SUOMEN RAITIOTIESEURA RY
ARKISTO 192

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS

VALIKOIMA

VV 1934—1951 ANNETTUJA

LIIKENNEOSASTON MÄÄRÄYKSIÄ

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS

VALIKOIMA

VV 1934—1951 ANNETTUJA

LIIKENNEOSASTON MÄÄRÄYKSIÄ

Tarkatkaa, olisiko tähän niteeseen painettuja määräyksiä muutettu painoonmenopäivän eli 1. 11. *1951* jälkeen.

Haltijan nimi: .....

.....

.....

Tähän kappaleeseen merkityt muutokset

Pvm.	Päiväkäsky n:o	Merkitty sivulle	Pvm.	Päiväkäsky n:o	Merkitty sivulle

Tämä nide kuitataan saadessa ja on virasta erotessa palautettava ylitarkastajalle.

ALKULAUSE.

Muodollisesti on virkamääräyksen katsottava tulleen liikennehenkilökunnan tietoon ja liikennehenkilökuntaan kuuluvan olevan itse vastuussa sen tuntemisesta, kun se liikennepäällikön päiväkäskynä tai muuna virallisena tiedoituksena on asetettu nähtäväksi määrätyille ilmoitustauluille Helsingin kaupungin sisäisellä virkakielellä, siis suomeksi. Tätä asiaintilaa ei määräysvalikoiman painattaminen millään tavoin muuta, vaan se tehdään senvuoksi, että henkilökunnan olisi helpompi omaksua määräykset. Onhan ymmärrettävästi vaikeata muistaa montakin vuotta sitten ilmoitustaululla olleita määräyksiä ja tarpeen vaatiessa verrata niitä samasta asiasta myöhemmin annettuihin määräyksiin. Valikoiman julkaiseminen johtuu myös siitä, että liikenteen laajuus, siinä ilmenevien ongelmien moninaisuus ja kehityksen kulun vaatima nopeasti muuttuviin tilanteihin sopeutuminen ovat johtaneet siihen, että vielä ei ole voitu — ja tuskin koskaan voidaankaan — yhtenäisellä ohjesäännöllä tyhjentävästi ja pitkiksi ajoiksi muuttumattomasti määrätä näistä asioista. Liikenneosaston täytyy edelleenkin kirjallisilla määräyksillä, joita tarvittaessa nopeastikin muutetaan, säännöstellä henkilökuntansa toimintaa, jotta liikenteen täsmällinen ja turvallinen kulku sekä henkilökunnan työnsuoritus saataisiin tehokkaasti ja oikeudenmukaisesti järjestetyksi.

Valikoimaan on otettu aikajärjestyksessä sellaisia määräyksiä, joiden jatkuva muistaminen katsotaan erityisen tärkeäksi. Ne on painettu yleensä alkuperäisessä muodossaan, mutta ennen toimitustyön päättymispäivää myöhemmillä määräyksillä *selvästi kumotut tai olennaisesti muutetut kohdat on jätetty pois t a i varustettu huomautuksin.* Valikoima itse ei siis sisällä mitään *uusia* määräyksiä eikä uusia määräysten muutoksia, vaan sellaiset tulevat edelleenkin laillisesti voimaan ja noudatettaviksi ilmoitustauluilla julkaistuina. Valikoima on siis yksinomaan vanhojen, jo vakiintuneiksi katsottavien määräysten epävirallista »kertaamista» muistin vahvistamiseksi.

Paitsi *kumottujen kohtien poisjättämisellä* on alkuperäisiä määräyksiä tarvittaessa muutettu *lisäämällä otsikoita* ja *alleviivauksia,* jotka helpottavat asioiden löytämistä.

Selostettu toimittamistapa, joka valikoiman kiireisen tarpeellisuuden vuoksi oli ainoa mahdollinen, on pakosta johtanut siihen, että valikoima ei voi olla sisältöönsä nähden järjestelmällinen eikä aukoton. Kuitenkin se — vanhojen ohjesääntöjen tekeillä olevan uusintapainoksen rinnalla — täyttänee koulutuksen ja käytännön kipeimmät tarpeet siihen saakka, kunnes uusi, yhtenäinen ja ajan vaatimusten tasolla oleva säännöstö voidaan laatia.

Jotta valikoima voitaisiin kohtuuttomitta kustannuksitta julkaista mahdollisimman täydellisenä ja nopeasti, ja kun liikennehenkilökunnalta nykyisin yleisönpalvelun vuoksi vaaditaan suomenkielen hallitsemisen taito, julkaistaan valikoima toistaiseksi vain suomenkielisenä. Vanhat päiväkäskyt ym. ovat edelleenkin myös ruotsinkielisinä halukkaitten nähtävinä.

Valikoiman on toimittanut apulaisliikennepäällikkö R. Gustafsson.

Liikennehenkilökunnan ammattitaitoon kuuluu oleellisesti myös kaikkien viranhoitoa koskevien, voimassaolevien säännösten omaksuminen. Toivon, että tämä määräysvalikoima, kun se vuosien mittaan kuluu lukijainsa käsissä, edistäisi liikennehenkilökunnan ammattitaitoa, määräysten tunnollista noudattamista sekä siten myös liikennettä ja henkilökunnan viihtyisyyttä.

Helsingissä, marraskuun 1 p:nä 1951.

Liikennepäällikkö: *Reino Castrén.*

v. 1934

Päiväkäsky N:o 5/1934.

Virroittajanhihnan hoitaminen

Sattuneesta syystä tiedoitetaan *raitiovaununkuljettajille*, että virroittajanhihnaan ei saa tehdä solmuja. Jos se on liian pitkä, on siitä tehtävä ilmoitus halliinajossa tavalliseen tapaan.

22. 1. 34. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 33/1934.

Virkapuvun hoitaminen

Henkilökuntaa kehoitetaan noudattamaan suurta huolellisuutta sekä vaatteiden että lakkien hoitamisessa. Esim. vuorin irroittaminen lakista on ehdottomasti kielletty.

Lakkia ei saa vetää alas niskaan niin, että se koskettaa kaulusta, eikä pahvirengasta saa siitä poistaa.

19. 4. 34. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1935

Päiväkäsky N:o 68/1935.

Menettely tapaturman sattuessa

Sattuneesta syystä käsketään rahastajia ohjesäännön 30 §:n mukaisesti ei ainoastaan auttamaan vahingoittunutta vaan myöskin tarkoin tiedustelemaan hänen vahinkonsa laatua ja suuruutta y.m. Rikkomuksesta tätä määräystä vastaan rangaistaan ankarasti.

27. 7. 35. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1936

Päiväkäsky N:o 99/1936.

Vaununovien hoitaminen kylmänä vuodenaikana

Kylmänä vuodenaikana ei umpivaunun kuljettaja saa turhan takia aukaista vaunun ovia. Matkustajien poistumista varten on ovi pidettävä auki *mahdollisimman lyhyen aikaa.*

Umpinaisen perävaunun rahastajan on huomioitava sama etuoven suhteen.

Vanhoissa ruotsalaisissa moottori- ja perävaunuissa on rahastajan mikäli mahdollista *aina* pidettävä molemmat väliovet suljettuina eikä rahastaja millään ehdolla saa avata etuovea ennenkuin takaovi on suljettu.

19. 11. 36. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1937

Päiväkäsky N:o 10/1937.

Rahastajan velvollisuudet pysäkille tultaessa ja siitä lähdettäessä

Sattuneesta syystä velvoitetaan täten mitä vakavimmin *rahastajia* noudattamaan niitä määräyksiä, joita on annettu rahastajan velvollisuuksista vaunun saapuessa pysäkille ja lähtiessä siitä, — kts. §§ 12—13 ohjesäännössä. — Rahastaja ei millään ehdolla saa antaa merkkiä vaunun liikkeellepanemiseksi, ennenkuin matkustajat ovat täydellisesti ennättäneet nousta vaunuun tai poistua siitä, sekä on rahastajan ennen lähtömerkin antamista katsottava ympärilleen joka suuntaan, *myös taaksepäin,* vakuuttautuakseen siitä, että kaikki, jotka niin haluavat, ehtivät mukaan vaunuun.

Paikassa, jossa raitio- ja autolinja risteävät toisensa on rahastaja velvollinen odottamaan matkustajia toiselta linjalta.[1]) — — —

30. 1. 37. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 17/1937.

Käyttäytyminen henkilökunnan vaunulla matkustettaessa

Sattuneesta syystä muistutetaan niitä henkilökuntaan kuuluvia, jotka matkalla työpaikalle ja siitä pois käyttävät henkilökunnan vaunua, määräyksestä matkalla esiintyä kunnollisesti ja henkilökunnalle kunniakkaalla tavalla. — — —

20. 2. 37. merk. *Harald Dahlberg.*

[1]) Vrt. lp.pvk. N:o 67/1949 ja Lo.Pm. N:o 1/1950.

v. 1940

Päiväkäsky N:o 50/1940.

Ajaminen kahdella perävaunulla

Sattuneesta syystä velvoitetaan *kuljettajia* noudattamaan suurempaa varovaisuutta ajettaessa kahdella perävaunulla kaarteiden läpi, *eikä nopeutta saa lisätä* ennenkuin taaimmainen perävaunu on sivuuttanut kaarteen; tämä onnettomuuksien välttämiseksi.

3. 6. 40. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 103/1940.

Kassantarkastukset

Liikennehenkilökunnalle tiedoitetaan, että rahastajilla olevien kassojen *ylimääräinen tarkastus* piakkoin otetaan käytäntöön siten, että rahastaja vaihdetaan ja häntä kehoitetaan viipymättä käymään lähimmässä lippukassassa, jossa hänen kassansa tarkastetaan.

Oikeus vaihtaa rahastajia tätä tarkoitusta varten on myönnetty rahastajille[1]) — — —

Tämän johdosta muistutetaan rahastajia velvollisuudestaan aina pitää kassansa hyvin varustettuna lipuilla ja katsomaan, että kassa *ehdottomasti* ja *aina* täsmää.

2. 11. 40. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1941

Päiväkäsky n:o 11/1941

Maksamiskehoitukset

Sattuneesta syystä kehoitetaan rahastajia muistamaan maksujen kantamisessa tuon tuostakin toistamaan kehoitus: »Maksakaa, olkaa hyvä». — »Betala, var god». Näin menetellen tulee heidän työnsä sekä tehokkaammaksi että helpommaksi .

17. 1. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

[1]) myöhemmin n.s. erikoisrahastajille. Vrt. myös tiedonanto/1943.

Päiväkäsky N:o 36/1941

Ns. „Lääkärikortit“

Liikennehenkilökuntaa muistutetaan siitä, että henkilö, joka esittää n.s. »lääkärikortin», *on oikeutettu pääsemään täyteen vaunuun,* mutta maksu itse matkasta kannetaan tavalliseen tapaan. Huom. lääkärikortin uusi malli.

1. 4. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 79/1941

Tervehtiminen vapaalippuja esitettäessä[1])

Saapuneiden valitusten johdosta muistutetaan rahastajia velvollisuudestaan *tervehtiä* matkustajan esittäessä joko yhtiön kultaisen merkin tai jonkin vapaamatkaan oikeuttavan lipun tai vuosi-, neljännesvuosi- tai kuukausikortin, ollen tervehtiminen tehtävä sellaisella tavalla, että yleisö ei ainoastaan huomaa sitä, vaan että se myöskin vaikuttaa kohteliaalta.

8. 7. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 81/1941

Keskusteleminen matkustajien kanssa

Sattuneesta syystä muistutetaan *kuljettajia* jälleen siitä, että keskusteleminen matkustajien kanssa ajon aikana on ankarasti kielletty. Jokaista tätä määräystä vastaan rikkonutta tullaan ankarasti rankaisemaan.

16. 7. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 87/1941

Lähtömerkin antaminen huonosti valaistuissa paikoissa

Onnettomuuksien välttämiseksi matkustajien poistuessa vaunusta ja noustessa siihen kehoitetaan rahastajia pimeän tultua katuvalaistuksen ollessa heikon noudattamaan mitä suurinta varovaisuutta lähtömerkkien antamisessa.

1. 8. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

[1]) Vrt. pvk. N:o 103/1942.

Päiväkäsky N:o 114/1941

Sokeain mukana olevien opaskoirien kuljettaminen

Rahastajille tiedoitetaan täten, että sokeat saavat maksutta viedä mukanaan perävaunun etusillalle[1]) opaskoiransa esittämällä oheisen näköisen kortin, jonka kääntöpuolella on koiranomistajan valokuva ja osoite. — Sitävastoin on matkustajalta itse matkasta vaadittava maksu tai vapaakortti.

11. 10. 41. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1942

Päiväkäsky N:o 103/1942

Rahastajien tervehtiminen

Koska valituksia on tullut siitä, että rahastajat *tervehtiessään* eivät tee sitä oikein eivätkä tavalla, joka on yhtiön rahastajille kunniaksi, kehoitetaan jokaista rahastajaa tervehtiessään tarkoin noudattamaan annettuja ohjeita — — —

24. 9. 42. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1943

Päiväkäsky N:o 2/1943

Liikennehenkilökunnan palkkanumerot

Uuden vuoden alusta alkaen saavat kaikki liikenneosastolla palvelevat kuljettajat, rahastajat ja siivoojat[2]) paitsi virkanumeroaan myöskin *palkkanumeron,* mikä pysyy muuttumattomana niin kauan kuin asianomainen henkilö on virassaan. Eri virkaryhmät saavat seuraavat kirjainmerkinnät, joihin numerot lisätään:

raitiovaununkuljettajat	K	autonrahastajat	AR
raitiovaununrahastajat	R	(siivoojat	S.)
autonkuljettajat	AK		

[1]) Vert. lp.pvk. N:o 53/1946.

[2]) Siivoojat kuuluvat nykyään huolto-osastoon.

Jokaisessa ryhmässä numeroidaan henkilökunta juoksevalla numerolla yhdestä (1) ylöspäin, niin että jokainen uusi virkailija saa seuraavan vapaan numeron. Jos joku eroaa, annetaan vapautuva numero uudelle virkailijalle [1]).

4. 1. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 30/1943

Henkilökunnan matkustaminen [2])

Sattuneesta syystä määrätään liikennehenkilökunta käyttämään *perävaunujen* etusiltoja, joissa on suurempi tila, matkustaessaan vuoronvaihtoon tai sieltä pois.

11. 3. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 64/1943

Kiellettyjä matkatavaroita

Sattuneesta syystä huomautetaan *rahastajille,* että rahastajan ohjesäännön 18 §:n määräysten mukaan on matkustajia ehdottomasti kielletty kuljettamasta — — — vaunuissa *tilaaottavia tavaroita* tai sellaisia esineitä, jotka pahan hajunsa, epäsiisteytensä tai muun takia ovat vastenmielisiä toisille matkustajille.

9. 6. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 68/1943

Ilkivallantekojen estäminen

Koska on osoittautunut, että viime aikoina on — — — vaunuissa tehty kaikenlaista ilkivaltaa ja varastettu, etenkin viety istuinten nahkapäällisiä, ei ainoastaan silloin, kun vaunut seisovat päätepysäkeillä, vaan myöskin matkalla linjoilla, käsketään henkilökuntaa muistamaan velvollisuutensa aina tarkoin valvoa vaunuja sekä, jos mahdollista, ottamaan kiinni syylliset ja jättämään heidät poliisille tai tarkastajalle.

16. 6. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

---

[1]) Kts. lisäksi pvk. 98/1946.

[2]) Vrt. pvk. N:o 61/1944 ja N:o 14/1946.

Päiväkäsky N:o 93/1943

Ovitapaturmien välttäminen [1])

Kun on osoittautunut, että suurin osa — — — vaunuissa tapahtuneista tapaturmista on johtunut siitä, että umpinaisten vaunujen rahastajat pitävät vaunun ovia auki vaunun ollessa liikkeellä, käsketään täten *rahastajia* vaunun lähtiessä liikkeelle ehdottomasti *sulkemaan* ensin vaunun *ovet* ja sitten vasta antamaan lähtömerkin, sekä pysäkille tultaessa *pitämään ovet suljettuina* siksi, kunnes vaunu on pysähtynyt.

Sama asia koskee *kuljettajia:* ovet on suljettava ennen kuin vaunu pannaan liikkeelle, sekä: ovia ei saa avata ennenkuin vaunu on pysähtynyt.

— — — 9. 9. 43. merk. *Harald Dahlberg.*

Tiedonanto/1943.

Kassantarkastukset

Sattuneesta syystä ilmoitetaan rahastajille, että kassatarkastuksen tapahtuessa linjoilla on heidän sen jälkeen, kun tarkastus on toimitettu kassakonttorissa, viipymättä kiirehdittävä vaihtopaikalle ja siellä odotettava, kunnes heidän vaununsa saapuu.

v. 1944

Päiväkäsky N:o 41/1944.

Ajaminen huonoilla raitionosuuksilla

Kuljettajille muistutetaan täten velvollisuudesta ajaa *hiljaisella vauhdilla* niissä kohdin, missä rata on huonossa kunnossa s.o. kuoppainen ja epätasainen.

— — —

Tämän määräyksen rikkomisesta rangaistaan.

24. 3. 44. merk. *Harald Dahlberg.*

---

[1]) Vrt. pvk. N:o 43/1947 ja N:o 27/1950.

Päiväkäsky N:o 61/1944.

Virkapukuisen henkilökunnan matkustaminen

Koska on todettu, että useista kielloista huolimatta virkapukuun puetut kuljettajat ja rahastajat asiattomasti keskustelevat virantoimituksessa olevien raitiovaununkuljettajien kanssa, ja kun heille annettua kehoitusta, nimittäin että heidän on mikäli mahdollista käytettävä perävaunujen etusiltaa, ei ollenkaan noudateta, kielletään johtokunnan päätöksen perusteella virkapukuun puettuja yhtiön henkilökuntaan kuuluvia henkilöitä matkustamasta moottorivaunujen etusillalla.

— — —

Yllämainittu määräys ei koske yhtiön toimihenkilöitä, joiden virantoimitus vaatii oleskelua moottorivaunun etusillalla.

Tämän määräyksen rikkomisesta rangaistaan ankarasti.

27. 4. 44. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 128/1944.

Ulkomaalaisten kohteleminen

Koska yhtiön tietoon on tullut, että ——— ulkomaalainen, huolimatta siitä, että hän puhui maan kieltä, ei saanut haluamiaan tietoja eikä myöskään mitään vastausta rahastajalta, huomautetaan henkilökunnalle, että ohjesäännössä annettuja määräyksiä ja neuvoja on ehdottomasti noudatettava, ja siis kaikkia matkustajia, ja varsinkin ulkomaalaisia on kohdeltava mahdollisimman kohteliaasti.

Niitä, jotka rikkovat määräyksiä vastaan, tullaan rankaisemaan.

21. 10. 44. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1945

Päiväkäsky N:o 57/1945.

Vaunuun nouseminen ja siitä poistuminen

16. 1. 1945 alkaen on matkustajien, (riippumatta siitä, onko heillä mukanaan matkatavaraa vai ei), aina *noustava vaunuun takaoven kautta* — — — Poikkeuksena ovat ainoastaan *virkapukuiset poliisit,* jotka nousevat vaunuun etuoven kautta, sekä *sokeat opaskoirineen,* jotka saavat nousta perävaunun etuovesta. Matkatavaraa kuljettavat matkustajat — — — saavat myös poistua takaovesta.

Samalla kiinnitetään liikennehenkilökunnan huomiota aikaisempiin määräyksiin, joiden mukaan virkapuvussa oleva liikennehenkilökunta saa nousta etuoven kautta ainoastaan perävaunuihin. Virkapukuisilla tarkastajilla ja muulla liikennealipäällystöllä on kuitenkin oikeus, milloin palvelus niin vaatii, nousta myöskin moottorivaunuun etuoven kautta.

24. 5. 45. merk. *R. Gustafsson.*

Toimitusjohtajan tiedoitus /1945.

Vaunuston säästäminen

Vaunuston säästämiseksi kuljettajia kehoitetaan ajon aikana *niin paljon kuin suinkin mahdollista säästämään vaunuja ja niiden koneistoa* sekä TARKOIN noudattamaan annettuja ajo-ohjeita etenkin seuraavissa suhteissa:

1. Käyntiinpantaessa on virta yhdistettävä asteittain. Sähkökojeistoa ei saa rasittaa siirtämällä kontrollerin kampea kaksi tai useampia askeleita kerrallaan. Vaunua ei siis saa liian äkkiä koettaa saada täyteen vauhtiin.
2. Virta on katkaistava, kun vaunu on saavuttanut tarpeellisen nopeutensa ja aina poikkikatuja lähestyttäessä.
3. Ennen tuloa pysäkeille on virta ajoissa katkaistava ja jarrut hyvissä ajoin pantava varovaisesti toimimaan, joten vaunu pysähtyy vähitellen ja pehmeästi eikä äkkiä ja nykäyksellä.
4. On pyrittävä ajamaan vaunuja niin tasaisesti ja rauhallisesti, mutta ei niin nopeasti kuin mahdollista. Aikatauluja on noudatettava siten, ettei liikkeellelähtö miltään aikatauluun merkityltä pysäkiltä tapahdu ennen aikojaan [1]). Jos vaunun on linjan päätepisteessä odotettava lähtöaikaansa enemmän kuin tarpeellista, voidaan yleensä väittää, että linjalla on ajettu liian nopeasti.
5. Kaarteissa on ajettava hiljaa, kunnes myös perävaunut ovat sen kokonaan sivuuttaneet.
6. *Sähköjarrua saa käyttää ainoastaan hätäjarruna* [2]).

Toivon, että raitiovaununkuljettajat vakavasti harkitsisivat näitä asioita ja noudattamalla hyvää ammattitaitoista ajotapaa säästäisivät moottorivaunuja mahdollisimman paljon.

20. 6. 45. merk. *Hans Sahlberg.*

---

[1]) Vrt. lp.pvk. N:o 147/1945, 101/1950, 124/1950 ja 155/1950.

[2]) paitsi vanhoissa ruotsal. vaunuissa myös alamäissä jarrutettaessa.

Päiväkäsky N:o 92/1945.

Matkustajien ohjaaminen vaunussa

Matkustajien pyrkimyksestä kesäkuumalla oleskella perävaunujen avonaisella takasillalla on ilmennyt se haitta, että eräät vaunut nousevat niin paljon pystyyn, että vaunun takaosa koskettaa maata ja joko rikkoo katukiveyksen taikka särkyy itse. Tämän välttämiseksi on rahastajien valvottava, että matkustajat jakautuvat vaunun eri osiin niin tasaisesti, että vaunu ei joudu sanottavasti vinoon. Vaunun takaosan koskettaessa maata ei matkaa saa jatkaa ennenkuin tasapaino on palautettu.

Kuljettajat eivät huomatessaan tästä syystä rikkoutuneen katukiveyksen saa jatkaa matkaa ennenkuin he ovat poistaneet irtautuneet kivet. Rikkiajetusta paikasta on sitäpaitsi heti tehtävä ilmoitus lähimmälle tarkastajalle, jotta seuraavien vaunujen vahingoittumisvaara täten saataisiin poistetuksi.

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

23. 7. 45. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 147/1945.

Ajettaessa noudatettavia varovaisuusohjeita

Huolimatta aikaisemmin annetuista lukuisista ohjeista on jälleen todettu, että eräät raitiovaununkuljettajat *ajavat tarpeettoman nopeasti,* vaikka eri linjojen aikataulunmukaiset ajonopeudet eivät tätä vaadi. Seurauksena tästä ovat verrattain usein sattuneet yhteenajot ja kuluneen kaluston turha liikarasittuminen näistä johtuvine kalustonmenetyksineen ja vaikeasti suoritettavine korjauksineen sekä säännöllisten vuorojen poisjäämisineen päivittäisestä liikenteestä.

Kaikkia kuljettajia kehoitetaan senvuoksi entistä *suurempaan varovaisuuteen,* varsinkin vilkasliikenteisillä paikoilla, kuten kadunristeyksissä sekä raitioiden risteyskohdissa. Ajamista liian lähelle edelläkulkevia vaunuja on vältettävä. Sähkömoottoreita ja virtaa on säästettävä ajamalla ilman virtaa alasmäkeä ja kaarteissa sekä katkaisemalla virta heti, kun nopeus on riittävä. Vaihteisiin ja risteysten yli on samoin ajettava ilman virtaa ja hiljaisella vauhdilla. Ennen tuloa pysäkille on virta katkaistava hyvissä ajoin, jottei jarrulaitteita tarvitse rasittaa ja kuluttaa junan pysähdyttämiseksi liian nopeasta vauhdista. Sähköjarrujen käyttö on rajoitettava mahdollisimman vähiin.

Liukkaalla kelillä on noudatettava *erikoista varovaisuutta* ottaen huomioon myös autojen vaikeammat jarrutusmahdollisuudet tällaisella kelillä. Myös siinä tapauksessa, että toinen juna tai auto ilmeisesti rikkoo ajosääntöjä, on yhteenajoa ja onnettomuutta aina vältettävä.

Edelleen on vauhti aina sovitettava niin, ettei tulla päätepysäkille liian aikaisin, vaan *aikataulun mukaisesti.* Pakollisten myöhästymisien sattuessa vauhtia ei kuitenkaan saa kiristää liikaa, vaan on menetetty aika vähitellen ajettava umpeen.

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

16. 11. 45. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 153/1945.

— — —

Sulakkeiden talteenottaminen

Huomautetaan, että *kuljettajien* on ehdottomasti otettava talteen *palaneet sulakkeet* ja jätettävä ne halliin taikka tarkastusasemalle. Tämä on tarpeellista maassa vallitsevan kuparinpuutteen takia ja koska levyjen pakottaminen aiheuttaa tarpeetonta lisätyötä konepajoille.

— — —

29. 11. 45. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1946

Päiväkäsky N:o 11/1946

Lämpökytkimien palauttaminen

Rahastajia [1]) *käsketään ehdottomasti päivittäin sisäänajossa tai muulloin vaadittaessa palauttamaan vaunujensa lämpökytkimet,* sillä muussa tapauksessa jää vastaava vaunumäärä *ilman lämpöä* seuraavana päivänä, koska varakytkimiä ei ole riittävästi. — — —

[1]) Tehtävä ja vastuu on myöhemmin siirretty kuljettajille.

Samalla huomautetaan, että omatekoisten kytkimien käyttäminen aikana, jolloin lämpöä ei saa käyttää, on — — — määräysten kiertämistä, joka tullaan ankarasti rankaisemaan. Sitäpaitsi *siitä voi aiheutua vakavia onnettomuuksia*, joista rahastajat saavat itse vastata, ei vain omasta, vaan myöskin matkustajien osalta. Ellei tätä määräystä noudateta, saattaa lämmön kieltäminen kokonaan olla seurauksena.

21. 1. 46. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 14/1946

Henkilökunnan matkustaminen

Henkilökunnalle annetuista toistetuista kielloista huolimatta olla keskustelematta palvelusta toimittavan kuljettajan kanssa vaunun ollessa liikkeessä, on miltei joka päivä todettu, että niin kuitenkin tapahtuu.

Tämän johdosta *toistetaan* kielto vielä kerran samalla muistuttaen liikennehenkilökuntaa siitäkin määräyksestä, että virkapuvussa oleva henkilökuntaan kuuluva, joka ei kuulu vaunun palvelusta toimittavaan henkilökuntaan, *saa matkustaa* maksutta *ainoastaan perävaunun etusillalla*, kun perävaunu seuraa junan mukana.

Kaikkia tarkastajia käsketään valvomaan, että näitä määräyksiä noudatetaan sekä ilmoittamaan kaikki ne, jotka rikkovat niitä vastaan, *rangaistaviksi.*

11. 2. 46. merk. *R. Gustafsson.*

Vetoomus raitiovaununkuljettajille /1946.

Ohjeita vaurioiden välttämiseksi raitiovaunulla ajettaessa

Korjauksessa olevien vaunujen lukumäärä on tammikuussa jälleen huomattavasti lisääntynyt n. 50:stä—n. 70:een päivässä. Pääsyyt tähän ovat olleet: *yhteenajot, rengasviat* ja *moottoriviat.*

Kuljettajia kuulusteltaessa on käynyt ilmi, että *vauhti* yhteenajon sattuessa useimmiten on ollut *liian suuri.* Rengasviat aiheutuvat niinikään *liian kovan vauhdin äkillisestä jarruttamisesta,* ja moottoriviat samoin siitä, että moottoreita rasitetaan liikaa, esim. yritettäessä ajaa menetetty aika umpeen »pysyäkseen aikataulussa».

Kuljettajille erikoisesti huomioitavaksi:

1. Älä koskaan pidä suurempaa vauhtia kuin aikataulu edellyttää. Kovasta ajosta ei ole mitään hyötyä, mutta kylläkin vahinkoa.
2. Älä koskaan yritä ajaa menetettyä aikaa umpeen pitämällä luvattoman kovaa vauhtia. Yhteenajo tai muu vahinko saattaa olla seurauksena.
3. Älä koskaan kiihdytä vauhtia alamäessä tai ennen pysäkkiä. Ohuet pyöränrenkaat eivät kestä voimakasta jarrutusta irtaantumatta.
4. Älä koskaan lisää vauhtia liian nopeasti etenkään ylämäessä ja raskaalla kelillä, sillä kuluneet moottorit ja johdot eivät siedä suurempia rasituksia.
5. Aja aina *hiljaa ja ilman virtaa* vesilätäkköjen läpi, sillä johtojen hauras eristys ei enää siedä kosteutta ilman lyhytsulun vaaraa.
6. Muista aina, että *myöhästyminen aikataulusta on parempi kuin yhteenajo, rengasvika tai palanut moottori,* joiden kautta vaunu viikoiksi joutuu pois liikenteestä.
7. Muista, että kuljettaja seuraamalla ylläolevia neuvoja *voi* huomattavasti vaikuttaa siihen, että liikennettä ylläpidetään säännöllisenä, johon meidän kaikkien on pyrittävä.

Liikenneosaston päälliköitä ja tarkastajia on kehoitettu tehokkaasti valvomaan varovaista ajamista koskevien käskyjen noudattamista. Liikennehenkilöstön luottamusmiehiä ja järjestöjä on niinikään kehoitettu kaikille ja ennen kaikkea nuorille kuljettajille huomauttamaan, että liikenteen ylläpitäminen normaalisena on mitä tärkeintä.

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

15. 2. 46. merk. *Hans Sahlberg.*

Päiväkäsky N:o 44/1946

Kaluston säästäminen

Sen johdosta, että vaunupula on tässä kuussa yhä kärjistynyt arvelluttavasti, pääasiassa kuluneiden pyöränrenkaiden irtaantumisen takia, vetoaa liikennelaitos vielä kerran kuljettajiin ja rahastajiin kehoittaen *säästä-*

mään kalustoa. Pyöränrenkaita *säästetään tehokkaimmin ajamalla hitaasti* varsinkin:

— kaarteissa — risteysten yli — vaihteissa
— ennen pysäkille tuloa *voimakkaan jarrutuksen välttämiseksi*
— sekä muulloinkin niin, että vaunut eivät heitä. — — —

27. 3. 46. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 53/1946

Sotasokeiden vaunuun nouseminen ja siitä poistuminen

Liikennehenkilökunnalle tiedoitetaan, että *sotasokeat opaskoirineen* 15. 4. 46 alkaen oikeutetaan matkustamaan raitiovaunujen takasillalla saaden nousta vaunuun ja poistua siitä *takaoven* kautta.

9. 6. 46. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 71/1946.

Koirien kuljettaminen linja-autoissa [1])

Liikennelaitoksen lautakunta on päättänyt, että sylikoiria saadaan kuljettaa *maksutta* omnibusautoissa sekä kaupunki- että esikaupunkiliikenteessä. Tämä on luvallista kuitenkin vain ehdolla, että koirat on pidettävä koko matkan ajan sylissä ja että ne eivät aiheuta muille matkustajille häiriötä.

20. 6. 46. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 98/1946.

Vapaana olevien palvelusnumeroiden hakemisoikeus

Liikennehenkilökunnalle tiedoitetaan sattuneesta syystä, että vapaana olevia palvelusnumeroita saa hakea ainoastaan *ylimääräinen henkilökunta* ja vakinaiseen henkilökuntaan kuuluva henkilö ainoastaan siinä tapauksessa, että hänellä on siihen hyväksyttävä syy, esim. sairaus, perhesuhteet ym.

18. 7. 46. merk. *Harald Dahlberg.*

[1]) Vrt. lp.pvk:yyn N:o 39/1949.

Päiväkäsky N:o 100/1946.

Ajaminen katutyömaiden kohdalla [1])

Koska viime aikoina on sattunut ja on ollut sattumaisillaan vaikeita tapaturmia ajamalla työläisten yli, jotka työskentelevät radalla tai aivan sen läheisyydessä, muistutetaan kuljettajia siitä, että heidän on, ohittaessaan ko. työpaikkoja, ajettava mahdollisimman hiljaisella vauhdilla, jotta vaunu voidaan pysäyttää 1, korkeintaan 2 metrin matkalla. Rikkomukset tätä määräystä vastaan tullaan rankaisemaan ankarasti.

18. 7. 46. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 117/1946.

Henkilöllisyyden todistaminen palkkaa nostettaessa

Sattuneesta syystä tiedoitetaan, että työsopimuskirja [2]) *on tästä lähtien* esitettävä palkkaa ja muita saatavia nostettaessa liikennelaitoksen kassoista.

23. 8. 46. merk. *R. Gustafsson.*

v. 1947

Päiväkäsky N:o 15/1947.

Menettely sähkölamppujen rikkoutuessa

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

11. 2. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 25/1947

Ajaminen raitionristeyksissä ja vaihteissa

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

[1]) Vrt. lp.pvk. N:o 22/1949 ja N:o 135/1951.
[2]) nykyään vapaakortti.

ja kun tällaista tapahtuu etenkin *vaunujen ajaessa risteysten ja vaihteiden yli kovalla vauhdilla,* kehoitetaan kuljettajia ajamaan näissä paikoissa aivan hiljaisella vauhdilla niiden määräysten mukaisesti, jotka kuljettajille on opetettu.

15. 3. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 27/1947

Ajamisesta lumensulamisaikana

Alkavan lumensulamisajan takia kehoitetaan kaikkia *kuljettajia* vesilätäkköjä radoilla huomatessaan ajamaan niiden läpi *ilman virtaa* ja aivan *hiljaisella vauhdilla,* koska läiskyvä vesi muuten vahingoittaa vastuksia ja huonolla eristyksellä varustettuja johtoja, minkä johdosta vaunu helposti saattaa joutua pois liikenteestä, mikä vaunupulan takia olisi sangen valitettavaa.

20. 3. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 33/1947

Matkustaminen moottorivaunun etusillalla

Sattuneesta syystä toistetaan aikaisemmin annettu määräys, että virkapukuinen henkilökunta ja muu laitokseen kuuluva henkilö, lukuunottamatta tarkastajia, ei saa matkustaa moottorivaunun etusillalla. Kielto koskee näinollen myös linja-autojen henkilökuntaa samoinkuin myös rata-osaston virkapukuista henkilökuntaa, joiden palvelustehtävät eivät vaadi oleskelemista moottorivaunun etusillalla.

17. 4. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 43/1947

Tapaturmien välttäminen ovissa

Yhä useammin on matkustajilta alkanut saapua ilmoituksia tapaturmista ja vahingoista, jotka johtuvat siitä, että rahastajat sulkevat vaununovet lähemmin katsomatta, onko matkustajia ehkä nousemassa vaunuun tai poistumassa siitä, tai ovatko heidän kätensä tai vaatteensa jääneet ovien väliin. Tämän johdosta kehoitetaan rahastajia kiinnittämään vakavaa huomiota epäkohtaan ja noudattamaan mitä *suurinta varovaisuutta* ovia sulkiessaan varsinkin tungosaikoina sekä silloin, kun vanhuksia, lapsia, invaliideja tai naisia on nousemassa vaunuun tai poistumassa siitä.

21. 5. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 55/1947

Hallista ajaminen

Onnettomuuksien välttämiseksi liikennehenkilökuntaa muistutetaan välttämättömyydestä ajaa vaunut *hallista* mahdollisimman suurta varovaisuutta noudattaen, ollen vaunun varsinkin hallinovien kohdalla ajettava aivan hiljaista vauhtia.

27. 6. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 64/1947

Autojen ajaminen lähtöpaikoilleen Rautatientorille

Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti määrätään Rautatientorilta lähtevät linja-autot ajamaan lähtöpaikoilleen niin ajoissa, ettei matkustajien tarvitse odottaa vaunun lähtöä ulkosalla. — — —

5. 7. 47. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 69/1947.

Rahastamisohjeita

Koska on sattunut tapauksia, että eräät kiinteät rahastajat ovat kehoittaneet istumapaikoilleen jo ehtineitä matkustajia saapumaan takaisin rahastuspaikalle suorittamaan ajomaksunsa, huomautetaan, *ettei* näin olisi meneteltävä.

Vastaava ohje laadinnan alaisena olevassa uudessa rahastajan ohjesäännössä tulee kuulumaan:

»Vaunuissa, joissa on kiinteä rahastajanpaikka, kannetaan ajomaksu jokaiselta matkustajalta ennenkuin hänen sallitaan astua eteenpäin vaunussa. Jos matkustaja on päässyt tai päästetty siirtymään eteenpäin ennenkuin maksu on suoritettu, on rahastajan käytävä noutamassa maksu ensi tilassa.»

Päätepysäkillä ei maksua kanneta rahastuspaikalta, vaan on matkustajien sallittava siirtyä paikoilleen ja rahastajan on käytävä noutamassa maksu heti vaunun lähdettyä. Tämä siitä syystä, ettei vaunun lähtöä turhaan viivytettäisi, etenkään tungosaikoina.

21. 7. 47. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 82/1947

Vaunuun nouseminen

— — —

Matkustajan, joka on päässyt tulemaan vaunuun etuoven kautta, sallitaan *poikkeustapauksessa, kun jonoa ei ole pysäkillä,* jäädä vaunuun tarvitsematta poistua ja tulla uudelleen takaovesta.

Lastenvaunujen mukaanottaminen

Isoja lastenvaunuja ei saa ottaa vaunuihin, vaan ainoastaan kokoonpantavia, pieniä lastenkärryjä, ja vain ei-tungosaikoina, kun vaunussa on tilaa. Kärryt otetaan sisään takaovesta ja tulee rahastajan auttaa niiden nostamisessa.

1. 10. 47. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 89/1947

Virkatiedonannot vaunuissa

Koska on todettu, että jotkut rahastajat laiminlyövät ohjesäännössä määrättyjen virkatiedonantojen tekemisen matkustajille, esim. »Maksakaa, olkaa hyvä», »Siirtykää eteenpäin vaunussa, olkaa hyvä» jne., taikka tekevät sen vain yhdellä kielellä, huomautetaan, että kyseiset tiedonannot on tehtävä kuuluvalla äänellä *sekä suomeksi että ruotsiksi.*

24. 10. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 98/1947.

„Vapaamatkustajien" välttäminen

Kaupunginvaltuuston kokouksessa 12. 11. 47 esitettiin syytös, että eräät rahastajat sallivat »vapaamatkustajia» vaunussaan. Tämän johdosta kehoitetaan rahastajia noudattamaan suurempaa tarkkuutta maksujen perimisessä, jottei liikennelaitokselle tästä aiheutuisi tappiota.

14. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 100/1947

Virantoimitusjaon katsominen

Viime aikoina on sattunut huomattavan paljon myöhästymisiä sen johdosta, että asianomaiset myöhäisestä vuorosta aikaiseen komennetut eivät ole katsoneet virantoimitusjakoa. Tällaista laiminlyöntiä ei voida ottaa huomioon lieventävänä seikkana rangaistusta määrättäessä, koska komennukset myöhäisestä aikaiseen vuoroon usein — — — saattavat tulla kysymykseen.

19. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 103/1947

Varovaisuustoimenpiteet halliin ja hallista ajettaessa [1])

Autojen kanssa sattuneiden yhteenajojen takia raitiovaunujen ajaessa autonkuljettajia varoittamatta pääraitiolta halliin tai sieltä ulos on tästä lähtien ehdottomasti noudatettava euraavia varmuustoimenpiteitä:

1) Niiksi ajoiksi, jolloin sisään- ja ulosajot yleensä tapahtuvat, on hallista lähetettävä merkinantaja, joka pysäyttää auto- ym. liikenteen siksi aikaa, kun raitiovaunut ylittävät ajoradan. Pysäyttämismerkkinä käytetään päivällä punaista lippua (tai laattaa) ja hämärässä sekä illalla punaista lyhtyä, joita heilutetaan kadun poikkisuuntaan.

2) Kun yksinäiset vaunut muina aikoina ajavat sisään halliin tai ulos, on tällöinkin hallista lähetettävä merkinantaja, joka toimii kohdan 1) mukaisesti.

3) Milloin yksinäiset vaunut jostakin syystä ajavat halliin etukäteen siitä hallitarkastajalle ilmoittamatta, on moottorivaunun rahastajan käännettävä vaihde ja jäätävä sen jälkeen ajoradalle varoittamaan autonkuljettajia vaunun aikomuksesta ajaa halliin heiluttamalla kohotettua kättään kadun poikkisuuntaan. Rahastaja saa mennä vaunuun vasta raitiovaunun ylitettyä ajoradan.

27. 11. 47. merk. *Harald Dahlberg.*

---

[1]) Kts. lp.pvk. N:o 60/1951.

v. 1948

Päiväkäsky N:o 1/1948

Vaununovien aukijättäminen halliinajon jälkeen

Kylmänä vuodenaikana kehoitetaan henkilökuntaa vaunujen ajettua halliin jättämään vaununovet auki, jotta hallista lämpö mahdollisimman nopeasti leviäisi vaunuihin ja siten helpottaisi niiden sulamista.

5. 1. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 11/1948

Matkustajien seisominen vaunujen käytävällä

Sattuneesta syystä huomautetaan kiinteille rahastajille, että kielto yleisön seistä vaunun käytävillä ei koske ns. »istumavaunuja». Kuitenkin on rahastajan huolehdittava siitä, että etusilta täytetään ennenkuin matkustajien sallitaan jäädä käytävälle tai takasillalle sekä että käytävälle ei saa jäädä seisomaan niin paljon matkustajia, ettei istumapaikoilta pääse etuoven kautta ulos. Takasilta on mahdollisuuden mukaan varattava vain vaunuun nousevia matkustajia varten.

28. 1. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 14/1948

Tapaturmien ilmoittaminen

Viime aikoina on yhä useammin sattunut, että onnettomuustapaukset on jätetty ilmoittamatta. Tämän johdosta huomautetaan, että liikennehenkilökunnan väistämätön velvollisuus on ilmoittaa kaikki tapaturmat, myös seurauksitta jääneet. Ilmoituksen laiminlyömisestä tullaan tästedes ankarasti rankaisemaan.

30. 1. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 19/1948

Poistuminen vaunusta ennen halliinajoa [1])

Sattuneesta syystä huomautetaan, että *rahastajat* eivät missään tapauksessa saa poistua halliin ajavasta vaunusta, ennenkuin vaunu on pysähtynyt paikalleen hallissa.

Tarkastajien on valvottava, että määräystä tarkoin noudatetaan.

26. 2. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

[1]) Vrt. pvk:hin N:o 103/1947, 118/1950 ja lp.pvk:yyn N:o 60/1951.

Päiväkäsky N:o 24/1948.

Liikkeellelähtö pysähdyksen jälkeen

Jos vaunu on pysähtynyt pysäkille, mutta ei oikealle paikalleen, ja rahastaja tai kuljettaja on avannut ovet matkustajille, ei vaunu *millään ehdolla* saa muuttaa paikkaa ennenkuin säännönmukainen lähtömerkki on annettu. Jos kuljettaja panee vaunun käyntiin ilman merkkiä, on hän vastuussa niistä tapaturmista, jotka mahdollisesti saattavat tapahtua. Rahastajille huomautetaan lähtömerkin antamisvelvollisuudesta. Se on annettava vasta, kun ovet on suljettu.

19. 3. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 37/1948

Kassojen sisäänjättäminen ennen kesäloman alkamista

Ne rahastajat, jotka alkavat kesälomansa, voivat jättää kassansa sisään päivää ennen kuin loma alkaa. Rahastajat, joilla on aikainen vuoro, voivat jättää kassansa heti vaihdon jälkeen suoraan Töölön tai Sörnäisten lippukassaan, ja ne, joilla on myöhäinen vuoro, vaunun ajettua halliin lippukassanhoitajalle, joka vastaanottaa kassat siellä. — Samalla on rahastajan ilmoitettava, mistä lippukassasta hän haluaa saada ulos kassansa lomalta palattuaan.

Huom. Ylimääräistä henkilökuntaa muistutetaan siitä, että heidän on aina tarkoin seurattava kiinteätä komennuslistaa, josta ilmenee sen henkilökunnan numerot, joka toimii vakinaisen henkilökunnan sijaisena kesälomien aikana.

27. 4. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 39/1948

Kilpien vaihtaminen

Aikaisemmin tapahtuneiden tapaturmien johdosta huomautetaan rahastajille, että annettuja ohjeita kilpien kääntämisestä tulee ehdottomasti

noudattaa. Näinollen on ankarasti kielletty kääntämästä kilpiä astinlaudalla seisten vaunun ollessa liikkeellä, sillä seurauksena voi helposti olla, että rahastaja liukastuu ja aiheuttaa itselleen vahinkoa, jota ei voida ilmoittaa tapaturmaksi, ja joka ei myöskään oikeuta sairasavustukseen, vaan josta päinvastoin rangaistaan. Samanaikaisesti kehoitetaan rahastajia kääntämään kilvet oikealla pysäkillä ja tekemään sen maassa seisten.

29. 4. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 66/1948

Tervehtiminen

Sattuneesta syystä huomautetaan, että virkapukuun puettujen kuljettajien ja rahastajien on *tervehdittävä* esimiehiään (ohjesäännön 1 §) ja tovereitaan sotilaalliseen tapaan, kuten kuljettaja- ja rahastajakoulussa on opetettu. Kuljettaja ei kuitenkaan saa tervehtiä ketään, kun hänen kuljettamansa vaunu on liikkeessä.

1. 9. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 67/1948

Rahastajien käyttäytyminen

Viime aikoina on saapunut tavallista runsaammin valituksia siitä, että *rahastajat* eivät osoita tarpeellista valppautta lähtömerkkejä antaessaan ja että rahastajat helposti lausuvat epäkohteliaisuuksia tai antavat kärkeviä vastauksia, jos matkustaja huomauttaa jostakin. Aivan ilmeisen selvissäkään tapauksissa ei rahastaja oivalla velvollisuuttaan pyytää anteeksi. Sen vuoksi rahastajia kehoitetaan välttämään mainitunlaista menettelyä sekä, jos häntä aiheellisesti huomautetaan, kohteliaasti pyytämään anteeksi. Jos huomautus koskee seikkaa, joka ei ole rahastajasta johtuva, kehoitetaan rahastajaa antamaan ainoastaan *lyhyt ja asiallinen* tieto siitä, mistä epäkohta aiheutuu. Rahastaja *ei saa ryhtyä väittelyyn matkustajan kanssa.*

2. 9. 48. merk. *Harald Dalhberg.*

Päiväkäsky N:o 79/1948

Ajaminen raitio- ja johdinvaunujohtojen risteyskohdissa

Vaunun kulkiessa johdinauton ja raitiovaunun ilmajohtojen risteyksien alitse on virta *katkaistava* samalla tavalla kuin *virtapiirien eristäjien* kohdalla.

9. 11. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

Päiväkäsky N:o 88/1948

Pysäkkien ilmoittaminen

Päiväkäskykehoituksista — — — huolimatta huomattava osa *rahastajista* kuitenkin laiminlyö ilmoittaa — — — määrätyt pysäkit.

Tämän johdosta huomautetaan, että se on palvelustehtävä, joka suoritetaan matkustajien hyväksi. Helsinki on maan pääkaupunki, jossa suuri osa matkustajista on toispaikkakuntalaisia, jotka eivät tunne kaupunkia riittävän hyvin voidakseen vaikeuksitta tulla toimeen, jos pysäkkejä ei ilmoiteta. Lisäksi on huomattava, että vanhukset ja muut heikkonäköiset sekä lapset eivät tule pimeän aikana toimeen ilman ilmoituksia, vaikka matkustajien valtaosa sen tekisikin. Mutta näillekin tekisi henkilökunta palveluksen ilmoittamalla pysäkit.

Sen vuoksi rahastajia jälleen kehoitetaan tähänastista paremmin noudattamaan annettuja ohjeita ja vaunun pysähtyessä kuuluvasti ilmoittamaan ainakin pysäkkiluetteloissa lainausmerkeissä olevat pysäkit suomeksi ja ruotsiksi. Puuttuva kielitaito ei ole riittävä syy jättää ilmoituksia kokonaan tekemättä.

Ne rahastajat, jotka tahallaan laiminlyövät tämän, eivät täytä kaikkia niitä hyvän asiakaspalvelun vaatimuksia, joita on asetettava pääkaupungin liikennelaitoksen henkilökunnalle.

Samalla, kun liikennelaitos vielä kerran vetoaa henkilökunnan ymmärtämykseen asiaa kohtaan, huomautetaan, että kaikkien tarkastajien ja liikennealipäällystöön kuuluvien asiana on huomauttaa niille, jotka sen laiminlyövät, velvollisuuksistaan, ja ilmoittaa heidät liikenneosastolle rangaistaviksi. — — —

8. 12. 48. merk. *H. A. Relander.*

Päiväkäsky N:o 18/1948

Moottorin pysäyttäminen pääteasemalla [1])

Poltto- ja voiteluainekustannusten vähentämiseksi kehoitetaan autonkuljettajia *pysäyttämään moottori* päätepysäkillä seisomisen ajaksi ja muulloinkin, milloin se on haitatta mahdollista. Käynnistyslaitteiden ja kennostojen epäkuntoon joutumisesta on aina tehtävä viipymättä ilmoitus tarkastajalle tai raporttikirjaan.

30. 12. 48. merk. *Harald Dahlberg.*

v. 1949

Päiväkäsky N:o 3/1949

Tulen käsittelyssä noudatettavia varovaisuusohjeita

Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti liikennelaitoksen raitio- ja omnibusvaunustot sekä muu kiinteä ja irtain omaisuus tämän vuoden alusta *eivät enää ole palovakuutettuja.* Tämän johdosta kehoitetaan kaikkia liikenneosaston henkilökuntaan kuuluvia *noudattamaan mitä suurinta varovaisuutta tulen käsittelyssä* sekä viipymättä perehtymään niiden palonsammutuslaitteiden käyttöön, joita on asianomaisen työskentelypaikoissa. Tarkastajien on alaiselleen liikennehenkilöstölle opetettava mm. vaahtosammuttajien käyttöä sekä jatkuvasti valvottava, että tarkastusasemille ja autoihin sijoitetut vaahtosammuttajat aina ovat käyttökunnossa. Tarpeen vaatiessa, esim. käytön jälkeen, on ne heti lähetettävä täytettäviksi ja täyttämisajaksi hankittava tilalle toiset. Vielä on kaikkien tarkastajien tulen varomatonta käsittelyä havaitessaan ehdottomasti heti siitä asianomaiselle huomautettava sekä tehtävä räikeistä tapauksista merkintä häiriöilmoitukseen.

12. 1. 49. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 9/1949

Lämmityksen käyttäminen raitiovaunuissa

Liikennelaitoksen lautakunnan päätöksen mukaisesti saadaan raitiovaunuissa kytkeä *puoli lämpöä —3 (kolmen) asteen pakkasella ja koko lämpö —12 asteella.*

[1]) Vrt. lp.pvk. N:o 13/1951.

Kylmyysasteet luetaan aamulla ennen ulosajoa Töölön hallin ja muulloin Ylioppilastalon tarkastusaseman lämpömittarin mukaan.

19. 2. 49. merk. *R. Gustafsson.*

Tiedoitus/1949

Halleissa olevien lippukassojen käyttäminen

Rahastajille huomautetaan, että halleissa olevat lippukassat ovat vain *varakassoja,* joita saa käyttää ainoastaan silloin, kun rahastajan lippuvarasto on edellisenä iltana poikkeuksellisen kysynnän vuoksi vähentynyt niin, ettei se riitä seuraavaa aamuvuoroa varten. Kassan varsinaisen täyttämisen tulee edelleenkin tapahtua, kuten tähänkin asti *lippukassoissa.* Johdinautolinjojen rahastajien on lippuja ostaessaan merkittävä laskelman yläreunaan sana »Johdinauto».

17. 3. 49. merk. *Reino Castrén.*

Päiväkäsky N:o 11/1949

Ovissa sattuvien tapaturmien välttämisestä

Liikennelaitos joutuu tuon tuostakin suorittamaan huomattavia korvauksia matkustajille, jotka ovat jääneet sormin, käsin, vaattein jne. väliin rahastajien sulkiessa ovia. Lisäksi sattuu miltei päivittäin samanlaisia tapauksia, jotka tosin päättyvät vammoitta, mutta jotka ovat omiaan herättämään matkustajissa epävarmuutta ja harmia. *Useimmiten johtuvat nämä tapaturmatapaukset siitä, että rahastajat sulkevat varomattomasti ovet joko vasta vaunun lähdettyä liikkeelle* (= liian aikainen lähtömerkki), *tai katsomatta, ovatko kaikki matkustajat jo nousseet täydellisesti vaunuun.* Tämän johdosta ilmoitetaan, että tällaiset tapaukset tullaan tästä lähtien entistä tarkemmin tutkimaan ja saattamaan leväperäiset rahastajat rangaistukseen sekä korvausvelvollisiksi aiheuttamistaan vahingoista.

15. 3. 49. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 18/1949

Rahastajien istumisoikeus vanhoissa vaunuissa

Rahastajille huomautetaan, että he eivät saa istua palveluksen aikana niissä vanhoissa vaunuissa, joissa ei ole kiinteätä rahastajanpaikkaa.

Istuminen on näinollen edelleenkin sallittua vain poikkeuksellisesti vaunun ajaessa *tyhjänä* varsinaisen sisäkaupunkialueen *ulkopuolella,* tai muulloin rahastajan äkillisesti sairastuessa niin, *ettei hän jaksa seistä.* Rahastajan on kuitenkin aina noustava seisomaan ennen vaunun tuloa pysäkille, kunnes vaunu jälleen on lähtenyt liikkeelle.

4. 5. 49. merk. *Reino Castrén.*

Päiväkäsky N:o 22/1949

Varovaisuuden noudattaminen katutyömaiden ohi ajettaessa

Raitiovaununkuljettajille huomautetaan, että katu- ym. korjaustöiden takia tai muista syistä pystytettyjä varovaisuusmerkkejä ehdottomasti on noudatettava ajamalla hiljaa, kunnes *koko* juna on sivuuttanut vaarallisen raitionosuuden.

20. 5. 49. merk. *Reino Castrén.*

Päiväkäsky N:o 23/1949

Seuraamus epärehellisyydestä lippujen myynnissä

Koska on sattunut epärehellisyyttä lippujen myynnissä vaunuissa, kehoitetaan rahastajia tarkoin noudattamaan lippujen ja alennuskorttien lävistämisestä annettuja ohjeita. Rahastajat, jotka syyllistyvät epärehellisyyteen, tullaan viipymättä erottamaan, kuten aivan äskettäin tapahtui eräässä tapauksessa, sekä mahdollisesti nostamaan syyte heitä vastaan.

23. 5. 49. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 24/1949

Autojen pysäkille ajaminen

Tehtyjen valitusten johdosta kehoitetaan *autonkuljettajia* pysäkille tullessaan ajamaan siten, että auton oikea laita tulee niin lähelle jalkakäytävän reunaa, että sekä vaunuun nouseminen että siitä poistuminen on helppoa. Kuitenkin on varottava, ettei ajeta jalkakäytävän reunakiveykseen kiinni, josta voi helposti olla seurauksena rengasrikko.

25. 5. 49. merk. *R. Gustafsson.*

Päiväkäsky N:o 26/1949

Etuajo-oikeuden käyttämisestä [1])

Poikkeuksena yleisestä säännöstä, että oikealta tuleva ensin sivuuttaa ajoteiden risteyksen, on Helsingin kaupungin liikennejärjestyksen [2]) 8 §:n mukaan *raitiovaunun* ja ajoneuvon ristikkäin kohdatessa toisensa raitiovaunun kuljettava ensin, ellei liikennemerkin annolla toisin määrätä.

Kuitenkin on samassa pykälässä määrätty, ettei edes oikealta tuleva ajoneuvo saa *katkaista* vasemmalta tulevien ajoneuvojen muodostamaa *jonoa.* Raastuvanoikeus on katsonut, että vain kaksikin peräkkäistä ajoneuvoa on jono.

Autoilijat ovat valittaneet, että raitiovaunujen kuljettajat käyttävät etuajo-oikeuttaan häikäilemättömästi, m.m. usein katkaisten jonon, tai tunkeutuen auton eteen takaviistosta vasemmalta tai muuten yllättävästi.

Katuliikenteen häiriötön sujuminen edellyttää, että jokainen kadulla liikkuja joustavasti sopeutuu liikenteeseen ottaen sopuisasti huomioon toistenkin edut sekä toisten mahdollisen huomaamattomuuden ja taitamattomuuden. Raitiovaunuille myönnetty etuoikeus velvoittaa raitiovaununkuljettajia toimimaan niin, ettei heitä voida moittia toisten sortamisesta:

1) raitiovaunuille myönnettyä etuajo-oikeutta myös vasemmalta tultaessa on käytettävä vain milloin se on välttämätöntä;
2) raitiovaunun lähestyessä ajotien haarautumiskohtaa tai raitioiden risteystä on kuljettajan erikoisesti tarkattava oikealla puolellaan liikkuvia ajoneuvoja ja varauduttava siihen, että autoilija ehkä ei huomaa antaa tietä yllättävästä suunnasta lähestyvälle tai yllättävästi suuntaa muuttavalle raitiovaunulle; sekä
3) jos ajoneuvot muodostavat jonon, eikä paikalla ole liikennepoliisia, on raitiovaunun annettava jonon sivuuttaa, mutta jos jono on pitkä, varovasti lähestyen merkinannolla pyydettävä tietä.

Johdinautolla ja *linja-autolla* ei katuliikenteessä ole mitään etuoikeuksia muihin ajoneuvoihin nähden.

Raitiovaunuja, johdin- ja omnibusautoja kielletään pysäyttämästä suojatielle tai niin, että ne sulkevat risteävän ajotien tai rajoittavat näköalaa ajoteiden risteyksissä.

4. 6. 49. merk. *Reino Castrén*

---

[1]) Vrt. lp.pvk:yyn N:o 135/1949.

[2]) Tarkoittaa vanhaa liik.järjestystä; kts. uuden liik.järjestyksen 40 §.

Päiväkäsky N:o 32/1949

Ohje englantilaisten vaihteiden kääntämisestä

Maanantaista 27. 6. 49 alkaen on kaikkiin *englantilaisiin* sähkövaihteisiin ajettava siten, että *ajettaessa raitioiden haarautumispaikassa oikeanpuoleiselle raitiolle on virta kytkettävä* (1 kontakti), kun sitävastoin ajamisen *vasemmanpuoleiselle raitiolle aina tulee tapahtua ilman virtaa.* — — —

17. 6. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 39/1949

Koirien kuljettaminen raitiovaunuissa ja linja-autoissa

Oikaisuna sanomalehdissä 8. ja 9. 7. 49 olleisiin uutisiin ilmoitetaan, että kaupunginhallituksen 7. 7. 49 tekemä, koirien kuljettamista raitiovaunuissa ja linja-autoissa koskeva päätös ei sisällä muutosta nykyiseen käytäntöön. Niinollen on sokeita auttavien opaskoirien kuljettaminen sallittu kaikissa vaunuissa, mutta sylikoirien *vain linja-autoissa.*

Rahastajalla on valta harkita, millainen koira voidaan katsoa sylikoiraksi. Ohjeena pidetään, että koira hyvin mahtuu syliin eikä häiritse matkustajia.

11. 7. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 42/1949

Ohjeita henkilökunnan matkustamisesta

Sattuneesta syystä huomautetaan ennestään voimassaolevasta määräyksestä, että laitoksen vaunuissa matkustava *virkapukuinen henkilökunta ei saa istua,* vaan tulee matkustajien liikkumista estämättä seisoa yleensä perävaunun etusillalla, mutta, jos perävaunu on avonainen tai perävaunua ei ole, moottorivaunun takasillalla. — — —

20. 7. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 43/1949

Autonkuljettajien istuintyynyt

Sen johdosta, että linja-autojen kuljettajanistuimen selkänojaa varten laitettuja irtotyynyjä on otettu käyttöön muihin tarkoituksiin ja piilo-

teltu niitä m.m. autoihin, huomautetaan, että *näitä tyynyjä saa käyttää yksinomaan edellämainittuun tarkoitukseen* ja on kuljettaja vastuussa tyynyn palauttamisesta hallitarkastajan varastoon jokaisen ajon päätyttyä. Autoon jätetty tyyny katsotaan kadonneeksi.

20. 7. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 49/1949

Johdinautonkuljettajien menettely voimavirran katketessa

31. 7. 49 illalla sattui johdinautolinjalla 14 voimavirrankatko, joka osittain kuljettajien virheellisestä toiminnasta johtuen kesti n. 2 tuntia.

Tämän johdosta kehoitetaan johdinautonkuljettajia tällaisten tapausten sattuessa menettelemään seuraavasti, jotta keskeytys liikenteessä supistuisi mahdollisimman lyhyeksi:

1) Käyttövirran katketessa on kuljettajan heti ilmoitettava siitä Töölöntorin tarkastusasemalle;
2) Jos useita vaunuja jää ilman virtaa, on mahdollisimman usean niistä pyrittävä ajamaan samaan paikkaan seisomaan, esim. antamalla vaunujen pyöriä alamäkeen, vaunujen vartioinnin helpottamiseksi;
3) Pysäköiminen on suoritettava niin, että vaunut eivät virran jälleen palatessa pääse itsestään liikkumaan kuljettajan poissaollessa, ja niin, etteivät vaunut estä muuta liikennettä.

3. 8. 49. merk. *R. Gustafsson*

Päiväkäsky N:o 66/1949

Henkilökunnan matkustaminen kuriirikilvellä varustetuissa autoissa

Henkilökunnalle huomautetaan, että linja-autoliikenteen esikaupunkilinjoilla n.s. kuriirikilvissä olevat määräykset koskevat myöskin omaa henkilökuntaa. Rahastajien tulee valvoa, että määräyksiä noudatetaan.

5. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 67/1949

Menettelystä tungoksen sattuessa

Koska on toistuvasti sattunut, että kuljettajat ja rahastajat vaunun täyttyessä tai vaunun täynnä ollessa eivät ole noudattaneet annettuja'

määräyksiä, korostetaan yleisönpalvelun, liikenneturvallisuuden ja kaluston kunnossapysymisen vuoksi seuraavia seikkoja:

1) Rahastajan on aina kohteliaalla, ystävällisellä tavalla kehoitettava matkustajia siirtymään vaunussa eteenpäin, kunnes vaunun etupää ja käytävä ovat kohtuullisesti täyttyneet. Niissä linja-autoissa, joissa on kaksi ulosmeno-ovea, on myöskin huolehdittava, että matkustajat täyttävät ensin etusillan, eivätkä jää keskimmäisen oven kohdalle tukkeamaan käytävää. Autonrahastajille huomautetaan, että *30 % ylikuormitus on edelleen sallittu,* mutta varsinkin huonolla kelillä on tämän määrän ylittäminen vaarallista ja erittäin huonolla talvikelillä on syytä välttää sallittuakin ylikuormitusta.

2) Vaunun tullessa täyteen on rahastajan aina ilmoitettava siitä kuljettajalle »Vaunu täynnä» merkillä. Rahastajan tulee uudistaa tämä merkinanto jokaisella pysäkillä, mistä vaunu lähtee täysinäisenä. Kuljettajan on aina »Täynnä» merkin saatuaan asetettava »Täynnä»-kilpi näkyviin, mutta myöskin heti poistettava se, kun rahastaja antaa vain tavallisen lähtömerkin.

3) Samalla muistutetaan rahastajia heidän velvollisuudestaan ehdottomasti aina ennen lähtömerkin antamista ja vielä sen jälkeen, kunnes vaunu pääsee vauhtiin, tarkasti katsoa taaksensa, onko matkustajia vielä tulossa, jotta voitaisiin välttää tapaturmat ja muut kiusalliset tilanteet, joita jatkuvasti on aiheutunut tämän velvollisuuden laiminlyönnistä. Ellei tässä suhteessa saada parannusta aikaan, ei liikennelaitos ajanmittaan voi torjua esitettyjä vaatimuksia rahastajien kiinteän istumapaikan poistamisesta. Voidakseen helpommin kääntyä oveen päin ja palvella yleisöä voi rahastaja tarpeen vaatiessa suorittaa tehtävänsä seisten.

5. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 72/1949

Määräyksiä henkilökunnan saapumisesta työhön ja ilmoittautumisesta

Liikennehenkilökunnan alkaessa työvuoronsa on 15. 10. 1949 alkaen noudatettava seuraavia määräyksiä:

Halleista ulosajettaessa on *kuljettajien* ilmoittauduttava noutamalla aikataulut *viimeistään 10 min. ennen vaunun ulosajoa* ja *rahastajien* noutamalla pihtinsä *vimeistään 5 min. ennen.* Tämän jälkeen pitää jokaisen heti mennä vaunuunsa. Vaunusta saa sen jälkeen poistua ainoastaan mahdollisia vikoja ilmoittamaan.

Kun on tarkistettu, että kaikki on asianmukaisessa kunnossa, on kuljettajan sytytettävä raitiovaunun linjavalot (pyöreä numerolyhty ja n.s. sarvilyhdyt) merkiksi siitä, että kaikki on kunnossa. Tämän jälkeen, mikäli raitiolla on tilaa, on vaunu heti ajettava hallin oven eteen ja siinä odotettava ulosajoaikaa.

Työvuoron alkaessa *vaihtopaikalla* on niin kuljettajien kuin rahastajienkin ilmoittauduttava työvuorossa olevalle tarkastajalle *viimeistään 5 min. ennen* vaihtoaikaa.

Ylimääräisen henkilökunnan tulee saapua työpaikoilleen seuraavasti: Se *ylimääräinen henkilökunta,* joka on virantoimitusjaossa määrätty viransijaisiksi, noudattaa ylläolevia määräyksiä.

Virantoimitusjaon »varalta»-sarakkeeseen merkittyjen, *aikaiseen* vuoroon kuuluvien, on *arkipäivinä* ilmoittauduttava a.o. hallitarkastajalle viimeistään klo 5.40, autopuolella 5.35 ja *sunnuntaisin* (vast.) klo 6.50, autopuolella klo 7.15, ellei a.o. tarkastaja ole toisin määrännyt.

Päivällä on molempiin vuoroihin kuuluvan ylimääräisen henkilökunnan ilmoittauduttava a.o. vaihtopaikan tarkastajalle viimeistään 5 min. ennen ensimmäistä vaihtoa, ellei a.o. tarkastaja ole toisin määrännyt.

Milloin ylimääräistä henkilökuntaa tarvitaan muina kuin yllämainittuina aikoina, ilmoitetaan siitä virantoimitusjaossa.

Jos kuljettaja tai rahastaja ei ilmoittaudu yllämäärättyyn aikaan mennessä, katsotaan hänet myöhästyneeksi ja määrää tarkastaja toisen hänen tilalleen. Henkilökuntavaunun myöhästymisestä aiheutuneista myöhästymisistä ei kuitenkaan ole myöhästymisen seuraamuksia.

13. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

Päiväkäsky N:o 73/1949

Liikennepäällikön päiväkäskyt

Liikenneosaston määräykset ja tiedoitukset, jotka tarkoitetaan useiden henkilöiden noudatettavaksi tai tiedoksi, julkaistaan *liikennepäällikön päiväkäskyinä.* Niiden laatimisesta ja jakelusta noudatetaan 15. 10. 1949 alkaen seur. ohjeita:

Julkaistavasta päiväkäskystä laatii virkailija, jonka toimialaan asia kuuluu, koneella kirjoitetun suomen- ja ruotsinkielisen ehdotuksen jakelu-

ehdotuksineen ja esittelee sen liikennepäällikölle. Jakeluehdotuksissa käytetään voimassa olevia jakelutaulukkoja tarpeellisin lisäyksin.

Hyväksytyn päiväkäskyn allekirjoittaa liikennepäällikkö ja varmentaa esittelijä alkuperäiskappaleena. Päiväkäskyn mahd. liitteet varmentaa esittelijä. Alkuperäiskappaleet säilytetään liikennelaitoksen keskusarkistossa ja diarioidaan siellä.

Päiväkäskyn numeroinnista, monistelusta, monisteen oikeellisuudesta ja oikeasta jakelusta vastaa ylitarkastaja. Monisteisiin kirjoitetaan allekirjoitukset koneella, varustettuna sanalla »merk». Kun alkuperäiskappale on allekirjoitettu, otetaan siitä jakelun mukainen määrä monisteita, joihin merkitään myös jakelu.

Halli- ja asematarkastajat sekä lippukassojen esimiehet kiinnittävät saamansa päiväkäskyt viipymättä a.o. paikoissa oleviin ilmoitustauluihin. Päiväkäskyt, jotka ovat olleet tarpeellisen ajan, vähintäin viikon, taululla luettavina, poistavat he taululta ja panevat taulun läheisyyteen sitä varten varattuun mappiin, jossa ne säilytetään numerojärjestyksessä. Kokoelman tulee olla täydellinen.

Jos päiväkäsky on julkipanon aikana tai sitä ilmoitustaulusta poistettaessa vahingoittunut siinä määrin, ettei sitä voida selvyyden siitä kärsimättä enää paikata ennen mappiin siirtämistä, tilataan uusi kappale ylitarkastajalta.

Helmikuun alussa siirretään edellisen vuoden päiväkäskykokoelma säilytettäväksi a.o. julkipanopaikan hoitajan määräämään paikkaan, ollen se kuitenkin pyynnöstä henkilökunnan nähtävänä.

Päiväkäskykokoelman lukija vastaa siitä, ettei käsky tällöin tahraannu, vahingoitu tai häviä.

15. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

Liite (ei seuraa).

Jakelu: Y + R + A *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 74/1949

Häiriöilmoitukset

Lokakuun 24 pv:stä 1949 alkaen otetaan sekä ratiotie- että autoliikenteessä kokeilutarkoituksessa käyttöön oheisen malliset kaavakkeet liikenne- y.m. häiriöiden ilmoittamista varten. A.o. tarkastajat täyttävät jokaisesta tapahtumasta erikseen hiilipaperia käyttäen 2 kpl. ilmoituksia (autoliikenteessä 3 kpl.), joista toinen on ilmoituspäivää seuraavana aamuna klo 8.30 mennessä lähetettävä pääkonttorin liikenneosastolle, toisen jäädessä a.o. tarkastusasemalle tai halliin, jossa ne säilytetään päivä- ja numerojärjestyksessä erikoisessa mapissa. Autoliikenteessä on kolmas kappale lähetettävä ajomestarille Vallilan halliin.

Tästä alkaen täytetään ainoastaan halleissa »Ulosajo-, vaihto- ja liikenneilmoituksen» (Kaavake Li 38 e) *etusivu* käyttäen runkona huoltoosaston lähettämää luetteloa ulosajaneista vaunuista. Hallit lähettävät »Ulosajo- ja vaihtoilmoituksensa» liikenneosastolle niinikään ilmoituspäivää seuraavana päivänä klo 13.00 mennessä. Tarkastusasemilla sensijaan k.o. ilmoitusta ei enää lainkaan täytetä. Tarkastusasemille lähettää huolto-osasto heti aamulla ainoastaan ilmoituksen ulosajaneista vaunuista käyttäen toistaiseksi lomaketta Li 92.

Liikennehäiriöilmoitusten laatimisesta annetaan seuraavat ohjeet:

— Ilmoituksen »N:o» tarkoittaa, kuinka mones ilmoitus k.o. päivänä on kyseessä. Seuraavana päivänä aloitetaan numerosarja uudelleen 1:stä;

— Kohtaan »Tapauksen laatu» merkitään risti (x) sen nimikkeen jälkeen, josta on kysymys. Jos ei ole tapausta vastaavaa nimikettä, merkitään risti »Sekalaista» riville.

— Kohtaan »Asianosaiset» merkitään esim. yliajetun, loukkaantuneen tai tahrautuneen henkilön arvo, nimi ja osoite, tai ajoneuvo, jonka kanssa yhteenajo tapahtui, sen omistajan ja kuljettajan nimi ja osoite j.n.e.

— Kohdassa »Selostus» tehdään lyhyesti selkoa tapahtumasta.

Kaksoisviivalla ympäröityihin kohtiin tehdään merkinnät pääkonttorissa.

Kaavakkeen käyttäjää, joka toteaa kaavakkeessa puutteellisuuksia, kehoitetaan ilmoittamaan niistä liikenneosastolle ja samalla esittämään mahdolliset parannusehdotuksensa.

18. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

1 Liite (ei seuraa). *R. Gustafsson.*

Jakelu: tilapäinen.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 78/1949

Oikeus jäädä vaunuun päätepysäkillä

On sattunut ikäviä välikohtauksia, kun rahastajat vaunun tullessa päätepysäkille määräysten mukaisesti ovat käskeneet jopa vaikeasti sairaita ja invaliideja pois vaunusta sen vuoksi, että siellä on ollut muita matkustajia jonossa.

Pitäen entiset ohjeet muuten voimassa, ilmoitetaan, että *henkilö, jolla on invaliidivapaakortti, saa jäädä vaunuun* jatkaakseen matkaa toiseen suuntaan, vaikka päätepysäkillä on matkustajia jonossa. Saman oikeuden voi rahastaja harkintansa mukaan myöntää myös sairaille, sokeille ja vanhuksille. Edestakaisesta matkasta kannetaan kaksi maksua.

Jos vaunussa olevat matkustajat tekevät huomautuksia tällaista menettelyä vastaan, tulee rahastajan asiallisesti selittää menettelynsä syy.

26. 10. 49 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 81/1949

Munkkisaaren hallin käytäntöön ottaminen

Sen johdosta, että Munkkisaaren hallit otetaan 31. 10. 49 käytäntöön tungosaika- ja yhdistelmäautojen säilytyspaikkana, määrätään seuraavaa:

— — —

2) 1. 11. 49 alkaen sanotut autot lähtevät aamuisin linjalle Munkkisaaren hallista ja on kuljettajan muiden lähdössä esiintyvien toimenpiteiden lisäksi ajettava vaunu hallista ulos.

3) Aamuvuorojen päätyttyä k.o. vaunut ajetaan — — — Vallilan halliin.

4) Iltapäivävuoroille lähdetään siis Vallilan hallilta.

5) Iltapäivävuorojen päätyttyä ajetaan Munkkisaaren hallin pihalle, minkä jälkeen suoritetaan tässä yhteydessä tehtäväksi määrätyt toimenpiteet.

6) Vaunujen huolto tullaan suorittamaan Vallilassa, jossa varavaunutkin pidetään. Vikailmoitukset tehdään kuten aikaisemmin tarkastajalle ja *Vallilan* halliin. Jollei vioittunutta vaunua ole vaihdettu, ajetaan se iltavuoron päättyessä *Munkkisaaren* hallille, mikäli ei tarkastaja toisin määrää.

— — —

27. 10. 49. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 86/1949

Lääkärien vastaanotot

Lääkärien vastaanottoajat ovat 15. 11. 1949 alkaen:

Arkipäivinä: Tri Rouhunkoski (kaikki rahastajat, siivoojat ja naispuoliset työntekijät) *klo 9.00—11.00.*

Tri Kaplan (muut) *klo 12.30—14.30.*

Lauantaisin: Tri Rouhunkoski klo 9.00—10.30.

(vast.) *Tri Kaplan klo 11.30—13.00.*

Sairaustapaukset, jotka sattuvat *lauantaisin* vastaanottoajan jälkeen, *tai sunnuntai- ja juhlapäivinä* on kuten tähänkin saakka hallitarkastajien toimesta ilmoitettava päivystävälle sairaanhoitajattarelle (puhelimet: Ahlfors 95 703, Berglund 92 030, v. Schantz 32 913) sanottuina päivinä *ainoastaan klo 16.00—17.00 välillä.* (Sairaanhoitajattarien päivystysluettelo julkaistaan erikseen). Ilmoitettaessa on m.m. mainittava potilaan *tarkka osoite,* porras, ovi j.n.e.

Arkipäivisin on *kotikäynneistä* ilmoitettava *lääkärin vastaanotolle* vastaanattoaikoina edellä mainitulla tavalla.[1])

Aikaisemmat lääkärien vastaanottoa koskevat tiedoitukset peruutetaan.

11. 11. 49 merk. *R. Gustafsson*

Jakelu: Y + R + A + N + T + L + S *Bruno Lind.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 98/1949

Ajo-ohjeiden noudattaminen autolla ajettaessa

Lukuisten autojen liikenteessä vioittumisten takia huomautetaan autonkuljettajille liikenteen aikataulunmukaisen suorituksen edellyttävän, että autoa aina ajetaan oikein ja annettujen ohjeiden mukaisesti. Jokaisen autonkuljettajan on varottava rasittamasta autoa tai jotain siihen kuuluvaa laitetta tarpeettomasti.

Esimerkiksi 8. 12. 49 annettiin 47 vikailmoitusta ja näistä 32 koski tuulilasinpyyhkijöiden epäkuntoon joutumista. Tuulilasin pyyhkijöiden moottorit ovat alimitoitetut, joten ne eivät kestä koko päivän yhtämittaista käyttöä. Pyyhkijä on pysäytettävä, kun sitä ei aivan välttämättä tarvita ja ainakin auton päätepysäkillä seisonta-ajaksi.

13. 12. 49. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

[1]) Lisämääräyksiä, kts. lp.pvk. N:o 177/1951.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 105/1949

Tungosaikahenkilökunnan työaika

Liikennelaitoksen lautakunta on 21. 12. 49 puolestaan hyväksynyt sopimuksen, jolla erimielisyys *tungosaikavuorojen henkilökunnan työaikaa* koskevien määräysten tulkinnasta on soviteltu siten, että mainitun henkilökunnan työaika *on toistaiseksi 170 tuntia kuukaudessa.* — — —

K.o. tulkintaerimielisyys on soviteltu jättäen ratkaisematta, mikä tulkinta olisi oikea. — — —

Tungosaikahenkilökunnan aikataulukirjassa — — — sulukeissa ( ) oleva kellomäärä tarkoittaa vaunun ulos- tai sisäänajoaikaa.

24. 12. 49. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Valtter Laitinen.*

v. 1950

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 1/1950

Lämpöpattereiden kytkeminen ja sulakkeiden vaihtaminen

Kun raitiovaunuissa olevien lämpöpattereiden kytkeminen joko päälle tai pois sekä lämpöpattereiden ja valaistuksen palaneiden sulakkeiden vaihtaminen on jossain määrin vaarallista virran ollessa päällä, on henkilökunnan aina *ehdottomasti vedettävä virroittaja alas* ko. työn ajaksi.

3. 1. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu. Y + R *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 4/1950

Liikenneosaston määräyssarjat

Tästä lähtien tullaan julkaisemaan kahta määräyssarjaa:

a) Liikennepäällikön *päiväkäskyissä,* (lyh. lp. pvk.), — — —

b) Liikenneosaston *pysyväismääräyksissä,* (lyh. Lo.Pm.) — — —

Ilmoitettujen väärintulkintojen johdosta huomautetaan, että vain kustakin asiasta käytetty sanonta ratkaisee, päteekö siitä lausuttu tiedoituksena, vetoomuksena, kehoituksena vai määräyksenä tms.

— — —

Kullekin *henkilökohtaisesti jaetut* (jakelut RH ja AH) *määräykset* tulee vastaanottajan huolellisesti säilyttää koottuina. Ylitarkastaja pitää niiden varakappaleita varastossa ja jakaa ne liikenneosaston palvelukseen myöhemmin tuleville henkilöille.

— — —

10. 1. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A + N + T + S + L *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 6/1950

Liikennehenkilökunnan kielikurssit

Yhä vilkastuvaa turistiliikennettä ja Olympian kisoja ajatellen olisi toivottavaa, että voisimme edes välttävästi palvella matkustajia heidän omalla kielellään. Liikennehenkilökunnan kieli- ja opastamistaidon parantamiseksi järjestetään, toistaiseksi kokeiluna, maksuttomia, vapaaehtoisia, vapaa-aikoina pidettäviä, osittain kerhomuotoisia *kielikursseja* ja niiden yhteydessä käytännöllistä harjoitusta yleisön opastamiseen.

Kun kurssivaatimukset aikanaan voidaan vahvistaa, on tarkoitus antaa osanottajille *todistukset* osallistumisesta kursseihin (nimenhuutolistojen perusteella) ja tutkinnossa osoitetun taidon asteesta. Nämä todistukset aijotaan huomioida mm. nimityksissä.

Kaikkia niitä, jotka eivät täydellisesti taida *suomenkieltä,* kehoitetaan ilmoittautumaan suomenkielen kursseille. Nyt alkavat *ruotsinkielen* kurssit ovat tarkoitetut niille, jotka eivät edes auttavasti taida ruotsia, sekä *vieraitten kielten* kurssit niille, jotka eivät osaa k.o. kielten alkeitakaan. Myöhemmin järjestettäneen ruotsia ja vieraita kieliä jonkin verran taitaville tilaisuus hankkia todistus taidostaan sekä jatkokursseja.

Kukin kerho kokoontuu noin kerran viikossa klo 19.30 noin kahden tunnin ajaksi. Kurssit pidetään Vallilan ruokasalissa. Kurssien osanottajat ovat velvolliset korvauksetta suorittamaan kurssien järjestelyn vaatimia tehtäviä.

Kursseihin osallistuvia kehoitetaan itse kustantamaan *oppikirjansa,* koska niistä on heille jatkuvaa hyötyä opitun kertaamisessa. Liikennelaitos varaa myös rajoitetun määrän oppikirjoja, joita lainataan oppilaille kurssin ajaksi.

Kursseille halukkaita tarkastajia, kuljettajia ja rahastajia kehoitetaan — — — merkitsemään halleissa oleviin listoihin ammattinsa, palvelusnumeronsa ja nimensä sekä kielen, jota haluavat opiskella. Tarpeen ja

mahdollisuuksien mukaan järjestetään kursseja suomen-, ruotsin-, englannin-, ranskan-, saksan- ja venäjänkielissä.

Opetus on pyritty muuttamaan mahdollisimman mielenkiintoiseksi ja käytännölliseksi. Samalla kun toivon liikennehenkilökuntaan kuuluvien lukuisasti käyttävän tätä tilaisuutta ammattitaitonsa kehittämiseen, korostan, että jokaisen kursseille ilmoittautuvan tulee säännöllisesti käydä kurssitilaisuuksissa ja vakavasti opiskella.

— — —

12. 1. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikenneosaston pysyväismääräys N:o 1/1950

Kaikille liikennehenkilökuntaan kuuluville.

Liikenteen turvallisuuden ja yleisönpalvelun tehostamisesta

Tulee voimaan 15. 2. 1950.

Huolimatta siitä, että liikennelaitos päiväkäskyissä, esimiehet henkilökohtaisesti ja saamani tiedon mukaan myös liikennehenkilökunnan omat järjestöt ja luottamusmiehet toistuvasti ovat korostaneet oikean yleisönpalvelun ja liikenneturvallisuuden vaatimuksia, on viime kuukausina sattunut niin useita ja senlaatuisia vahinkoja, ettei niitä voida selittää pelkiksi tapaturmiksi tai erehdyksiksi, vaan on katsottava niiden eräissä tapauksissa osoittavan yleisön palveluksessa sopimatonta piittaamattomuutta.

Olen vakuuttunut siitä, että suurin osa liikennehenkilökunnasta koettaa tunnollisesti täyttää vastuunalaisen tehtävänsä ja kärsii siitä moitteesta, minkä piittaamattomat työtoverit aiheuttavat koko ammattikunnalle. Paras vastuuntunnon ja sosiaalisen mielen kasvattamisen keino on valistuneiden työtovereiden vaikutus. Toivon, että tätä kasvatuskeinoa edelleenkin ja yhä tehokkaammin käytettäisiin ammattikunnan tason kohottamiseksi.

Tiedän hyvin, että yleisön palveleminen ja vahinkojen välttäminen on usein vaikeata, vallankin tungoksessa, pimeässä ja vaikean sään vallitessa sekä käytettäessä osittain jo liian kulunutta kalustoa. Sitä on koetettu helpottaa monin teknillisin parannuksin ja niitä tullaan mahdollisuuksien rajoissa edelleenkin tekemään. Mutta parhaatkaan teknilliset laitteet tai järjestelyt eivät auta kaikissa tilanteissa eivätkä ne voi korvata ihmisen valppautta, joustavuutta tai tunnollisuutta.

Joidenkin liikennehenkilökuntaan kuuluvien valppauden ja tunnollisuuden puuttuminen sekä suoranainen tehtävien laiminlyönti ovat osaltaan aiheuttaneet kuolemaan tai vaikeaan ruumiinvammaan johtaneita onnettomuuksia, yleisölle ja kaupungille aineellisia vahinkoja sekä matkustajille tarpeetonta ajanhukkaa, haittaa ja harmia.

Jokainen tarkastaja, kuljettaja ja rahastaja on koulutuksessa, ohjesäännöistä, päiväkäskyistä ja ennenkaikkea ammattikokemuksesta varmasti oppinut, millä tavoin hänen pitäisi menetellä. Tehtäviensä oikea hoitaminen edellyttää kaikkien sääntöjen tunnollista noudattamista, mutta samalla myöskin joustavuutta ja ennenkaikkea hyvää tahtoa matkustavaa yleisöä ja yhteiskuntaa kohtaan, jonka palveluksessa olemme. Äskeiset tapaukset antavat aiheen tällä kertaa erikoisesti korostaa seuraavia, osittain asiallisesti ennestään voimassaolevia, osittain nyt tarkistettuja määräyksiä:

Tarkastajan tehtävistä.

1. Tarkastajan tehtävä on *johtaa* ja *valvoa* alaisensa liikennehenkilökunnan toimintaa. Hänen tulee jatkuvasti *neuvoa* alaisiaan mallikelpoisesti hoitamaan tehtävänsä.
2. Sen vastuun vuoksi, mikä liikennelaitoksella on, tulee tarkastajan *onnettomuuden* tai *virheen* sattuessa nopeasti selvittää tapaus. Hänen työnsä ei saa rajoittua vain saadun ilmoituksen muistiin merkitsemiseen, vaan hänen on kyselemällä ja saamiaan vastauksia tutkimalla pyrittävä saamaan puolueeton totuus selville ja mahdollisimman täydellinen selostus kirjoitetuksi. Tarkastaja, joka toveruuden tai muun syyn vuoksi ilmoituksessaan kaunistelee asioita tai jättää selvittämättä tehdyt virheet, on moraalisesti kanssasyyllinen ja suosii piittaamattomuutta.

Kuljettajan tehtävistä.

3. Kuljettajan tulee, vaikka on saanut rahastajalta lähtömerkin, etuoven sulkiessaan ja *ennen liikkeellelähtöä* tarkata [1]), onko joku takertunut vaunun oviin, kaatunut vaunun viereen, vaunusta poistumassa tai pysäkillä tai sen lähellä vaunuun pyrkimässä.
4. Jos rahastaja antaa pysähtymismerkin (niinkuin kohdassa 23 c on määrätty) heti vaunun lähdettyä pysäkiltä tai jos kuljettaja kohdan 24 b tai 28 mukaisesti itse huomaa vaunun pysäyttämisen tarpeelliseksi,

1) kts. l.p.pvk. N:o 27/1950.

tulee hänen pysäyttää vaunu sikäli kuin ja niin nopeasti kuin vahinkoa aiheuttamatta ja liikennejärjestystä rikkomatta on mahdollista.

5. Jollei rahastaja *pysäkkiä lähestyttäessä* anna pysähtymismerkkiä, tulee kuljettajan tarkata, onko pysäkillä tai sen lähellä mahdollisia vaunuun pyrkijöitä, ja sellaisen havaitessaan pysäyttää vaunu, jollei se ole täynnä. *Vert. kohtaan 26.*
6. Kuljettajan on tarkattava *yleisön* mahdollisia koputuksia ja muita *hätämerkkejä.*
7. Havaitessaan vaaran uhkaavan tai rahastajan tai yleisön antaessa hätämerkin on kuljettajan *heti pysäytettävä* vaunu niin nopeasti kuin suurempaa onnettomuutta välttäen on mahdollista.
8. Kuljettajan tulee ajaessaan jatkuvasti seurata katuliikennettä tuuli- ja sivulaseista ja peileistä sekä pitää nämä mahdollisuuksiensa mukaan kirkkaina ja peilit oikein suunnattuina. Jos näkyvyys kuljettajan ponnistuksista huolimatta on vähentynyt, tulee hänen tähystää tavallistakin huolellisemmin ja ajaa erityisen varovasti.
9. Kuljettajan tulee tarkata rahastajan merkinantoa »*Vaunu täynnä*» ja sen kuullessaan heti asettaa vastaava kilpi näkyviin. Jos rahastaja antaa tavallisen lähtömerkin, tulee kuljettajan heti poistaa mainittu kilpi näkyvistä.

Ajonopeudesta ja aikataulun noudattamisesta.

10. Vaunu ei saa *lähteä* aikatauluun merkityltä pysäkiltä ennen aikataulun mukaista aikaa. Erikseen määrättävillä esikaupunkien autolinjoilla [1]) saa vaunu kuitenkin lähteä tultuaan aivan täyteen ilmeisesti pitkämatkaisia matkustajia.
11. Ajonopeutta ei saa lisätä *lepotaukojen* pidentämiseksi yli sen, mikä kullekin linjalle on ilmoitettu [1])
12. Jos vaunu on *myöhässä,* on myöhästymisaika koetettava voittaa takaisin ajamalla ilman lepotaukoja ja hieman nopeammin. Matkustajien ottamista vaunuun ei tällöinkään saa ajan voittamiseksi laiminlyödä, jollei aivan välittömästi jäljessä kulje toinen saman linjan vaunu, jossa on riittävästi tilaa.
13. *Suurinta sallittua nopeutta* ei missään tapauksessa saa ylittää, vaan on nopeus kelin, liikenteen ja näkyväisyyden mukaan aina sovitettava niin, että kuljettaja vaaran uhatessa pystyy ajoissa pysäyttämään vaununsa.

[1]) kts. lp.pvk. N:o 24/1950.

Suurin sallittu nopeus on:
— raitiovaunuille (maistraatin päätös 11. 5. 1933) 35 km/t
— johdin- ja linja-autoille: yleensä ..... 45 »
erikseen ilmoitetuilla teillä 50 »

14. Kuljettaja ei saa sokeasti luottaa siihen, että edessä oleva ajoneuvo tai henkilö ajoissa väistyy.
15. Jos vaunu on *paljon myöhässä,* määrää asematarkastaja erikseen annettuja ohjeita (Lo.Pm. N:o 2/1950) noudattaen, millä tavoin se palautetaan oikeaan aikaan. Kuljettaja ei saa myöhästymisen vuoksi jättää osaa kierroksesta tai koko kierrosta ajamatta ilman asematarkastajan lupaa. Jos asematarkastaja määrää vaunun jättämään osan kierroksesta tai koko kierroksen ajamatta, on matkustajat opastettava jäljessä tulevaan vaunuun ja huolehdittava siitä, ettei heidän tarvitse maksaa toistamiseen.

Rahastajan tehtävistä.

16. Rahastaja ei *saa avata vaunun ovia,* jos vaunu vähänkin liikkuu, paitsi milloin joku on takertunut oveen. Ovet on *suljettava* vähäistä ennen lähtömerkin antamista.
17. Rahastajan on ennen ovien sulkemista ja lähtömerkin antamista *keskeytettävä rahastaminen* ja kiinnitettävä koko huomionsa siihen, onko joku takertunut johonkin oveen, kaatunut vaunun viereen tai pysäkillä tai sen lähellä pyrkimässä vaunuun. Matkustajia, jotka tällöin eivät vielä ole ennättäneet maksaa, rahastajan sopii pyytää odottamaan ilmoittamalla esimerkiksi: »Nyt lähdemme; malttakaa hetkinen. — Nu far vi; dröj en stund.» Rahastaja saa kääntää huomionsa muuhun ja aloittaa rahastamisen uudelleen vasta, kun vaunu on kulkenut kohdassa 23 c määrätyn matkan.
18. Siksi ajaksi, jona rahastajan kohdan 17 mukaisesti on keskeytettävä rahastaminen, kehoitetaan häntä niissä vaunuissa, joissa on ylöskääntyvä rahastajanistuin, sekä muissakin vaunuissa, mikäli se on mahdollista, *seisomaan* voidakseen paremmin kääntyä ja tähystää. Jos rahastaja ei voisi seistä, on hänen kuitenkin käännyttävä ja tähystettävä huolellisesti.
19. Rahastajan on myös tarkattava *yleisön* mahdollisia koputuksia ja muita *hätämerkkejä.*
20. Rahastajan tulee tiheästi tarkastaa *tähystykseen käyttämänsä ikkunat* sekä vaunuun tähystyksensä helpottamiseksi asetetut peilit tms. lait-

teet sekä tehdä, mitä voi, niiden pitämiseksi kirkkaina ja oikeassa asennossa. Jos näkyvyys rahastajan ponnistuksista huolimatta on vähentynyt, tulee hänen tähystää sitä huolellisemmin.

21. Vaaran uhatessa on rahastajan annettava kuljettajalle *hätämerkki.*

22. Jokaisella pysäkillä, jolta vaunu lähtee täytenä, on rahastajan annettava kuljettajalle merkki »*Vaunu täynnä*». Jos vaunussa sensijaan on tilaa, on käytettävä tavallista lähtömerkkiä.

Myöhästyvien matkustajien ottamisesta vaunuun.

23. Jos *rahastaja* havaitsee pysäkillä tai sen lähellä ilmeisesti vaunuun myöhästyvänä pyrkivän henkilön, tulee hänen:
   a. *jos hän on sulkenut oven,* mutta ei vielä antanut lähtömerkkiä, ainakin kerran kullakin pysäkillä avata ovi uudelleen tahi useampiakin kertoja, jollei tästä aiheudu liikenteen häiriytymistä,
   b. *jos hän on antanut lähtömerkin,* mutta vaunu vielä ei ole lähtenyt liikkeelle, peruuttaa lähtömerkki pysähtymismerkillä ja avata ovi uudelleen ainakin yhden kerran kullakin pysäkillä tahi useampiakin kertoja, jollei tästä aiheudu liikenteen häiriytymistä,
   c. *jos vaunu jo on lähtenyt liikkeelle, enintään* yhden kerran kullakin pysäkillä pysäyttää vaunu antamalla pysähtymismerkki:
      aa. esikaupunkialueella, jollei vaunu ole pysäkiltä mitaten kulkenut enempää kuin noin 10 metriä,
      bb. varsinaisella kaupunkialueella, esikaupunkeihin ajettaessa, jollei vaunu ole pysäkiltä mitaten kulkenut enempää kuin noin 6 metriä,
      cc. varsinaisella kaupunkialueella muissa tapauksissa, jollei vaunu ole pysäkiltä mitaten kulkenut enempää kuin noin 3 metriä,
      dd. vilkasliikenteisillä paikoilla kuitenkin vain, mikäli pysähtyminen on mahdollista toisten vaunujen kulkua tai muuta liikennettä häiritsemättä,
      sekä vaunun pysähdyttyä avata ovi uudelleen.
      Vert. kohtaan 4.

24. Jos *kuljettaja* havaitsee pysäkillä tai sen lähellä ilmeisesti vaunuun myöhästyvänä pyrkivän henkilön, tulee hänen:
   a. vaikka rahastaja on jo *antanut lähtömerkin,* mutta vaunu vielä ei ole lähtenyt liikkeelle, ainakin yhden kerran kullakin pysäkillä antaa vaunun odottaa, tahi useampiakin kertoja, jos odottaminen ei häiritse liikennettä,

   b. jos vaunu jo on *pantu liikkeelle, enintään* yhden kerran kullakin pysäkillä pysäyttää vaunu uudelleen niissä tapauksissa, jotka on määrätty edellä kohdassa 23 c. (aa—dd).
      Vert. kohtaan 4.

Matkustajien päästämisestä pois vaunusta.

25. *Vaunun lähestyessä pysäkkiä* tulee *rahastajan* tarkata, pyrkiikö joku matkustajista pois vaunusta, ja sellaisen havaitessaan ajoissa antaa kuljettajalle pysähtymismerkki.

26. *Kuljettajan* tulee vaunun lähestyessä pysäkkiä, jollei rahastaja ole antanut pysähtymismerkkiä, koettaa, sikäli kuin ajoturvallisuutta vaarantamatta voi sen tehdä, tarkata, pyrkiikö joku matkustajista pois vaunusta ja sellaisen havaitessaan pysäyttää vaunu pysäkille.

27. *Vaunun seistessä pysäkillä* tulee sekä kuljettajan että rahastajan tarkata, pyrkiikö hänen hoidettavastaan poistumisovesta joku matkustaja pois vaunusta, sekä sellaisen havaitessaan avata ovi.

28. Jos vaunun *poistumisovien sulkemisen jälkeen* joku matkustajista ilmaisee haluavansa vielä poistua vaunusta, *kehoitetaan* kuljettajia ja rahastajia olosuhteiden salliessa menettelemään vastaavasti niinkuin kohdissa 23 ja 24 on määrätty meneteltäväksi.

Vaunun tarkastamisesta ja puhtaanapidosta.

29. *Ennen vaunun lähtöä hallista* on rahastajan tarkastettava, että se on siisti. Havaitessaan huoltohenkilöstön laiminlyöntejä on hänen heti ilmoitettava asiasta hallitarkastajalle. Erityisesti on katsottava, ettei ovien pumpuissa, saranoissa tai pielissä tahi muualla ole rasvaa, joka voi tahria vaatteita.

30. Vaunun seistessä *päätepysäkeillä,* on rahastajan siistittävä vaunu sisältä: lakaistava lattia, poistettava lumi ja jää portailta ja kynnyksiltä sekä hiekoitettava ne, pyyhittävä istuimet, kädensijat, ikkunanlaudat jne. Samoin on tarkistettava, että ikkunoiden ja kaappien säpit ovat kunnolla kiinni, kilvet suorassa jne.

31. *Likaiseksi epäiltävän matkustajan* jäljiltä rahastajan tulee tarkastaa ja tarvittaessa pyyhkiä istuin, ikkunanlauta jne.

32. *Puhdistusrievut* jaetaan rahastajille ja palautetaan pihtien mukana. Jos riepu likaantuu, on rahastajan annettava se vastaanottajalle erikseen ja pyydettävä uutta.

33. *Harjat* säilytetään vaunuihin niitä varten asetettavissa pitimissä. Jos rahastaja vaunua vastaanottaessaan toteaa harjan puuttuvan, on hänen ilmoitettava siitä lähimmälle tarkastajalle, joka hankkii toisen.
34. Havaitessaan vaunussa *irtaantuneita ruuveja, kilpiä tai listoja tahi muita vikoja,* jotka voivat vahingoittaa matkustajien vaatteita, aiheuttaa räminää tai muuta haittaa, tulee rahastajan itse tai pyytäen kuljettajan apua koettaa poistaa vika. Jollei se ole mahdollista, on kuljettajan halliin ajaessaan ilmoitettava viasta kirjallisesti, vikailmoituslomaketta käyttäen, huollon päivystäjälle. Ilmoitukseen on lyhyesti merkittävä vian laatu ja paikka (esim. ruuvi koholla ikkunanlaudassa neljännen penkin luona vasemmalla). Jos vikaa ei ole huollossa korjattu, on uusi ilmoitus tehtävä.
35. Jokaisen *rahastajan* on vähintään kerran päivässä vaunun seistessä päätepysäkillä tai, kun matkustajia on vähän, huolellisesti *tarkastettava* matkustajille varattu vaunun osa sisäpuolelta pystyäkseen havaitsemaan siinä mahd. olevat, edellä tarkoitetut viat.
36. Jokaisen *kuljettajan* on niinikään vähintään kerran päivässä vaunun seistessä päätepysäkillä huolellisesti *tarkastettava* kuljettajanpaikan ympäristö (etusilta) sisäpuolelta sekä vaunu perävaununineen ulkopuolelta havaitakseen siinä mahd. olevat, edellä tarkoitetut viat.
37. Varsinaisten, *ajamista haittaavien vikojen* ilmoittamisesta on voimassa, mitä siitä aikaisemmin on määrätty.

Helsingissä, helmikuun 1. p:nä 1950.

Liikennepäällikkö: *Reino Castrén.*

Jakelu: Lo.Pm. *R. Gustafsson.*

Liikenneosaston pysyväismääräys N:o 2/1950

Asematarkastajille.

Muille liikennehenkilökuntaan kuuluville tiedoksi.

Ohjeita menettelystä vaunujen myöhästyessä

Tulee voimaan 15. 2. 1950.

1. Liikenneosaston pysyväismääräyksissä v. 1950 N:o 1, kohdissa 12 ja 15 on määrätty *kuljettajien* ja *rahastajien* menettelystä vaunun ollessa myöhässä.
2. Jos vaunu on niin paljon myöhässä, ettei sitä kohtuullisessa ajassa voida saada oikeaan aikaansa ajamalla ilman lepotaukoja ja hieman nopeammin, on *asematarkastajan* koetettava saada vaunu oikeaan aikaansa

a) kääntämällä se ennen päätepysäkkiä tai
b) antamalla sen odottaa oikeaa aikaansa tai
c) tilaamalla varavaunu.

Näitä keinoja voidaan täydentää toisillaan sekä ajamalla ilman lepotaukoja ja hieman nopeammin.

3. Tungosaikana ei vaunua saa kääntää, paitsi kohdassa 11. tarkoitetulla tavalla, eikä jättää aikaansa odottamaan.
4. Viimeisen päivävaunun ja viimeisen yövaunun kääntäminen kielletään.
5. Harvaan liikennöityjen esikaupunkilinjojen vaunuja ei saa kääntää, paitsi kohdassa 11. määrätyllä tavalla.
6. Vaunun, jossa on matkustajia, saa kääntää tai jättää odottamaan aikaansa vain, jos matkustajat mahtuvat enintään noin 3 minuuttia jäljessä tulevaan vaunuun, jolla he pääsevät samaan paikkaan.
7. Kun kaksi tai useampia saman linjan vaunuja on myöhästymisen takia yhdessä, on vähiten myöhästyneen (jäljimpänä olevan) jatkettava matkaa, ja eniten myöhästyneitä (edessä olevia) tarpeen vaatiessa käännettävä niin monta, kuin matkustajia siirtämällä saadaan tyhjiksi. Jos eniten myöhästyneet (edessä olevat) vaunut kuitenkin ovat jokseenkin täynnä, on niiden jatkettava matkaa ja on ne käännettävä vasta seuraavalla kierroksella. Näin järjestettäessä on varattava tilaa myös linjalla todennäköisesti odottaville matkustajille.
8. Asematarkastajan on huolehdittava siitä, että käännettävän tai aikaansa odottamaan jätettävän vaunun matkustajat opastetaan toiseen vaunuun ja tämän rahastajalle ilmoitetaan heidän jo maksaneen. Jollei hän itse voi mennä paikalle, lähettää hän opastajaksi varalla olevan lipputarkastajan, kuljettajan tai rahastajan.
9. Vaunun kääntäminen on suoritettava sellaisessa paikassa ja suunnassa, että ajamatta jäävällä linjan osalla todennäköisesti on vähimmin matkustajia vaunua odottamassa.
10. Jos vaunu on niin paljon myöhässä, ettei sitä kääntämällä ja nopeammin ajamalla saada oikeaan aikaansa, voi asematarkastaja antaa sen odottaa seuraavaa oikeaa aikaansa jommallakummalla päätepysäkillä tai muussa paikassa, jossa vaunu voi seistä estämättä muuta liikennettä.
11. Harvaan liikennöidyillä esikaupunkilinjoilla on asematarkastajan suurempien myöhästymisten sattuessa tilattava varavaunu myöhästyneen vaunun tilalle. Yleensä on varavaunu asetettava myöhästyneen vau-

nun aikaan jommaltakummalta päätepysäkiltä ja myöhästynyt vaunu, ennätettyään tälle päätepysäkille, poistettava liikenteestä. Jos tungosta on jatkuvasti, voidaan kuitenkin myöhästyneen vaunun matkustajat sopivassa paikassa linjalla siirtää varavaunuun tai muuhun vaunuun, jolla he pääsevät samaan paikkaan, ja myöhästynyt vaunu kääntää, jolloin varavaunun on tehtävä ainakin yksi täysi kierros.

12. Edellä tarkoitetut järjestelyt on harkiten ja joustavasti suoritettava niin, että k.o. linjan *liikennettä harvennetaan mahdollisimman vähän* tai mieluimmin ei lainkaan. Jos on todennäköistä, että vaunujen myöhästyessä yleisöä on kertynyt pysäkeille, on huomio ensiksi kiinnitettävä tämän *yleisön poiskuljettamiseen* ja vasta sen jälkeen aikataulunmukaisen järjestyksen palauttamiseen. Parhaan tuloksen saavuttamiseksi on asematarkastajien oltava yhteydessä keskenään ja (raitioliikenteessä) liikennetarkastajan kanssa.

13. Edellä olevat määräykset eivät koske liikenteen järjestämistä sinä aikana, jona liikenne jollakin linjanosalla on estynyt, mutta kyllä soveltuvin osin liikenteen palauttamista normaaliksi tällaisen esteen poistuttua.

Helsingissä, helmikuun 1. p:nä 1950.

Liikennepäällikkö: *Reino Castrén.*

Jakelu: Lo.Pm. *R. Gustafsson.*

Liikenneosaston pysyväismääräys N:o 3/1950

Kaikille liikennehenkilökuntaan kuuluville.

Suksien kuljettaminen

Tulee voimaan 15. 2. 1950.

Suksia saadaan ottaa sekä rautiovaunuihin että autoihin, mutta vain suksitelineihin ja vaunun *takasillalle.* Suksien kuljetus on *maksuton.* Suksia kuljettava matkustaja on päästettävä *ulos* vaunun *takaovesta.*

Rahastajan on valvottava, että a.o. henkilö itse pitelee suksiaan pystyasennossa ja huolehtii siitä, etteivät muut matkustajat niistä saa tervaa vaatteisiinsa sekä etteivät suksien kärjet tai sauvat raavi vaunun kattoa tai maalausta tai riko ikkunoita.

Helsingissä, helmikuun 1. p:nä 1950.

Liikennepäällikkö: *Reino Castrén.*

Jakelu: Lo.Pm. *I. Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 18/1950

Lämmityslaitteiden käyttö johdinautoissa

Johdinautojen N:o 604—608 [1]) lämmityslaitteita saadaan käyttää seuraavasti:

Ulkoilman lämpötilan ollessa

0— 5°	Ajovastusta				
— 5—10°	„	+ 1/2 lisävastusta			
—10—15°	„	+ lisävastusta			
—15—20°	„	+	„	+ takapatteria	
—20°— alaspäin	„	+	„	+	„ + etupatteria

Johdinautojen N:o 601—603 lämmityslaitteita saadaan käyttää tarkastajan luvalla.

6. 2. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 24/1950

1. Vaunujen lähtöajat esikaupunkien autolinjoilla

Liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohtaa 10 sovelletaan toistaiseksi niin, että *asematarkastajalla* on oikeus määrätä aivan täynnä ilmeisesti pitkämatkaisia matkustajia oleva linjojen N:o 32—63 auto lähtemään Rautatientorilta ennen aikataulunmukaista aikaa, *jos* auton lähtiessä *apuvaunu* heti ajaa sen lähtöpaikalle. Apuvaunun on tällöin lähdettävä aikataulun mukaisesti.

2. Lepotaukojen pituus

Liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohtaa 11 sovelletaan toistaiseksi, *kunnes lepotaukojen enimmäispituudet merkitään aikatauluihin,* [2]) seuraavasti:

---

[1]) y.m. Valmet-merkkisten johdinautojen

[2]) Lepotauot on sittemmin yleensä merkitty aikatauluihin, jolloin tämä määräys ei enää ole voimassa.

a) Linjoilla 1, 3 A, 3 B, 4, 6, 12, K, 14, 15,[1]) 17, 18 A[1]) ja 18 N[1]) ei vaunu saa tulla pääteasemalle ennen *edellisen* saman linjan vaunun lähtöaikaa, paitsi kohdan b) mukaan sallituissa tapauksissa. Muilla linjoilla saa vaunu tulla päätepysäkille aikaisintaan 5 minuuttia, linjalla 32 kuitenkin 10 minuuttia ennen *omaa* lähtöaikaansa.

b) Päätepysäkillä ei siis saa olla samanaikaisesti useampia kuin *yksi* saman linjan vaunu, lukuunottamatta apuvaunuja ja sellaisia raitiovaunuja, joiden yksiraiteisilla rataosilla on pakko kulkea välittömästi toisen vaunun jäljessä (linjoilla 1 Salmisaaressa, M Munkkiniemessä ja Erottajalla sekä H Haagassa).

15. 2. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 27/1950

Kuljettajan hoidettavan etuoven sulkeminen

Koska on ilmoitettu henkilökunnan tulkitsevan eri tavoin Liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohtaa 3, huomautetaan, että mainittu kohta tarkoittaa ainoastaan kuljettajan *tarkkaamis*velvollisuutta, eikä sitä, milloin ovi on suljettava. Kunnes kuljettajan mahdollisuuksia nähdä oville on parannettu asettamalla tarpeelliset peilit, on *kuljettajan hoidettavana olevan oven sulkemisesta* noudatettava seur. määräyksiä:

1. Saatuaan lähtömerkin tulee kuljettajan ensiksi Lo.Pm. N:o 1/1950 kohdan 3 mukaisesti katsoa, ettei ole estettä vaunun liikkeelle lähtemiselle.

2. Aina, jos kuljettaja voi nähdä hoidettavanaan olevalle ovelle niin hyvin, että hän saattaa todeta lähdön esteettömäksi, on hänen ensin suljettava ovet ja vasta sitten pantava vaunu liikkeelle.

3. Jos sensijaan ovensuussa seisovat henkilöt estävät kuljettajan kyllin hyvin näkemästä ovelle, on kuljettajan ensin pantava vaunu liikkeelle ja sitten, viimeistään, kun vaunu on kulkenut noin puoli metriä, suljettava ovet.

20. 2. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *R. Gustafsson.*

[1]) Linjat lakkautettu 14. 2. 51.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 29/1950

1. Glyseriinipullot

Vaununikkunoiden jäätymisen estämiseksi jaetaan raitiovaunuihin pulloissa glyseriinivalmistetta sekä rättejä. Kuljettajan tulee huolehtia, että glyseriiniä aina on mukana, kun ulkoilman lämpötila on alle 0 astetta. Kuljettajan tulee tarpeen vaatiessa pyyhkiä omat ikkunansa ja myös sekä moottori- että perävaununrahastajan ikkunat. *Suolapusseja ei enää saa käyttää.*

2. Hiekkasäkit

Koska on sattunut, että raitiovaunun kuljettajat ovat ajaessaan pitäneet jalkojaan jarrutusta varten varatuilla hiekkasäkeillä, joten nämä ovat kastuneet ja hiekka on tullut kosteaksi ja tarkoitukseensa kelpaamattomaksi, *sijoitetaan hiekkasäkit tästä lähtien ensimmäisen penkin alle hiekkasäiliön viereen.* Kuljettajien tulee varmistautua siitä, että vaunussa aina on hiekkasäkit.

23. 2. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *Bruno Lind.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 41/1950

Autojen asiakirjalaukut

Autohenkilökunnalle tiedoitetaan, että autoihin kuljettajan läheisyyteen on kiinnitetty laukku raporttikirjoja ja rekisteriotteita varten. Mainitut asiakirjat on aina pidettävä laukussa kutakin asiakirjaa varten varatussa osastossa.

31. 3. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A + autohuolto *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 65/1950

Linjojen merkintöjen muutoksia

1. Jotta toukokuun 15 p:nä 1950 voimaantulevaa siirto-oikeutta toteutettaessa voitaisiin mahdollisimman selvästi ja riidattomasti määritellä ja valvoa, millainen siirto on sallittu, millainen ei, annetaan vaunuille niiden ajaessa varsinaisen eli ns. *päälinjan* reitistä poikkeavaa

reittiä eli ns. *poikkeuslinjaa* erikoiset linjamerkinnät. Samalla entiset linjat 3 A ja 3 B eroitetaan selvemmin eri linjoiksi.

2. Samalla muutetaan linjan 2[1]) suuntamerkinnät — — —

3. Toukokuun 15 p:nä käyttöön tulevissa uusissa *matkalipuissa* on edelläsanotun mukaiset linjamerkinnät. Henkilökunnalle jaetaan *karttapiirroksia,* joihin pää- ja poikkeuslinjat on merkitty. Myöhemmin niitä järjestettäneen myös yleisölle myytäviksi.

4. Jotta yleisökin pääsisi selville poikkeuslinjoista, tullaan poikkeuslinjoilla ottamaan käytäntöön *erikoiset etu-* ja *rahastajankilvet* — — — niin pian kuin niitä ennätetään maalata. Tällöin annetaan myös yksityiskohtaiset ohjeet kilpien käyttämisestä.

5. — — —

6. *Uudet linjamerkinnät ovat:* — — —

(Kulloinkin käytännössä olevat linjojen tunnukset ja reitit selviävät julkaisun »Helsingin Kulkuneuvot» uusimmasta painoksesta ja — samoin kuin suuntamerkinnät — rahastajille jaetuista uusimmista pysäkiluetteloista)

7. Muistin auttamiseksi on *tunnuskirjaimet* johdettu kaupunginosien, katujen yms. nimistä. Kun monet tunnetuimmat nimet alkavat samoilla kirjaimilla, on tässä täytynyt käyttää toisarvoisiakin nimiä:

A = Arabia — — —
B = Brahenkatu (Berghäll, linjalla 3 B myös Brunnsparken)
E = Erottaja
F = Pasila (Fredriksberg)
H = Haaga (linjalla H H myös Hakaniemi)
K = Käpylä
K B = Kulosaari (Brändö)
L = Lauttasaarenkatu (Ruoholahden—Salmisaaren seutu)
M = Munkkiniemi
N = Nervanderinkatu
P = Perämiehenkatu
R = Ruskeasuo
S = Suurtori (myös Satama ja Salutorget)
T = Töölö (linjalla 3 T myös Tehtaanpuisto)
V = Vallila

[1]) Lakkautettu 14. 2. 51.

8. Liikennehenkilökuntaa, erikoisesti rahastajia, kehoitetaan painamaan poikkeuslinjat ja niiden merkinnät tarkoin mieleensä muistaakseen ne lippuja tarkastaessaan ja yleisöä neuvoessaan. Myös kehoitetaan aikatauluista ottamaan selville, minä aikana päivästä mikin poikkeuslinja toimii.

10. 5. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Lo.Pm. *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 67/1950

Siirtolippujen kerääminen

Tk. 15. pnä voimaantulevien siirtolippujen perusteella tullaan pääkonttorissa tarkkailemaan, kuinka paljon ja miltä linjoilta toisille yleisö käyttää siirto-oikeutta hyväkseen. Työn suorittamiseen käytetään rahastajille jääviä siirtolippujen (linjaruudut sisältäviä) osia. Näiden tallettamista varten jaetaan hallista ajettaessa pihtien mukana jokaiseen vuorovaunuun 4, tungos- ja ylimääräisiin vaunuihin 2 sekä yövuoroihin 1 paperipussi (erikseen moottori- ja perävaunuun).

Pussin kyljessä on ennestään vuoron numero ja moottorivaunun (mv) tai perävaunun (pv) merkintä sekä merkintä A I (aikaisen vuoron I työjakso), A II (vast.), M I (myöh. vuoron I työnjakso) tai M II (vast.) tahi R I (ruuhkavuoron I työjakso), R II (vast.) tahi Y (yövuoro). Rahastajan tulee tarkata, että käyttämissään pusseissa on oikeat merkinnät. Virheellisen pussin saadessaan rahastajan tulee *korjata* merkintä näkyvästi

Lävistettyään siirtolippuun sekä linja- että suuntamerkinnän, rahastaja huolellisesti tallettaa hänelle jäävät osat pussiin ja vuoron vaihtuessa sulkee pussin sekä kirjoittaa oman numeronsa pussin kylkeen ja jättää sen senjälkeen vaunuun tulevan rahastajan säilytettäväksi. Jokaisesta työjaksosta tulee siis täytettäväksi oma pussinsa. Rahastaja, joka illalla seuraa vaunun mukana halliin, luovuttaa kaikki vuoronsa pussit hallissa olevaan säilytyspaikkaan.

Vuorossa oleva hallitarkastaja lähettää pussit rahastajien A-lomakkeiden mukana aamuisin klo 8.45 pääkonttoriin, josta pussit palautetaan tyhjinä takaisin halliin ennen iltaa jaettaviksi pihtilokeroihin aamuun mennessä.

13. 5. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *Y. Heinonen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 79/1950

Ajonopeus Lauttasaaren sillalla

Liikenneturvallisuussyistä johtuen määrätään *Lauttasaaren sillalla* ajettaessa *suurimmaksi sallituksi keskinopeudeksi 25 km/t.* Tämä merkitsee sitä, että sillan kummassakin päässä olevien liikennemerkkien väliseen matkaan on *käytettävä vähintään yksi (1) minuutti.*

8. 6. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 84/1950

Liikenneopas

Tehostaakseen yleisönpalvelua on liikennelaitos painattanut »Pieni Opas»-nimisen kirjasen,[1]) jonka tarkoituksena on opastaa sekä yleisöä että omaa henkilökuntaa raitio- ja autolinjojen reitteihin, linjojen tunnusmerkintöihin, ajomaksuihin, vyöhykerajoihin y.m. Jokaiselle tarkastajalle ja rahastajalle tullaan jakamaan oma kappaleensa (leimattuna), jonka sisältöön heitä kehoitetaan tarkoin tutustumaan, voidakseen kysyttäessä antaa yleisölle oikeat opastukset.

— — —

22. 6. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 88/1950

Pukumääräyksiä

Hellesäiden jälleen alkaessa huomautetaan ohjesäännön 4 § määräyksestä, että henkilökunnan on pidettävä vaatetuksensa siistinä. Myöskin helteellä on virkapuku pidettävä täysin napitettuna ja hiat suorina. Virkapuvun kaula-aukosta tulee näkyä sen alla oleva paita kauluksineen, paitapusero tai pujopaita (jumper). Jos paidassa ei ole kiinteää kaulusta, on käytettävä irtokaulusta ja solmiota. Kiintokauluspaidassa ja paitapuserossa sen sijaan saa esiintyä ilman solmiota ja mahdollinen kaulanappi avattuna. Paidan tai puseron kaulus saa olla takin kauluksen päällä, jos se ei ole takin kaulusta leveämpi. Kaikkien on käytettävä ainakin nilkkasukkia. Helletakki on kyllin usein pestävä ja silitettävä. Siistiin pukeutumiseen kuuluu myöskin, että parta on ajeltu ja tukka kunnossa. Naisten ei pitäisi antaa hiustensa riippua valloillaan olkapäillä.

[1]) Kirjasen nimeksi on myöh. tullut »Helsingin Kulkuneuvot».

28. 6. 50 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 90/1950

Sanoma- ja aikakausilehtien kuljettaminen

Liikennehenkilökunnalle huomautetaan, *ettei* paketteja tai muita lähetyksiä *saa* vastaanottaa suoraan yleisöltä kuljetettavaksi laitoksen linjoilla.

Esikaupunkilinjojen ja Käpylän linjan vaunujen rahastajat saavat vastaanottaa kuljetettavaksi ainoastaan Töölön ja Vallilan hallipäivystäjien sekä Erottajan, Rautatientorin ja Hakaniementorin asematarkastajien luovuttamia *sanoma- ja aikakausilehtiä* nipuissa, jotka ovat varustetut laitoksen kuljetusmerkillä.

— — —

Huom! Kun lehtiniput vastaanotetaan, on kuljetusmerkki tehtävä mitättömäksi kosmoskynällä.

30. 6. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 101[1])/1950

Ohjeita raitioliikenteen uusien aikataulujen noudattamisesta

Syyskuun 1 p:nä 1950 voimaantulevat aikataulut on laadittu uuden järjestelmän mukaan ja poikkeavat muodoltaan entisistä. Liikennehenkilökuntaa kehoitetaan tarkoin perehtymään uusiin aikatauluihin. Niiden käyttämistä selostetaan seuraavissa ohjeissa. — — —

1. Aikataulun oikeassa yläkulmassa on *vuoron numero.* Se tarkoittaa *vaunun* vuoronumeroa.

[1]) Kts. lisäohjeita lp. pvk:ssä N:o 155/1950.

2. Kullekin vuorolle on *eri aikataulut lauantai- ja pyhäpäiviä varten,* mikäli ajetaan toisin kuin muina päivinä. Ne on merkitty vuoronumeron alla olevilla merkinnöillä:

»Arkipäivisin» tai

»Arkipäivisin, paitsi lauantaisin» tai

»Lauantaisin» (lyhennys L) tai

»Pyhäpäivisin» (lyhennys S).

Kuitenkin on eräiden vuorojen aikatauluihin kuuluva iltaliikenteen osa samanlainen joka päivä. Tällöin se on merkitty:

»Joka päivä».

Aikataulut on vaunuja varten pantu koteloihin siten, että saman päivän aikataulu on kokonaan samassa kotelossa. Samalle vuorolle voi siis olla 3 eri koteloa eri päiviä varten. Joka päivä samanlainen iltaaikataulu (lehti 2) on pantu kaikkiin koteloihin kääntöpuolelle.

Yöliikenteen aikataulut ovat erillisinä yöaikatauluina (lehti 3) eri koteloissa. Yövuoron kuljettajan on otettava yöaikataulu hallista ja halliin ajaessaan palautettava kumpikin aikataulukotelo (päivä- ja yö-).

3. Aikatauluissa aikaisemmin olleet *linjamerkinnät* on poistettu tarpeettomina. Linjojen tunnukset selviävät aikataulussa olevasta kilpiluettelosta (kohta 4.) ja niiden kulkureitit aikataulupisteiden nimilyhennyksistä (kohta 5.).

4. Aikataulun vasemmassa yläkulmassa on lueteltu, mitkä *kilvet* vaunussa pitää olla mukana. Lyhty-, sivu- ja takakilvet (ylempi rivi) sekä etukilvet (keskimmäinen rivi) on merkitty linjatunnuksin. Rahastajankilvet (alin rivi) on merkitty linjatunnuksin ja lisäksi numeroilla I ja / tai II, mitkä tarkoittavat suunnan I ja suunnan II kilpeä. Lisäksi on merkitty vaunussa tarvittavat (etu- ja rahastajan) hallikilvet:

T hall = Töölön halli

V hall = Vallilan halli

R hall = Ratsastushalli

Ennen hallista lähtöä on tarkastettava, että aikatauluun merkityt kilvet ovat mukana. Luettelon mukaiset kilvet voivat olla maalattuina saman levyn eri puolillekin.

5. Aikataulun otsikossa on eri paikkojen, ns. *aikataulupisteiden* nimilyhennyksiä. Lyhennysten merkitys ja aikataulupisteiden tarkat paikat selviävät oheisesta luettelosta. Kuljettajia kehoitetaan tarkoin painamaan mieleensä, mitä paikkaa kukin nimilyhennys tarkoittaa, sekä tarkistamaan aikansa täsmälleen oikeissa paikoissa.

Aikataulupisteiden lukumäärä eri linjoilla on uusissa aikatauluissa suurempi kuin entisissä, jotta kuljettajat voisivat ajaa entistä täsmällisemmin, ja varsinkin, jotta paikoissa, missä linjat yhtyvät samalle raitiolle, eri linjojen vaunut saataisiin ajamaan entistä täsmällisemmin väliajoin.

Kuhunkin aikatauluun on aikataulupisteet merkitty vasemmalta oikealle suuntaan I päätepisteestä toiseen.

Linjoilla 2, 3 B ja 3 T eivät suunnat I ja II kulje samojen pisteiden kautta. Sen vuoksi on näiden linjojen aikatauluihin tarpeettomien pisteiden kohdalle merkitty viiva (—).

Jokaisen rivin vasemmassa reunassa on merkintä (I tai II), joka osoittaa, kumpaa suuntaa rivi tarkoittaa.[1])

6. *Aikataulua luetaan ja noudatetaan* seuraavasti:

Suunnassa I vaunu *lähtee* asianomaisella rivillä vasemmalta lukien ensimmäisenä olevan aikamerkinnän mukaisesta paikasta siihen merkittynä aikana ja kulkee järjestyksessä vasemmalta oikealle merkittyjen pisteiden kautta *lähtien*[2]) niistä merkittyinä aikoina, mutta *saapuen* rivillä viimeisenä oikealla olevan aikamerkinnän mukaiseen paikkaan siihen merkittynä aikana.

Suunnassa II ajetaan vastaavasti päinvastaiseen suuntaan. Vaunu siis *lähtee* a.o. rivillä ensimmäisenä oikealla olevan aikamerkinnän mukaisesta paikasta siihen merkittynä aikana ja kulkee järjestyksessä oikealta vasemmalle merkittyjen paikkojen kautta *lähtien*[2]) niistä merkittyinä aikoina, mutta *saapuen* rivillä viimeisenä vasemmalla olevan aikamerkinnän mukaiseen paikkaan siihen merkittynä aikana.

Aikataulun ajat ovat siis *yleensä lähtöaikoja,*[2]) mutta pysäkeille joilla suunta vaihtuu, on merkitty sekä tuloaika (ylemmälle riville) että lähtöaika (alemmalle riville).

Jos vaunu ei aja linjan päähän saakka on a.o. rivin pää aikataulussa tyhjä. Ajaminen jatkuu silloin ajosuunnassa viimeisen rivillä olevan aikamerkinnän (kääntymispaikan) alapuolelle seuraavalle riville merkityllä tavalla.

---

[1]) Suuntamerkintä II on myöhemmin siirretty taulukon *oikeanpuoleiseen* reunaan. Aikataulun kutakin riviä luetaan siis suuntamerkistä alkaen.

[2]) Kts. muutos lp. pvk:ssä N:o 124/1950: ajat ovat *tulo*aikoja.

Kääntymispaikan kohdalle merkityn tuloajan (ylempi rivi) ja lähtöajan (alempi rivi) välinen aikaero (mikäli sellaista on), tarkoittaa *lepoaikaa,* johon kuitenkin eräissä tapauksissa sisältyy ajaminen lähimmän silmukan kautta kääntyen takaisin samalle kohdalle.

7. Kuljettajien tulee kaikissa olosuhteissa pyrkiä ajamaan täsmällisesti aikataulun mukaan. *Vaunu ei missään tapauksessa saa lähteä ennen oikeata aikaansa* miltään aikataulupisteeltä *eikä saapua*[1]) millekään aikataulupisteelle, ei myöskään päätepysäkille eikä halliin ennen oikeata aikaansa. Kuljettajien tulee erikoisesti huolehtia täsmällisestä saapumisesta, pisteisiin, joissa linja yhtyy johonkin toiseen linjaan, jotta liikenne yhteisillä linjan osilla saataisiin tasaiseksi.

8. Aikatauluihin on myös merkitty, missä ja milloin *rahastajankilpiä on vaihdettava.*

Hallista lähdettäessä käytetään sitä kilpeä, jonka tunnus on merkitty hallin nimen ja lähtöajan väliin sulukkeihin ( ) ja alleviivattuna.

Silloin, kun kilpi on *vaihdettava,* on a.o. vaihtamispaikan lähtöajan yläpuolelle merkitty alleviivattuna sen kilven tunnus, joka on asetettava näkyville.

Jos (vakinaisissa vuoroissa) sama kilpien vaihtaminen toistuu moneen kertaan, ei kilpien tunnuksia (tilan säästämiseksi) kuitenkaan ole merkitty joka kerta erikseen, vaan vain kerran, nimittäin aikataulun otsikkoon vaihtamispaikkojen nimilyhennysten yläpuolelle.

Rahastajien tulee perehtyä vuoronsa aikatauluun ja suorittaa kilpien vaihtaminen huolellisesti sitä noudattaen. Tämä koskee erityisesti ns. poikkeuslinjoilla ajavia vaunuja ja yleensä vaunuja, jotka saman päivän kuluessa ajavat eri reittejä.

9. Jos rahastajan kilpi on aikatauluun merkitty vaihdettavaksi toisella *linja*tunnuksella varustettuun (toisen linjan tai poikkeuslinjan) kilpeen tai hallikilpeen, on myös etukilpi vastaavasti vaihdettava.[2])

10. Aikatauluihin on myös merkitty a.o. vuoroa ajavan henkilökunnan (myös yöhenkilökunnan) *palvelusnumerot,* työhön tulo- ja työstä pääsyajat sekä ilmoittautumis- ja vapautumispaikat. Merkinnät ovat erikseen lauantai- (L) ja pyhäpäiviä (S) varten, mikäli ne ovat toiset kuin arkisin.

[1]) Kts. muutos lp.pvk. N:o 124/1950.

[2]) myös takakilpi; kts. lp.pvk. N:o 4/1951, kohtaa II. 4.

Työhön tulo- ja työstä pääsyajat on entiseen tapaan merkitty jakoviivan yläpuolelle. Jos. ao. henkilön on oltava hallissa tai asemalla varalla (»istumassa»), on vastaava ajoon lähtö- tai ajosta tuloaika merkitty ilmoittautumis- tai vapautumisajan viereen sulukkeissa. Työhön on saavuttava täsmällisesti riippumatta siitä, onko ajoon lähtö heti tai vasta varallaoloajan jälkeen.

Työhöntuloajan alle on merkitty *ilmoittautumispaikka* (halli tai vaihtoasema) ja sen jälkeen sulukkeihin mahdollisesti vastaanotettavan muun vaunun vuoronumero ja vastaanottamispaikka.

Työstäpääsyajan alle on merkitty *vapautumispaikka.*

11. Vastoin aikaisempaa menettelyä on *yöliikenteen aikataulut* liitetty a.o. vuorovaunun (eikä henkilökunnan) aikatauluihin. Kuitenkin on *yöhenkilökunnan* työaika yöliikenteessä merkitty myös sen vuorovaunun aikatauluihin, jota tämä henkilökunta päivällä ajaa.

12. Vuoroille, jotka ajavat osan päivästä perävaunun kanssa ja osan päivästä *ilman perävaunua,* on aikatauluihin merkitty:

PM = perävaunu otetaan mukaan
PP = „ jätetään pois.

Lauantaipäiviä tarkoittavat merkinnät ovat vastaavasti LPM ja LPP.

Perävaunun ottamis- tai jättämisajan ja -paikan osoittaa kirjainmerkinnän kanssa samalla rivillä oleva sulukkein ( ) ympäröity aikamerkintä.

Liite 1: Raitioaikatauluissa käytetyt lyhennykset.

12. 8. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + RH *R. Gustafsson.*

Liite lp.pvk:yyn N:o 101/1950.
Tulee voimaan 1. 9. 1950.

Raitioaikatauluissa käytetyt lyhennykset

I. Aikataulupisteiden paikkamerkinnät.

Arab. — Arabia; päätepysäkki Hämeentien- ja Intiankadun kulmassa
Brahe — Pysäkit Länt.-Brahenk. 2 kohdalla ja vastapäätä.
Diak. — Diakonissalaitos; päätepysäkki I-linjan 5 kohdalla.
Eira — Pysäkit Tehtaankatu 25 kohdalla
Et — Erottaja 1) Yleensä pysäkit Mannerheimintien 2 kohdalla ja vastap.

2) Linjalla M päätepysäkki Erottajan torilla.
Haag. — Haagan päätepysäkki.
Hiet. — Hietalahti; päätepysäkki Kalevankatu 61 kohdalla.
Hjt. — Harjutori; pysäkki Helsingink. 2 kohdalla.
Ht. — Pysäkit Hakaniemen torilla.
Kir. — Kirurgi; päätepysäkki Tarkk'ampujank. 2 kohdalla.
Kjk. — Kajaanink.; päätepysäkki Porvoonk. 12 kohdalla.
Kl. — Kaarlenkatu 1) Linjalla 2 pysäkki Kaarlenk. 15 kohdalla.
2) Linjoilla 3 pysäkki Helsingink. 24 kohdalla.
Kn.[1]) — Katajanokka; päätepysäkki Katajanokankatu 3 kohdalla.
Kulo. — Kulosaaren päätepysäkki.
Kuus. — Kuusitie: pysäkki Mannerheimintie 148 kohdalla.
Ku.v. — Kulosaaren vaihde.
Kt. — Kauppatori; pysäkit Kauppatorilla.
Käp. — Käpylän päätepysäkki.
Mann. — Vaihde Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun risteyksessä.
Maria — 1) Linjalla 6 päätepysäkki Lapinlahdenk. 12 kohdalla.
2) Linjalla 1 pysäkki Kalmistokadulla Marian sair. kohdalla.
Meil. — 1) Päätepysäkki linjalla 4 Meilahdessa.
2) Pysäkki linjalla M vastaavalla kohdalla.
Mess. — Pysäkki Mannerheimintien 58 kohdalla.
Munk. — Päätepysäkki Munkkiniemessä.
Nord. — Linjan 10 päätepysäkki Nordenskiöldinkadun varrella.
Pas. — Linjan 10 päätepysäkki Pasilassa.
Posti — Pysäkit Mannerheimintie 9 (Sokos) kohdalla.
RH — Ratsastushalli.
Run. — Pysäkki Runebergink. 39 kohdalla.
Ruoh. — Ruoholahti.
Rusk.[2]) — Ruskeasuon raitiosilmukka.
Salm. — Salmisaari; päätepysäkki Lauttasaarenkadulla.
Stur. — Pysäkit Sturenkadun ja Mäkelänkadun risteyksessä.
Sö. — »Sörnäisten apteekki»; pysäkit Hämeentie 56 kohd. ja vastap.
Sö.v. — Vaihde Kulosaareen Hämeentien 37 kohdalla.
TH — Töölön halli.
Pmk. — Perämiehenkatu; pysäkki Tehtaank. 25 kohdalla.
Tö. — Pysäkit Mannerheimintie 76 kohdalla ja vastap.

[1]) 15. 2. 51 alkaen.
[2]) 15. 2. 51 alkaen.

Vaihde— 1) Vaihde Munkkiniemessä.
2) Vaihde linjalla H Ruskeasuolla.
Va. — Pysäkki Vallilan hallin, Hämeentie 80—84 kohdalla.
Union.— Vaihde Unionink. 39 kohdalla.
Vall. — Pysäkit Hämeentie 89 ja 94 kohdalla.
VH — Vallilan halli.
Yt. — Ylioppilastalo: pysäkit Ylioppilastalon kohdalla.

II. Kilpien tunnukset.	*III. Muita lyhennyksiä.*
T hall	L
V hall	S
R hall	PM, LPM
	PP, LPP

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 106/1950

Menettely lasiruutujen särkyessä

Kun yhteenajoissa tai muulla tavoin lasiruutuja särkyy vaunuista, on henkilökunnan varoen ehdottomasti poistettava kehyksistä kaikki palaset sekä lakaistava ja pyyhittävä pois kaikki sirutkin, ennenkuin vaunu jatkaa matkaa. Muuten saattaa niistä aiheutua matkustajille vaikeitakin vahinkoja, jotka tulevat liikennelaitoksen korvattaviksi.

24. 8. 50. merk. *R. Gustafsson*

Jakelu: Y + R + A *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 109/1950

Kielikurssit

Ilmoittautumiset — — — kielikursseille voidaan tehdä halleissa oleviin ilmoituslistoihin. — — —

Aikaisemmin kursseilla olleet voivat ilmoittautua jatkokursseille ja vasta-alkavat alkeiskursseille.

Tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan järjestetään kursseja suomen-, ruotsin-, englannin-, ranskan-, saksan- ja venäjänkielissä.

Liikennehenkilökunnassa on todettu olevan runsaastikin sellaisia, jotka eivät täydellisesti hallitse suomenkieltä tai joiden ruotsinkielen taito ei ole riittävä yleisön palvelemiseen. Heidän tulisi omankin etunsa vuoksi käyttää tilaisuutta korjatakseen pätevyyttään toimeensa.

Kielikurssien ehtojen ym. suhteen viitataan päiväkäskyyn N:o 6/1950 pvm. 12. 1. 50.

30. 8. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 112/1950

Linjatunnukset

— — —

Jotta henkilökunta kysyttäessä osaisi oikein ja asiallisesti selittää uusia linjamerkintöjä, huomautetaan:

Päälinjoilla on entiset tunnukset ilman lisäkirjaimia.

Kaksoislinjoilla 3 ja 18[1]) osoittavat lisäkirjaimet kiertosuunnan.

Poikkeuslinjoilla ao. päälinjan merkintään lisätty kirjain osoittaa yleisesti, että vaunu ei aja täsmälleen päälinjan reittiä ja kukin kirjain erikseen osoittaa, mitä reittiä se ajaa. Kirjainten merkitykset ovat — — — lp. pvk:ssä N:o 65/1950. Linjaluettelosta selviää jokaisen poikkeuslinjan reitti. Kysyttäessä on osattava selittää, että esim. linjamerkintä K L tarkoittaa, että vaunu ajaa Käpylästä niinkuin tavallinen Käpylän vaunu Helsinginkadulle asti, mutta jatkaa siitä niinkuin linja 1:n vaunu Lauttasaarenkadulle (L).

— — —

7. 9. 50. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *Bruno Lind.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 115/1950

Autojen ajaminen Siltasaarenkadulla

— — —

Hakaniementorilla on kaarteeseen tultaessa ajettava *selvästi* nastojen osoittamaa oikeanpuoleista ajokaistaa, jos matka jatkuu Hämeentielle, ja vasenta ajokaistaa, jos jatketaan Siltasaarenkadulle. Lisäksi on ajonopeutta vähennettävä kaarteessa niin hiljaiseksi, ettei auto kallistu ja aiheuta vaikeuksia seisoville matkustajille.

15. 9. 1950 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

[1]) Poistettu 14. 2. 51 alkaen.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 117[1])/1950

Ohjeita autoliikenteen uusien aikataulujen noudattamisesta

Lokakuun 1 p:nä 1950 voimaantulevat aikataulut on laadittu uuden järjestelmän mukaan ja poikkeavat muodoltaan entisistä. Liikennehenkilökuntaa kehoitetaan tarkoin perehtymään uusiin aikatauluihin. Niiden käyttämistä selostetaan seuraavissa ohjeissa. — — —

1. Aikataulun oikeassa yläkulmassa on *vuoron numero.* Se tarkoittaa *vaunun* vuoronumeroa.

2. Kullekin vuorolle on *eri aikataulut lauantai- ja pyhäpäiviä varten,* mikäli ajetaan toisin kuin muina päivinä. Ne on merkitty vuoronumeron alla olevilla merkinnöillä:

»Arkipäivisin» tai

»Arkipäivisin, paitsi lauantaisin» tai

»Lauantaisin» (lyhennys L) tai

»Pyhäpäivisin» (lyhennys S).

Kuitenkin on eräiden vuorojen aikatauluihin kuuluva iltaliikenteen osa samanlainen joka päivä. Tällöin on se merkitty:

»Joka päivä»

Tungosaikavuorojen lauantaipäivien aikataulua ei ole laadittu erikseen, koska aamupäivä kaikkina arkipäivinä ajetaan samalla aikataululla. Lauantai-iltapäivä ilmenee samalta lehdeltä erikseen otsikon »Lauantaisin» alla.

Aikataulut on autoja varten pantu koteloihin siten, että saman päivän aikataulu on kokonaan samassa kotelossa. Samalle vuorolle voi siis olla 3 eri koteloa eri päiviä varten. Joka päivä samanlainen ilta-aikataulu (lehti 2) on pantu kaikkiin koteloihin kääntöpuolelle.

Yöliikenteestä ei ole laadittu erillisiä aikatauluja, vaan on yöaikataulut yhdistetty sen vuorovaunun aikatauluun, joka jää yövaunuksi.

3. Aikatauluissa aikaisemmin olleet *linjamerkinnät* on poistettu tarpeettomina. Linjojen tunnukset selviävät aikataulussa olevasta kilpiluettelosta (kohta 4) ja niiden kulkureitit aikataulupisteiden nimilyhennyksistä (kohta 5).

4. Aikataulun vasemmassa yläkulmassa tai *oikealla vuoronumeron* alla on lueteltu, mitkä *kilvet* vaunussa pitää olla mukana. Autossa tarvittava (etu- ja rahastajan) hallikilpi on merkitty:

[1]) Kts. lisäohjeita lp. pvk:ssä 155/1950.