nekin olivat kohdallaan. Metrolinjan linjatunnus Almex-M/Front -koneissa on 44. Auteica -kertalipuissa ei ole linjatunnusta (mutta kylläkin aseman nimilyhenne). Mahdollisten liikennehäiriöiden yhteydessä liikennöivien korvaavien linja-autojen tunnus on 00.

Liikennekäytännöstä voi vielä mainita, että aamuisin juuri ennen ensimmäistä varsinaista junaa ajaa yksi yksikkö (ns. "heteka") linjan päästä päähän edestakaisin.

Seis-asennossa olevien pääpastimien ohituksia, tosin hallittuja ja "käytösäännön" mukaisia voi kokea välillä Sillitien tulo-opastin Itäkeskuksen tulo-opastin turhankin usein.

3.6

Lämpimän ilman löysentämä ajojohdin luiskahti Koskelasta linjalle matkalle oikean vaunun virroitin päältä iltaruuhkan alussa Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteyksessä. Kolmesta vaunusta vaurioitui virroitin. Vallilasta peruuttanut VTS hinasi kerralla nämä kolme Vallilaan. Yhdistelmä, jota harvoin näkee, oli "pikku-Valmet"+"iso-Valmet"+keppikaria+rattikaria. Myöhemmin hinattiin kaksi ensimmäistä vaunua Koskelaan (pikku-Valmet+iso-Valmet+keppikaria).

16.6

HKL:n uudeksi toimitusjohtajaksi valittiin joulukuusta 1982 dipl.ins Martti Lund (40). Lund toimii tällä hetkellä Suomen Turistiauto Oy:n toimitusjohtajana. Samanaikaisesti muutettiin HKL:n toimitusjohtajan virka määräaikaisesta elinikäiseksi.

Helsinki-päivän teeman - puistojen Helsinki - "kunniaksi" maalasi yhdysvaltalainen taiteilija Dale Eldred neljän raitiovaunun kykeen, vaunun takaosaan, valkoisella maalilla "puiden varjoja". Samanlaisia "varjoja" hän on maalannut mm. asfalttiin kantakaupungissa. Suditut vaunut ovat 20. (3B), 29 (3T), 361 (2/2A) ja 373 (1).

28.6

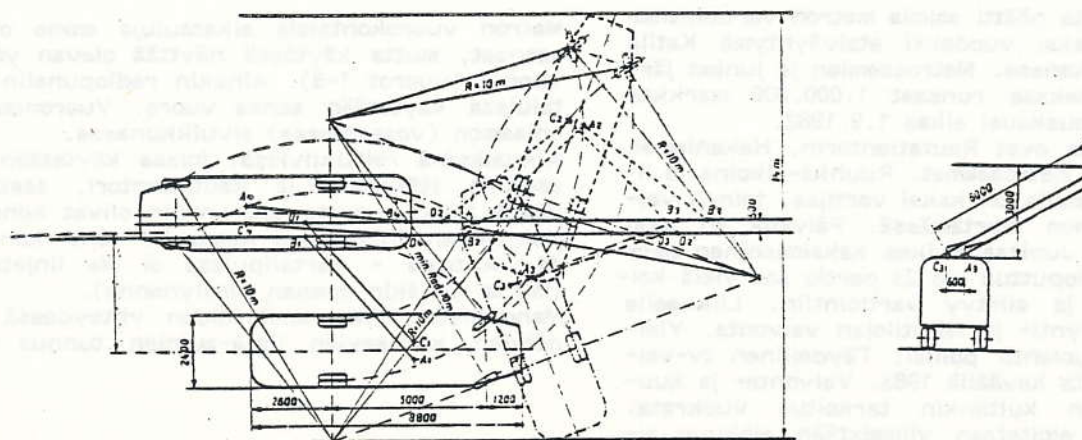
Linjoja 16A, 66 ja 91 ei liikennöidä 28.6-15.8 eikä linjaa 71S 28.6-8.8

Poistumispyysäkkilpiä ei käytetä iltaruuhkassa 25.6-15.8.

Linjan 55V reitti muuttui Jätkäsaarella. Uusi reitti on - Kellosaarenkatu - Selkämerenkatu - Laivapojankatu - Majakkakatu - Hietasaarenkatu - Tarmonkatu (päätepysäkki) - Majakkakatu - Hietasaarenkatu - Laivapojankatu jne. Junien ja liikennevalojen estäessä pääsyn Kellosaarenkadulle saavat kuljettajat harkintansa mukaan keskustaan päin ajaessaan poiketa Itämerenkadun kautta Selkämerenkadulle.



Ehdotus 1970-luvulta



Johdinauton kääntäminen suoralla kadulla. Oikeanpuoleisessa kuvassa johdinauto takaa nähtynä 3. asennossa. (1959)



RAITIOLIIKENTEEN KESÄAIKATAULUT 1982

1.6.82 siirryttiin HKL:n kaikilla reiteillä kesäaika- tauluun ja tämä ilmeni tavan mukaan pidentyneinä vuoroväleinä muualla paitsi tietysti metrolii- kenteessä, jossa ajetaan keväistä huomattavastikin ti- heämmin ja säännöllisemmin. Jos nyt kaivaa arkis- tosta esille RAITION 2/81, voi havaita, ettei tä- mänkesäisiin aikatauluihin sisälly sen ihmeempiä uutuuksia. Koska päätoimittaja ja toimitussihteeri on kuitenkin pettyneitä, ellei juttua synny vähintään 5 sivua, kerrottakoon seuraavassa nyt jotakin aikatauluista.

Läpikäyntiä linjoittain

Linja 1: Ma-pe liikenteessä ei ole muita muutoksia kuin että yksi ruuhkavuoro puuttuu sekä aamu- että iltapäivällä. Lauantailiikennettä on edellisten vuosien tapaan lisätty aamusta kolmisen tuntia, eli alkamaan jo kello 6 aikaan.

Linja 2: Liikennöidään kesäaikana tuttuun tapaan vain ma-pe. Ruuhkavuoroista puuttuu 12 kappa- letta.

Linja 3B: Ma-pe linjalla ei ole lainkaan ruuhkavuoroja. Tästä seuraa tietty erikoisuus: ruuhka-ai- kana kierros aika on 4 min. pitempi kuin päivällä ja näin vuorovälit harvemmat kuin hiljaisena ai- kana! Talviaikaan verrattuna ma-pe vuoroja on yksi vähemmän liikenteessä (vuoro 11 puuttuu), lauantaisin kolme vähemmän (vuorot 11, 14 ja 19 ovat hallissa) ja sunnuntaisin yksi vähemmän (vuorot 11, 14 ja 19 ovat poissa, mutta 12 ja 18 ajavat).

Linja 3T: Ma-pe ei myöskään tällä kolmosen toisei- la puoliskolla ole ruuhkavuoroja, joten tässä pätee sama kummallisuus kuin 3B:lläkin. Talviaikaan verrattuna vuorot 31 ja 32 puuttuvat kokonaan, vuorot 23 ja 24 ajavat vain ma-pe, mutta sunnun- taisin on liikenteessä myös vuoro 28 (talviaikana vain ma-la). Näin ma-pe vuoroja on 2, lauantaina 4 ja sunnuntaina 1 vähemmän kuin talvella.

Linjat 4 ja 4N: Vuoro 34 on poissa kuvioista, vuo- ro 129 ajaa vain ruuhka-aikana (ei siis enää kesk- ipäivällä) mutta vastapainoksi ruuhka-aikana on tullut lisää uusi vuoro - 130. Täten ruuhka-aikana liikenne ei ole talvea harvempaa, mutta keskipäi- vällä vuoroja on kaksi vähemmän. Lauantaina vuo- roja on yksi vähemmän, sunnuntaina ei muutoksia. Yöliikenne ei muutu, kuitenkin linjalla 4N ajavat osittain eri vuorot kuin talvella.

Linja 4V: Aamulla Munkkiniemestä lähtöjä on nyt 5 (talvella 6). Puntit olisivat siis tasan, ellei kesän eduksi olisi aamulla kaksi lähtöä l-suunnassa tal- ven yhtä vastaan. Tarkoituksella on vältetty mai- nintaa "Katajanokalta", sillä l-suunnan aamulähdöt ovat Kauppatorilta. Vuorot 111 ja 112 siirtyvät Kauppatorilla linjalta 2 linjalle 4V (112 klo 7.21 ja 111 klo 7.31)

Linja 5: Ma-pe ruuhkavuoroja on yksi vähemmän kuin talvella. Tämä ei kuitenkaan paljoa tunnu ai- katauluissa, sillä kyseiset vuorot ovat ajaneet vain yhden kierroksen. Lauantaisin vuoroväli on päiväl- lä ja illalla sama 10 min., talvellahan päivällä ajeti- tiin 8 min. välein. Tämä siksi, että vuoro 48 ei aja kesälauantaisin. Sunnuntaisin ei kesäajan ti- lanne eroa talvisesta.

Linja 6: Ma-pe liikenteessä tilanne on sellainen, että talviaikaan nähden aamusta puuttuu yksi ruuh- kavuoro. Talvella ruuhkavuoroina olivat vuorot 60 ja 113, nyt kesällä 60 ei aja, mutta iltapäivällä si- jalla on vuoro 106. Perävaunut ovat kuutosella mu- kana koko päivän, n. klo 6-18. Ruuhkavuoroissa perävaunut lähtevät mukaan Koskelasta ja palaavat sinne, kun muut vuorot ottavat ja jättävät perä- vaununsa Vallilassa. Ruuhkavuorojen perävaunujen rahastajat kuitenkin tulevat Vallilasta niin kuin vakiovuorojenkin. Lauantaisin vuoroja on kaksi vähemmän liikenteessä (puuttuvat vuorot 57 ja 60), joten vuorovälit pitenevät 8 minuutista 9-11 minuuttiin. Sunnuntaisin ei muutosta.

Linja 7: Ma-pe liikenteessä ei ruuhka-aikana ole harvennusta, keskipäivällä kylläkin. Vuoron 76 si- jaan ajaa vuoro 142, vain ruuhka-aikana, ja vuoro 138 on muutettu puhdasoppiseksi ruuhka-vuorok- si, eli myös se on pois keskipäivän kierroksilta. Vuoro 137, seiskan kolmas ruuhkavuoro ajaa kuten talvellakin aamulla ja iltapäivällä. Lauantaisin ja sunnuntaisin vuoro 76 on niinkään poissa, mikä merkitsee vuorovälien pidentymistä 10:stä 12 mi- nuuttiin.

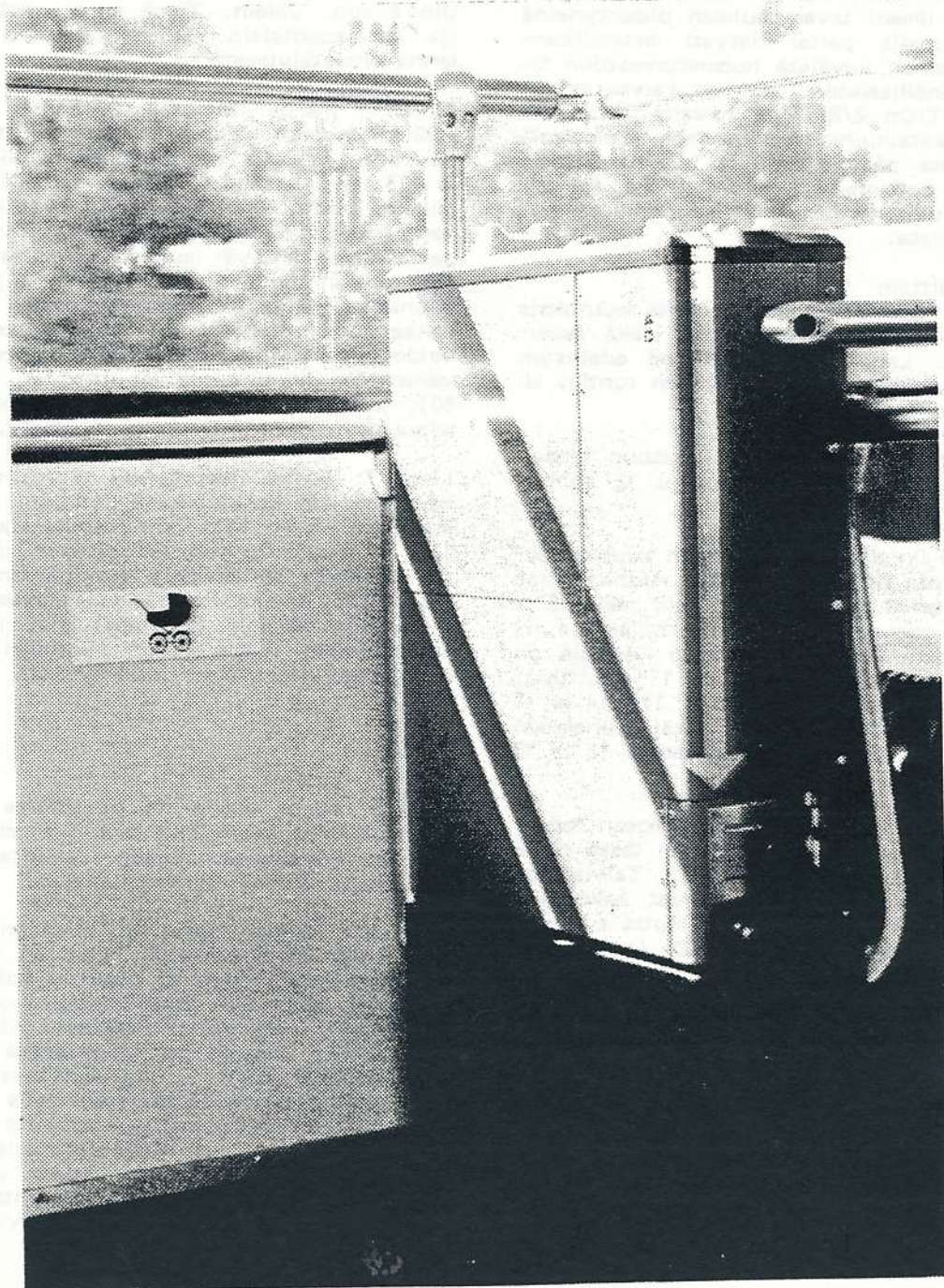
Linja 8: Ma-pe vuoro 109 pysyttelee poissa, joten ruuhkaaikoina vuorovälit ovat 8-9 minuuttia talvi- aikaisen 7-8 minuutin sijaan. Lauantain ja sunnun- tain osalta tilanne on muuttumaton.

Linja 10: Ma-pe vuoro 141, joka on ajanut yhtä- jaksoisesti klo 6.30-18.00, ajaa nyt vain aamu- ja iltaruuhkassa. Vuoro 98 puuttuu kokonaan, mutta toisaalta vuoro 140, joka talvella ajoi vain iltapäi- vällä, ajaa myös aamuruuhkassa. Näin aamuruuh- kan aikana vuoroja on liikenteessä yhtä paljon, keskipäivällä kaksi ja iltaruuhkassa yksi vähem- män. Koska vuoro 98 puuttuu myös lauantaisin ja sunnuntaisin aikataulusta ja toisaalta vuoro 91 ajaa nyt myös sunnuntaisin (talvella ma-la), vuoroja on lauantaisin yksi vähemmän, mutta sunnuntain ti- lanne on jäänyt ennalleen. Lauantain vuorovälit ovat keskipäivällä 10 minuuttia (talviaikataulussa 8 minuuttia).

Muuta mukavaa

Koska vuoroja on talvea vähemmän liikenteessä, linjojen 3B, 3T, 4, 4N ja 10 kaikki vaunut on merkitty nivelvaunuiksi lukuunottamatta 10:n vuoroa 140. Silti kolmosilla vilisee vihreitä vaunuja, mutta 140 on useimmiten, ellei aina, sarana. Viime RAITIOssa tuli todettua sellainen seikka, että linjan 3B tolppaikataulussa ei ole merkintää kuljettajarahastuksesta. Eikä muuten ole vielääkään, kun sen sijaan 3T:llä, jolla kuljettajarahastus alkoi 1.6.82, merkintä on. Taitaisi muuten kohta olla parempi huomauttaa, että vaunussa on myös rahastaja, koskapa näitä linjoja on vähemmistö. Jos nyt sitten joku lukijoista ajattelee, että Töölön halliaikataulun otsikossa on virhe, kun siinä on voimaantulopäiväksi merkitty 16.6.82, vikaan meni. 16.6.82 on ihan oikein, sillä tuosta päivästä vuorojen 137 ja 142 (linja 7) aamupäiväosat vaihtoivat keskenään paikkaa. Niin että sopii vaan uskoa, mitä RAITIOssa sanotaan! (Ellei nyt sitten jotakin muuteta painatuksen aikana, HKL:stä kun ei koskaan tiedä.)

Linjan 10 nivelvaunuissa kokeiltiin Almexin valmistamia kertalipunmyyntilaitteita. Laite oli vaunun takasillalla. Almex A/O. Ticket-vending machines were tested on articulated trams on route 10. The machines were placed on the rear platform. Kuva/photo: I. Leppänen, 29.6.1975



HALLIREITTIENTIIMOILTA

Koskapa on kulunut jo kolmisen vuotta siltä, kun RAITIOssa on selvitetty, mitä mikin hallireitti tarkoittaa, on ehkä paikallaan kerrata asiaa. Tosin seuraavassa on rajoitettu vain niihin reitteihin, jota pitkin vaunut kulkevat hallista linjalleen tai päinvastoin. Töölön hallista ja halliin johtavat reitit ovat numeroiltaan 600-sarjassa, Koskelan 800-sarjassa. 700-sarja on Vallilan toistaiseksi hyllylle pantuja reittejä. Reittejä on seuraavassa selvitetty numerojärjestyksessä.

- 604: Porvoonkatu - Länt. Brahenkatu - Helsinginkatu - Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu - TH. Reittiä käyttävät 3T:n Töölön sijoitetut vuorot.
- 605: TH - Mannerheimintie. Reittiä käyttävät 3B:n, 4:n, 4V:n ja 10:n Töölöstä etelään lähtevät vuorot.
- 606: Mannerheimintie - TH. Käänteinen reitti 605:lle, jota käyttävät linjan 4, 4V ja 10 vuorot.
- 607: TH - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Mannerheimintie. Käytössä linjoilla 3T, 4, 4V ja 10 silloin, kun lähdetään Töölöstä pohjoiseen.
- 608: Porvoonkatu - Viipurinkatu - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - TH. Linjan 3B paluu halliin.
- 609: TH - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Kaarlenkatu - V linja - Porthaninkatu - Siltasaarenkatu. Reittiä käyttää linja 7.
- 612: Munkkiniemi - Hollantilaisentie - Laajalahdentie - Munkkiniemen Puistotie - Paciuksenkatu - Tuk holmankatu - Mannerheimintie - TH. Linjojen 4 ja 4V paluu halliin.
- 615: TH - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu 46. (Voidaan käyttää myös TH - Mannerheimintie - Runeberginkatu 46). Tätä reittiä lähtevät linjan 5 vuorot eivät pääse Töölöntorin silmukkaan, vaan lähtö Katajanokalle tapahtuu Runeberginkatu 46 pysäkillä.
- 616: Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu (t. Runeb.k. - Mannerheimint.) - TH. Linjan 5 paluu Töölön halliin.
- 619: TH - Mannerheimintie - Postitalo. Reittiä käyttää yksi vitosen vuoro, jonka ensimmäinen lähtö on Katajanokalta.
- 629: TH - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Urheilutalo. Reittiä ajavat 3B, 7 ja 8 matkalla Porvoonkadulle, Farjutorille ja Paavalin kirkolle vastaavasti.
- 630: Urheilutalo - Helsinginkatu - Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu - TH. 629:n vastaava paluureitti. Käytössä linjoilla 7 ja 8, kun sen sijaan 3T ajaa paluussa reittiä 604.
- 632: Kuusitien pysäkki - Mannerheimintie - TH. Linjan 10 paluu Ruskeasuolta halliin.
- 801: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Mäkelänkatu. Linjojen 1, 2 ja 2A tavallisin reitti.
- 802: Mäkelänkatu - Sturenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Käänteinen reitti 801:lle, jota käyttävät samat linjat.
- 803: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Hakaniementori. Linjojen 2 ja 2A vaihtoehtoinen reitti linjalle.
- 804: Hakaniementori - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Käänteinen reitti 803:lle, jota kakkosen lisäksi käyttää linja 7.
- 807: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Siltasaarenkatu - Unioninkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Kauppatori. Eräät 3B:t ajavat tätä reittiä linjalle.
- 809: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Länt. Brahenkatu - Helsinginkatu, edelleen Mannerheimintielle etelään tai pohjoiseen päin. Pohjoiseen mennessä joudutaan luonnollisesti kiertämään Ruusulankadun kautta. Tavanomaisin reitti linjoilla 3B, 3T, 4 ja 10.

- 810: Helsinginkatu - Lant. Brahenkatu - Sturenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Reitti on sama kuin 809, mutta paluusuunnassa. Reittiä ajavat 3B:n, 3T:n vaunut sekä linjojen 4, 4N ja 10 vaunut, jos ne tulevat pohjoisesta päin. Jostain syystä etelästä päin tuleville 4-, 4N- ja 10-linjan vaunuille käytetään reittiä 840, joka on muuten sama, paitsi että alkaa Postitalolta.
- 811: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Lant. Brahenkatu - Helsinginkatu - Kaarlenkatu - V linja - Porthaninkatu - Siltasaarenkatu - Hakaniementori. Reitti kuuluu linjojen 1, 3T, 7 ja 10 vaunuille.
- 812: Kuten reitti 811, mutta toisinpäin. Tässä suunnassa reittiä ajavat linjojen 1, 3B ja 10 vaunut, kun taas 7 lähtiessään Hakaniementorilta halliin ajaa reittiä 804.
- 814: Postitalo - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Reittiä ajavat eräät 4N:n vaunut.
- 815: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Siltasaarenkatu - Unioninkatu - Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu - Mikonkatu - Kaivokatu - Vanha Ylioppilastalo. Tällä hetkellä reittiä käyttävät linjojen 4V ja 5 eräät vuorot.
- 816: Käänteinen reitti 815:lle, tosin luonnollisesti tässä suunnassa ei ajeta Mikonkadun-Vilhonkadun kautta. Reitti esiintyy linjalla 4 vuoron 37 ajaessa Kirurgilta halliin.
- 819: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Lant. Brahenkatu - Helsinginkatu - Runeberginkatu 46. Linjan 5 reitti Koskelasta linjalle. Kute reitillä 615, ei tietenkään hallista ajavat vaunut nytkään pääse Töölöntorin silmukkaan, vaan lähtö tapahtuu Runeberginkatu 46:n pysäkillä.
- 820: Kuten reitti 819, mutta paluusuunnassa, käytössä linjalla 5.
- 821: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Vallilan halli - silmukan kautta takaisin päin. Linjan 6 reitti Koskelan hallilta Arabiaan. Vaunut ovat Vallilan hallilta n. 7-8 min Koskelasta lähdön jälkeen.
- 822: Reitti 821 paluusuunnassa. Linja 6. Vaunut ovat kiertelemässä Vallilassa n. 7 min. ennen tuloa Koskelaan.
- 823: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie. Linjan 6 reitti, kun vaunut jatkavat suoraan Hietalahteen.
- 824: Kuten 823, mutta paluusuunnassa ja tietysti siis linjalla 6.
- 825: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Lant. Brahenkatu - Helsinginkatu - Harjutori. Reittiä käyttää tietysti linja 7. Myös 3B:n eräät vuorot kiertävät Harjutorin kautta Porvoonkadulle. 3B:n vaunut ovat Harjutorilla 11-12 min. Koskelasta lähdön jälkeen.
- 826: Reitti 825 paluusuunnassa, linjat 3T ja 7. 3T:n vaunut ovat Harjutorilla 11-12 min. ennen halli aikataulusta ilmenevää saapumista Koskelaan, kun reittinä on 826.
- 829: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Sammatintie - Somerontie (Paavalin kirkko). Linjan 8 reitti.
- 840: Postitalo - Mannerheimintie - Helsinginkatu - Lant. Brahenkatu - Sturenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Tämä reitti on merkitty linjoille 4N ja 10 silloin kun vaunut ajavat I-päätepysäkillä halliin.
- 843: KH - Kustaa Vaasan tie - Hämeentie - Sturenkatu - Lant. Brahenkatu - Helsinginkatu - Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuskatu - Töölön hallin ratapiha - Eino Leinon katu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu. Tätä reittiä ajaa yksi linjan 8 vuoro sunnuntaiaamuina, nimittäin vuoro 79, joka on Töölön hallilla klo 7.16.
- 846: Urheilutalo - Lant. Brahenkatu - Sturenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Reittiä ajavat kaikki linjan 8 Koskelaan palaavat vuorot sekä eräät 7:t.
- 848: (Katajanokka) - Kauppatori - Pohj. Esplanadi - Katariinankatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Hämeentie - Kustaa Vaasan tie - KH. Tätä reittiä ajaa yksi linjan 5 vaunu päivittäin ollen Kauppatorilla klo 23.25 ja kaksi linjan 4V vuoro ma-pe, ajat Kauppatorilla klo 8.28 ja 8.42.

RAITIOVAUNUJEN AJOJÄRJESTYS ERI LINJOILLA 16.6.1982 ALKAEN

Huom! Kaikilla kierroksilla ei järjestys ole täydellinen. Halli aikataulusta voi tarkistaa, milloin jokin tietty vuoro tulee mukaan tai poistuu välistä.

Jakeot eri vuorokaudenaikoina:

ma-pe:	la:	su:
ar: (aamuruuhka) n.klo 6-9	ar: (aamu) n.klo 6-9	ar: (aamu) n.klo 7-10
p: (päivä) " 9-14	p: (päivä) " 9-15	p/i: (päivä/ilta) n.
ir: (iltaruuhka) " 14-18	i: (ilta) " 15-23	klo 10-23
i: (ilta) " 18-23	y: (yö) " 23-01	y: (yö) n.klo 23-01
y: (yö) " 23-01		

Linja maanantai - perjantai

1	ar: 1, 2, 104, 3, 4, 101, 5, 103 p: 1, 2, 3, 4, 5 ir: 1, 101, 2, 3, 4, 103, 5, 104 i: 1, 2, 4, 5 liikenne loppuu n.klo 21
2/ 2A	ar: 6, 7, 110, 102, 112x, 111x, 8, 105, 9 x- linjalle 4V n.klo 7 p: 6, 7, 8, 9 ir: 6, 111, 112, 102, 7, 8, 9, 110
3B	ar, p, ir: 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 i: 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y: 12, 13, 16
3T	ar, p, ir: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i: 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y: 25, 27, 30
4	ar: 35, 36, 37, 130, 38, 39, 129, 40, 41 p: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 ir: 35, 129, 36, 37, 38, 39, 130, 40, 41 i: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
4N	y: 36, 38, 39, 40
4V	ar: 132, 134, 133, 112, 111 ir: 132, 133, 134, 105
5	ar: 44, 45, 46, 47, 48, 49, 135, 50 p: 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 ir: 44, 135, 45, 46, 47, 48, 49, 136, 50 i: 44, 45, 47, 49, 50
6	ar: 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 113 p: 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 ir: 53, 54, 113, 55, 56, 57, 58, 59, 106 i: 53, 54, 55, 56, 58, 59
7	ar: 71, 142, 72, 73, 138, 74, 75, 137 p: 71, 72, 73, 74, 75 ir: 71, 142, 72, 73, 138, 74, 75, 137 i: 71, 72, 73, 74, 75
8	ar: 79, 80, 139, 81, 82, 114, 83 p: 79, 80, 81, 82, 83 ir: 79, 80, 139, 81, 82, 114, 83 i: 79, 80, 81, 82, 83
10	ar: 91, 92, 140, 93, 94, 95, 96, 141, 97 p: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 ir: 91, 141, 92, 93, 94, 95, 140, 96, 97 i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97

Raitiovaunujen ajojärjestys eri linjoilla, jatkoa

Linja	lauantaisin
1	a: 2, 4, 5 p: 1, 2, 3, 4, 5 i: 2, 3, 5 liikenne loppuu klo 17
3B	a: 12, 17, 15, 16, 18 p: 12, 17, 13, 15, 16, 18 i: 12, 17, 13, 15, 16, 18 y: 12, 13, 16
3T	a: 26, 27, 29, 30, 28 p: 1: 25, 28, 26, 27, 29, 30 y: 25, 27, 30
4	a: 35, 36, 37, 38, 39, 40 p: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 i: 36, 37, 38, 39, 40, 41
4N	y: 36, 38, 39, 40
5	a: 44, 47, 50 p, i: 44, 45, 47, 49, 50
6	a: 53, 54, 55, 58, 59 p, i: 53, 54, 55, 56, 58, 59
7	a: 71, 72, 73, 74 p, i: 71, 72, 73, 74, 75
8	a, p, i: 79, 80, 81, 82, 83
10	a: 92, 93, 94, 95, 96, 97 p: 91, 97, 92, 93, 94, 95, 96 i: 92, 93, 94, 95, 96, 97
	sunnuntaisin
3B:	a: 13, 18, 17 p/i: 12, 17, 13, 15, 16, 18 y: 12, 13, 16
3T:	a: 25, 28, 27 p/i: 25, 28, 26, 27, 29, 30 y: 25, 27, 30
4	a: 35, 41, 37, 39 p/i: 35, 40, 41, 36, 37, 38, 39
4N	y: 36, 38, 39, 40
5	a: 45, 49, 50 p/i: 44, 45, 47, 49, 50
6	a: 53, 54, 56, 58 p/i: 53, 54, 55, 56, 58, 59
7	a: 71, 72, 73, 75 p/i: 71, 72, 73, 74, 75 liikenne alkaa n.klo 9
8	a: 79, 80, 82, 83 p/i: 79, 80, 81, 82, 83 ensimmäisellä kierroksella 79 ja 80 toisinpäin
10	a: 91, 93, 94, 96 p/i: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97

Maanantai - perjantai 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	16 n	3B	807	6.00	73	7	825
	47	5	819	6.01	104	1	801
	79	8	829	6.02	105	2,2A	801
5.36	112	2,2A,4V	801	6.03	27 n	3T	809
5.37	5	1	801		40 n	4,4N	809
	37 n	4	809		56	6	821
	59	6	823	6.06	45	5	819
	94 n	10	811	6.07	114	8	829
	110	2,2A	803	6.09	3	1	801
5.40	18 n	3B	809	6.10	9	2,2A	801
	71	7	825	6.12	57	6	821
	80	8	829		97 n	10	809
5.42	12 n	3B	825	6.14	4	1	801
	41 n	4	809	6.16	83	8	829
5.44	29 n	3T	811	6.18	58	6	821
	93 n	10	809	6.19	7	2,2A	801
	102	2,2A	803	6.42	1	1	801
	113 p	6	823	6.44	25 n	3T	809
5.45	54	6	821	6.45	81	8	829
	101	1	811	6.46	15 n	3B	825
	103	1	801	6.47	38 n	4,4N	809
	111	2,2A,4V	801	6.49	72	7	825
5.47	39 n	4,4N	809	7.11	49	5	819
5.48	95 n	10	811	7.19	6	2,2A	801
5.49	13 n	3B	825	7.20	75	7	825
5.50	53	6	823				
	74	7	811	14.00	102	2,2A	801
5.52	30 n	3T	811	14.17	111	2,2A	803
	92 n	10	809	14.20	103	1	801
5.53	2	1	801	14.27	112	2,2A	803
	96 n	10	811	14.28	106 p	6	821
5.54	8	2,2A	801	14.33	104	1	801
	55	6	821	14.36	110	2,2A	801
5.57	26 n	3T	809	14.44	101	1	801
	36 n	4,4N	809	14.48	113 p	6	821
5.58	82	8	829	15.03	114	8	829
6.00	44	5	819	15.37	105	4V	815

Perävaunujen otto ja jättö VALLILAN hallilla linjalla 6

Maanantai - perjantai 1.6.1982 alkaen

Perävaunu mukaan:

Vuoro	kello
59	5.45
54	5.52
53	5.58
55	6.01
56	6.10
57	6.19
58	6.25

Perävaunu pois:

Vuoro	kello
58	16.53
59	17.01
53	17.20
54	17.30
55	17.40
56	17.50
57	17.51 (moottoriv. KH:lle)

Lauantaisin ja sunnuntaisin Vallilassa ei ole tapahtumia.

Huom. Ruuhkavuorojen 106 ja 113 perävaunut ovat mukana jo Koskelasta lähdettäessä ja palaavat myös sinne takaisin.

Maanantai - perjantai 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
8.49	112	2,2A,4V	848	23.17	29 n	3T	826
8.52	110	2,2A	802		54	6	824
8.57	105	2,2A	804		59	6	822
9.01	103	1	802	23.21	44	5	820
9.03	104	1	812	23.24	81	8	846
	111	2,2A,4V	848	23.25	75	7	826
9.08	113 p	6	822	23.27	72	7	804
9.10	114	8	846	23.29	55	6	824
9.25	101	1	812		71	7	846
9.30	102	2,2A	804	23.31	45	5	820
				23.32	18 n	3B	810
17.14	112	2,2A	804		92 n	10	840
17.18	105	4V	810	23.33	37 n	4	816
17.22	102	2,2A	804		94 n	10	812
17.39	113 p	6	822	23.36	82	8	846
17.41	103	1	802		96 n	10	810
17.45	7	2,2A	802	23.39	74	7	804
17.54	8	2,2A	802	23.40	56	6	824
	104	1	802	23.42	93 n	10	840
17.59	57	6	822	23.43	26 n	3T	826
18.00	9	2,2A	802		95 n	10	812
18.06	6	2,2A	804	23.44	49	5	848
18.07	101	1	802	23.45	41 n	4	810
18.11	114	8	846		47	5	820
18.12	110	2,2A	802	23.46	97 n	10	810
18.15	111	2,2A	804	23.48	83	8	846
18.19	106 p	6	822	23.50	58	6	824
18.21	3	1	802	1.08	12 n	3B	810
21.25	53	6	822	1.10	25 n	3T	826
21.27	5	1	802	1.20	38 n	4,4N	814
	79	8	846	1.23	13 n	3B	810
21.30	73	7	826	1.25	27 n	3T	826
21.36	1	1	802		36 n	4,4N	840
21.46	4	1	812	1.30	16 n	3B	812
21.51	2	1	802		30 n	3T	810
23.12	80	8	846		39 n	4,4N	814
23.14	15 n	3B	810		40 n	4,4N	810

Lauantaisin ja sunnuntaisin 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
L15.08	1	1	802	21.25	53	6	822
L15.45	4	1	802	21.27	79	8	846
L17.14	2	1	802	21.30	73	7	826
L17.29	3	1	802	23.12	80	8	846
L17.48	5	1	802	jne. kuten maanantai-perjantai			

Merkkien selityksiä:

n = nielyvaunu

L = vain lauantaisin

p = perävaunu mukana

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Lauantaisin 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	44	5	819	5.53	94 n	10	809
5.31	74	7	825	5.55	38 n	4,4N	809
5.34	18 n	3B	807	5.58	16 n	3B	825
5.38	83	8	829	6.00	30 n	3T	809
5.40	12 n	3B	809		36 n	4,4N	809
	27 n	3T	809	6.01	72	7	825
	40 n	4,4N	809	6.02	80	8	829
	59	6	823	6.04	55	6	821
5.44	93 n	10	809	6.05	39 n	4,4N	809
	95 n	10	809	6.07	2	1	801
5.45	37 n	4	809	6.12	92 n	10	809
	47	5	819	6.14	81	8	829
5.46	26 n	3T	811	6.16	58	6	821
	71	7	825		73	7	825
5.47	4	1	811	8.00	82	8	829
	5	1	801	8.35	25 n	3T	809
5.48	15 n	3B	825		75	7	825
	97 n	10	811	8.36	45	5	819
5.50	17 n	3B	809	8.44	1	1	801
	29 n	3T	809	8.48	41 n	4	809
	54	6	821	8.52	13 n	3B	825
	79	8	829	8.56	49	5	819
5.52	96 n	10	809	9.07	3	1	801
5.53	53	6	823	9.09	56	6	821

Sunnuntaisin 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.54	17 n	3B	825	7.15	45	5	819
	18 n	3B	807	7.25	56	6	821
	35 n	4	809	8.49	71	7	825
	37 n	4	809	9.02	75	7	811
	49	5	815	9.04	72	7	825
	53	6	821	9.19	73	7	825
	58	6	823	9.23	29 n	3T	809
	80	8	829	9.37	47	5	819
	93 n	10	809	9.40	12 n	3B	825
6.56	27 n	3T	809	9.42	92 n	10	809
6.58	28 n	3T	811	9.45	16 n	3B	809
7.00	50	5	819	9.48	59	6	821
	79	8	843	9.52	97 n	10	809
	91 n	10	809	9.53	26 n	3T	809
7.02	82	8	829		38 n	4,4N	809
	94 n	10	809	10.06	44	5	819
	96 n	10	811	10.11	15 n	3B	825
7.04	41 n	4	809	10.12	36 n	4,4N	815
7.07	39 n	4,4N	809	10.13	95 n	10	809
7.09	13 n	3B	825	10.18	55	6	821
7.10	54	6	821	10.22	74	7	825
7.11	25 n	3T	809	10.23	40 n	4,4N	809
7.12	83	8	829	10.46	81	8	829

Raitiovaunuliikenne TUULON hallista ja halliin

Maanantai - perjantai 16.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	50	5	619	14.10	138	7	629
5.33	137	7	629	14.17	135	5	615
5.40	28 n	3T	629	14.22	140	10	605
	139	8	629	14.27	139	8	629
5.43	138	7	609		141 n	10	607
5.46	17 n	3B	605	14.33	130 n	4	605
5.50	48	5	615	14.34	137	7	629
5.53	130 n	4	607	14.47	142	7	629
	142	7	629	14.49	132	4V	605
5.54	23 n	3T	607	14.53	136	5	615
5.57	91 n	10	605	15.03	129 n	4	605
	135	5	615	15.07	133	4V	605
6.00	19 n	3B	605	15.37	134	4V	605
6.02	14 n	3B	629	16.23	133	4V	612
	24 n	3T	607	16.54	134	4V	612
6.03	35 n	4	605	17.21	132	4V	612
6.09	129 n	4	607	17.36	136	5	616
6.44	140	10	607	17.42	138	7	630
7.06	132	4V	607	17.53	130 n	4	612
7.07	46	5	615	17.54	135	5	616
7.15	134	4V	607		140	10	632
7.19	141 n	10	607	18.00	139	8	630
7.23	133	4V	607	18.04	46	5	616
8.20	132	4V	606	18.05	137	7	630
8.32	134	4V	606	18.08	19 n	3B	608
8.39	133	4V	606	18.12	24 n	3T	604
8.53	137	7	630	18.15	48	5	616
8.59	130 n	4	606	18.18	142	7	630
9.00	139	8	630	18.21	129 n	4	612
9.05	142	7	630	18.24	141 n	10	632
9.08	135	5	616	20.45	17 n	3B	608
9.14	140	10	632	20.55	23 n	3T	604
9.18	129 n	4	606	21.10	35 n	4	606
9.27	141 n	10	606	21.15	14 n	3B	608
9.29	138	7	630	21.17	91 n	10	606
				21.25	28 n	3T	604
				21.44	50	5	616

Lauantaisin 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	linja	vuoro	reitti
5.40	28 n	3T	629	16.28	91 n	10	632
6.00	35 n	4	607	17.10	35 n	4	606
6.12	50	5	615	20.13	28 n	3T	604
9.05	91 n	10	607	20.15	17 n	3B	608
				21.44	50	5	616

Sunnuntaisin 1.6.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	linja	vuoro	reitti
10.38	30 n	3T	607	20.13	28 n	3T	604
				20.15	17 n	3B	608
				20.50	35 n	4	606
				21.16	91 n	10	606
				21.44	50	5	616

koonnut J. Rauhala

Matkustajien ohjaaminen vaunussa

Tarpeen vaatiessa on rahastajien kiinnitettävä matkustajien huomiota vaunuissa oleviin järjestysohjeisiin (»Siirry etusuuntaan — Gå framåt i vagnen» sekä »Noudata henkilökunnan ohjeita — Följ personalens anvisningar»).

23. 7. 45.

merk. R. Gustafsson.

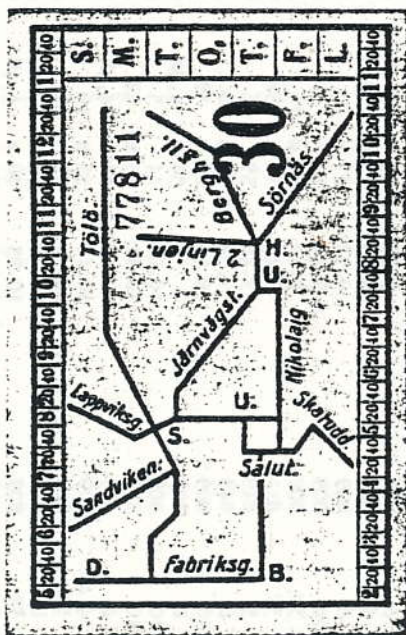


Ajettaessa noudatettavia varovaisuusohjeita

Liikennelaitos vetoaa koko liikennehenkilökunnan vastuuntuntoon ylläsanotuissa suhteissa, jotta liikenne kaikista vaikeuksista huolimatta saataisiin sujumaan mahdollisimman säännöllisesti ja ilman aikaa ja suuria kustannuksia vaativia häiriöitä.

16. 11. 45.

merk. *Harald Dahlberg.*



Menettely sähkölamppujen rikkoutuessa

Sattuneesta syystä muistutetaan liikennehenkilökuntaa velvollisuudesta ilmoittaa heti, jos vaunusta on mennyt sähkölamppu rikki tai jos se ei pala. Tämä koskee uusimpia kotimaisia vaunuja ja Munkkiniemen isoja vaunuja, joista ei koko valaistus sammunut jonkin lampun joutuessa epäkuntoon.

11. 2. 47.

merk. Harald Dahlberg.

Päiväkäskey N:o 25/1947

Ajaminen raitionristeyksissä ja vaihteissa

Koska viime aikoina paljon vaunuja on mennyt rikki syistä, jotka viittaavat siihen, että vaunut ovat joutuneet vaihteiden tärähdysten kohteeksi.



Vetoamus raitiovaunukuljettajille /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 sattuessa useimmiten on ollut liian suuri. Rengasviat aiheutuvat niinkään liian kovan vauhdin äkillisestä jarruttamisesta, ja moottoriviat samoista syistä, että moottoreita rasitetaan liikaa, esim. yritettäessä ajaa menetetty aika umpeen »pysäkkeen aikataulussa».

Kuljettajille erikoisesti huomioitavaksi:

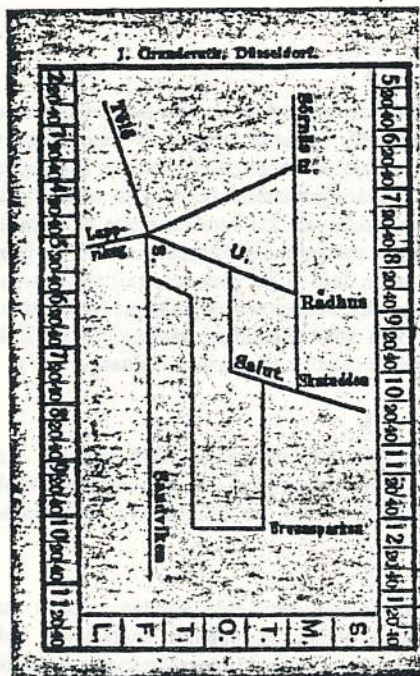
1. Älä koskaan pidä suurempaa vauhtia kuin aikataulu edellyttää. Kovasta ajosta ei ole mitään hyötyä, mutta kylläkin vahinkoa.
2. Älä koskaan yritä ajaa menetettyä aikaa umpeen pitämällä luvattoman kovaa vauhtia. Yhteenajo tai muu vahinko saattaa olla seurauksena.
3. Älä koskaan kiihdytä vauhtia alamäessä tai ennen pysäkkiä. Ohuet pyöränrenkaat eivät kestä voimakasta jarrutusta irtaantumatta.
4. Älä koskaan lisää vauhtia liian nopeasti etenäkään ylämäessä ja raskealla keillä, 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 viikoiksi 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 luottamusmiehiä ja järjestöjä on niinkään kehoitettu kaikille ja ennen kaikkea nuorille kuljettajille huomauttamaan, että liikenteen ylläpitäminen normaalisena on mitä tärkeintä.

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

15. 2. 46.

merk. Hans Sahlberg.



SUURIRUHTINAANMAAN ASETUSKOKOELMA.

Keisarillisen Suomen Senaatin päätös, Armollisen käskyn johdosta,

joka koskee myönnytystä „Hagan raitiotie“ nimisen sähköraitiotien rakentamiseen Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiön Töölön kaupunginosassa Helsingin kaupungissa olevan raitiotien loppupään ja Suomen valtionrautateiden Helsingin pitäjässä sijaitsevan Huopalahden pysäkesillan välille,

ja joka 1/14 p:nä helmikuuta 1910 annettu Armollinen käsky on näin kuuluva:

1 §.

Osakeyhtiö M. G. Stenius oikeutetaan, yksityisistä rautateistä yleistä keskusliikettä varten 15 p:nä huhtikuuta 1889 annetun Armollisen asetuksen mukaan ja noudattaen Armollisella asetuksella 14 p:ltä heinäkuuta 1898 siihen tehtyjä muutoksia sekä seuraavia ehtoja ja määräyksiä, rakentamaan „Hagan raitiotie“ niminen sähköllä käytettäväksi aiottu raitiotie yleistä matkustajain ja tavarain kuljetusta varten Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiön Töölön kaupunginosassa Helsingin kaupungissa olevan raitiotien loppupään ja Suomen valtionrautateiden Helsingissä sijaitsevan Huopalahden pysäkesillan välillä.

2 §.

Tie rakennetaan yksi- tai kaksiraiteiseksi, myönnytyksensaajan valinnan mukaan, raidoväli 1 metri.

3 §.

Ennenkuin työ aloitetaan, tulee myönnytyksensaajan sitä varten kuin edellämainitun 15 p:nä huhtikuuta 1889 annetun Armollisen asetuksen 6 §:ssä sanotaan, antaa täydellinen ehdotus raitiotien tarkennasta suunnasta ynnä radan teknillisestä laadusta, pysähdyskohtain luvusta ja niiden paikoista sekä rataa kulkevaksi aiottuun liikkuvan kaluston laadusta ja suuruudesta; ja tulee, kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen 14 p:nä heinäkuuta 1898 annetun lain 6 §:n mukaan, raitiotien suunnan vahvistuksen hakemusta seurata sen kokouksen pöytäkirja, jossa asianomaisille maan omistajille ja haltijoille sekä Helsingin kaupungille ja Helsingin kunnalle on annettu tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta.

4 §.

Sen vakuuden suuruus, joka 15 p:nä huhtikuuta 1889 annetun Armollisen asetuksen 8 §:n mukaan, semmoisena joksi se on muutettu Armollisessa asetuksessa 14 p:ltä heinäkuuta 1898, on talletettava, määrätään 2,000 markaksi.

5 §.

Työt raitiotiellä ovat aloitettavat viimeistäänkin kahden vuoden kuluessa, myönnytyksen antamispäivästä lukien, ja loppuun saatettavat kolmessa vuodessa mainitusta päivästä, jonka ajan kuluessa raitiotie myöskin on annettava käytettäväksi kaiken vuotta matkustajain ja tavarain kuljettamiseen.

6 §.

Pitkin raitiotien vartta on rakennettava telofoonijohto ja se kunnossa pidettävä.

7 §.

Sen tarkastajan palkkaamiseksi, jonka Hallituksen puolesta on pidettävä silmällä raitiotien rakentamista ja käyttöä, tulee raitiotien omistajan Uudenmaan lääninrahastoon etukäteen vuosittain suorittaa 300 markkaa; jota paitsi puheena olevan virkamiehen tulee saada maksutta matkustaa raitiotiellä.

8 §.

Niistä raiteista ja muista laitoksista, jotka Huopalahden pysäkesillan luona tulevat tarpeelliseksi raitiotien tarkoituksenmukaista liittämistä varten valtionrautateihin, on myönnytyksensaaajan sovittava Rautatiehallituksen kanssa, jolloin on noudatettava sitä periaatetta että kaikki ne raiteet, joilla on merkitystä yleisellekin liikenteelle, kustantaa valtio; mutta ne, jotka yksinomaan tarkoittavat liikennettä raitiotiellä, kustantaa tämän omistaja. Näihin viinemainittuihin, valtionrautateihin kuuluviin raiteisiin ei saa tehdä uusia laitoksia eikä muutoksia ennestään oleviin muuten kuin Rautatiehallituksen suostumuksella ja sen antamain osotusten mukaan. Siitä, millä ehdoilla raitiotien omistaja saa käyttää valtionrautateiden Huopalahden pysäkesillan palvelijakuntaa raitiotietä myöten pysäkesillalle tulevan tahi sieltä raitiotietä myöten lähetettävän tavarain edelleen toimittamiseen, on tehtävä sopimus Rautatiehallituksen kanssa.

Vastikkeeksi siitä tilasta, minkä raitiotie ja normaali-raiteinen pitkä-raide tulevat viemään Huopalahden pysäkesillan alueella, tulee myönnytyksensaaajan maksutta luovuttaa valtionrautateille sitä varten tehtyyn karttaan kirjaimilla A. B. C. D. E. F. A. merkitty alue; ja on raitiotie, sikäli kuin se koskettaa valtionrautateiden aluetta, Rautatiehallituksen vaatimuksesta siirrettävä pois.

9 §.

Sekä Tie- ja vesirakennusten Ylihallitukselle että Rautatiehallitukselle on ilmoitettava se henkilö, jonka raitiotien omistaja on valinnut sitä tietä hoitamaan ja sen liikennettä silmällä pitämään.

10 §.

Ennenkuin raitiotie avataan matkustajain tahi tavarain kuljettamiseen, tulee Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen määrättävain katselmusmiesten katsastaa se ja kaikki käytettäväksi aiottu liikkuva kalusto sekä ne siihen tarkoitukseen hyväksyä.

11 §.

Muuten tulee myönnytyksensaaajan noudattaa edellämainitun 15 p:nä huhtikuuta 1889 annetun Armollisen asetuksen säännöksiä niihin Armollisella asetuksella 14 p:ltä heinäkuuta 1898 tehtyine muutoksineen, Lakia.

kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen viimeainitulta päivältä, Armollista julistusta 18 p:ltä marraskuuta 1895, joka sisältää tarkempia määräyksiä kiinteistökirjasta yksityisiä rautateitä varten, Keisarillisen Suomen Senaatin päätöstä 31 p:ltä lokakuuta 1902, joka sisältää tarkempia määräyksiä yleistä keskusliikettä varten olevain yksityisten rautateiden silmälläpidosta, sekä niitä määräyksiä, joita Keisarillinen Suomen Senaatti hyvän järjestyksen ja turvallisuuden aikaansaamiseksi katsoo tarpeelliseksi antaa.

12 §.

Laillistus- ja kiinnitysasioihin nähden on raitiotie Helsingin kaupungin Raastuvanoikeuden alainen.

Keisarillinen Suomen Senaatti on määrännyt että tämän Keisarillisen Majesteetin käskyn johdosta on päätös Osakeyhtiö M. G. Steniukselle annettava sekä jäljennökset siitä lähetettävä Uudenmaan läänin Kuvernöörille, Tie- ja vesirakennusten Ylihallitukselle sekä Rautatiehallitukselle, minkä ohessa tämä päätös on julkaistava Suomen Asetuskokoelmassa. Helsingissä, 11 p:nä maaliskuuta 1910.

Kululaitostoimituskunnan Päälikkö, Senaattori *Kreivi Berg*.

Richard Lindberg.

Seuraavalla sivulla kuvattuna metron ensimmäiset yleisöaikataulut.

**M**

Hakaniemi - Itäkeskus

1.6.-30.7.1982

Maanantai - perjantai (ei 25.6.)

Asema	Ensimm. junat		Viim. junat
Rautatientori ^x	5.55	5 min välein	9.25
	15.00		18.00
Hakaniemi	5.58	5 min välein	9.28
	15.03		18.03
Kulosaari	6.03	5 min välein	9.33
	15.08		18.08
Herttoniemi	6.05	5 min välein	9.35
	15.10		18.10
Siilitie	6.07	5 min välein	9.37
	15.12		18.12
Itäkeskus	6.10	5 min välein	9.40
	15.15		18.15

x Rautatientorin metroasema otetaan käyttöön myöhemmin.

Ilman asianmukaista lippua matkustavalta henkilöltä
peritään kertalipun hinta ja tarkastusmaksu 70 mk.

HKL:n puhelinneuvonta 4722252 ma-pe klo 7-19, la-su klo 9-17

**M**

Itäkeskus - Hakaniemi

1.6.-30.7.1982

Maanantai - perjantai (ei 25.6.)

Asema	Ensimm. junat		Viim. junat
Itäkeskus	5.30	5 min välein	9.00
	14.35		17.35
Siilitie	5.32	5 min välein	9.02
	14.37		17.37
Herttoniemi	5.34	5 min välein	9.04
	14.39		17.39
Kulosaari	5.36	5 min välein	9.06
	14.41		17.41
Hakaniemi	5.42	5 min välein	9.12
	14.47		17.47
Rautatientori ^x	5.45	5 min välein	9.15
	14.50		17.50

x Rautatientorin metroasema otetaan käyttöön myöhemmin.

Ilman asianmukaista lippua matkustavalta henkilöltä
peritään kertalipun hinta ja tarkastusmaksu 70 mk.

HKL:n puhelinneuvonta 4722252 ma-pe klo 7-19, la-su klo 9-17