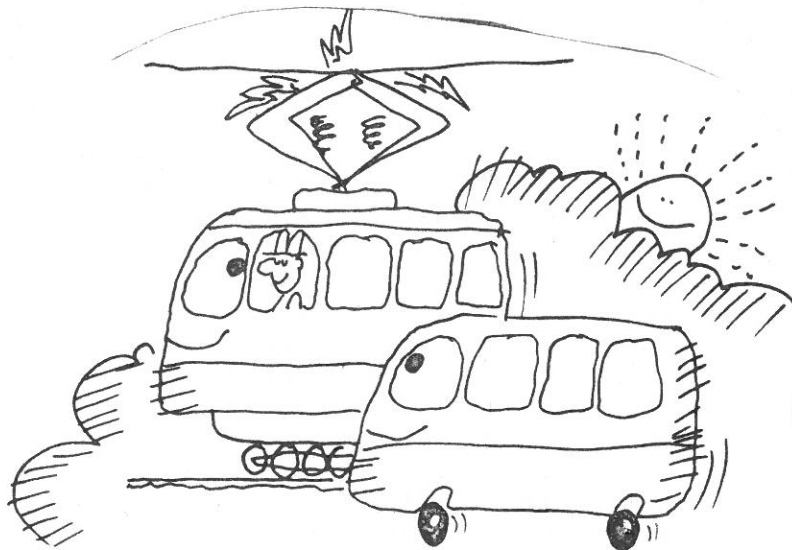


# RESIINA

# 29

maksuton painos                      kuudes vuosikerta                      27.12.1974  
jaetaan jäsenlehtenä seuraavien julkaisijayhdistysten jäsenille:  
Veturien Ystävät ry                      PL 729 00101 Helsinki 10  
Suomen Raitiotieseura ry                      PL 38 00521 Helsinki 52  
Museorautatie Forssa-Humppila ry                      PL 30 30101 Forssa 30  
toimitus Veturien Ystävät ry  
päätoimittaja P.Söderholm Louhentie 20 H 63 02130 Espoo 13



**SRS**  
**SRS** **SRS**  
**srs**  
**SRS**

Syyskokous pidettiin ja päätöksiä sorvattiin tukuttain. Jäsenmaksut ovat v 1975 kaikilta jäseniltä 50.00 markkaa; kokous hyväksyi tämän vaihtoehdon äänestettyään siitä porrastetun maksujärjestelmän kanssa. Uudet jäsenmaksulomakkeet lähetetään jäsenille vuoden alussa ja kuten muistat, on maksuaikaa ensi kesäkuun alkuun saakka. Kokouksessa päätettiin, että SRS järjestää joka talvikuukausi elikkä syys-toukokuuden välillä vähintään kerran kuukaudessa jonkinlaista ohjelmaa. Jonkinlaista ovat tutustumiskäynnit, ajelut ja kokoukset sekä illanvietot. Esimerkiksi. Tarkemmin on alkutalven ohjelma eritelty toisaalla.

Hallitus eli johtokunta muotoutui seuraavanlaiseksi: puheenjohtaja Ismo Leppänen, varapuheenjohtaja Unto Laitila, sihteeri Jorma Rauhala [Jukka Hannikainen saanut virkavapaata loppukaudekseen anottuaan sitä maanpuolustussyistä], rahastonhoitaja Antero Alku, arkistonhoitaja Ensio Virta, Turun asiamies Ilmo Kajala sekä varajäsen Jukka Hannikainen [Jorma Rauhala siirtyi sihteeriksi].

Vaunukalustonhoitajaksi valittiin yksimielisesti Arto Hellman ja Resiinan toimittamisen lupasi hoitaa Jorma Rauhala, joka tässä nyt pitkästä aikaa jälleen toteuttaa itseään paperille myös sihteerin ominaisuudessa.

Ensi kesänä järjestämme ulkomaanmatkan todennäköisimmin Itävaltaan, mutta siitä enemmän mukana seuraavassa tiedotelehtisessä.

Seura on tiedustellut H.K.Liikennelaitoksen lautakunnan suhtautumista asiaan, että vaunut ent.TKL 38, 53 ja 123 siirrettäisiin raitioteille, esimerkiksi Töölönhallin alueelle säilytykseen. Vastausta olemme odotelleet kuin kuuta taivaalle. Ulkosäilytysraiteista Rauni Liukon Ruuhkarattikaraide olisi tarkoitukseemme hyvin sopiva jo siitäkin syystä, että niin Nesslinki, Aave kuin jälkivaunukin mahtuisivat kaikki siihen peräkkäin.

Seurasaari on esiintynyt nykyään jo monissa keskusteluissa syystä, että sinne voisi vetää museoraitiotielinjan. Asia on vielä kuitenkin melko alkuasteella, mutta kehittämisen arvoinen.

Postikortteja ja ensimmäistä julkaisua odotellaan ilmestyväksi kevään kuluessa. Ehkäpä se on alkuna suuremmallekin julkaisutoiminnalle, jota jo ollaankin odoteltu. Jäsenmerkkikin pyritään saamaan rintamuksiin kiinnitettäväksi alkavan vuoden kuluessa.

**Myy sähkövalaistusta joka laatua.**

**Sähkötarpeita.**

**Tekee sähkölaitoksia jokaista suuruutta tasa- ja vaihtovirralla**

**Sähköraitioiteitä ja Tehtaanratoja.**



HKL on kaavailnut seuraavia raitiotieverkoston laajennuksia, joista jotkut ovat jo vahvistettu lopullista rakennusta varten. Ole hyvä ja eläydy

- 1975-1976 Raitiotien rakennus Mäkelänkadulta messualueelle ja Itä-Pasilaan Pasilan rautatieasemalle. Reittiä liikennöidään linjalla 9; nykyisin Kauppatori-Vallila [Paavalin kirkko]. Uuden radan pituus on n 800 m, kustannusarvio 1.38 mmk.
- 1976-1977 Ruskeasuon linja-autohallien yhteyteen rakennetaan Ruhan raitiotiehalli. Ruha korvaa tällöin Töölön hallin, joka todennäköisesti puretaan. Samalla häviää hieno entinen hevosvaunujen säilytyshallikin - tilalle tulee liikehuoneistoja. Tästä päätöksestä saamme kiittää Kokoomusta, joka junttasi asian valtuustossa.
- 1977-1978 Raitiotien rakennus Ruskeasuolta Kauppalantietä pitkin Haagaan Huopalahden rautatieasemalle. Reittiä liikennöidään linjalla 10. Kustannusarvio on 2.25 mmk,
- 1979 Raitiotien pidennys Katajanokalla "Nokan" kärkeen rakennettavalle uudelle asuntoalueelle. On myös harkittu Skatan lauttasataman yhdistämistä linjan 5 piiriin.
- 1980-luku Rantametro avataan liikennöinnille osuudella Kamppi - Puotinharju.
- 1980-luku Yhdysraitiotien rakentaminen välille Toukola [Arabia] - Käpylä. Linja 6 pidennetään tällöin Pohjolanaukiolle asti.

Lisäksi on kaavailtu, että:

Linja 1A poistetaan ja linja 1 pidennetään kokopäiväisesti ajamaan aina Eiraan [Perämiehenkatu] saakka.

Linja 6 saa uuden käänköpaikan Hietalahdenrantaan eikä näin ollen enää kiertäisi isoa silmukkaansa Hietalahden- ja Kalevankatujen kautta.

Linja 7 [A&B] poistetaan ja linja 5 pidennetään Töölöstä Vallilaan/Toukolaan, jolloin se korvaisi osaltaan "rengaslinjan". Raitiotien rakentaminen uudestaan rakennettavalle Länsi-Pasilaan asuntoalueelle on myös piakkoin hyvin ajankohtainen.



HKL on kaavaillut seuraavien raitiotiepysäkkien poistamista:

poistettava pysäkki

Kimmontie [1,1A]

Ravirata [1,1A]

Rautalammintie [1,1A]

Päijänteentie [1,1A]

Lautatarhankatu [1,1A]

Kirurgi [4]

Tiilimäki [4,4S,4S/5,4N]

Sallinkatu [3,4,10]

Sulhasenkatu [8]

Sturenkatu [3B,3T]

Caloniuksenkatu [8]

Alppila [3B,3T]

Karjalankatu [3B,3T]

Ritarihuone [5,4N,4S/5,10S/5]

Tehtaankatu [1A,3B,3T]

Hietalahdensilmukka [6]

Bulevardi [6]

) uusi pysäkki näiden väliin

) uusi pysäkki näiden väliin

poistettiin 1974-04

poistettiin 1974-09

) uusi pysäkki näiden väliin

Ritarihuoneen jälkeen rakennettavalle uudelle Nokan raitiotielle uudet pysäkit

kaikki pysäkit sijoitetaan uudestaan poistetaan päätepysäkkijärjestelyjen yhteydessä

kaikki pysäkit sijoitetaan uudestaan

Muistisääntö: raitiotiepysäkin laskennallinen vaikutusalue on 400 metriä

HKL:n raitiotiepajat:

Töölön korjaamo

Korjaa vaunut 1-15, 181-186, 301-330, 501-530 eli kaikki Karian ja Asean telivaunut. Töölön korjaamo käsittää kaksi erillistä rakennusta, toinen v 1909 rakennettu eli "Vanha korjaamo" ja v 1897 rakennettu "Uusi korjaamo". Vanha on otettu käyttöön Uutta aiemmin, mikä selittää ristiriitaisuuden nimissä. Vanha on Humalistonkadulle näkyvässä korkeassa toimistorakennuksessa sen alakerrassa, Uusi on puolestaan entinen hevostaitiovaunuhalli, joka näkyy Töölönkadulle. Töölössä on lisäksi pyörästöjen ja virroittimien korjaamot sekä verhoiluosasto.

Vallilan korjaamo

Korjaa vaunut 16-30, 31-..., 331-375 eli Valmetin valmistamat vaunut. Rahastuslaitteiden, ankkurien ja radiolaitteiden korjaukset suoritetaan keskitetysti Vallilassa.

Kaksiakselisia vaunuja korjataan kummassakin korjaamossa tarvittaessa.

Täyskorjaus raitiovaunulla on aina 160000-250000 km:n ajon jälkeen.

Raitiotiehuolloista suurin sijaitsee Koskelassa, lähteväthän sieltä kopöpäivävuorot. Yöhuolto käsittää sisä- ja ulkopuolisen pesun sekä laitteiden tarkistuksen. Päivällä tehdään kilometrihuoltoa kuten Vallilassa ja Töölössä. Vaunuille tehdään täyssivous 5000 km:n ajon välein eli joka kolmas viikko. Lisäksi on ns kikkamiestoimintaa. Tämä on laajinta Töölössä, ympärivuorokautista, johon kuuluu mm liikenteessä rikkoutuneitten tai suistuneitten vaunujen nostot ja pelastustyöt, ovikoneistojen pikakorjaukset linjalla ja paljon muuta.

Rahastajien Mako-pihdeissä esiintyi silloin, kun siirtomatkat olivat vielä tarkan silmäläpidon alaisia, seuraavia erikoisuuksia:

3B:n rahastaja leimasi lippuun 3V:n; 3T:n taas 3S:n; 7[A]:n puolestaan 7S:n; 7[B]:n leimaksi tuli 7V.

Jo Resiinassa 25 etsittiin vastausta pähkinään, mitkä kaksi raitiotielinjaa Helsingissä kulkevat niin, että a) päätepysäkit ovat samat ja b) reitti niiden välillä on sama sekä c) ne eivät ole tuplalinjan [3B/3T, 7A/7B] osia. Vastauksia tuli harvinaisen niukasti, joten tässä sitten on vastaus valmiiksi pureksittuna:

Munkkiniemi - Katajanokka  
tungoslinja 4S/5 ja yölinja 4N

Tällä kertaa tarjoilemme otsonin makuisen tieteellis-teknisen makupalan. Asiahan on niin, että...

Raitioteillä on ajojohtimissa jatkuvan nimelliskuorman jälkeen kuormittavuus seuraavan taulukon mukainen, ennenkuin tapahtuu "laukeaminen":

Nimelliskuormitus	100 o/o	ei "laukeamista"
Kuormitus	125 o/o	"laukeaminen" 15 min kuluttua
Kuormitus	150 o/o	"laukeaminen" 2 min kuluttua
Kuormitus	200 o/o	"laukeaminen" 10 sek kuluttua

"Laukeaminen" eli Wirtasen häviäminen ylikuormituksen jälkeen tapahtuu ajojohtimista erotusjaksottain, joihin verkosto on jaettu. "Laukeaminen" tapahtuu etenkin silloin, kun jaksolla on poikkeuksellisen paljon vaunuja, jotka kuluttavat vielä esimerkiksi lämmityksen ja nopean kiihdytyksen takia tavanomaista enemmän virtaa.

HKL on hankkinut uusia AB Almexin valmistamia A/O-lippuautomaatteja nivelraitiovaunuihin. Automaatit sijaitsevat B-vaunun takasillalla rahastajaa vastapäätä. Automaatti ottaa vastaan kolikkoja 1Op, 2Op, 5Op, lmk. Automaatin sisässä on tavallinen Almexin E-laite, jollaisia on bussien kuljettajilla. Korkein maksu minkä A/O ottaa, voi olla 3l kertaa pienin kolikko eli 3.10 mk [kertalipunsuunnittelijat, huom!]. Automaatin sisässä on sähkökello, joka muuttaa aikapyöriä automaattisesti. Mikäli laite "voi huonosti", saa vaunuhenkilökunta siitä tiedon luokseen asennetun merkkivalon avulla. Valo vilkkuu, jos laitteen lippurullassa on blankkoa enää noin sataan lippuun. Valo palaa yhtenäisesti, jos paperi on loppunut, laite epäkunnossa tai rahakasetti kolikoita täynnä. A/O:ssa olevan raha-automaatiikan on valmistanut AB Iwan Omfors Fabriker. Laite toimii 24 V tasavirralla ja sillä voidaan saada aikaan korkeintaan kolme eri lipputyyppiä. Yhdestä lippurullakiepistä tulee muuten noin 2700 kertalippua.

Töölön hallin eteläinen tulovaihde Mannerheimintiellä on saanut uuden opastelevyn. Ajojohtimen yläpuolelle on ripustettu suurehko [raitiovaunukaistamerkin kokoinen] valkea suorakulmainen levy, jossa on keltaiset reunat ja teksti: VASTAVAIHDE. Kyseinen vaihde on jo vakiintunut turmanloukku, sillä vaihteen taannoin tapahtuneen sähköistämisen jälkeen lukuisat vaunut ovat kääntyneet epähuomiolla vasemmalle ja vastaan tulevan liikenteen alle. Viimeksi kolmoslinjan mustangi runnoi Vickströmin Åken Kutteria tällä sisäänajoraitteella.

H-sarjan raitiovaunuista H-25 eli ajojohtimien tarkastusvaunu on poistettu ja odottaa romutustaan. H-23 [harjavaunu] on viritetty ja pitäisi siinä nyt olla Strömbergin laitteet, jotka on otettu romutetusta moottorivaunusta. Sisustaa on uusittu mm hyllyköillä, joihin saa laittaa työssä tarvittavat kalut; sähköjärjestelmää on nykyaikaistettu - vilkutkin toimivat nykyään pienjännitteellä. Ulkonäköön on tullut myös muutoksia: vaunu on saanut uuden valonheittimen, joka sijaitsee etulasin yläpuolella kattokaareen upotettuna. Valonheittimellä pitäisi kuulema nähdä pitkälie!! Tätä kirjoittaessa se on vielä visusti pahvin alla (?).

Johdinlinja-autojen ajojohdinhuoltolinja-auto oli 1940-luvun lopussa Valxo-raakaöljyvaunu, josta oli poistettu takaovet, mutta vastaavasti uu-

si oviaukko oli puhkaistu peräseinään. Penkit ja muukin normaalisisustus oli poistettu ja ulkoveriksi valittu harmaa. Bussin numero oli HKL 504, siis ASEA/Scania-Vabis/Hägglund&Söner -sähköbussien alkuperäisten numeroiden HKL 501-503 seuraaja. Nuo entiset Stockholms Spårvägarien johdintothan muutettiin myöhemmin numeroille HKL 601-603.

#### GMUNDEN

Itävaltalainen Stern&Hafferl on ostanut Liittosaksasta Ruhrin alueella toimivalta Vestische Strassenbahnen GmbH:lta kolme ns Grossraumwagenia not 340, 341 ja 347. Kaksi ensimmäistä maalataan ja numeroidaan Gmundenin raitiotien vaunuiksi not 9 ja 10, kolmannesta otetaan varaosat edellisiin ja muutetaan sitten perävaunuksi. Vaunut saapuivat Gmundeniin aivan huhtikuun alussa 1974.

Vestische Strassenbahnen GmbH:n vaunu 341, joka valmistui v 1952 Düsseldorfin Waggonfabrik AG:n eli Düwagin tehtailla, vieraili Helsingissä oikean omistajansa väreissä ja tunnuksin Olympian Kilpailujen aikana. 341 liikennöi noin 20 päivän ajan linjalla 4E vuorossa 446, oli sitä kyllä kokeiltu K:llakin. 341 saapui Helsinkiin heinäkuun alkupuolella ja lähti Ruhrin elokuun alkuun mennessä. Vaunun sähkölaitteet olivat samaa käsialaa kuin tunnettujen arku- eli kirstuluokan vaunujenkin [181-186], siis Kiepen tuotetta.

#### KÖÖPENHAMINA

Københavns Sporveje on muuntanut toiminimensä lokakuun alusta lähtien Hovedstadsområdet Trafikselskabiiksi. HT:ssä ovat entisen KS:n lisäksi nyt mukana 11 muutakin liikennöitsijää, kuten Amagerbanen, Danske Statsbaner, Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs A/S [NESA], Gribskovbanen, Lyngby-Nærum Jernbane, Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen, Hillerød-Frederiksøer-Hundested Jernbane. Kaikilta näiltä rautateiltä ovat mukana vain Købiksen seudulla liikennöivät bussit. HT on jakanut pääkaupunkiseudun 98 eri maksuvyöhykkeeseen, joilla liikennöidään 990 bussin voimalla.

#### GÖÖTEPORI

Göteborgs Spårvägar muuntaa myös toiminimensä. GS:stä tulee GL - eli Göteborgs Lokaltrafik. Tavalliset g-porilaiset veronmaksajat näkevät koko touhun naurettavaksi Tukholman ja Malmön apinoimiseksi, heillähän on "paikallisliikenteensä". Ja onhan raitiotielaitosta aina kutsuttu "raitioiteiksi"...

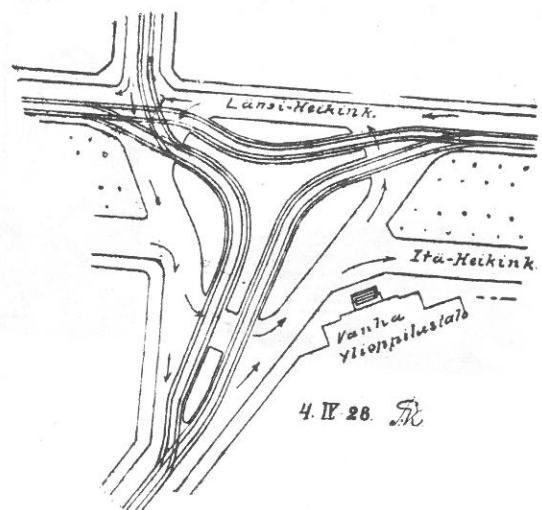
#### JYVÄSKYLÄ

V 1947 kaavailtiin Jyväskylään rakennettavaksi johdintoautolinjasto; pääreitit olisivat kulkeneet Vaajakoskelle sekä Säynätsaloon. Kalustotarve olisi ollut 10 autoa.

#### KUOPIO&LAHTI&TAMPERE

Tähänastisten selvitysten perusteella ovat NÄMÄ kaupungit vakavasti suunnitelleet raitiotieverkostoa. Onko tällaisia vielä enemmänkin? Entä näitten suunnitellut linjat, hallit etc - vaikuttaa jännittävältä.

#### Ehdotus raitiotieliikenteen järjestelyksi Ylioppilastalon torilla.



## HÄMEENLINNA

Ahvenistossa Automuseossa on paikallisliikenneharrastajaakin kiinnostavaa esineistöä. Näytteillä on kaksi linja-autoa...

### Avstro-Daimler

vuosimalli 1924

tämä 17 istumapaikkainen vanha, mutta hyväkuntoinen kaupunkibussi liikennöi aikanaan Tampereella destinaationsa mukaan linjalla "Tahmela - Rosendahl - Kauppatori".

### Volvo LV 85 P

vuosimalli 1938

tämä 26 istumapaikkainen "pitkänokka" on entinen Veljekset Vekka Liikenne Oy:n bussi no 7. Kuten tunnettua on Vekka Hämeenlinnan suurin paikallisliikennöitsijä. Bussin destinaatio kertoo sen ajaneen linjaa "H:linna - Aulanko". Bussilla on ajettu lähes 2 mkm. Museoon se on tuotu sairaalinja-autovarusteissa. Talvisodan puhjettua bussi siirtyi 1. Mittauspatterin äänenmittausautoksi 4. Armeijakunnan alueelle Kannakselle ja Taipaleenjoelle. Jatkosodan alettua siitä tehtiin ambulanssibussi Sairausautokomppaniaan. Tässä valkeaksi maalatussa asussaan se on nykyään museoituna.

Hotelli-Ravintola Aulanko osti taannoin turkulaiset raitiovaunut 18, 20, 26, 27, 116 ja 126. Vaunut purettiin Turussa ja vietiin osina Hämeenlinnaan. Käydessäni syyskuussa viimeksi Aulangolla kertoi reception, että vaunujen seiniä, istuimia ym sisustusta säilytetään edelleen varastossa vaikka yökerhoidea, johon kalusto oli tarkoitus laittaa, onkin jo aikaa sitten kuivunut suunnitelmista. Psst! En ruckaillut paikallisessa ravintolassa.

## HELSINKI

Raitioteillä on käytössä seuraavien tekemiä vaihteita:

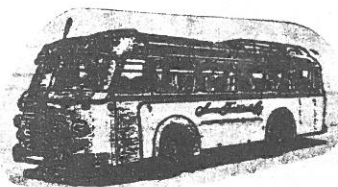
Bofors.

Edgar Allen,  
Sheffield.

Stahlwerk Osnabruck,  
Osnabruck.

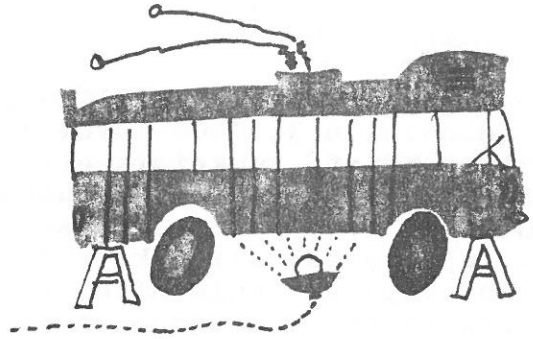
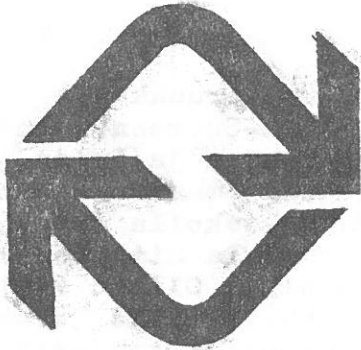
Patent Hadura Switch,  
Hadfields Ltd,  
Sheffield.

Agieries de Gennevilliers  
Brevetel,  
Gennevilliers C Delachaux,  
Seine - France.



*"We'll just hold up here for a few moments, folks, and see if she scores."*

HKL on saanut oman liikemerkinsä. Se esiintyy piakkoin lipuissa, vau-  
nuissa jne missä on totuttu näkemään vain Helsingin vaakunan ruuhi. En-  
simmäinen lippu, johon hässäkkä tulee, lienee HKL/VR-kuukausilippu, jon-  
ka hinta muuttuu vuoden alussa muiden rautatielippujen korotuksen myötä.



Kulunut vuosi oli radanrakennuksen kannalta merkittävä. Peruskorjauksen saivat Läntisen Brahenkadun ja Etelärannan raiteet, jotka siirrettiin ka-  
dun toiselle laidalle jalkakäytävän viereen samalla kun ko kadut yksi-  
suuntaistettiin autoliikenteelle. Messuhallin kohdalla Mannerheimintiel-  
lä oikaistiin rataa siirtämällä Mh:n pysäkki etelämmäksi. Osa Salmisaa-  
renrataa siirrettiin syksyllä muutamalla metrillä pohjoisemmaksi vierei-  
sen teollisuustontin rakennustöiden vaatiessa lisätilaa. Salmisaaressa  
jouduttiin tällöin vetämään verkkoaitaa Sulhasenkadun lähellä jalkakäy-  
tävän ja radan väliin turvallisuussyistä, sillä ihmiset eivät olleet ai-  
van selvillä siitä, että vaikka vaunut viikko sitten kulki viiden  
metrin päässä, ne nyt ohittivat paikan melkein pä jalkakäytävää pitkin a-  
jaen.

Metron rakentaminen aiheuttaa joitakin näkyviä muutoksia myös raitiotie-  
liikenteelle. Hakaniemen aseman rakennus siirtää raitiotiet ja ajoradat  
lähiaikoina kokonaisuudessaan torialueelle. Nykyinen raitiovaunuterminaa-  
li ja keskustaan johtava katuosuus jää täysin työmaa-alueen alle. Val-  
mistuttuaan, rv-pysäkit siirtyvät takaisin entisille paikoilleen. Sör-  
näisten aseman rakennus vaikuttaa Helsinginkadulla linjan 7 päätepysäki-  
kiin siten, että se siirretään rakennuksen ajaksi Helsinginkadulla län-  
nemäksi ja rata päätepysäkin sekä Hämeentien väliä laitetaan kiertä-  
mään Helsinginkadun-Vaasankadun-Pengerkadun puistokolmion kautta. Mah-  
dollisesti Kluuvin asemalle rakennettavan pohjoisen lippuhallin ulos-  
käynnin rakentamisen ajaksi siirretään Kaisaniemenkadun pysäkkiä raitei-  
neen Varsapuistoon päin.

Tammikuun 26 lähdemme tutustumaan HKL:n raitiohalleihin. Toivomme, että  
kaikki kynnelle kykenevät saapuvat mukaan, sillä harvoin meille tarjou-  
tuu tällaista mahdollisuutta opastetusti niihin tutustua. Otamme nimel-  
lisen 10 markan maksun koko ohjelmasta, johon sisältyy TH:n, VH:n ja KH:n  
lisäksi myös matkat raitiovaunulla näiden väliillä. Tarkemmin Resiinan  
ohjelmopalstalla.

Terveisin *Jorma Aantoh*



Eräiden kaupunkialueilla suoritettu-  
jen tutkimusten mukaan joukkoliik-  
enne

- on välttämätön 48 prosentille työ-  
läisistä, mutta vain 8 prosentille  
johtavassa asemassa oleville
- 73 prosentille alle 1 000 markkaa  
kuukaudessa ansaitseville, mutta  
vain 17 prosentille yli 2 500 mark-  
kaa kuukaudessa ansaitseville
- välttämätön 54 prosentille naisista
- välttämätön 66 prosentille 12-19  
vuotiaista
- välttämätön 75 prosentille yli 65  
vuotiaista.





# Raitiotieliikenne

avataan tiistaina tämän kuun 22 päivänä.

Toistaiseksi pidetään liikennettä:

1) kiertolinjalla: Puistokatu, L. Linjakatu, Humalistokatu, Venäjänkirkkokatu, Aurakatu, Iso Hämeenkatu, Postikatu, Nikolaintori, Aningaistenkatu, Eerikinkatu, Kauppiaskatu, Linnankatu;

2) satamalinjalla: Linnan- ja Puistokatujen kulmasta varvintorille ja kanavapenkereelle.

Kiertolinjalla lähtevät ensimmäiset vaunut kumpaankin suuntaan Linnan- ja Puistokadulta klo  $\frac{1}{2}$  7 a.p.; viimeiset menevät vaunuhalliin mainitusta paikasta klo 10 i.p.

Satamalinjalla alkaa liikenne klo 7 a.p. Linnan- ja Puistokadulta ja loppuu klo  $\frac{1}{2}$  10 i.p.

Vaunut lähtevät pysähdyspaikoista kiertolinjalla joka 7  $\frac{1}{2}$  minuutti, haminalinjalla Puistokadulta varvintorille joka 7  $\frac{1}{2}$  minuutti, kanavapenkereelle joka 15 minuutti.

Maksu täyskasvuisilta 15 penniä, lapsilta alle 12 vuoden 10 penniä matkalta. Matkustajalla on oikeus suoritetusta maksusta vaihtaa vauhua yhden kerran.

Maksu, mikäli mahdollista, on pantava tasaisessa rahassa, sitä varten vaunun etupuolella olevaan lippaaseen.

Kuljettaja vaihtaa korkeintaan 1 markan.

Jouluaattona ja joulupäivänä lakkaa liikenne aikaisemmin, viimeistään klo 9 i.p.

Sähkötoimi *Ab* Aktiengesellschaft.