V hall = Vallilan halli.

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 eräillä linjoilla on uusissa aikatauluissa suurempi kuin entisissä, jotta kuljettajat voisivat ajaa entistä täsmällisemmin ja varsinkin, jotta paikoissa, missä linjat ajavat samoja katuja, eri linjojen autot saataisiin ajamaan entistä täsmällisemmin väliajoin.

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

Linjoilla 24 ja 37 eivät suunnat I ja II kaikissa vuoroissa kulje samojen pisteiden kautta. Sen vuoksi on näiden linjojen aikatauluihin tarpeettomien pisteiden kohdalle merkitty viiva (—).

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

6. *Aikataulua luetaan ja noudatetaan seuraavasti:*

Suunnassa I auto *lähtee* asianomaisella rivillä vasemmalta lukien ensimmäisenä olevan aikamerkinnän mukaisesta paikasta siihen merkittynä aikana ja kulkee järjestyksessä vasemmalta oikealle merkittyjen pisteiden kautta *saapuen* niihin merkittyinä aikoina, ja *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 saapuen niihin merkittyinä aikoina, ja *saapuen* rivillä viimeisenä vasemmalla olevan aikamerkinnän mukaiseen paikkaan siihen merkittynä aikana.

---

[1]) Suuntamerkki II on myöhemmin siirretty taulukon oikeanpuoleiseen reunaan, joten aikataulun kutakin riviä luetaan suuntamerkistä alkaen.

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

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

Kääntymispaikan kohdalle merkityn tuloajan (ylempi rivi) ja lähtöajan (alempi rivi) välinen aikaero (mikäli sellaista on) tarkoittaa *lepoaikaa.*

Aikataulujen oikeassa yläkulmassa vuoronumeron alla on lyhennysmerkintä vuoron *ulos- ja sisäänajoreiteistä.* Lyhennykset on merkitty numeroin esim. »H—ajoreitti 1—2 H». Parittomat numerot tarkoittavat ulos- ja parilliset numerot hallinajoreittejä. Numeron jäljessä kirjaimet H ja E tarkoittavat ajamista halliin Hauhontielle tai Eurantielle. Henkilökunnalle jaettavassa palvelusvuorovihossa on tarkka selostus joka vuoron ajoreiteistä, ja on ne merkitty aikatauluissa esiintyvin numeroin. Kuljettajan *velvollisuus* on ottaa selvää oman vuoronsa ulos- ja sisäänajoreiteistä sekä *ehdottomasti* niitä noudattaa.

Kun linjalla 14 vielä toistaiseksi joudutaan käyttämään autoja, joiden sijoituspaikka on Vallilan halli, tullaan vuoroissa 302, 305, 307 ja 309 käyttämään näitä autoja. Autot tuodaan aamulla Töölööseen, mutta illalla kuljettajat ajavat autot Vallilaan. Rahastajien työaika sensijaan alkaa ja päättyy Töölön hallilla, minne rahastajien on illalla vietävä pihdit sekä *aikataulu.* Ajoreitti Vallilasta Töölööseen ja päinvastoin on merkitty vuoronvaihtovihkoon.

7. Kuljettajan tulee kaikissa olosuhteissa pyrkiä ajamaan täsmällisesti aikataulun mukaan. *Auto ei missään tapauksessa saa lähteä ennen oikeata aikaansa* päätepysäkiltä eikä *saapua* [1]) millekään aikataulupisteelle, ei myöskään päätepysäkille eikä halliin ennen oikeata aikaansa. Kuljettajien tulee erikoisesti huolehtia täsmällisestä saapumisesta pisteisiin, jotta liikenne linjoilla (vaunujen väliajat) säilyisi tasaisena.

Milloin vaunun henkilökunnan on päätepysäkillä ehdottomasti käytävä luonnollisilla tarpeillaan sallitaan vaunun saapua pari minuuttia ennen aikaansa sellaiselle aikataulupisteelle, jonka aika on merkitty sulukkeihin. esim. (9.52).

---

[1]) Kts. muutos lp.pvk:ssä N:o 124/1950 ja N:o 155/1950 kohta A. 4.

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

Rahastajien tulee perehtyä vuoronsa aikatauluun ja suorittaa kilpien vaihtaminen huolellisesti sitä noudattaen.

9. Jos rahastajan kilpi on aikatauluun merkitty vaihdettavaksi toisella *linja*tunnuksella varustettuun kilpeen tai hallikilpeen, on myös *etukilpi* vastaavasti vaihdettava.

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

Työhön tulo- ja työstä pääsyajat on entiseen tapaan merkitty jakoviivan yläpuolelle. Jos a.o. 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 vai vasta varallaoloajan jälkeen.

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

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

Liite: Linja-autoaikatauluissa käytetyt lyhennykset.

19. 9. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + AH *Ivar Hiltunen.*

Liite lp.pvk:yyn N:o 117/1950.

Linja-autoaikatauluissa käytetyt lyhennykset

— *I. Aikataulupisteiden paikkamerkinnät.*

AKk — Päätepysäkki Aleksis Kivenkatu 16 kohdalla.
Alko — Pysäkit Itämerenkatu 51 kohdalla ja vastapäätä.
Amm — Ammattienedistämislaitos. Pysäkit Töölönkatu 23 ja 30 kohdalla.

Arena — Pysäkit Siltasaarenkatu 11 ja II linja 6 kohdalla.
Ark.a — Arkadianaukio.
Bul. — Pysäkit Fredrikinkatu 37 ja 28 kohdalla.
Cal. — Pysäkit Caloniuksenkatu 9 ja 10 kohdalla.
Eira — Päätepysäkki Laivurinkatu 33 kohdalla.
Et — Erottaja.
E-tori — Päätepysäkki Eränkävijäntorilla.
Haaga — Päätepysäkki Haagassa Yhdystien—Jousimiehentien risteyksessä.
Hertt. — Pysäkit Herttoniemen Valtatiellä kioskin kohdalla.
Hev. — Päätepysäkki Hevossalmessa.
Hk — Päätepysäkki Ehrensvärdintie 31 kohdalla.
Ht — Pysäkit Hakaniementorilla.
I-Pak. — Päätepysäkki Itä-Pakilassa.
Isok. — Päätepysäkki Lauttasaaren Sankarihautojen kohdalla.
Jollas — Päätepysäkki Jollaksessa.
Kaar. — Päätepysäkki Kaarelassa.
Kmp. — Kamppi, pysäkit Kampin torilla.
Kn — Päätepysäkki Katajanokalla Luotsikatu 13 kohdalla.
Kosk — Päätepysäkki Käpyläntie 32 kohdalla.
Kump — Päätepysäkki Intiankatu 27 kohdalla.
Käp — Pysäkit Mäkelänkadun ja Koskelantien risteyksessä.
Lentok — Päätepysäkki Malmin Lentokentällä.
Ll — Lastenlinna. Päätepysäkki Linnankoskenkatu 25 vp.

— — —

L.j.salo — Pysäkit Turholmantien risteyksessä.
L-Pak — Päätepysäkki Länsi-Pakilassa.
Malm.h. — Pysäkit Malmin hautausmaan portin kohdalla.
Man — Päätepysäkki Maneesikatu 2 kohdalla.
Marj — Päätepysäkki Marjaniemessä.
Marj.tie — Pysäkit Porvoon maantien ja Marjaniemeen vievän tien risteyksessä.
Maun — Pysäkit Pakilantiellä Metsäpurontien risteyksessä.
Mess — Pysäkki Runeberginkatu 58 kohdalla.
MH — Munkkisaaren halli.
Mk — Päätepysäkki Merikatu 1 vastapäätä.
Nkl — Naistenklinikka, päätepysäkki Huopalahdenkatu 2 kohdalla.
Nord — Pysäkki Pasilankadun ja Nordenskiöldinkadun risteyksessä.

Oul.k. — Oulunkylä. Pysäkit rautatieaseman kohdalla.
Pas — Päätepysäkki Pasilan torilla.
Pirkk — Päätepysäkki Pirkkolassa, Kaarelantiellä Elannon kohd.
Pit.j.m. — Pysäkit Turun maantiellä Nurmijärventien risteyksessä.
Rt — Rautatientori.
Run-A — Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteys.
Seur — Päätepysäkki Seurasaaren sillan luona.
Stur — Pysäkit Sturen- ja Mäkelänkadun risteyksessä.
Sö — Pysäkit Hämeentie 27, 31 ja 54 kohdalla.
T.tori — Pysäkit Töölöntorilla, Topeliuksenkatu 1 kohdalla ja vastapäätä.
Töt — Pysäkit Mannerheimintie 69 ja 112 kohdalla.
Vanhak — Pysäkit Vanhankaupungin sillan luona.
Vart — Päätepysäkki Porvoon maantiellä Lindin kaupan kohdalla.
Vatt [1]) — Päätepysäkki Vattuniementie 19 kohdalla.
VH — Vallilan halli.
Vulc — Päätepysäkki Lauttasaarentiellä Vulcan'in kohdalla.
Ward — Pysäkit Turun maantiellä Wardin puutarhan kohdalla.

II Kilpien tunnukset:
Vhall

III Muita lyhennyksiä:
L = Lauantaisin.
S = Sunnuntaisin ja pyhäpäivisin.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 118/1950

Ennenaikainen poistuminen vaunusta

Kun toimitetuissa tarkastuksissa on ilmennyt, että *rahastajat* varsin usein illalla vaunujen halliin ajaessa poistuvat vaunuistaan jo ennen niiden tuloa hallille, huomautetaan, että tällainen ennen ajoajan päättymistä poisjääminen on *ehdottomasti kielletty* ja tulevat kiellon rikkojat saamaan asianmukaisen rangaistuksen. Voimassa olevien aikataulujen mukaan alkavat kaikki linjat aamulla hallilta ja päättyvät illalla hallille.

[1]) Kts. lp.pvk. N:o 2/51.

Työvälineiden otto ja palautus

Kuljettajien ja rahastajien on aamulla linjalle lähtiessään *otettava* ja illalla linjalta palattuaan *jätettävä* aikataulu- ja pihtivarastoon seuraavat välineet:

Kuljettajat: aikataulu, tyyny ja ajoraportti.

Rahastajat: pihdit, kansiot, pölyriepu, A-lomakkeet, siirtokuponkipussit ja yöliikennekilvet.

Aikataulu- ja pihtivaraston hoitajien *velvollisuus* on *valvoa,* että yllälueteltujen välineiden otto ja palautus tapahtuu *henkilökohtaisesti.*

20. 9. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Valtter Laitinen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 124/1950

Muutoksia raitioaikataulujen ohjeisiin

Koska henkilökunnan keskuudessa on ilmennyt epävarmuutta uusien aikataulujen käytön suhteen ja senvuoksi on ajettu epätasaisesti, muutetaan täten päiväkäskyn N:o 101 määräyksiä kohdan 6 kappaleessa 3 siten, että aikataulun ajat ovat *tuloaikoja,* paitsi päätepysäkeillä, joilla on merkitty sekä tulo- että lähtöajat. Vaunun tulee siis *saapua* aikataulupisteeseen aikatauluun merkittynä aikana. Lähtöaika sitävastoin on, paitsi päätepysäkeillä, riippuvainen siitä ajasta, mikä kuluu matkustajien vaunuun nousemiseen ja siitä poistumiseen. Tätä on noudatettava 15. 10. 1950 aamusta alkaen.

Henkilökunnan luonnollisten tarpeidenteen mahdollistamiseksi muutetaan kohdan 7 määräyksiä, jotka koskevat vaunun saapumista päätepysäkille, siten, että silloin kun luonnollisen tarpeen toimittaminen todella vaatii, sallitaan sen jälkeen, kun päätepysäkkiä *edellinen aikataulupiste* on ohitettu aikataulun mukaisesti, ajaa hiukan nopeammin ja tulla päätepysäkille, pari minuuttia ennen aikatauluun merkittyä aikaa.

Allaluetelluilla linjoilla, joilla matka edellisestä aikataulupisteestä päätepysäkille on suhteellisen lyhyt, saadaan yllämainituissa tapauksissa sen jälkeen, kun *toiseksi edellinen* aikataulupiste on ohitettu, menetellä yllämainitulla tavalla:

Linjalla	1	suunnassa	I;	toiseksi	edellinen	aikataulupiste	Mess
»	2	»	I	»	»	»	Ht
»	3 B	»	I	»	»	»	Ht
»	4	»	I	»	»	»	Mess
»	6	»	I	»	»	»	Ht
»	12	»	I	»	»	»	Mess

Muulloin on aikatauluja aina seurattava.

3. 10. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *Bruno Lind.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 130/1950

Linjatunnusten ilmoittaminen yleisölle

Jotkut henkilökunnan nimissä esiintyvät henkilöt ovat sanomalehtiin lähettäneet kirjoituksia, joista lukija voi saada sellaisen käsityksen, kuin ei henkilökunta voisi tietää esim. eri linjojen tunnuksia. Yleisö on valittanut saaneensa henkilökunnalta samankaltaisia, jopa sopimattomia vastauksia kysymyksiinsä. Tämän johdosta huomautetaan päiväkäskyn N:o 84/22. 6. 50 sisällöstä. Lisäksi määrätään, että *rahastajien tulee virantoimituksessa aina pitää mukanaan uusin heille jaettu »Pieni Opas»* [1]) (tai vastaava julkaisu) ja yleisön kysyessä linjoja ja niiden tunnuksia *vastata sen mukaisesti.* Jos opas on kadonnut, on haettava ylitarkastajalta uusi.

Vielä huomautetaan, että jos henkilökunta havaitsee virheitä tai parannusta kaipaavia kohtia aikatauluissa tms. määräyksissä, on asianmukainen menettely ilmoittaa niistä lähimmälle esimiehelle, joka ilmoittaa asian edelleen pääkonttoriin antaen oman lausuntonsa.

14. 10. 50. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 134/1950

Turvallisuuden tehostamisesta

Kuluvan vuoden aikana ovat senlaatuiset onnettomuudet, jotka saattavat johtua liikennehenkilökunnan valppauden ja huolellisuuden puutteesta, ilahduttavasti vähentyneet. Laitokselle on tullut huomattavasti entistä vähemmän valituksia henkilökuntaa vastaan ja sensijaan useita kiittäviä lausuntoja. Kiitosta on saanut myös — ja erityisesti — rahastajien esiintyminen yleisöä kohtaan. Myös omin havainnoin olen iloiten todennut tapahtuneen merkittävän parannuksen.

Aivan viime aikoina näyttää tilanne kuitenkin alkaneen kääntyä huonompaan suuntaan. Jokainen ymmärtää, että syksyn pimeydessä, sateessa ja huonon kelin aikana, kun matkustajiakin on tavallista enemmän, tapaturmien vaara on suurempi kuin kesällä. *Syksy ja talvi asettavat niin kuljettajien kuin rahastajienkin vastuuntunnon, valppauden ja ammattitaidon koetukselle.* Toivon, että jokainen liikennehenkilökuntaan kuuluva tekee parhaansa ja menestyy niin, että alkava syksy ja talvi läpäistään ainakin yhtä hyvin kuin mennyt hyvä kesäkausi.

Liikennehenkilökuntaa kehoitetaan muistin virkistämiseksi uudelleen lukemaan liikenneosaston pysyväismääräys 1/1950, joka on jokaiselle jaettu, sekä tarkoin ja valppaasti sitä noudattamaan.

25. 10. 1950. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 135/1950

A. Uuden liikennejärjestyksen voimaantuleminen

1. Marraskuun 1. päivänä 1950 tulee voimaan uusi *Helsingin kaupungin liikennejärjestys,* joka oheisena jaetaan jokaiselle tarkastajalle ja kuljettajalle.

2. Uusi liikennejärjestys ei enää sisällä säännöksiä, jotka ovat yleisessä laissa. Tällaiset säännökset on siis muualta luettava. Oheiseen vihkoon on painettu *eräitä tärkeimpiä yleisen lain säännöksiä liikenteestä.*

3. Uuden liikennejärjestyksen säännöksistä huomattakoon erikoisesti seuraavat, jotka poikkeavat aikaisemman liikennejärjestyksen määräyksistä:

— 2 § sisältää mm. *suojatien, ryhmittymän* ja *ajoneuvojonon* määritelmät;
— 4 § sisältää määräyksiä liikenteen *ohjausvaloista;*
— 9 § sisältää täydentäviä määräyksiä *etuajo-oikeudesta* sekä *ryhmittymisestä* liikenneväylien risteyksissä;
— 16 § sisältää mm. kiellon pysäyttää ajoneuvo 12 m lähemmäksi raitiovaunun tai linja-auton pysäkkimerkkiä tai *suojatielle;*

[1]) »Helsingin Kulkuneuvot»

— 35 § sisältää määräyksiä suojatielle ehtineen *jalankulkijan* etuoikeudesta;

— 40 § sisältää määräyksiä *raitiovaunun* etuajo-oikeudesta (vrt. kuitenkin 9 §:ään); sekä

— 41 § rinnastaa *johdinauton* linja-autoon.

4. Koska 40 §:n 1 mom:n mukaan yleisen liikennejärjestyssäännön ja Helsingin kaupungin liikennejärjestyksen määräyksiä on, paitsi luonnollisesti linja-autoliikenteessä, *noudatettava myöskin johdinautoliikenteessä ja soveltuvin osin raitiotieliikenteessäkin,* kehoitetaan laitoksen kaikkia tarkastajia ja kuljettajia tarkoin perehtymään niihin. Koska rahastajatkin voivat joutua esim. todistajiksi liikennerikkomusasioissa, kehoitetaan heitäkin tutustumaan uuteen liikennejärjestykseen.

5. Raitiovaununkuljettajien on syytä huomata, että yleisen oikeuskäytännön mukaan tultaneen tulkitsemaan, että 40 §:n 1 mom:ssa oleva varaus »soveltuvin osin» *vain aivan välttämättömimmissä tapauksissa* (esim. 8 §) vapauttaa raitiovaunun noudattamasta liikennejärjestyksen määräyksiä.

6. Erikoisesti kiinnitetään kuljettajien, varsinkin *raitiovaununkuljettajien* huomiota 9 §:n 2 mom:ssa olevaan määräykseen, jonka mukaan *»kuljettaja, jolla on etuajo-oikeus, älköön katkaisko poikittaissuuntaan matkalla olevaa ajoneuvojonoa»,* sekä 2 §:n 13 mom:ssa olevaan määritelmään, että *ajoneuvojonolla tarkoitetaan »muodostelmaa, jossa kaksi tai useampia ajoneuvoja ilmeisesti ajaa peräkkäin».* Raitiovaunun etuajo-oikeus ei siis enään ole rajoituksetta voimassa, vaan *ajoneuvojonon häikäilemätön katkaiseminen,* jota tähänkään saakka ei ole pidetty hyvään tapaan kuuluvana, *on tästä lähin kiellettyä.*

B. Määräyksiä menettelystä ajoneuvojonon suhteen

Jotta uuden liikennejärjestyksen 9 §:n 2 mom:ssa ajoneuvojonolle myönnetty etuajo-oikeus ei pääsisi sekoittamaan reittiinsä ja aikatauluunsa sidottua, raskasta ja sosiaalisesti tärkeätä raitiovaunu- ja linja-autoliikennettä, on poliisin kanssa sovittu seuraavasta menettelystä:

1. Jos raitiovaunun tai linja-auton reitin katkaisevasta *ajoneuvojonosta jokin ajoneuvo ilmeisesti erkanee kääntyen pois jonon ajosuunnasta* sellaiseen suuntaan, että jonon kulkusuunnan poikki pääsee ajamaan erkanevan ajoneuvon kulkua estämättä, voi raitiovaunu tai linja-auto ajaa jonon kulkusuunnan poikki, mikäli seuraava jonossa kulkenut ajoneuvo on niin kaukana, että se hyvin ennätetään pysäyttää, ja *jonon siis voidaan katsoa katkenneen.* Koska liikennejärjestyksen tulkinta tässä kohdassa on vakiintumaton, on noudatettava erityistä varovaisuutta.

2. *Jos risteyksessä on itsetoimiva ohjausvalolaite,* säännöstelee se kaiken liikenteen ja katkaisee myös ajoneuvojonon. Ohjausvaloja on aina toteltava.

3. *Jos risteyksessä on poliisimies liikennettä ohjaamassa,* on hänellä valta katkaista ajoneuvojono. Poliisimiehille on annettu määräys käyttää tätä valtaa, milloin raitiovaunu- tai linja-autoliikenteen säännöllinen sujuminen sitä vaatii. Jos raitiovaunu tai linja-auto on enemmän kuin 2 min. myöhässä aikataulustaan tai jos raitiovaunun tai johdinauton takana jo on odottamassa toinen samanlainen, eikä poliisimies huomaa tilannetta, voi kuljettaja kiinnittää hänen huomiotaan siihen antamalla merkin »Pyydän tietä» (kats. kohtaa B. 5.).

4. *Jos paikalla ei ole itsetoimivaa liikenteen ohjauslaitetta eikä poliisimiestä* liikennettä ohjaamassa, pääsee raitiovaunu tai linja-auto ajoneuvojonon poikki vain mikäli joku jonossa ajavista kuljettajista vapaaehtoisesti antaa sille tietä.

5. *»Pyydän tietä»-merkki,* joka toistaiseksi on täysin epävirallinen ja otetaan vain kokeeksi käytäntöön, annetaan siten, että kuljettaja nopeasti nostaa ja laskee vasenta kättään kämmen eteenpäin levitettynä.

6. Jos raitiovaunun tai linja-auton *pyrkiessä ylittämään poikittaisen kadun* tien sulkee vasemmalta tai oikealta tai molemmilta suunnilta tuleva ajoneuvojono, on kuljettajan pysäytettävä vaununsa ennen risteyksen *ensimmäistä suojatietä,* ja siinä meneteltävä, kuten edellä on määrätty.

7. Jos raitiovaunun tai linja-auton *pyrkiessä kääntymään poikittaiselle kadulle* tien sulkee ajoneuvojono, on vaunu pysäytettävä niin ajoissa, ettei se sulje mitään suojatietä eikä vaikeuta ajoneuvojonon eikä muiden katuun merkityllä ajokaistalla kulkevien ajoneuvojen kulkua, ja siinä meneteltävä kuten edellä on määrätty. Raitiovaunu tai linja-auto ajetaan tällöin kuitenkin *niin pitkälle kuin on sallittua,* jotta sen pyrkiminen ajoneuvojonon kulkusuunnan poikki havaittaisiin.

C. Määräyksiä pysäyttämisestä

1. Sen mukaisesti, mikä on ollut tarkoituksena, kun uuden liikennejärjestyksen 16 §:n 1 b mom. on laadittu, määrätään, että raitiovaunu ja linja-auto on pysäkille pysäytettävä siten, että *moottorivaunun tai*

auton takaoven etureuna tulee pysäkkimerkin kohdalle. Jos täsmällinen pysäyttäminen on huonon kelin tms. syiden vuoksi mahdotonta, on vaunu mieluummin pysäytettävä hiukan aikaisemmin kuin myöhemmin. Jos raitiovaunujunassa on *enemmän kuin 2 vaunua,* on se kuitenkin pysäytettävä niin, ettei viimeinenkään vaunu sulje poikittaista ajorataa eikä suojatietä.

2. Koska kaikki pysäkkimerkit eivät vielä ole oikeissa paikoissaan, tulevat 1. kohdan määräykset täydelleen voimaan vasta myöhemmin, kun siitä *erikseen on tiedoitettu.* Siihen mennessä sovelletaan näitä määräyksiä, kuitenkin sulkematta ajorataa tai suojatietä ja pysäyttämällä pysäkkikorokkeen kohdalle, missä sellainen on.

3. Poliisin kanssa on sovittu, että liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohdissa 4, 23, 24 ja 28 olevia määräyksiä *vaunun pysäyttämisestä eräissä poikkeustilanteissa* noudatetaan edelleenkin uuden liikennejärjestyksen 16 §:n 3 mom:n ja 42 §:n 1 mom:n estämättä, mutta ei vaunu tällöinkään saa sulkea ajorataa eikä suojatietä, mikäli se ei ole onnettomuuden välttämiseksi tarpeellista.

Liite: Helsingin kaupungin liikennejärjestys, yleinen liikennejärjestyssääntö, otteita autoasetuksesta sekä pääväyliä ja ajonopeutta koskevat määräykset. (Painotuote.)

26. 10. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A + henk.koht. tarkastajille ja kuljettajille. Poliisilaitos 40 kpl. tiedoksi. *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 138/1950

Munkkisaaren halliin komennettujen alistussuhde

Sen johdosta, että Munkkisaaren halliin komennetun henkilökunnan keskuudessa on ilmennyt epäselvyyttä siitä, kenen antamia ohjeita ja määräyksiä on noudatettava silloin, kun tarkastaja aamuisin ei ole hallilla, huomautetaan, että ko. tapauksissa on vuorossa oleva hallimies se *henkilö,* jonka antamia *ohjeita ja määräyksiä* henkilökunnan on *ehdottomasti* noudatettava.

30. 10. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Valtter Laitinen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 139/1950

Rahastajien rahakansiot

Rahastajien toivomuksesta on tilattu rahakansioita kuminauhoineen, joita jaetaan kaikille rahastajille halleista. Jokaisen rahastajan on itse huolehdittava siitä, että hän saa mainitun kansion ja on se aina säilytettävä rahastuslaukussa sekä laukkua luovutettaessa luovutettava kuminauhoineen sen mukana pois. Kansiot ovat sen kokoiset, että niissä voidaan säilyttää 100 markan ja sitä pienemmät rahat taittamattomina ja suuremmat rahat kerran taitettuina. Kansien kuluessa rikki saa niitä vaihtaa uusiin ylitarkastajalta.

6. 11. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 141/1950

Uusi linjallelähtötapa Vallilan autohallista

Vallilan autohallissa otetaan 15. 11. 1950 käytäntöön uusi linjallelähtötapa. Autot lähtevät aamuisin linjalle suoraan *hallista hallitarkastajan konttorin edustalta,* jonne huoltomiehet ajavat vaunut.

Henkilökunnan on oltava mainitulla lähtöpaikalla jonossa 2 minuuttia ennen määrättyä lähtöaikaa. Aikataulut, pihdit ym. varusteet on noudettava kuten ennenkin, kuljettajien viimeistään 10 ja rahastajien viimeistään 5 minuuttia ennen lähtöaikaa.

Lähtöpaikalta määrähetkellä puuttuminen katsotaan myöhästymiseksi, vaikka varusteet olisikin otettu aikanaan.

Kuljettajia ja rahastajia kehoitetaan tutustumaan henkilökunnan huoneessa olevaan listaan, missä on kaikkien vuorojen hallistalähtöajat.

9. 11. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 155/1950.

A. Aikataulujen muuttumisesta ja noudattamisesta[1])

1. Uusien aikataulujen tultua 1. 9. ja 1. 10. 1950 voimaan on henkilökunnan taholta valitettu niihin merkittyjen eri pisteiden välisten ajoaikojen olevan osittain käytäntöön soveltumattomia.

---

[1]) Kts. lp. pvk:jä N:o 101 ja 117/1950.

Tämän johdosta suoritetut koeajot ovat kuitenkin osoittaneet, ettei vallan suuria virheitä esiinny, minkä vuoksi tarpeellisiksi todetut tarkistukset tullaan suorittamaan vasta seuraavaa yleistä aikataulua laadittaessa. Sensijaan on eräitä tapauksia, joissa risteysasemille tulee raitiovaunuja eri linjoilta haitallisessa määrin epätasaisesti. Näiden virheiden korjaamiseksi jaetaan uudet aikataulut, joita on noudatettava 15. 12. 1950 aamusta alkaen, liitteessä N:o 1 mainituille raitioliikenteen vuoroille.

2. Koska ne tekijät, joiden perusteella tarkoituksenmukaisin ajoaika eri pisteiden välillä on laskettava, saattavat olosuhteiden, esim. yleisen katuliikenteen tai matkustajamäärän muuttuessa muuttua, kehoitetaan liikennehenkilökuntaan kuuluvia, milloin havaitsevat *epäkohtia aikatauluissa,* ilmoittamaan niistä *ajomestarille* joko suoraan tai asematarkastajan välityksellä.

3. Vielä huomautetaan siitä, että jokaisen liikennehenkilökuntaan kuuluvan on ehdottomasti tehtävä parhaansa noudattaakseen aikataulua sellaisena, kuin se kulloinkin on voimassa, koska muuten ei voida ylläpitää järjestystä ja säännöllisyyttä. Myöhään jäämistä ei tietenkään aina voida välttää, mutta liikennehenkilökunta ei saa itse aiheuttaa myöhästymistä. Kuten entuudestaan voimassaolevat määräykset selvästi osoittavat, on, jos vaunu yrityksistä huolimatta on jäänyt myöhään, menetetty aika koetettava voittaa takaisin hiukan nopeammalla ajolla, mutta kuitenkin sallittua nopeutta ylittämättä ja turvallisuutta ja yleisön palvelua vaarantamatta. Sitävastoin on ennen oikeaa aikaa ajaminen ehdoitta kiellettyä.

4. *Aikataulun oikealla noudattamisella tarkoitetaan,* että vaunu tulee aikatalupisteeseen (tai, mikäli niin on määrätty, lähtee siltä) *sen minuutin kuluessa,* joka aikatauluun on merkitty, sekä samalla minuutilla kulkevat vaunut *säädetyssä järjestyksessä.*

B. Valvomisesta

Aikataulun täsmällisen noudattamisen valvomiseksi menetellään seuraavasti:

1. Eri paikkoihin tilapäisesti asetettavat *tarkkailijat* merkitsevät vaunujen kulkuajat. Tarkkailijoille ei kuulu puuttua asioihin, vaan he ainoastaan jättävät tarkkailupöytäkirjansa esimiehilleen.

2. *Kaikkien tarkastajien* tulee muiden tehtäviensä ohessa valvoa aikataulujen noudattamista sekä virheitä havaitessaan ryhtyä toimenpiteisiin.

3. Erityisesti on *asematarkastajien* jatkuvasti tarkattava aikataulujen noudattamista asemansa kohdalla merkitsemällä kulkuajat erikoisiin ajontarkkailukirjoihin, joita pidetään liitteessä N:o 2 tarkastajille jaettavien ohjeiden mukaisesti. Havaintoja on tehtävä aina, milloin tarkastaja itse tai joku hänen käytettävänään oleva, tähän pystyvä henkilö suinkin on vapaana tähän työhön.

4. *Ajomestarien* tulee itse tarkkailemalla sekä asemien ja tarkkailijoiden kirjoja tarkastamalla valvoa aikataulujen noudattamista, sekä tehdä tarpeellisia esityksiä havaittujen virheiden tutkimiseksi ja aikataulujen parantamiseksi.

5. Jos vaunu poikkeaa aikataulustaan enintään 2 minuuttia, tulee tarkastajan ilmoittaa siitä kuljettajalle esim. sopivalla käsimerkillä auttaakseen kuljettajaa hänen pyrkimyksessään täsmälliseen ajamiseen. Tällaista ilmoitusta älköön käsitettäkö rangaistukseksi, vaan auttamiseksi.

6. Jos vaunu poikkeaa aikataulusta enemmän kuin 2 minuuttia, tai jos sama vaunu jatkuvasti ajaa vähemmässäkin määrin virheellisesti, tulee tarkastajan tai ajomestarin tutkia virheen syytä ja ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin sen johdosta.

7. Häiriöilmoitus on tehtävä *joka kerta,* milloin vaunu on ajanut enemmän kuin 2 minuuttia ennen aikaansa tai myöhästynyt enemmän kuin 5 minuuttia tai jos vaunu on myöhästynyt 2—5 minuuttia, eikä myöhästymiseen ole ollut selvää ja tilapäistä, liikennehenkilökunnasta riippumatonta syytä. Peräkkäisten vaunujen samasta syystä aiheutuneet myöhästymiset merkitään samaan ilmoitukseen.

8. Samoin kuin aikatauluun merkittyjä aikoja on ehdottomasti noudatettava myöskin aikatauluissa määrättyjä ajoreittejä hallista linjalle, linjalla ja linjalta halliin sekä kilpien vaihtoa yms. koskevia merkintöjä. Tarkastajien tulee edellä määrätyin tavoin tarkoin valvoa myöskin niiden noudattamista.

12. 12. 50. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 157/1950

— — —

(Kohdat 1—4 toistuvat toisaalla.)

Myöhästyvien matkustajien ottaminen vaunuun

5. Henkilökunnan, varsinkin perävaunun rahastajien, tulee pysäkeillä, missä eri raitio- tai autolinjat kohtaavat, katsoa, että samanaikaisesti pai-

kalla olevasta tai siihen juuri tulossa olevasta vaunusta hänen vaunuunsa siirtymään pyrkivät matkustajat ennättävät mukaan. Samoin, jos liitteessä mainituilla päätepysäkeillä seuraava vaunu on paikalla tai juuri tulossa ennenkuin edellinen lähtee, on katsottava, että ne, jotka kohdan 4. mukaisesti haluavat siirtyä, ennättävät mukaan.

Näissäkin tapauksissa on sovellettava liik.os. pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohtia 23—24.

15. 12. 1950. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A + L *E. Bergroth.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 165/1950

I. Sairaaksi ilmoittautuminen

1. Kun liikennehenkilökuntaan kuuluva sairastuu niin, ettei voi hoitaa työtään, on hänen ilmoittauduttava sairaaksi.

Jos sairastuminen tapahtuu *työssä,* tehdään ilmoitus heti lähimmälle asematarkastajalle.

Jos sairastuminen tapahtuu palvelusajan ulkopuolella, tehdään ilmoitus viimeistään *ennen määrättyä työhöntuloaikaa:*

— ennen hallista ajoa tai ennen yövuoron alkamista a.o. hallitarkastajalle;

— ennen vaihtoa a.o. asematarkastajalle.

2. Jos ylivoimaiset syyt estävät sairastuneen itse tai toisen henkilön välityksellä tekemästä ilmoitusta ajoissa, on ilmoitus kuitenkin tehtävä a.o. tarkastajalle niin pian kuin mahdollista.

3. Joka sairastuttuaan jää pois työstään *ilmoittamatta* siitä edellä määrätyin tavoin, merkitään myöhästyneeksi tai, jos poissaolo on pitempi, luvatta poissaolevaksi, ja rangaistaan sairasilmoituksen laiminlyömisestä, mikäli hän ei osoita ylivoimaisten seikkojen estäneen häntä ajoissa toimittamasta ilmoitusta. Tällainen myöhästyminen tai luvaton poissaolo lasketaan määrätystä työhöntuloajasta siihen hetkeen, jona ilmoitus on tullut a.o. tarkastajalle tai lääkärintodistus komennusmestarille. Se merkitään palkkakorttiin (myöhästyminen keltaisella, poissaolo punaisella) myöhästymisriville, mutta muutetaan jälkikäteen sairaslomaksi, jos asiaa tutkittaessa todetaan ylivoimaisten seikkojen estäneen toimittamasta ilmoitusta ajoissa. Muuten luetaan sairasloma vasta ilmoituksen saapumishetkestä alkaen.

4. Koska henkilökunnan vastuu liikenneturvallisuudesta vaatii moitteetonta huomio- ja toimintakykyä, on sen, joka havaitsee aihetta epäillä näkönsä, kuulonsa, väriaistinsa, hermojensa tilan tai muun kuntonsa huonontuneen niin, että tästä on haittaa hänen työnsä suoritukselle tai liikenneturvallisuudelle, viipymättä ilmoittauduttava laitoksen lääkärin tarkastettavaksi.

5. Koska aiheeton sairaaksi ilmoittautuminen ja lääkärin vastaanotolla käynti työaikana aiheuttavat laitokselle suuremman varahenkilökunnan tarpeen ym. vahinkoa, on se kiellettyä.

Kohdassa 4. tarkoitetuissa tapauksissa, jos asianomainen itse ei ole varma viastaan, kehoitetaan käymään laitoksen lääkärin tarkastettavana vapaa-aikana, jotta toisaalta mahdolliset viat tulisivat ajoissa tutkituiksi, mutta toisaalta ei tarvitsisi ryhtyä kurinpitotoimiin, jos vikaa onneksi ei olisikaan.

II. Lääkärissä käynnit

6. Sairaaksi ilmoittautuneen on saavuttava laitoksen lääkärin vastaanottoon viimeistään lähimpänä vastaanottoaikana, joka sattuu hänen työpäivälleen.

Jos tämä ei sairauden laadun takia ole mahdollista tai jos sairas kaipaa lääkärin hoitoa heti, on siitä ilmoitettava lääkärin kansliaan tai, sen virka-ajan ulkopuolella, päivystävälle sairaanhoitajattarelle ja pyydettävä häntä kotikäynnille (kts. myös pvk. 86/1949).

7. Muun lääkärin tai hoitolaitoksen käyttäminen on periaatteessa sallittua vain vapaa-aikana ja potilaan omalla kustannuksella. Tähän tarkoitukseen voi komennusmestari tai tarkastaja etukäteen pyydettäessä myöntää Y-lomaa, mikäli henkilötilanne sallii.

8. Toistaiseksi voi kuitenkin laitoksen lääkäri todella aiheellisiksi harkitsemissaan tapauksissa merkitä sairaslomaksi työajan, joka

a) on käytetty käyntiin yksityisen lääkärin vastaanotolla kiireistä apua vaativissa akuuttisissa sairastapauksissa tai

b) käytetään käyntiin lääkärin kanssa *etukäteen* sovituissa erikoishoidoissa, mikäli niitä ei voida järjestää vapaa-aikoina saataviksi.

Laitoksen lääkäri tiedoittaa myöntämistään tällaisista S-lomista komennusmestarille.

III. Sairastodistukset

9. Sairaaksi ilmoittautuneen on 24 tunnin kuluessa tai viimeistään heti kohdassa 6. mainitun vastaanottoajan päätyttyä toimitettava a.o. komennusmestarille laitoksen a.o. lääkärin antama todistus sairaudestaan ja mahdollisesti myönnetyn sairasloman pituudesta. Etukäteen myönnetty sairasloma, myös kohdassa 8. b) tarkoitettu, merkitään virantoimitusjakoon.

10. Jos potilas on käynyt laitoksen lääkärin vastaanotolla työaikana, eikä lääkäri ole myöntänyt jatkuvaa sairaslomaa, *mutta kuitenkin* todennut käynnin *aiheelliseksi,* antaa lääkäri hänelle todistuksen käynnistä. Komennusmestari merkitsee sairaslomaksi sen ajan, mikä lääkärissä käyntiin on välttämättä kulunut.

Jos lääkäri toteaa sairaaksi ilmoittautuneen *aiheettomasti* käyneen *työaikanaan* lääkärin vastaanotolla, merkitsee lääkäri todistukseen, jonka lääkäri tässä tapauksessa lähettää suoraan a.o. komennusmestarille, »*käynti aiheeton*». Tässä tapauksessa merkitsee komennusmestari käyntiajan poissaoloksi ja merkitään se palkkakorttiin (keltaisella) *Y-lomariville.*

11. Jos sairaaksi ilmoittautunut on kääntynyt muun kuin laitoksen lääkärin puoleen, on tämän lääkärin antama todistus määräaikana esitettävä laitoksen a.o. lääkärin hyväksyttäväksi. Laitoksen lääkärin hyväksymä todistus on kohdan 9. mukaisena määräaikana toimitettava a.o. komennusmestarille, jolloin poissaolo merkitään sairaslomaksi. Ellei laitoksen lääkäri todistusta hyväksy, menetetty työaika merkitään (keltaisella) palkkakorttiin *Y-lomariville* ja lääkärissä käynti katsotaan aiheettomaksi.

12. Jos taas sairaaksi ilmoittautunut ei käy lääkärin vastaanotolla eikä näin ollen määräaikana voi esittää lääkärintodistusta, merkitsee a.o. komennusmestari menetetyn työajan poissaoloksi. Se merkitään palkkakorttiin *Y-lomariville* (keltaisella) ja käsitellään luvattomana poissaolona.

IV. Sairauden jatkuminen

13. Jos potilas haluaa myönnettyä sairaslomaa jatkettavaksi, on hänen viimeistään myönnetyn sairasloman viimeisenä päivänä käytävä uudelleen laitoksen lääkärin vastaanotolla, ja toimitettava saamansa uusi lääkärintodistus a.o. komennusmestarille. Jollei tällaista todistusta ole toimitettu komennusmestarille, katsotaan potilaan parantuneen ja jatkuva poissaolo luvattomaksi.

V. Äitiysloma

14. Raskauden tai synnytyksen vuoksi virkavapautta tarvitsevan tulee kääntyä laitoksen lääkärin puoleen. Tämän antama todistus äitiysloman alkamisesta on esitettävä liikennemestarille, samoin syntymätodistus lapsen synnyttyä.

Äitiysloman ajaksi on *virkapuku* luovutettava vaatevarastoon ja *kassa* lippukassanhoitajalle.

Viimeistään 6 viikkoa synnytyksen jälkeen on uudelleen käytävä laitoksen lääkärin tutkittavana. Lääkärin antama lausunto on toimitettava liikennemestarille.

VI. Poissaolon merkitseminen

15. Tarkastajien ja komennusmestarien tulee huolellisesti merkitä edellä tarkoitetut poissaolot virantoimitusjakoon tai päivittäisiin henkilökuntailmoituksiin käyttäen liitteenä heille jaetun yhdistelmän mukaisia merkintöjä.

16. Komennusmestarin tarkastaman, korjaaman ja täydentämän päivittäisen henkilökuntailmoituksen mukaisesti liikennekonttori merkitsee työajan menetykset palkkakortteihin noudattaen huolellisesti liitteenä olevaa ohjetta.

20. 12. 1950. merk. *Reino Castrén*

1 liite

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

Liite lp.pvk:yyn N:o 165 20. 12. 50.

(Vain jakelu Y:lle, tarkastajille, kom.mestareille ja liik.konttorille.)

Työstä poissaoloajan merkitseminen sairastapauksissa

Poissaolon laatu	Merkinnät: Virantoimitusjakoon — Kom. mestarin	Päivittäiseen henkilökuntailmoitukseen — Tarkastajan	Päivittäiseen henkilökuntailmoitukseen — Kom. mestarin	Palkkakorttiin — Liik. konttorin	Kurinpidollinen käsittely
A. Sairastumistapaukset.	[1])				
I. Ilmoittautunut ajoissa sairaaksi:					
1. Käynyt laitoksen lääkärissä:					
a) saanut sairastodistuksen	S-lom.	S-ilm.	S-lom.	S-lom.	—
b) » käyntitodistuksen	—	S-ilm.	S-lom.	S-lom.	—
c) » todistuksen »käynti aiheeton»	—	S-ilm.	Y-lom. (kelt.)	Y-lom (kelt.)	tutk.
2. Käynyt yksityislääkärissä:					
a) lait. lääkäri hyväksynyt	S-lom.	S-ilm.	S-lom.	S-lom.	—
b) » » ei »	—	S-ilm.	Y-lom. (kelt.)	Y-lom (kelt.)	tutk.
3. Ei käynyt lääkärissä	—	S-ilm.	Y-lom (kelt.)	Y-lom (kelt.)	tutk.
II. Ei ajoissa ilmoittautunut sairaaksi:					
1. Ilmoittautunut liian myöhään, mutta saanut laitoksen lääkärin todistuksen.					
a) Aika ilmoituksen tai todistuksen tuloon saakka — lyhyt	—	myöh.	myöh. (kelt.)	myöh. (kelt.)	tutk.
— pitempi	—	poissa	myöh. (pun.)	myöh. (pun.)	tutk.
b) Aika siitä eteenpäin	S-lom.	—	S-lom.	S-lom.	—
2. Ei ilmoittautunut, mutta tuonut myöhemmin laitoksen lääkärin todistuksen					
a) Poissaolo lyhyt	—	myöh.	myöh.	myöh.	tutk.
b) » pitempi	—	poissa	myöh. (pun.)	myöh. (pun.)	tutk.
III. Ennakolta myönnetty:					
1. Lait. lääkärin myöntämä sairasloma tai käynti hoidossa[1])	S-lom.	—	S-lom.	S-lom.	—
2. Kom.mest. tai tarkastajan myöntämä käynti hoidossa	Y-lom	Y-lom	Y-lom	Y-lom	—

v. 1951

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 4/1951.

Raitiovaunujen valaistuksen ja kilpien hoitaminen

Varsin usein on havaittu vaunujen ajavan virheellisin merkkilyhdyin tai kilvin. Tällaiset virheet johtavat matkustajia harhaan ja antavat yleisölle epäedullisen käsityksen henkilökunnan huolellisuudesta. Tämän johdosta toistetaan ja tarkistetaan valaistuksen ja kilpien käyttöä koskevia, voimassa olevia ohjeita seuraavasti:

I. Valaistus

1. *Ulkovaloihin luetaan:*

a) *moottorivaunuissa:*

— edessä oleva linjanumerolyhty
— etusarvivalot (linjan mukaiset)
— valkoinen etuvalo
— määräpaikkalyhty (vain 4-akselisissa vaunuissa)

b) *perävaunuissa:*

— takana oleva linjanumerolyhty
— takasarvivalot (linjan mukaiset)
— punainen takavalo.

Yksinäisissä moottorivaunuissa käytetään myös perävaunun ulkovaloja.

[1]) Ennakolta myönnetty on merkittävä virantoimitusjakoon.

2. *Ulkovalot* on pidettävä sytytettyinä aina, kun näkyväisyys on tavallista huonompi, kuten hämärässä, pimeässä, sumussa tai lumipyryssä. Niiden sammuttaminen on näissä olosuhteissa kielletty ennenkuin vaunu on ajanut paikalleen sisään halliin.

Periaatteena on pidettävä, että ulkovalaistus on sytytettävä *mieluummin liian aikaiseen* kuin liian myöhään.

3. Vaunun ajettua halliin sen valaistus sammutetaan vain virroittajaa alasvetämällä. Sitä ei kuitenkaan saa tehdä ennenkuin rahastajat ovat poistuneet vaunusta.

4. Ennen hallista ajoa on kuljettajan päästettyään virroittajan ylös voimajohtoja vastaan tarkistettava, että ulkovalaistus on asianmukainen.

5. Jos ulkovalaistus on sytytettävä *linjalla,* suorittaa kuljettaja sytyttämisen moottorivaunussa ja a.o. rahastaja perävaunussa heti kun kuljettaja on sen tehnyt moottorivaunussa. Sammuttaminen tapahtuu vastaavalla tavalla.

6. *Vaihtovaunujen* ulkovalojen sytyttäminen kuuluu hallikuljettajille samoinkuin halliin ajamiensa vaunujen valaistuksen sammuttaminen edellä sanotulla tavalla.

7. *Sarvivalojen värit* eri linjoilla ovat *liitteessä 1.*

Jos lasien puutteen tms. pakottavan syyn vuoksi sarvivaloihin ei saada oikeita värejä, on ne peitettävä tai sammutettava.

8. Jokaisella junalla tulee olla sen linjan sarvivalot, jolla se poikkeuksetta tai suurimman osan päivästä ajaa (vert. kohtiin II: 3—4).

9. Vaunujen *sisävalaistus* on pidettävä sytytettynä aina, kun vaunussa *ei näe hyvin lukea* päivänvalossa, sekä *ukonilmalla* koko sen kestämisajan riippumatta päivänvalosuhteista.

10. Sisävalaistus *sammutetaan,* kun päivänvalo on tullut riittävän voimakkaaksi tai kun vaunu on tullut hallialueelle. Milloin vaunussa on tai vaunun on määrä ottaa matkustajia, ei vaunu saa olla pimeänä.

11. Ennen hallista ajoa on rahastajien kuljettajan päästettyä virroittajan ylös *tarkistettava,* että sisävalaistus toimii kunnollisesti.

12. Sisävalaistuksen *sytyttäminen linjalla* kuuluu *rahastajalle,* joka on oikeutettu sen sytyttämäään myös *ennenkuin* kuljettaja tarvitsee ulkovaloja. Ennenkuin sisävalaistus linjalla sammutetaan, on rahastajan, jos ulkovalot on kytketty samoihin sarjoihin, tiedusteltava kuljettajalta, tuleeko hän toimeen ilman ulkovalaistusta.

13. Henkilökunta on velvollinen hyvissä ajoin ennenkuin valaistus on sytytettävä, kokeilemaan jollakin päätepysäkillä, että koko valaistus toimii, sekä heti epäkohtia todettuaan pyytämään asematarkastajan apua niiden korjaamiseksi. Samoin on meneteltävä, jos valovika syntyy linjalla sen jälkeen, kun valot on sytytetty.

II. Kilvet.

1. Vaunujen järjestäminen valmiiksi, kilvitys mukaanluettuna, seuraavana aamuna tapahtuvaa hallista ajoa varten suoritetaan yöllä *huoltohenkilöstön* toimesta.

2. *Vaunun kilpiin kuuluvat:*

a) *Kuljettajan* tarkastettavat ja tarvittaessa vaihdettavat:

Moott. vaunun:

— etulyhdyn linjatunnus
— etukilpi (jossa linjatunnus, hallikilpi tai yökilpi tms.)
— sivukilvet (laudat)
— vuoronumerokilvet

Perävaunun:

— takalyhdyn linjatunnus
— takakilpi (jossa linjatunnus, hallikilpi tai yökilpi tms.)

b) *Rahastajien* tarkastettavat ja tarvittaessa vaihdettavat:

— rahastajankilpi (jossa määräpaikka- ym. merkinnät)
— sisäkilpi
— ikkunassa oleva yövaunun kilpi.

Yksinäisessä moottorivaunussa käytetään myös perävaunun kilpiä.

3. Junalla, joka ajaa koko päivän samaa päälinjaa, tulee kaikkien kilpien olla linjansa mukaiset. *Poikkeuslinjojen* (sekä linjojen 3 B ja 3 T) vaunuilla ovat sensijaan vain etu-, taka- ja rahastajan kilvet poikkeuslinjan tunnuksella varustetut, muut kilvet sensijaan sen *päälinjan* (linjan 3) mukaiset, jolla on sama *päätunnus.*

4. Junalla, joka saman työvuoron kuluessa ajaa useampia linjoja, tulee etu-, taka- ja rahastajan kilpien aina olla ajettavan pää- tai poikkeuslinjan mukaiset, mutta muut kilvet sen *päälinjan* mukaiset, jolle se vuoronumeronsa puolesta kuuluu (eli jolla se ajaa suurimman osan päivästä).

5. Kuljettajan ja rahastajan tulee *ennen hallista ajoa* tarkastaa, että vaunussa on paikoilleen asetettuina ja mukana sellaiset kilvet kuin aikatauluissa tai muutoin on määrätty.

Jos puutteita havaitaan, on ne heti korjattava hakemalla oikeat kilvet tarkastajalta samalla ilmoittaen niistä hänelle edelleen huoltohenkilöstölle huomautettavaksi.

6. Jos vuorovaunu päivän kuluessa jostakin syystä otetaan sisään halliin ja vaihdetaan toiseen, kuuluu vaihtovaunun kilvityksen ja ulkovalaistuksen järjestäminen linjan mukaiseksi hallitarkastajalle hallikuljettajien avulla. Kuljettajan ja rahastajien on kuitenkin vaihtamistilaisuudessa todettava, että se on asianmukainen ja että vaunussa on tarpeelliset, aikataulun edellyttämät kilvet.

7. *Ulko- ja sisäkilpien vaihdon linjalla* suorittavat kuljettaja ja rahastajat aikataulusta selviävissä paikoissa. Kilvet on asetettava huolellisesti paikoilleen telineisiinsä ja varalla olevat kilvet säilytettävä niin, etteivät ne vahingoitu eivätkä häiritse matkustajia.

8. *Yövaunujen* kuljettajien on ennen linjalle lähtöä *noudettava* hallitarkastajalta moottori- ja perävaunun yölinjanumerokilvet ja *rahastajien* samoin ikkunoihin ripustettavat »Yövaunu»-kilvet. Kaikki luetellut kilvet on yövuoron loputtua *palautettava* hallitarkastajalle.

9. Päivävuorovaunuihin kuuluvat kilvet jäävät sensijaan a.o. vaunuihin halliinajon tapahduttua.

10. Jos ylläolevassa mainittuja kilpiä vaunun ollessa *linjalla katoaa* tai *vahingoittuu,* on a.o. kuljettajan tai rahastajan tehtävä siitä ilmoitus lähimmälle asematarkastajalle tai viimeistään vaunun ajaessa halliin hallitarkastajalle.

11. Hallitarkastajien tulee itse ja apunaan olevien tarkastajien tai käytössään olevan muun henkilökunnan avulla tihein pistokokein tarkastaa, että hallista ajavissa vaunuissa on oikeat ja huolellisesti asetetut kilvet ja valot sekä tarpeelliset kilvet mukana. Samoin tulee kaikkien tarkastajien pitkin päivää valvoa, että liikenteessä olevilla vaunuilla on oikeat ja huolellisesti asetetut valot ja kilvet. Havaitut virheet on korjattava niin pian kuin se liikennettä häiritsemättä on mahdollista.

12. Jos vaunun linjalla ollessa havaitaan, ettei mukana ole määräysten mukaista kilpeä, on sellainen tarkastajan välityksellä pyydettävä hallista tuotavaksi vaunuun ensi sopivassa tilaisuudessa.

Siihen saakka ajettakoon ilman k.o. kilpeä. Tällöin on rahastajien jokaisella pysäkillä vaunun ovelta *kuulutettava,* mihin vaunu ajaa.

13. Jos hallissa havaitaan kilpi likaiseksi, on hallitarkastajan huolehdittava sen puhdistuttamisesta. Jos havaitaan puuttuvan määräysten mukaisia kilpiä tai niiden olevan raapeutuneita, on hallitarkastajan tiedusteltava niitä toisista halleista tai tilattava uudet pääkonttorin välityksellä sekä

pyydettävä liikennemestarilta ohjetta, millaisin kilvin väliaikaisesti on ajettava.

1 liite.

9. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *R. Gustafsson.*

Liite lp. pvk:yyn N:o 4/1951.

Raitiovaunujen sarvivalojen värit:

Linja	*Vaunun ajosuuntaan katsottuna*		
	oikea		*vasen*
1	vihreä	—	vihreä
2	vihreä	—	valkoinen
3 B ja 3 T	keltainen	—	keltainen
4	sininen	—	sininen
5	keltainen	—	valkoinen
6	punainen	—	punainen
7	punainen	—	valkoinen
(8)	(sininen)	—	(valkoinen)
10	valkoinen	—	valkoinen
12	valkoinen	—	valkoinen
K	vihreä	—	punainen
KB	vihreä	—	keltainen
H	sininen	—	keltainen
M	punainen	—	keltainen

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 6/1951.

Auton jäähdytysveden lämpötila

Sen johdosta, että Volvo B-532 linja-autoihin N:o 4—13 on rakennettu moottorin jäähdytysvedellä lämpiävät patterit, Oy Volvo Ab ilmoittaa, että jos näissä autoissa kuten muissakin moottorin lämpö pidetään alhaisena, kuluvat sylinterit ja männät hyvin nopeasti.

Sanotun vahingon välttämiseksi on kuljettajien auton lämpömittarista tarkattava moottorin jäähdytysveden lämpöä ja säleikköä säätämällä saatava lämpö pysymään *80—90° C.*

On huomattava, että 80° C kylmemmällä moottorilla ei saa ajaa.

11. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A. *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 7/1951.

Mieleen palautettavia sääntöjä

Poliisin ja yleisön taholta tulleiden, aiheelliseksi havaittujen valitusten johdosta liikennehenkilökuntaa vakavasti kehoitetaan kaikille jaetuista liik. os. pysyväismääräyksestä N:o 1/1950, liik.pääll. päiväkäskystä N:o 135/1950 (uusi liikennejärjestys) sekä asemilla ja halleissa nähtävinä olevista päiväkäskyistä N:o 135/1950 (ja 26/1949) kertaamaan sekä tunnollisesti noudattamaan seur. määräyksiä:

1. Raitiovaunu *ei* saa pysähtyä *suojatielle* (Liik. järj. 16 § kohta 1. a, pvk N:o 26/1949 ja N:o 135/1950 kohta A 3 ja B 6). Virheitä on havaittu erikoisesti Aleksanterinkadulta Ylioppilastalolle tultaessa.
2. Raitiovaunukaan ei saa katkaista *ajoneuvojonoa.* (Liik. järj. 9 §, kohta 2, pvk N:o 26/1949 ja N:o 135/1950, kohdat A 6 ja B 1—7).
3. Ennen liikkeellelähtöä ja heti sen jälkeen on katsottava, *onko vielä matkustajia pyrkimässä vaunuun,* sekä, jos on, edellä viitattujen määräysten mukaisesti otettava heidät mukaan. (Liik. os. pys. määr. N:o 1/1950 kohdat 23—24).
4. Jos »Täynnä» olevasta vaunusta poistuu matkustajia, on *uusia otettava* ainakin sama määrä, ei kuitenkaan sallittua ylikuormitusta ylittäen.
5. Tarvittaessa kehoitetaan matkustajia siirtymään vaunussa *eteenpäin* (Rah. ohjes. 13 §).
6. Pysäkit on *kuulutettava* määräysten mukaisesti. (Rah. ohjes. 12§; pysäkkiluetteloissa lainausmerkeissä (».....») olevat.)

15. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 8/1951.

Liikkeellelähtö häiriön jälkeen

Raitiovaunujen ja johdinautojen henkilökuntien huomio kiinnitetään siihen, että kun useampia vaunuja on jostakin syystä ruuhkautunut peräkkäin, ei kaikkien liikkeelle lähtö saa tapahtua samanaikaisesti, vaan kuljettajan ohjesäännön 29 §:n mukaisesti. Jos vaunut eivät saa virtaa, on lisäksi noudatettava kulj. ohjesäännön 36 §:n määräyksiä.

Jos ruuhkautuneet vaunut ovat *vähän* myöhässä, ei ensin liikkeelle lähteviin vaunuihin lähinnä seuraavilta pysäkeiltä ole otettava täyttä kuormaa, vaan on matkustajat täten *jaettava* vaunujen kesken. Jos vaunut ovat niin paljon myöhässä, että osa vaunuista on käännettävä, on matkustajien suhteen meneteltävä liik. os:n pysyväismääräyksen N:o 2/1950 mukaisesti.

16. 1. 1951. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 13/1951.

1. Vaunujen vartioinnin järjestäminen päätepysäkeillä

Sen johdosta, että yhä useammin on todettu henkilökunnan taholta laiminlyöntejä aikanaan annettua määräystä (rah. ohjes. 27 §) vastaan, jolla kielletään vaunun jättäminen päätepysäkeille tai muuallekaan ilman vartiointia, huomautetaan, että tätä määräystä on edelleenkin *ehdottomasti* noudatettava, jotta sivullisten vallattomuudet yms. vaarat välttyisivät.

Milloin rahastajien ja kuljettajan tarkastusaseman läheisyydessä olevalla päätepysäkillä olisi päästävä pois samanaikaisesti, on se sallittu vain tarkastajan luvalla ja on tarkastajan, luvan annettuaan, huolehdittava vartioinnin järjestämisestä k.o. ajaksi. Jos päätepysäkillä seisoo useampia raitiojunia tai autoja, järjestettäköön vartiointi henkilökunnan sitä toivoessa siten, että sama henkilö vastaa useampien asemalla seisovien vaunujen vartioinnista.

2. Moottorin pysäyttäminen päätepysäkeillä

Autonkuljettajille huomautetaan, että milloin seisonta-aika päätepysäkillä on *yhtä minuuttia pitempi* ja käynnistinlaitteet ovat kunnossa sekä kennostossa riittävästi virtaa, on moottori aina *ehdottomasti* sammutettava. (Vert. kuitenkin lp. pvk:yyn N:o 6/51, viimeinen kohta).

23. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 17/1951.

Autojen kuljettaminen Vallilan huollosta Munkkisaaren halliin

Vallilan autohallin tarkastajan tulee järjestää huollosta arkisin klo 18—23 valmistuvien, Munkkisaaren halliin sijoitettujen autojen kuljettaminen

sinne. Jos kuljettajia ei riitä useampien autojen viemiseen samalla kerralla, viedään 2 kerrallaan. Jos vietävien autojen luku vaatii, saa hallitarkastaja määrätä Munkkisaaren hallin miehistöä tuomaan kuljettajat takaisin Vallilaan linja-autolla.

Mainittuun työhön tulee Vallilan hallitarkastajan ensiksi määrätä hallissa olevat varakuljettajat ja toisen hallimiehen, sitten pyytää huollolta miehiä ja sen jälkeen kutsua apuvoimaa Rt:n, Et:n ja T.torin asemilta, jotka luovuttavat päivystäjänsä, Rt ei kuitenkaan viimeistä kuljettajaa. Apuvoima on ensi tilassa palautettava.

31. 1. 51. merk. *Reino Castren*

Jakelu: Y + A. *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 19/1951.

Raitiovaunujen keskeinen etuajo-oikeus [1])

Kahden raitiovaunun kohdatessa on yleensä *oikealta tulevan ajettava ensin* riippumatta siitä, miten muu katuliikenne on k.o. risteyksessä järjestetty. [2])

Jotta eri linjojen pysähtymispaikat risteysasemilla saataisiin liikennettä vaikeuttamatta järjestetyiksi yleisön tarpeiden mukaisesti, määrätään kuitenkin tästä säännöstä poikettavaksi seuraavissa tapauksissa: [1])

Etelään ajettaessa:

Meilahdessa linjalla M on etuajo-oikeus ennen linjaa 4.

Kuusitiellä linjoilla H ja HR on etuajo-oikeus ennen linjaa 12.

Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien risteyksessä (Mann.) linja 3 B ajaa ennen kaikkia muita.

Messuhallin luona linjat 1 ja 7 ajavat ennen kaikkia muita linjoja.

Mannerheimintien ja Arkadiankadun risteyksessä (Hankk.) kaikki muut linjat ajavat ennen linjoja — — — 7.

Aleksanterinkadun ja Unioninkadun risteyksessä (Yliop.) linjalla K on etuajo-oikeus ennen linjoja 3 B, 5, 12s ja Ms.

[1]) Kts. *muutokset* lp.pvk:ssä N:o 52/1951. — *Huom.!* Luettelo julkaistaan vain malliksi. *Kulloinkin on noudatettava vain uusinta, kuljettajille jaettua etuajo-oikeustaulukkoa.*

[2]) siis esim. vaikka toinen katu olisi päätieksi merkitty.

Helsinginkadun ja Hämeentien risteyksessä (Sö et) ajavat Hämeentieltä pohjoisesta tulevat ennen Helsinginkadulta lännestä tulevia eli linjat 1 ja 6 ennen linjaa 7.

Pohjoiseen ajettaessa:

Ylioppilastalolle tultaessa on linjalla 6 etuajo-oikeus ennen kaikkia muita linjoja.

Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteyksessä (Yt) ajaa linja 3 B ennen linjoja 3 T, 5, 12s ja Ms.

Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteyksessä linjat M, 12 ja 4 ajavat ennen linjoja 3 T ja 5 (ei ennen linjoja Ms ja 12s.)

Roobertinkadun ja Yrjönkadun risteyksessä (Yrj.) ajaa linja 3 B ennen linjaa 12.

Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä linjat 4, 12, 12s, M ja Ms [1]) ajavat ennen linjaa 7.[2])

Messuhallin luona linjat 1 ja 7 ajavat ennen kaikkia muita linjoja.

Ylläolevat etuajo-oikeuden poikkeukset on esitetty liitteenä olevassa taulukossa, joka jaetaan henk. koht. jokaiselle tarkastajalle ja raitiovaununkuljettajalle.

Kuljettajan, joka käyttää edellä määrättyä etuajo-oikeutta, on kuitenkin ajettava varovasti.

Muissa kuin edellämainituissa tapauksissa ei vasemmalta tulevalla raitiovaunulla ole etuajo-oikeutta oikealta tulevaan raitiovaunuun nähden, mutta kehoitetaan kuljettajia päästämään vasemmalta tuleva vaunu edelle, jos liikenteen sujuminen sitä vaatii. Oikealta tulevan on tällöin annettava vasemmalta tulevalle kädellä selvä merkki kehoitukseksi ajaa ensin ja vasemmalta tulevan on ajettava erittäin varovasti ja annettava merkkejä jalkakellolla.

Tämä määräys tulee voimaan 15. 2. 51 aamusta alkaen. Päiväkäsky N:o 59/13. 9. 49 kumotaan.

I liite (vanhentunut)

30. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

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

[1]) myös 5 — kts. lp.pvk. N:o 52/1951.

[2]) sekä linjoja H ja HR. — kts. lp.pvk. N:o 52/1952.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 20/1951.

Raitiovaunujen pysähtymispaikat

Helmikuun 15 p:stä 1951 aamusta alkaen muuttuvat allamainituilla paikoilla raitiovaunujen pysähtymispaikat seuraavasti:

Ylioppilastalon pysäkillä

1) *Pohjoisesta päin tulevat* vaunut pysähtyvät siten, että etelästä lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät Aleksanterinkadulle ajavat vaunut eli linjat 3 B, 5, 12 S ja Ms, *toisella pysähtymispaikalla* Erottajalle ajavat vaunut eli linjat 3 T, 4 ja 12 sekä *kolmannella pysähtymispaikalla* linjan 6 vaunut. Linjan M vaunut pysähtyvät kulloinkin vapaana olevaan paikkaan.

2) *Etelästä päin tulevat* vaunut pysähtyvät siten, että pohjoisesta lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät Rautatientorille päin ajavat eli linjat 6 ja 3 B, *toisella pysähtymispaikalla* Töölöön päin ajavat eli linjat 4, 12 ja M sekä *kolmannella pysähtymispaikalla* linjat 3 T ja 5.

Postitalon pysäkillä [1])

Hakaniemen pysäkillä

1) *Pohjoisesta päin Siltasaarenkaduitse tulevat* vaunut pysähtyvät siten, että etelästä lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät linjat H ja 3 T, sekä *toisella pysähtymispaikalla* linja K.

2) *Pohjoisesta päin Hämeenteitse tulevat* vaunut pysähtyvät siten, että etelästä lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät linjat 1 ja HR, sekä *toisella pysähtymispaikalla* linjat 6 ja 7.

3) *Etelästä päin tulevat, Siltasaarenkadulle pyrkivät* vaunut pysähtyvät siten, että pohjoisesta lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät linjat 3 B ja K, sekä *toisella pysähtymispaikalla* linjat H ja HR.

4) *Etelästä päin tulevat, Hämeentielle pyrkivät* vaunut pysähtyvät siten, että pohjoisesta lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla* pysähtyvät linjat 6 ja 1, sekä *toisella pysähtymispaikalla* linja 7.

30. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

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

---

[1]) Kts. muutokset lp.pvk:ssä N:o 52/1951.

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 21/1951.

Raitiovaunujen hoidon ja käytön tehostamisesta

Helmikuun 15 p:nä 1951 toteutettava raitioliikenteen laajentaminen vaatii entisestään tehostettua toimintaa eri osastoilla ja erityisesti eri osastojen yhteistoiminnan parantamista. Vaunu- ja konepajaosaston kanssa on laadittu noudatettaviksi seuraavat määräykset:

I. *Vaunuviat.*

Liikenneosaston pysyväismääräyksen N:o 1/1950 kohdan 34 lisäksi on noudatettava seuraavia määräyksiä:

1. *Ennen vaunujen ajoa hallista* tulee kuljettajan tutkia, että kaikki on asianmukaisessa kunnossa ja, jos havaitsee jonkin vian, ilmoittaa siitä heti hallitarkastajalle. Jos vikaa ei voida korjata ennen vaunun hallista-ajoaikaa, pannaan varavaunu tilalle, jotta myöhästyminen vältetään.

2. Kun kuljettaja tai rahastaja *vaunun linjalla ollessa* huomaa siinä jonkin vian, on hänen heti ilmoitettava siitä lähimmälle asematarkastajalle, joka tarvittaessa huolehtii siitä, että vika korjataan tai vaunu vaihdetaan.

3. Jos vaunussa on jokin vika sen *ajaessa halliin,* tulee kuljettajan vika-ilmoituslomakkeella ilmoittaa siitä huollon vuorotyönjohtajalle. Näin on tehtävä, vaikka viasta olisikin jo aikaisemmin ilmoitettu tarkastajalle.

4. Huollon vuorotyönjohtaja tutkituttaa vian ja, jos sitä tai muuta, yöllä havaittua vikaa ei voida yön aikana *korjata,* hän huolehtii siitä, että varavaunu sijoitetaan viallisen tilalle.

II. *Vaunuston jakaminen.*

1. Eri vaunutyyppejä käytetään eri linjoilla *vakinaisissa vuoroissa* seuraavasti:

Linjalla	1	isoja ruotsalaisia vaunuja	N:ot	121—162
„	6	„ „ „	„	121—162
„	7	amerikkalaisia „	„	71—90
„	K	Kaipion — Strömbergin vaun.	N:ot	2:9—226
„	3 B ja 3 T	Autoteollisuuden — Strömbergin tai AEG:n vaunuja	N:ot	163—180
„	4	Karian — Strömbergin vaun.	N ot	187—218
„	5	„ „ „	N:ot	187—218
„	12	saksalaisia vaunuja	N:ot	91—120
„	H	„ „	„	91—120
„	M	boggie- ja isoja ruotsalaisia vaunuja	N:ot	181—186 ja 121—162.

2. Koska samoja vaunutyyppejä yleensä ei ole riittävästi myös *tungosaikavuoroissa* käytettäviksi, käytetään näissä enimmäkseen pieniä ruotsalaisia yms. vaunuja. Linjoilla 6 ja 3 T käytetään myös tungosaikavuoroissa suuria moottorivaunuja.

3. *Varavaunun* tulee, mikäli mahdollista, olla samaa tyyppiä kuin kyseessäolevan linjan vaunut. Jos linjalle 6, 3 T tai M ei vapaana olevista varavaunuista saada suurta moottorivaunua, on se otettava linjalle 6 linjalta 1, linjalle 3 T linjalta 4 sekä linjalle M linjalta 4 tai 12. Näiden tilalle pannaan pieniä varavaunuja tai, ellei varavaunuja ole *missään* hallissa käytettävissä, poisjätettävien vuorojen vaunuja.

4. *Jos varavaunuja ei ole,* täytyy tarpeen vaatiessa jättää vuorovaunuja pois linjalta (— — — järjestyksessä, josta kunkin aikataulun osalta määrätään — — —).

III. *Vaunutilanteen valvominen.*

Käytettävänä oleva vaunusto on sillä kuljetettavaan matkustajamäärään nähden luvultaan niukka ja ikänsä vuoksi sen kunnossa pitäminen on vaikeata. Sen vuoksi kehoitetaan jokaista, josta asia voi riippua, herpaantumatta tekemään parhaansa, jotta liikenteeseen aina, — myöskin vaikeimmissa tilanteissa —, saataisiin täysi lukumäärä vaunuja vaunutyypeittäin eri linjoille oikein jaettuna ja hyvässä kunnossa.

1. Töölön ja Vallilan *hallitarkastajien* on joka ilta *klo 22* keskenään tehtävä ennakkoselvitys seuraavan päivän vaunutarpeesta ja vaunutilanteesta kaikkien säilytyspaikkojen osalta. Eri hallien kesken lainattavat vaunut tulee halli- tai varallaolevia kuljettajia käyttäen siirtää lähtöpaikkoihinsa ennen liikennehenkilökunnan työajan päättymistä. Hallitarkastajan on ennen poistumistaan selostettava tilanne ja toimenpiteet huollon vuorotyönjohtajalle.

2. Huollon *vuorotyönjohtajat* selvittävät vaunutilanteen hallitarkastajille uudelleen viimeistään *klo 1.00* mennessä. Mikäli varavaunujen siirtoja halleista toisiin tällöin vielä tarvitaan, niin yövaunujen kuljettajat suorittavat ne ylitöinään hallitarkastajien määräyksestä.

3. Vielä klo 1.00 jälkeen ilmenevien tilanteen muutosten takia Töölön ja Vallilan huollon *vuorotyönjohtajat yön kuluessa* keskenään lopullisesti selvittävät kaikkien säilytyspaikkojen vaunutilanteen, tasoittavat vaunut eri piirien kesken ja järjestävät sitä varten piiristä tai hallista toiseen lainattavien vaunujen kuljetuksen. Vallilan ja Töölön hallien kesken vielä lainattavat vaunut siirretään hallista toiseen yöllä huollon vuorotyönjohtajien toimesta. Ratsastushallista ja Ruskeasuon vajoista vielä lainattavia vaunuja sensijaan ei tarvitse siirtää yöllä, vaan liikennehenkilökunta ajaa ne lähtöpaikkoihinsa aamulla, heti työhön tultuaan. Huollon vuorotyönjohtajat ilmoittavat tehdyt ja aamulla vielä tehtävät vaunujen siirrot hallitarkastajille *klo 5.00.*

4. Töölön ja Vallilan huollon vuorotyönjohtajat sekä Ratsastushallin ja Ruskeasuon vajojen huoltomiehet järjestävät vaunut aamuksi hallitarkastajien osoittamaan *hallista-ajojärjestykseen* ja *kilvittävät* ne valmiiksi.

IV. *Huoltovaihdot.*

Päivällä tehtävät huoltovaihdot on aina suoritettava vaunun ajaessa siihen suuntaan, missä on vähemmän matkustajia. Ennen klo 9.00 sekä klo 15.30 ja 17.00 (lauantaisin klo 13.30 ja 15.00) välisenä aikana ei saa suorittaa huoltovaihtoja.

V. *Erikoisia toimenpiteitä talven aikana.*

1. Talvella tulee aina olla varalla kylliksi *auravaunuja.* Jos varavaunuja ei ole tarpeeksi, saadaan vuorovaunuja käyttää. Niiden tulee olla halliin niin sijoitettuja, että ne viivytyksettä voidaan ottaa käytäntöön. Aurauksesta palaavat vaunut on hallitarkastajan kiireesti asetettava takaisin liikenteeseen.

2. Vaunuissa, joita käytetään liikenteessä, mutta joita hallitilan puutteessa säilytetään yöllä puuvajoissa tai hallipihoilla, pidetään *lämpö kytkettynä* huollon toimesta.

2. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 24/1951.

Linja-autojen valaistuksen ja kilpien hoitaminen

Varsin usein on havaittu laitoksen linja-autojen ajavan virheellisin tai epäkunnossa olevin valoin tai kilvin. Tällaiset virheet johtavat matkustajia harhaan ja antavat yleisölle epäedullisen käsityksen henkilökunnan huolellisuudesta. Tämän johdosta toistetaan ja tarkistetaan valaistuksen ja kilpien käyttöä koskevia voimassa olevia ohjeita seuraavasti:

I. *Valaistus*

1. *Ulkovaloihin luetaan:*
   - — edessä oleva linjanumerolyhty
   - — etuvalot (tavall. autonlyhdyt)
   - — linjavalot (siniset)
   - — takakilpivalo
   - — takavalo (rekisteritunnusvalo)

2. Ulkovalot on kuljettajan pidettävä sytytettyinä aina kun näkyväisyys on tavallista huonompi, kuten hämärässä, pimeässä tai sumussa (Moott. ajoneuvolaki, 38 §: 3). Auton ajettua halliin on kuljettajan *ennen autosta* poistumistaan sammutettava sisä- ja ulkovalot.

Periaatteena on pidettävä, että ulkovalaistus on sytytettävä *mieluummin liian aikaiseen kuin liian myöhään.*

3. Ennen hallista-ajoa on kuljettajan tarkistettava, että ulkovalaistus on asianmukainen.

4. Vaunujen *sisävalaistus* on kuljettajan pidettävä sytytettynä aina, kun vaunussa ei näe hyvin lukea päivänvalossa.

5. Kuljettaja on velvollinen hyvissä ajoin ennenkuin valaistus on sytytettävä kokeilemaan jollakin päätepysäkillä, että koko valaistus toimii, sekä heti epäkohtia todettuaan ilmoittamaan niistä asematarkastajalle. Samoin on meneteltävä, jos valovika syntyy linjalla sen jälkeen kun valot on sytytetty.

II. *Kilvet.*

1. Vaunujen järjestäminen valmiiksi, kilvitys mukaanluettuna, seuraavana aamuna tapahtuvaa hallista-ajoa varten suoritetaan yöllä *hallimiesten toimesta.*

2. *Vaunun kilpiin kuuluvat:*

a) Kuljettajan tarkastettavat ja tarvittaessa vaihdettavat:
- — etulyhdyn linjatunnus
- — etukilpi (jossa linjatunnus, hallikilpi, yökilpi tms; n.s. kuljettajankilpi)
- — vuoronumerokilvet
- — takakilpi (linjatunnus)

b) Rahastajan tarkastettavat ja tarvittaessa vaihdettavat:
- — rahastajankilpi (jossa määräpaikka- ym. merkinnät)
- — sisäkilpi
- — ikkunassa oleva yövaunun kilpi.

3. Vaunulla, joka ajaa koko päivän tai työvuoron samaa (pää- tai poikkeus-)linjaa, tulee kaikkien kilpien olla linjansa mukaiset.

Vaunulla, joka saman työvuoron kuluessa ajaa useampia linjoja, tulee kaikkien kilpien olla kulloinkin ajettavan pää- tai poikkeuslinjan mukaiset. Kaikki kilvet on siis vaihdettava linjalta toiselle siirryttäessä. *Toistaiseksi* sallitaan kuitenkin vaunujen, joissa takakilpi on takaikkunan yläpuolella, ajavan sen linjan mukaisin *takakilvin,* jolle vaunu vuoronumeronsa puolesta kuuluu (eli, jolla se ajaa suurimman osan työvuorosta).

4. Kuljettajan ja rahastajan tulee ennen hallista-ajoa tarkastaa, että vaunussa on paikoillaan asetettuina ja mukana sellaiset kilvet kuin aikatauluissa on määrätty.

Jos puutteita havaitaan, on ne heti korjattava hakemalla oikeat kilvet tarkastajalta samalla ilmoittaen niistä hänelle edelleen hallimiehille huomautettavaksi.

5. Jos vuorovaunu päivän kuluessa jostakin syystä otetaan sisään halliin ja vaihdetaan toiseen, kuuluu vaihtovaunun kilvityksen järjestäminen linjan mukaiseksi hallitarkastajalle hallikuljettajien avulla. Kuljettajan ja rahastajan on kuitenkin vaihtamistilaisuudessa todettava, että se on asianmukainen ja että vaunussa on tarpeelliset aikataulun edellyttämät kilvet.

6. *Ulko- ja sisäkilpien vaihdon linjalla* suorittavat kuljettaja ja rahastaja aikatauluista selviävissä paikoissa. Kilvet on asetettava huolellisesti paikoilleen telineisiinsä ja varalla olevat kilvet säilytettävä niin, etteivät ne vahingoitu eivätkä häiritse matkustajia.

7. Jos ylläolevassa mainittuja kilpiä vaunun ollessa *linjalla katoaa* tai *vahingoittuu,* on a.o. kuljettajan tai rahastajan tehtävä siitä ilmoitus lähimmälle asematarkastajalle tai viimeistään vaunun ajaessa halliin hallitarkastajalle.

8. Hallitarkastajien tulee itse ja apunaan olevien tarkastajien tai käytössään olevan muun henkilökunnan avulla tihein pistokokein tarkastaa, että hallista ajavissa vaunuissa on oikeat, huolellisesti asetetut kilvet ja että valot ovat kunnossa ja tarvittavat kilvet mukana. Samoin tulee kaikkien tarkastajien pitkin päivää valvoa, että liikenteessä olevien vaunujen valot ja kilvet ovat kunnossa. Havaitut virheet on korjattava niin pian kuin se liikennettä häiritsemättä on mahdollista.

9. Jos vaunun linjalla ollessa havaitaan, ettei mukana ole määräystenmukaista kilpeä, on sellainen tarkastajan välityksellä pyydettävä hallista tuotavaksi vaunuun ensi sopivassa tilaisuudessa.

Siihen saakka ajettakoon ilman k.o. kilpeä. Tällöin on rahastajien jokaisella pysäkillä vaunun ovelta *kuulutettava,* mihin vaunu ajaa.

10. Jos hallissa havaitaan kilpi likaiseksi, on hallitarkastajan huolehdittava sen puhdistuttamisesta. Jos havaitaan puuttuvan määräysten mukaisia kilpiä tai niiden olevan raapeutuneita, on hallitarkastajan tiedusteltava niitä toisista halleista tai tilattava uudet pääkonttorin välityksellä sekä pyydettävä liikennemestarilta ohjetta millaisin kilvin väliaikaisesti on ajettava.

31. 1. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 31/1951.

Liikennehenkilökunnan täydennyskurssit

Liikennelaitos tulee lähiaikoina tarvitsemaan tarkastajakokelaiksi ja mahd. erikoistehtäviin useita henkilöitä, joilla on tarpeellinen oppi ja kokemus sekä rahastajan- että mieluimmin kaikkien kolmen ajoneuvolajin kuljettajantehtävissä. Rahastajitta ajavien linja-autojen kuljettajiksi tullaan tarvitsemaan myös rahastajantehtävät taitavia kuljettajia. Kuluvan vuoden talousarvioon liikennehenkilökunnan jatkokoulutusta varten otetulla uudella määrärahalla tullaan järjestämään edellä tarkoitetun henkilöstön kouluttaminen.

1. Henkilöitä, jotka haluavat täydentää pätevyyttään edellä tarkoitettua virkauraa varten, kehoitetaan — — — mennessä ylitarkastajalle jättämään liikennepäällikölle osoitetut, omakätiset, kirjalliset hakemuksensa järjestettäville kursseille. Hakemukseen on liitettävä jäljennökset koulu-, työ-, kielitaito- y.m. todistuksista sekä ajokortin, sotilaspassin yms. jäljennösotteet.

2. Alustavan suunnitelman mukaan täydennyskoulutus tulee sisältämään:

a) *autonkuljettajille* rahastajankurssin (n. 1 kk.) ja vast. harjoittelun (väh. 2 kk.) sekä tutkinnosta ja loppukarsinnasta selviydyttyä raitiovaunun ja johdinauton kuljettajakurssit (n. 6 viikkoa) ja vast. harjoittelun (väh. 3 kk.);

b) *raitiovaununkuljettajille* rahastajakurssin (rahastajina ennen olleille n. 2 viikkoa, muille n. 1 kk.) ja vast. harjoittelun (väh. 1 kk., vast. väh. 2 kk.) sekä sen tutkinnosta ja loppukarsinnasta selviydyttyä auton- ja johdinauton tuntemiskurssin (n. 1 kk.) sekä vast. harjoittelun autokorjaamossa (väh. 1 kk.); (Kurssin ja harjoittelun pituus voi riippua oppilaan ajokortin laadusta ja ajokokemuksesta).

c) *miesrahastajille* raitiovaununkuljettajakurssin (n. 6 viikkoa) ja vast. harjoittelun (väh. 3 kk.) sekä sen tutkinnosta ja loppukarsinnasta selviydyttyä auton- ja johdinauton tuntemiskurssin sekä vast. harjoittelun (pituus kuten kohdassa b);

d) *muille* mahd. hyväksyttäville hakijoille ne yllämanituista kursseista ja harjoitteluista, jotka ovat tarpeen asianomaisen henkilön pätevyyden täydentämiseksi hänelle soveltuvia tehtäviä silmälläpitäen.

3. Kurssien alkamisaika ja oppilaiden lukumäärä ratkaistaan myöhemmin. Myös koevuottaan palvelevat voivat hakea.

4. Tarkastajia, joilla ei ole täyttä alussa mainittua pätevyyttä, kehoitetaan hakemaan tarp. kursseille.

5. Kurssien ajalta maksetaan oppilaalle peruspalkka ikälisineen hänen nykyisestä virastaan tai siitä virasta, jonka kokelaaksi hänet on määrätty. Oppilas on velvollinen olemaan opetus- ja harjoittelutilaisuuksissa sekä satunnaisilla työkomennuksilla yleisten määräysten mukaisen työajan (180 tuntia) kuukausittain, tarvittaessa missä työvuorossa tahansa. Kurssiin tai harjoitteluun liittyvät valmentautumis- ja kirjalliset tehtävät on suoritettava omalla ajalla. Niiden laiminlyöminen tai epätyydyttävä edistyminen kursseilla voi aiheuttaa, että oppilaan kurssi keskeytetään.

6. Harjoitteluaikana oppilas määrätään ylimääräiseksi johonkin työvuororyhmään ja voidaan siirtää ryhmästä toiseen. Jos oppilas harjoittelee omaa virkaansa ylempää virkaa, maksetaan hänelle kuten virkaatekevälle, muuten kohdan 5. mukaisesti. Harjoittelija on velvollinen tarvittaessa omallakin ajallaan osallistumaan harjoittelijoille järjestettäviin puhutteluihin, tutkintoihin yms.

7. Oppilaiden ja tarvittaessa myös harjoittelijoiden vuosilomien ajat määrätään opetusohjelman vaatimalla tavalla.

8. Kurssille hakeneet ovat velvolliset valintaa varten tarvittaessa omallakin ajallaan osallistumaan ehkä järjestettäviin tutkintoihin, kokeisiin ja lääkärintarkastuksiin.

7. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 32/1951

— — —

2. Tungosaikaliikenne Ylioppilastalolla

Pohjoiseen suuntautuvan liikenteen helpottamiseksi sijoitetaan tungosaikoina Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteykseen henkilö, jonka tehtävänä on ohjata vaunut vuoron perään asianomaisille pysähdyspaikoille. Kuljettajien tulee ajaa hänen ohjeittensa mukaan.

12. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *Bruno Lind.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 35/1951.

Raitiovaunujen ja johdinautojen lämmityksen rajoittaminen

Torstaina 15. 2. 51 liikennelaitoksen toimitusjohtaja antoi määräyksen lämmityksen rajoittamisesta raitiovaunuissa. Tämä määräys vahvistettiin samana päivänä jaetussa liikennepäällikön päiväkäskyssä N:o 33. Erheellisten tulkintojen vuoksi huomautettakoon, että toimenpide ei aiheutunut virtakustannusten säästämispyrkimyksestä, vaan oli siihen pakko ryhtyä sen vuoksi, että laajennetun raitioliikenteen alkaessa oli sattunut lukuisia virtahäiriöitä, jotka sähkölaitoksen taholta ilmoitettiin johtuviksi eräiden ala-asemien liiallisesta kuormituksesta. Liikenteen laajennusta suunniteltaessa oli virran saannista kylläkin saatu toisenlaiset tiedot.

Liikennehenkilökunnan luottamusmiesten esityksestä ja kun sähkövirran saantia on tarkemmin tutkittu ja sähkölaitos suorittanut eräitä uudelleenkytkentöjä on toimitusjohtaja 16. 2. 51 asemille ja halleille suullisesti annetussa määräyksessä peruuttanut yllämainitun määräyksensä ja antanut uudet ohjeet lämmityksestä. Tämän johdosta kumotaan liikennepäällikön päiväkäsky N:o 33/15. 2. 51 ja annetaan *heti* noudatettaviksi seuraavat uudet määräykset:

1) *Perävaunuissa* sallitaan käyttää täyttä lämpöä, milloin se entuudestaan voimassaolevien määräysten mukaan (ulkolämpötila alle —12°) on sallittua. (Huom. kohtaa 5).

2) *Pienissä ruotsalaisissa moottorivaunuissa* käytetään lämpöä tavalliseen tapaan. (Huom. kohtaa 5).

3) *Suurissa moottorivaunuissa* saadaan yleensä käyttää lämpöä tavalliseen tapaan, paitsi niillä rataosilla, jotka saavat virtansa sähkölaitoksen Kampin ala-asemalta. Näillä rataosilla saadaan tungosaikoina käyttää suurissa moottorivaunuissa vain enintään *puolta lämpöä.*

a) Arkisin klo 6.30—9.00 ja klo 15.30—18.00 sekä pyhäaattoina klo 6.30—9.00 ja klo 12.30—14.30 välisinä aikoina on suuresta moottorivaunusta *lämpö vähennettävä puoleen,* kun vaunu pohjoisesta saapuu Mannerheimintiellä *Kansallismuseon* kohdalle tai etelästä Roobertinkadulta *Yrjönkadun* risteykseen tai Kauppatorilta tai Suurtorilta Aleksanterinkadulle *Yliopiston kulmaan* taikka *miltä sivukadulta tahansa* (Arkadiankadulta, Kaivokadulta, Kalevankadulta, Bulevardilta, Yrjönkadulta) Mannerheimintielle tai Erottajalle yllämainittujen paikkojen välille. Täysi lämpö saadaan palauttaa vaunun poistuttua yllämainitulta alueelta.

b) Lämmön muuttamisen suorittaa uusimmissa moottorivaunuissa N:o 187—218—226 *kuljettaja* pistokytkimellä etusillalla olevalla taululla. Muissa moottorivaunuissa, joissa vastaava kytkintaulu on takasillalla, suorittaa lämmönvaihtamisen *rahastaja.* Jollei rahastaja siihen pysty, tulee hänen *etukäteen* pyytää kuljettajan apua tai vaunun ajaa jatkuvasti puolella lämmöllä.

4) *Johdinautoissa* on kuljettajan kohdassa 3 mainittuina aikoina kytkettävä pois lämmityspatterit vaunun tullessa pohjoisesta *Arkadiankadulle* ja etelästä *Roobertinkadun* risteykseen ja saadaan patterilämpö kytkeä vaunun poistuttua yllämainittujen pisteiden väliseltä alueelta.

5) Jos virtahäiriöitä kuitenkin sattuu, tulee henkilökunnan oma-aloitteisesti poistaa *koko lämmitys* moottorivaunusta siksi kunnes liikenne jälleen on päässyt täyteen käyntiin. Jos tästä huolimatta virtahäiriö toistuu, poistetaan lämmitys myös perävaunusta. Tällainen tilanne saattaa nimittäin syntyä, jos kovin paljon vaunuja ruuhkautuu varsinkin sähkölaitoksen Kampin ala-aseman alueelle.

6) Vielä muistutetaan aikaisemmasta määräyksestä, että vaunujen lähtiessä häiriön jälkeen liikkeelle, peräkkäin olevien vaunujen ei pidä kytkeä virtaa yht'aikaa.

7) *Tarkastajien* tulee tihein pistokokein valvoa, että ylläolevia määräyksiä noudatetaan.

8) Henkilökuntaa kehoitetaan ottamaan huomioon, että sähkökaapelien kuormitus ylläolevien ohjeiden mukaisesti toimittaessakin tulee olemaan hyvin lähellä niiden kestokykyä, joten vähäinenkin lämmityksen käyttäminen yli sen, mikä edellä on sallittu, todennäköisesti aiheuttaa virtahäiriöitä ja siten estää laitosta suorittamasta kaupungin sille asettamia kuljetustehtäviä. Velvollisuutemme on huolimatta niistä vaikeuksista, joita kylmä sää aiheuttaa, ponnistaa suoriutuaksemme kaupungin asukasluvun kasvamisen ja uusien asuintalojen kaupungin laitaosille rakentamisen tuomista kasvaneista tehtävistä.

17. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 36/1951.

Aikataulun noudattamisesta raitioliikenteessä

15. 2. 51 suoritettu raitioliikenteen laajentaminen on jouduttu toteuttamaan pakkasen ja matkustajien paljouden vuoksi erityisen epäedullisissa

olosuhteissa, joita runsaasti sattuneet onnettomuudet vielä ovat vaikeuttaneet. Matkustajaluvun kasvaminen kaupungin laitaosissa on pakottanut liikenteen laajentamiseen näin nopeasti. Vaikeuksien takia ei liikenne ole voinut sujua täysin moitteettomasti, mutta selvää paranemista on päivästä toiseen voitu havaita. Henkilökuntaa kehoitetaan rauhallisesti ja maltillisesti edelleenkin tekemään parhaansa. Se, että yleisössä ilmenee tyytymättömyyttä, on luonnollista, kun kaluston puutteen takia keskikaupungilta on täytynyt poistaa linja-autoja ja vastaavasti entistä enemmän jännittää raitioteiden suorituskykyä. Kokemuksesta tiedetään, että jokainen — paraskin — liikenteen muutos aluksi herättää tyytymättömyyttä.

Aikataulujen noudattamisesta aikaisemmin annettujen määräysten ja perinnäistavan mukaan kuljettajat ovat pitäneet kunnia-asianaan, että kukin vaunu noudattaa mahdollisimman hyvin *omaa* aikatauluaan. Syyskuusta 1950 lähtien suoritettu järjestelmällinen tarkkailu on osoittanut, että kuljettajat ovatkin tässä yleensä onnistuneet erittäin hyvin. Virheet, joita joidenkin vuorojen osalta on havaittu, ovat syksyn kuluessa ilahduttavasti vähentyneet.

Kun raitioliikenteen laajentuessa risteyspaikkojen, varsinkin Ylioppilastalon, kuormitus on suuresti kasvanut, — vaikkakaan se vielä ei tule lähellekään viime keväänä suoritetuissa kokeissa todettua suorituskykyä, — on ilmennyt häiriöitä, jotka johtuvat siitä, että eräät kuljettajat ovat liian omantunnontarkasti pyrkineet noudattamaan vain *omaa* aikatauluaan kiinnittämättä riittävää huomiota *toisten vaunujen* kulkuun ja siten liikenteen yleiseen sujumiseen. Varsinkin risteyspysäkeillä on liikenteen sujuminen kuitenkin oleellisesti riippuvainen siitä, että *kaikki* vaunut pääsevät sujuvasti lävitse. Tätä varten taasen niiden tulee saapua risteyspysäkille siinä keskinäisessä järjestyksessä, jonka niille risteyspysäkillä varatut pysähtymispaikat määräävät ja joka aikatauluissa on huomioitu. Kehittäessään ajotaitoaan ja aikataulun noudattamista laitoksen kasvaneiden kuljetustehtävien mukaisesti entistäänkin paremmaksi kuljettajien tulisi pyrkiä oman aikataulunsa noudattamisen lisäksi huomioimaan myöskin toisten vaunujen kulun ja liikenteen yleisen sujumisen vaatimukset. Kun tällä tavoin ruuhkautuminen vältetään, onnistuu myös oman aikataulun noudattaminen entistä paremmin.

Edellä selvitetyssä tarkoituksessa tulee kuljettajien noudattaa:

1. Varsinkin tungosaikoina tulee *saman linjan peräkkäin ajavien vaunujen* ajaa siksi kaukana toisistaan, että linjojen yhtymiskohdissa niiden väliin pääsee toisten linjojen vaunuja, jotta risteyspysäkeillä voitaisiin samanaikaisesti käyttää kaikkia pysähtymispaikkoja. Siinä tapauksessa, että edellinen vaunu on myöhässä, tulee perässä tulevan vaunun tyytyä jäämään jonkin verran myöhään, kunnes kumpikin vaunu pääsee ottamaan ajan kiinni. Tällöin ajontarkkailukirja näyttää, että myöhästymiseen on ollut pätevä syy. Tällainen vaunujen välin järjestäminen on suoritettava viimeistään vaunujen tullessa toisten linjojen yhtymispaikkaan.

2. Jos kohdan 1. noudattaminen sitä vaatii, ei päiväkäskyllä N:o 19/1951 määrättyä etuajo-oikeutta pidä käyttää, mikäli vaunu voidaan pysäyttää, vaan etuajo-oikeutetun vaunun kuljettajan tulee, jäädessään kohdan 1. mukaisesti odottamaan, antaa toisille vaunuille ajamismerkki.

3. Etuajo-oikeutettujen vaunujen kuljettajien tulee muutenkin, milloin se teknillisesti on mahdollista, päästää toisia vaunuja edelleen, jos odottavat vaunut siten saadaan risteyspysäkille pysähtymispaikkojen mukaisessa järjestyksessä. Milloin risteyspysäkille on asetettu erikoinen *henkilö liikennettä ohjaamaan,* on hänen merkkejään ehdottomasti noudatettava, sillä ne tarkoittavat auttaa kaikkia kuljettajia liikenteen sujumisessa.

4. Ennenkuin kuljettaja ajaa raitioiden risteykseen tai suoja- tai ajotien poikki, tulee hänen varmistautua siitä, että juna kokonaisuudessaan mahtuu niin pitkälle, ettei se sulje risteävää raitiota tai suoja- tai ajotietä.

5. Jos muualla raitiolinjoilla, paitsi risteyspysäkeillä, jokin vaunu häiriön, vaurioitumisen tms. syyn takia joutuu pysähtymään, ei seuraavan vaunun pidä ajaa lähemmäs kuin noin yhden junanmitan päähän siitä, jotta ensimmäinen vaunu mahtuu peruuttamaan.

6. Entuudestaan voimassaolevien määräysten mukaan saman linjan vaunut eivät saa ajaa lähempänä kuin 200 metrin päässä toisistaan, jotta matkustajat jakautuisivat tasaisesti eri vaunujen kesken, eivätkä mitkään vaunut turvallisuussyistä lähempänä kuin 50 m päässä toisistaan. Liikenteen tihentyessä ei tätä ole risteyspysäkkien ja hallien läheisyydessä voitu enää noudattaa.

a. Saman linjan vaunujen on edelleenkin pidettävä vähintään 200 metrin välit myöskin silloin, kun kumpikin on täynnä matkustajia, jotta vaunut saapuisivat risteysasemille kohdan 1. edellyttämällä tavalla. Pää- ja poikkeuslinja katsotaan samaksi linjaksi, mutta saavat niiden vaunut yksiraitioisten rataosien vaihteissa ajaa kohdan 6. b mukaisesti.

b. Milloin *eri linjojen vaunut* ajavat peräkkäin, on vaunujen välit sovitettava raition kaltevuudesta, kelistä ja nopeudesta riippuen niin, että jokainen kuljettaja voi pysäyttää vaununsa kolhaisematta edelliseen siinä-

kin tapauksessa, että edellinen vaunu kiskoilta suistumisen tai muun syyn vuoksi pysähtyisi yht'äkkiä.

17. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 42/1951.

Henkilökunnan jatkokursseille hakemaan oikeutetut

Koska on ilmennyt henkilökunnan keskuudessa epätietoisuutta siitä, ketkä ovat oikeutetut hakemaan liikennepäällikön päiväkäskyssä N:o 31 mainituille jatkokursseille, tiedoitetaan, että kaikki liikennehenkilökuntaan kuuluvat ovat siihen oikeutetut. Ajokortin omaaminen ei siis ole välttämätön. — — —

28. 2. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *O. H. Träskvik.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 45/1951.

"Asema" — kilpien poistaminen

Eräillä raitiopysäkeillä olevat punaiset »Asema—Station»-kilvet vaihdetaan lähiaikoina keltaisiin »Pysäkki—Hållplats»-kilpiin sen johdosta, että kaupungin uusi liikennejärjestys tuntee vain pysäkit. Samalla raukeaa vanha määräys, että vaunun aina on pysähdyttävä asemalla, vaikka poistuvia tai tulevia matkustajia ei olisi.

Raitiovaunu pysäytetään siis *kaikilla* pysäkeillä vain, milloin se matkustajien poistumista tai vaunuun nousemista varten tai muuten on tarpeen tahi aikatauluissa tai päiväkäskyissä (esim. turvallisuussyistä) on määrätty.

6. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 52/1951.

1. Raitiovaunujen pysähtymispaikat Postitalon luona:

Muutoksia lp. pvk:yyn N:o 20/30. 1. 51:

Liikenteen helpottamiseksi on Postitalon luona olevia korokkeita pidennetty siten, että kolme junaa voi samanaikaisesti pysähtyä niille molempiin

suuntiin. *Maaliskuun 18 pv:n aamusta lukien muutetaan* senvuoksi vaunujen pysähtymispaikat seuraavasti:

1) *Pohjoisesta tulevista* vaunuista pysähtyvät linjat 3 B, 5, 12s ja Ms etelästä lukien *ensimmäisellä pysähtymispaikalla,* linjat 4 ja 12 *toisella pysähtymispaikalla* sekä linjat H ja 7 *kolmannella pysähtymispaikalla.*

2) *Etelästä tulevista* vaunuista pysähtyvät linjat 4, 12 ja M *pohjoisesta lukien ensimmäisellä pysähtymispaikalla,* linjat 5 ja 7 *toisella pysähtymispaikalla* sekä linjat 3 T ja H *kolmannella pysähtymispaikalla.*

2. Raitiovaunujen keskeiset etuajo-oikeudet

Samasta syystä tehdään seuraavat muutokset ja lisäykset lp. pvk:yyn N:o 19/30. 1. 51, joka koskee *vaunujen etuajo-oikeuksia.*

Etelään ajettaessa:

Mannerheimintien ja Arkadiankadun risteyksessä (Hankkija) ei muilla linjoilla enää ole etuajo-oikeutta ennen linjaa 5.

Pohjoiseen ajettaessa:

Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä ajavat linjat 4, 12, 12s, M, Ms ja 5 ennen linjoja 7, H ja HR.

Muuten ovat aikaisemmin annetut määräykset voimassa, mutta erehdysten ja yhteenajojen välttämiseksi on aina silloin, kun vasemmalta tulevan vaunun on ajettava edellä, oikealta tulevan vaunun kuljettajan annettava kädellä selvä merkki kehoitukseksi ajaa ensin. Etuajo-oikeutta käytettäessä on myöhästymis- ja häiriötapauksissa huomattava lp. pvk:n N:o 36/51 määräykset.

Uudet — — — etuajo-oikeustaulukot jaetaan jokaiselle kuljettajalle halleista. Entiset on *ehdottomasti hävitettävä.*

14. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 53/1951.

Kokemuksia tihennetystä raitioliikenteestä

Tänään on kulunut kuukausi siitä, kun liikennelaitos huomattavasti lisäsi raitioliikennettä. Kaupungin asukasluvun suureneminen ja väestön siirtyminen ulompiin kaupunginosiin pakottivat meidät yrittämään sellaisen urakan hoitamista, jonka tiesimme kovin raskaaksi, koska laitoksen korjaamoja, halleja ja raitioita ei oltu saatu laajentaa eikä kalustoa lisätä

niin nopeasti kuin kaupungin kasvu olisi edellyttänyt. Tiedämme kuitenkin, että tähän olivat syynä koko maata kohdanneet vaikeudet.

Emme voi kehua, että tihennetyn liikenteen alku olisi ollut loistava. Huono sää ja sähköhäiriöt olivat lisävaikeutena. Vähitellen on liikenne kuitenkin saatu sujumaan paremmin ja vikojen takia vuoroltaan poisjääneiden vaunujen lukumäärä on myös supistunut. Viime aikoina ovat asiat sujuneeet hyvin.

Raitioliikenne on monimutkainen ja häiriöille altis koneisto. Jotta se kovalle koetukselle pantunakin toimisi hyvin, täytyy *jokaisen* siinä työskentelevän tehdä parhaansa, säilyttää malttinsa myös moitteitten ja vaikeuksien kohdatessa sekä valppaasti ja joustavasti sopeuttaa oma toimintansa koko liikenteen sujumisen vaatimuksiin. Ei ole puuttunut niitä, jotka — ehkä siksi, että liikenteen muutokset ovat voineet olla ristiriidassa heidän yksityisten etujensa tai harrastustensa kanssa — ovat sanomalehdissä ja suullisesti koettaneet levittää epätoivoista mielialaa keskuuteemme. Totean mielihyvin ja kiitoksin, että henkilökunta ei ole antanut horjuttaa uskoaan siihen, että se kykenee vaikean tehtävän täyttämään. Sitä saamme kiittää, kun nyt voimme todeta pahimmat vaikeudet kunnialla voitetuiksi. Epäilemättä on »mustia päiviä» edessäkin päin, mutta sisulla ja hyvällä yrittämisellä tulemme niistäkin selviämään — emme ehkä aina aivan moitteettomasti, mutta urakkamme kireyttä ajatellen kuitenkin kunnialla.

Kun jostakin vaikeudesta on selviydytty, on aika tutkia, voitaisiinko siitä selvitä vielä paremmin. Milloin tapaturmanluontoisia häiriöitä tai paljon vaunuvikoja ei satu, raitioliikenne jo sujuu. Seuraava tavoite on, että pystyisimme myös häiriöiden sattuessa saamaan niiden vaikutuksen liikenteeseen pienemmäksi ja lyhytaikaisemmaksi. Vielä kiinnitetään senvuoksi henkilökunnan huomiota seuraaviin yksityiskohtiin, joissa on havaittu parantamisen varaa:

1. Ennen aikataulunmukaista aikaa ajaminen on saatava loppumaan, jotta vaunut risteyspysäkeillä jakautuisivat tasaisesti eri minuuteille.
2. Liian nopeata ajamista vaihteissa ja kaarteissa on kartettava.
3. Liian voimakkaasta jarruttamisesta johtuneiden rengasvikojen suuri lukumäärä on saatava vähenemään.
4. Jarrujen kunnon ja asennon tarkistusta halleissa ja linjalla on tehostettava.

5. Vaunujen myöhästyessä on toistenkin saman linjan vaunujen vielä joustavammin jättäydyttävä myöhään, jotta vaunujen väliajat pysyisivät normaaleina ja liikenne sujuisi säännöllisesti.
6. Liikkeellelähtö on pyrittävä suorittamaan pehmeästi ensin avaamalla jarrut kokonaan ja sitten kytkemällä virta asteittain.
7. Kilvityksen ja valojen virheet on saatava vältetyiksi.

15. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + vaunu- ja konepajaosasto. *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 60/1951.

Raitiovaunujen ajaminen linjalta halliin

Viime aikoina useasti sattuneiden halliinajovaurioiden välttämiseksi on liikennehenkilökunnan tästä lähtien halliinajossa noudatettava seuraavia, aikaisemmin annetuista osittain täydennettyjä ja tarkistettuja ohjeita:

1. Viimeistä ajokierrosta ennen *varsinaista* halliinajoa ei saa ajaa liian nopeasti, koska vaunut silloin ruuhkautuvat hallien luona viivästyttäen sillä tavoin halliinajoa. Koska halliinajojärjestys on laadittu aikataulujen perusteella, on *jokaisen junan saavuttava halliinajovaihteelle aikataulussa määrättynä aikana,* ei aikaisemmin, eikä myöhemmin.
2. Pääraition ja hallirakennuksen välillä on ajettava niin *hiljaista vauhtia,* että *moottorivaunun rahastaja* ehtii huolellisesti avata vaihteet. Jos halliinajo tapahtuu pääraition ajosuuntaan eli siis vastavaihteen kautta, on halliin ajavan *moottorivaunun rahastajan ehdottomasti myös käännettävä vaihde takaisin pääraition ajosuuntaan johtavaksi.*

Varovaisuustoimenpiteet ajoratoa ylitettäessä selviävät päiväkäskystä N:o 103/1947.

3. Jos matka pääraitioiden ja hallirakennuksen välillä suoritetaan *peruuttaen,* on perävaunun rahastajan tarkoin valvottava, että vaihteita kääntävä moottorivaunun rahastaja ehtii suorittaa sen ja *oikein* sekä ettei hän jää vaunun alle. Jos tällaista vaaraa on, on ajoissa pysäytettävä vaunu määrätyin merkinannoin. *Tätä varten on merkinantolaitteet ennen peruuttamisen alkamista ehdottomasti kokeiltava* ja, jos jokin niistä on epäkunnossa, ilmoitettava siitä kuljettajalle ennen liikkeellelähtöä.
4. Ennenkuin vaunu on tullut hallin ovelle, on se *pysäytettävä,* koko henkilökunnan mentävä vaunuun ja vaunun *ovet suljettava.* Moottorivaunun rahastajan on sitä ennen tarkastettava, että hallin ovet ovat auki ja varmasti kiinnitetyt. Vasta tämän jälkeen juna saa jatkaa ajoa sisään

halliin. Ovia ei saa avata, ennenkuin vaunu on pysähtynyt hallin sisällä. Jos juna *peruutetaan,* saa liikkeellelähtö tapahtua vasta perävaunun rahastajan merkinannosta. Peruutettaessa on, varsinkin hallissa, ajettava *aivan hitaasti.* Perävaunun rahastajan on tarkattava, ettei juna aja hallissa olevan toisen junan päälle eikä hallin toisessa päässä olevaa ovea vasten. Hänen on, vaunun kulkunopeuden huomioiden, *ajoissa* annettava pysähtymismerkki.

5. Jos vaunu pysähtyessään ei ole vielä oikealla paikallaan on perävaunun rahastajan merkinannolla tai moottorivaunun rahastajan suullisesti ilmoitettava siitä kuljettajalle, joka virtakammella yhdistämällä ja nopeasti irroittamalla virran panee vaunun uudelleen käyntiin. Tällöin tulee jarrujen olla auki, niin että vaunu liukuu hiljaa eteenpäin ilman nykäyksiä. Rahastajan annettua uuden merkin pysäyttää kuljettaja vaunun heti.

6. *Vaunun ajaessa eteenpäin vastaa kuljettaja* sen liikkeistä tavalliseen tapaan.

Vaunun *peruuttaessa,* on *perävaunun rahastajan* — mutta yksinäisessä moottorivaunussa sen rahastajan — oltava takasillalla merkinantohihnan luona (moottorivaunussa takaikkunan ääressä) ja sieltä käsin merkinannoilla (moottorivaunussa huudolla) ohjattava vaunun liikkeitä ja on hän vastuussa merkinannostaan sekä kuljettaja vastuussa merkkien noudattamisesta.

Jos merkinantolaitteet ovat epäkunnossa tai jos kuljettaja katsoo, ettei rahastaja kykene vaunun liikkeitä ohjaamaan, tulee kuljettajan pysäyttää vaunu ajoissa ja itse käydä katsomassa, pitkällekö hänen on vielä ajettava. Tällöin kuljettaja vastaa vaunun liikkeistä.

Hallitarkastaja, huollon työnjohtaja tahi vaunujen sijoittelua ohjaamaan määrätty hallimies tai huoltomies voi *ilmoittaa,* mihin paikkaan vaunu on ajettava, mutta ajaminen sinne tapahtuu vaunuhenkilökunnan oman ohjauksen mukaan ja vastuulla. Mainittu ilmoitus on tehtävä vaunun liikkeitä kulloinkin ohjaavalle vaunun henkilökuntaan kuuluvalle.

7. Henkilökunta ei saa poistua, ennenkuin vaunu on oikealla paikallaan.

17. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 61/1951.

Löytötavaran käsitteleminen

1. Täydennykseksi rahastajanohjesäännön § 27:ään määrätään, että rahastajan on joka kerta vaunun tultua päätepysäkille tai halliin myös tarkastettava onko vaunuun unohdettu esineitä.

Jos linjalla ei ole päätepysäkkiä (esim. linjalla 7), on tarkastus suoritettava ainakin kerran joka kierroksella silloin, kun matkustajia on vähän.

2. Milloin unohdetun esineen löytää ja luovuttaa rahastajalle joku muu, tulee rahastajan merkitä muistiin löytäjän (luovuttajan) nimi, osoite ja puhelinnumero, vallankin jos löytötavara on arvokkaanpuoleinen.

3. Rahastajanohjesäännön §:n 19 mukaisesti rahastajan on *mahdollisimman pian* jätettävä vaunuun unohdettuina löydetyt esineet *lähimmälle* tarkastusasemalle.

Tämä tarkoittaa. että rahastajan on jätettävä ne sille tarkastusasemalle, jonka vaunu *ensiksi sivuuttaa.* Halliinajon jälkeen vaunusta löydetyt esineet on hänen heti luovutettava hallitarkastajalle.

Löytötavaran pitäminen hallussa pitemmän kuin tämän ajan on ehdottomasti kielletty.

4. Tarkastajan on annettava rahastajalle kuitti (lomake Li 42, B-kappale) kustakin tarkastajalle luovutetusta esineestä. Rahastajia kehoitetaan *säilyttämään* kuitit mahd. löytöpalkkion saamiseksi.

5. Talteenotettua esinettä *ei* rahastaja saa luovuttaa *suoraan* omistajalle, jollei tämän omistusoikeus siihen ole aivan ilmeinen, ja on rahastajan tällöin vaadittava henkilön nimi ja osoite sekä tehtävä tapauksesta ilmoitus tarkastajalle. Jos on vähänkään epäselvää, kuka esineen omistaa, on rahastajan kehoitettava henkilöä, joka väittää omistavansa esineen, saapumaan sen tarkastajan luokse, jolle esine jätetään, selvittämään asiaa.

6. Asematarkastajalle, *myös autoliikenteessä,* jätetty löytöesine on a.o. tarkastajan viipymättä lähetettävä *löytötavaran keräyspaikkaan* (Ylioppilastalon pysäkillä). Löytötavarailmoituksen (Li 42) A-kappale seuraa löytöesinettä, C-kappale jää lähettäjälle.

7. Hallitarkastajalle edellisenä iltana jätetyt esineet on seuraavana aamuna klo 8.00 mennessä lähetettävä Ylioppilastalon keräyspaikan hoitajalle löytötavarailmoituksen A-kappaleen seuraamina.

8. Esineet, joiden arvo on vähintään n. 1.000:—, sekä kaikki *nopeasti pilaantuvat* esineet on Ylioppilastalon keräyspaikan hoitajan konttoriaikana viipymättä toimitettava pääkonttorin löytötavaratoimistoon. Muut, sekä kaikki konttoriajan ulkopuolella talteenotetut tavarat Ylioppilastalon

keräyspaikan hoitaja toimittaa seuraavana arkiaamuna klo 8.45 löytötavaratoimistoon.

9. Keräyspaikkaan konttoriajan jälkeen tai hallitarkastajalle sisäänajossa jätetyt esineet on säilytettävä *lukitussa paikassa,* jos se esineen koon puolesta käy päinsä.

10. Asematarkastaja tai keräyspaikan hoitaja voi antaa luovutetun löytöesineen, *jollei se ole arvoesine tai rahaa,* kysyttäessä takaisin omistajalleen, mutta vain ehdolla, että tämä tarkoin selvittää esineen laadun, ulkonäön, sisällön, lukumäärän jne. sekä ilmoittaa, milloin ja minne (vaunu ja rahastajan numero, linja jne.) se oli unohdettu. Jos löytötavara on arvoesine tai rahaa, tai jos jokin oleellinen seikka on epäselvä, ei esinettä saa luovuttaa, vaan on asianomaista kehoitettava kääntymään pääkonttorin löytötavaratoimiston puoleen.

11. Takaisin luovuttamastaan esineestä on asematarkastajan tai keräyspaikan hoitajan aina *vaadittava kuittaus.* Kuittaus on otettava löytötavarailmoituksen A-kappaleen kääntöpuolelle, johon saajan on merkittävä *täydellinen* nimensä, osoitteensa ja puhelinnumeronsa. Nimi on todistettava henkilöllisyys- tms. todistuksella (ajokortilla, alkoholin ostoluvalla tms.)

12. Pääkonttorin löytötavaratoimistolle lähetetyistä esineistä on Ylioppilastalon keräyspaikan hoitajan kirjoitettava oheisen *liitteen* mukainen luettelo (Li 42a), josta yksi kappale on lähetettävä löytötavaratoimistolle esineiden mukana ja toinen jää kantaan. Jokaista esinettä tulee siihen kiinnitettynä seurata »Löytötavarailmoituksen» (Li 42) A-kappale. Suoraan palautettujen esineiden löytötavarailmoituksen A-kappaleet on liitettävä löytötavaratoimistolle lähetettyjen esineiden luetteloon. (Li 42a).

18. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 64/1951.

Varoitusmerkinantolaitteet yksiraitioisilla rataosilla

Linjojen M ja H yksiraitioisilla rataosilla on merkinantolaitteita täydennetty ja osittain muutettu.

1. *Linjalla H* on merkinantolaitteet asennettu siten, että yksiraitioinen rataosuus on jaettu kahteen, toisistaan riippumattomaan osaan:

— Rataosuus Kuusitieltä Ruskeasuon silmukkaan

— „ silmukasta puuhallien vastapäiseen vaihteeseen.

Kun vaunu suunnassa I lähtee Kuusitieltä, syttyy siellä *valkoinen* merkkivalo. Samanaikaisesti syttyy *punainen* merkkivalo Ruskeasuon silmukan kohdalla. Kun vaunu on ohittanut Ruskeasuon silmukan kohdalla olevan katkaisijan, sammuvat merkkivalot, mutta jos se jatkaa Haagaan, syttyy valkoinen merkkivalo silmukan kohdalla sekä punainen valo vaihteessa vastapäätä hallia.

Ajettaessa suunnassa II syttyvät merkkivalot päinvastaisessa järjestyksessä.

Kumpikin merkkivalojärjestelmä on sikäli epätäydellinen, että jos useat vaunut seuraavat toisiansa, niin merkkivalo sammuu silloin, kun ensimmäinen vaunu on ohittanut katkaisijan, huolimatta siitä, että seuraava vaunu vielä on yksiraitioisella osalla.

Liikennehäiriöiden välttämiseksi on sen vuoksi noudatettava seuraavia määräyksiä:

a) *Muuna kuin tungosaikana.*

Kuljettajien on, ennenkuin he ajavat yksiraitioiselle osalle, varmistauduttava siitä, että linja on selvä.

Jos varoitusmerkki on *sammutettu,* merkitsee se, että yksiraitioisella osalla ei ole (näkymättömissä) yhtään vaunua, mikäli joku ei ole rikkonut kohdan 4. määräyksiä tai laite ole epäkunnossa.

Jos merkkivalo loistaa *valkoista valoa,* merkitsee se, että edelläoleva vaunu on matkalla samaan suuntaan.

Kun merkkivalo loistaa *punaista valoa,* tarkoittaa se, että vastaantulevia vaunuja on odotettava ennenkuin matkaa saa jatkaa.

Kun liikenne sujuu normaalisesti, kohtaavat H linjan vaunut toisensa aina Kuusitien paikkeilla ja vaihteessa vastapäätä puuhallia, mutta jos myöhästymisiä sattuu, voi vaunu, jos vaihteen luona oleva merkkivalo *ei* loista punaista valoa, jatkaa matkaansa. Jos merkkivalo loistaa *punaista* valoa, on odotettava vastaantulevaa vaunua. Etelästä Ruskeasuolle tulevan vaunun on tällöin ajettava silmukkaan siten, että ohiajo on mahdollinen.

b) *Tungosaikana.*

Tungosaikoina, jolloin kahden linjan, H ja HR, vaunut samanaikaisesti liikennöivät osuudella Kuusitie—Ruskeasuon silmukka, on vastaantulevan vaunun odotettava, kunnes kumpikin vaunu on saapunut, siitä huolimatta, että merkkivalo sammuu, kun ensimmäinen vaunu ohittaa katkaisijan. Muuten noudatetaan kohdan 1. a) määräyksiä.

2—3. *Linjalla M* (— — — raitioiden muutosten vuoksi linjaa M koskevat määräykset ovat vanhentuneet. — — —)

4. *Ylimääräisen vaunun,* auravaunun, työvaunun tms., joka yleisen liikenteen aikana tilapäisesti ajaa kysymyksessä olevalla linjan H (tai M) rataosuudella, tulee ehdottomasti ajaa *välittömästi vakinaisen vaunun jäljessä* (tai, jos se ei ole mahdollista, välittömästi sen edellä) niin, että vastaantulevan vaunun kuljettaja hyvin näkee sen samalla hetkellä, kun vakinainen vaunu yksiraitioiselta rataosalta poistuessaan sammuttaa merkkivalot (tai näkee vakinaisen vaunun, kun ylimääräinen sammuttaa ne). Muuten voi sattua liikenteessä vakavia häiriöitä.

28. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + Huolto-os. + Rataos. *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 66/1951.

Ajaminen raitiovaunulla märän kelin vallitessa

Raitiovaunujen kuljettajat velvoitetaan ajamaan raitioille muodostuneiden vesilätäkköjen ja lumisohjon läpi aivan *hiljaisella vauhdilla* ja mikäli mahdollista ilman virtaa, koska läiskyvä vesi ja sohjo saattaa aiheuttaa lyhytsulkuja vaunujen sähkölaitteissa. Muuten voi vaunuja helposti joutua pois liikenteestä vähentäen siten ennestään riittämätöntä kalustoa.

30. 3. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R *R. Gustafsson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 91/1951

Varallaolevan liikennehenkilökunnan työntekovelvollisuus

Sen johdosta, että henkilökunnan keskuudessa on ilmoitettu esiintyvän epätietoisuutta halleissa ja asemilla varalla olevan liikennehenkilökunnan, ts. ylimääräisten ja ns. »istujien» velvollisuuksista, tiedoitetaan:

1. Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön vahvistamien, työtä liikenneosastossa koskevien määräysten 5 §:n mukaan henkilökuntaan kuuluva on mm. velvollinen esimiesten määräyksestä osallistumaan muulle yhtiön henkilökunnalle kuuluviin töihin riippumatta siitä, mille osastolle ne kuuluvat. Tätä määräystä ei myöhemmillä säännöksillä ole kumottu eikä muutettu. Se on myöskin sopusoinnussa voimassaolevan virkasäännön kanssa, jonka 7 §:n a. kohta velvoittaa viranhaltijan alistumaan virantoimitusvelvollisuutta tai tehtäväin järjestelyä koskeviin muutoksiin. Näin ollen varalla oleva liikennehenkilökunta on velvollinen tekemään esimiehensä osoittamaa työtä.

2. Luonnollista ja kohtuullista on, ettei varalla olevaa liikennehenkilökuntaa kuitenkaan käytetä, mikäli pakottavat seikat eivät sitä vaadi, sellaiseen työhön, joka ylittää asianomaisen voimat ja taidot tai estää hänen ryhtymisensä sen jälkeen varsinaiseen työhönsä. Myöskään ei ole tarkoitus järjestää varalla olijoiden jatkuvasti suoritettavaksi ja siten kokonaan heidän varaansa sellaisia tehtäviä, jotka ovat laitoksen muiden työntekijöiden säännöllisenä tehtävänä. Mikäli johonkin työhön määrätty varalla olija katsoo saamansa määräyksen tässä mielessä kohtuuttomaksi tai työn esim. liiaksi virkapukua likaavaksi, ei hänellä kuitenkaan kohdassa 1. selostettujen määräyksien mukaan ole oikeutettu siitä kieltäytyä, vaan esimiehen asiana on harkita tilanne ja työn laatu. Henkilökunta voi, jos katsoo annetun määräyksen kohtuuttomaksi, sen täytettyään tehdä liikenneosastolle esityksiä, että esimiehille annettaisiin lähempiä ohjeita siitä, millaisia töitä varalla olijoille vast'edes määrätään.

3. Jotta varalla olijoiden vaatteiden ja käsien pahempaa likaantumista vältettäisiin, hankitaan halleihin työtakkeja ja rukkasia, joita tarkastaja jakaa likaisempiin töihin määrätyille käytettäväksi. Ne on heti käytön jälkeen palautettava.

4. Tarkastaja saa antaessaan varalla olijoille töitä määrätä kohtuullisella taidolla ja vauhdilla työhön tarvittavan ajan. Henkilö, joka suorittaa työn lyhyemmässä ajassa, saa olla lopun aikaa joutilaana ja tarkastajan luvalla poistua työpaikalta. Urakoita jakaessaan tulee tarkastajan kuitenkin huolehtia siitä, että välttämätön reservi on aina paikalla.

7. 5. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 104/1951.

Hälytyspuhelimet

Voimassaolevien määräysten mukaan tulee rahastajan tai kuljettajan liikennehäiriön sattuessa heti ilmoittaa siitä lähimmälle asematarkastajalle, joka ryhtyy toimenpiteisiin vian korjaamiseksi. Koska on sattunut, että asematarkastajan puhelin on ollut varattuna ja ilmoitus sentähden viivästynyt, on hankittu toiset puhelimet seuraaville asemille:

Ylioppilastalo	68 48 03	Rautatientori	68 47 08
Hakaniemi	77 81 81	Erottaja	68 47 36

Vastaavaan tarkoitukseen on hallitarkastajien huoneisiin asetettu toiset puhelimet:

Töölön raitiovaunuhalliin	49 74 54
Vallilan raitiovaunuhalliin	77 87 96
Vallilan autohalliin	77 72 24

Henkilökuntaa kehoitetaan merkitsemään nämä numerot muistiin siten, että ne ovat palveluksessa aina saatavissa.

Näitä puhelinnumeroita ei julkaista yleisissä puhelinluetteloissa eikä niitä saa ilmoittaa muille kuin laitoksen henkilökunnalle sekä poliisille. Niitä ei millään ehdolla saa käyttää yksityispuheluihin, vaan *ainoastaan kiireellisissä virka-asioissa.* Jos tarkastaja tai päivystäjä puhuu toisessa puhelimessa (tai on muuten varattu) hälytyspuhelimen soidessa, tulee puhelu (tai työ) keskeyttää ja heti vastata hälytyspuhelimeen.

30. 5. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 107/1951 [1])

Y-loman sekä työajan vaihdon ja siirron myöntäminen

1. Liikennehenkilökunnalle tiedoitetaan lautakunnan 4. 5. 1951 tekemän päätöksen mukaisesti, että viranhaltijan ei ole lupa ottaa lomaa palkkaamalla itse sijaisensa.

2. Liikennehenkilökuntaan kuuluvaa, joka tarvitsee vapaata työaikanaan, kehoitetaan ensikädessä anomaan *y-lomaa.* Sitä voivat entuudestaan voimassaolevien määräysten mukaisesti toistaiseksi myöntää, mikäli henkilökuntaa on riittävästi:

— asematarkastaja (vain valvomalleen henk.kunnalle)	kork.	1/2	päivää
— hallitarkastaja (samoin ja vain aamuvuoroksi, paitsi k.o. hallissa työskenteleville myös muuksi ajaksi)	»	1/2	»
— a.o. komennusmestari	»	1	»
— a.o. liikennemestari	»	4	»
— liikennepäällikkö	»	14	»
— liikennelaitoksen lautakunta	yli	14	»

3. Liikennehenkilökuntaan kuuluvalle, joka haluaa välttää y-lomasta seuraavaa palkanmenetystä, voidaan poikkeuksellisesti, mikäli sen harkitaan laitokselle sopivan, myöntää *työajan vaihtoa* siten, että toinen samassa virka-asemassa oleva, jolla tällöin on vapaapäivä, sitoutuu hänen sijaisekseen. Ensiksimainitun on vastavuoroon vapaapäivinään tehtävä sijaisensa työ. Jos sijainen sairastuu, on lomaa saaneen tehtävä hänen menetetty työaikansa laitokselle sen määräämänä aikana.

[1]) Vert. lp.pvk. N:o 130/1951.

4. Aivan poikkeuksellisesti voidaan, mikäli sen harkitaan laitokselle sopivan, myöntää *työajan siirtoa* siten, että lomaa saanut sitoutuu vapaapäivinään (ei kuitenkaan vuosilomansa aikana) tekemään vastaavan työn laitoksen määräämänä aikana.

5. Työajan vaihtoa ja siirtoa saavat eri viranomaiset toistaiseksi myöntää korkeintaan yhtä pitkiksi ajoiksi kuin y-lomaa, soveltuvasti noudattaen, mitä y-loman myöntämisestä on määrätty. Tarkastajat eivät toistaiseksi kuitenkaan saa myöntää työajan siirtoa.

6. Y-loma- sekä työajan vaihto- ja siirtoanomukset, paitsi tarkastajalle osoitetut, on aina tehtävä kirjallisesti ja toimitettava pääkonttoriin 3 päivää ennen loman alkamista sekä lautakunnalle osoitetut 3 viikkoa sitä ennen. Työajan vaihtoa anottaessa on loma-anomuksen taakse merkittävä ehdotetun sijaisen sitoumus. Sijaisen on tehtävä samanlainen anomus silloin, kun hän vuorostaan haluaa nauttia korvauslomansa.

7. Liikennepäällikön, liikennemestarien ja komennusmestarien myöntämistä y-lomista sekä työajan vaihdoista ja siirroista tiedoitetaan tästä alkaen asianomaisille ainoastaan virantoimitusjaossa. Jos a.o. haluaa saada tiedon anomuksen ratkaisusta aikaisemmin, on hänen tiedusteltava sitä komennusmestarilta.

8. Asema- ja hallitarkastajien tulee pitää apukirjaa myöntämistään y-lomista ja työajan vaihdoista sekä valvoa, että vaihdettu aika kohtuullisen pian suoritetaan takaisin. Komennusmestarit pitävät kirjaa muista y-lomista sekä työajan vaihdoista ja siirroista ja valvovat niitä.

5. 6. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 108/1951

Raitiovaunujen ajamiseen osallistuvat henkilöt

Vauriotapauksia tutkittaessa on ilmennyt, että raitiovaunuja ajettaessa ei aina osoiteta riittävää vastuuntuntoa. Sen johdosta julkaistaan liikennehenkilökunnan noudatettaviksi seuraavat, maistraatin 26. 11. 1900, 9. 8. 1913

ja 14. 2. 1920 vahvistamia järjestyssääntöjä jo vakiintuneen käytännön mukaisesti täydentävät ja toistavat määräykset, joita vastaavat annetaan myös muilla osastoilla:

1. Raitiomoottorivaunussa, joka *kuljettaa yleisöä,* ts. muita kuin liikennelaitoksen palveluksessa olevia tai liikenneosaston antaman erikoisluvan omaavia henkilöitä, tulee olla *liikennekuljettaja* ja *rahastaja.* Perävaunussa tulee vastaavasti olla rahastaja.

a) *Liikennekuljettajana* saa toimia liikenneosaston palveluksessa oleva, raitiovaununkuljettajan tutkinnon suorittanut, poliisilaitoksen raitiovaununkuljettajantodistuksen omaava, virkapukuinen raitiovaununkuljettaja, joka on tehtävään määrätty joko toistaiseksi vuoroluettelossa tai määräajaksi virantoimitusjaossa tai jonka asema- tai hallitarkastaja on tehtävään tilapäisesti määrännyt.

b) Tilapäisesti voi liikennekuljettajana toimia myös sanotun pätevyyden omaava liikenneosaston päällystöön tai alipäällystöön kuuluva henkilö. Hänellä tulee olla yllään joko virkapuku tai virkalakki tai selvästi näkyvä virkamerkki.

c) Vaihtovaunua hallista linjalle tai päinvastoin kuljetettaessa voi kuljettajana kuitenkin toimia, vaikka vaunuun, mikäli se ei ole vaurioitunut, otetaan yleisöä, kohdassa 2 a) tarkoitettu työkuljettaja, jonka hallitarkastaja on tehtävään määrännyt.

d) *Rahastajana* saa toimia liikenneosaston palveluksessa oleva, rahastajantutkinnon suorittanut virkapukuinen henkilö, joka on tehtävään määrätty samalla tavoin kuin edellä kohdassa 1 a on sanottu.

2. Raitiomoottorivaunussa, joka *yleisöä kuljettamatta* ajaa linjalla halli- tai konepaja-alueen ulkopuolella sellaisena aikana, jolloin yleisöä kuljettavat vaunut ovat liikenteessä, tulee olla *työkuljettaja* sekä toinen henkilö, joka tarvittaessa voidaan vapauttaa toimimaan *merkinantajana.* Perävaunussa tulee vastaavasti olla merkinantaja, mutta tällöin ei moottorivaunussa tarvita merkinantajaa. Vaunun peruuttaessa tulee merkinantajan koko ajan hoitaa merkinantajan tehtäväänsä.

Tämä määräys koskee myös auraus-, työ-, vaihto-, viallisia yms. vaunuja.

a) *Työkuljettajana* saa toimia liikennelaitoksen palveluksessa oleva, suppeamman ajotutkinnon suorittanut, poliisilaitoksen raitiovaununkuljettajantodistuksen omaava henkilö, jonka asianomainen esimies on tehtävään määrännyt.

b) *Merkinantajana* saa toimia rahastajan pätevyyden omaava tai kuljettajan vastuulla muu liikennelaitoksen palveluksessa oleva henkilö, jonka k.o. moottorivaunun kuljettaja harkitsee kykenevän käsittelemään vaunun merkinantolaitteita voimassaolevia määräyksiä noudattaen.

3. Raitiomoottorivaunussa, joka liikkuu *ainoastaan hallissa tai hallialueella,* tulee olla työkuljettaja sekä, jos vaunu liikkuu myös peruuttamalla, lisäksi merkinantaja. Perävaunussa tulee, jos se liikkuu myös peruuttamalla, vastaavasti olla merkinantaja, mutta silloin ei moottorivaunussa tarvita merkinantajaa.

Hallialueeksi katsotaan hallissa ja sen ympäristössä olevat raitiot, vaihteet ja risteykset, joita liikenteessä olevat tai halliin tai hallista ajavat vaunut käyttävät, mutta ei mitään sellaista raitiota, jota yleisöä kuljettavat vaunut säännöllisesti käyttävät.

4. Vaunujen siirtämisestä konepajassa ja konepaja-alueella tai siihen verrattavalla, jota ei kohdan 3. mukaan ole luettava halliksi tai hallialueeksi, määrää asianomainen työnjohto.

5. Jos katsotaan, että henkilön, joka omaa liikennekuljettajan, työkuljettajan tai rahastajan muodollisen pätevyyden, kyvyt hoitaa k.o. tehtäviä ovat vajavaiset tai muuta syytä ilmenee, voi liikennepäällikkö tai, mikäli ei ole kysymys liikenneosastossa palvelevasta henkilöstä, a.o. osaston päällikkö *rajoittaa* k.o. henkilön *oikeutta hoitaa k.o. tehtäviä.*

6. Jokaisen virkapukuisen tai virkalakkia tai virkamerkkiä kantavan, liikenneosaston päällystöön tai alipäällystöön kuuluvan oikeus ja velvollisuus on *poistaa* tilapäisesti *tehtävästään* kuljettaja, rahastaja ja merkinantaja, jonka hän katsoo olevan alkoholin nauttimisen tai muun syyn vuoksi sielun- tai ruumiinkyvyiltään heikentyneessä tilassa, sekä määrätä toinen, sopivampi henkilö poistetun tilalle siksi, kunnes lähimmän hallin tai tarkastusaseman tarkastaja ennättää määrätä sijaisen. Toimenpiteestä on viipymättä ilmoitettava liikenneosastolle.

7. Kohdassa 6. tarkoitetussa ja hätätilanteessa voi edellä tarkoitettuja tehtäviä kuitenkin välttämättömän, lyhyen ajan hoitaa liikennelaitoksen palveluksessa oleva henkilö, joka on suorittanut siihen vaaditun tutkinnon.

4. 6. 51. merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 112/1951

Vaunujen tuulettaminen

Matkustajien huomautuksista johtuen kehoitetaan *rahastajia* lämpimän sään vallitessa sekä raitiovaunuissa että linja-autoissa pitämään ikkunoita (kattoluukkuja) auki riittävän *tuuletuksen* aikaansaamiseksi.

Ristivetoa on vältettävä pitämällä vain samanpuoleisia ikkunoita avoinna.

Pääteasemalla seistessä voidaan lisäksi takaovi pitää auki, *mutta vaunun liikkeellä ollessa on ovet pidettävä suljettuina.*

8. 6. 51. merk. *R. Gustafsson*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 120/1951

Liikennelaitoksen virka-aika

Kaupunginhallitus on päättänyt, että liikennelaitoksen *konttorivirka-aika* on

— arkisin klo 8.45—16.00 (45 min. aamiaistauoin)

— lauantaisin sekä pyhä- ja juhlapäivien, kuin myös vapunpäivän aattona klo 8.45—13.15 (ilman aamiaistaukoa).

18. 6. 51. merk. *R. Gustafsson*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 122/1951

Ajaminen pysäkeille

Sen johdosta, että eräät kuljettajat pysäyttävät auton — m.m. Vartiokylän Elannon pysäkillä — kestopäällystetylle tielle kääntämättä sitä pysäkkiä varten levitetylle alueelle, matkustajat ovat tottuneet jonottamaan kestopäällystän reunassa.

Kun tällaisesta menettelystä saattaa aiheutua tapaturmia ja haittaa liikenteelle, huomautetaan, että kyseellisessä ja muissa vastaavanlaisissa paikoissa auto on pysähtymistä varten ohjattava pysäkkiä varten levitetylle alueelle, pois varsinaiselta ajoradalta.

25. 6. 51 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A. *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 129/1951

Ajonopeuden rajoituksia

Raitiovaununkuljettajille ilmoitetaan, että heidän tulee ajaa hiljaisella vauhdilla (kork. 15 km/t) Helsinginkadun (Eläintarhan) ja Nordenskiöldinkadun (Pasilan) rautatiealikäytävissä.

3. 7. 51. merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *A. E. Falck.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 130/1951

Y-loman sekä työajan vaihdon myöntäminen

Lisäyksenä liikennepäällikön päiväkäskyyn N:o 107/5. 6. 51 tiedoitetaan noudatettavaksi:

1. (lisäys kohtaan 2) Henkilölle, joka on saanut y-lomaa aamupäivän, ei sama eikä toinen asema- tai hallitarkastaja saa myöntää enempää y-lomaa samana päivänä kysymättä lupaa komennusmestarilta. Sama koskee työajan vaihtoa ja siirtoa.

2. (lisäys kohtaan 6) Anottaessa työajan vaihtoa siten, että eri henkilöt sitoutuvat eri päivinä tulemaan sijaisiksi, kirjoitetaan koko ajasta yksi anomus ja siihen merkitään kaikkien sijaisten sitoumukset päivämäärineen.

3. Sattuneesta syystä huomautetaan, että y-lomat sekä työajan vaihdot ja siirrot on anottava niin aikaisin, että anoja ennättää järjestää asiansa siinäkin tapauksessa, että anomus hyljättäisiin.

4. 7. 51 merk. *Reino Castrén*

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

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 132/1951

Kuriirikilven käyttö

Liikennepäällikön päiväkäskyssä n:o 50/21. 4. 50 on määrätty:

»Autoliikenteen rahastajille tiedoitetaan, että n.s. kuriirikilpien käyttö arkisin on sallittu *ainoastaan* klo 15.30—18.00 sekä lauantaisin ja pyhäpäivien aattona klo 13.30—16.00 välisinä aikoina ja silloinkin vain mikäli vaunu ilmeisesti tulee täyteen pitkämatkaisia matkustajia. Muina aikoina kilven käyttö on *ehdottomasti kielletty.*

Sunnuntai- ja pyhäpäivisin on kilven käyttö sallittu ainoastaan asematarkastajien luvalla.»

Lisäyksenä huomautetaan, että milloin kuriirikilpeä käytetään, se on ehdottomasti poistettava linjojen 32, 33, 36, 37, 41 ja 63 autoista Sörn. apteekin pysäkillä ja linjojen 50, 52, 53 ja 54 autoista Mäkelänkadulla Sturenkadun kulmassa olevalla pysäkillä, jos auto ei viimeistään sanotulla pysäkillä tule aivan täyteen matkustajia.

Linjan 54 vakinaisissa autoissa käytetään »Alkutien» ja saman linjan ruuhka-autoissa »Etumetsän» kilpeä.

— — —

14. 7. 51 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + A *Ivar Hiltunen.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 133/1951

Rahan vaihtaminen vaunuissa

Liikennelaitoksen lautakunnan 20. 4. 1951 tekemän päätöksen nojalla vahvistetaan noudatettaviksi seuraavat, aikaisempia osittain muuttavat määräykset:

1. Rahastajan tehtäviin yleisön hyvänä palvelijana kuuluu m.m. tehdä voitavansa, jotta jokainen matkustaja saisi ostetuksi sellaisen lipun, joka on oikea ja halvin hänen matkaansa varten ja jota hän haluaa.

2. Oikean lippulajin tai lippujen yhdistelmän (esim. tavallinen ynnä siirtolippu) valitsemisessa tulee rahastajan pyytämättäkin neuvoa matkustajaa, joka ilmoittaa, minne hän aikoo matkustaa.

3. Jos matkustaja tarjoaa lipun maksuksi suurempaa rahaa kuin hänen haluamansa (kerta- tai sarja-) lipun hinta on, tulee rahastajan, mikäli suinkin mahdollista, kuitenkin tässä määrätyin poikkeuksin, myydä pyydetty lippu ja antaa oikea vaihtoraha. Suuren rahan vaihtaminen ei kuitenkaan saa viivyttää vaunun kulkua eikä matkustajien ottamista vaunuun, vaan tulee rahastajan tarvittaessa pyytää matkustajaa odottamaan.

4. Jollei rahastajan kassassa ole sopivaa vaihtorahaa ja matkustaja on menossa verraten kauas, kehoitetaan rahastajaa pyytämään, että matkustaja odottaisi, kunnes kassaan kertyy riittävästi vaihtorahaa. Rahastajaa kehoitetaan tarvittaessa myös kysymään muilta matkustajilta, haluavatko he vaihtaa rahaa, tai päätepysäkillä vaihtamaan toisilta rahastajilta. Tällainen toiminta ei kuitenkaan saa viivyttää vaunun kulkua eikä matkustajien ottamista vaunuun.

5. *Rahastaja on velvollinen myymään matkustajan haluaman lipun, jos tämä tarjoaa enintään 500 markan seteliä ja rahastajalla on siihen tarpeellinen vaihtoraha.* Jos matkustaja tarjoaa suurempaa, vallankin 5.000 markan rahaa, on rahastajan harkittava, voiko hän sen vaihtaa menettämättä riittäviä mahdollisuuksia palvella seuraavia matkustajia.

6. Jos rahastaja edellä olevien määräysten nojalla ei katso voivansa vaihtaa 1.000 tai 5.000 markan seteliä tahi ei pysty vaihtamaan tarjottua rahaa, tulee hänen, mikäli muut keinot eivät tepsi, kohteliaasti tiedustella matkustajalta, haluaako tämä mieluummin poistua vaunusta vai ottaa vastaan *sarja*lippuja koko sen summan arvosta, mihin vaihtoraha, jonka rahastaja voi luovuttaa, ei riitä.

Esim.: Jos matkustaja tarjoaa 5.000 mk seteliä kertalipun (15:—) maksuksi ja rahastaja voi luovuttaa vaihtorahana 4 × 1.000:— ja 85:— pientä, tarjoaa hän matkustajalle pyydetyn kertalipun lisäksi esim. 9 kpl. 100 mk:n sarjalippuja.

Tällöinkin tulee rahastajan pyrkiä antamaan vaihtorahaa niin paljon kuin mahdollista, mutta pahimmassa tapauksessa voi vaihtorahan asemesta tarjota myös koko määrän sarjalippuina. Kerta-, siirto- ja lisälippuja ei tähän tarkoitukseen käytetä.

7. Tarjotessaan sarjalippuja vaihtorahan asemesta rahastajan tulee selittää tilanne matkustajalle sekä *ilmoittaa, että liput lunastetaan täyteen hintaan takaisin liikennelaitoksen lippukassoissa.*

8. Jos matkustaja itse ei halua ottaa sarjalippuja vaihtorahan asemesta, on hänen seuraavalla pysäkillä poistuttava vaunusta.

9. Rahastajien tulee huolehtia siitä, että heillä aina on riittävästi sopivaa vaihtorahaa voidakseen vuoronsa kuluessa ottaa vastaan ainakin normaalin määrän 500 markan seteleitä.

16. 7. 51 merk. *Reino Castrén*

Jakelu: Y + R + A *S. Johansson.*

Liikennepäällikön päiväkäsky N:o 135/1951

Varovaisuudesta ajettaessa katutöiden kohdalla

Työvoiman puutteen vuoksi jäävät nykyisin katuosat, joilla päällystys on erilaisten töiden vuoksi purettu, pitkäksikin ajaksi väliaikaiseen kuntoon. Tällöin voi sattua, että vaikka kivet olisi huolellisesti asetettu, autojen pyörät tms. siirtävät niitä niin, että jokin kivi kohoaa liian korkealle, estäen raitiovaunujen kulun.

Raitiovaununkuljettajien tulee ylittäessään paikkoja, joissa kiveys on vain väliaikaisesti asetettuna, noudattaa erikoista varovaisuutta, vallankin alamäessä. Havaitessaan paikan, jossa kivet näyttävät liikkuneen, on ajettava hitaasti ja ilmoitettava lähimmälle tarkastajalle, joka tarkastakoon paikan ja ilmoittakoon rataosastolle lähemmän tarkastuksen ja mahd. korjauksen suorittamista varten.

19. 7. 51 merk. *Reino Castrén*

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