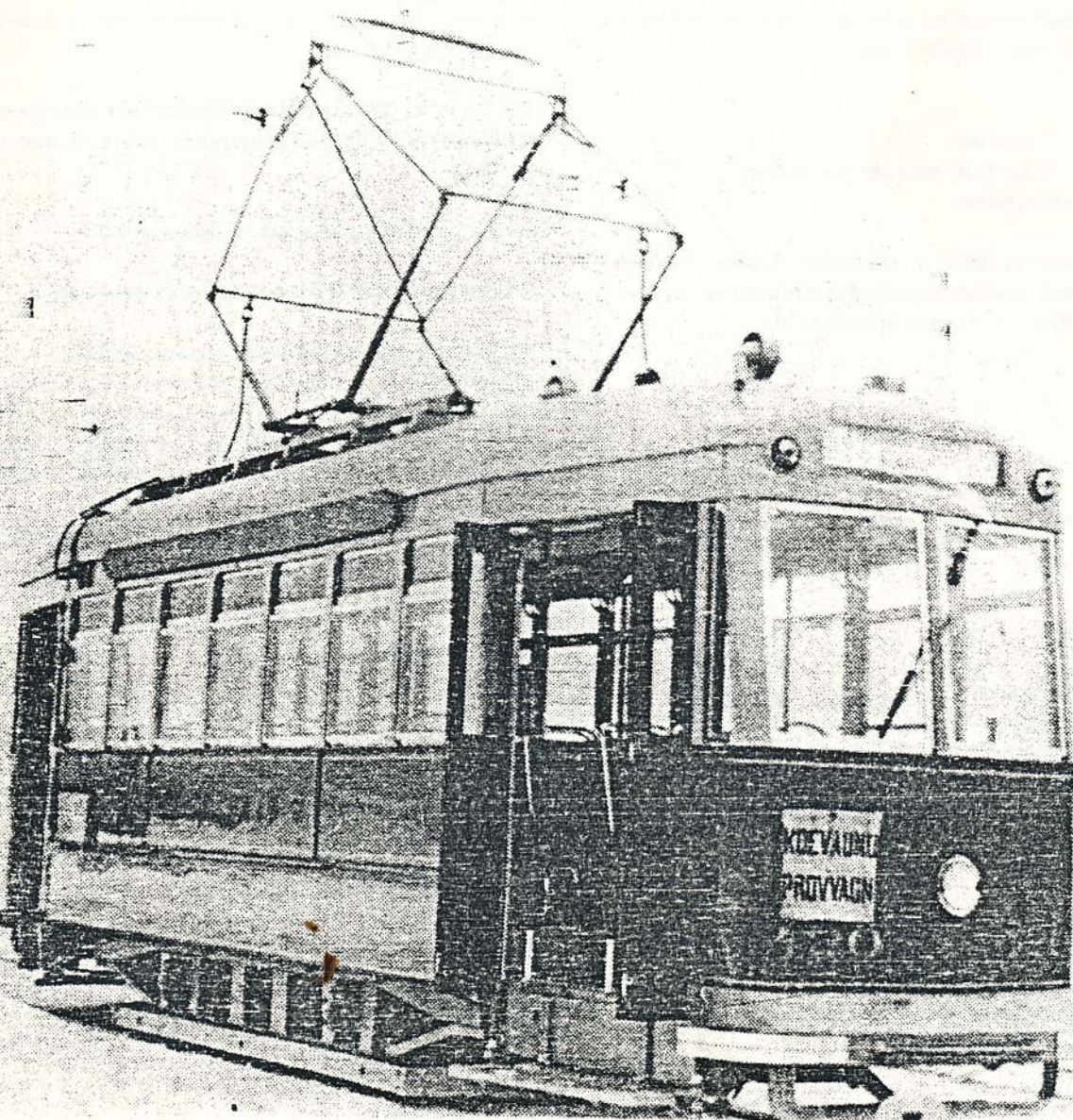


RAITIO

ISSN 0356-5440

2 1986





PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja	Toivo Niskanen
sihteeri	Jorma Rauhala
rahastonhoitaja	Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja	Arto Hellman
jäsen	Kari Juntunen
varajäsen	Ensio Virta

Arkisto:

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin 90-321 066

Jäsenmaksut:

50 mk	20-59 -vuotiaat
40 mk	muut ikäryhmät sekä perheenjäsenet
500 mk	kannatusjäsenet

Jäsenkortti oikeuttaa ilmaisiin matkoihin Ruotsin, Tanskan ja eräiden muiden maiden raitiotiesuurojen omistamilla museo- ja tieteillä. Kortti esitettävä lippuluukulla.

Kansikuva/On the cover:

*HRO 420 alkutalvesta 1941 vastavalmistuneena koeajolla. Vaunusta tuli myöhemmin HKL 170.
Freshly finished HRO 420 on a test run during early winter months of 1941. This car later received HKL fleet number 170.*

Takakannessa/On the back cover:

*HRO 136 Töölön hallissa todennäköisesti kesällä 1937. Vaunusta tuli myöhemmin HKL 136.
HRO 136 in Töölö depot, probably in 1937. This car later received HKL fleet number 136.*

RAITIO ISSN 0356-5440 10. vuosikerta

päätoimittaja	Ismo Leppänen	90-7310 271 (t)
		90-595 793 (k)
toimitussihteeri	Jorma Rauhala	90-707 2957 (t)
		90-873 5836 (k)
uutistoimittaja	Arto Hellman	90-321 066 (k)
aikataulutoimittaja	Jarmo Oksanen	

Kustantaja Suomen Raitiotieseuura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1986

Ilmestyy neljästi vuodessa.

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tiedellinen aikakausjulkaisu.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään posti-osoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

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

Ilmoitushinnat pyydettyäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseuura ry 1986

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4
1979: 1, 2, 3, 4
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2, 4
1983: 3, 4
1984: 1, 2, 3, 4
1985: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 5 mk numerolta.

Turun kaupunginvaltuusto myönsi 13. kesäkuuta 1889 kreivi Aug. C:sson Armfeltille luvan rakentaa ja liikennöidä hevosvetoisia raitioiteita Turun kaupungin alueella. Lupa oikeutti rakentamaan linjan yliseltä sillalta Turun linnaan tai lyhyemmäksi, mutta yhtiöllä oli oikeus tarvittaessa tietyn ajan kuluessa jatkaa linjaa Hämeentullin lähelle ja kanavarannan laiturille asti, samoin kuin linjata raitiotie niin, että se sivuaa Aleksanterintoria. Toimilupa siirrettiin sittemmin tarkoitusta varten perustetulle yhtiölle »Spårvägsaktiebolaget i Åbo», jonka yhtiöjärjestyksen Keisarillinen senaatti vahvisti 18. lokakuuta 1889. Yhtiön pääoma oli 180,000 markkaa jakautuneena 1,800 osakkeeksi, mutta yhtiöjärjestyksen mukaan sitä voitiin nostaa 400,000 markkaan. Vain linja ylinen silta – Linna rakennettiin. Aluksi raide vedettiin kuitenkin vain Varvintorille asti. Liikenne alkoi 4. toukokuuta 1890. Välille Varvintori – Ruissalon silta järjestettiin kesällä 1890 koeluontoista liikennettä kahden hevosen vetämällä omnibusvaunulla. Kun yhtiö oli omalla kustannuksellaan (kaupungin myöntämän vähäisen tuen turvin) madaltanut Varvintorin länsipuolella olevaa jyrkkää mäkeä – n.k. Linnanmäkeä – raide jatkettiin lähelle Turun linnaa. Linjan kokonaispituus oli noin 3,100 metriä. Raideleveys oli 1,436 metriä. Kiskotukseen käytettiin n.k. Haarmanin kaksoiskiskoja, jotka painoivat 82 kg juoksumetriltä. Vaunuja oli käytössä kaikkiaan 5 ja ne kulkivat kumpaankin suuntaan 10 minuutin välein. Liikennöintiä varten tarvittiin 30 hevosta. Yhtiön tarvitsemat toimitilat, tallit jne. rakennettiin 9. kaupunginosan 9. korttelin tontille nro 2, jonka yhtiö osti kaupungilta. Aluksi rakennettiin tilapäinen talli Varvintorille. Päivittäisten liikennöintitulojen arvioitiin olevaan 201 markkaa 60 penniä, eli vuodessa 73,584 markkaa, ja vuotuisen käyttökustannusten 60,000 markkaa, eli nettotuloiksi laskettiin 13,584 markkaa, mikä vastaa 7 1/2 % 180,000 markaksi lasketusta pääomasta. Tulot olivat vuonna 1890 74,581 markkaa, 1891 67,953 markkaa ja 1892 marraskuun alkuun mennessä 47,786 markkaa. Ensimmäisen vuoden tulot ovat huomattavan suuret, sillä linjaa liikennöitiin vain kahdeksan kuukauden ajan, mutta tulos on ilmeisesti paljon uteliaisuuden syytä, sillä vuoden kolmen viimeisen kuukauden aikana myytiin epätavallisen paljon alennuslippuja. Esimerkiksi marraskuussa 1890 olivat alennuslipuista saadut tulot kokonaista 15,769 markkaa. On aivan selvää, että tämä vaikutti seuraavan vuoden liikennetuloihin. Jos lasketaan edellä mainitun 30 kuukauden tuloksen keskiarvo, kuukausituloksi saadaan noin 6,000 markkaa, joka vastaa 72,000 markan vuosituloja.

Tulot oli siis laskettu muutaman tuhannen markan tarkkuudella oikein, mutta menojen laskemisessa ei valitettavasti saavutettu yhtä hyvää tarkkuutta. Sitä ei kuitenkaan tarvitse ihmetellä, sillä olihan kysymyksessä vielä tuntematon ala. Yksinoman päällysteen kunnossapito aiheutti suuria kustannuksia, sillä kaupungin ajurit ja vuokraajurit käyttivät rataa mielellään hyväkseen, ja talvella oli poistettava raitteelle kasatut tavallista suuremmat lumimassat liikenteen ollessa käynnissä. Yhtiö olisi ehkä selvinnyt vaikeuksista, mutta kun se talven tullen velvoitettiin pitämään ajorataa koko leveydeltään liikennöitävässä kunnossa, tilanne muuttui epä-

varmaksi. Vaikka asiasta kiinnostuneet, joista mainittakoon kauppaneuvokset E. Dahlström ja Fr. von Rettig, antoivat aineellista tukea, yhtiön oli keskeytettävä liikennöinti 31. lokakuuta 1892, minkä jälkeen yhtiö teki vararikon. Muutama vuosi myöhemmin kiskot revittiin pois ja Turun ensimmäisestä raitiotiestä jäi pelkkä muisto. Yhtiön toimitusjohtaja oli kreivi Aug. C:sson Armfelt.

Vuoden 1905 alussa herätettiin ajatus raitioiteista uudelleen henkiin. Allekirjoittanut piti Åbo Teknisi-yhdistyksen saman vuoden ensimmäisessä kokouksessa esitelmän mahdollisuuksista saada raitiotieliikennettä Turkuun, ja yhdistys päätti asettaa kysymyksen valmistelua varten viisijäsenen toimikunnan, johon kuuluivat tehtailija M. Dahlström, kauppias Edv. Åström, insinöörit R. Sundberg ja E. Hindersson sekä allekirjoittanut. Toimikunnan ensimmäisessä – ja samalla viimeisessä – kokouksessa keskusteltiin suunnitellun raitiotien linjauksesta, ja toimikunta päätyi yksimielisesti seuraaviin linjoihin: Linnankadulta Kanavarannasta yliselle sillalle, Nikolaintorille, Tuomiokirkkokadulle, Suurelle Hämeenkadulle, Kaivokadulle, Kaarinankadulle, Kertunkadulle, Itäiselle Pitkädulle, Kaskenkadulle, Aurakadulle, Venäjän kirkkokadulle, Humalistonkadulle, Rautatien torille, Läntiselle Linjakadulle, Jarrumiehenkadulle, Rauhankadulle sekä Puistokadulle Linnankadun kulmaan. Kun toimikunnalta kuitenkin puuttui tarvittava asiantuntemus, jotta se olisi voinut yksityiskohtaisesti käsitellä asiaa, se päätti hakeutua yhteistyöhön osakeyhtiö Electronin kanssa. Yhtiö suostuikin tähän ja kaikki tarvittavat selvitykset laadittiin, mutta silti oli epävarmaa, pystyttäisiinkö suunnitelmat toteuttamaan lähitulevaisuudessa. Turun kaupungin ensimmäisestä raitiotiestä saadut katkerat kokemukset olivat vielä muistissa, joten yritys ei varmaankaan pystyisi houkuttelemaan paikkakunnan sijoittajia, ja kaupungilla itsellään oli taasen muita tärkeämpiä velvotteita. Suunnitelman toteuttamismahdollisuudet vaikuttivat siksi sangen vähäisiltä. Hankkeen valmisteluihin oli kuitenkin kiinnitetty huomiota muuallakin. Elektriska Aktiebolaget A. E. G. Stockholmin johtaja, konsuli C. Bolinder, oli nimittäin yllättäen saapunut kaupunkiin. Hän tarttui tottuneesti ohjaksiin ja jo 6. kesäkuuta 1905 jätti osakeyhtiö Electron konsuli Bolinderin kehotuksesta kaupunginvaltuustolle kirjelmän, jossa yhtiö pyysi saada aloittaa neuvottelut kaupungin viranomaisten kanssa. Kirjelmässä painotettiin, että yhtiö kykenisi toimimaan vain, jos sille annetaan 40–50 vuodeksi toimilupa rakentaa ja liikennöidä raitioiteita, samoin kuin yksinoikeus toimittaa valo- ja voimavirtaa. Kaupunginvaltuusto asetti esityksen perusteella 8. kesäkuuta komitean, johon kuului viisi varsinaista ja kaksi varajäsentä. Varsinaisiksi jäseniksi valittiin silloinen hovioikeuden asessori, nykyinen Viipurin hovioikeuden presidentti, senaattori A. Kumlin, pankinjohtaja A. Wasastjerna, tehtailija M. Dahlström, kauppias Edv. Åström sekä allekirjoittanut. Varajäseniksi valittiin hovioikeuden asessori, nykyinen hovioikeudenneuvos A. Alenius ja varakonsuli O. Wikeström, joista viimeksimainittu osallistui keskeytyksettä komitean työskentelyyn. Kun herrat Wasastjerna ja Dahlström pyysivät jääviyden vuoksi vapautusta komitean jäsenyydestä, valitsi kaupunginvaltuusto

29. kesäkuuta heidän tilalleen pankinjohtaja J. Lönnblad in ja isännöitsijä E. Minuthin. Komitea sai tehtäväkseen selvittää ja esittää kaupunginvaltuustolle yleiset ehdot, joiden perusteella Electron-yhtiön hakemusta voitaisiin puoltaa, jos kohta piti myös selvittää, saattaisiko kaupunki itse ottaa haltuunsa koko yrityksen.

Vaikka hakemus jätettiin Electron-yhtiön nimissä, suunniteltiin alun alkaen yhteistyötä berliiniläisen yhtiön Allgemeine Elektrizität Gesellschaft kanssa, joten yhtiön edustaja, berliiniläisen Elektrizität Lieferungs Gesellschaft -nimisen yhtiön johtaja A. Hempel saapui tänne neuvotteluja varten. Komitean ensimmäisessä kokouksessa 3. heinäkuuta 1905 Electron-yhtiötä edustivat konsuli Bolinder ja johtaja Hempel, jotka jättivät yhtiön nimissä ehdotuksen toimilupa-sopimukseksi. Se sisälsi yleiset perusteet, joiden mukaan yhtiölle myönnetään oikeus rakentaa ja pitää toiminnassa sähkölaitos ja sähköraitiotietä. Nyt alkoi komitean raskas urakka. Kun asian katsottiin olevan erittäin laajakantoinen, komitea päätti ensimmäiseksi selvittää kuinka erityisesti saksalaisissa kaupungeissa oli menetelty, kun Electronin kaltainen yhtiö oli tarjoutunut rakentamaan vastaavia laitoksia. Konsuli Wikeströmille ja allekirjoittaneelle annettiin tehtäväksi paikan päällä Ruotsissa perehtyä vastaaviin seikkoihin. Kun näin oli menetelty ja komitea oli ehtinyt perehtyä aineeseen, asiaa käsiteltiin useissa kokouksissa. Komitea katsoi yksimielisesti, että Turkuun on saatava nykyaikainen sähkölaitos ja sähköraitiotiet, jolloin raitiotieverkoston tulisi vastata Åbo Teknisi-yhdistyksen toimikunnan ehdotusta, kuitenkin niin, että tuomiokirkolta Itäiselle Pitkädulle ja Kaskenkadulle johtava linja korvataan tuomiokirkon ja alisen sillan välisellä linjalla, joka kulkee pitkin Postikatua ja Suurta Hämeenkatua. Kun Electron-yhtiön ehdotuksen katsottiin olevan epäedullinen kaupungille, komitea ehdotti yksimielisesti, että se hylätään. Komiteassa oli eri mielipiteitä siitä, kuinka suunnitelma pitäisi toteuttaa. Enemmistö katsoi, että yhtiön tai yksityisen pitäisi rakentaa laitokset kaupungin laskuun ja kaupungin varoin, kuitenkin niin, että kyseinen yhtiö tai yksityishenkilö sitoutuu hoitamaan laitosten toiminnan tietyn aikaa. Komitea luovutti mietintönä kaupunginvaltuustolle, ja kun se katsoi tehtävänsä päättyneen, ehdotti että valtuusto asettaa uuden toimikunnan, joka huolehtii kaikista käytännön toimista ja laatii kaupunginvaltuustolle lopullisen ehdotuksen. Mietintöön sisältyi kaksi eriävää lausuntoa: jäsen Åström katsoi, että kaupungin on itse rakennettava laitokset ja vastattava niiden toiminnasta; varajäsen Wikeström ja allekirjoittanut ehdottivat, että sähkölaitoksen ja raitiotien rakentaminen ja niiden toimintaa varten tarvittavat toimitukset annettaisiin yhtiölle tai yksityishenkilölle. Kaupunginvaltuusto hyväksyi mietinnön 12. lokakuuta 1905 muuten sellaisenaan, mutta päätti samalla ottaa huomioon Wikeströmin ja allekirjoittaneen poikkeavan ehdotuksen. Valtuusto asetti toimikunnan, jonka oli määrä neuvotella toimituksesta kiinnostuneiden kanssa. Jäseniksi valittiin hovioikeuden asessori, nykyinen hovioikeudenneuvos A. Juselius, sekä edellä mainitun komitean jäsenet Minuth, Wikeström ja allekirjoittanut, sekä varajäseniksi insinööri C. Holmström ja kansakoulun opettaja, sittemmin senaattori J. Kari. Herrat Juselius ja Kari pysyivät pian vapautusta toimikunnan jäsenyydestä, ja heidän tilalleen valittiin kaupunginvaltuuston puheenjohtaja, lääketieteen tohtori Carl von Heideken ja filosofian maisteri U. Collan.

Toimikunnan puheenjohtajaksi valittiin jäsen Juselius ja tämän erottua herra von Heideken. Toimikunta päätti 30. lokakuuta 1905 pitämässään kokouksessa kirjallisesti kääntyä neljän yhtiön puoleen, jotka olivat Aktiebolaget Electron, Elektriska Aktiebolaget A. E. G. Stockholm, Svenska Aktiebolaget Siemens & Halske ja Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget. Mikäli yhtiöt olivat kiinnostuneita toimituksesta, niitä pyydettiin ennen vuoden 1905 loppua jättämään toimikunnalle sinetöity tarjous, johon sisältyvän sopimusluonnoksen tuli pääosiltaan vastata toimikunnan laatimia yleisperusteita.

Määräaikana saapui vain yksi tarjous, jonka lähettäjäksi kuoren merkintöjen perusteella pääteltiin Aktiebolaget A. E. G. Stockholm. Toimikunnalle lähettämässään kirjeissä anoiivat sitä vastoin Siemens & Halske ja Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget lupaa siirtää tarjouksen jättämistä. Perusteiksi ilmoitettiin Suomessa vallitsevat poliittiset ja yhteiskunnalliset olot. Toimikunta siirsi 3. tammikuuta 1906 anomukset kaupunginvaltuuston ratkaistavaksi. Valtuusto antoi 11. tammikuuta toimikunnalle tehtäväksi pyytää lausunto A. E. G. -yhtiöltä, jonka tarjousta ei vielä oltu avattu. Yhtiö vastasi 12. huhtikuuta päivätyssä kirjeessä, että se joutuu peruuttamaan tarjouksen, mikäli julkista kilpailua ei piakkoin saada aikaan, ja samalla yhtiö ehdotti, että muilta ehdokailta on viipymättä saatava tarjoukset. Toimikunta päätti 18. huhtikuuta 1906, että tarjoukset on jätettävä viimeistään 14. toukokuuta. Tällä kertaa saapui kaksi tarjousta, joiden antajat olivat A. E. G. Stockholm ja Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget. Tutkittuaan tarjoukset toimikunta totesi yksimielisesti, että viimeksimainitun yhtiön tarjous oli niin huono, ettei kaupungin pidä sitä hyväksyä, sillä yhtiö asetti yhdeksi ehdottomaksi ehdoksi vaatimuksen, jonka mukaan kaupungin on sitouduttava merkitsemään vähintään 300,000 markalla osakkeita yhtiöstä, jolle toimitus tulisi luovuttamaan. Kun yhtiö lisäksi edellytti, että kaupunki takaa yhtiölle 6 % nettotuoton rataan sijoitetulle pääomalle, joka laskettaisiin enintään 5000 markaksi raidekilometriltä, toimikunta katsoi, ettei tarjousta voi hyväksyä. A. E. G:n tarjousta toimikunta piti pääasiassa hyväksyttävänä, mutta kun sitä oli joiltakin osin muutettava tai täydennettävä lisämääräyksillä, toimikunta esitti A. E. G:lle lähempiä neuvotteluja. Yhtiötä edusti konsuli Bolinder, jonka kanssa toimikunta neuvotteli erikseen, ja neuvottelujen tuloksena päästiin täyteen yksimielisyyteen siitä, että toimitus voidaan luovuttaa yhtiölle. Toimikunta esitti 26. toukokuuta 1906 kaupunginvaltuustolle, että Elektriska Aktiebolaget A. E. G. -yhtiölle myönnettäisiin toimituslupa, joka oikeuttaa rakentamaan ja pitämään toiminnassa sähkölaitoksen ja sähköraitiotiet sen mukaan, mitä toimikunta ja yhtiö ovat yhteisesti hyväksyneet ehdotuksessaan toimituslupa-sopimukseksi. Valtuusto hyväksyi esityksen sellaisenaan 31. toukokuuta ja antoi toimikunnalle tehtäväksi kaupungin puolesta allekirjoittaa toimituslupa-sopimuksen. Sopimuksen allekirjoittivat 26. syyskuuta 1906 yhtiön puolesta johtaja, konsuli Bolinder ja insinööri C. Reutersvärd, jota Bolinder edusti valtakirjalla, ja Turun kaupungin puolesta toimikunnan varsinaiset jäsenet von Heideken, Wikeström ja Schultz sekä varajäsenet Collan ja Holmström.

Toimituslupa-sopimuksen sisällön toistaminen tässä veisi lii-
kaa tilaa, mutta mainittakoon, että toimituslupa on voimassa
40 vuotta, ja sen lasketaan alkavan laitosten käyttöönottoa

seuraavan vuoden alusta. Kaupunki on varannut itselleen oikeuden lunastaa laitokset 10 täyden kalenterivuoden kuluksi käyttöönotosta ja sitten joka 5. vuosi. Laitosten alkupe-
räisestä arvosta on vuosittain vähennettävä 2 1/2 %, jolloin ne siirtyvät 40 vuoden kuluttua korvauksetta kaupungille. Kaupungin viranomaisilla on joissakin sopimuksessa mainituissa tapauksissa oikeus vaatia raitioteiden laajentamista enintään 1,5 kilometriä kerrallaan, jolloin samalla sallitaan tavaroiden kuljettaminen. Sähkövirran enimmäishinnaksi kilowattitunnilta on määrätty 60 penniä (valovirta) tai 25 penniä (voimavirta), jonka lisäksi on myönnettävä enintään 50 % alennuksia. Kaupunki maksaa itse kuluttamastaan vir-
rasta 10 % edellä mainittua vähemmän. Kaupungin ja yhtiön väliset epäselvyydet on ratkaistava välimieslautakunnassa, johon kumpikin osapuoli valitsee yhden jäsenen ja nämä yhdessä kolmannen. Sopimukseen sisältyvät myös tarpeelliset määräykset niistä tapauksista, joissa toimiluvan haltija voidaan julistaa menettäneeksi toimilupansa, ja kuinka kau-
pungin on tällöin meneteltävä.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 31. toukokuuta asettaa toimilupasopimuksen säännösten mukaisesti komitean, joka koostuu kolmesta varsinaisesta ja kahdesta va-
rajäsenestä. Toimikunnan tehtäviin kuuluu esimerkiksi val-
voa, että toimiluvan mukaiset ehdot täytetään. Komitean nimeksi määrättiin »Turun kaupungin sähkökomitea» ja sen varsinaisiksi jäseniksi valittiin tohtori von Heideken, isä-
nöitsijä Minuth ja allekirjoittanut, sekä varajäseniksi konsuli Wikeström ja pankinjohtaja Lönnblad.

Sopimuksen mukaan yhtiön oli viiden kuukauden kules-
sa allekirjoituksesta luovutettava täydellinen toimiluvan mu-
kaisia laitoksia koskeva suunnitelma tarvittavine piirustuksi-
neen ja selostuksineen. Komitea vastaanotti asiakirjat 24.
helmikuuta 1907 ja aloitti niiden tarkastuksen välittömästi. Komitea avusti tässä työssä valtionrautateiden silloin säh-
kötekniikko, nykyinen Helsingin kaupungin sähkölaitoksen
johtaja, insinööri B. Wuolle, sekä Helsingborgin kaupungin
sähkölaitoksen ja raitioteiden toimitusjohtaja G. Westberg,
jotka komitea oli kutsunut asiantuntijoiksi. Jo 5. maaliskuuta
asiantuntijat antoivat lausuntonsa suunnitelmista. Heillä
oli huomautettavaa erityisesti voimalaitoksen koneistopuo-
lesta samoin kuin koneiden sijoittelusta, vaikka suunnitel-
man mukaisten laitteiden katsottiinkin teknisiltä ominai-
suuksiltaan täyttävän sopimuksen määräykset. Tämän perus-
teella käytiin joukko neuvotteluja, joissa yhtiötä edusti joh-
taja Hempel, ja niissä saavutettiin lopulta yksimielisyys. Ko-
mitea päätti 6. lokakuuta osaltaan hyväksyä suunnitelmat
ja niihin sisältyvät varaukset, muutokset ja lisäykset, joista
oli sovittu neuvotteluissa. Raitiotietä päätettiin muuttaa
niin, että aiemmin ehdotettu linja Rauhankadun ja Puisto-
kadun kulmasta pitkin Rauhankatua ja Jarrumiehenkatua
Läntisen Linjakadun kulmaan muutettiin, koska radan lii-
kennöinti olisi tuottanut vaikeuksia, kulkemaan pitkin Puisto-
katua ja Läntistä Linjakatua. Komitea tarkisti 3. joulukuuta
mietintönsä, joka luovutettiin valtuustolle heti, kun se oli
saatu painatettua sekä ruotsin- että suomenkielisenä. Val-
tuusto hyväksyi komitean esityksen muutoksitta 12. joulukuuta
1907, mutta esitti kuitenkin toiveenaan, että muun-
tamot suunniteltaisiin koristeellisemmiksi ja sellaisiksi, et-
tä niitä voisi käyttää mainospylväinä.

Osakeyhtiö A. E. G. oli käyttänyt hyväkseen toimilupa-
sopimukseen sisältyvää oikeuttaan ja siirtänyt toimiluvan
Berliinissä tarkoitusta varten perustetulle osakeyhtiölle, ni-

meiltään »Elektricitätswerk Åbo Aktiengesellschaft», josta
komitealle ilmoitettiin kirjallisesti 27. syyskuuta 1907. Kun
tarvittavat selvitykset oli hankittu, komitea ehdotti 3. jou-
lukuuta, että siirto hyväksyttäisiin, ja valtuusto vahvisti siir-
ron 12. joulukuuta.

Kaupunki oli toimilupasopimuksessa pidättänyt oikeu-
den merkitä 20–30 % osakepääomasta, mikäli toimilupa
siirrettäisiin erilliselle yhtiölle. Silloisissa oloissa komitea
katsoi, ettei kaupungin tule käyttää tätä oikeutta, ja kau-
punginvaltuusto hyväksyi ehdotuksen 23. tammikuuta
1908.

Aktiebolaget Elektricitätswerk Åbo perustettiin Berliinissä
vuoden 1907 alussa. Yhtiöjärjestys vahvistettiin 4. huhti-
kuuta 1907. Osakepääoma on 1,200,000 Saksan markkaa,
ja se jakautuu 1,200 haltijalle asetettuun osakkeeseen. Yhtiön
asioita hoitavat hallitus ja hallintoneuvosto. Hallinto-
neuvoston puheenjohtaja on tohtori Walther Rathenau ja va-
rapuheenjohtaja kauppaneuvos Paul Mammoth. Toimitusjoh-
taja on johtaja A. Hempel. Turkulaisella paroni Carolus Wre-
dellä on läsnäolo- ja puheoikeus hallintoneuvostossa, ja paro-
ni Wrede edustaa yhtiötä täällä ja vastaa kaupungille sen hoi-
dosta. Sopimuksen mukaan yhtiön vastaavan edustajan on
oltava Suomen tai Ruotsin alamainen. Yhtiön toimintaa joh-
taa Turussa insinööri J. Rother.

Taksoista, aikatauluista, ohjesäännöistä jne. käydyissä
neuvotteluissa yhtiötä edustivat kauppaneuvos Mammoth ja
johtaja Hempel, jotka samoin kuin konsuli Bolinder — hal-
lintoneuvoston jäsen — olivat tätä varten viime syksynä Tu-
russa.

VOIMA-ASEMA

Voima-asema ja vaunuhalli on rakennettu 9. kaupunginosan
5. korttelin tontille nro 11 (Linnankatu 67), jonka kaupun-
ginvaltuusto on maksutta luovuttanut käyttöön toimiluvan
voimassaolon ajaksi. Tontilla, jota ennen kutsuttiin Linnan-
tai Myllymäeksi, on korkea kallio ja sen vasemmalla puolel-
la on pieni tasainen ala. Kun maaperä oli lisäksi löysää savea,
joka ulottui 10–12 metrin syvyyteen, olisi voima-asemaa
varten tarvittu laajat perustustyöt. Kustannussyistä ja lisätil-
lan saamiseksi päätettiin osa kalliota louhia pois. Työt alko-
ivat 29. elokuuta 1907 ja valmistuivat maaliskuussa 1908.
Kalliota louhittiin kaikkiaan 7,000 kuutiometriä. Rakennuk-
sen muuraus alkoi maaliskuun lopussa 1908. Tarkoitus oli
saada rakennustyöt päätökseen verrattain nopeasti ja tämä
olisi varmasti ollut mahdollista, ellei kesällä 1908 täällä jat-
kunut kirvesmiesten lakko aiheutti keskeytyksiä jo itse muu-
rausvaiheessa. Sitten seurasivat maalarien lakko, metallimies-
ten työsulku ja muita häiriöitä, mutta työt edistyivät kuiten-
kin niin, että rakennusta voitiin kesäkuun puolivälistä vähi-
tellen alkaa sovittaa käyttötarkoitukseensa. Rakennuksen
pohjakerroksessa on suuri kattilahuone, jossa on kaksi suur-
ta Steinmüller-höyrykattilaa, syöttöveden esilämmitin, ve-
denpuhdistuslaitteisto jne, hiilivarasto päivän tarpeisiin sekä
henkilökunnan tilat, esimerkiksi ruokasali, käymälät jne. se-
kä erilliset varastotilat. Kattilahuoneen vieressä on korkea,
suuri-ikkunainen konesali. Sen on niin avara, että siinä on
tilaa kolmelle koneikolle. Konesalissa on 15 tonnin siltanos-
turi, jonka on toimittanut Ludvig Stuckenholz A. G. Wetter
a. d. Ruhr. Konesalin Linnankadun puoleisella sivulla on ma-
tala sivurakennus, jonka alakerrassa on akkuparisto ja ylä-

kerrassa mittaristo. Rakennuksen luoteissiiven toiseen ja kolmanteen kerrokseen on sijoitettu toimistotilat ja vinttikerrokseen konemestarin asunto.

Tontin luoteisosaan on rakennettu vaunuhalli. Hallissa on tilaa 12 vaunulle ja työ- ja varastovaunulle. Säilytysraiteita on neljä, ja jokaiseen liittyy työsyvennys. Hallin sivuilla ovat asennus-, maalarin- ja puusepän verstaat, paja, ankuriin käämintätila sekä henkilöstön tilat, käymälät, varastot jne. Korjaamotiloihin on suora ajomahdollisuus. Seinät on muurattu tiilistä ja kattotuolit ovat puiset. Sivuseiniin ja kattoon on sijoitettu ikkunoita. Rakennus on paalujen varassa, jotka ulottuvat peruskallioon. Alueelta on varattu tila hiilivarastoa ja sinne johtavaa raidetta varten. Viemäriverisien puhdistukseen käytettävä saostuskaivo on sijoitettu pihan alle.

Kaikki työt on tehty arkkitehti C. Reimin johdolla osittain veloituksen mukaan, osittain urakkana. Työmaata on valvonut rakennusmestari J. Malin, joka on samalla urakoinut suuren osan rakennustöistä. Louhintätyöt on urakoinut Rakennus- ja kiviteollisuus osuuskunta Alku r. l., jonka johtaja on F. I. Tuomola. Tiilet on pääasiassa toimittanut turkulainen K. E. Blomberg. Huoltokanaalien rautarakenteet on toimittanut Turun Rautateollisuus Osakeyhtiö. Savupiipun — 57 m, Turun korkein — on toimittanut ja pystyttänyt Louis Fraas & Co Gerasta.

SÄHKÖLAITOS

Johtoverkko on niin laaja, että päätettiin käyttää kolmevaiheista suurjännitejärjestelmää. Voima-aseman ja suurjänniteverkon jännite on 3 X 3,000 voltia. Lamppuja ja moottoreita varten muunnetaan virta sopivissa paikoissa 120 tai 208 voltin pienjännitteeksi. Laitoksen valo- ja voimavirran tuotantokapasiteetti on pyöreästi 400 kW, mihin lisätään 125 kW raitiotien tarpeisiin. Tämän huipputarpeen tyydyttämiseksi on asennettu kaksi kolmevaihedynamoja à 400 kW valo- ja voimavirtaa varten sekä raitiotietä varten kaksi tasavirtadynamoja à 125 kW ja 185 ampeeritunnin puskuriparisto. Höyrykoneita on kaksi — niistä toinen varalla. Kumpaan-kin koneeseen on suoraan kytketty valovirta- ja raitiotiedynamo. Makaanvat kaksoiskompoundikoneet on toimittanut Anciens Ateliers de Construction van den Kerchove Gentistä, Belgiasta. Lujatekoiset koneet ovat erittäin nykyaikaisia ja täyttävät kaikki vaatimukset.

Höyrykehitystä varten on kaksi Steinmüllerin vesiputkikattilaa, jotka on toimittanut L. & C. Steinmüller Gummersbachista. Toinen kattiloista on varalla. Kattiloiden tulipinta on 207,9 m² ja niiden työpaine on 13 ilmakehää. Kumpikin kattila kehittää 5,000 kiloa höyryä tunnissa. Kattiloissa on göteborgilaisen Calvert & Co:n toimittama automaattinen hiilensyöttölaitteisto ja 103,9 m² tulistin, joka nostaa höyryn lämpötilan 350 °C:seen. Syöttöveden esilämmitystä varten on kummallakin kattilalla yhteinen Green & Sonin (Wakefield) toimittama esilämmitin (»ekonomiseri»), jonka koko — 192 m² — riittää lämmittämään enintään tarvittavan määrän syöttövedtä — noin 5,000 kiloa tunnissa — 120 °C:seen. Vedensyöttöä varten on asennettu kaksi makaanavaa, nelinkertaista Oddesse-höyrypumpua, jotka on toimittanut Maschinenfabrik Oddesse G.m.b.H. Kummankin pumpun teho riittää molempin kattiloiden syöttöön. Kattilavesi otetaan Aurajoesta. Se virtaa betoniputkea suoraan

voima-aseman kaivoon. Kun vesi ei kuitenkaan ole riittävän puhdasta, se on käsiteltävä ennen käyttöä. Tätä tarkoitusta varten on Steinmüllerin toimittama vedenpuhdistuslaitteisto, jonka kapasiteetti on noin 10 m³ tunnissa. Ennen kuin vesi menee puhdistuslaitteeseen, se kulkee suihkulauhduttimen läpi ja kerääntyy kaivoon, josta pieni pumppu siirtää sen puhdistuslaitteeseen.

Kolmevaihekoneet on, niin kuin aiemmin mainittiin, kytketty suoraan höyrykoneisiin ja jokaisen dynamon induktori on kiilattu kiinni akseliin. Dynamokoneiden tyyppi on A. E. G:n N. E. D. 125/470. Tasavirtakoneet — A. E. G:n L. H. G 1900 — on nekin kytketty suoraan höyrykoneisiin. Vaihtovirtakoneiden magnetointivirta saadaan kolmevaihe-tasavirtamuuttajasta. Varalla on tasavirtamoottori, jonka syöttöjännite otetaan raitiotien kokoojakiskoista, sekä tasavirtadynamo. Puskuriparistoon kuuluu 280 lasiastiaan sijoitettua kennoa. Muiden laitteiden selostaminen veisi liian tilaa.

Laitteet on asennettu insinööri C. Steinhauerin valvonnassa.

JOHTOVERKKO

Johtoverkon siihen kuuluvine laitteineen on urakoinut berliiniläisyriitys Th. Schmidt ja töitä on valvonut insinööri J. Rothers. Esikaupunkien lyhyitä osuuksia lukuunottamatta on kaapelit vedetty 80–100 cm maan alle. Kaapelit on vedetty pääasiassa jalkakäytävien, mutta osittain myös ajoratojen alle. Suurjännitekaapelit on suojattu poikittain ladotuilla tiilillä. Suurjänniteverkko, joka syöttää energiaa muuntoasemille, koostuu kahdesta silmukasta, jotka päätyvät kaupungin kauppahallin kellariin sijoitettuun muuntamoon. Miltei jokainen muuntamo saa siis energiaa kahdesta suunnasta, joten virransyöttö ei keskeydy, vaikka toiseen johtimeen tulisi vika. Kauppahallin muuntamoon on vedetty suurjännitesyöttöjohto voima-asemalta. Toinen syöttöjohto on liitetty rengasjohtoon Linnankadun ja Sairaalkadun kulmassa olevassa muuntamossa. Syöttöjohtojen poikkipinta on 3 x 50 mm². Suurjännitekaapeleiden poikkipinta on 3 X 25 mm². Syöttö- ja suurjännitelinjoiissa käytetään rauta-armeerattua, piettyä kolmejohtimista lyijykaapelia, joka on eristetty kylästetyllä paperilla. Syöttökaapeliin pituus on noin 3,200 metriä ja suurjännitekaapeliin noin 10,500 metriä. Muuntoasemia on 18. Niihin kuuluvat laitteet on asennettu rautalevystä valmistettuihin kioskeihin, jotka on sijoitettu kaduille.

Muuntoasemilla virta jaetaan 3 X 120 tai 3 X 208 volttiin ja nolajohtimeen, joka on on kytketty muuntajan toisiokäämin nolapisteeseen. Jakeluverkostossa on siis neljä johdinta, joiden poikkipinta on 4 X 25 — 4 X 70 mm². Jakeluverkokoston pituus on noin 23,000 metriä. Maanalaiset kaapelit on vedetty 200 taloon. Kaapelointityöt alkoivat 11. kesäkuuta 1908 ja valmistuivat marraskuun puolessa välissä.

Ensimmäiset asennukset liitettiin uuteen laitokseen 16. lokakuuta 1908 ja 16. marraskuuta oli Electronin tilaajat saatu siirrettyä. Vuoden lopussa laitos toimitti virtaa noin 15,000 heikkulamppuun ja noin 130 moottoriin.

RAITIOTIET

Raitiotiet käsittävät rengaslinjan sekä Puistokadun ja Kanavanrannan välisen niin kutsutun pendelilinjaa. Rengaslinjan pituus on noin 5,2 km ja pendelilinjaa 2,5 km. Jyrkin nousu — miltei 6 % — on Aurakadulla alisen sillan ja Suuren Hämeenkadun välillä. Pienin kaarresäde on 20 m. Sivuuutusraiteiden pituus on yleensä 125 m. Raiteiden keskilinjoihin etäisyys on 2,7 m. Raideleveys on 1,0 m. Kiskot ovat Phoenixurakiskoja — profiili 25 B — ja niiden normaali pituus on 15 m. Kisko painaa juoksumetriltä noin 42 kg ja raide 100 kg. Kiskonjalan ympärille ulottuvat sidekiskot ovat 760 mm pitkiä.

Raiteiden perustana käytetään 1,8 m leveää kiilakivistä tehtyä alustaa, joka on tasoitettu sepelillä ja jyrätty raskaalla kiviyräällä. Kiskoja ulkosivut on laskettu ensiluokkaisilla nupukivillä 25 cm leveydeltä. Ajojohtin on 65 mm² profiloitua kuparilankaa, joka on asennettu 5,5 m korkeudelle kiskoja harjasta. Johtimet on kiinnitetty kannatinorsiiin ja ne puolestaan ristikkopylväisiin, jotka on toimittanut Turun Rautateollisuus Osakeyhtiö. Paikoitellen on pylväät korvattu silmukoilla, jotka on kiinnitetty talojen seiniin. Silmuissa on äänenvaimentimet. 500 m välein on lukittava virrankatkaisin, jolla ajojohtimen voi tarvittaessa erottaa verkosta. Joka syöttöjaksossa on ukkosenjohtatin. Kiskot johtavat paluuvirran takaisin voima-asemalle, joten kiskonjatkoksissa käytetään 53 mm² kuparilankaliitosta. Kiskot on 100 m välein yhdistetty poikittaisjohtimilla toisiinsa. Virta syötetään ajojohtoon kahdella maanalaisella syöttökaapelilla — poikkipinnaltaan 210 mm² — joista toinen on yhdistetty ajojohtoon voima-aseman lähellä ja toinen Puisto- ja Linnankadun kulmassa.

Moottorivaunuissa on 20 istumapaikkaa sisällä ja 18 seisomapaikkaa silloilla. Istuimet on sijoitettu poikittain niin, että käytävän toisella puolella on kaksi paikkaa ja toisella yksi. Vaununsillat on suojattu lasiseinillä. Vaunuissa on lämmityslaitteet istuinten alla. Vaununkorit ovat väriltään keltaiset ja niissä on punaisia raitoja. Virransyöttöä varten on virroitin, jossa on alumiinilaahain. Aluksi hankittiin 11 vaunua, joista 10 on käytössä. Vaunut on toimittanut westeräsilainen Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget. Moottorit ovat kuitenkin berliiniläisen A. E. G:n valmistamat.

Raitiotiet on urakoinut berliiniläisyhtiö Butt & Co, ja töitä on valvonut insinööri Steinhauer. Työt alkoivat 15. toukokuuta 1908 ja valmistuivat kokonaisuudessaan marraskuun lopussa. Raitiotiet avattiin liikenteelle 22. joulukuuta 1908. Sopimuksen mukaan vaunujen on kuljettava klo 1/2 7 ap:stä klo 10:een ip. Rengaslinjaa on liikennöitävä 7 1/2 minuutin välein ja pendelilinjaa siten, että joka toinen vaunu menee Varvintorille ja joka toinen Kanavanrantaan. Matkan hinta on 15 penniä aikuiselta ja 10 penniä lapselta. Maksu oikeuttaa yhteen vaihtoon. Alennuspoletteja myydään: aikuiset 12 kappaletta Smk 1:50 ja lapset 20 kappaletta Smk 1:80. Vaunuissa ei rahastajia.

OSKAR SCHULTZ

AIKATAULU

HELSINKI-KONTULA-VESALA

alkaen 1. 3. 1957.

Arkkipäivinä		Pyhäpäivinä	
Helsingistä:	Kontulasta:	Helsingistä:	Kontulasta:
6.20	6.45	V 8.15	7.20
6.35	V 5.55	8.45	V 8.55
6.45	6.10	V 9.35	9.25
Z 6.50	V 6.15	10.10	V 10.15
6.55	6.25	V 10.55	10.50
7.05	Z 6.35	11.20	V 11.35
7.30	6.55	V 12.15	12.05
7.45	7.10	12.50	V 12.55
V 8.00	V 7.15	V 13.30	13.30
8.30	7.30	14.10	V 14.10
V 9.15	7.40	V 15.00	14.55
9.50	8.05	15.30	V 15.40
10.30	8.20	V 16.20	16.10
V 11.10	V 8.40	17.00	V 17.00
11.50	9.10	V 17.10	17.40
L 12.05	V 9.50	17.40	V 17.55
LZ 12.05	10.30	18.15	18.20
V 12.20	V 11.10	V 18.40	18.55
13.05	11.50	19.00	V 19.20
LVZ 13.05	12.25	19.35	19.35
L 13.20	L 12.40	V 20.10	20.15
V 13.40	V 13.00	20.55	V 20.50
LZ 14.05	LZ 13.25	V 21.25	21.35
L 14.05	13.40	22.15	V 22.10
14.30	L 13.55	22.55	22.50
V 15.05	LZ 14.20	V 23.30	23.30
Z 15.05	V 14.20	V 0.30	V 0.10
15.25	L 14.40		
15.50	15.00		
EIL 16.00	Z 15.20		
EILZ 16.05	V 15.40		
EIL 16.10	16.00		
V 16.20	EILZ 16.20		
EIL 16.35	16.25		
17.00	EIL 16.35		
EIL 17.20	EIL 16.45		
V 17.40	V 17.00		
18.15	EIL 17.15		
18.35	17.35		
V 19.00	EIL 17.55		
19.35	V 18.20		
20.10	18.55		
V 20.55	19.15		
21.30	V 19.40		
V 22.15	20.10		
22.55	V 21.35		
V 23.30	22.20		
0.30	V 22.50		
	23.30		
	V 0.10		

V — Vesalaan ja Vesalasta
Z — Ajetaan Kontulan ja Herttoniemen välillä.

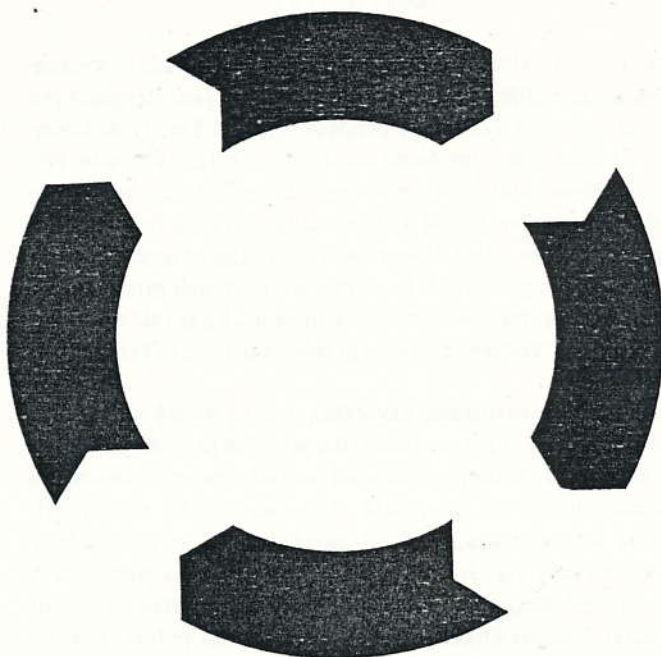
L — Lauantaina.
EIL — ei lauantaina.

O/Y LIIKENNE A/B

Mikonkatu 18, puh. 623 582.

SEUTULIPPU

Etu yli rajojen



1. TARIFFIN RAKENNE

1.1. TARIFFIA NOUDATTAVA LIIKENNE

Pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa) seututariffijärjestelmään kuuluvat

- kaikki pääkaupunkiseudun linjat (kuntien sisäiset linjat ja seutulinjat)
- seudun sisäiset matkat linjatunnuksilla varustetuissa lähiliikenteen junissa
- liitteessä A luetellut seudun ulkopuolelle poikkeavat linjat
- seudun ulkopuolelta tuleva seututunnuksella varustettu liikenne niillä seudun sisällä 30 päivän sekä 10 matkan lipulla tehtävien matkojen osalta.

Edellä mainitussa liikenteessä tehtävistä matkoista kannetaan maksut seuraavien määräysten mukaisesti:

1.2. MAKSUALUEET

Pääkaupunkiseutu on jaettu kuntarajojen mukaan kolmeen maksualueeseen: Helsingin maksualueeseen, Espoon ja Kauniaisten yhteiseen maksualueeseen sekä Vantaan maksualueeseen.

Yhden vyöhykkeen matkoja ovat maksualueiden sisäiset matkat sekä matkat liitteessä B luetelluilla linjoilla, jotka poikkeavat tie- tai katuolosuhteista johtuen vähäisessä määrin maksualueen ulkopuolelle.

Yhden vyöhykkeen matkoilla sovelletaan kunkin kunnan sisäistä tariffia.

Kahden vyöhykkeen matkoja ovat maksualueen rajan ylittävät matkat edellä mainittuja poikkeuksia lukuunottamatta. Näillä matkoilla noudatetaan seututariffia. Kahden vyöhykkeen lipulla voi tehdä myös yhden vyöhykkeen matkoja.

Kahden vyöhykkeen matkalle ei kelpaa yhden vyöhykkeen lippu matkan osahinnaksi. Kahden vyöhykkeen matkaa varten on aina ostettava kahden vyöhykkeen lippu. Lisälippuja ei myydä osamatkaa varten.

Seudun ulkopuolelle (ulkopuolelta) matkustettaessa seututariffin liput tai VR:n liput eivät kelpaa matkan osahinnaksi.

2. LIPPUJÄRJESTELMÄ

2.1. YLEISTÄ

Kuntien sisäiset liput (yhden vyöhykkeen liput) kelpaavat kunkin kunnan sisäisillä linjoilla sekä seutulinjoilla, VR:n linjatunnuksilla varustetuissa lähiliikenteen junissa ja seudun ulkopuolelta tulevissa seututunnuksella varustetuissa linja-autoissa siten, että Helsingin yhteistariffin liput kelpaavat Helsingin alueella, Espoon sisäiset liput kelpaavat Espoon ja Kauniaisten alueella sekä Vantaan tasatariffin liput kelpaavat Vantaan alueella seuraavin poikkeuksin:

- pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevilla seututunnuksella varustetuilla linjoilla eivät kelpaa kertaliput
- Suomenlinnan liikenteessä eivät kelpaa kertaliput
- Helsingin sisäisistä lipuista kelpaavat seutulinjoilla ainoastaan kertaliput ja 10 matkan liput. Linjalla 512 kelpaavat kaikki Helsingin yhteistariffin liput Helsingin alueella.
- Helsingin sisäisistä lipuista kelpaavat pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevilla linjoilla ainoastaan 10 matkan liput.

Seutuliput kelpaavat kunkin kunnan sisäisillä linjoilla, seutulinjoilla, VR:n linjatunnuksilla varustetuissa lähiliikenteen junissa ja seudun ulkopuolelta tulevissa seututunnuksella varustetuissa linja-autoissa seuraavin poikkeuksin:

- pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevilla linjoilla eivät kelpaa kertaliput
- Suomenlinnan liikenteessä eivät kelpaa kertaliput.

Kuntien sisäisiin lippuihin ja seutulippuihin ei ole merkitty hintaa. Sen sijaan niissä on tunnusnumero, jonka vuosiluku vaihtuu taksojen muuttuessa. Kuljettajien on tutustuttava kulloinkin voimassa oleviin lippumalleihin.

30 päivän lippujen, alennuslippujen ja erityisryhmien lippujen käyttö edellyttää kunkin kunnan omille asukkailleen myöntämän kantakortin (kantaosan), joka on sijoitettuna oman kunnan muovikoteloon.

VR:n liput eivät mitkään muut liput kelpaa kuntien sisäisillä linjoilla eikä seutulinjoilla.

Matkustajan on säilytettävä lippu matkan ajan.

2.2. KUNTIEN SISÄISET LIPUT, NIIDEN TUNNUKSET JA HINNAT 1986

Helsingin yhteistariffi

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Yleisliput		
Kertalippu, aikuiset	001/86	5,50
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset		5,50
Kertalippu, lapset 7-16 v	021/86	2,00
Ennakkoon myytävä kertalippu lapset 7-16 v		2,00
10 matkan lippu, aikuiset	011/86	45,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	022/86	11,00
10 matkan alennuslippu, eläkeläiset, invalidit, koululaiset, varusmiehet	041/86	11,00
10 matkan alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	042/86	30,00
30 päivän lippu, aikuiset	051/86	100,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	050/86	33,00
30 päivän alennuslippu, eläkeläiset, invalidit, koululaiset, varusmiehet	048/86	33,00
30 päivän alennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	047/86	67,00
Vuosilippu		
Koko vuosi	052/86	1.000,00
1. puolivuosi	053/86	600,00
2. puolivuosi	056/86	400,00
1. neljännesvuosi	054/86	320,00
2. neljännesvuosi	055/86	280,00
3. neljännesvuosi	057/86	260,00
4. neljännesvuosi	058/86	140,00
Vuosialennuslippu, 65 v täyttäneet eläkeläiset	287/86	670,00
Erikotalliput		
Matkailijalippu	031/86	35,00
Heisinki-kortti		
Muut liput		
Virkamieslippu, henkilökohtainen		1.800,00
Virkamieslippu, haltijakohtainen		3.300,00
Invalidien vapaalippu		-
HKL:n vapaalippu		-

Espoon sisäinen tariffi

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertalippu, aikuiset	201/86	5,00
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset ¹⁾		5,00
Kertalippu, lapset 7-16 v	203/86	2,50
Ennakkoon myytävä kertalippu, lapset 7-16 v ¹⁾		2,50
10 matkan lippu, aikuiset	211/86	45,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	213/86	23,00
10 matkan lippu, erityisryhmät	215/86	23,00
30 matkan lippu, aikuiset	231/86	128,00
30 matkan lippu, lapset 7-16 v	233/86	64,00
30 päivän lippu, aikuiset	261/86	132,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	263/86	66,00
30 päivän lippu, erityisryhmät	265/86	66,00
Koululaislippu, aikuiset		
Koululaislippu, lapset 7-16 v		

¹⁾ Tulee käyttöön syksyllä 1986.

Vantaan tasatariffi

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertalippu, aikuiset	301/86	5,50
Ennakkoon myytävä kertalippu, aikuiset	303/86	5,50
Kertalippu, lapset 7-16 v	302/86	2,40
Ennakkoon myytävä kertalippu, lapset 7-16 v	304/86	2,40
10 matkan lippu, aikuiset	311/86	45,00
10 matkan lippu, lapset 7-16 v	312/86	21,00
10 matkan lippu, erityisryhmät	313/86	22,50
30 päivän lippu, aikuiset	361/86	100,00
30 päivän lippu, lapset 7-16 v	362/86	50,00
30 päivän lippu, erityisryhmät	363/86	50,00
Koululaislippu, lapset 7-16 v		

2.3. SEUTULIPUT, NIIDEN TUNNUKSET JA HINNAT 1986

Lippulaji	Lipun tunnus	Lipun hinta mk
Kertaseutulippu, aikuiset	505/86	9,00
Ennakkoon myytävä kertaseutulippu, aikuiset	520/86	9,00
Kertaseutulippu, lapset 7-16 v	510/86	4,50
Ennakkoon myytävä kertaseutulippu, lapset 7-16 v	525/86	4,50
10 matkan seutulippu, aikuiset	550/86	68,00
10 matkan seutulippu, lapset 7-16 v	545/86	34,00
10 matkan seutulippu, erityisryhmät	540/86	34,00
- helsinkiläisille	H	
- espoolaisille	E	
- kauniaislaisille	K	
- vantaalaisille	V	
30 päivän seutulippu, aikuiset (maksuosa)	570/86	
- helsinkiläisille	H	200,00
- espoolaisille	E	215,00
- kauniaislaisille	K	215,00
- vantaalaisille	V	240,00
30 päivän seutulippu, lapset 7-16 v (maksuosa)	575/86	
- helsinkiläisille	H	100,00
- espoolaisille	E	107,50
- kauniaislaisille	K	107,50
- vantaalaisille	V	120,00
30 päivän seutulippu, erityisryhmät (maksuosa)	580/86	
- helsinkiläisille	H	100,00
- espoolaisille	E	107,50
- kauniaislaisille	K	107,50
- vantaalaisille	V	120,00
Henkilökuntaseutulippu	596/86	

2.4. OIKEUS MATKUSTAA ILMAN LIPPUA

- alle 7-vuotiailla lapsilla. Poikkeuksina ovat VR:n junat ja seudun ulkopuolelta tulevat linjat, joissa yksin matkustavalta 4–6-vuotiaalta peritään VR:n tariffin tai km-tariffin mukainen lasten maksu, mutta seututariffijärjestelmään kuuluvalla lipulla matkustavan mukana matkustava alle 7-vuotias lapsi pääsee ilmaiseksi
- virkapukuisilla poliiseilla
- virkatehtävää suorittavilla katsastusmiehillä, jolloin katsastusmiehillä on oltava katsastustoimintaa symbolisoivalla merkillä varustettu virkalakki tai valokuvalla varustettu virkakortti (ei VR:n junissa).

Helsingin yhteistariffiliikenteessä lisäksi

- virkapukuisilla pysäköinninvalvonta-apulaisilla (ei VR:n junissa)
- virkapukuisilla liikennelaitoksen henkilökuntaan kuuluvilla henkilöillä (ei VR:n junissa).

2.5. TAVAROIDEN JA ELÄINTEN KULJETTAMINEN

Matkustaja saa kuljettaa maksutta mukanaan tavanomaisia matkatavaroita. Näihin luetaan kuuluviksi myös lastenvaunut ja -ratat, sukset sekä matkalaukut. Kuljettaja voi kieltäytyä ottamasta liikennevälineeseen polkupyörää tai kookasta tavarakolliä, jos siitä on haittaa muille matkustajille. Jos mukana kuljetettava tavarakolli vie matkustajan tilan, peritään siitä aikuisten kertamaksu. Koiria, kissoja ja muita lemmikkieläimiä voi kuljettaa maksutta mukanaan, mikäli niistä ei ole haittaa muille matkustajille (Helsingin yhteistariffiliikenteessä kuitenkin vain pientä lemmikkieläintä sylissä). Näkövammaisen opaskoira, invalidien apukoira ja väestönsuojelukoirat otetaan aina autoon. Liikennevälineissä ei saa kuljettaa palavia nesteitä, räjähdysaineita eikä muitakaan ihmisille ja kalustolle vaarallisia aineita tai tavaroita. Matkustajien käsimatkatavaroita ei kuitenkaan voida tarkastaa. Junissa noudatetaan VR:n omia määräyksiä tavaroiden ja eläinten kuljettamisesta.

3. LIPPUJEN KELPOISUUDET

3.1. KERTALIPUT

Kuntien sisäiset kertaliput kelpaavat niiden voimassaoloaikana (kohdassa 2.1 olevin poikkeuksin) vastaavan maksualueen sisäisillä matkoilla. Kertaseutuliput kelpaavat niiden voimassaoloaikana (kohdassa 2.1 olevin poikkeuksin) maksualueiden välisillä ja sisäisillä matkoilla. Kertalippuihin sisältyy vaihto-oikeus yhden tai useamman kerran 69 minuutin aikana lippuun leimatusta kellonajasta lukien. Poikkeukset pitkillä linjoilla määritellään erikseen (liite C). Vaihdomatkan voi tehdä myös paluusuuntaan. Kertaliput ovat kulkuvälineissä myytäviä kertalippuja, ennakkoon myytäviä kertalippuja sekä lippuautomaateista ostettuja lippuja.

3.2. 10 MATKAN LIPUT

3.21 Yleistä

Kuntien sisäiset 10 matkan liput oikeuttavat 10 matkaan niiden voimassaoloaikana vastaavan maksualueen sisäisillä matkoilla. 10 matkan seutuliput oikeuttavat 10 matkaan niiden voimassaoloaikana maksualueiden välisillä ja sisäisillä matkoilla.

10 matkan lippuihin sisältyy vaihto-oikeus yhden tai useamman kerran 69 minuutin aikana lippuun leimatusta kellonajasta lukien. Poikkeukset pitkillä linjoilla määritellään erikseen (liite C). Vaihdomatkan voi tehdä myös paluusuuntaan.

Matkustajan on ilmoitettava suullisesti vaihdosta näyt-
täessään kuljettajalle (rahastushenkilökunnalle) vaihto-
matkaan oikeuttavan 10 matkan lipun.
Usean henkilön käyttäessä samaa 10 matkan lippua vii-
meiseksi liikennevälineeseen jäävän on säilytettävä lippu
matkan loppuun asti.
10 matkan liput ovat voimassa niihin painettuun päivä-
määrään asti.

3.22 Kuntien sisäiset 10 matkan liput

Aikuisten ja lasten 10 matkan liput

Aikuisten ja lasten 10 matkan liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja sekä lippuautomaateista ostettuja lippuja. Lipulla voi maksaa usean henkilön matkan samalla kerralla.

Helsingin yhteistariffin 10 matkan alennuslippu, eläkeläiset, invalidit, koululaiset ja varusmiehet

Liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja.

10 matkan alennuslippu kelpaa vain alennuslippujen kantakortin kanssa. 10 matkan lipusta voi maksaa useamman henkilön matkan vain, jos jokaisella maksettavalla matkustajalla on näyttää oma kyseisen lipun käyttöön oikeuttava kantakortti.

Helsingin yhteistariffin 10 matkan alennuslippu, 65 v

Liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja.

Alennuslippu kelpaa vain eläkeläisten kantakortin, 65 v, kanssa. Lipulla voi maksaa useamman henkilön matkan vain, jos jokaisella maksettavalla matkustajalla on näyttää oma eläkeläisten kantakortti, 65 v.

Espoon sisäisen tariffin 10 matkan lippu, erityisryhmät

Vantaan tasatariffin 10 matkan lippu, erityisryhmät

Liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja.

Erityisryhmien 10 matkan lippu kelpaa vain erityisryhmien kantakortin (kantaosan) kanssa. Erityisryhmien lipusta voi maksaa useamman henkilön matkan vain, jos jokaisella maksettavalla matkustajalla on näyttää oma kyseisen lipun käyttöön oikeuttava kantakortti (kantaosa).

3.23 10 matkan seutuliput

Aikuisten ja lasten 10 matkan liput

Aikuisten ja lasten 10 matkan liput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja sekä lippuautomaateista ostettuja lippuja. Lipulla voi maksaa usean henkilön matkan samalla kerralla.

Erityisryhmien 10 matkan seutuliput

10 matkan seutuliput ovat lipunmyyntipisteissä myytäviä lippuja.

Erityisryhmien 10 matkan seutulipulla voivat matkustaa ne, joilla on kuntien myöntämä alennuslippuihin tai erityisryhmien lippuihin oikeuttava kantakortti (kantaosa). Erityisryhmien 10 matkan lipusta voi maksaa useamman henkilön matkan vain, jos jokaisella maksettavalla matkustajalla on näyttää oma erityisryhmään oikeuttava kyseisen kunnan kantakortti (kantaosa).

3.3. ESPOON SISÄISEN TARIFFIN 30 MATKAN LIPUT

Espoon 30 matkan lippu muodostuu kolmesta 10 matkan lipusta, joissa on sama tunnus ja juokseva numero. 30 matkan lippu on aikuisille ja lapsille.

Lippu oikeuttaa 30 matkaan niiden voimassaoloaikana Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisillä matkoilla. Lippuun sisältyy vastaava vaihto-oikeus ja useamman matkan yhtäaikainen maksuoikeus kuin 10 matkan lippuunkin.

30 matkan liput ovat voimassa niihin painettuun päivämäärään asti.

Matkustajan on ilmoitettava suullisesti vaihdosta näyt-
täessään kuljettajalle vaihtomatkan oikeuttavan 30 mat-
kan lipun.

3.4. 30 PÄIVÄN LIPUT

3.41 Yleistä

30 päivän liput muodostuvat kolmesta osasta: kantakortista (kantaosasta) ja maksuosasta sekä muovikotelosta, johon liput sijoitetaan. 30 päivän liput kelpaavat vain omassa kotelossaan.

3.42 30 päivän liput, maksuosa

Yleistä

30 päivän lippu on henkilökohtainen ja oikeuttaa tekemään rajattoman määrän matkoja ostopäivänä sekä 30 päivän ajan ostopäivää seuraavasta tai edellisen lipun viimeistä voimassaolopäivää seuraavasta päivästä lukien. Uuden maksuosan voi ostaa ennen lipussa olevaa viimeistä voimassaolopäivää. Se kelpaa maksuvälineenä liikennevälineissä kuitenkin aikaisintaan 31 päivää ennen siihen leimattua viimeistä voimassaolopäivää. Mikäli esitetään tätä myöhempi lippu, kuljettajan on vaadittava edellinen, sillä hetkellä voimassa oleva lippu nähtävyyteen. Lippu kelpaa viimeisen voimassaolopäivän yöliikenteen loppuun.

Maksuosaan lisätään sitä kantaosan haltijalle myydessä seuraavaa:

- maksuosan ylimmälle riville kirjoitetaan kantaosan haltijan tunnusnumero, joka on kirjoitettuna kantaosassa vastaavalla kohdalla.
- alimmalle riville leimataan viimeinen voimassaolopäivä, joka on ostopäivä tai edellisen lipun viimeinen voimassaolopäivä + 30 päivää; viimeinen voimassaolopäivä saadaan valmiiksi laadituista voimassaolotaulukoista.

3.43 Kuntien sisäiset 30 päivän liput, maksuosa

Kuntien sisäiset 30 päivän liput oikeuttavat matkustamaan niiden voimassaoloaikana vastaavan maksualueen sisäisillä matkoilla kohdassa 2.1 olevin poikkeuksin

- Helsingin 30 päivän liput: Helsingin yhteistariffissa on käytössä 30 päivän liput aikuisille ja lapsille, 30 päivän alennuslippu eläkeläisille, invalideille, koululaisille ja varusmiehille sekä 30 päivän alennuslippu 65-vuotiaille eläkeläisille sekä rintamasotilastunnuksen tai rintamapalvelutunnuksen omaaville sotaveteraaneille.
- Espoon ja Kauniaisten 30 päivän liput: Espoon maksualueella on käytössä 30 päivän liput aikuisille, lapsille sekä erityisryhmille, joita ovat varus- ja siviilipalvelusmiehet, invalidit, kansaneläkkeen asumistukea saavat eläkeläiset, yli 65-vuotiaat eläkeläiset sekä rintamaveteraanit.
- Vantaan 30 päivän liput: Vantaan maksualueella on käytössä 30 päivän liput aikuisille, lapsille sekä erityisryhmille, joita ovat koululaiset, opiskelijat, invalidit, varus- ja siviilipalvelusmiehet sekä eläkeläiset.

3.44 30 päivän seutuliput, maksuosa

30 päivän seutuliput oikeuttavat matkustamaan niiden voimassaoloaikana rajoituksetta maksualueiden sisällä sekä niiden välillä. 30 päivän seutulippuja on aikuisille, lapsille sekä erityisryhmille. 30 päivän erityisryhmien seutulipulla voivat matkustaa ne, joilla on kuntien myöntämät alennuslippuihin (erityisryhmien lippuihin) oikeuttavat kantakortit (kantaosat). Vantaalla ei kuitenkaan kaikilla erityisryhmien kantaosilla voi ostaa erityisryhmien seutulippuja.

3.45 Henkilökuntaseutulippu, matkustusosa

Kunnilla ja YTV:llä on oikeus myöntää henkilökuntaseutulippuja, jotka oikeuttavat matkustamaan niiden voimassaoloaikana rajoituksetta maksualueiden välisillä ja sisäisillä matkoilla. Kuntien myöntämät henkilökuntaseutuliput sijoitetaan kuntien muovikoteloihin ja YTV:n myöntämät violettiin muovikoteloon. Helsingillä on oikeus myöntää invalidien vuosivapaalippuja myös seutulikenteeseen. Täysin sokealla henkilöllä on oikeus käyttää saattajaa.

3.5. ESPOON JA VANTAAN KOULULAISLIPUT

Koululaisliput ovat koulujen vapaaseen koulumatkaan oikeutetuille oppilaille jakamia lukukauden voimassa olevia näyttölippuja. Koululaisliput muodostuvat kolmesta osasta: kantakortista (aikuisen tai lasten kantakortti), maksuosasta joka annetaan erikseen syys- ja kevätlukukaudeksi sekä muovikotelosta. Koululaisliput kelpaavat vain omassa kotelossaan. Lipulla saa kulkea vapaasti sen osoittamalla maksualueella voimassaoloaikanaan.

3.6. KANTAKORTIT (KANTAOSAT)

Kantakortit (kantaosat) myöntää kukin kunta omille asukkaalleen.

Helsingin myöntämät kantakortit:

- aikuisten kantakortti
- lasten kantakortti 7-16 vuotiaalle
- eläkeläisten, invalidien ja varusmiesten kantakortti
- koululaisten kantakortti.
- eläkeläisten kantakortti, 65 v; 65 vuotta täyttäneille eläkeläisille sekä rintamasotilastunnuksen tai rintamapalvelutunnuksen omaaville sotaveteraaneille.
- vapaalipun kantakortti
- virkamieslipun kantakortti

Espoon myöntämät kantakortit:

- aikuisten kantakortti
- lasten kantakortti 7-16 vuotiaalle
- erityisryhmien kantakortti
 - varus- ja siviilipalvelusmiehet
 - invalidit
 - kansaneläkkeen asumistukea saavat eläkeläiset
 - yli 65-vuotiaat
 - rintamaveteraanit
- vapaalipun kantakortti

Vain(liitteenä) olevien mallien mukaiset Espoon kantakortit kelpaavat. Ennen 1.6.1986 myönnettyistä Espoon kantakorteista, joissa ei ole mallin mukaista leimaa, kelpaavat vain erityisryhmien kantakortit.

Kauniaisten myöntämät kantakortit:

- aikuisten kantakortti
- lasten kantakortti 7-16 vuotiaalle
- erityisryhmien kantakortti
 - varus- ja siviilipalvelusmiehet
 - invalidit
 - kansaneläkkeen asumistukea saavat eläkeläiset
 - yli 65-vuotiaat
 - rintamaveteraanit

Vantaan myöntämät kantakortit:

- kantaosa aikuisille ja lapsille
- Vantaan sisäisten alennuslippujen kantaosa
 - eläkeläiset
 - invalidit
 - varus- ja siviilipalvelusmiehet
 - koululaiset
 - opiskelijat
- Vantaan sisäisten ja seutualennuslippujen kantaosa
 - invalidit
 - varus- ja siviilipalvelusmiehet
 - koululaiset
 - opiskelijat

Vain(liitteenä) olevien mallien mukaiset Vantaan kantaosat kelpaavat. Vanhan malliset Vantaan kantaosat eivät kelpaa.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan myöntämät henkilökuntaseutulipun kantaosat:

- henkilökuntaseutulipun kantaosa
- Painettuun kantakorttiin (kantaosaan) lisätään sitä matkustajalle luovutettaessa seuraavaa:

- Ylimmälle riville kirjoitetaan kantakortin haltijan syntymäaika, joka on hänen tunnusnumerosa. Syntymäaika on kuusinumeroinen luku, jonka kaksi ensimmäistä numeroa ilmoittavat päivän, kaksi seuraavaa kuukauden ja kaksi viimeistä vuoden. Esimerkiksi 09 05 52.
- seuraavalle riville kirjoitetaan kantakortin haltijan nimi.
- alimmalle riville kirjoitetaan kantakortin haltijan henkilötunnuksen loppuosa eli neljä viimeistä merkkiä; tähän kohtaan vedetään viiva, jollei henkilöllä ole suomalaista henkilötunnusta. Vantaalla henkilötunnuksen neljä viimeistä merkkiä kirjoitetaan ylimmälle riville tunnusnumeron perään.
- kantakortin vasempaan alakulmaan kiinnitetään kantakortin haltijan valokuva, joka leimataan asianomaisen kunnan leimalla.
- kantakortin oikeaan alakulmaan kirjoitetaan kantakortin viimeinen voimassaoloaika.

3.7. LIPPUJEN MUOVIKOTELOT

Muovikoteloita käytetään 30 päivän lippujen sekä alennuslippujen (erityisryhmien lippujen) kantakorttien koteloina.

Lippujen muovikoteloiden värit ovat seuraavat:

- Helsinki sininen
- Espoo vihreä
- Kauniainen keltainen
- Vantaa punainen
- VR ruskea
- YTV violetti

3.8. HELSINGIN YHTEISTARIFFIN

MUUT LIPUT

3.81 Yleistä

Yksinomaan Helsingin yhteistariffissa on edellä olevien lisäksi käytössä aikuisten vuosilippu, vuosialennuslippu 65 v., vapaaliput, virkamiesliput, matkailijalippu ja Helsinki-kortti, jotka oikeuttavat matkustamaan kaikilla Helsingin yhteistariffilinjoilla, VR:n junissa Helsingin alueella ja linjalla 512 Helsingin alueella. Kuitenkaan matkailijalippu ei kelpaa Suomenlinnan lautalla eikä Helsinki-kortti VR:n junissa.

3.82 Aikuisten vuosilippu

Vuosilippu on henkilökohtainen. Vuosilippu on voimassa koko vuoden, 1/2 vuotta tai 1/4 vuoden. Viimeinen voimassaolopäivä on painettu lippuun.

Vuosilippu kelpaa viimeisen voimassaolopäivän yöliikenteen loppuun.

Vuosilippu koostuu kantakortista, maksuosasta ja muovikotelosta. Kantakortti on sama kuin aikuisten 30 päivän kantakortti.

Vuosilipun maksuosasta ilmenevät seuraavat tiedot:

- tunnusnumero (= syntymäaika), joka on kirjoitettu maksuosaan myyntihetkellä kantaosasta
- viimeinen voimassaolopäivä.

3.83 Vuosialennuslippu, 65 v, maksuosa

65 vuotta täyttäneitten henkilöitten ja sotaveteraanien vuosialennuslippu on henkilökohtainen. Vuosialennuslippu on voimassa kalenterivuoden.

Lippu kelpaa viimeisen voimassaolopäivän yöliikenteen loppuun.

Vuosialennuslippu koostuu kantakortista, maksuosasta ja muovikotelosta. Kantakortti on eläkeläisten kantakortti, 65 v.

65 vuotta täyttäneitten henkilöitten vuosialennuslipussa on

- tunnusnumero, joka on kirjoitettu lippuun myyntihetkellä kantakortista
- viimeinen voimassaolopäivä.

3.84 Vapaaliput

Vapaaliput ovat henkilökohtaisia ja ovat voimassa kalenterivuoden. Tilapäisen vapaalipun viimeinen voimassaolopäivä on leimattu lippuun.

Vapaaliput kelpaavat viimeisen voimassaolopäivän yöliikenteen loppuun.

Vapaaliput koostuvat kantaosasta, kelpoisuusajan osoittavasta osasta ja muovikotelosta.

Vapaalipun kantakortti on yhteinen HKL:n vapaalipussa, tilapäisessä vapaalipussa ja invalidien vapaalipussa ja siitä ilmenevät seuraavat tiedot:

- lipun haltijan nimi ja osoite.
- lipun haltijan valokuva kaupungin vaakunaleimalla,

Sotainvalidien Veljesliitto ry:n leimalla tai Helsingin näkövammaiset ry:n leimalla leimattuna.

- täysin sokeilla henkilöillä on vapaalipun kantaosassa SB-leima. Tällaisen henkilön saattajalla on vapaalippu, jossa on valokuvan paikalla Saattaja-Ledsagare-leima. Saattaja-Ledsagare-leimalla varustetulla vapaalipulla voi matkustaa vain SB-leimatulla vapaalipulla matkustavan sokean seurassa.

Vapaalipun kelpoisuutta osoittavasta osasta ilmenevät seuraavat seikat:

- etukäteen painettu vuosiluku tai viimeinen voimassaolopäivä leimattuna.
- lipun kelpoisuutta ja käyttöä koskevia määräyksiä.
- liikennelaitoksen palveluksessa olevien lippuun on painettu "Henkilökunta".
- Suomen Turistiauto Oy:n palveluksessa olevien lipussa on yhtiönsä leima.
- invalidien vapaalippuun on painettu "Invalidit - Invalidit".
- lipun haltijan tunnusnumerona toimiva kantakortin juokseva numero.

3.85 Virkamiesliput

Henkilökohtainen virkamieslippu

Henkilökohtainen virkamieslippu oikeuttaa matkustamaan lipun voimassaoloaikana, joka on kalenterivuosi, yöliikenteen loppuun.

Henkilökohtainen virkamieslippu koostuu kantakortista, kelpoisuusajan osoittavasta osasta ja muovikotelosta.

Henkilökohtaisen virkamieslipun kantakortista ilmenevät seuraavat tiedot:

- lipun haltijan nimi ja viraston nimi
- lipun haltijan valokuva kaupungin vaakunaleimalla leimattuna
- juokseva sarjanumero, joka toimii lipun haltijan tunnusnumerona.

Henkilökohtaisen virkamieslipun kelpoisuutta osoittavasta osasta ilmenevät seuraavat tiedot:

- etukäteen painettu vuosiluku
- lipun käyttöä ja kelpoisuutta koskevia määräyksiä
- lipun haltijan tunnusnumerona toimiva kantakortin juokseva numero.

Haltijakohtainen virkamieslippu

Haltijakohtainen virkamieslippu oikeuttaa lipun haltijan matkustamaan virka-aikanaan lipun voimassaoloaikana.

Lippu on voimassa kalenterivuoden yöliikenteen loppuun.

Haltijakohtainen virkamieslippu koostuu kantakortista, kelpoisuusajan osoittavasta osasta ja muovikotelosta.

Haltijakohtaisen virkamieslipun kantakortista ilmenevät seuraavat tiedot:

- viraston nimi ja osoite
- viraston leima valokuvan paikalla (haltijakohtaisen virkamieslipun kantakortissa ei ole valokuvaa)
- juokseva sarjanumero.

Haltijakohtaisen virkamieslipun kelpoisuutta osoittavasta osasta ilmenevät samat tiedot kuin henkilökohtaisen virkamieslipun kelpoisuutta osoittavasta osasta.

Haltijakohtaisen lipun käyttäjän on esitettävä vaadittaessa viraston antama henkilökortti. Siitä tulee käydä ilmi, että henkilö on sen viraston tai laitoksen palveluksessa, jonka nimi on merkitty virkamieslippuun. Mikäli viranhaltijan työaika poikkeaa normaalista virka-ajasta eli työaika on klo 18.00–7.00 välisenä aikana, on myös tästä oltava maininta henkilökortissa. Henkilökortti on pyydetty nähtäväksi aina kun epäillään, että haltijakohtaista virkamieslippua käytetään väärin. Henkilökortin esittämistä voidaan vaatia myös muulloin pistokoeluontoisesti. Poliisilaitoksen virkamieslipulla matkustavan on esitettävä vaadittaessa joko poliisin virkamerkki tai Poliisilaitoksen valmistama henkilökortti. Poliisin virkamerkin haltija on oikeutettu käyttämään haltijakohtaista virkamieslippua mihin vuorokauden aikaan tahansa.

Poikkeus: Henkilökortin esittämistä ei kuitenkaan vaadita henkilöitä, jolla on postikonttorin (esim. Postikonttori, 00100 Helsinki) virkamieslippu ja joilla on postilaukku mukanaan.

3.86 Matkailijalippu

Matkailijalippu on henkilökohtainen ja oikeuttaa matkustamaan 24 tunnin aikana ensimmäisen matkan alkaessa tehtävän leiman aikamäärästä lukien.

Kuljettajarahastajan/rahastajan on leimattava matkustajan esittämä matkailijalippu, jos matkustaja ei leimaa sitä itsepalvelulaitteissa.

Kuljettajarahastajan ja rahastajan on aina matkailijalipun kelpoisuutta tarkastaessaan varmistuttava myös siitä, että lipussa on haltijan nimikirjoitus. Mikäli sitä ei ole, on matkustajaa kehoitettava kirjoittamaan se sille varatulle paikalle.

3.87 Helsinki-kortti

Helsinki-kortti oikeuttaa kortin haltijan matkustamaan kortin voimassaoloaikana. Korttiin leimataan myyntihetkellä sen voimassaoloaika. Kahden ja kolmen vuorokauden kortissa on voimassaoloajan alkamis- ja päättymispäivä.

Esimerkkejä:

Hki-kortin voimassaoloaika	Leimassa esim.
1 vrk	01.06.
2 vrk	01.06.–02.06.
3 vrk	01.06.–03.06.

Vuosiluku ei ole leimassa, vaan se on tehty kohokirjaimin kortin oikealle puolelle.

Helsinki-kortit hyväksytään liikennevälineissä voimassaoloajan alkamispäivän aamuliikenteestä voimassaoloajan päättymispäivän yöliikenteen loppuun.

Vuosiluvun edessä on kohokirjaimilla kortin voimassaolopäivien lukumäärä ja alapuolella kortin hinta.

Kortin vasemmassa laidassa on kohokirjaimilla kortin juokseva sarjanumero, jonka edessä voi olla A, B tai VIP -kirjaimet. Sarjanumeron alapuolella on kohokirjaimilla AIK/VUXEN/ADULT tai LAPSI/BARN/CHILD -merkintä.

Kortin keskellä oleva numeroruudukko on kaupalliikeitä, museoita jne. varten. Nämä rastittavat ruudukkoon kortilla käytetyn etuuden.

Kortissa on lisäksi liikennelaitoksen nuolikuvi ja kortin kelpoisuutta yhteistariffiliikenteessä koskeva teksti.

3.88 Muut määräykset

Heikkonäköisten saattaja

Heikkonäköisillä henkilöillä, joilla on alennuslipun kantakortti, on oikeus saattajaan, jos kantakortissa on SB-leima. Saattajalla on tällöin alennuslipun kantakortti, jossa on valokuvan paikalla Saattaja-Ledsagare-leima. Molemmilla kantakorteilla voi käyttää 10 matkan alennuslippuja ja 30 päivän alennuslippuja.

Saattaja-Ledsagare-leimalla varustettu alennuslipun kantakortti on voimassa vain SB-leimatun alennuslipun kantakortin kanssa.

Koululaisten kantakortti

Koululaisten kantakortti annetaan lukuvuodeksi kerrallaan niille koululaisille, jotka täyttävät kaupunginhallituksen vahvistamat myöntämisperusteet.

Kantakorteissa on lukuvuosi, haltijan syntymäaika, joka toimii samalla lipun haltijan tunnusnumerona, lipun haltijan nimi, henkilötunnuksen (sosiaaliturvatunnuksen) loppuosa ja koulun nimi sekä valokuva koulun leimalla tai kaupungin vaakunaleimalla leimattuna. Kantakortissa voi olla myös oppilaan puhelinnumero. Mikäli oppilas käy koulua, jonka lukuvuosi poikkeaa muiden koulujen lukuvuoden pituudesta, on kantakorttiin leimattu PL-leima.

Kantakortti oikeuttaa ostamaan ja käyttämään 10 matkan alennuslippuja ja 30 päivän alennuslippuja (=maksuosia).

Kantakortti on voimassa lukuvuoden kaikkina arkipäivinä klo 22.00 saakka, silloin kun koululainen matkustaa 30 päivän alennuslipulla. Kun koululainen käyttää 10 matkan alennuslippuja, on kantakortti voimassa klo 23.00 saakka. Tällöin koululainen voi aloittaa perusmatkansa viimeistään klo 22.00 (todellinen tarkastusaika) ja vaihtomatkan viimeistään klo 23.00 (todellinen tarkastusaika). Kantakortti ei ole voimassa sunnuntai ja pyhäpäivinä eikä joulun ja kesälomalla.

Lukukausien alkamis- ja päättymisajoista tiedotetaan erikseen.

Henkilökuntavaunulissa kelpaavat liput:

- ennakkoon myytävä aikuisten kertalippu
- aikuisten 10 matkan lippu
- aikuisten 30 päivän lippu
- vuosilippu
- vapaaliput
- virkamiesliput
- ennakkoon myytävä aikuisten kertaseutulippu
- aikuisten 10 matkan seutulippu
- aikuisten 30 päivän seutulippu
- henkilökuntaseutulippu

4. KANTAKORTTIEN (KANTAOSIEN) MYÖNTÄMISPAIKAT

Kantakortteja (kantaosia) myönnetään kunnittain seuraavissa paikoissa:

- helsinkiläiset saavat kantakortin liikennelaitoksen myynti- ja neuvontatoimistoista Lasipalatsista sekä Hakaniemen ja Rautatientorin metroasemilta sekä Oy Liikenne Ab:n lipunmyyntipisteestä, Mikonkatu 15 (ei erityisryhmille)
- espoolaiset saavat kantakortin kaupunginkanslian sivutoimistoista ja rahatoimiston kassasta
- kauniaislaiset saavat kantakortin kaupungintalolta ja Kauniaisien kirjastosta
- vantaalaiset saavat kantaosan liikenneasiaintoimiston palvelupisteistä Hakunilasta, Myymäestä ja Tikkurilasta.

5. RAHASTUSJÄRJESTELMÄ

5.1. KUNTIEN SISÄISTEN LIPPUJEN JA SEUTULIPPUJEN MYYNTI

Linja-autoissa ja raitiovaunulissa myyvät kuljettajat (rahastushenkilökunta) aikuisten ja lasten kertalippuja. Kertaliput myydään nipoista numerojärjestyksessä. VR:n junissa myydään vain junissa kelpaavia VR:n kertalippuja. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevilla linjoilla myydään km-tariffin mukaisia kertalippuja.

Ennakkoon myytäviä aikuisten ja lasten kertalippuja myydään nipoittain Helsingissä lippukassoissa, Espoon kaupungintalon kassassa ja Vantaan liikenneasiaintoimiston palvelupisteessä Tikkurilassa. Kauniaisissa ei myydä kyseisiä lippuja.

Aikuisten ja lasten 10 matkan lippuja myydään kuntien kantakorttien tai kantaosien myöntämispajoissa (ei Kauniaisissa) sekä kuntien sopimissa myyntipisteissä (esim. R-kioskit), joita on noin 400 pääkaupunkiseudun alueella.

Kuntien sisäisiä 30 päivän lippuja ja alennuslippuja (erityisryhmien lippuja) ja kuntien muita omia lippuja myydään kunkin kunnan alueella olevissa lipunmyyntipisteissä.

Seutulippuja myyvät lipunmyyntipaikat ovat tunnistettavissa seututariffitunnuksesta.

Helsingin vuosilippujen maksuosia myyvät:

- Tavaratalo Stockmann veikkauskassa
- Elanto-Centrum, Aleksi säästökassa
- Elanto-Centrum, Hakaniemi säästökassa
- Rahatoimisto, Pohjoisesplanadi 15-17
- Rahatoimisto, Kallion virastotalo

30 päivän seutulippuja ja erityisryhmien seutulippuja myydään kunkin kunnan alueella olevissa lipunmyyntipisteissä oman kunnan asukkaille. Helsingin rautatieasemalla ja linja-autoasemalla myydään seutulippuja pääkaupunkiseudun kaikkien kuntien asukkaille.

Kuntien sisäisiä aikuisten ja lasten 30 päivän lippuja ja Helsingin aikuisten vuosilippuja myydään muiden pääkaupunkiseudun kuntien asukkaille. Kantakortteina ovat asuinkunnan myöntämät kantakortit (kantaosat) ja kotelona ao. kunnan kotelot. Lippuja myydään Helsingissä ja Vantaalla kantakorttien (kantaosien) myöntämispaikeissa. Espoossa lippuja myydään helsinkiläisille ja vantaalaisille Tapiolan ja Leppävaaran sivutoimistossa sekä rahatoimiston kassassa. Kauniaislaisille myydään Espoon sisäisiä lippuja Kauniaisten alueen lipunmyyntipisteissä.

Metroasemilla olevista lippuautomaateista voivat matkustajat ostaa Helsingin yhteistariffin ja seudullisia aikuisten ja lasten kertalippuja sekä aikuisten ja lasten 10 matkan lippuja. Kertaliput tulevat automaateista valmiiksi aikaleimattuina. 10 matkan liput matkustajan on leimattava leimauslaitteessa.

VR:n junissa ja seututariffijärjestelmään kuuluvissa seudun ulkopuolelta tulevissa linja-autoissa ja Suomenlinnan lautalla ei myydy kuntien sisäisiä lippuja eikä seutulippuja.

5.2. MAKSUVÄLINEET

Maksuksi kelpaavat kaikki voimassa olevat suomalaiset setelit ja kolikot. Kuljettajalla (rahastushenkilökunnalla) tulee aina olla mukanaan normaalia rahastusta varten kassassa riittävästi vaihtorahaa ja kaikkia siihen kuuluvia matkalippuja.

Kuljettaja (rahastushenkilökunta) ei kuitenkaan ole velvollinen ottamaan maksua 500 mk:n setelistä.

Jos kuljettajalla (rahastushenkilökunnalla) ei ole antaa matkustajalle vaihtorahaa, on esim.

- kysyttävä voivatko muut matkustajat vaihtaa rahan
- pyydettyä matkustajaa poistumaan ja selitettävä, että matkan maksaminen niin isolla rahalla ei ole mahdollista, koska vaihtorahaa ei ole.

Liikennevälineissä maksuksi ei hyväksytty shekkejä, käyttöshekkejä eikä pankki- tai luottokortteja.

5.3. LIPPUJEN MITÄTÖINTI

Kun matkustaja ostaa kertalipun liikennevälineestä tai käyttää etukäteen myytävää kertalippua, matkustaja leimaa sen itse kulkuvälineessä olevassa leimauslaitteessa. Lippuautomaatista ostettu kertalippu on leimattu ja suljetussa rahastusjärjestelmässä kuljettaja (rahastushenkilökunta) tarkastaa lipun leimasta onko lippu voimassa, eli että leimauksen kellonaika on tehty korkeintaan 69 minuuttia aikaisemmin.

10 matkan lipun matkustaja leimaa itse leimauslaitteessa. Niissä liikennevälineissä, joissa ei ole leimauslaitteita, kuljettaja (rahastushenkilökunta) leimaa 10 matkan liput leimauspihdeillä. Leimaus tehdään aina ylimpään vapaana olevaan ruutuun.

6. TARKASTUSJÄRJESTELMÄ

6.1. LIPUNMYYJIEN TARKASTUSTEHTÄVÄT

6.11 Kuntien sisäinen liikenne

10 matkan alennus- ja erityisryhmien lippuja, 30 päivän lippuja ja vuosilippuja myytäessä on tarkastettava, että ostajalla on ao. lippuun oikeuttava oman kunnan kantakortti (kantaosa) ja muovikotelo ja että kantakortti (kantaosa) on voimassa.

6.12 Seutuliiikenne

10 matkan erityisryhmien seutulippuja sekä 30 päivän seutulippuja myytäessä on tarkastettava, että ostajalla on ao. lippuun oikeuttava kantakortti (kantaosa) ja että kantakortti (kantaosa) on voimassa.

6.2. KULJETTAJAN (RAHASTUSHENKILÖKUNNAN) TARKASTUSTEHTÄVÄT

Pääkaupunkiseudulla on osittain siirrytty avoimeen rahastusjärjestelmään (raitiovaunut, metro). Syksyllä 1986 siirrytään avoimeen rahastusjärjestelmään VR:n lähiliikenteessä ja osassa Helsingin yhteistariffiliikenteen linja-autoliikennettä.

Avoimessa rahastusjärjestelmässä tarkastustehtävät kuuluvat matkalippujen tarkastajille. Liikenteessä, jossa ei ole siirrytty avoimeen rahastukseen, ovat kuljettajan (rahastushenkilökunnan) tarkastustehtävät seuraavat:

Kuljettajan (rahastushenkilökunnan) tehtävänä on valvoa, että matkustajat maksavat matkansa autoon noustessaan. Tärkeimpiä tarkastustoimenpiteitä ovat:

- valvoa, että kertaliput ja 10 matkan liput leimataan
- tarkastaa, että matkustajan näyttölippu on voimassa eli että näyttölipun maksuosaan leimattu viimeinen voimassaolopäivä ei ole ylittynyt ja että lippu on oikean henkilön käytössä
- tarkastaa, että liikennevälinettä vaihtavan matkustajan lipussa on vaihto-oikeus voimassa eli että uusimman leimauksen kellonaika on tehty korkeintaan 69 minuuttia aikaisemmin
- tarkastaa, että erityisryhmän lipulla matkustavalla on voimassaoleva erityisryhmän kantakortti (kantaosa)
- huolehtia, että väärillä lipuilla ei matkusteta
- huolehtia, että tariffialueen rajan ylittävillä matkoilla käytetään asianmukaista kahden vyöhykkeen lippua

Kuljettajan (rahastushenkilökunnan) tulee avustaa matkustajaa lippujen leimaamisessa, jos siinä ilmenee vaikeuksia.

Leimassa on seuraavat tiedot, jotka eri mitätöimisvälineissä voivat olla eri järjestyksessä:

- kellonaika
- päivä
- kuukausi
- linjanumero
- (kuntatunnus)
- laitteen numero

Esim. 14 9 09 > 192 

Kuljettajan (rahastushenkilökunnan) tehtävänä on huolehtia siitä, että laitteen leima on ajan tasalla ja valvoa laitteen käyttöä (katso liite C).

Jos leimauslaite rikkoutuu kesken ajon, on se ensi tilassa vaihdettava ehjään liikenteenharjoittajan antamien ohjeiden mukaisesti. Siihen asti kunnes ehjä laite saadaan käyttöön, mitätöidään kerta- ja 10 matkan liput leimauspihdeillä tai merkitsemällä lippuun kuulakärkikynällä kellonaika, päivämäärä ja kuljettajan numero tai nimikirjaimet. Merkinnot tehdään ylimpään vapaana olevaan ruutuun. Vastaavat tiedot on kirjoitettava lipun kääntöpuolelle korjaukseksi, jos leimauslaitteen tiedot ovat erehdyksessä jääneet muuttamatta ja matkustaja huomauttaa esim. väärästä kellonajasta.

Mikäli 10 matkan lippu on siinä määrin huonokuntoinen että leimauslaite ei sitä leimaa, toimitaan kuten koneen rikkoutuessa. Mikäli matkustajan esittämä matkalippu on niin tuhrintunut tai repeytynyt, että siinä olevat merkin-
nät ovat täysin epäselviä, ei lippua hyväksytä enää mak-
savälineeksi.

- valvoa, että lasten lipulla matkustava ei ole täyttänyt 17 vuotta. Mikäli lasten lipulla matkustamaan pyrkivän henkilön ikää on vaikea arvioida yli tai alle 17 vuodeksi, tulee hänen todistaa ikänsä henkilöllisyystodistuksella tai vastaavalla. Muutoin häneltä peritään aikuisten hinta.

Mikäli kuljettaja (rahastushenkilökunta) huomaa, että matkustajalla ei ole kyseessä olevaan matkaan oikeutta-
vaa voimassa olevaa matkalippua, on matkustajaa keho-
tettava maksamaan matkansa asianmukaisesti tai pyy-
dettävä häntä poistumaan liikennevälineestä. Kahden
vyöhykkeen matkalle ei kelpaa yhden vyöhykkeen lippu
matkan osahinnaksi.

6.3. LIPPUTARKASTAJIEN TEHTÄVÄT

Matkustajien maksaneisuusutta seuraavat liputarkastajat.
Tärkeimpiä tarkastustehtäviä ovat:

- tarkastaa, että kerta- ja 10 matkan lipuissa on voimassa oleva leima
- tarkastaa, että näyttölippu on voimassa ja oikean hen-
kilön käytössä
- tarkastaa, että erityisryhmän lipulla matkustavalla on
voimassa oleva alennuslippuihin oikeuttava kantakortti
- tarkastaa, että tariffialueen rajan ylittävillä matkoilla
käytetään vain kahden vyöhykkeen lippuja
- tarkastaa, että lasten lipulla matkustava ei ole täyttänyt
17 vuotta. Mikäli lasten lipulla matkustamaan pyrkivän
henkilön ikää on vaikea arvioida yli tai alle 17 vuodeksi,
tulee hänen todistaa ikänsä henkilöllisyystodistuksella
tai vastaavalla. Muutoin häneltä peritään aikuisten
hintaa.
- väärinkäytöksen huomattessaan ryhtyä erillisten mää-
rysten mukaisiin toimenpiteisiin.

7. SIIRTYMÄVAIHE

Uusi seututariffijärjestelmä otetaan käyttöön 1.6.1986
aamuliikenteen alkaessa. Käytöstä poistuvat liput, jotka
ovat vielä kesäkuun puolella voimassa, kelpaavat enin-
tään 30.6.1986 yöliikenteen loppuun asti lippujen kelpoi-
suusehtojen mukaisesti.

1.7.1986 alkaen seututariffijärjestelmässä eivät kelpaa
muut kuin tässä ohjeessa mainitut liput. Vanhojen lippu-
jen mahdollisesta takaisinlunastamisesta tiedotetaan
erikseen.

LIITE C. LEIMAUSLAITTEEN KELLON- AJAN ASETTAMINEN

Niihin leimauslaitteisiin, joissa on kellolaite, asetetaan kel-
lonaika ja päivämäärä hallista lähdeittäessä osoittamaan
todellista aikaa. Laitteen kello siirtää sen jälkeen ajan,
joten siitä ei tarvitse huolehtia linjalla.

Niihin leimauslaitteisiin, joissa ei ole kellolaitetta, sekä lei-
mauspihteihin kellonaika asetetaan aina aikataulun
mukaan tai jos vaunu lähtee aikataulustaan myöhässä
senhetkisen lähtöajan mukaan. Mikäli leimauslaite voi-
daan asettaa vain kymmenen minuutin tarkkuudella, jätet-
tään viimeinen minuuttiluku ottamatta huomioon.

Kellonaika muutetaan yleensä päätepysäkillä. Hallista
lähdeittäessä kellonajaksi merkitään lähtöaika ensimmäi-
seltä päätepysäkillä (ei koske leimauslaitetta, jossa on
kellolaite). Silmukoissa, joissa matkan saa aloittaa ennen
päätepysäkkiä, lippu leimataan päätepysäkillä lähdön
mukaan. → → →

LIITE A. SEUTUTARIFFIIN KUULUVAT, SEUDUN ULKOPUOLELLE POIKKEAVAT LINJAT

Vantaan suunta

13	633
631	733
731	863
742	

Espoon suunta

87
166
285
287
288

LIITE B. VYÖHYKERAJAN YLITTÄVÄT LINJAT, JOILLA NOUDATETAAN KOKO LINJALLA YHDEN VYÖHYKKEEN TARIFFIA

Helsingin yhteistariffi

47
70v

Vantaan tasatariffi

13
19
85
543
545
546

Espoon sisäinen tariffi

87

Polkkeukset

Metron liityntälinjoilla keskustasta idän suuntaan matkus-
taville lisätään em. normaalin vaihto-aikaan 20 minuuttia
ja jos liityntälinjan vuoroväli on pidempi kuin 20 minuuttia,
lisätään normaaliin vaihto-aikaan ko. linjan silloisen vuoro-
välin pituinen aika.

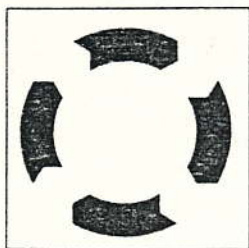
Kellonaika muutetaan leimauslaitteisiin kiertolinjalla 3B/T
Porvoonkadun pääteasemalla. Kellonaika asetetaan
20 minuuttia lähtöaikaa myöhäisemmäksi (edelle).

Linjoilla 7A ja 7B muutetaan niihin leimauslaitteisiin, joita
ei ole varustettu kellolaitteella, ja leimauspihteihin kellon-
aika Messukeskuksen pysäkillä. Kellonaika asetetaan
10 minuuttia lähtöaikaa myöhäisemmäksi (edelle).

STA:n linjalla 512 kellonaika asetetaan Tapiolatorin pääte-
pysäkillä lähdeittäessä 10 minuuttia lähtöaikaa myöhäi-
semmäksi (edelle).

Espoon suunnalla asetetaan kellolaite seuraavilla pitkillä
linjoilla 30 minuuttia edelle todellista aikaa: 67, 166, 168,
168K, 247H, 249, 285, 287, 288, 321, 323, 324, 331, 337,
345 ja Nurmijärven Linja Oy:n ulkoisen liikenteen linjoilla.
Esim. jos lähtöaika on klo 12.10, asetetaan kellolaite
alkaan 12.40.

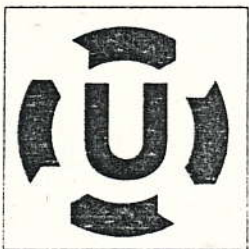
Kaukoliikenteellä Helsinkiin ajettaessa asetetaan pih-
deissä oleva kellolaite aikaan, joka on 30 minuuttia aikai-
sempi kuin saapumisaika Helsinkiin. Esim. jos saapumis-
aika Helsinkiin on klo 14.00, asetetaan leimauspihteihin
aika 13.30. Lähdeittäessä Helsingistä Länsiväylää kaukoli-
kenteen pihteihin asetetaan oikea lähtöaika Helsingistä.
Muiden suuntien pihteihin asetetaan kellonaika, joka on
30 minuuttia myöhäisempi kuin todellinen lähtöaika.
Esim. jos auto ajaa Länsiväylää Kirkkonummelle ja lähtö-
aika Helsingistä on klo 15.00, asetetaan pihteihin kellon-
aika 15.00. Jos auto ajaa Turuntietä ja lähtöaika Helsin-
gistä on 15.00, asetetaan kellonajaksi pihteihin 15.30.



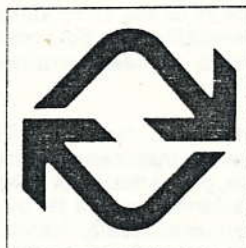
**Seutuliikenteen tunnus
Vantaan
suunnan liikenteessä**



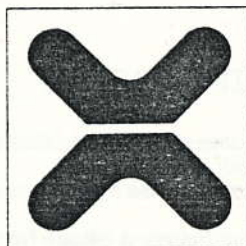
**Seutuliikenteen tunnus
Espoon
sopimusliikenteessä**



**Seutuliikenteen tunnus
kaukoliikenteen
busseissa**



**Helsingin
yhteistariffitunnus**
(keltainen pohja)



**Vantaan
tasatariffitunnus**
(keltainen pohja)

Nyt se on vihdoinkin saatu – seutulippu nimittäin, jota tämänkin lehden palstoilla esitellään ja käsitellään. Samaan hengetoon voi vain todeta, kuinka hyvin eräs suomalainen sanonta pitää paikkansa; sanotaanhan nimittäin, että »joukossa tyhmyys tiivistyy».

Miksikö viittaus tällaiseen sanontaan, kun on kysymys joukkoliikenteen kannalta niinkin oleellisesta uudistuksesta kuin seutulipusta? Kahdestakin syystä: ensinnäkin joutuu ihmettelemään, kuinka laaja onkaan se kunnallispolitiikkojen joukko, joka soutamisella ja huopaamisellaan on saanut aikaan sen, että seutulippu saatiin käyttöön vasta nyt eikä esimerkiksi 10 tai 15 vuotta sitten, jolloin sitä olisi kalliin öljyn aikoina tarvittu.

Toisekseen on ihmeteltävä, miksi käsistä päätettiin erinomainen keino parantaa joukkoliikenteen suosiota ja helpottaa sen markkinointia. Jos ns. »öljykriisin» aikoihin olisi saatu käyttöön edullinen seutulippu, kuinka suuri joukkoliikenteen suosio olisikaan. Ja tuskinpa tarvitsisi kinastella siitä, kuinka Länsiväylän ruuhkat saataisiin selvitettyä.

On monia tekijöitä, jotka vaikuttavat siihen, valitsee joukkoliikennevälineen vai oman ajoneuvon. Eräs merkittävä tekijä on lipun hinta. Harva joukkoliikenteen käyttäjä varmaankaan miettii, mitkä matkan todelliset kustannukset (verovaroista maksettavine alijäämän korvauksineen) ovat. Enemmänkin kiinnostaa, mitä lipusta joutuu maksamaan, kun sen ostaa.

Juuri tässä suhteessa pääkaupunkiseudun kunnallispolitiikat ovat jo vuosikausia heikentäneet joukkoliikenteen kilpailumahdollisuuksia nostamalla lippujen hintoja yleistä hinta- ja palkkakehitystä nopeammin. Kaikkein huiminta lippujen hintojen nousu on ollut Espoossa – parhaimmillaan yli 100 % vuodessa!

Onkin kysyttävä, miksi lippujen hintoja täytyy aina nostaa? Muualla Euroopassa on Helsingin kokoisissa kaupungeissa päädytty päivastaiseen ratkaisuun. Kehitys alkoi Sveitsistä, jossa joukkoliikenteen suosiota päätettiin lisätä alentamalla näyttölippujen hintoja. Kokeilun ehdoksi asetettiin se, että mahdollisia tulonmenetyksiä ei korvata julkisista varoista.

Kokeilu osoittautui todelliseksi menestykseksi. Vaikka lippujen hinnat halpenivat, ei päättäjien tarvinnut murehtia mahdollisista tulonmenetyksistä, sillä lippuja on myyty monin verroin arvoitua enemmän.

Mikä estäisi tekemästä samanlaista ratkaisua pääkaupunkiseudulla – ainakin kokeeksi? Länsiväylän ja eräiden muiden tiehankkeiden rahoitukseen tarkoitettut varat voisi suunnata suoraan joukkoliikenteen lipunhintojen tukemiseen. Ja tarvinee niinkään menetellä, kun matkustajat huomaa, että joukkoliikennematka on edullisempi ja nopeampi kuin oma auto.

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Rakentamistoiminta

Metroradan Kontula–Mellunmäki rakentaminen alkaa tänä kesänä. Valmista pitäisi olla vuonna 1989. Vantaalaisten vitkutteleva päätöksenteko sai aikaan sen, että rata ja asema eivät ole valmiit syksyllä 1988.

Poliittisella päätöksellä tulee Mellunmäen asemalle kaksi liukuporrasta hintaan 1,6 miljoonaa markkaa.

Myllypuron ja Kontulan asemille ei muuten liukuportaita tule, koska haluttiin karsia kustannuksia. Varmaan matkustaja ajattelee, että kustannuksia olisi voitu karsia jostain muualta.

3. 3. 86 (havaintopäivä)
Rautatieläisenkadun sivuraide (7B) valmis ja tulovaihde kääntyy sähköisesti. Vaihteen numero on 307.

7. 4. 86
Metron rataosalle Itäkeskus – Myllypuro kytkettiin jännite. Virran kytkemisen jälkeen haistettiin palaneen käryä. Kaikki kiskojen liitoskohdissa olleet kumieristeet ja kiskojen väliset kaapelit jouduttiin vaihtamaan.

Toukokuun lopulla oli meneillään radan siirto ja kiskonvaihto Etelärannassa ja Laivasillankadulla välillä Eteläinen Makasiinikatu – Olympialaturin pysäkki.

30. 5. 86
Etelään menevä raide oli jo siirretty Laivasillankadun oikeaan reunaan ja käytössä. Etelärannan eteläpää oli osin kolmeraitainen. Keskimmaiselta raiteelta ei toki ollut yhteyttä muuhun rataverkostoon, vaikka sillä raiteentukemiskone seisoikin.

Korjaus Raitioon 1-1986:

Töölön hallin raiteiden 5, 6, 8–12 ovien pielessä on kaksi- eikä kolmelamppuiset opastimet.

Metrolinja

Itäkeskuksen – Kontulan rata piti ottaa käyttöön 1. 9. 1986. Pitkään jatkunut sähköasentajien lakko on saanut aikaan sen, ettei rataa saada tällöin käyttöön, sillä mm. turvalaitetyöt ovat keskeytyksissä (25. 5.). Kampin – Kontulan matka-aika on 18 minuuttia.

Metron matkustajajunien numerot ovat 1–8 ja 11. Junalle 12 on aikataulu, mutta junaa ei ajeta. Helmi–toukokuussa nähtiin useasti myös junat 15 ja 16. Ne tosin ajoivat pimeänä ja joka ovelta oli kilpi »opetusajo» tai »ei käytössä».

HKL:n lautakunta esittää, että metrolinjaa liikennöidään 1. 9. 86 jälkeen seuraavasti

Kamppi–Itäkeskus: niin kuin nyt
Itäkeskus–Kontula: ma-pe 6.30-8.30 ja 15.00-18.00 ajetaan 5 minuutin välein, muulloin 10 minuutin välein.
Tämä tarkoittanee, että muina kuin edellä mainittuina aikoina joka toinen juna ajaa Kontulaan ja joka toinen kääntyy Itäkeskuksessa.

Metrojunien (ainakin yhden) reittikilvestä löytyy myös teksti »Ei matkustajille, Ej för pass.»

31. 5.–2. 6. 86
Kiskoja vaihdettiin Sörnäisten aseman ja tunnelin suun välillä noin 350 metrin matkalta eteläisellä raiteella. Työ alkoi 31. 5. klo 21 ja aikaa oli varattu 2. 6. aamuliikenteen alkuun.

Syynä kiskonvaihtoon oli jyrkän kaarteiden aikaansaama nopea kuluminen. Sisäkaarteiden kisko siirrettiin ulkokaarteeseen ja päinvastoin. Junat ajoivat pohjoista raidetta välillä »Kalasatama» – Hakaniemi. Itäkeskuksesta junat lähtivät 1 min aikatauluaikaa myöhemmin.

16. 6. 86
Metron aikataulut muuttuvat kesäajaksi:
– lauantaisin koko päivän 10 min liikenne
– ma-pe alkaa 10 min liikenne jo klo 19.20

Itäkeskuksen – Kontulan metroradan liikenne alkaa vuoden vaihteessa.

Autolinjat

1. 2. 85

Linjaa 47 liikennöitiin viimeistä kertaa reittiä Töölöntori – Hakuninmaa.

4. 2. 85

Linjaa 47 alettiin liikennöidä reittiä Simonkenttä – Hakuninmaa.

Yhteistariffin linja-autoliikenteen ajokilometrit 1985:

HKL	21.640.000 km
STA	6.650.000 km
LOY	7.510.000 km
MLO	750.000 km
SAO	480.000 km
SIL	1.070.000 km
TLL	410.000 km
Yhteensä	38.510.000 km

3. 2. 86

Linjan 34 reitti muuttui: uusi reitti – Hakaniemenranta – Hakaniemen tori – Toinen linja – Wallininkatu – Sturenkatu –.

28. 2. 86

Linjaa 58A liikennöitiin viimeisen kerran reittiä Itäkeskus (M) – Sörnäinen.

1. 3. 86

Linjan 23 liikennöintiäikää pidennettiin. Viimeiset lähdöt: 1.30 (23.30) ja 1.00 (23.20) (suluissa tiedot ennen 1. 3.).

3. 3. 86

Linjaa 58A alettiin liikennöidä reittiä Itäkeskus (M) – Meilahden klinikat. Linjan reitti Tukholmankadulle on sama kuin 58:n, minkä jälkeen 58A kääntyy klinikoiden pihalle. Osa linjan 58 vuoroista käyttää ruuhka-aikoina tunnusta 58A. Iltaliikenteeseen tuli tusinan verran lisää lähtöjä. Iltaliikenne alkaa noin tuntia aikaisemmin ja vuoroväli lyheni 30 minuutista 20:een. Linjaa liikennöidään ma-pe iltaisin ja ruuhka-aikoina.

16. 3. 86

Vuoro 690 ajaa linjan 96S iltaruuhkalähdön Vuosaaren telakalta Kauppatorille. Vuorossa on poistumispysäkkikilpi: 1. poistumispysäkki Kulosaaressa.

18. 3. 86

Oy Liikenne Ab alkoi liikennöidä ruuhka-ajan pikalinjaa 75X Rautatientori – Puistola. Vuoroväli on 25 minuuttia. Reitti on sama kuin linjan 75 Rautatientorilta Kustaa Vaasan tielle, josta edelleen Lahdentietä ja Porvoonväylää Jakomäen liittymään. Reitti jatkuu Jakomäentietä ja Huokotietä Vanhalle Porvoontielle, josta linjan 75 reittiä Puistolan torille.

2. 5. 86

Linjaa 96S liikennöitiin viimeisen kerran reittiä Kauppatori – Vuosaari (telakka)

5. 5. 86

HKL alkoi liikennöidä ruuhkalinjaa 86S Kasarmitori – Santahamina. Linjan reitti on välillä Kasarmitori – Linnanrakentajantie sama kuin linjan 90S. Linnanrakentajantien ja Santahaminan välillä reitti on sama kuin linjan 86. Ruuhkasuuntaa vastaan ajettaessa ei kuitenkaan kierretä Reiherintien kautta. Vuoroväli on 15 minuuttia.

HKL alkoi liikennöidä ruuhkalinjaa 96S reittiä Kasarmitori – Vuosaari (telakka). Linjan reitti on sama kuin 90S:n Kasarmitorilta Meripellontielle, josta eteenpäin reitti on sama kuin 90A:n. Vuoroväli on 15 minuuttia.

HKL alkoi liikennöidä ruuhka-ajan pikalinjaa 96X Kauppatori – (Vuosaari) Telakan sosiaalirakennus. Linjalla on yksi lähtö aamulla Kauppatorilta ja iltapäivällä yksi lähtö Vuosaaren telakalta.

1. 6. 86

Kesäaikataulut otettiin käyttöön

HKL:

- linjaa 42X ei liikennöidä
- linjaa 53 ei liikennöidä heinäkuussa
- linjaa 55A liikennöidään myös arkisin n. klo 8–19
- linjaa 58T ei liikennöidä 1. 6.–13. 8.
- linjaa 64S ei liikennöidä heinäkuussa
- linjaa 66 ei liikennöidä ruuhka-aikoina 20. 6.–13. 8.
- linjaa 66X ei liikennöidä

Itäkeskuksen–Kontulan radan avaaminen tuo muutoksia liityntälinjoihin. Suunnitelmia:

90 ja 90A ajavat väliä Itäkeskus–Vuosaari

91 uusi linja Itäkeskus–Puotila–Vartioharju (tätä nykyä ajaa kaksi ruuhkavuoroa tunnuksella 91 väliä Itäkeskus–Puotila)

92 ennallaan

92B lakkautetaan

93 ennallaan

94 ajaa Kontulasta Porttitien kautta Itäkeskukseen (korvaa 96:n)

94B muuttuu Kontulan ja Kurkimäen liityntälinjaksi

95 jatketaan Vesalasta Kontulan asemalle

96 ajaa väliä Itäkeskus–Vuosaari

97 muuttuu molempiin suuntiin ajavaksi rengaslinjaksi Itäkeskus–Mellunmäki–Kontula–Itäkeskus

97T mahdollinen uusi linja Kontula–Mellunmäki

98 ennallaan

78A Kontulan päätepysäkki siirtyy metroaseman linja-autoterminaliin

54, 56 ja 90S päätepysäkit siirtyvät Visbynkadulta Itäkeskuksen liityntäliikenneterminaliin

56A ennallaan

Yöliikenne ei muutu.

Kalusto

22. 1.: 27/7B/75

22. 1.: Vaunu 26 hinasi koeajolla olleen vaunun 10 Käpylässä n. klo 14.15.

23. 1.: Keppikaria + 323 perä edellä matkalla Koskelaan n. klo 15.

25. 1.: 32/1/5

28. 1.: Koskelan umpisuoli: 308, 309, 323; raide 15: 321, 324, 355 (riisuttuja).

29. 1. 86

HKL:n lautakunta päätti tilata 54 uutta bussia. Ne maksoivat yhteensä 49,2 miljoonaa markkaa. Tämän vuoden määrärahoilla hankitaan 30 autoa ja vuoden 1987 rahoilla loput.

Tämän vuoden autot ovat Volvo/Wiimoja ja vuoden 1987 Volvon nivelautoja, joiden koreista 10 Wiiman ja 14 Ajokin valmistamia.

HKL:n linja-autohankinnat vuosina 1986–87

Viime vuoden hankinnoista on vielä toimittamatta:

- 10 nivelbussia, jotka toimitetaan maaliskuussa, ja
- 10 kaksiakselista autoa, jotka tulevat kesäkuussa

Uuden tilauksen perusteella toimitettavat autot:

- 30 kaksiakselista bussia syksyllä
- 14 nivelbussia alkuvuodesta 1987
- 10 nivelbussia kesäkuun 1987 loppuun mennessä, tai
- 15 kaksiakselista bussia samana aikana

Tänä vuonna tehdään tutkimus nivelbusseista. Tulos vaikuttaa vuoden -87 kalustohankintoihin.

Uusien autojen rakenneyksityiskohdista päätettäessä tutkitaan esimerkiksi automaattilinjakilpien asennusmahdollisuutta.

29. 1. 86

Vaunu 96 tuotiin Helsinkiin.

31. 1. 86

371/1A/2 sammui vauhdissa ennen Mäkelänrinteen pysäkkiä matkalla Käpylään. Matkustajat jätettiin em. pysäkille, josta vaunu rullasi Pyöräilystadionin pysäkille. 336/1A/104 työnsi 371:n Käpylään, jossa vaunut vaihtoivat paikkaa ja 336 hinasi 371:n Koskelaan.

31. 1.: 8/2/120 rahastaja

31. 1.: Koskelan romut: 308, 309, 321, 323, 324 ja 364 kyljellään.

1. 2.: 371/1/

4. 2.: 44/2/139 E

Helmikuussa valmistui vaunu 63 suuresta remontista. Siinäkin on nyt »tikkinumerot». Vaunussa oli myös ns. punainen virroitin. Mainittakoon nyt parin vuoden takainen tieto, että virroittimen valmistaja on Eisenbahntechnische Konstruktionen Ges. m.b.H, Salzbug, Itävalta. (Toisaalta virroittimen merkintöjen perusteella voisi myös olettaa, että valmistaja on englantilainen Willis-Brecknell, jonka tuotteita käytetään myös esim. Blackpoolissa – toim. huom.)

8. 2.: 334/1/1 klo 13.28 KT:n 0-raiteella.

9. 2.: 502/97, 510/97, 718/97, 822/97.

10. 2.: 33/3T/? työnsi 334/1A/102 Postitalon editse Töölön päin n. klo 16.10.

10. 2.: Vaunu 360 kouluvaununa Itä-Pasilassa n. klo 16.45.

12. 2.: 6/1/2 (rahastaja; iltaruuhka)

14. 2.: 6/1/103 (rahastaja; iltaruuhka)

15. 2.: 335/1/4 Ht – Sö – Kh tyhjänä n. klo 15.10.

17. 2.: 33/1A/103 E

19. 2.: Vaunu 97 tuotiin Helsinkiin.

19. 2.: 14/1/2 E

20. 2.: 96/3B/

21. 2.: 96/6/59, vaunu 6 kouluvaununa, 63/7A/128, 94/7A/128

22. 2.: 30/2/8 E, 63/8/84

23. 2.: 96/8/84

Vaunut 321 ja 324 vietiin romuliikkeeseen 11. 2., vaunut 323 ja 355 osina 26.2.–6.3. Kyljellään ollut vaunu 364 hävisi maaliskuun lopulla.

8. 3. 86

Koskelan raiteella 15 vaunut 348 ja 359, joista ainakin toinen keväällä romuksi.

17. 3.: 97/7A/

19. 3.: vaunu 98 tuotiin Helsinkiin.

3. 4.: 338 ja 361 kouluvaunuina.

7. 4.: 78/7B/76

15. 4.: 98/?/114

23. 4.: vaunu 99 tuotiin Helsinkiin.

24. 4.: 8604/66A/

25. 4.: 8607/42/

2. 5.: Vaunut 308 ja 309 kadonneet Koskelasta. Vain telit jäljellä.

2. 5.: 8608/66A/

5. 5. 86

Helsingin kaupunginhallitus päätti viimeinkin raitiovaunun väristä. Pitkä ja monivaiheinen prosessi saatiin päätökseen, ja kelta-vihreä väriyhdistelmä voitti. Viimeiset nivelvaunut maalataan siis jo tehtaalla »traditionaalisilla» väreillä. Muiden värit vaihtuvat täysmaalauksessa. Mainittu päätös aiheutti Vallilassa heti sen, että täysmaalausta odottavaa nivelvaunua ei alettu maalata, koska ei tiedetty, että joko se pitäisi maalata kelta-vihreäksi. Kyseinen vaunu 59 päätettiin lopulta useiden vaiheiden jälkeen maalata kelta-vihreäksi. Seuraavana on vuorossa vaunu 61.

8. 5.: 8609/20/

13. 5.: Ylioppilaiden »Flooran-päivän» ajelu Kauppatorilta Toukoniitylle järjestettiin ennakkomainonnan mukaisesti »vanhoilla» vaunuilla 13 ja 27. (Museovaunut lienevät kiven alla.)

23. 5.: 8610/20/

23. 5.: vaunu 100 tuotiin Helsinkiin.

26. 5.: Vaunun 63 koevirroitin »suistui» langalta Hämeen tien kurvissa, syynä ajojohtimen vika. Vaunu oli linjalla 7A ja tapahtuma-aika n. klo 13.

Väitetään, että koko Euroopassa on kaupan 17 harjavaunun ajomoottoreihin sopivaa 30-luvun laakeria. HKL ei kuitenkaan osta niitä, vaan hankkii yhden kappaleen kerrallaan ja »säästää». Kalliita ne kuulemma ovat, mutta vielä kalliimmaksi tulee, jos niitä täytyy ruveta teettämään.

Voihan olla, että HKL:ää »vedetään höplästä» ja em. laakereita on maailma pullollaan. Muistuu mieleen tarina muoviosasta, jollaisia tarvitaan nivelvaunuissa. HKL osti niitä länsi-saksalaiselta firmalta. Aikanaan kuitenkin selvisi, että em. firma osti ne suomalaiselta valmistajalta.

Ilmeisesti vasta yhteen harjavaunuun on tehty muutos, jolloin harjaa on siirretty pidemmälle vaunu alle, nokkaa on hieman jatkettu ja siihen on asennettu kumipuskuri. Tarkoituksena on mahdollistaa nivelvaunujen työntäminen.

Aika on kuitenkin ajamassa harjavaunujen ohi. Edellä mainittu varaosien saanti on yksi esimerkki. On mahdollista, että aletaan suunnitella pikku-Valmetien muuttamista harjavaunuiksi.

Puolisen tusinaa »pikkuniveltä» seisoo Vallilan korjaamossa odottamassa kompressorien ym. paineilmalaitteiden korjausta. Vallilassa vain yksi mies tekee näitä töitä. Toinen on pitkällä sairauslomalla ja kolmas on määrätty tekemään ns. »hanttihommia». Ilmeisesti asian korjaamiseksi palkattiin laitokselle uusi »kellokalle», joka sijoitettiin Vallilaan.

Vaunusta 341 tulee Koskelan hinausvaunu, jonka jälkeen 369 romutetaan.

Vaunu 313 on (3/86) Töölössä kunnostettavana. Pyörät on uusittu, ajokytkin kunnostettu ja ruostevaurioita korjattu. Takapään letkut ja välikaapelit otettiin vaunusta H-6.

Vaunua 320 pidetään tilausajoliikenteen tarpeisiin niin kauan kuin tilaa riittää??

Ravintola Kreisi Bulevardilta haluaa ostaa H-6:n ravintolaksi. Kreisi juttu!

H-5 säilyy mahdollisesti, sillä se on hyväkuntoinen ja »pässeistä» viimeiseksi linjakäyttöön katsastettu. Vaunu saa takaisin numeronsa 135.

Huhtikuun puolenvälin paikkeilla oli HKL saanut Volvo-Wiima -nivelbussit 8601 ja 8602.

Vaunussa 2120 on kookkaammat numerot kuin muissa vastaavissa vaunuissa. Vaunussa 2121 on kapea keltamustarainen nauha kyljissä.

HKL:n kapearaidetien tukemiskoneeseen 1766 on rakennettu umpihytti.

Vain vaunuissa 331 (museo) ja 353 on takapään kytkimen sähkörasia.

12. 5. 86: romutusluvut vaunuille 334, 348, 353 ja 359.

Rahastajanaitiot jäljellä pikku-Valmetien lisäksi vaunuissa 6, 8, 11, 62, 64 ja 67. Takapään kytkinlaitteet riisumatta vaunuista 5, 14, 24 ja 331; osittain riisuttu vaunuista 19, 20, 23 ja 352.

27. 5. 86: romutusta odottavat vaunut: 331, 336, 363, 368 ja 374.

3. 6. 86: KH:n romuraiteilla vaunut 334, 348, 353 ja 359.

Muuta

29. 1. 86

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan kanssa tehdyn sopimuksen Kontulan-Mellunmäen metroradan rakentamisesta.

Työt alkavat tänä vuonna ja rata on valmis vuonna 1989. Rataosa maksaa 102,5 miljoonaa markkaa; Helsingin osuus on 63,8 miljoonaa markkaa, Vantaan 17,7 miljoonaa mk ja valtion 21 miljoonaa markkaa. Vantaa tosin maksaa osuutensa vasta vuosina 1990-92. Itä-Vantaan suorat bussilinjat Helsingin keskustaan taataan lisäksi ainakin vuoteen 1993.

18. 3. 86

Metrovarikolla VR:n Tkh 894 Plasser SBM-200 kiskonhöyläskone.

1. 5. 86

HKL:n puhelinneuvonta alkoi vastata myös seutuliikennettä koskeviin tiedusteluihin. Vanhan 472 2252:n lisäksi voi soittaa numeroon 765 966.

1. 5. 86

VR:n kiskonhöyläyskone Tkh 894 oli jälleen metrovarikolla.

Linnanmäen pohjoisen portin luona on Helsingin yhteistarriffin kertalippuautomaatti.

Poikkeavaa

5. 3. 86

Linjat 4, 7 ja 10 ajoivat illalla Runeberginkadun kautta. Mannerheimintielle tehtiin vesijohtotöitä.

7.—11. 4., 14.—18. 4. 86

Raitiolinja 6 liikennöi reittiä Hietalahti — Paavalin kirkko klo 8—15. Tänä aikana vaihdettiin kiskoja Kumpulann sillalla (tavalliset kiskot korvattiin urasellaisilla). Tällä kertaa vaihdettiin kiskotus keskustasta pois päin johtavalla raiteella. Toinen puolisko vaihdettiin jo vuosi sitten. Koskelan ruuhkavuorot »viättivät» päiväsaajan Vallilassa.

2. 4.—21. 4. 86

VR:n Helsingin lähiliikenne (ja muukin liikenne) oli kokonaan poikki Virkamiesliiton lakon vuoksi.

22. 4. 86

VR alkoi liikennöidä viidellä lähiliikenteen junalla välejä HKI—HKH, HKI—KE, HKI—RI, HKI—KKN ja HKI—MRL.

30. 4. 86

Kauppatorin kautta kulkevilla linjoilla poikkeusreitit n. klo 18 Mantaan lakituksen vuoksi.

1. 5. 86

Poikkeusreitit lähes kaikilla linjoilla vappukulkueiden aikana.

Metrojunat kulkivat klo 9—16 viiden minuutin välein ja kuusi vaunuisina.

19. 5. 86

Aamupäivällä havaittiin, että linjojen 1 ja 2 vaunut eivät käyneet Kauppatorilla. Joka toinen vaunu kiersi reittiä — Ht — Yt — Yop — Ht — ja joka toinen kiersi lenkin päinvastoin.

Vaunu 17 ja kuorma-auto törmäsivät toisiinsa Snellmaninkadun ja Kirkkokadun risteyksessä. Vaunun etuosa vääntyi noin 30 cm:ään kuin korkkiruuvimaisesti. Vallilan »oikaisupilttuuseen» vaunu jouduttiin työntämään väkisin. Ovi-aukon leveys ei riittänyt. Vaunun vahingot arvioitiin noin 300.000 markaksi.

10. 6. 86

Vaunu 28 tilausajossa hiukan ennen klo 19 Aleksilta Mannerheimintielle etelään.

11. 6. 86

Vaunu 23 tilausajossa 1/2 19 Mannerheimintielle.

17. 7. 52

Suoritettiin koeajo uudentyyppisellä Länsi-Saksasta tuodulla raitiovaunulla, joka kokeilutarkoituksessa tulee 20 vuorokauden aikana ajamaan Munkkiniemen—Erottajan linjalla. Vaunuun mahtuu 96 matkustajaa ja sen tuntinopeus on 65 km, minkä lisäksi siinä merkillepantavan äänen käynti. Vaunun on valmistanut Düsseldorfer Waggonfabrik ja maamme kokeiltavaksi toimittanut Theodor Kiepe.

Helsingin Liikennelaitoksen 30 vuoden ikäisiä raitiovaunuvanhuksia on ollut nuorennuskuurissa Tampereella Kaipio Oyn Pirkkalan tehtailla. Ensimmäinen nykyaikaistettu vaunu (NDWF 90 ??) lähetettiin Helsinkiin 2. 10. 52, jossa se asetetaan uudelleen liikenteeseen.

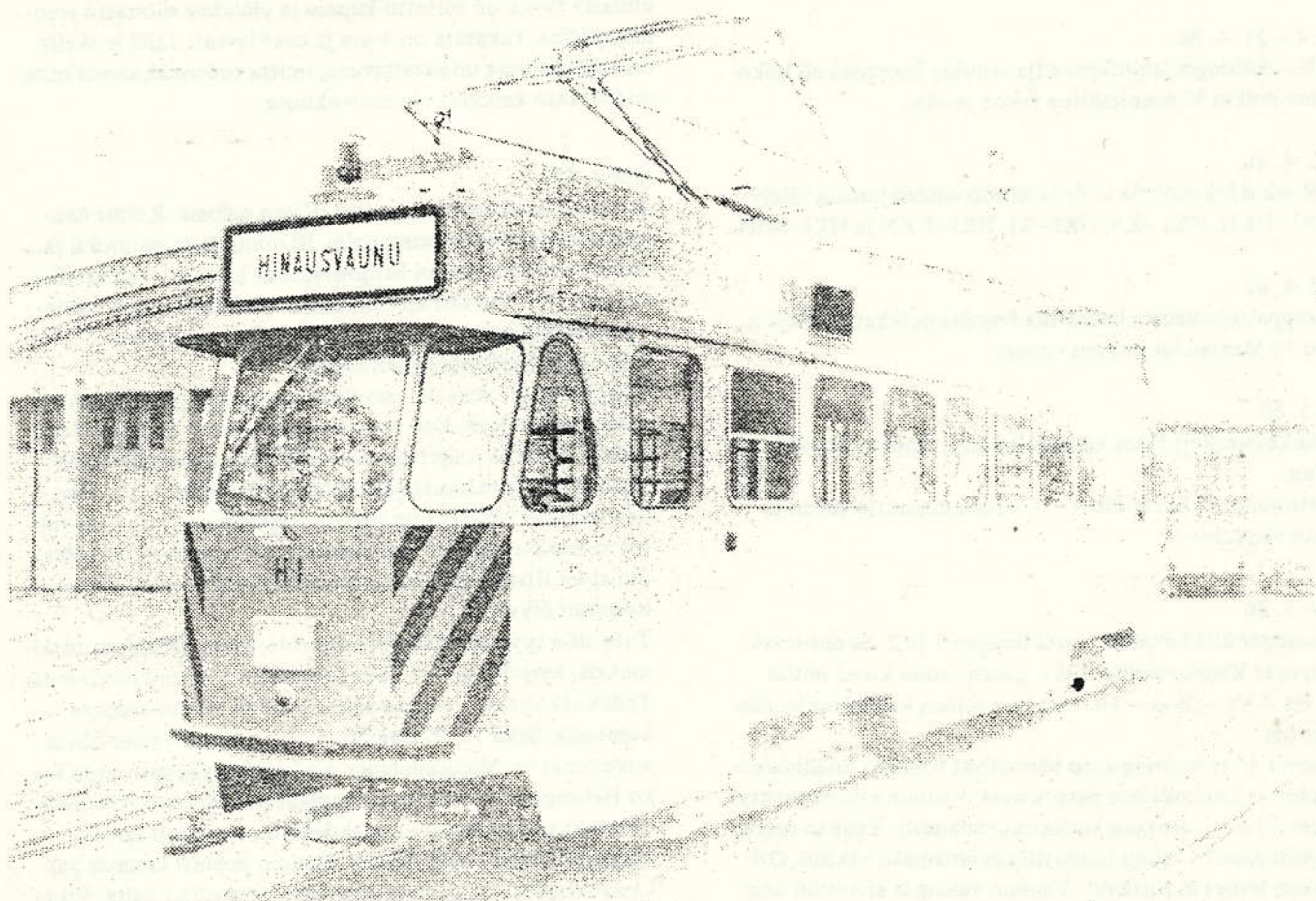
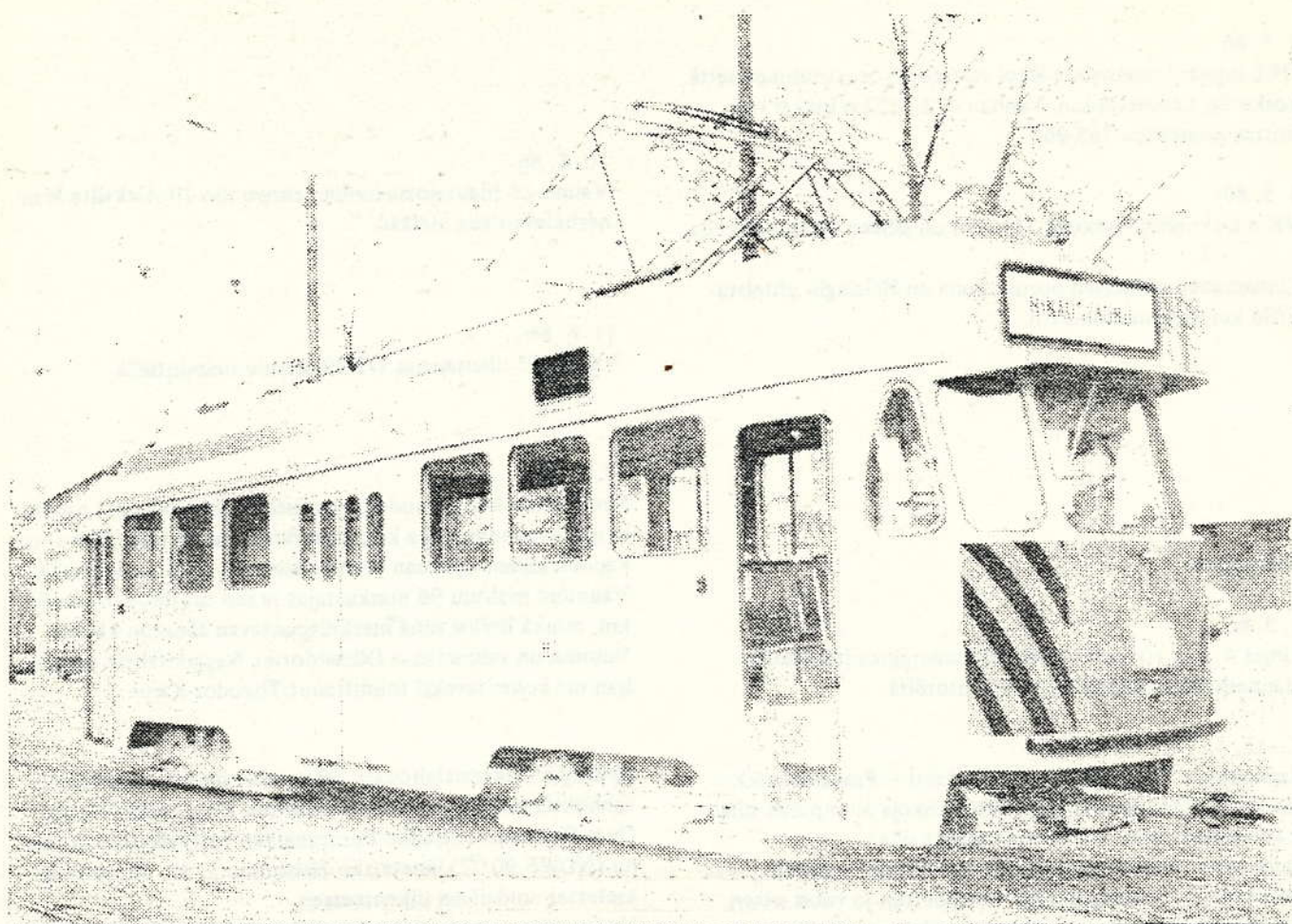
Uudistettua vaunua ei arvaisi yli 30 vuotta vanhaksi. Suoran etulasin tilalle on asetettu kupera ja ylälyhty sijoitettu »tuulikaappiin». Takasilta on avara ja ovet leveät. Tällä hetkellä on kaksi vaunua uudistettavana, mutta todennäköisesti niitä uudistetaan kaikkiaan kymmenkunta.

20. 3. 57

8. linjan raitiovaunu tuhoutui jälleen palossa. Kolme hengen vaarassa. Raitiovaunu paloi 20 minuutissa raunioksi ja kolme henkilöä joutui hengenvaaraan klo 10.10 aikaan Sommerontielle Paavalin kirkon lähellä olevalla 8. linjan raitiovaunun päätepyskillä, samalla paikalla, missä vasta 17. 3 illalla sattui vastaavanlainen tapaus.

Kahdeksikon, jossa oli vain yksi vaunu, piti juuri lähteä pysäkillä vuorolleen, kun se aivan odottamatta leimahti liekkeihin. Vaunun kuljettaja Boris Sjöblom, rahastaja Karin Malmström ja matkustajana ollut koululainen Paavo Puranen pääsivät hädintuskin pelastautumaan, mutta saivat viiltohaavoja särkyneistä lasinsirpaleista ja joutuivat käymään Punaisen Ristin sairaalassa sidotuttamassa itsensä. Vaunu tuhoutui täysin.

Tulipalon syyn selvittämiseksi suoritetaan parhaillaan tutkimuksia, kertoi dipl.ins. Teuvo Riittinen Liikennelaitokselta. Todennäköistä on, että tämäkin palo on saanut alkunsa oikosulusta. Sekä 17. 3. että 20. 3. tuhoutunut vaunu olivat molemmat ns. Munkkiniemen vanhoja telivaunuja, joita koko Helsingissä on vain kuusi kappaletta. Dipl.ins. Riittinen ei voinut sanoa, miten on mahdollista, että juuri samantyyppiset vaunut näin lyhyin väliajoin ja juuri samassa paikassa tuhoutuivat aivan räjähdysnomaisella tavalla. Vikaa etsitään parhaillaan.

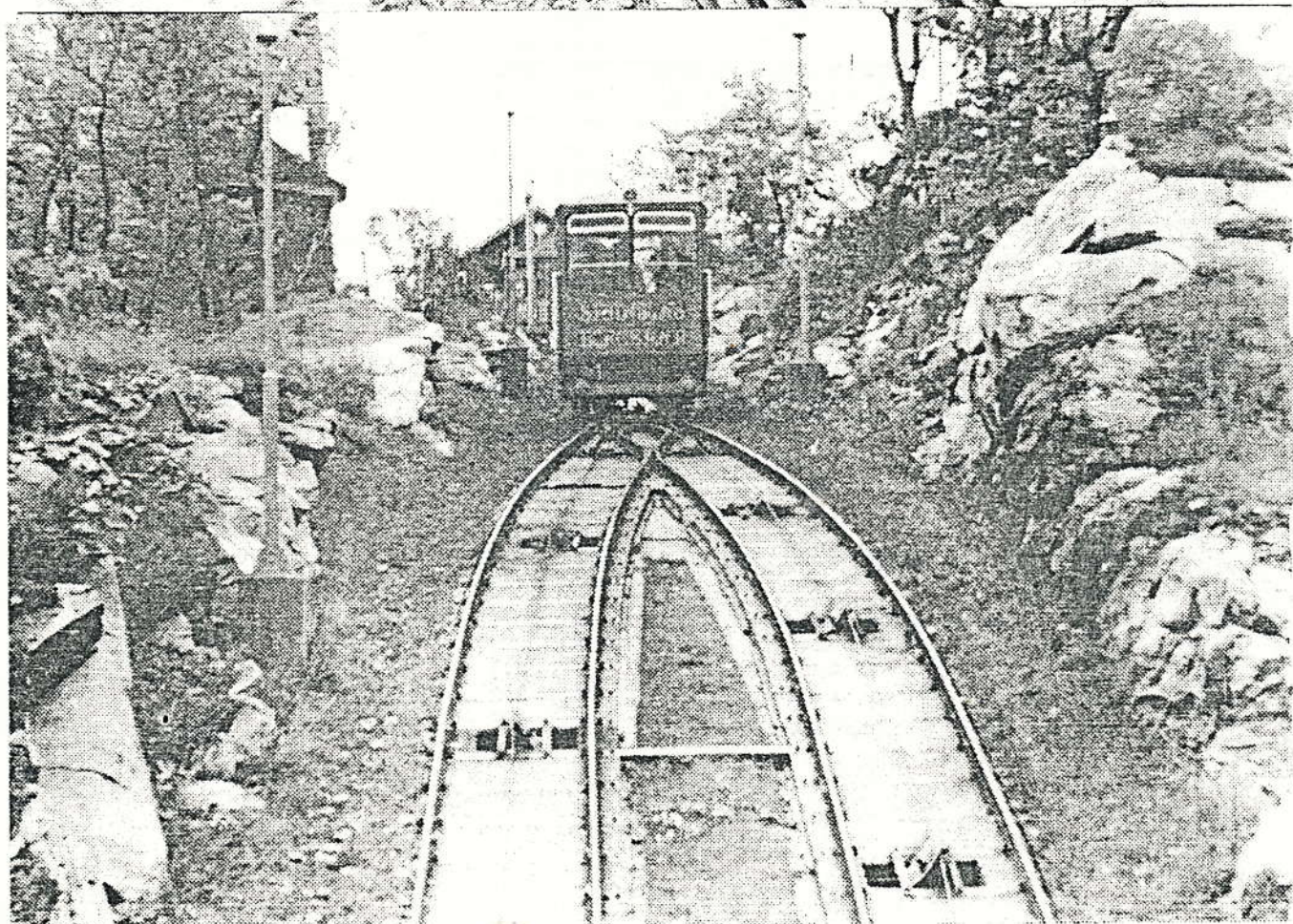
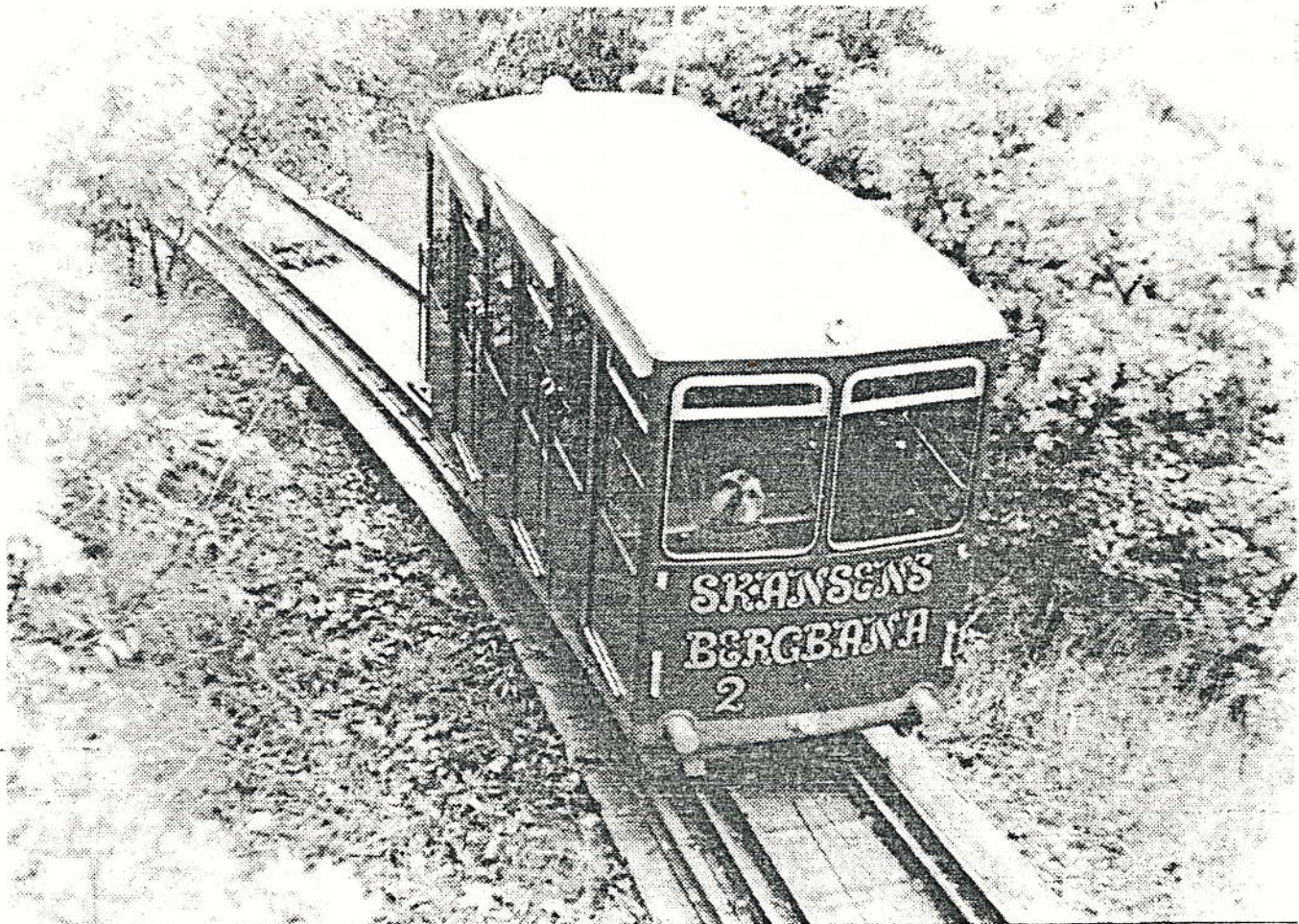


1969	15	Volvo B 58/Wiima 4	TEV-415	
1970	7	Volvo B 58/Wiima 5	TJC-717	
1970	8	Volvo B 57/Wiima 4	BHI-88	(ex ESA = Espoon Auto Oy)
1970	49	Scania BF 110/Autokori	EPN-9	
1971	28	Volvo B 57/Wiima 4	ABS-42	(ex ESA)
1971	29	Volvo B 57/Wiima 4	ACO-94	(ex ESA)
1972	37	Volvo B 57/Wiima 5	TAB-290	
1972	38	Volvo B 57/Wiima 5	TAH-290	
1972	63	Volvo B 57/Wiima 4	AAR-213	(ex ESA)
1973	17	Volvo B 58/Wiima 5	TBN-417	
1973	46	Volvo B 58/Wiima 5	TBN-376	
1973	61	Volvo B 57/Wiima 4	ABH-271	(ex ESA)
1974	36	Scania BF 110/Autokori	TCK-853	
1974	39	Volvo B 58/Wiima 5	TEJ-239	
1974	40	Volvo B 58/Wiima 5	TEJ-440	
1975	43	Volvo B 57/Lahti 10	THO-443	
1975	71	Volvo B 58/Lahti 20	THO-118	
1976	1	Volvo B 58/Kutter 8	TJT-901	
1976	31	Scania BF 111/Wiima 6	TXX-631	(ex Paikallislinjat Oy)
1976	32	"	TXX-632	"
1976	33	"	TXX-633	"
1976	34	"	TXX-634	"
1976	35	"	TXX-635	"
1977	18	Scania BF 111/Delta 200	TKM-418	
1977	19	"	TKM-419	
1977	22	"	TKM-422	
1977	48	"	TKM-448	
1977	54	Volvo B 58/Delta 200	TKM-454	
1977	55	"	TKM-455	
1977	56	Volvo B 58/Kutter 8	TKM-556	
1977	57	Scania BF 111/Kutter 8	TKM-557	
1977	70	Volvo B 58/Lahti 10	TKU-773	
1978	21	Volvo B 57/Lahti 21	TME-521	
1979	52	Scania BF 111/Delta City	TNV-552	
1979	58	"	TNV-558	
1979	59	"	TNV-559	
1979	60	"	TNV-560	
1980	4	Volvo B 58/Ajokki 5000D	TPA-614	
1980	11	Scania BR 116/Ajokki 6000	TOM-611	
1980	23	Scania BF 111/Delta City	TOM-623	(Kori tehty Iisalmella)
1980	24	Scania BF 111/Kutter 9	TPE-824	
1980	25	"	TPE-825	
1981	14	"	TPX-614	
1981	20	"	TPX-620	
1982	64	Scania K 112/Ajokki	TSK-864	
1982	65	"	TSK-865	
1982	66	"	TSK-866	
1982	67	"	TSK-867	
1982	68	"	TSK-868	
1982	69	"	TSK-869	
1983	26	Sisu BK 190 D/Ajokki	TUJ-326	
1983	27	"	TUJ-327	
1983	72	Scania K 112/Taival GL	TUJ-372	
1983	73	"	TUJ-373	
1983	74	"	TUJ-374	
1983	75	"	TUJ-375	
1984	76	Volvo B 10 M/Taival GL	TXA-976	
1984	77	"	TXA-977	
1985	2	Volvo B 10 M/Kutter 9	EAE-502	
1985	3	"	EAE-503	
1985	5	"	EAE-405	
1985	6	"	EAE-806	
1978	9	Volvo B 57/Wiima M 100	EAP-509	(ex ESA)

HKL:n uusi hinausvaunu H-1 (ex 344) Vallilan ratapihalla.

HKL new works car H-1 (ex 344) at Vallila depot yard.

Kuva/photo: T. Heino, 10. 1985



HKL:n LINJA-AUTOT 1.1.1986

nro	vuosi		
1	1979	Sisu/Strömberg/Wiima	johdinauto
9	1972	Volvo B 59-59/Wiima	
14	1968	Volvo B 58/Wiima	koulutusauto, ex HML 27
18-21	1972	Volvo B 58-60K 6000/Wiima	koulutusauto, ex STA332, HML128, STA329, STA330
257-278,	1972	Sisu BT-69 CR/Wiima	
280-281,			
283-284,			
287-311			
312-318,	1973	Sisu BT-69 CR/Wiima	
320-321			
323-325	1972	Sisu BT-53 CR/Wiima	
326-342,	1973	Sisu BT-69 CR/Wiima	
344-348,			
350-374			
400,			
402-409	1974	Sisu BT-69 CR/Autokori	
411-419	1974	Scania BR 111M/Autokori	
421-430	1974	Volvo B 59-59/Wiima	
500-503	1975	Sisu BT-69 CR/Autokori	
504-510,	1975	Sisu BT-69 CR/Autokori Stülb	
512-533			
540-559			
560-579			
580-590	1975	Scania BR 111M/Autokori	
600-609	1976	Volvo B 59-59/Wiima K-100	
610-629	1976	Scania BR 111M/Wiima K-100	
630-649	1976	Sisu BT-69 CR/Wiima K-100	
650-659	1976	Sisu BT-69 BVT/Wiima K-100	
700-709	1977	Sisu BT-69 BVT/Wiima K-100	
710-719	1977	Sisu BT-69 CR/Wiima K-100	
720-754	1977	Sisu BT-69 BVT/Wiima K-100	
800-844	1978	Sisu BT-69 BVT/Wiima K-100	
895, 903,	1969-70	Scania BR 110/Wiima	
905, 917			
925-932,			
934,			
936-937,	1971	Scania BR 110/Wiima	
939, 941			
942,			
944-945,			
947,	1972	Scania BR 110/Wiima	
949-951			
952-953			
954-957			
960-965	1973	Scania BR 111M/Wiima	
970-988	1979	Scania BR 112/Delta 100 City	
989	1979-80	Sisu BT 69 BVT/5900 /Delta 100 City	
1502	1980	Sisu BT 71 BVT/5900 /Delta 100 City	
8500	1974	Sisu BK 84/Wiima	tilausauto
8501-8515	1983	Volvo B 10 M-55/Wiima	nivelauto, ex HKL 5
8516-8520	1985	Volvo B 10 M-55/Wiima	nivelauto
8521-8531	1985	Volvo B 10 M-60/Wiima	
		Volvo B 10 M-60/Ajokki	

nro	vuosi	tyyppi	
1-15	1959	HM V	Karia/Strömberg
16-30	1959	RM 3	Valmet/Tampella/Strömberg
31-37	1973	Nr I	Valmet/Sisu/Strömberg
38-55	1974	Nr I	Valmet/Sisu/Strömberg
56-70	1975	Nr I	Valmet/Sisu/Strömberg
71-73	1983	Nr II	Valmet/Sisu/Strömberg
74-82	1984	Nr II	Valmet/Sisu/Strömberg
83-95	1985	Nr II	Valmet/Sisu/Strömberg
331, 332, 334-339, 341, 342, 346-348, 352, 353, 355, 359, 360	1955	RM 1	Valmet/Tampella/Strömberg
356, 358, 361-363, 365, 367, 368, 371, 374	1956	RM 1	Valmet/Tampella/Strömberg

Verrattaessa Raitiossa 1-1985 julkaistuun luetteloon, voimme todeta että seuraavat vaunut ovat poistuneet viime vuoden aikana:

302, 303, 304, 306, 308, 309, 311, 313, 320, 321, 323, 324, 325, 328, 329, 343, 351, 364, 366, 373(II).

Vaunu 344 on muutettu Vallilan hinausvaunuksi H-1 ja vaunu 369 on varattu Koskelan työvaunuksi.

Vaunu 313 on varattu museovaunuksi ja vaunu 320 varalle.

Tänä vuonna romutukseen menneistä vaunuista löydät tietoja "pääte-pysäkiltä".

TAULUT

J.Oksanen

RAITIOLINJOJEN KESÄ- JA VÄHÄN TALVI-AIKATAULUTKIN

Kesä on jo pitkällä ja tämän RAITION saapuessa luettavaksi on kesäaikatauluillakin ajettu jo lähes kuukauden päivät. Helteen (toivottavasti) keskellä kuitenkin tekee hyvää lait-
taa jäitä – jos ei nyt ihan hattuun – niin ainakin lasiin juo-
man sekaan ja katsahtaa vielä hiukan talviaikatauluihin sit-
ten RAITION 1/86 päivien.

Kyseisessä lehdessä olevassa taulukossa kerottiin, että
vuoro 29 (3T) lähti Koskelasta ulos ma-pe -aamuina klo
5.29. Ja se oli puppua se. Onnistuvat HKL:n aikataulutoi-
mittajat, tai aikataulunlaskijoitako he ovat, retkuttamaan
RAITION aikataulutoimitusta, mitä ei kyllä kovin usein ole
sattunut. Mutta nykyisin on vuoroaikataulujen tietoja kar-
sittu sen verran kovalla kädellä, että päättely oikean tai vää-
rän tiedon olemassaolosta on vaikeaa. Ennen oli mm. halli-

reittien varrella useita välipiste-aikoja, jolloin tässäkin tapa-
uksessa olisi voinut päätellä, että oikea aika onkin 5.39. Ai-
nakin RAITION toimitus olisi hoksannut virheen, HKL:n
ukoista en menisi takuuseen.

Tuli RAITIOssa 3/85 oltua hiukan liian optimistinen, kun
totesin, että linjalla 6 oli niin löysä aikataulu, ettei kuljetta-
jarahastukseen siirtyminen vaikuttanut kierrosaikoihin pä-
tkääkään. Vääjäämätön ja ennenkin muilla linjoilla koettu
totuus on, että kyllä se vaikuttaa. Huolimatta itsepalvelun
lisääntymisestä, näyttölipuista – joita ei tarvitse näyttää kuin
tarkastajille – ja peräovien avaamisesta. Oliko sekä yllätys
HKL:lle vai pidennettiinkö kierrosaikaa tahallaan vähän
myöhemmin, mene tiedä, mutta 1. 2. 1986 linjan 6 iltapäi-
vän ruuhkan aikana ja lauantaisin keskipäivällä kierrosaikaa
lisättiin 4–8 minuuttia ja tämä lisäys siirtyi vuoroväleihin
niinikään pidennyksinä.

RAITIOLIIKENTEN VUOROT KESÄAIKATAULUSSA 1986

Seuraavassa luettelossa ovat HKL:n raitioliikenteen kesän 1986 vuorot. Kes-
kikesällä (16.6.-15.8.) vuoroja on liikenteessä luettelossa mainittua vähem-
män; vähennykset ovat linjoilla 3B, 3T, 4, 6 ja 8.

A	B	C	D	ma-pe	E	la	su	A	B	C	D	ma-pe	E	la	su
1	v	1,1A	KH	X	X			64	n	7A	KH	X	X	X	X
2	v	1,1A	"	X	X			65	n	7A	"	X	X	X	X
3	v	1,1A	"	X	X			66	n	7A	"	X	X	X	X
4	v	1,1A	"	X	X			67	n	7A	"	X	X	X	X
5	v	1,1A	"	X	X			74	n	7B	"	X	X	X	X
6	v	1,1A	"	X				75	n	7B	"	X	X	X	X
7	v	2	TÖ	X	X			76	n	7B	"	X	X	X	X
8	v	2	"	X	X			77	n	7B	"	X	X	X	X
9	v	2	"	X	X			81	n	8	"	X	X	X	X
11	n	3B	KH	X	X	X		82	n	8	"	X	X	X	X
12	n	3B	"	X	X	X		83	n	8	"	X	X	X	X
13	n	3B	"	X	X	X		84	n	8	"	X	X	X	X
14	n	3B	TÖ	X				85	n	8	"	X	X	X	X
15	n	3B	KH	X	X	X		86	n	8	"	X	X	X	X
16	n	3B	TÖ	X				91	n	10	TÖ	X			
17	n	3B	KH	X	X	X		92	n	10	KH	X	X	X	X
18	n	3B	"	X	X	X		93	n	10	"	X	X	X	X
19	n	3B	TÖ	X				94	n	10	"	X	X	X	X
23	n	3T	KH	X	X	X		95	n	10	"	X	X	X	X
24	n	3T	"	X	X	X		96	n	10	"	X	X	X	X
25	n	3T	TÖ	X				101		1,1A	KH	X			
26	n	3T	KH	X	X	X		102		1,1A	"	X			
27	n	3T	"	X	X	X		103		1,1A	"	X			
28	n	3T	TÖ	X				104		1,1A	"	X			
29	n	3T	KH	X	X	X		111	v	6	"	X			
30	n	3T	"	X	X	X		112	v	6	"	X			
31	n	3T	TÖ	X				114	v	8	"	X			
34	n	4	KH	X	X	X		115	v	8	"	X			
35	n	4	"	X	X	X		120	v	2	TÖ	X			
36	n	4	TÖ	X				124	n	4	"	X			
37	n	4	KH	X	X	X		125	n	4	"	X			
38	n	4	"	X	X*	X		126	n	4	"	X			
39	n	4	"	X	X	X		128	n	7A	"	X			
40	n	4	"	X	X	X		129	n	7A	"	X			
41	n	4	"	X	X	X		131	n	7B	"	X			
53	v	6	"	X				132	n	7B	"	X			
54	v	6	"	X	X	X		134	v	8	"	X			
55	v	6	"	X	X	X		135	n	10	"	X			
56	v	6	"	X	X			138	n	4	"	X			
58	v	6	"	X	X	X									
59	v	6	"	X	X	X									
60	v	6	"	X	X	X									

* Lähtee Töölöstä

Sarakkeiden selitys:

A = vuoron n:o

B = kalusto (n=nivelvaunu, V=neliaks. kuljettajarah.vaunu)

C = linja(t), jo(i)lla vuoro ajaa

D = vuoron sijoitusalli (poikkeukset E-kohdassa)

E = liikennöintipäivät merkitty X:llä

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.-15.6. ja 16.-31.8.1986

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	17 n	3B	657	5.52	55 v	6	671
5.30	29 n	3T	659		94 n	10	687
	38 n	4	687	5.53	1	1,1A	651
	85 n	8	679	5.56	41 n	4	687
5.31	26 n	3T	661		82 n	8	679
	34 n	4	659	6.00	56 v	6	671
5.33	23 n	3T	667	6.01	2	1,1A	651
5.35	13 n	3B	655	6.05	115 v	8	679
5.36	18 n	3B	657	6.08	58 v	6	671
	30 n	3T	659	6.09	101	1,1A	651
	60 v	6	673	6.13	83 n	8	679
	96 n	10	663	6.16	3	1,1A	651
	104	1,1A	651		59 v	6	671
5.37	11 n	3B	669	6.18	65 n	7A	659
5.39	114 v	8	679	6.19	84 n	8	679
5.40	5	1,1A	651	6.20	111 v	6	671
	39 n	4	687	6.23	12 n	3B	655
	66 n	7A	653	6.33	37 n	4	665
	75 n	7B	687	6.40	74 n	7B	651
5.42	24 n	3T	667	6.45	81 n	8	679
	93 n	10	687	6.46	35 n	4	659
	95 n	10	659	6.48	64 n	7A	659
5.44	53 v	6	673	6.59	6	1,1A	651
	112 v	6	671	7.01	76 n	7B	651
5.45	103	1,1A	651	7.09	27 n	3T	659
5.46	77 n	7B	651				
	92 n	10	663	13.51	111 v	6	671
5.47	86 n	8	679	13.53	101	1,1A	651
5.49	4	1,1A	653	14.21	112 v	6	671
5.50	40 n	4	687	14.31	114 v	8	679
	67 n	7A	653	14.32	103	1,1A	651
	102	1,1A	651	14.33	102	1,1A	653
5.52	15 n	3B	655	14.51	115 v	8	679
	54 v	6	673				

v = neliakselinen kuljettajarahastusvaunu (n:ot 1-30)
n = nivelvaunu (n:ot 31-100...)

Hallireitit on kuvattu piirroksina RAITIOssa 3/84. Siitä puuttuvat kuitenkin seuraavat kaksi reittiä:

621 Töölö - Sibeliuksenkatu - Ruusulankatu - Runeberginkatu - Helsinginkatu - Sörnäinen

628 Eläintarha (Veturitie) - Nordenskiöldinkatu - Mannerheimintie - Töölö

Maanantai - perjantai - halli aikataulut ovat voimassa koko kauden koskien linjojen 1, 1A, 2, 7A, 7B ja 10 vuoroja. Muilla linjoilla osa vuoroista on ajalla 16.6.-15.8. hallissa ja ajavien vuorojen lähdöt hallista ja paluut halliin alkuillasta voivat poiketa edellä olevasta luettelosta.
Lauantaisin ja sunnuntaisin on kaikilla linjoilla koko kesän sama, tässä esitetty aikataulu.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.6.-31.8.1986

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.26	13 n	3B	657	5.50	56 v	6	671
5.30	40 n	4	687	5.52	12 n	3B	655
	83 n	8	679		93 n	10	687
5.33	37 n	4	659	5.53	39 n	4	659
	64 n	7A	659		54 v	6	673
5.34	30 n	3T	667		85 n	8	679
	65 n	7A	653	5.55	35 n	4	687
5.35	27 n	3T	659		95 n	10	659
5.38	26 n	3T	661	5.58	74 n	7B	651
5.39	17 n	3B	657	6.04	58 v	6	671
5.40	60 v	6	673	6.05	24 n	3T	659
5.41	84 n	8	679		81 n	8	679
5.42	94 n	10	659	6.07	2	1	651
	96 n	10	687	6.16	59 v	6	671
5.44	11 n	3B	655	6.17	82 n	8	679
	18 n	3B	669	7.50	23 n	3T	659
5.45	29 n	3T	667	7.58	15 n	3B	655
	41 n	4	687	8.22	34 n	4	659
5.46	66 n	7A	653	8.28	67 n	7A	659
	75 n	7B	687	8.38	92 n	10	659
	77 n	7B	651	8.41	76 n	7B	651
5.47	4	1	653	8.44	1	1	651
	5	1	651	8.55	86 n	8	679
				9.07	3	1	651
				9.43	55 v	6	671

Sunnuntai 1.6.-31.8.1986

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.40	40 n	4	687	7.10	35 n	4	687
6.43	18 n	3B	669		54 v	6	671
6.46	75 n	7B	651		77 n	7B	651
6.50	11 n	3B	655	7.13	82 n	8	679
	95 n	10	687	7.25	58 v	6	671
6.52	65 n	7A	653	9.03	29 n	3T	659
6.53	67 n	7A	659	9.13	13 n	3B	655
6.54	27 n	3T	693	9.18	41 n	4	659
	38 n	4	659	9.22	94 n	10	659
	59 v	6	671	9.23	64 n	7A	659
	60 v	6	673	9.31	17 n	3B	655
	84 n	8	679	9.35	26 n	3T	659
	93 n	10	659	9.41	74 n	7B	651
6.55	34 n	4	687	9.48	37 n	4	659
6.58	24 n	3T	659	9.53	92 n	10	659
	76 n	7B	651	9.54	30 n	3T	659
6.59	23 n	3T	661	10.02	12 n	3B	655
	83 n	8	691	10.08	39 n	4	659
7.03	86 n	8	679	10.17	55 v	6	671
	96 n	10	687	10.48	85 n	8	679
7.04	66 n	7A	653	11.05	81 n	8	679
7.05	15 n	3B	655				

KOSKELA

TULOT LINJALTA HALLIIN

Maanantai - perjantai 1.-15.6. ja 16.-31.8.

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
7.52	104	1,1A	654	23.17	54 v	6	674
8.00	103	1,1A	654		60 v	6	672
8.52	101	1,1A	652	23.18	65 n	7A	652
8.53	114 v	8	674	23.25	85 v	8	674
9.02	111 v	6	672	23.28	23 n	3T	656
9.20	115 v	8	674	23.29	55 v	6	674
9.24	102	1,1A	652	23.30	66 n	7A	652
9.32	112 v	6	672	23.32	15 n	3B	660
				23.33	64 n	7A	690
17.16	101	1,1A	654	23.37	74 n	7B	654
17.24	102	1,1A	654		75 n	7B	660
17.45	111 v	6	672		81 n	8	674
17.52	6	1,1A	652	23.38	93 n	10	660
17.53	114 v	8	674	23.40	58 v	6	674
18.06	2	1,1A	652	23.41	92 n	10	664
18.14	115 v	8	674	23.42	96 n	10	690
18.15	112 v	6	672	23.43	26 n	3T	656
18.21	103	1,1A	652		37 n	4	698
18.25	53 v	6	672	23.47	41 n	4	660
20.50	56 v	6	672	23.49	76 n	7B	660
21.06	86 n	8	674		94 n	10	660
21.13	67 n	7A	652	23.50	59 v	6	674
21.27	5	1,1A	652		82 n	8	674
	11 n	3B	660	1.08	17 n	3B	660
21.30	77 n	7B	660		24 n	3T	656
21.32	95 n	10	660	1.20	35 n	4	664
21.36	1	1,1A	652	1.23	18 n	3B	660
21.41	30 n	3T	656		27 n	3T	656
21.42	84 n	8	674	1.25	34 n	4	690
21.47	4	1,1A	654	1.30	13 n	3B	662
21.51	3	1,1A	652		29 n	3T	690
22.10	40 n	4	698		38 n	4	664
23.13	83 n	8	674		39 n	4	660
23.14	12 n	3B	660				

Lauantai ja sunnuntai 1.6.-31.8.1986

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
L 15.08	1	1	652	S 21.26	11 n	3B	660
L 15.45	4	1	652	L 21.27	11 n	3B	660
L 17.14	2	1	652	21.30	77 n	7B	660
L 17.29	3	1	652	21.31	30 n	3T	656
L 17.48	5	1	652	21.32	95 n	10	660
L 20.50	56 v	6	672	21.42	84 n	8	674
21.06	86 n	8	674	22.10	40 n	4	698
21.13	67 n	7A	652				

jne. kuten maanantai-perjantai (yllä)

L = vain lauantaisin
S = vain sunnuntaisin

TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 1.-15.6. ja 16.-31.8.1986

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	36 n	4	619	8.45	132 n	7B	628
5.32	132 n	7B	621	9.04	138 n	4	606
5.42	129 n	7A	607	9.05	131 n	7B	628
5.48	14 n	3B	603	9.10	134 v	8	616
5.52	128 n	7A	607	9.11	129 n	7A	624
	131 n	7B	621	9.17	135 n	10	606
5.53	125 n	4	607	9.18	120 v	2	626
6.08	120 v	2	625	9.23	126 n	4	612
6.10	124 n	4	607	9.29	125 n	4	606
6.12	25 n	3T	607	9.38	124 n	4	606
6.16	9 v	2	625				
6.19	8 v	2	601	17.26	124 n	4	612
6.24	7 v	2	625	17.37	14 n	3B	608
6.26	135 n	10	607	17.40	134 v	8	618
6.27	28 n	3T	607	17.45	125 n	4	612
6.38	134 v	8	615		135 n	10	632
6.40	138 n	4	607	17.55	31 n	3T	604
6.54	31 n	3T	607	18.00	131 n	7B	628
6.55	16 n	3B	603	18.03	129 n	7A	624
7.02	126 n	4	619	18.04	9 v	2	626
7.07	91 n	10	607		126 n	4	612
7.14	19 n	3B	603	18.12	19 n	3B	608
				18.15	138 n	4	612
13.53	126 n	4	607	18.16	91 n	10	632
14.00	120 v	2	625	18.20	120 v	2	626
14.02	138 n	4	607		132 n	7B	628
14.18	132 n	7B	621	18.23	128 n	7A	624
14.27	129 n	7A	607	18.29	28 n	3T	604
14.28	135 n	10	607	18.34	36 n	4	612
14.29	124 n	4	607	20.50	16 n	3B	608
14.35	134 v	8	615	21.05	25 n	3T	604
14.38	131 n	7B	621	21.53	8 v	2	610
14.44	125 n	4	607	22.10	7 v	2	602

Lauantai 1.6.-31.8.1986

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	38 n	4	619	15.07	7 v	2	626
6.02	8 v	2	609	15.19	8 v	2	626
6.08	7 v	2	625	15.33	9 v	2	626
8.58	9 v	2	625				

Kesäsuunnuntaisin ei Töölössä ole säännöllistä toimintaa.

Samaisena päivänä — 1. 2. 1986 — linjan 10 aikataulu palasi ennalleen, samanlaiseksi kuin se oli ennen 1. 1. 1986. Täten RAITION 1/86 tiedot vanhenivat nopeasti. Kuukauden ajan siis vaunut kiersivät tehokkaasti ja kuljettajat vaihtuivat Ruskeasuolla. Vaunupulan lievittäessä palasi kuukauden talvilomalla ollut vuoro 136 takaisin katukuvaan. Edelleen samana päivänä passitettiin vuoro 130 matkaan Töölöstä linjalle 7A aamulla 2 minuuttia ja iltapäivällä 3 minuuttia aikaisemmin kuin ennen. 16. 2. 1986 annettiin vuorolle 129 iltapäivällä 3 minuuttia lisäaikaa selviytyä linjalle 7A Töölön sokkeloista. Helmikuun 16. päivänä sattui muutakin kiinnostavaa: vuoro 110 (6) poistui ja tilalle tuli vuoro 123 (4, 6). Vuoro 123 ajettiin nivelvaunulla ja oli niin muodoin ensimmäinen suunnitelman mukainen sarana kutosella ja lisäksi ainakin kymmeneen vuoteen ensimmäinen Töölön sijoitettu kuutoson vuoro. Aamulla 123 ajoi yhden sivun 4: llä ja sai aikaan 1–3 minuutin rukkauksia muihin nelosen vuoroihin klo 7.00–8.30 välillä.

16. 2. 1986 pudotettiin myös linjan 2 vuorolta 8 lauantaisin rahastajaa koskevat työaikamerkinnot pois. Puoli kuuta myöhemmin vuoro 7 menetti rahastajapalvelun kaikkina liikennöintipäivinä. Näin tämän vuoron kuljettajan työ helpottui tavattomasti, kun ei enää tarvitse kuljettaa sitä rahastajan kansiota Töölön halliin (RAITIO 3/85). Edelleen rahastajista puhuttaessa linja 2 muuttui askeleen kuljettajarahastuksen suuntaan 16. 4., jolloin myös ma-pe vuorosta 8 jäi rahastaja eläkkeelle. Tässä vaiheessa uusittiin myös lista, johon vuorot 7 ja 8 oli merkitty kuljettajarahastusvaunuiksi. Lopulta 16. 5. 1986 myös vuorosta 9 jäi rahastaja merkintöjen mukaan pois.

Koskapa RAITIOssa kerrotaan tarkemmin kuin missään muussa alan lehdessä raitiotieaikatauluistakin, mainittakoon linjalta 4 vielä pieni, 16. 4. 1986 tehty muutos vuoron 39 aikatauluun: viimeinen lähtö Katajanokalta (0.45) muutettiin kaikkina päivinä pari minuuttia myöhemmäksi 0.47:ään.

Nivelvaunujen määrä on tietysti tasaisessa kasvussa. Liikenteeseen sitoutui 1. 1. 1986 52 saranaa, 1. 2. määrä nousi yhdellä (vuoro 136), 16. 2. jälleen (vuoro 123) ja 16. 4. liikenteeseen tarvittiin 55 nivelvaunua vuoron 135 muuttuessa vihreästä (toistaiseksi) oranssiharmaaksi vaunuksi. Voi olla, että se on taas pian vihreäkeltainen, kuitenkin kolmitelinen sellainen. Listan mukaan muuten »laihialaiset» ovat linjoilla 2, 6 ja 8. Ykkösellä matkustaa rahastaja mukana, samoin kakkosen ruuhkavuoroissa. Muilla linjoilla on vain niveliä. Ja kuutosellahan on se yksi ruuhkavuoronivelvaunu.

Näin listan mukaan ja etukäteen kerrottuna. Mitä käytännössä todella tapahtuu, siitä kertoo jälkikäteen tämän lehden »Päätepysäkki»-osasto.

Siirrytäänpä sitten käsittelemään kesäaikatauluja. Heti alkuun on todettava, että aikataulutoimittajalta on pimitetty tietoja. Jos siis esitys on torso, sitä ovat alkutiedotkin. Ja selitys on tämä: viime vuoden tavoin myös tämä kesäkausi on kaksijakoinen; ma-pe aikataulut ovat voimassa 1.–15. 6. ja 16.–31. 8. Toiset ma-pe aikataulut kattavat sitten kahden kuukauden jakson 16. 6.–15. 8. Juuri nämä viime mainitut aikataulut eivät ole saapuneet ajoissa RAITION aikataulutoimitukseen. Lauantain ja sunnuntain aikataulut ovat koko kesän samat, ne taas tulivat toisten ma-pe -taulujen kanssa samassa nipussa.

Lähes varmasti voi sanoa, että vakiovuoroilla ei ihmeempiä muutoksia ole 16. 6.–15. 8. verrattuna muuhun kesäaikaan, ehkä joitakin minuuttitasauksia. Mutta ruuhkavuorois-

ta osa on hallissa kaksi sydänkesän kuukautta. Tarkimmat lukijat varmaankin vuoronumeroita tarkkailemalla hoksaa-vat puuttuvat vuorot verratessaan havaintojaan tähän esitykseen.

Sen remontin jälkeen, minkä raitioliikenne Helsingissä viime kesän alussa kävi läpi, on taas vuorossa hiljaisempi vuosi. Aikataulut ovat lähes täsmälleen samat kuin kesällä 1985 (ks. RAITIO 2/85); poikkeuksena linja 6. Kuutosellahan siirryttiin talvella kuljettajarahastukseen, siten tilanne viime kesään verrattuna on toinen. Niin kuin edellä on kerrottu, myös linjalla 2 siirryttiin vähin äänin ja hissulleen rahastajattomaan liikenteeseen. Tämä olotila jatkuu, mutta kakkosella se ei ainakaan vielä näy aikataulumuutoksina. Linjan 2 kaikki vaunut ruuhkavuoroja myöten (ja tässä siis muutos 16. 5. tilanteeseen) ovat »laihialaisia». Linja 1 on edelleen täysin rahastajilla miehitetty, kaikki vuorot. Muilla linjoilla ei ole enää lainkaan rahastajia. Kakkosen lisäksi kuutosonen on puhtaasti neliakselisten vaunujen linja, kahdeksikko ainoa »sekalinja» – vakiovuorot ovat niveliä (muutos talviaikaan!) ja ruuhkavuorot nivelettömiä. Kaikki muut linjat – 3B, 3T, 4, 7A, 7B ja 10 – ovat yksinomaan nivelvaunukannassa.

Vuoronumeroita on taasen hiukkasen muuteltu:

Ykkösen ruuhkavuoro 110 (viime kesänä aamulla linjalla 1, iltapäivällä linjalla 6) on vaihtunut 104:ään ja ajaa vain aamulla

Linjalla 3T on yksiosainen pitkä ruuhkavuoro 122 (klo 6–18) vaihdettu vuoroksi 31, jonka ajat ovat samat.

Neloselle on tullut uusi ruuhkavuoro 138 sekä aamuksi että iltapäiväksi, mikä tietää eräitä tarkistuksia naapurivuoroihin.

Linjalta 6 on niin ikään vuoro 110 pois ja tilalla on 112, joka ajaa aamulla ja iltapäivällä. Ma-pe on vaunujen kierros-aikaa lisätty jopa 6 minuuttia ja lauantaisin 3. Kun vuoro 57 ei aja lainkaan kesällä, niin kuin se teki vielä viime vuonna (ma-pe) ja kun vuorolta 56 on pätkäistyt sunnuntai pois, on tuloksena jälleen vuorovälien pidentyminen kautta liikennöintiajan. Aamuruuhkassa on vaikutus vähäisin, mutta arkena keskipäivällä on muutos 8:sta 10:een, iltapäiväruuhkassa 6–7:stä 7–8:aan, lauantaisin 10–11:stä 11:een ja sunnuntaisin 10:stä 12:een minuuttiin. Nämä kaikki vertaukset siis viime kesään, jolloin vielä oli rahastajat.

Linjalla 7A on vuoro 130 antanut paikkansa vuorolle 128.

Linjalta 8 on pois vuoro 116, joka ajoi vain iltaruuhkassa, mikä tietää eräitä minuuttitasauksia muille vuoroille.

Linjalla 10 on vuoro 136 vaihdettu vuoroksi 91. Se ajaa ma-pe klo 6–18. joten itse asiassa kymppillä on käynyt näin: 91 on korvannut vuoron 135, joka oli pitkä ruuhkavuoro (6–18) ja 135 on muuttunut »normaaliksi» ruuhkavuoroksi kaksiosaisine päivineen ja tehnyt vastaavasti vuoron 136 tarpeettomaksi.

Enemmistö ruuhkavuoroista onkin näitä kaksiosaisia, aamu- ja iltaruuhkassa ajavia tavanomaisia. Vain vuorot 104 ja 128 ovat erilaisia; 104 ajaa vain aamulla (1–1A) ja 128 on taas pitkä ruuhkavuoro (klo 5.52–18.23). Vuoron 128 ansiosta on tapahtunut pieni ihme: vuorovälit ovat lyhentyneet! Linjalla 7A oli viime kesänä ma-pe keskipäivällä 10 minuutin väli (4 vuoroa, 40 min kierrosaika), nyt vaunu tulee minuuttia aiemmin (5 vuoroa, 45 min kierrosaika).

