

Toivo Niskanen

RUOTSALAISET ASEA-VAUNUT
Pikkuruotsalaiset

Valmistaja: Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolag, Västerås, Sverige

Tilauspäättös: 26.3.1908, 5.6.1909, 28.10.1910, 11.1.1912,
Vaunujen numerot 36-45, 46-55, 56-65, 66-75,

Tilauspäättös: 30.5.1913, 21.4.1915, 21.4.1915, 26.10.1916.
Vaunujen numerot 76-87, 88-93, 94-99, 100-111.

Pituus	8,65 m	Paino	9,3 t (36-93)
Leveys	1,90 m		9,5 t (94-111)
Akseliväli	1,80 m (36-93)	Moottorit	2x25 hv (36-45)
	2,00 m (94-111)		2x30 hv (46-111)
Pyörrien		Istuinsijoja	20
läpimitta	800 mm	Seisomapaikkoja	18

Liikenteen kasvaessa alettiin raitiotieyhtiössä harkita kaluston lisäystä ja uusimista. Raitiotieyhtiön ensimmäisen hankkijan, Kummer-yhtiön jouduttua suoritustilaan konkurssin vuoksi oli tutkittava muita mahdollisuuksia. Tässä mielessä jo 16. heinäkuuta 1906 oli tiedusteltu tarjousta kolmesta vaunusta ruotsalaiselta Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget -yhtiöltä. Tiedusteluun ASEA vastasi viikkoa myöhemmin ja ilmoitti lähettävänsä tarjouksensa kohdakkoin.

Raitiotieyhtiön hallituksessa oli sillä välin syntynyt ajatus koko liikenteen modernisoimisesta rakentamalla radat kaksiraiteisiksi ottamalla käyttöön leveämmän ns. normaaliraideteveyden ja hankkimalla uutta entistä suurempaa ja voimakkaampaa kalustoa. Niinpä edellä mainittu ASEA:lle lähetetty tarjouspyyntö päätettiin muuttaa koko verkostoa ja kalustoa koskevaksi tarjouspyynnöksi. Samanlainen tarjouspyyntö päätettiin lähettää muutamalle muullekin valmistajalle. Sitten kun alustavat valmistelut oli tehty, tarjouspyynnöt työohjelmiseen lähetetty eri hankkijoille ja saapuneet tarjoukset tarkastettu, päätti raitiotieyhtiön johtokunta allekirjoittaa sopimuksen ASEA:n kanssa 26. maaliskuuta 1908 koko verkoston uusimisesta ja kaluston hankinnoista. Näin alkoi Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön ja ASEA:n pitkäaikainen yhteistyö. Tähän ensimmäiseen sopimukseen kuului kaluston osalta kymmenen moottorivaunun toimitus.

Vaunut olivat hieman suurempia kuin aiemmat Kummer-vaunut. Leveyttä vaunuilla oli, Kummereiden tavoin, 200 cm, mutta pituutta uusilla vaunuilla oli metri enemmän eli 8,80 m. Akseliväli oli 180 cm ja paino 9500 kg. Vaunun voimanlähteenä toimi kaksi 25 hv tehoista UIC-moottoria. Tyypiltään vaunut olivat edelleenkin puoliavonaista mallia eli vaunun matkustajatila oli ovin erotettu puoliavonaisista päätysilloista. Siltojen päädyssä oli kuljettajaa ja matkustajia suojaamassa kolme ikkunaa, joista laitimmat voitiin avata laskemalla ne alas seinän sisään. Keskimäinen ikkuna oli kaksiosainen. Ison ylemmän osan kaltevuutta saattoi säädellä. Alempi kiinteä ruutu oli varsin matala. Sillan sivulla oli lisäksi yksi kiinteä sivuikkuna oviaukon etupuolella. Siltojen ja matkustajaosaston välissä oli kaksiosainen työntöovi, joka avautui työntämällä puoliskot toisistaan erilleen. Vaunun pitkäikäisyyden penkeillä oli tilaa 20 matkustajalle eli kymmenen kummallakin seinustalla. Lisäksi etusillalla oli kahdeksan ja takasillalla kymmenen seisomapaikkaa. Penkit selkänojineen oli tehty vaakasuorista, vuorotellen vaaleista ja tummista jalopuulistoista ja kumpikin penkki oli jaettu ohuella messinkikäsinojalla kahdeksi viiden hengen tilaksi. Vaunuissa oli kolme sivuikkunaa, joista kapea keski-ikkuna oli alaslaskettava. Ikkunoissa oli kangasverhot suojaamassa liialliselta auringonpaisteelta. Valaistukseen kuului 14 hehkulamppua kahdessa sarjassa,

joista 12 valaisi samanaikaisesti. Vaunun päädyissä oli kiskoja valaiseva valonheitin ja punainen perävalo, jotka kytkettiin ajosuunnan mukaan. Linjan ilmoittava pitkä sivukilpi oli katon reunassa sivuikkunoiden yläpuolella. Katto oli lanterniinikatto eli matkustamon kohdalla oleva katon keskiosa oli korotettu ja varustettu pienillä avattavilla tuuletusikkunoilla. Vaunun katolla kummassakin päädyssä oli kuljettajan ikkunan yläpuolella kolmisärmäinen määränpäättä osoittava kilpi, jota valaisi kaksi sarvilyhtyä. Katolla oleva virroitin oli lyyratyyppinen. Kummankin sillan sisäkattoon oli asennettu automaattinen virrankatkaisija eli "yliheittäjä", joka moottorin ylläpidossa katkaisi virran äännekkäästi pamahtaen ja usein myös savua muodostaen. Vaunujen maalaus oli sittemmin Helsingin raitioteille tunnusomaiseksi tullut vihreä-keltainen. Ikkunoista alaspäin vaunut olivat vihreitä, lukuun ottamatta sivulla olevaa helmalistaa, joka oli vaaleankeltainen. Päätyjen vihreä alue oli kevennetty keltaisella raidalla alueen reunoja myötäillen. Sivujen vihreä alue oli myös jaettu raidoilla kolmeen osaan sivuikkunoiden koon mukaisesti. Samoin olivat keltaisia ikkunoiden väliset listat. Avattavissa olevien ikkunoiden ruutujen kehykset olivat vaaleanruskeat. Vaunun numero esiintyi vaunussa kahdeksan kertaa: molemmissa päädyissä alhaalla laitimmaisten päätyikkunoiden alapuolella ja sivuilla helmapellin kummassakin päässä. Vihreällä pohjalla numerot olivat keltaiset ja helmapellisissä mustat. Helmapellisissä vaunun numeroiden välissä oli groteskikirjaimin yhtiön nimi HELSINGIN RAITIOTIET toisella puolella vaunua ja toisella puolella HELSINGFORS SPÄRVÄGAR.

Tämä ensimmäinen tilaus käsitti vaunut nro 36-45. ASEA toimitti vaunut kesän ja syksyn kuluessa. Viimeiset näistä vaunuista saapuivat Helsinkiin kahdessa ruotsalaisessa proomussa TB Nro 205 ja TB Nro 178 16. lokakuuta. Raitiotieyhtiö ilmoitti 19.10.1908 vastaanottaneensa ne.

Edellisen vuosisadan loppupuolella alkanut ja 1900-luvulla yhä kiihtynyt teollistuminen ja kauppa vetivät maaseudun väestöä Helsinkiin. Kaupungin väkiluku kasvoi nopeasti vuosina 1900-1910. Vuosisadan vaihteessa se oli 93.576 henkeä ja kymmenen vuotta myöhemmin jo 147.218 henkeä. Tällaisen väestömäärän kuljetustarpeen tyydyttämiseksi raitiotieyhtiön kalusto ei enää riittänyt, joten jo 5.6.1909 tehtiin 10 vaunun lisätilaus. Vaunut olivat samaa tyyppiä kuin edellisetkin pienin poikkeuksin. Näkyvin muutos oli tekstin "Helsingfors Spärvägar - Helsingin Raitiotiet" poisjättäminen helmalistasta. Muita muutoksia olivat polettilipasteline vaunusillan oikeanpuoleisen päätyikkunan viereen, hiekoituksen polkimen siirto oikealle lähemmäksi jarrukettinkiä. Penkkiprofiilia muutettiin jonkin verran ja moottorin ripustukseen käytettiin jäykempiä jousia.

Vaunujen numerosarjaksi tuli 46-55. Vaunujen Suomeen toimittamisessa esiintyi yllättäviä vaikeuksia. Viisi ensimmäistä vaunua lastattiin Västeråsissa rautatievaunuihin 29.11.1909 laivattavaksi Tukholmasta Helsinkiin s/s Vegalla joulukuun 1. päivänä. Varustamolta samaan aikaan saadun tiedon mukaan laivan saapuminen Tukholmaan saattaisi viivästyä parilla päivällä. Näin ollen vaunut lähetettiin Tukholmaan vasta 3. joulukuuta laivattaviksi seuraavana päivänä. Tähän lähetykseen ei saatu mukaan vaunujen moottoreita. S/s Vega pääsi kuitenkin lähtemään vasta 8.12. ja 11.12. saattoi raitiotieyhtiö ilmoittaa yöllä purkaneensa vaunut nrot 46-50 "onnellisesti ja hyvin" laivasta Helsingissä. Samainen Vega lähti takaisin kohti Tukholmaa noutamaan siellä vielä olevat viisi vaunua. Joulukuun 17. päivänä huolintaliike AB Nyman & Schultz ilmoitti Vegan ajaneen karille Hangon edustalla ja että he nyt tutkivat muita mahdollisuuksia kuljettaa vaunut joko Helsinkiin tai Turkuun. Raitiotieyhtiö ei pitänyt Turun kautta tuontia hyvänä ratkaisuna, koska Helsingissä vaunujen nostoon tarvittava tarpeeksi suuri nosturi oli ainoastaan Eteläsatamassa ja satamaradan tunneli Helsingin Kaivopuistossa oli liian matala näille vaunuille. Samaan aikaan oli saatu tieto, että suomalainen s/s Sirius oli matkalla Lyypekistä Tukholmaan noutamaan kyseisiä raitiovaunuja. Siriusta pidettiin jopa Vegaa parempana tähän

tehtävään. Sirius lähti kohti Helsinkiä 26. joulukuuta mukanaan vaunut nrot 51-55. Raitiotieyhtiö ilmoitti sähköitse 30. joulukuuta "Vaunut täällä, missä ovat moottorit, sähkövastaus". Vastauksessa kerrottiin, että kymmenen moottoria on lähetetty ja loput toimitettaisiin ensi tilassa. Lisäksi raitiotieyhtiö ilmoitti, että vaunuista oli rikkoutunut kaksi suurta sivuikkunaa, toinen jo lastattaessa Tukholmassa ja toinen tuntemattomalla tavalla. Tammikuun 10 päivänä 1910 ASEA ilmoitti vaunut toimitetuiksi kaikkine varusteineen ja tarvikkeineen.

Seuraavat 10 uutta moottorivaunua, nrot 56-65, jotka oli tilattu 28. lokakuuta 1910, saatiin Helsinkiin kahdessa erässä joulukuun alkuun 1911 mennessä. Ensimmäinen erä saapui 15. toukokuuta hinaaja s/s Heron vetämissä kahdessa proomussa Garmer ja Fenix ja toinen erä 4. joulukuuta proomussa Alfa hinaaja s/s Framätin vetämänä. Vaunut toimitettiin hieman sovittua myöhemmin Ruotsissa vallinneen teollisuuden työntekijöiden lakon vuoksi. Nämä vaunut olivat ensimmäisiä voimakkaammilla 2 x 30 hv B10½ -moottoreilla varustettuja, jotta vaunuihin voitaisiin liittää perävaunu. Muuten ne olivat aikaisempien ASEA-vaunujen kaltaisia.

Tilaus tammikuun 11. päivästä 1912 käsitti jälleen 10 moottorivaunua, nrot 66-75. Näihin vaunuihin tehtiin lukuisia ulospäin näkymättömiä teknisiä parannuksia korissa, alustassa ja sähkölaitteissa. Muutosten avulla saatiin vaunut paremmin suojattua kosteuden, pölyn ja vieraiden esineitten tuottamaa vahinkoa vastaan. Moottorikotelon muutos peltisestä teräksiseen tosin pienensi hieman vaunun maavaraa. Matkustajien kannalta näkyvin muutos oli Täynnä-kilven siirtäminen vaunusillan vasemmalta sivulta oikealle puolelle, ts. takasillan oikean puoleisesta sivuikkunasta etusillan päädyn oikeanpuoleiseen ikkunaan. Kuten aiemminkin ASEA toimitti vaunujen linjakilvet valmiiksi linjaväreihin maalattuna. Kolmisärmäiset päätykilvet olivat tässä tilauksessa raitiotieyhtiön toivomuksen mukaisesti vihreät ja pitkät sivukilvet kanariankeltaiset. Lisäksi yhtiö tilasi lisävarusteina 20 nelisärmäistä kanariankeltaista päätykilpeä.

Vaunut nrot 70-73 laivattiin Tukholmassa 8. kesäkuuta s/s Miralla ja vaunut nrot 74-75 kuukautta myöhemmin eli 6. heinäkuuta 1912 s/s Uranialla Helsinkiin. Vaunut 66-69 oli toimitettu jo aikaisemmin huhti- ja toukokuussa.

Raitiotieyhtiö hyväksyi 30.5.1913 ASEA:n tarjouksen kahdestatoista moottorivaunusta siten, että kuusi vaunua toimitettaisiin syksyllä 1913 ja loput kuusi vuoden 1914 keväällä. Keväällä toimitettavista vaunuista oli kolme varustettava SKF-kuulalaaakereilla. Muutoin vaunujen tuli olla aikaisemmin toimitettujen kaltaisia. Ensimmäiset kolme vaunua (nrot 76-78) lähtivät 22. marraskuuta Tukholmasta s/s Miralla ja saapuivat Helsinkiin kolme päivää myöhemmin. Samainen Mira toi myös seuraavat kolme vaunua (nrot 79-81) Helsinkiin 9. joulukuuta. Raitiotieyhtiö ilmoitti samana päivänä ensimmäisen erän vaunuissa havaituista vioista ja välitteli työn laadun, varsinkin maalauksen olleen heikompaa kuin edellisinä vuosina. Samassa yhteydessä ilmaistiin toive, ettei nyt saapuneissa vaunuissa olisi valittamista. Raitiotieyhtiö, vaunupulan koetellessa yhtiötä keväällä 1914, tiedusteli sähköitse ASEA:lta seuraavia toimituksia. Vastauksessaan ASEA lupasi kolme vaunua kesäkuun puolessa välin ja kolme lisää kuun lopulla, jos he vain tavoittavat sopivan aluksen. Kesäkuun 8. päivänä päivätyssä kirjeessään ASEA sitten ilmoitti, että s/s Wellamo aloittaa 17. kesäkuuta kesäpurjehduksensa Helsinkiin, mutta alus voi ottaa mukaansa vain kaksi vaunua. Niin myös tapahtui, että Wellamo toi vain vaunut nro 82 ja 83 Suomeen. Viimeiset neljä vaunua (nrot 84-87) laivattiin 18. heinäkuuta 1914 s/s Miralla Suomeen vietäviksi. Näitten neljän vaunun joukossa olivat tilatut kolme SKF-kuulalaaakereilla varustettua vaunua. Näissä kolmessa vaunussa oli kokeiltavana myös suojus, ns. "koiransieppaaja", estämässä vahingossa vaunun alle joutumista.

Raitiotieyhtiön johtokunta päätti kokouksessaan 9.10.1914 pyytää ASEA:lta tarjousta kuudesta samantyyppisestä vaunusta kuin edellisellä kerralla oli tilattu. Vaunuihin tuli asentaa katolle nelisärmäiset

linjakilvet. Kuulalaaakereista ja "koiransieppaajasta" luovuttiin. Sen sijaan tuli siirtää jarruvastukset vaunun alta sisälle tai katolle, jotta vaunulle saataisiin suurempi maavara.

Maailemantilanteeseen vedoten ASEA ei voinut sisällyttää kuljetuskustannuksia hintapyyntöön. Vaunut luvattiin toimittaa vuoden 1915 kesäkuun puolivälissä. Huhtikuun alkupuolella ASEA joutui sodan aiheuttamien vaikeuksien vuoksi muuttamaan hintatarjoustaan ja toimitusaikojaan, koska raaka-aineiden saatavuus oli huomattavasti vaikeutunut varsinkin raudan, lasin, kankaiden, kuparin, kumin ja jalopuulajien osalta ja koska niiden hinnat olivat nousseet jopa 30 prosenttia. Vaunut luvattiin nyt toimittaa ennen lokakuun loppua. Huhtikuun 21. päivänä 1915 hyväksyttiin ASEA:n esittämät muutokset ja samalla tehtiin jatkotilaus kuudesta moottorivaunusta, siten että kuusi vaunua saadaan vuoden 1915 lokakuun loppuun mennessä, mutta jatkotilauksen vaunut toimitettaisiin vasta kesällä 1916. Lyhyen toimitusajan vuoksi ASEA ilmoitti toimittavansa kuusi ensimmäistä vaunua (nrot 88-93) vanhojen piirustusten mukaisina, mutta kuuden seuraavan (nrot 94-99) kohdalla voitaisiin tehdä muutoksia. Niinpä kyseiset vaunut varustettiin uudella alustalla, jonka akseliväli oli 200 cm. Jousitus muutettiin ainoastaan vaunun korin päätyihin, millä vähennettiin vaunun keinuminen minimiin.

Sota-aika loi vaikeuksia merenkululle, joiden vuoksi kuljetuksia Suomeen on vaikea selvittää. Lokakuun 9. päivänä näyttää Tukholmasta lähetetyn kaksi moottorivaunun alustaa akseleineen ja pyörineen, mutta ilman moottoreita merkinnöin "Helsingfors 2285 S.O.A.B." s/s Piteålla Mäntyluotoon A.B. Heine & Co:lle edelleen Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiölle toimitettavaksi. Lähettäjä oli A.B. Nyman & Schultz, Stockholm.

S/s Vesta lähti 25. tai 26. marraskuuta kohti Mäntyluotoa mukanaan vaunut nrot 88, 89, 90 ja 93 sieltä edelleen rautateitse Helsinkiin kuljetettaviksi. Nämä vaunut saapuivat Helsinkiin 7. joulukuuta 1915. Mäntyluotoon tuli joulun tienoissa vielä s/s Virgo mukanaan vaunut nrot 91, 92 ja 94 ja Helsingissä ne olivat 2. tammikuuta 1916.

Helsingin Raitiotie ja Omnibus-Osakeyhtiö ei ollut lainkaan tyytyväinen saatujen vaunujen kuntoon. Työ oli tehty jopa hutiloiden ja ala-arvoisista aineista. Yhtiö päätti valituskirjeensä 3.2.1916 seuraavasti; "Vi uttala den förhoppningen, att vi skola få emottaga nästa vagnleverans färdig för användning och icke för reparationsverkstaden." (Toivomme saavamme seuraavat vaunut valmiina käyttöön eikä korjaamolle lähetettäviksi.)

Ruotsalainen huolitsija Haegerstrand ilmoitti 7. syyskuuta 1916 toimittavansa tilauksen viimeiset vaunut nrot 95-99 s/s Helioksella Gävlestä Ykspihlajaan tai johonkin muuhun Suomen satamaan. ASEA ilmoitti raitiotieyhtiölle kirjeessään 18. syyskuuta 1916 Haegerstrandin jo lähettäneen kyseiset vaunut.

Todettakoon että yhtiöitten välinen sähkövaihto muuttui heti maailmansodan alettua aiemmasta ruotsinkielisestä joko saksan tai englannin kielellä tapahtuvaksi. Tähän oli syynä sensuurin määräys.

Raitiotieyhtiön oli kirjeessä 26. syyskuuta 1916 pyydettyä ASEA:a tavaroita lähettäessään liittämään mukaan ruotsalaisen alkuperätodistuksen, joka oli ensin esitetty Venäjän Tukholman pääkonsulaatissa. Laskun tuli myös seurata tavaraa. Näitten asiakirjojen puuttuessa tavaraa ei voitu tullata, vaan jouduttiin sen sijaan maksamaan tullivartiosta ja varastointirahaa, kunnes ao. asiakirjat pystyttiin esittämään.

Viimeksi tilattujen vaunujen ensi erän, vaunut nrot 100 ja 107-111, ASEA toimitti rautateitse 30.12.1917 Tukholmaan, josta ne 4. tammikuuta 1918 lähtivät s/s Vestalla Porin Mäntyluotoon edelleen Helsinkiin toimitettaviksi. Seuraavaksi s/s Poseidon lähti vasta 7. toukokuuta 1919 Tukholmasta Helsinkiin kannellaan vaunut nrot 104 ja 105. Lopuksi Tukholmasta oli jo 30.4. tullut sähkö, jossa ilmoitettiin lähetetyn s/s Astrean kannella kolme raitiovaunua Helsinkiin. Yksi moottorivaunu

huolintaliikkeen kirjeen mukaan lähti Helsinkiin niinkin myöhään kuin elo- tai syyskuussa 1919. Näiden neljän vaunun numerot olivat 101-103 ja 106.

Myöhemmin eri aikoina näihin vaunuihin tehtyjä muutoksia ja lisäyksiä sekä muuta mainittavaa:

Vuonna 1920: Elokuun 12. päivänä kello kuuden tienoilla sattui onnettomuus, joka olisi saattanut olla pahempikin, jos olosuhteet olisivat olleet toiset. Punaisen linjan (Lapinlahti - Kallio) kuljettaja oli päässyt lähtemään vaunulla nro 60 Töölön halleilta linjalle myöhässä ja yritti kuroa aikaa kiinni keskusta ajettaessa. Vauhti oli ollut melkoinen, sillä vaunu oli hypännyt kiskoilta Läntisen Viertotien (= nykyinen Mannerheimintie) ja Pohjoisen Rautatienkadun kulman tienoilla ja jatkanut matkaa viitisenkymmentä metriä katukiveyksellä kaartuen vasemmalle kohti jalkakäytävää ja aittaa, pudoten lopuksi aidan läpi Läntisen Viertotien alemmalle ajoradalle. Kuljettaja hyppäsi vaunusta viime hetkellä, mutta konduktööri putosi vaunun mukana loukkaantuen pahoin. Perävaunu jäi roikkumaan jyrkän teelle. Hallista tulevassa vaunussa ei onneksi ollut matkustajia.

Vuonna 1923: Vaunusiltojen suojaveräjät jätettiin pois ja niiden tilalle otettiin käyttöön siirrettävät ikkunalliset ovilevyt. Veräjiä tarjottiin ASEA:lle takaisin, mutta ASEA hylkäsi tarjouksen ja suositteli niiden kauppaamista yksityisille porteiksi tai johonkin muuhun tarkoitukseen.

Vuonna 1925: Kaikkiin moottorivaunuihin (kahta lukuun ottamatta) lisättiin rahastusluukut matkustajaosaston oviin.

Vuonna 1925: Vaunujen päätyihin vasemmalle puolelle asennettiin suksitelinet, jotka sittemmin 1940-luvulla poistettiin.

Vuonna 1926: Onnistunut ruiskumaalauskokeilu vaunulle 56.

Vuonna 1929: Jarrukaapelin pistotulpat vaunuihin 36-111.

Vuosina 1928-1949: Vaunujen lyyravirroittimet vaihdettiin korjausten yhteydessä saksisankavirroittimiin.

Raitiovaunulinjoille annettiin numero- tai kirjaintunnus 1. syyskuuta 1926. Vuoteen 1930 mennessä vaunuihin oli asennettu päätyjen oikeaan laitaan tasku linjakilvellen. Näinä vuosina vaunujen maalaus uusittiin amerikkalaistyyppisten vaunujen kaltaiseksi, jolloin vaunun numero siirrettiin keltaisesta helmapellistä vihreään alueeseen keski-ikkunan alapuolelle.

Moottorivaunut nrot 36 ja 39-45 muutettiin perävaunuiksi vuosina 1930-1932 ja niiden jousitusta vahvistettiin 1934-1935. Vuonna 1931: Ensimmäiset sähköiset merkinantokellot moottori- ja perävaunujen välillä. (=soittokello)

Vuonna 1933: Kaikkiin vaunuihin asennettiin pitempi merkinantohihna kuljettajan ja konduktöörin välille, jotta myös kuljettaja voi ilmoittaa viestejä konduktööreille.

Vuonna 1935: Sähköinen merkinantokello kaikissa vaunuissa, paitsi Turussa vuokralla olevissa viidessä vaunussa.

Vuonna 1938: Otettiin käyttöön vaunujen sisäpuoliset linjakilvet.

Vuonna 1943: Käsikäyttöinen etuovi asennettiin kaikkiin sarjan 46-112 vaunuihin ja samalla poistettiin etusillan väliovi. Muutosta ei tehty kuitenkaan kolmeen Kulosaaren linjan varavaunuun (nrot 49, 95 ja 108).

Vuonna 1945 HKL uusi vaunujen numeroinnin seuraavasti:

Perävaunuiksi muutetut moottorivaunut 36 ja 39-45 saivat HKL:n numerot 584-591.

Moottorivaunusta nro 38 tuli ensin numero HR0:n 67, joka muutettiin HKL:n numeroksi 112.

HR0:n moottorivaunut 46 - 111 saivat uusiksi HKL:n numeroikseen 1-66.

Vuonna 1946: Vaunuja yksisuuntaistettiin poistamalla vasemman puolen ovet ja askelmat.

Syyskuussa 1946 linjan Ruskeasuo-Haaga kaksisuuntaiseen moottorivaunuun nro 36 asennettiin taakse ulko-oveksi työntöovi samalla poistaen vaunuosaston ja siltojen väliset ovet. Helmikuun 19.

päivän aamuna 1948 3T-linjan ruuhkavaunulle 66 (HRO 111) sattui paha kolari kuorma-auton kanssa Linjoilla Porthaninkadulla. Vaunu menetti rytäkässä ajo- ja jarrulaitteensa. Seurauksena oli vaunun vieriminen perävaunuineen ja matkustajineen alas Porthaninkatua. Kuljettaja hyppäsi vaunusta kehoitettuaan matkustajiakin samaan lähestyttäessä Toisen linjan risteystä. Risteyksestä vaunu vielä selvisi, mutta sitten se kallistui ja lopuksi kaatui perävaunuineen (nro 638) oikealle kyljelleen Siltasaarenkadulle romuttuen täysin. Onnea oli tässäkin onnettomuudessa sikäli, ettei kukaan kuollut eikä kukaan 38 loukkaantuneesta saanut vakavia vammoja.

Vaunuluettelo

HRO	HKL	Saatu	Hylätty	Huomautukset
36	584	1908	1952	1930 peräv.; 1931 soittokello.
37		1908	1930	1930 työvaunuksi 4.
38/112	67	1908	1952	1931 halliv.; 1944 vaunun numero
muutettiin numeroksi 112.				
39	585	1908	1957	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1935 vahv.lehtijouset.				
40	586	1908	1952	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1935 vahv.lehtijouset.				
41	587	1908	1954	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1935 vahv.lehtijouset.				
42	588	1908	1957	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1935 vahv.lehtijouset.				
43	589	1908	1957	1932 peräv.; 1932 soittokello;
				1934 puoliell.jouset
kumityynyin.				
44	590	1908	1956	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1935 vahv.lehtijouset.				
45	591	1908	1951	1931 peräv.; 1931 soittokello;
1934 puoliell.jouset				kumityynyin;
1951.10.10.				päätetty myydä
lastenkotiin.		Vaunuluettelo		
HRO	HKL	Saatu	Hylätty	Huomautukset
46	1	1909	1952	
47	2	1909	1951	
48	3	1909	1953	
49	4	1909	1957	
50	5	1909	1957	1957 työvaunuksi H-4.
51	6	1910	1957	työvaunuksi ?
52	7	1910	1954	1935 saksivirroitin.
53	8	1910	1957	
54	9	1910	1956	1957.8.2. myyty Pakilan
lastentarhalle.				55 10 1910 1957
56	11	1911	1953	1926 ensimmäinen ruiskumaalattu
vaunu; 1933-1938 Turussa; 1953				romutettu
(tai työvaunuksi).				
57	12	1911	1957	1957 työvaunuksi H-5.
58	13	1911	1956	
59	14	1911	1953	1939 saksivirroitin; 1953
romutettu (tai työvaunuksi).				
60	15	1911	1957	1920. 12.8. onnettomuus
Läntisellä Viertotiellä.				
				1938 saksivirroitin;
1957 työvaunuksi H-6.				
61	16	1911	1956	1939 saksivirroitin.
62	17	1911	1957	1947 työvaunuksi H-7.
63	18	1911	1957	
64	19	1911	1957	1932-1938 Turussa; 1957
työvaunuksi H-8 1957;				
Raitiotiemuseon 1993.				

65	20	1911	1957	1935 saksivirroitin; 1957 työvaunuksi H-9.	
66	21	1912	1956		
67	22	1912	1952		
68	23	1912	?	1937 saksivirroitin.	
69	24	1912	1957	1957 työvaunuksi H-10.	
70	25	1912	1952		
71	26	1912	1951	1935 saksivirroitin.	
72	27	1912	1956		
73	28	1912	1957	1935 saksivirroitin.	
74	29	1912	1957		
75	30	1912	1954	1954 myyty.	
76	31	1913	1956		
77	32	1913	1956		
78	33	1013	1956	1937 saksivirroitin.	
79	34	1913	1953	1953 myyty.	
80	35	1913	1956		
81	36	1913	1951	1946.17.9. Haagan linjan vaunuun	
taakse työntöovi ja väliovet					poistettiin;
1952 romutettu.					
82	37	1914	1956	1933-1938 Turussa.	
83	38	1914	1957	1957 työvaunuksi H-11.	
84	39	1914	1957	1932-1938 Turussa; 1957 työvaunuksi H-12.	
85	40	1914	1956		
86	41	1914	1957	1932-1938 Turussa.	
87	42	1914	1956		
88	43	1915	1952	1939 lokakuussa koulutusvaununa	
kriisiajan naiskuljettajille.					
89	44	1915	1954	1942 uudentyyppinen	
kattolinjakilpi 30.5. linjan 7					vuorossa 68
(kokeilu).				90 45 1915 1956	
91	46	1916	1956		
92	47	1916	1956		
93	48	1915	1957		
94	49	1916	1954	1925 35 hv LJ27 moottorit.	
95	50	1916	1957		
96	51	1916	1954		
97	52	1916	1957		
98	53	1916	1952		
99	54	1916	1951	1937 saksivirroitin.	
100	55	1918	1956	1943 etuovikokeilu 30.3.	
101	56	1919	1957	1938 saksivirroitin; 1957 työvaunuksi H-13.	
102	57	1919	1956		
103	58	1919	1952		
Vaunuluettelo					
HR0	HKL	Saatu	Hylätty	Huomautukset	
104	59	1919	1954	1942 uudentyyppinen	
kattolinjakilpi 20.5. linjan 7					vuorossa 67
(kokeilu).				105 60 1919 1952	
106	61	1919	1957		
107	62	1918	1952		
108	63	1918	1957	1935 saksivirroitin.	
109	64	1918	1957	1935 krom.heloitukset; 1957 työvaunu H-14.	
110	65	1918	1948	Vaunussa 40 hv US.253a moottori;	
1926 rullalaakerit;					
111	66	1918	1948	1948 työvaunuksi nro 5.	
19.2.				1948 Porthaninkadun onnettomuus	

Vaunut nro 64, 84 ja 86 olivat Turun raitioteille vuokrattuna 31.10.1932-11.4.1938 välisen ajan ja vaunut nro 56 ja 82 samoin 26.9.1933-11.4.1938 välisen ajan.

Lyyratyypinen virroitin oli vielä tammikuussa 1944 vaunuissa nro 46, 51, 57, 62, 66, 69, 72, 75, 76, 82, 83, 87, 90 ja 93 eli yhteensä neljässätoista vaunussa.