

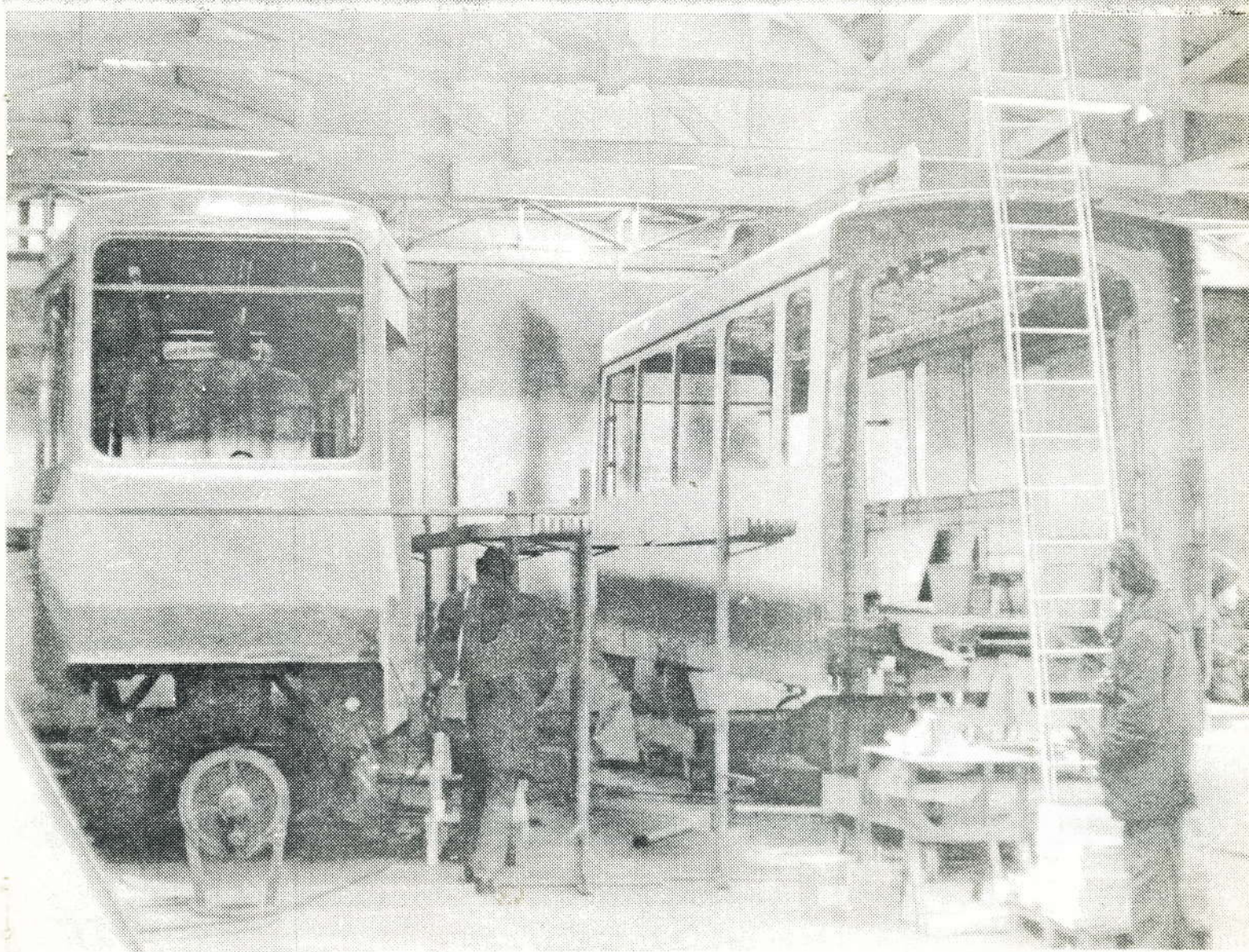
ISSN 0356-5440

RAITIO

SUOMEN
RAITIOTIESEURA RY

1

1978





PL38
SF-00521 HELSINKI 52



54 48 - 3



KOP Hki-Aleksi 103160-100397-7

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

perustettu 1972-01-16

johtokunta:
puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja vs
arkistonhoitaja
jäsen vs
varajäsen

I. Leppänen
T. Tuomi
J. Rauhala
J. Hannikainen
A. Hellman
T. Manner
M. Hellsten

RAITIO ISSN 0356-5440

päätoimittaja
toimitussihteeri

kustantaja

Painopaikka

ilmestyy neljästi vuodessa

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaisten näkemysten ei tarvitse olla välttämättä yhteneviä toimituksen tai julkaisijan kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettyessä toimitukselta

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä

2. vuosikerta

I. Leppänen
J. Rauhala

Suomen Raitiotiesseura ry

Hera, Helsinki 1978

© COPYRIGHT Suomen Raitiotiesseura 1978

Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain perusteella. (Suomen Asetuskokoelma n:o 404/1961.)

All rights reserved under International Copyright Convention. No part of this publication may be reproduced in any form or by any means, mechanical or electronic, including photocopying, without a written permission from the editor and the author.





Hyvät lukijat!

Kun asiat pitkistyvät, ne mutkistuvat. Monet teistä jo varmaankin ehtivät ihmetellä, missä luvattu jäsenlehtemme RAITION ensimmäinen numero oikein viipyi. Syynä on yksinkertaisesti ajan ja osittain rahan puute. Haluan painottaa vielä kerran, että lehden toimittajat ja painajat hoitavat tehtäviään päivätyönsä ohella, mistä syystä lehteä on tehtävä silloin, kun aikaa on käytettävissä. Raha on myös tärkeä tekijä, sillä lehtemme painamiseen tarvittavaa paperia, mustetta, peltejä jne. ei valitettavasti saa ilmaiseksi. Lehden postittaminen vaatii myös rahaa, vaikka olemmekin pyrkineet turvautumaan esimerkiksi nyrkkipostiin. Tästä syystä pyydän yhdistyksen puheenjohtajana ja lehden päätoimittajana, että jäsenmaksut – myös ne erääntyneet – maksettaisiin mahdollisimman pian.

Useilla lukijoilla on varmaankin vanhoja sukulaisia ja tuttavita, joilla on vanhoja valo- tai muistikuvia joukkoliikenteen historian alkutaipaleelta. Varsinkin muistikuvat häviävät lopullisesti, kun aika jättää. Tästä syystä kaiken vanhan aineiston tallentamiseen on alettava kiinnittää huomiota. Vanhat valokuvat ja lehtikirjoitukset voidaan tallettaa kerääjän omaan tai yhdistyksen arkistoon tulevaa käyttöä varten. Vanhatkin valokuvat ovat tekijänoikeuslainsäädännön alaisia, joten kuvaajan tai tekijänoikeuden omistajan nimi on syytä mainita. Muistitiedon tallentamisessa on syytä turvautua haastatteluihin. Nauhuri on erittäin tehokas apuväline tällaiseen tarkoitukseen, mutta mikäli sellaista ei ole käytettävissä, voi aina turvautua kynään ja paperiin. Tässä vaiheessa ei saa unohtaa omiakaan muistitietoja, vaan nekin on syytä tallentaa kirjoittamalla.

Muistakaa nyt hyvät lukijat, että avustuksia kaivataan jatkuvasti. Toimitus julkaisee mielellään kaikkia alaan liittyviä kirjoituksia ja valokuvia. Liikenneuutiset kiinnostavat myös, joten lähettäkääpä niitäkin. Älkää kuitenkaan menettäkö toivoanne ja alkako vaatia aineistoa takaisin, vaikka sitä ei julkaistaisikaan ensimmäisessä mahdollisessa numerossa. Lehden tekeminen on paljon helpompaa, kun ei tarvitse miettiä, mistä numeroon taiottaisiin riittävästi sivun täyttämistä.

Kirjanpainajamme haluavat esittää kaikille nykyisille ja tuleville avustajille pienen toivomuksen: Jos haluatte kuvianne julkaistavaksi, toimittaa mahdolliset negatiivit lainaksi toimitukselle, joka valmistaa sopivan kokoiset rasterikuvat. Voin kyllä vakuuttaa, että negatiivit eivät vahingoitu lainkaan kuvien valmistusvaiheessa.

Ismo Leppänen

Etukansi/On the cover:

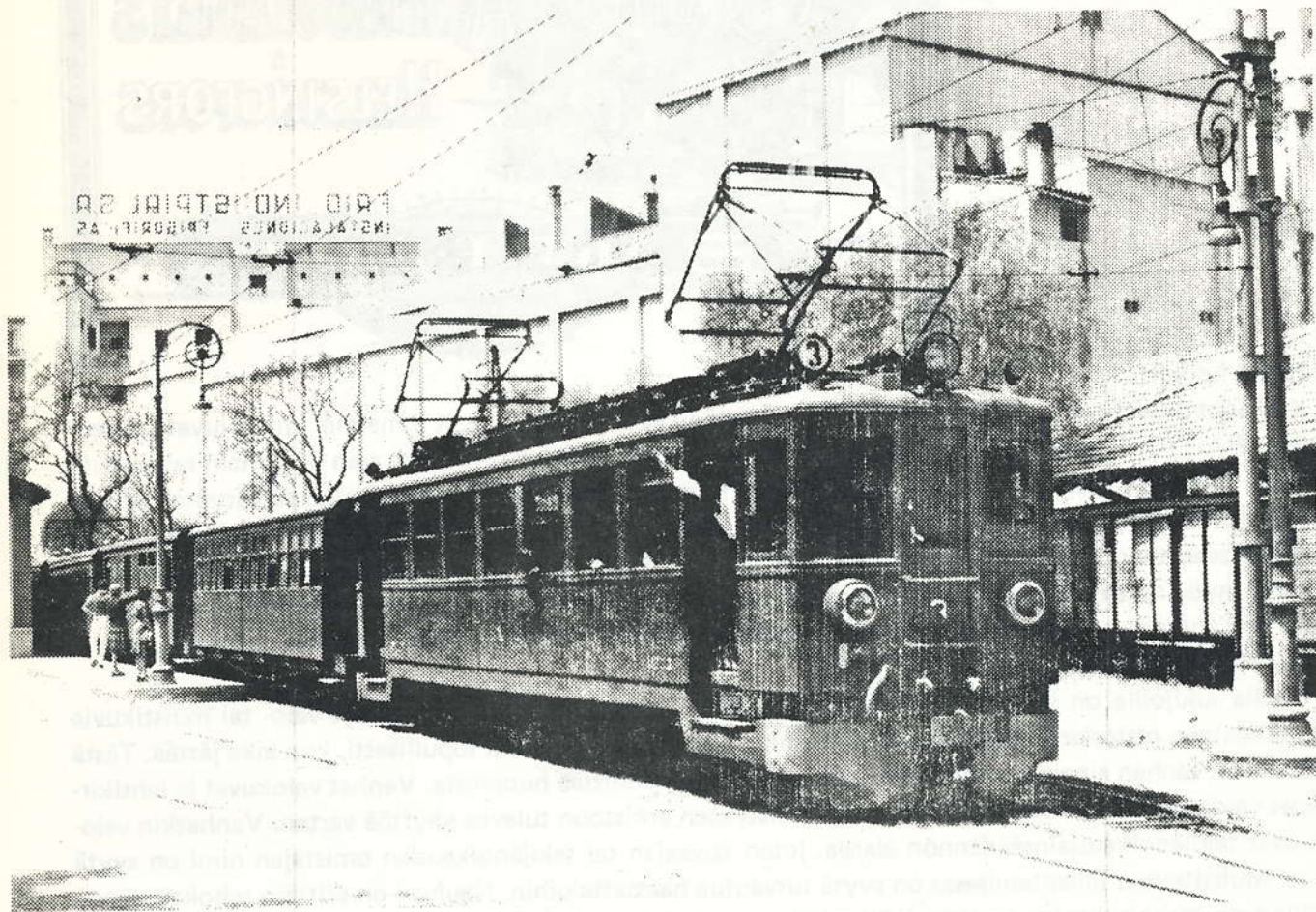
SRS:n tutustumiskäynnillä Tampereelle 1973-01-13 poikkesimme myös Valmet Oy Lentokonetehtaalle. Kokoonpanohallissa olivat ensimmäiset suomalaiset nivelraitiovaunut saamassa muotoansa.
The January 1973 tour to Tampere included a visit to the works of Valmet Oy Lentokonetehtäs. Here we could see the first Finnish articulated trams taking shape.

Sisäkansi/Inside front cover:

HKL 183 noin vuosi sitten usvaisella Kauppatorilla. This view was taken about a year ago on the foggy Market Square.

KOLMELLA JALALLA BALEAAREILLA

Baleaarit on Välimeren saariryhmä, jonka suurimman saaren nimi on Mallorca. Tämä tuhansien suomalaisten lomakohde sopii myös raitiotieharrastajan matkan tavoitteeksi. Saarella on sähkörautatie Ferrocarril de Sóller SA, siihen liittyvä raitiotie Tranvia Ferrocarril de Sóller SA sekä FEVE eli Ferrocarriles del Estado de Via Estrecha, jonka liikennöintiin käytetään dieselkalustoa. Näiden kaikkien raideleveys on kolme englannin jalkaa eli 914 mm.



Ferrocarril de Sóller SA

on noin 30 km pituinen rautatie Palma de Mallorcasta Sollieriin. Kalustona on neljä kaunista puukorista moottorivaunua. Ne on valmistanut Garde y Escoriaza Zaragozassa Espanjassa vuonna 1929. Vaunuissa on ensimmäisen ja toisen luokan osastot ja irtoputkisohvat. Ikkunat avautuvat kokonaan. Liian kauas ulos ei kuitenkaan sovi nojata, ettei lyö päättään tunnelin seinään. Tunnelleita on radalla kymmenkunta. Niistä pisin on yli kolmekilometrinen. Moottorivaunujen lisäksi radan kalustoon kuuluu neliakselsia puukorisia matkustajavaunuja sekä matkataravaraunuja. Tyypillisessä junassa on moottorivaunu, viisi matkustajavaunua sekä matkataravaraunu. Rautatiellä on myös ollut taravalii-kennettä, josta muistuttavat sivuraiteilla seisovat kaksiakseliset tavara-vaunut. Varikko on Sollierissa. Palmassa on vain kaksiraiteinen vaunutalli.

Ferrocarril de Sóllerin Palman asema sijaitsee Plaza Espanalla palmuiden siimeksessä. Asemarakennus on sikäläiseen tapaan pimeä ja vilpoinen helteen keskellä. Ennen lipunmyynnin alkamista on lippuluukun eteen kertynyt pitkä jono ihmisiä. Luukulla tarvitaan hiven espanjantaitoa: meno = una, meno-paluu = una y vuelta. Lippujen hinnat ovat alhaiset, joten kannattaa matkustaa ensimmäisessä luokassa, jossa tungoskin on hieman vähäisempi. Junia oli kesällä 1976 kuluksa päivittäin viisi paria.

FS:n moottorivaunu 3 lähtövalmiina Palman asemalla. Katolla oleva auringon numero ei ole suinkaan linjan vaan vaunun numero. Motor tram 3 of Ferrocarril de Soller waiting for departure at Palma station.

Palmasta lähdettyään juna kulkee ensimmäisen kilometrin keskellä katu-ua. Poliisit ohjaavat liikennettä risteyksissä. Radalla on kaksi väliase-maa: San Sardina ja Bunyola, joista jälkimmäinen on isompi kylä. Kis-kojen kunto antoi aiheen olettaa, että sivuraiteitakin käytettäisiin jo-honkin tarkoitukseen. Bunyolan jälkeen alkaa vuoristo-osuus, sillä rata ylittää Sierra del Norten vuorijonon. Kaikki tunnelit sijaitsevat täällä rataosalla. Matkan varrella on myös useita korkeita siltoja. Koko tämän matkan juna kaartelee pitkin vuorten rinteitä, sukeltaa tunneleihin ja ylittää siltoja. Ja hetimitä viimeisen tunnelin jälkeen saavutaan Sol-lerin lyhyelle ratapihalle kahden veturitallin välistä. Vuoret ympäröi-vät Sollieria kolmelta puolelta, neljännellä on välimeri. Tämä Sollierin seutu poikkeaa saaren muusta luonnosta, joka on suurimmaksi osaksi oliivipuiden peittämää tasankoa. Rautatien ratapihan vieressä on raitio-tien ratapiha. Näiden välillä on yhdysraide.

Ferrocarriles del Estado de Via Estrecha (Valtion kapearaideradat)
liikennöi neliakselisilla dieselmoottorivaunuilla Artáan ja La Pueblaan
(94 ja 45 km). Incaan asti rata on kaksiraiteinen, jonka jälkeen
radat eroavat. Asemilla käytettävä lippukone on tyypiltään
Almex-A. Konduktööri mitätöi lipun repäisemällä terävällä peukalon-
kynnellä palan vasemmasta alakulmasta. Junissa on vain II luokka. Pal-
man ratapihalla, joka on Ferrocarriles de Sóllerin aseman vieressä, on
vanhoja matkustajavaunuja muistona höyryveturialoilta. Tavaraliikenne
on jo lopetettu.

FEVE

17V140 345U1

Nº 03257

20 V 76 1982

La Puebla - Inca

15 Ptas.



Nº 00324

MURO - PALMA o viceversa

Precio incluido impuestos y S. O. V. 47 Ptas.

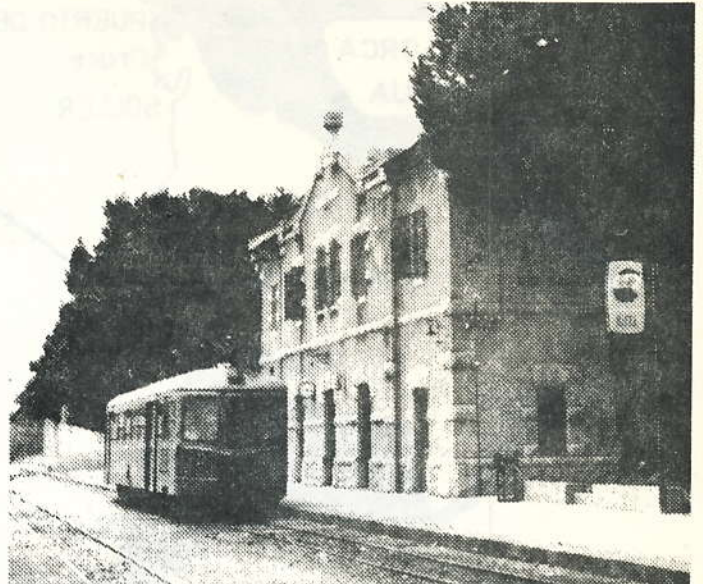
Fecha

57

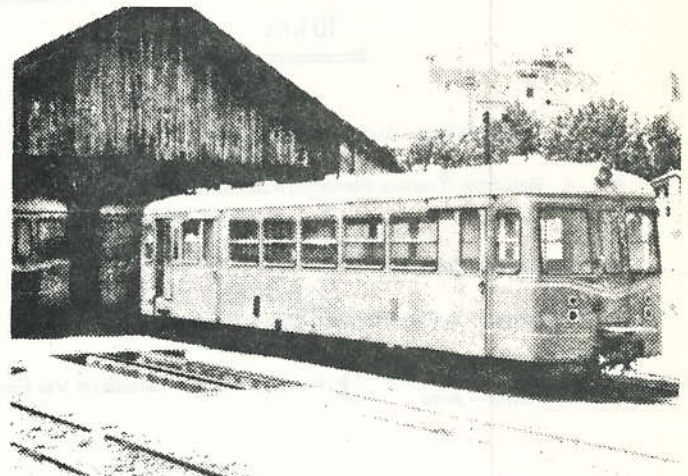
Conserve el billete a disposición de cualquier empleado.

128312 SISTEMA CAREBT Pte. FERROCARRIL DE SOLLER, S. A.
BILLETE ORDINARIO
Sóller a Palma
Precio Ptas. 59 CLASE 2.º
128312

008 FERROCARRIL DE SOLLER, S. A.
BILLETE ORDINARIO DOBLE
022 Sóller a Palma
022 Precio Ptas. CLASE 1.º



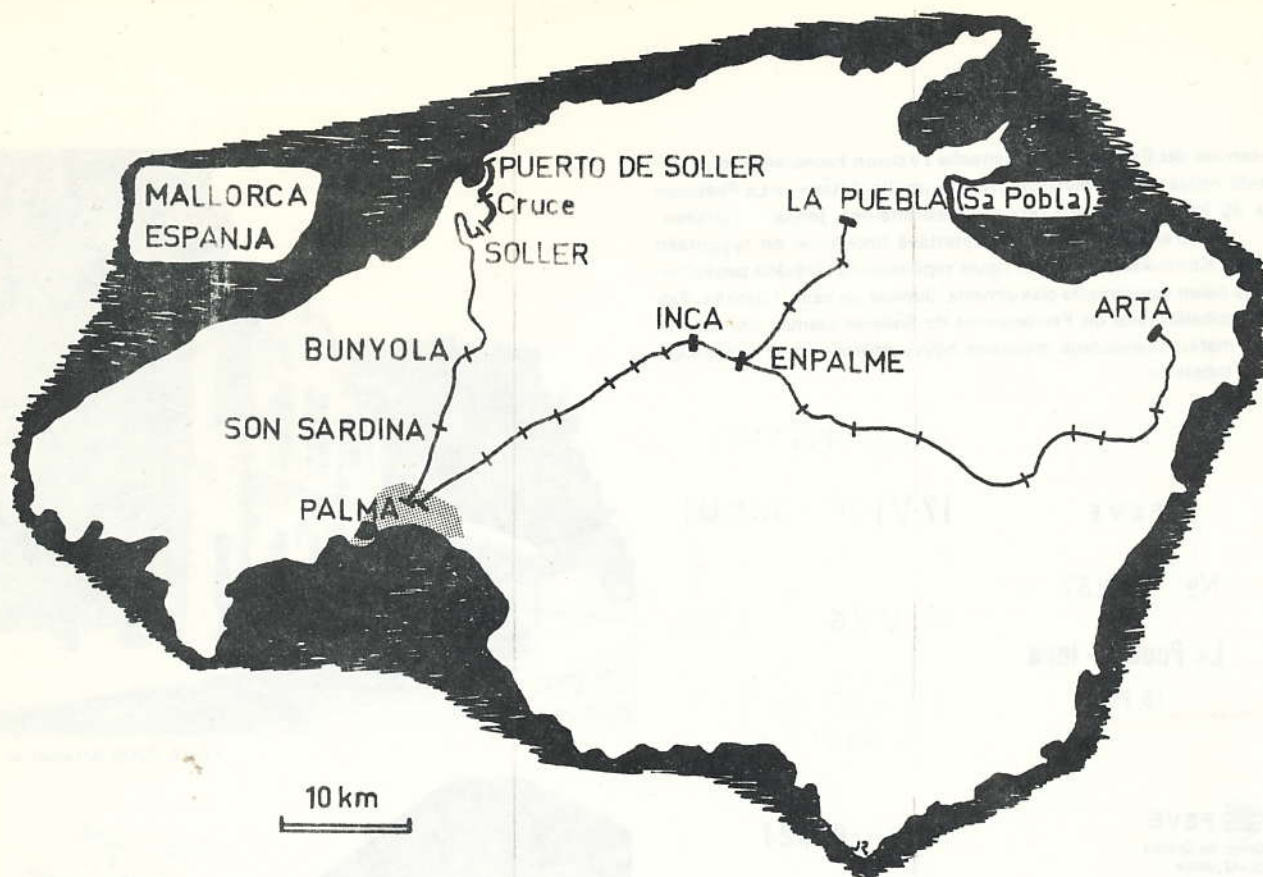
FEVE 2006 Artássa/ at Artá



FEVE:n sininen moottorivaunu Palman varikolla.
FEVE motor car in blue at Palma engine shed.

 CAFETERIA Auki klo 9 - 23 Suunnitelmien myynti	Kelpuutamme kupongit Kunnan suomalaista kehityä ja nuorisokas- kottuokas (täysin suomalainen keittiö) 13 tarjotaan koko päivän - kodikkaassa ympäristössä - omalla kielellään <i>Tapaamisista / Aika</i> MARKQUES BAR MARKQUES de la CENSA. 32 - P. 20005
 CAFETERIA AIRCONDITION	The real pure Finnish homecooking high- quality - coffee and tea are served all the day - in Finnish surroundings <i>WELCOME!</i>

Kyllä sitä hämmästyttää, kun astuu Palmalaiseen ruokalaan ja huomaa,
että seinien somistukseen on käytetty helsinkiläisten raitiovaunujen
kilpiä. Siellä puhutaan myös selvää suomea.



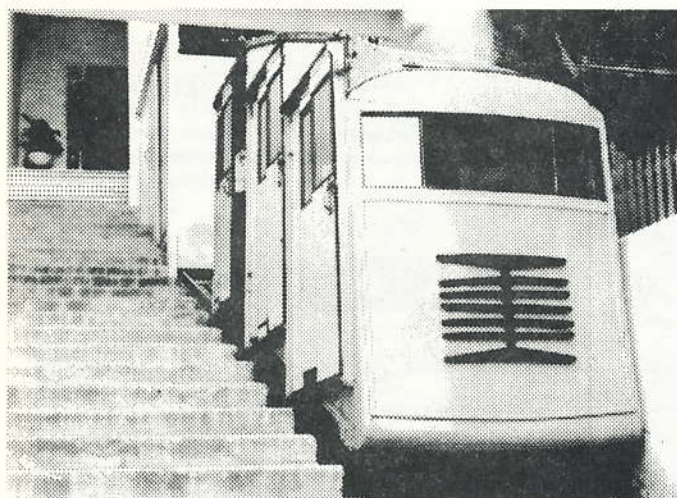
● = Hotel Majorica Augustan Funikulaari

— = Raitiotie: Tranvia Ferrocarril de Sóller SA

+ = Rautatie ja asema

Palma — Soller: Ferrocarril de Sóller SA

Palma — La Puebla } Ferrocarriles del Estado de Via Estrecha (= FEVE)
Palma — Artá }



Radan ainut vaunu. Käyttövoima otetaan ajohtimista.
The sole vehicle of the line. Power is taken from overhead wires.

Hotel Majorica Augusta Funicular Porto Pi:ssä.

Hotelli sijaistsee jyrkässä rinteessä ja helpottakseen asiakkaidensa pääsyä pääkadulta hotelliin on omistaja rakennuttanut funikulaarin. Radalla on yksi vaunu, joka kulkee koko matkan katetussa tilassa. Alaseman sisäänkäyntinä toimii mieltei huomaamaton ovi. Yläasema on melkein hotellin vastaanottotiskillä.

FEVE
(F. C. M.)

BILLETE DE IDA Y VUELTA

Precio: 53 ptas.

(Incluido S. O. V.)

G. R. S. A. - Madrid

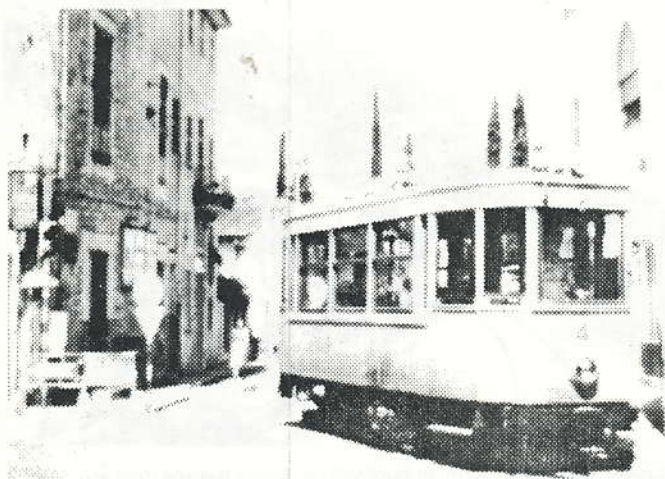
Valadero para el uso de ida y vuelta del trayecto señalado de la fecha.

11 ABR 1972

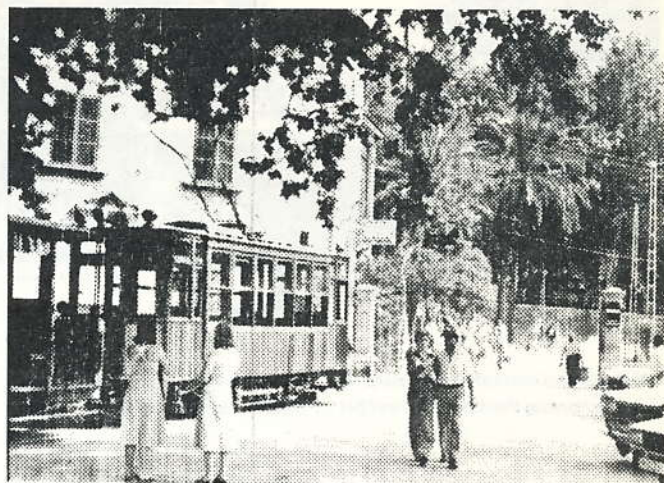
Tranvia Ferrocarril de Sóller SA

on noin kolmen kilometrin pituinen yksityinen raitiotie Sollerista Puerto de Solleeriin. Rata on yksiraiteinen ja siinä on kolme kohtausraidetta.

Kalustona on neljä moottorivaunua sekä umpi- ja avoperävaunuja. Vaunuissa 2–4 on lyyrabyygeli ja vaunussa 1 saksisanka. Puukoriset vaunut 1–3 ovat valmistuneet ennen ensimmäistä maailmansotaa. Vaunu 4 on teräsrakenteinen, ja se on valmistunut sotien välillä. Radalla liikennöidään 1/2 tunnin ja tunnin välein. Normaalisissa raitiotiejunassa on moottorivaunu, kaksi perävaunua, kuljettaja ja kaksi rahastajaa. Raitiovaunu lähtee varikolta, mutta varsinainen päätepysäkki on 150 metrin päässä rautatieaseman kadunpuoleisella sivulla. Ensimmäinen kohtausraide on heti torin jälkeen. Perävaunut jätetään joskus tänne kaupunkiin päin tultaessa. Toinen kohtausraide puolessavälissä – vaunut kohtaavat siellä 1/2-tunnin liikennetiheyden aikana. Kolmas sivuuraide on Puerto de Sollerin »terminaalissa», johon perävaunut jätetään. Moottorivaunu jatkaa vielä muutamia kymmeniä metrejä sotilasalueen portille. Puerto de Sollerin hiekkarannan matkamuistomyymälöistä voi ostaa mainion kokoelman raitiotieaiheisia postikortteja.

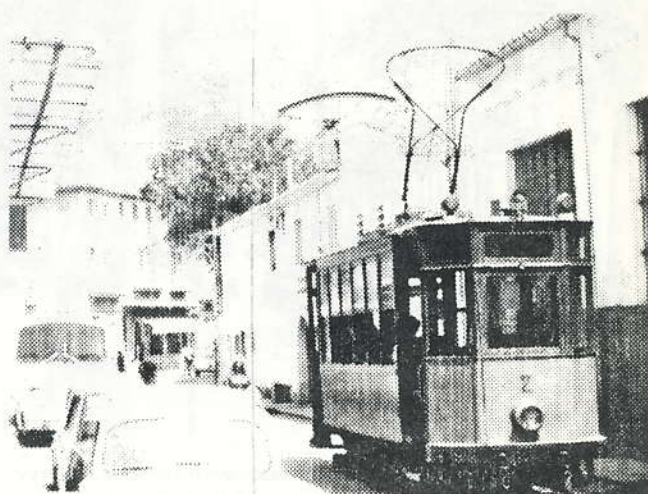


Raitiovaunu 4 Sollerin keskustassa. Tram 4 at the centre of Sóller.

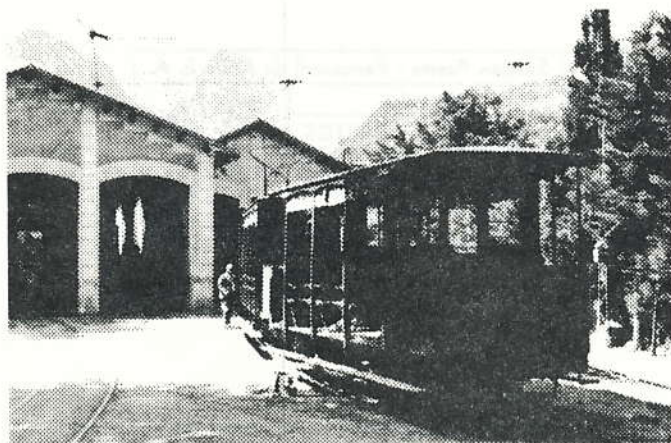


Vaunu 3 Sollerin asemalla. Asemalla toimii myös Rautatiehotelli-ravintola.

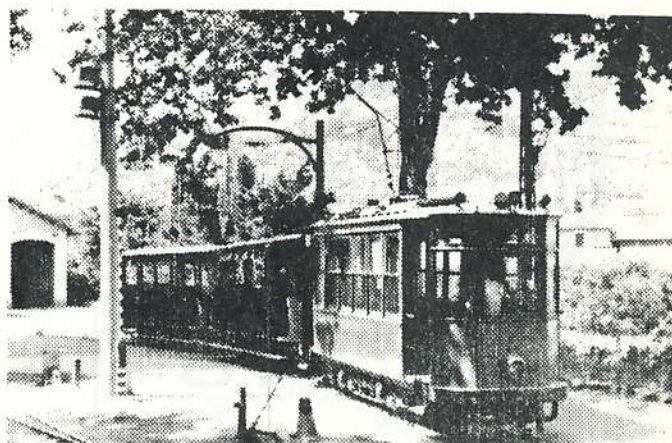
Tram 3 at Sóller station. The amenities include a combined station hotel and restaurant.

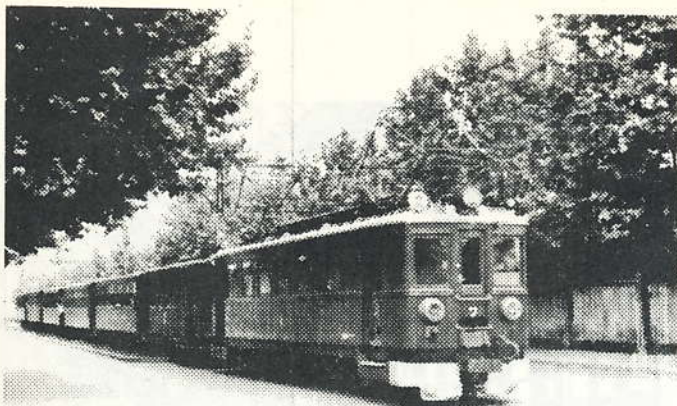


Vaunu 2 Puertossa linjan päätekohtalla. Car 2 at the Puerto terminus of the line.

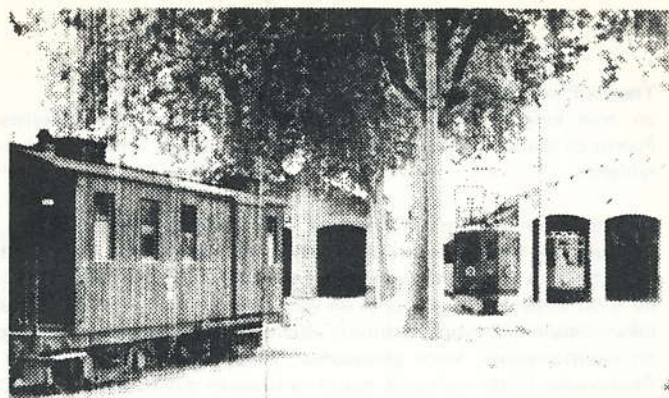


Vaunuhallit. The depot.

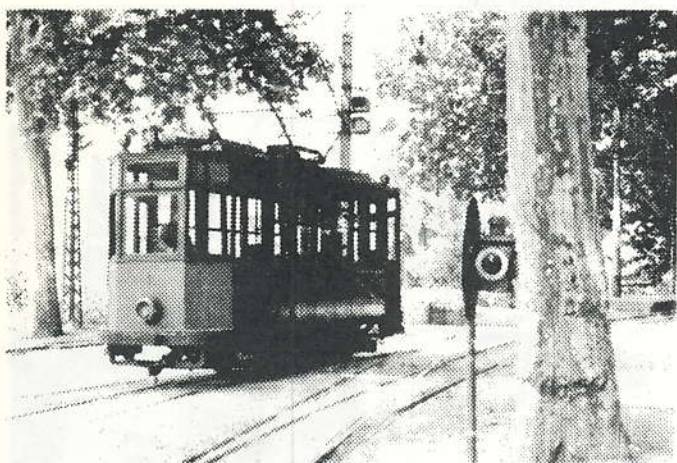




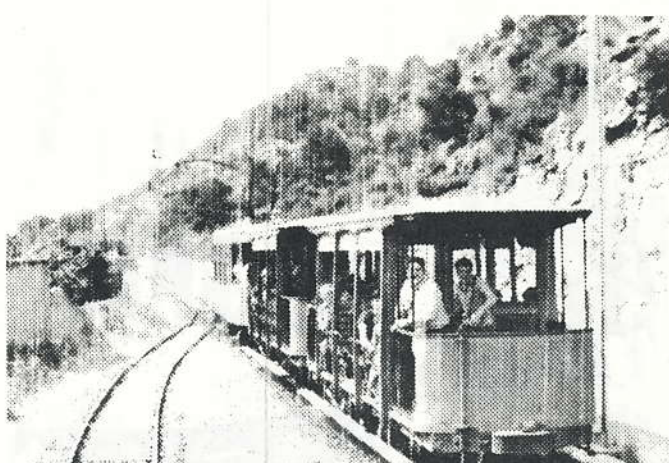
FS 2 aloittaa matkansa Palmasta. Alkumatkasta kuljetaan katuja pitkin.
FS 2 is leaving Palma. The first bit of track is laid in the local streets.



Vaunuhallit, vasemmalla FS:n konduktöörivaunu.
The depot. To the left a guard's van of FS.



Vaunu 1 toimii paljolti hallipässinä saksisankavirroittimensa ketteryys-
den vuoksi. Thanks to its pantograph, tram 1 is used mainly as the
depot shunter.



Crucein kohtausraide linjan puolivälissä. Cruce passing loop at
the half-way point.

Kaikki kuvat otettu 1976-05-24...29. All pictures taken between 24
and 29 May 1976.



Yhdistyksen arkistosta on lainattavissa edellä mainittujen ratojen tark-
koja englannin-, saksan- ja ranskankielisiä kuvauksia historiikkeineen.

ARTO HELLMAN

JA SE OOLANTI ...



Alfons Sundqvist & Co:n Volvo/Delta-Plan syöksymässä ulos maamme ainoasta »rehellisestä» maantietunnelista matkallaan tuhansien lehmusten kaupunkiin — Maarianhaminaan. Tunneli on Godbyn ja Haraldsbyn välillä komeiden maisemien keskellä. Tunnelin toisella puolella tie ylittää merenlahden erittäin korkeaa siltaa pitkin. Ei ihme, että tämän maantietunnelin päällä on suosittu ulkoilmakahvila »Uffe på berget». A Volvo/Delta-Plan owned by Alfons Sundqvist & Co. rushes out of the only "honest" road tunnel in Finland on the way to Mariehamn — the city of thousand elms. This tunnel is located between Godby and Haraldsby, amidst beautiful scenery. On the other side of the tunnel the road crosses a channel on a high bridge. This fact also explains the popularity of "Uffe på berget", an out-door cafe situated on top of the tunnel.



Vårdö Busstrafik AB:n Scania/Boxer ajaa mm. historiallisen Kastelholmin linnan ohitse matkallaan Vårdöön. The historic fortifications at Kastelholm are passed on the way from Mariehamn to Vårdö.



Röde Ormin kaupunkilinjalla käytetään aivan tavanomaisia Volvo/Wiima paikallisliikennebusseja. Kuvassa »Ludmila»-niminen auto lehmusten reunustamalla keskustan kadulla. Bussin nimi on maalattu etukulmiin viikinkikypärän alle.
The local services of the Röde Orm are operated with conventional equipment from Volvo/Wiima. Here we see "Ludmila" on a street lined with elms in the centre of the city. The name is painted under the viking helmets on the front corners.



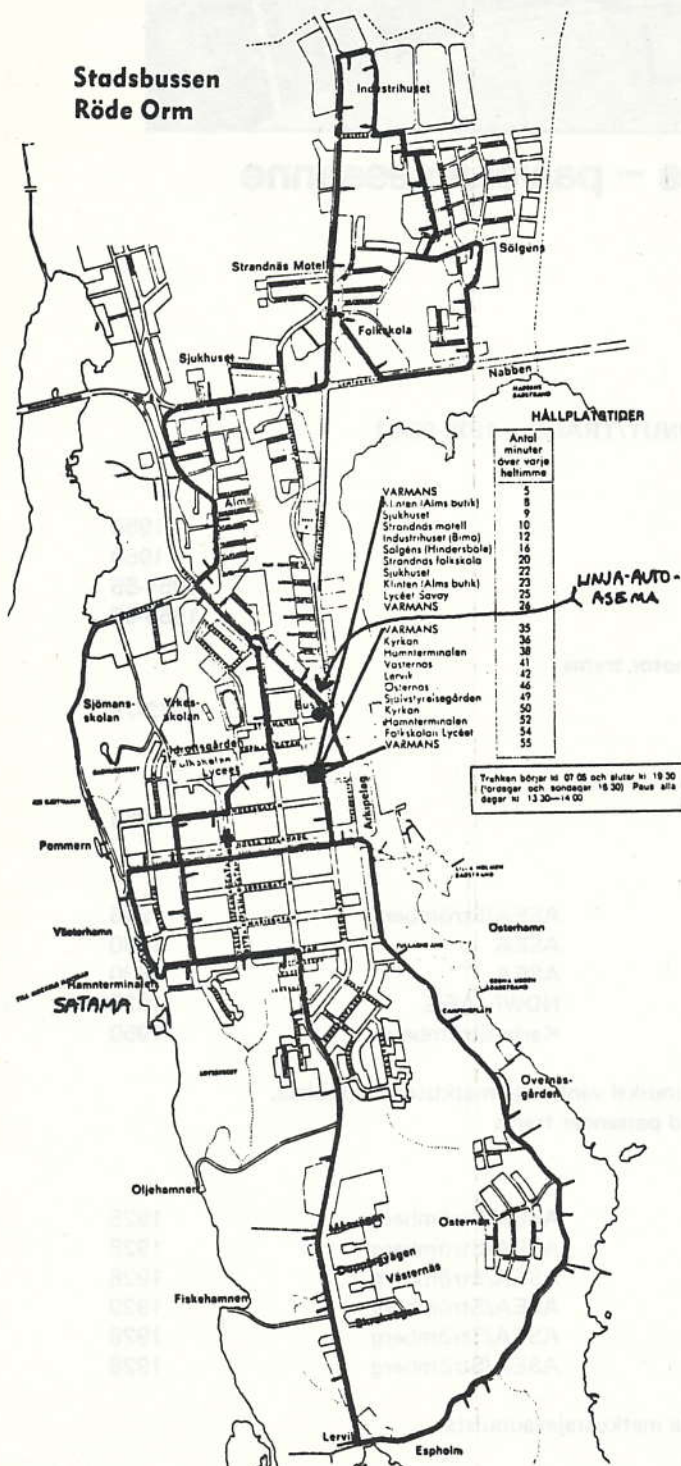
Alfons Sundqvist & Co:n Scania/Boxer Maarianhaminan linja-autoasemalla lähdössä Västra/Östra Saltvikiin.
A Scania/Boxer belonging to A. Sundqvist & Co. at Mariehamn bus strn. waiting for departure to Västra/Östra Saltvik.

Bussbolaget Williams & Co:n Volvo/Wiima Föglön linjalta saamassa pienrahtia polkupyörälähetiltä.
A messenger on bicycle delivers a parcel for shipment to Föglö.

Kysyttäessä liikennealan harrastajilta, mikä olisi erikoisin matkamuisto Ahvenanmaalta tullessa takaisin »Fasta Finlandiin», voitaisiin ehdottaa seuraavaa:
Osta VR:n lippu jostakin kolmesta maarianhaminalaisesta matkatoimistosta, jotka niitä myyvät. Ohessa AB Samseglingensagenturenin myymä lippu välille Tammersfors — Vilppula. (Tuntuupa tuo ruotsinkielinen sielläkin vaikeaa.) Myyntipaikan päiväleima ei tässä nyt ole aivan keräilytasoa, mutta haitanneeko tuo? Ja juhla- ja tunnelman saavutetaan vasta, kun jossakin sisämaassa matkustat tuolla ahvenanmaalaisella lipullasi. Konduktööri ainakin ilmoittaa asemat siitä lähtien huolitellulla suomenkielillä.

Lähtö Avg.	VR	069393	M-tav. R-gods
Menolippu – Turbiljett			
Lk – Kl	Voimaassa – Gäller		
2	11.6.1977 - 11.7.1977		
Mistä Från	Tammersfors		
Mihin Till	Vilppula		
Mariehamn Finland			
☐ 65-kortti	☐ i-kortti	☐ Sotilas Militär	
☐ Lippu Tilläggsbilj.			
☐ Lapsi Barn	Hinta Pris 11,80		

Stadsbussen Röde Orm



Röde Ormin Toyota + kaksi perävaunua ovat tuttuja yhdistelmiä Maarianhaminan keskustakuvassa. Linja Satamasta Keskustaan Varmansin tavaratalon nurkalle hoidetaan tällaisilla junilla. This Toyota and its two trailers are a familiar sight in central Mariehamn. The service from the ferry terminal to the central shopping area is operated with this combination.

Ahvenanmaan turisti eli Ålandstrafiken — Kommunikationer för Åland tietää kertoa maakunnan linja-autoliikenteestä:

ECKERÖ BUSSTRAFIK
liikennöi linjaa Maarianhamina-Hammarland-Eckerö.

FINSTRÖMS BUSS
liikennöi linjaa Maarianhamina-Fintröm (Västanträsk).

ALFONS SUNDQVIST & CO
liikennöi linjaa Maarianhamina-Saltvik-Geta.

VÄRDÖ BUSSTRAFIK
liikennöi linjaa Maarianhamina-Sund-Vårdö.

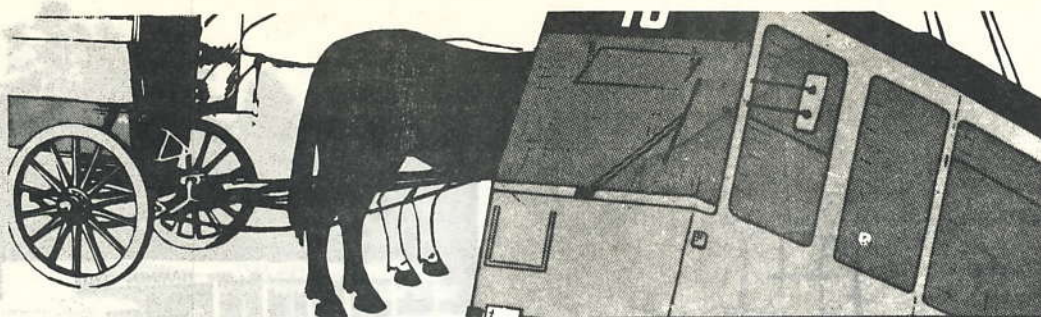
BUSSBOLAGET WILLIAMS & CO
liikennöi linjaa Maarianhamina-Lemland-Lumparland (Långnäs)-Föglö. Linjalta on edelleen yhteydet maakunnan ulkosaaristokuntiin kuten Brändö, Kumlinge, Sottunga ja Kökar autolautoilla MS Kökar, MS Kumlinge sekä MS Tre Måsar.

POSTILAITOS
liikennöi linjaa Maarianhamina-Geta.

RÖDE ORM
liikennöi Maarianhaminan kaupunkilinoja kahdella tavalla. Yhtäältä käytetään tavallisia kaupunkibusseja, toisaalta Suomen erikoisimpia joukkokuljetusvälineitä — jeepin vetämiä perävaunuyhdistelmiä. A. Sundqvist & Co:lla lienee jotakin valtaa »punaisen käärmeen» liikenteeseen.

Kaikki kuvat 1977-06-11/All photos taken on 11 June 1977

JORMA RAUHALA



Uudistuva liikennelaitos – palveluksessanne

HELSINKI – RAITIOVAUNUT/TRAMS – 1978-02-01

4-akseliset moottorivaunut/bogie motor trams

1-15	Karia/Strömberg	1959
16-30	Valmet/Tampella/Strömberg	1959
301-330	Karia/Strömberg-BBC	1954-55
331-375	Valmet/Tampella/Strömberg-MV	1955-56

6-akseliset nivelmoottorivaunut/6-axle articulated motor trams

31-70	Valmet/Sisu-DüWag/Strömberg	1973-75
-------	-----------------------------	---------

4-akseliset perävaunut/bogie trailers

501-530	Karia	1958
---------	-------	------

Hallivaunut/depot shunters

H-5	ex 135	ASEA/Strömberg	1928
H-6	ex 152, ex 402	ASEA	1930
H-7	ex 157, ex 407	ASEA	1930
H-16	ex 112, ex 192	NDWF/AEG	1925
H-25	ex 204	Karia/Strömberg	1950

H-16 harmaa, muut viherkeltaisia, muutettu hallivaunuiksi vanhoista matkustajavaunuista.

H-16 gray, all other green/cream, converted from old passenger trams

Harjavaunut/snow brooms

H-20	ex 122	ASEA/Strömberg	1928
H-21	ex 125	ASEA/Strömberg	1928
H-22	ex 127	ASEA/Strömberg	1928
H-23	ex 141	ASEA/Strömberg	1929
H-24	ex 121	ASEA/Strömberg	1928
H-26	ex 132	ASEA/Strömberg	1928

Vaunut harmaita, muutettu harjavaunuiksi vanhoista matkustajavaunuista.

All trams gray, converted from old passenger trams.

Hiomavaunut/rail grinders

1	Schörling/AEG	1953
2	Schörling/AEG	1955

Vaunut harmaita/gray livery.

Lisäksi olivat jäljellä seuraavat vuoroliikenteestä poistetut raitiovaunut sekä museovaunut.
The fleet also includes the following trams withdrawn from regular service as well as the following museum trams. 181-186 4-akselisia/bogie cars, muut 2-akselisia/others 2-axle.

Moottorivaunut/motor trams

5	ex 50, ex H-4	ASEA	1909
19	ex 64	ASEA	1911
91	ex 171	NDWF/AEG	1923
139		ASEA	1928
165	ex 85	Brill/GE	1920
166	ex 416	Sisu/AEG	1941
168	ex 418	Sisu/AEG	1941
169	ex 419	Sisu/AEG	1941
181	ex 431	ASEA/Kiepe	1941
182	ex 432	ASEA/kiepe	1941
183	ex 433	ASEA/Kiepe	1941
185	ex 435	ASEA/Kiepe	1941
186	ex 436	ASEA/Kiepe	1941
193		Karia/Strömberg	1947
226		Kaipio/Strömberg	1951

Hevosvaunu/horse tram

11		Scandia	1890
----	--	---------	------

Perävaunut/trailers

243	ex 560 (open summer car)	Hietalahti	1919
582	ex 34	Kummer	1901
615	ex 265	ASEA	1920
684	ex 334	ASEA	1929
719	ex 369	LHW	1940
761		Kaipio	1948

Museojohdinautot/museum trolleybuses

605		BTH/Valmet	1949
625		BTH/Valmet	1959

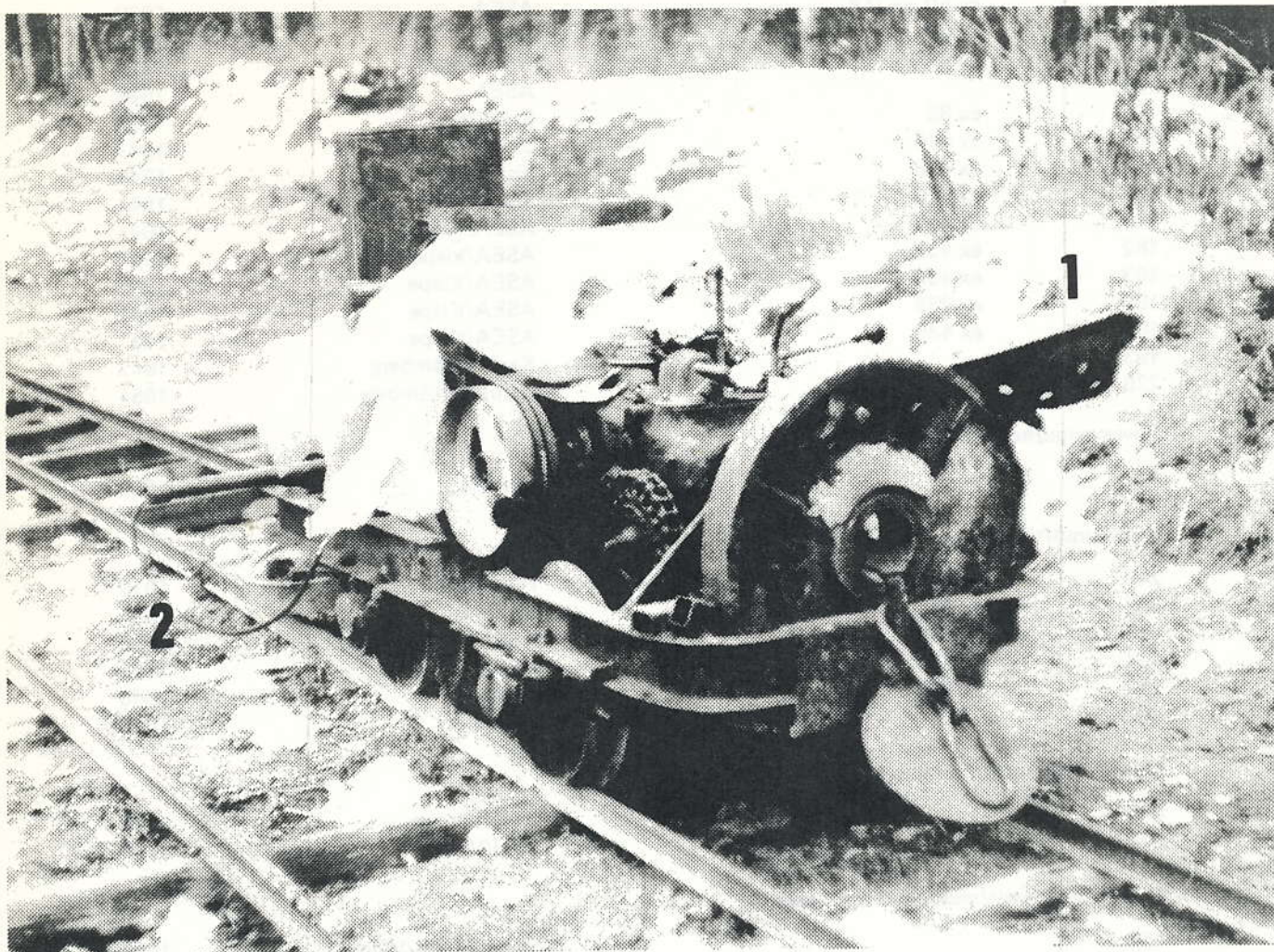
Museodieselbussit/museum diesel buses

157		Scania-Vabis/Valmet	1952
260		Sisu/Wiima	1958

VALMISTAJAT/ABBREVIATIONS:

KARIA	Oy Karia Ab, Karjaa (Finland)
VALMET	Valmet Oy Lentokonetehtäs, Tampere (Finland)
STRÖMBERG	Oy Strömberg Ab, Helsinki (Finland)
TAMPELLA	Oy Tampella Ab, Tampere (Finland)
SISU	Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki (Finland)
HIETALAHTI	Hietalahden Laivatelakka ja Konepaja Oy, Helsinki (Finland)
KAPIO	Kaipio Oy, Tampere (Finland)
SCANDIA	Vognfabrikken Scandia A/S, Randers (Tanska/Denmark)
KUMMER	O. L. Kummer & Comp. AG, Dresden (Saksa/Germany)
BRILL	J. G. Brill & Co., Philadelphia, Penna. (Yhdysvallat/USA)
ASEA	Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås (Ruotsi/Sweden)
NDWF	Norddeutsche Waggonfabrik AG, Bremen (Saksa/Germany)
LHW	Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau (Saksa/Germany)
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin (Saksa/Germany)
BBC	Brown, Boveri & Cie AG, Baden (Sveitsi/Switzerland)
GE	General Electric Co, Schenectady, New York (Yhdysvallat/USA)
KIEPE	Firma Theodor Kiepe, Düsseldorf (Saksa/Germany)
MV	Metropolitan-Vickers, Co. Ltd., Manchester & Sheffield (Englanti/England)
SCHÖRLING	Waggonbau Schörling & Comp. AG, Hannover (Saksa/Germany)
DÜWAG	Waggonfabrik Uerdingen AG, Werk Düsseldorf (Saksa/Germany)

TÖPSELI



HEINÄSUON TIILI JA PUTKI KY:N SÄHKÖVETURI TENNILÄSSÄ

Heinäsuon Tiili ja Putki Ky:n savenottoalueella on käytetty kenttäradoille harvinaista vetovoimaa — sähköä. Konstit ovat monet sähköistetessä raiteistoltaan kevytrakenteista ja helpposiirtoista ratapihaa. Savenottoaluehan siirtyy työn edistyessä »taaksepäin», nostaahan kauha saven vaunuihin melkein pä pölkkyjen alta.

Veturi on tee-se-itse-rakennettu entisen savivaunun alustalle. Oikeastaan on väärinsanoa, että veturi on täällä rakennettu, sillä kokoonpanostahan on vain kysymys. Vahva teollisuussähkömoottori antaa veturille paitsi näköä myös riittävästi voimaa itsensä ja muutaman kuoppavaunun siirtämiseen haluttuun paikkaan tiili- ja putkiihtien raiteistolle. Veturin ohjaamo, eli istumakuppi, on merkitty numerolla 1 ja nro: kaksi kohdalta on tarkkasilmäinen huomaavinaan sähkökaapelin pätkän. Se onkin osa tämän veturin virroitinta, joka on kaikille jo kotoa tuttu väline. Mikäpä se muukaan kuin tavallinen sähköjohto, jonka töpseli työnnetään pistorasiaan. Niin tässäkin tapauksessa. Sähköveturi ei ole riippuvainen ajojohtimista, eivätkä ne — lainataksemme tuttua fraasia — »rumenna näkymää». Ajoon lähdetessä töpseli vain seinään — mukavammin sähköllä.

Tennilän sähköveturin voi tietävä nähdä junastakin. Heinäsuon Tiili ja Putki on vain vähän matkaa Tennilän seisakkeelta Järvelän suuntaan radan pohjoispuolella.

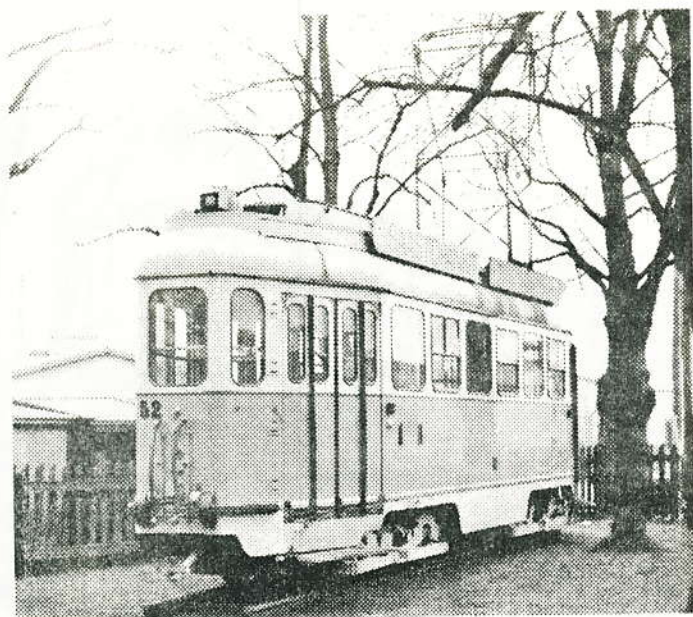
Kuvattu 1976-10-23
Jorma Rauhala

Electric locomotives have always been a rather uncommon type of motive power at clay pits, but here is one representative of this rare species. This particular piece of locomotive has been assembled by its owner, who employed the remains of a clay wagon, a huge old electric motor and an old driver's seat from a tractor. Power is taken from the loader with the aid of an "umbilical cord" (2 on the illustration). This machine still exists at the clay pit which is located on the northern side of the railway tracks between Tennilä and Järvelä.

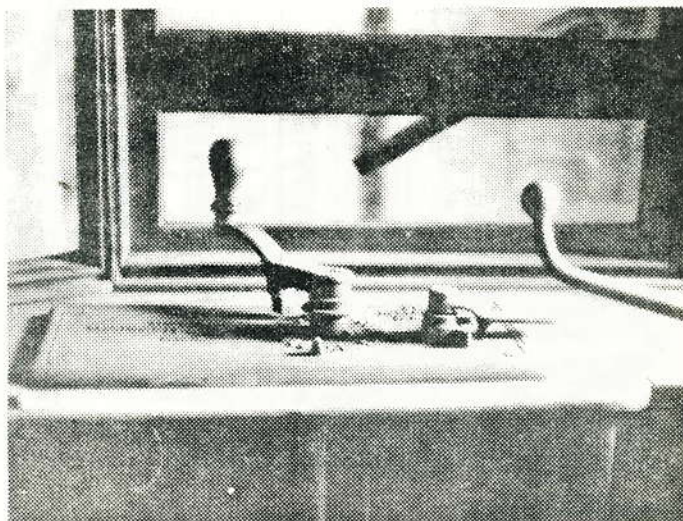
EPÄMUSEOVAUNUT



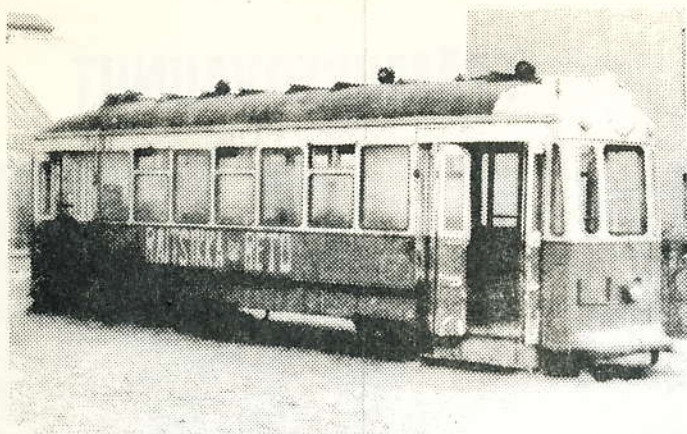
NURMIJÄRVI Röykkä
Kulosaaren Raitiotie Oy 1 / HRO 113 / HKL 68
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1917/1919



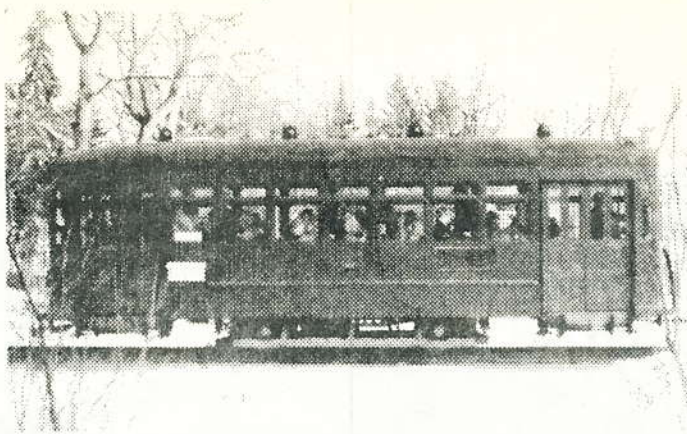
TURKU Satama (port)
TuKL 52
Valmet Oy, Tampere (Finland), 1956



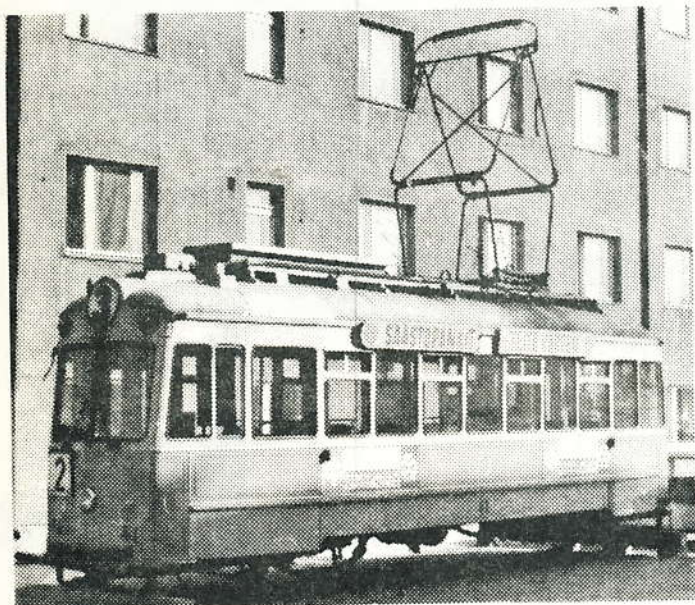
LIETO Nautela
Turun Kaupungin Historiallinen Museo (Turku historic museum)
TuKL 5
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1908



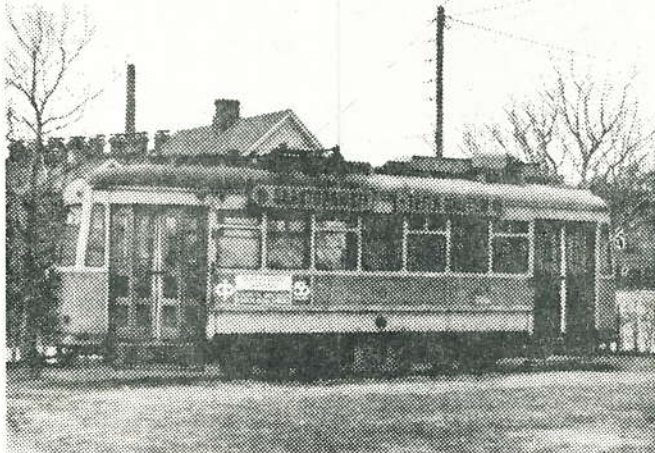
KUUSANKOSKI Kuusaa
HKL 206
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1950



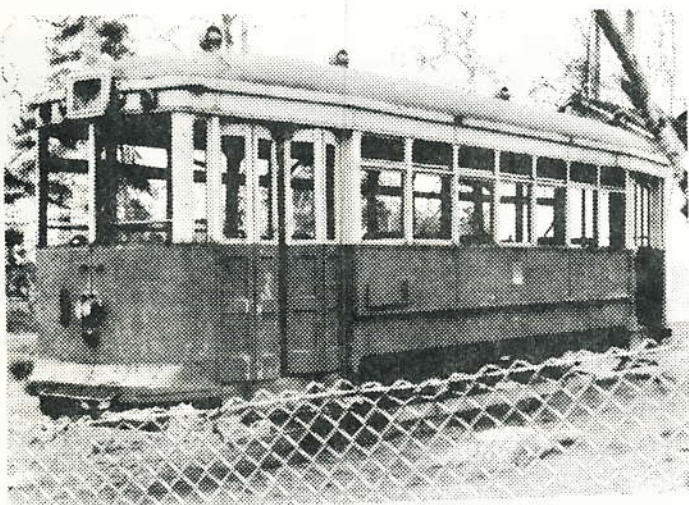
TAMPERE Hatanpää
Tampereen Kaupungin Museo, »Ruuhkaratikka»
HRO 377 / HKL 727
Kaipio Oy, Tampere (Finland), 1944



TURKU Korppolaismäki
TuKL 40
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1951



TURKU Viinamäenkadun lastentalo
TuKL 41
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1951



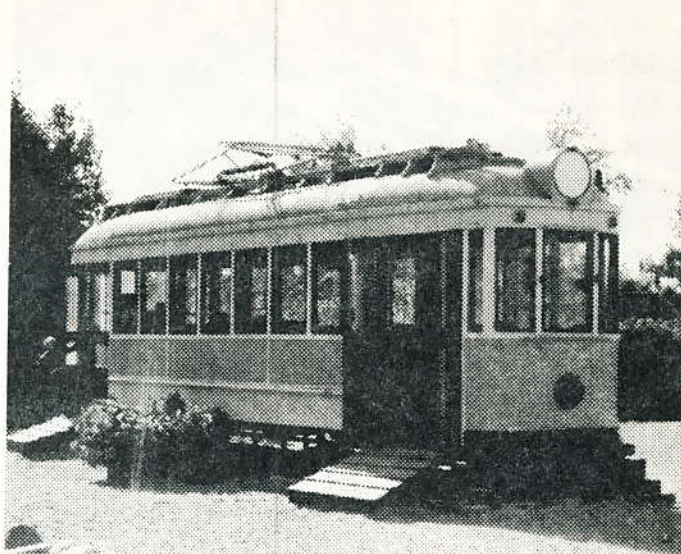
HELSINKI Toukola
HKL 774
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1947



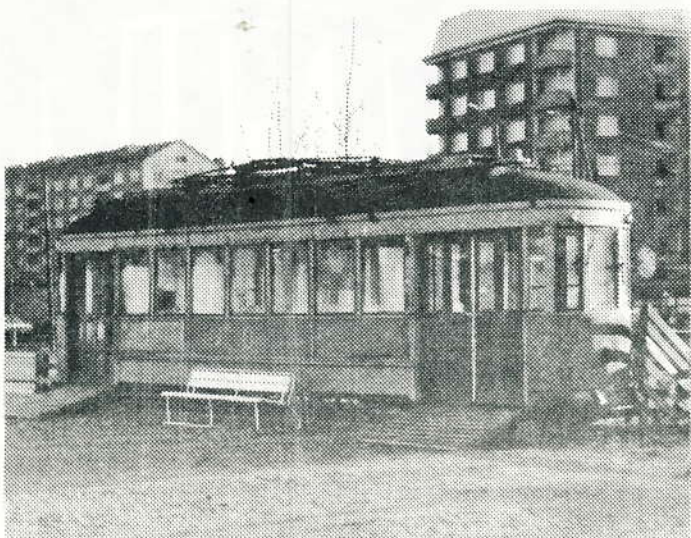
TUUSULA Hyrylä
HRO 276 / HKL 626
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1920



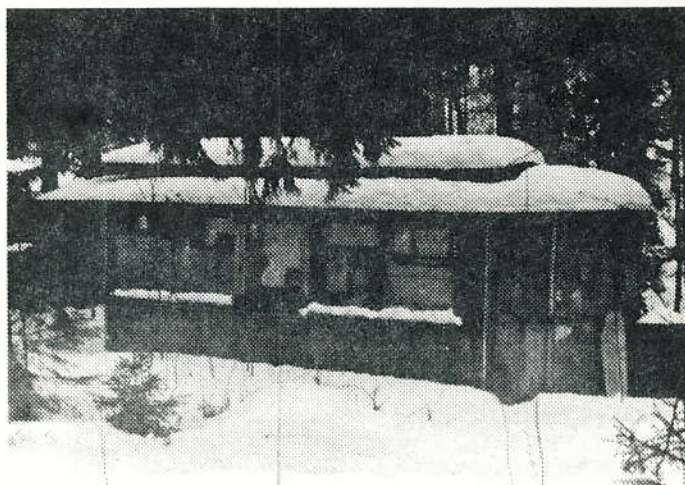
TURKU Viinamäenkadun lastentalo
TuKL 32
Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki (Finland), 1938



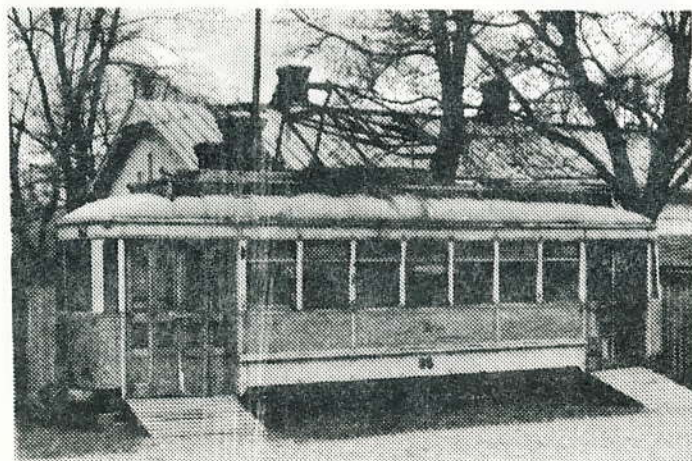
TURKU Takakirveen lastentalo
TuKL 24, ensimmäinen kotimainen mv., the 1st motor tram built in Finland
Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki (Finland), 1934



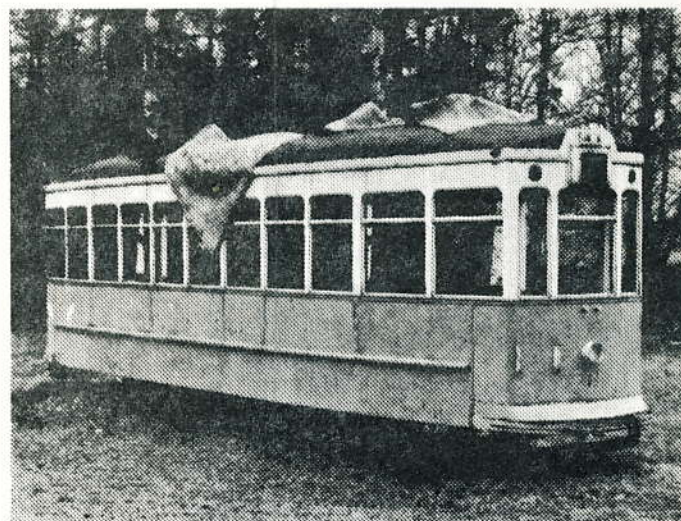
TURKU Kanslerintien lastentalo
TuKL 17
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1933



LOHJAN MLK Vivamo
HRO 254 / HKL 604
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1919



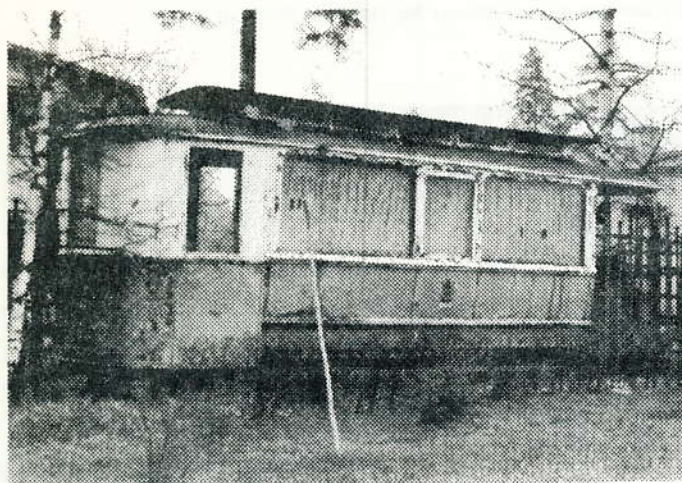
TURKU Linnankadun lastentalo
TuKL 35
Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki (Finland), 1944



HELSINKI Toukola
HRO 357 / HKL 707
Linke-Hofmann Werke AG, Breslau, Saksa/Germany, 1939



TURKU Hirvensalo Illoinen
TuKL xxx



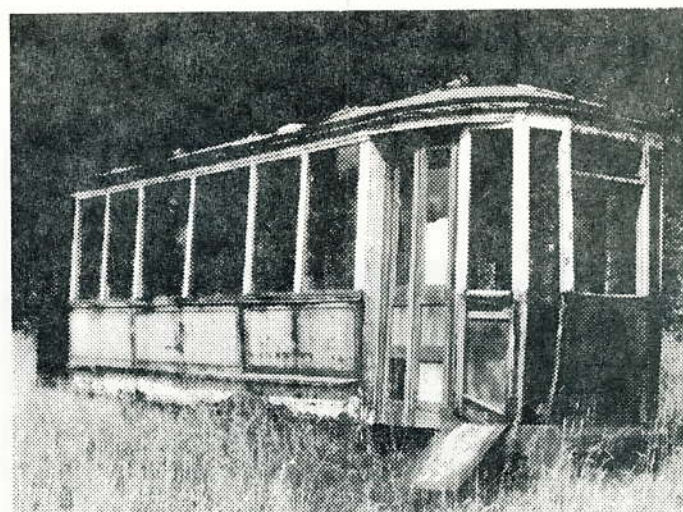
KARJAA Kroggård
HRO 277 / HKL 627
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1920



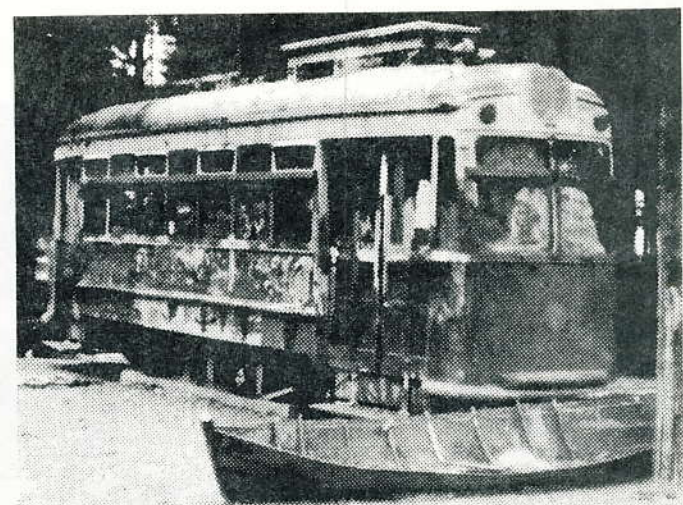
TURKU Hirvensalo Maanpää
TuKL 107
Turun Raitioteiden Konepaja (TuKL), 1936



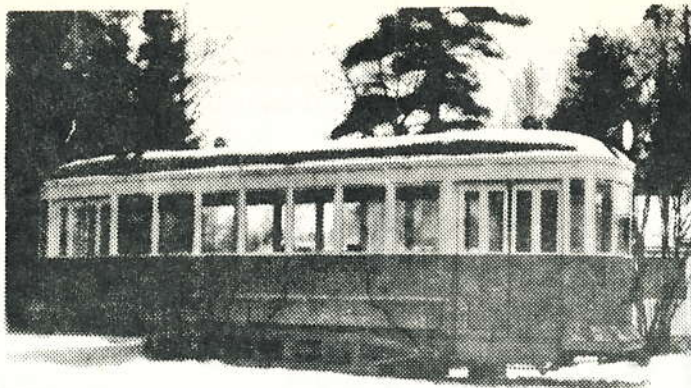
NURMIJÄRVI Röykkä
Kulosaaren Raitiotie Oy 2 / HRO 114 / HKL 69
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1917/1919



TURKU Paju
TuKL 112
Turun Raitioteiden Konepaja (TuKL), 1941



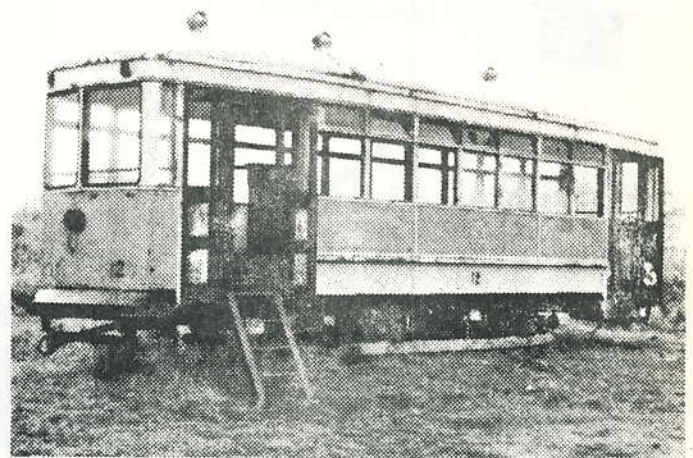
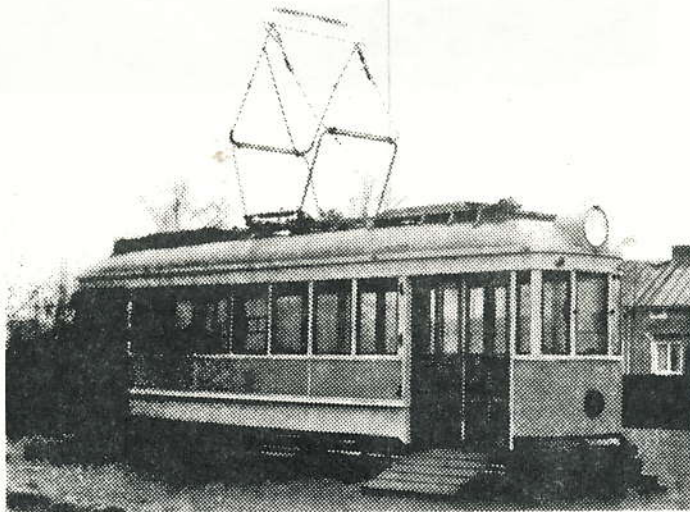
LAHTI Tanssimäki
TuKL 46
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1951



ESPOO Sepänkylä
HRO 129 / HKL 129
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi/Sweden, 1928



SOMERO
HKL 213
Oy Karia Ab, Karjaa (Finland), 1950
Kuva/Photo: Mikko Alameri



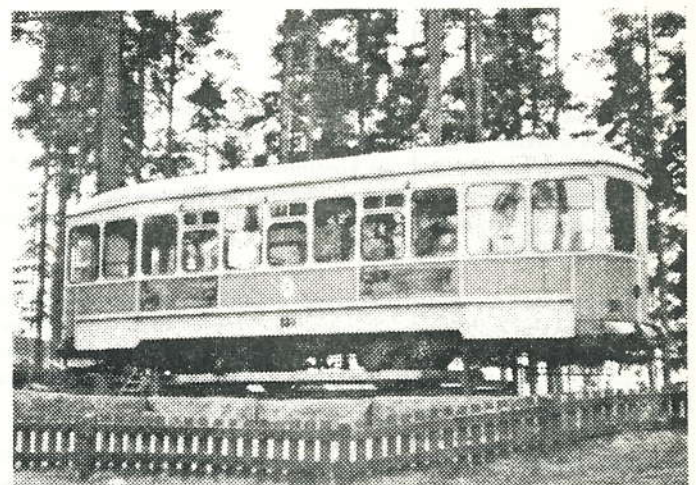
TURKU Paimala
TuKL 120
Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Helsinki (Finland), 1943

Tasavaltamme ainoiden oikeiden museovaunujen lisäksi — nämä oikeathan ovat HKL:n omistuksessa — on varsin lukuisa joukko sekalaisessa kunnossa olevia vanhoja säilytettyjä vaunuja. Näitä vaunuja ei useimmissa tapauksissa ole tarkoitettu museokäyttöön, kuitenkin niihin kuuluu huomattavan harvinaisia yksilöitä.

Olen kerännyt luettelon tiedettävistä säilytyksistä. Mukaan on otettu myös raitiovaunuun pohjautuvat rakennukset, mikäli nämä hyvinkin epämääräisen näköiset kyhäelmät on vain voitu varmistaa raitiovaunuiksi.

Muutoksista ja lisäyksistä pyydän lähettämään tiedon toimitukselle.

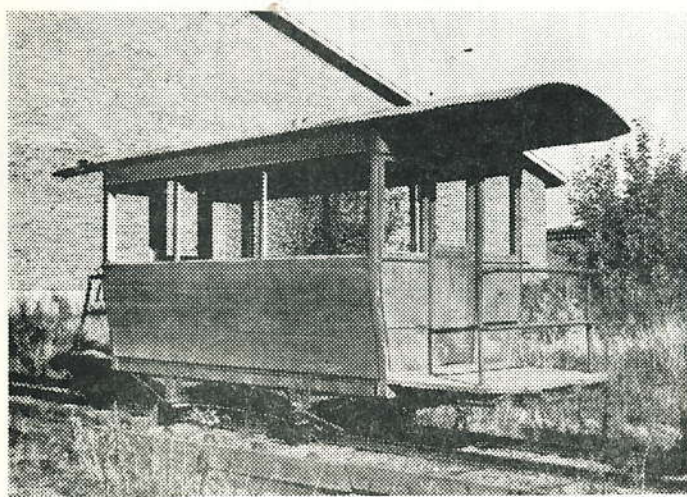
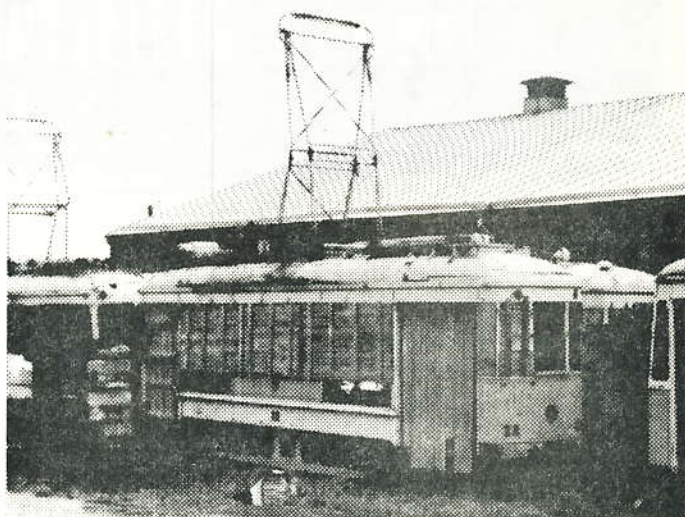
Jorma Rauhala



KOUVOLA Viitakumpu
TuKL 130
Oy Karia Ab, Karjaa, (Finland), 1947

Lähiainakoina on poistettu ainakin seuraavat vaunut:

- Helsingin Hevossaarella ollut Hietalahden Laivatoken valmistama avoperävaunu HRO 233 / HKL 550.
- Ikaalissa ollut TuKL: n vaunu.
- Turun Teknillisen Museon vaunut TuKL 22, 34, 43, 55, 102, 122.



HUMPPILA Minkiö
 Museorautatie Forssa–Humppila ry
 Jokioisten Museorautatie Oy
 HRO xx (kuuluu sarjaan 1 – 15), hevosvaunu
 Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, Tanska/Denmark, 1890
 Vaunua on käytetty myöhemmin Kausala – Leininselkä Rautatiellä matkustajavaununa. Nykyinen raideleveys 750 mm.
 Vaunu on käyttökuntoinen.
 An ex Helsinki horse tram (group 1 – 15), later taken over by Kausala – Leininselkä light railway and used in train service. Regauged to 750 mm. Serviceable.

Kuva/Photo: Mikko Alameri

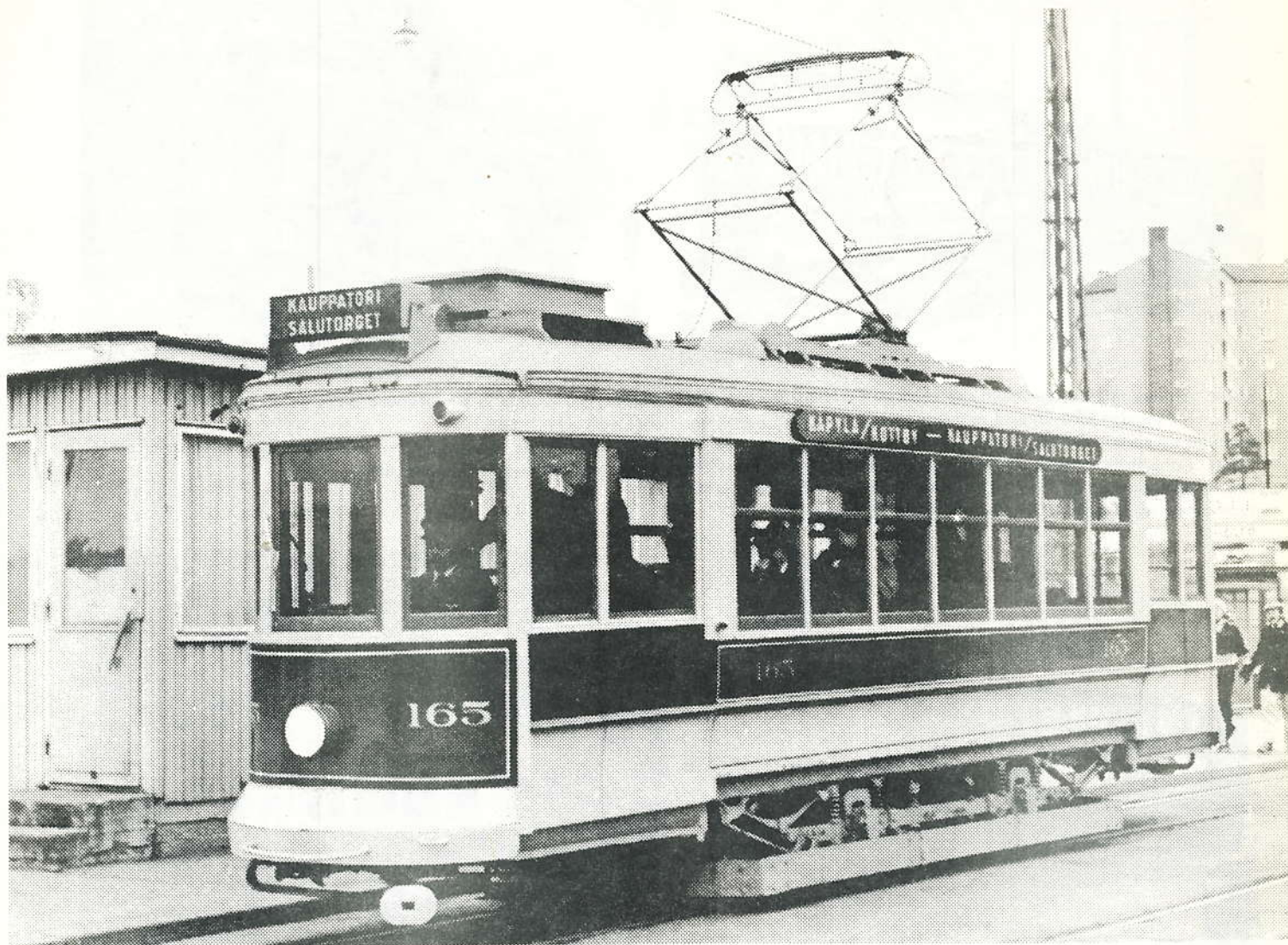
Eräänlaisiksi museoilmentymiksi on vielä luettava raitiotieaiheiset ravitsemusliikkeet. Tällainen on esimerkiksi tamperelainen »Ratikka–Pub», jossa on mm. ASEA:n kontrolleri-n:o 423873 tyyppiä CB-13. Tällaisia käytettiin HKL:n viimeisimmissä ruotsalaisissa vaunuissa. Esillä on lisäksi joitakin kilpiä ja kylttejä ja narikkaa hallitsee entinen busin rahastajenaitio.

Joka suhteessa tyyliältään tasokkaampi on turkulainen »Kahvila - Ravintola Ratikka». Isot kuvasuurenokset ja kilvet tuovat tarvittavan sävyn tähän miellyttävään randevuuhun. Paikalle poikkeaville suositellaan pippuripihviä a la ratikka, vaikka mustapippurin onkin todettu olevan eräs syyppää syöpään. Käytössä on myös biljardisali.

Erään eteläkarjalaisen sanomalehden uutispalstalta saimme keväällä lukea, että Joutsenossa on myös »ratikka - baari». Tuolloin oli kyseessä mainitunnimisen baarin kassan ryöstö. Uutisen mukaan oli kassa tyhjennetty yön aikana ja tuli siitä noin satasen tappiot omistajalle. Jos joku sattuisi liikkumaan tuolla seudulla, toimitus ottaisi mielihyvin tarkempiakin tietoja tästä baarista. Lähemmin paikka löytyy Pulpin alueen tuntumasta.



SEURAMATKAT



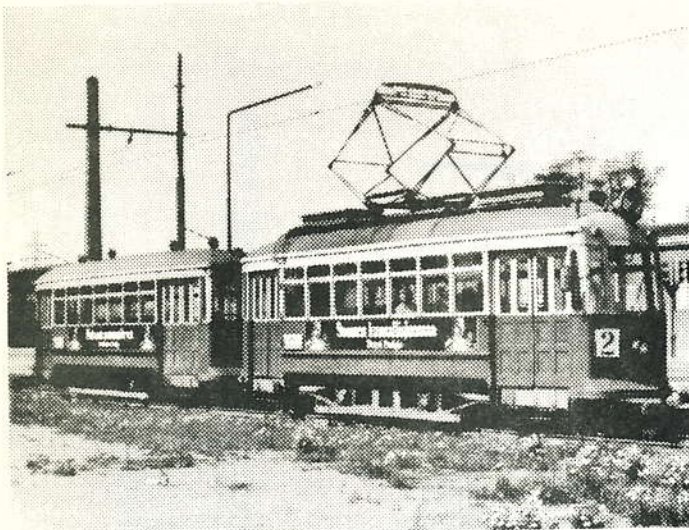
SRS:n ajelueleganssia! HKL 165 1974-11-10 Käpylä—Kauppatori -linjalta Ruskeasuolta kaapattuna.
Tramcar elegancy! HKL 165 captured at Ruskeasuo on 10 November 1974.

SRS:n juna-ajelu ja tutustuminen sähköjunahalleihin 1973-01-27. Helsingin ja Pasilan Suon väli matkustettiin omalla tilausjunalla H 1877, jonka kokoonpano oli Sm 1 6021 + Eio 6221. Kuvassa osa ryhmästämme Suohalleilla.

On 27 January 1973 SRS visited the new depot for EMU's at Pasila. A special train consisting EMU 6021 and driving trailer 6221 was used for travelling from Helsinki central station to Pasila.

Kuva/Photo: Mikko Alameri





SRS:n raitiovaunuajelu kakkoslinjalla (auringon numero on peräisin Turusta). Pula-ajan juna koostui moottorivaunusta HKL 201 ja perävaunusta HKL 765. 1973-05-27.

Route 2 (the black sheet figure on the signal lamp comes from Turku) was in operation on 27 May 1973, using a tram set of the austerity type consisting of motor HKL 201 and trailer HKL 765.



SRS:n ajelu arkulla ja perävaunulla pidettiin 1975-03-09. Vaunusto HKL 186 ja HKL 686.

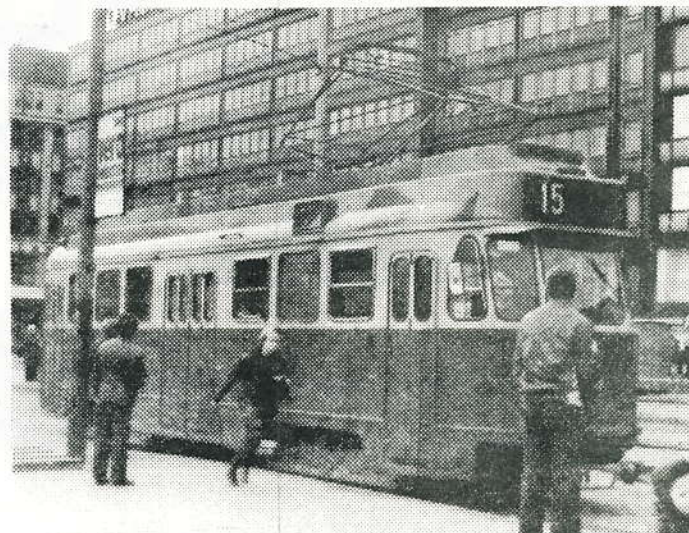
A special tour was arranged by SRS on 9 March 1975, employing HKL motor tram 186 and HKL trailer 686.



SRS:n bussiajelu tiikerillä HKL 703. Kuva otettu linjan 63 ammoiselta päätepaikalta Malmin lentoasemalla, 1974-01-20.

HKL 703, a "tiger", was photographed on 20 January 1974 at the ancient terminus of route 63 at the Malmi aerodrome.

Kuva/Photo: Arto Hellman



SRS:n raitiovaunuhallikäynnit järjestettiin 1975-01-26. Siirtymiseen käyttimien linjaa 15 ja vaunua HKL 371.

The various tram depots were visited on 26 January 1975. Motor tram HKL 371 running on route 15 was used on this tour.

SRS:n "nollalinjan" johdinautoajelu Tampereen toiseksi ensimmäisellä vaunulla TaKL 2. 1973-01-13.

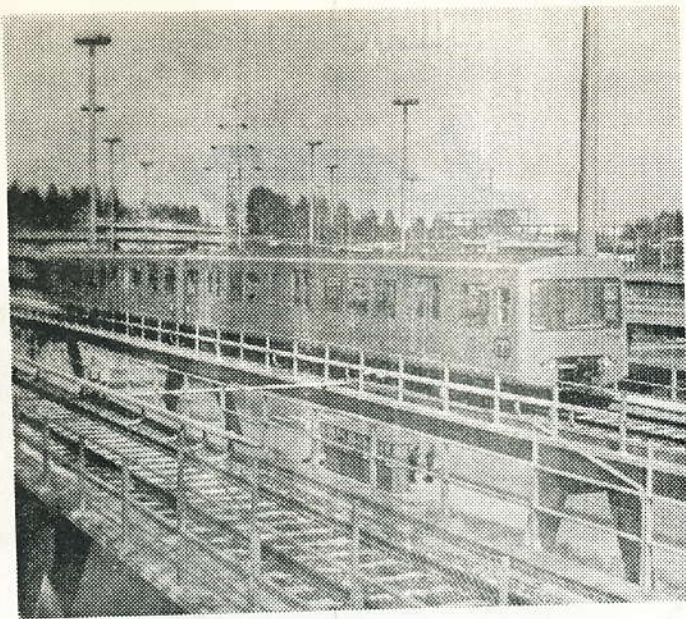
The second oldest trolleybus in Tampere, TaKL 2, was used for special serto on route 0.

Kuva/Photo: Ismo Leppänen

Samalla vierailimme Valmet Oy Lentokonetehtaalla, jossa mielenkiintoa kohottivat mm. ensimmäiset rakenteilla olleet niveltaunut sekä mallivaunun kori.

This tour included a visit to the Tampere works of Valmet Oy, where we could see the first articulated trams for Helsinki under construction plus a mock-up of these modern cars.





SRS:n metroajelu Helsingin Kaupungin metroradalla välillä Siilitie – Roihupelto vaunuilla M5 + M6, 1972-06-14.

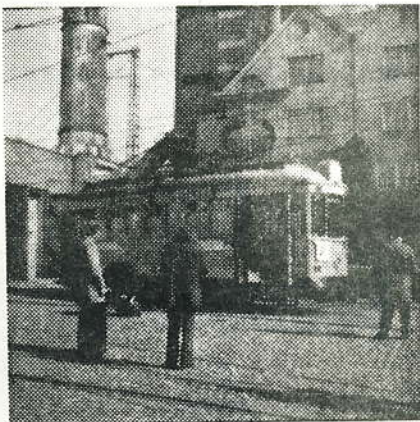
The metro test track in Helsinki was visited on 14 June 1972. Here the special train consisting of cars M5 and M6 between Siilitie and Roihupelto.

Kuva/Photo: Mikko Alameri



SRS:n raitiovaunuajelu 1977-05-08 – vaununa HKL 169 – ulottui myös Arenan silmukkaan.

A seldom used loop round the Arena was traversed during a special tour on 8 May 1977, using the tram HKL 169.



SRS:n raitiovaunuajelu Turun "ylimääräinen ykkönen" -linjalla 1972-04-15. Vaununa TuKL 19.

As the destination boards indicate, this was a "special tram". TuKL 19 during an enthusiasts' tour on 15 April 1972.

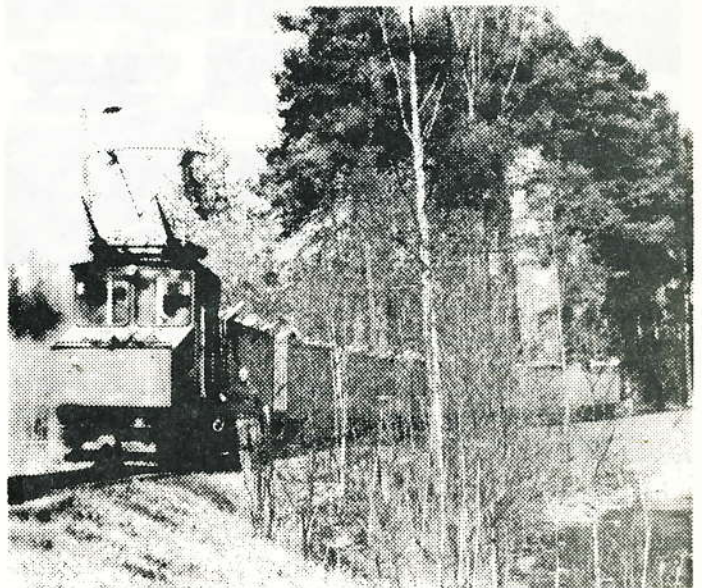
Kuva/Photo: Arto Hellman



SRS:n tilausmatkalla Tampere–Kyröskoski–Tampere käyttimen Alhonen & Lastunen -yhtiön bussia n:o 19, 1976-05-15.

Kuva/Photo: Pertti Leinomäki

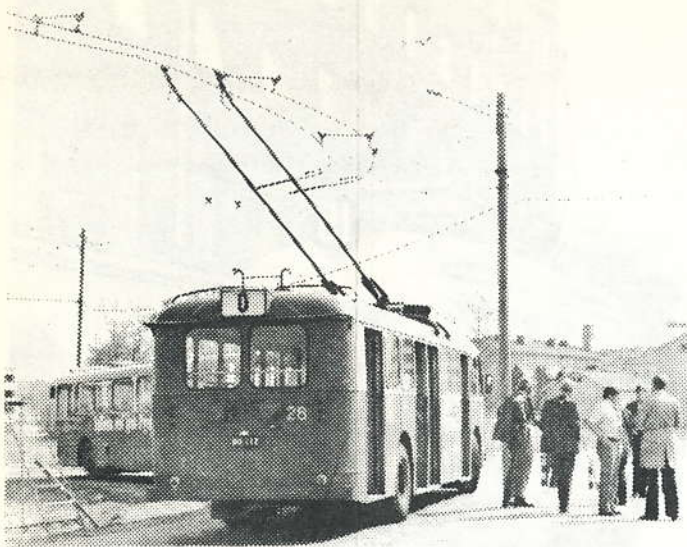
Bus 19 belonging to Alhonen & Lastunen was used for a special journey to Kyröskoski and back on 15 May 1976.



SRS:n tutustumiskäynti ulottui Kyröskoskelle 1976-05-15 ja siellä odottivat O/Y Kyrö A/B:n sähköveturit 1 ja 2. Kuvassa veturin ohjaamo pursuaa innokkaita jäseniä.

Kyröskoski and the local electrified industrial line were a goal of the tour arranged on 15 May 1976. This picture shows one of the electric locos of the line, bursting with enthusiastic members.

Kuva/Photo: Arto Hellman



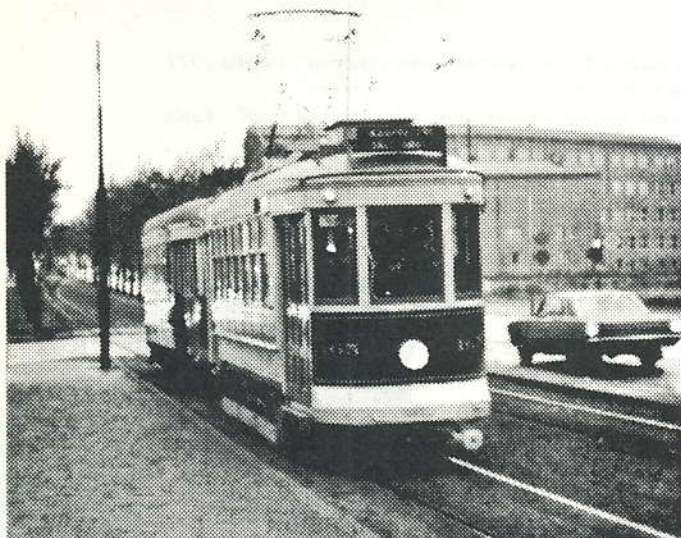
SRS:n johdinautoajelu Tampereen viimeisenä narutaksipäivänä 1976-05-15 toiseksi viimeisellä sarvijaakolla TaKL 28. Linjatunnuksena oli jälleen nolla.

SRS arranged a special journey with trolleybus TaKL 28, employing the traditional route indication 0. The occasion was the last day of trolleybus operation in Tampere on 15 May 1976.



SRS:n ajelu panssarivaunulla HKL 226. Myös kassakaapiksi kutsuttu vaunu tällä kertaa linjalla 15. 1973-10-14.

HKL 226 photographed during an enthusiasts' tour on 14 October 1973. Owing to its origins, this class of trams was also known as the 'safe'.



SRS järjesti yhteistyössä HKL:n sekä Käpylä-Seura ry:n kanssa yleisöajeluja Käpylän raitiotien täyttäessä 50 vuotta. Juhla-ajoa järjestettiin vaunuilla HKL 165 + HKL 698 1975-11-16.

The 50th anniversary of the tram service to Käpylä was celebrated on 16 November 1975 by operating a special service with motor tram HKL 165 and trailer HKL 698.

Ei hyvä hauki suolassa pahene.

Kivi ei heittäen pehmene.

**Elä
ja anna elää!**



- hirvieläimet ovat vaaraksi liikenteelle
- vaarallisimmat paikat on merkitty liikennemerkein
- vaarallisin aika on auringonlaskusta auringonnousuun

LIKENNEMINISTERIÖ-LIKENNETURVA

25.1.1977

Liikennelaitoksen lautakunta (LIK) päätti lopettaa raitiolinjan 10S Kauppatori—Ruskeasu. Tämä toimi toimenpide säästää liikennelaitoksen menoja 408.000 mk/v. Perusteina mainittiin linjan heikko kuormitus ja todettiin, että matkustajat mahtuvat hyvin muihin vauuihin.

16.3.1977

Pikavuorokokeilu aloitettiin linjalla 84X, Rautatientori—Laajasalo.

5.4.1977

Liikennelaitoksen lautakunta päätti lopettaa raitiolinja 10N, Arabia—Ruskeasu, ja säästää 560 000 mk/v.

24.4.1977

Vuorot YI, YII ja YIII raitiolinjalla 2 HABITARE-77 messujen johdosta. Vaunut olivat 4-akselisia

1.10.1977

Raitiolinjoja 4N ja 5 alettiin jälleen liikennöidä Katajanokalle. Radan linjausta muutettiin kulkemaan Kanavakatua alas Satamakadulle. Kauppiaankadun ja Katajanokankadun välinen kaarre on myös korjattu.

4.10.1977

Liikennelaitoksen lautakunta päätti supistaa raitiolinjan 1 liikennöintiaikoja vuoden 1978 alusta siten, että arkisin ajetaan klo 6—21, lauantaisin 8.30—17 ja sunnuntaisin ei liikennöidä laisinkaan.

18.11.1977

Liikennelaitoksen lautakunta päätti hankkia kotimaisen johdinauton koekappaleen. Auto valmistuu keväällä 1979.

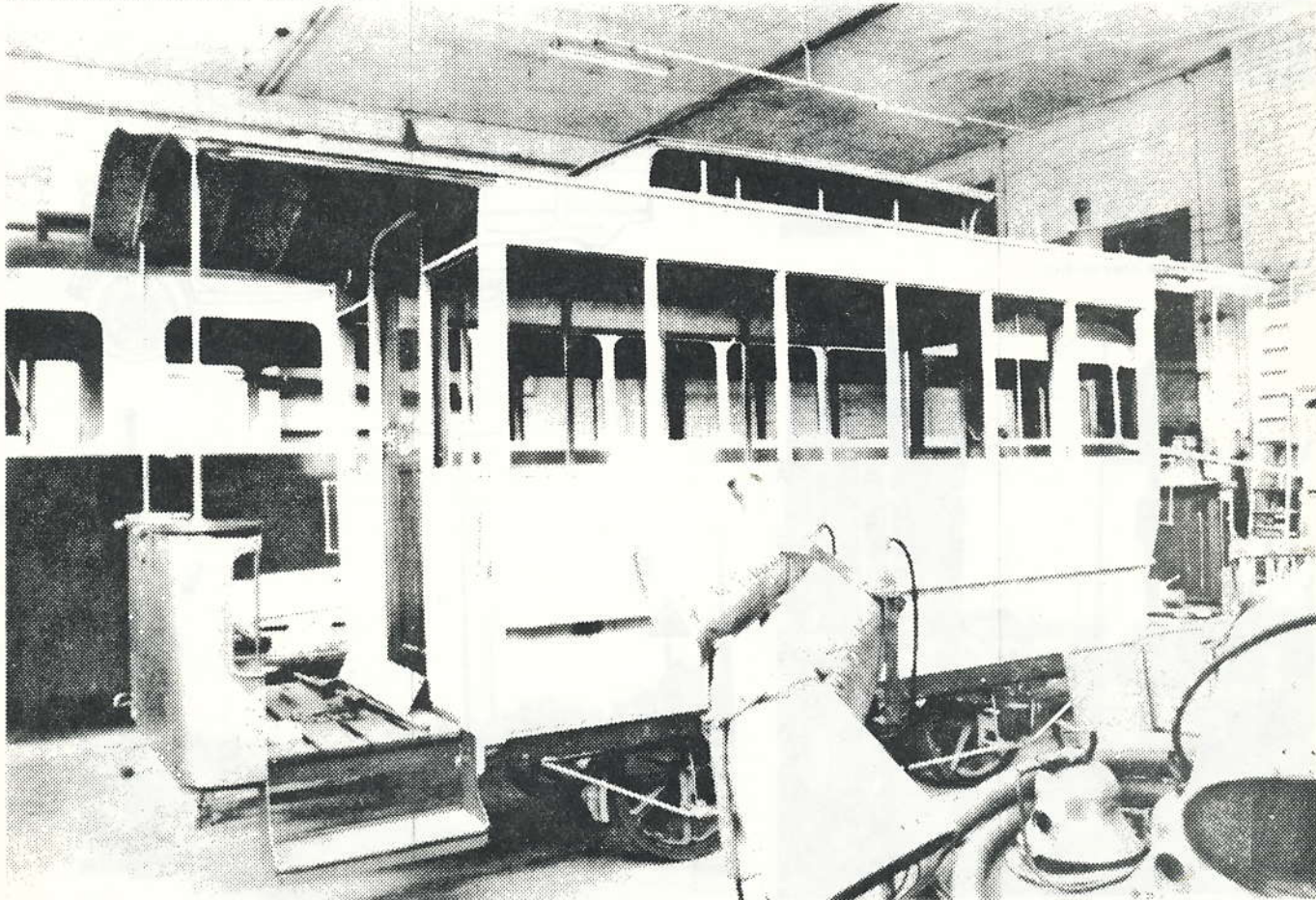
PÄÄTEPYSÄKKI



Koonnut Arto Hellman.

Hevosvaunu HRO 11 on otettu restauroinnin kohteeksi. Tässä vaunu on vielä maalaamattomana Töölön pajassa 1978-02-20.

The horse tram HRO 11 is being restored. Here the still unpainted tram stands at the Töölö works on 20 February 1978.
Kuva/Photo Ismo Leppänen





Salmisaaren viinavaraston rakennustyömaan varoitusviilku katosi vuoden 1977 aikana.



Vallilan hallin tasoristeysviilku.
1977-12-10.



Arabian tasoristeysviilku.
1977-11-06.

Uusia valaistuja raitiotientasoristeysmerkkejä sekä niihin liittyviä varoitusviilkuja on asennettu vuonna 1977.

Arabiaan raitiolinjan 6 päätepysäkin yhteyteen, Koskelan hallille Lahden moottoritien risteykseen sekä Vallilan hallille Hämeentielle kaksi kappaletta. Viimeksimainitut poikkeavat muista siten, että valaistuliikennemerkki on ajoradan yläpuolella sen keskikohdalla ja merkin molemmin puolin on varoitusviilku.

Kesäkuun lopulla laitettiin vuorovälikello raitiolinjan 3T päätepysäkille Porvoonkadulle. Kellon avulla on tarkoitus tasata vuorovälejä liikennehäiriöiden aikana. Jos tulokset ovat myönteisiä, kelloja on tarkoitus asentaa myös muille linjoille.

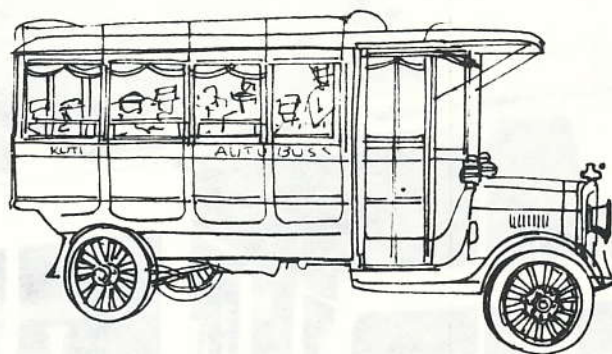
Arkuilla oli varsinainen »elämän kevät» alkuvuodesta. Niitä oli koulutuskäytön lisäksi ainakin linjoilla 1, 2, 3T ja 8. Varsinkin linjalla 2 oli arku säännöllisesti vuoroissa 117 ja 118. Niinpä seuramme jäsenet olivat sankoin joukoin liikkeellä kuvaamassa arkuja Itä-Pasilan maisemissa. Kesäliikenteeseen siirtyminen poisti vaunut jälleen aktiivisesta käytöstä.

1.1.1978

Uusi tariffi astui voimaan:

KE 1	(ei vaihtoa)	3.00
LM1	"	3.00
Sarjalippu, aikuiset	10 matk.	24.00
Sarjalippu, lapset	10 matk.	5.00
Alennussarjalippu	10 matk.	5.00
30 päivän lippu		52.00
Vuosilippu		520.00
Matkailijalippu		12.00

Tariffikorotuksen yhteydessä poistui myynnistä Almex-sarjalippu. Kuljettajarahastaja saattoi myös valita itse, myykö Almex-E-kertalippuja vaiko esipainettuja kertalippuja.



Koskelan hallin tasoristeysviilut 1977-11-06.



Porvoonkadun vuorovälikello heinäkuussa 1977.
A special clock for regulation of tramways at Porvoonkatu in July 1977.

Kyllä voilla vieraita saadaan, oluella ystäviä.

13.2.1977

Nivelvaunut 42, 49 ja 66 raitiolinjalla 2 VENE-77 messujen johdosta. Vaunuissa ei ollut vuoronumeroita.

20.2.1977

Kolme nivelvaunua linjalla 2 edellisen johdosta.



Vaunu 42 Itä-Pasilassa 1977-02-13 linjalla 2.
Tram 42 in Itä-Pasila on route 2 on 13 February 1977.

Ei kauhalla mieltä päähän saa, vaan vaivalla.



Metrotoimisto sai vuoden 1977 aikana kolme 100-sarjan »nokkavaunuparia» M101-M106. Kuvassa M101-M102 Roihupellossa 1977-11-26. The first 3 prototype twin-sets of the 100-series for the Helsinki metro were delivered during 1977. Here M101-M102 at Roihupelto on 26 November 1977.

Metrotoimisto järjesti loppuvuodesta tutustumiskäyntejä Hakaniemen metroasemalle. Kuljetuksiin käytettiin HKL:n busseja, jotka ajoivat maan alle työtunneleita pitkin.

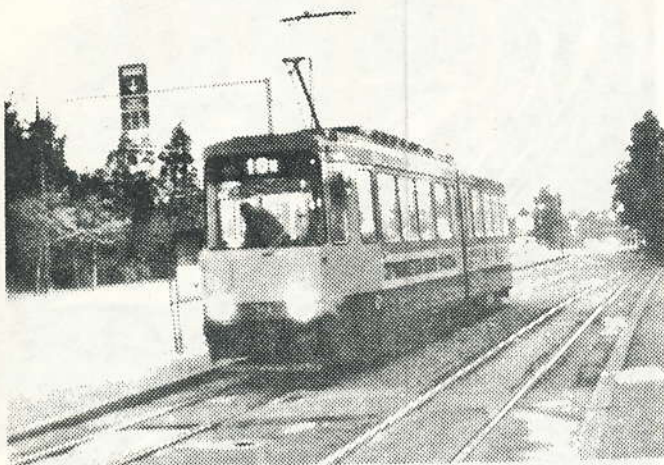


Vuonna 1977 aloitettiin uudenmallisten liikennekarttatelineiden asennus useille raitiovaunupysäkeille.

Raitiovaunuliikennettä suosivat liikennevalot asennettiin Sturenkadun /Helsinginkadun risteykseen sekä linjan 10 päätepysäkeille Ruskeasuole.

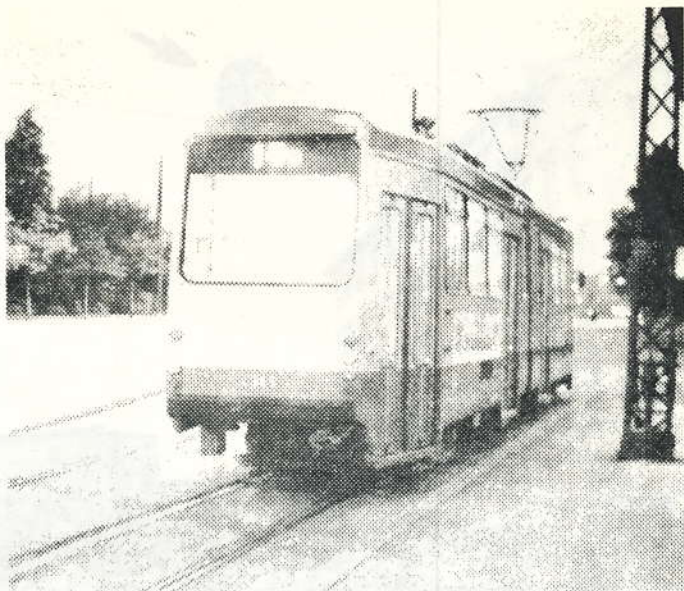
Viimeinen sunnuntai, jolloin raitiolinjaa 1 liikennöitiin oli 1977-12-25 (eli ensimmäinen joulupäivä). Viimeinen liikennöintipäivä oli puolestaan seuraavana päivänä -- tapana. Viimeinen kokopäivän lauantai osui vuoden viimeiseksi eli Sylvesterin päiväksi.

Tampereen Kaupungin Liikennelaitos TaKL sai ensimmäiset kolme Volvo/Wiima nivellinja-autoa käyttöönsä 1977-12-14. Ne liikkuvat Hervannan linjalla nro 23.



4.6.1977

Raitiolinjan 10N, Arabia–Ruskeasuon, viimeinen vaunu ajoi pikkutunneilla. Viimeinen vaunu, joka lähti Arabiasta Ruskeasuolle, oli 58 vuorossa 97.



Vaunu 58 Ruskeasuolla 10N:n viimeisenä ajoyönä 1977-06-04.

Tram 58 at Ruskeasuon during the last night of operation of route 10N on 4 June 1977.

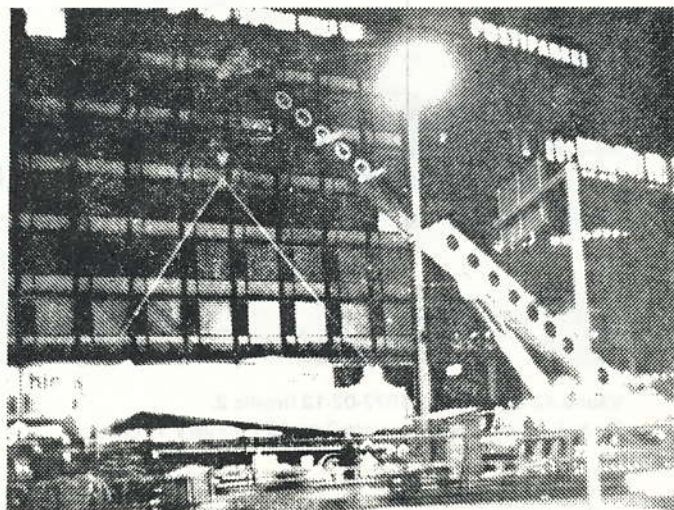
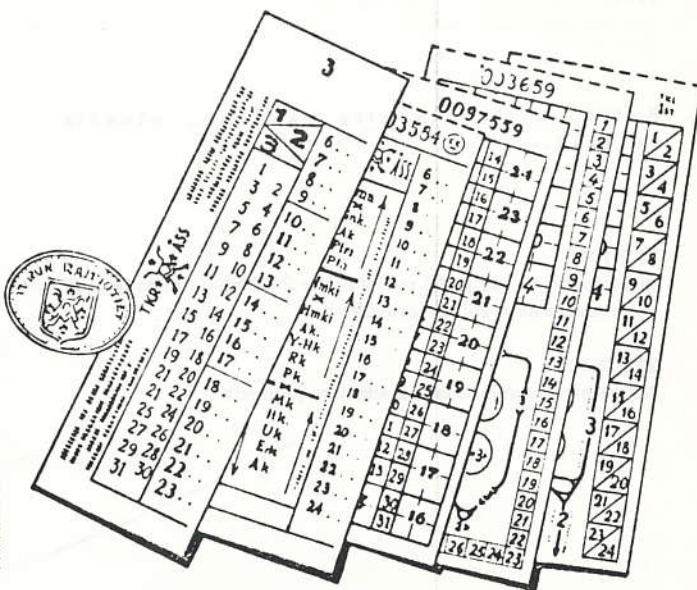
Kuva/Photo: Ismo Leppänen



28.2.1977

Raitiolinjaa 10S, Kauppatori–Ruskeasuon, liikennöitiin viimeisen kerran. Viimeinen 10S, joka saapui Ruskeasuolle noin klo. 17.30, oli vaunu 335, vuoro 120.

Tram route 10S was discontinued. The last tram to arrive at Ruskeasuon was car 335.



Ensimmäiset koneportaat saapuivat Hakaniemen asemalle ja kuvassa niitä siirretään paikoilleen yöllä 1977-11-02.





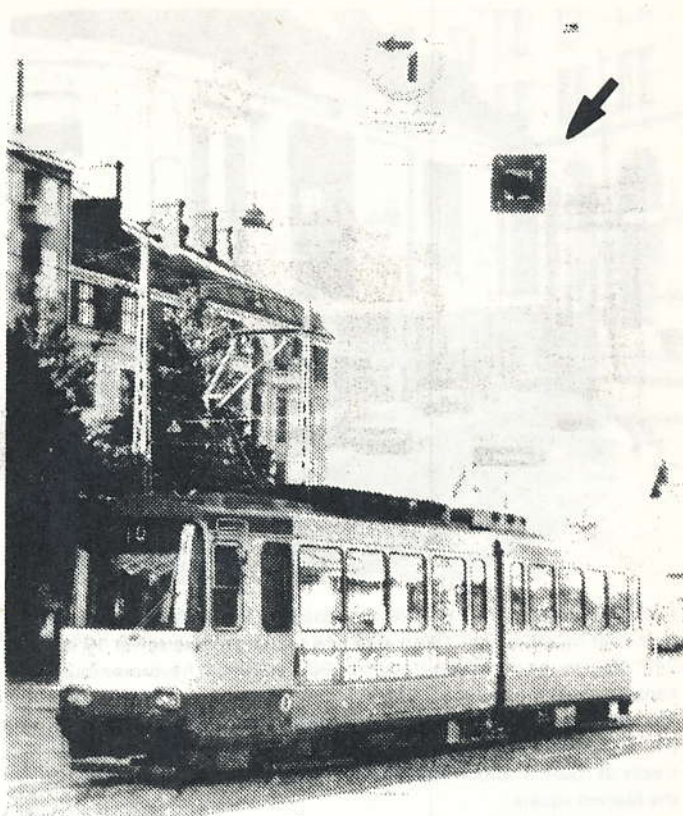
Helsingin raitioteillä on kaksi vaiheopastinta. Toinen on Mäkelankadulla Radanrakentajantien erkanemisvaihteella. Se on kirjallinen ja kehottaa varmistaan vaihteen asennon sekä suomeksi että ruotsiksi. 1977-03-27.

Toinen on Töölön kisahallin luona ja varmistaa Töölön ratapihan eteläisen tulovaihteen. Tämä valo-opastin vilkuttaa valkeaa valoa, kun vaihte on käännetty poikkeavalla raiteelle, muutoin se on pimeä. Kesä 1977.

MIKSI EI RATIKKA!

On ehdotettu ja jossain määrin jo toteutetukin kaduilta ja teiltä linja-autoliikenteelle varattujen omien kaistojen rakentamista. Ehdotan, että kadun pintaan rakennetaan urat, joissa autojen pyörät voisivat kulkea. Tämä poistaisi niistä tarpeettomana ohjauslaitteet — autot tarvitsisivat tällöin pelkästään ajosäätölaitteet. Urat voisivat sinänsä olla käytännössä hyvinkin rautatiekäytännön mukaiset; niitä voisi täysin oikeutetusti kutsuakin raiteiksi. Lisäksi ehdotan, että linja-autot muutettaisiin sähkömoottoreilla toimiviksi — näin olisi käyttövoima viimekädessä kotimainen ja ympäristösuojelun sekä muiden käytännön etujen mukaisesti verrattain edullinen. Sähkövirran linja-autot saisivat katujen ja teiden varsilla oleviin valaisinpylväisiin kiinnitetyistä johtimista. Sähkövoiman käyttö poistaisi myös polttomoottorilinja-autojen nykyään jo vaaralliseksi muotoutuneen saasteilmiön.

Mielestäni ehdottamani ei ole liikennesuunnittelijoita ajatellen liian vallankumouksellinen eikä varhaiskypsä ajatus. Tätä kyseistä järjestelmää voisi kutsua työnimellä "Raideohjattu Asutusalueiden Tarpeille Ihanteellinen-Korkeakapasiteettinen-Kestävä Ajoneuvo" tai ehkäpä sen lyhenne onkin asiaa enemmän valaiseva.

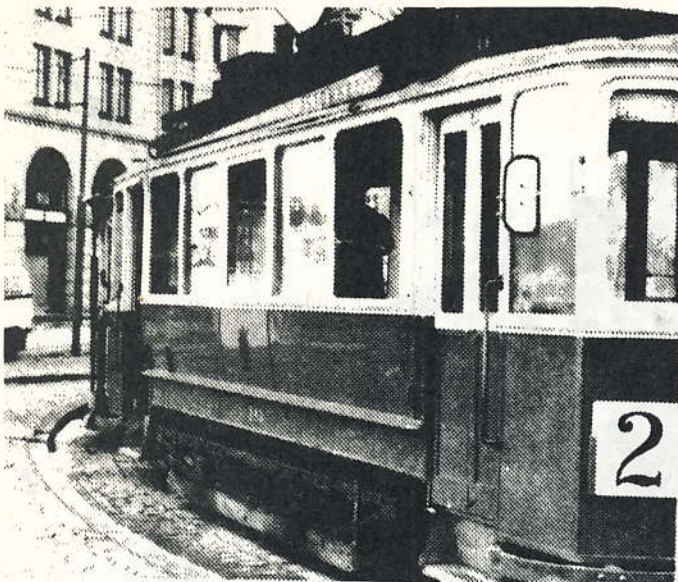


Totta on, että monet asiat olisivat hyvin elleivät toisten olisi paremmin.

Erehtyminen on inhimillistä, mutta syyn vierittäminen toisille on politiikkaa.



4N:n vaunu viimeistä yötä Kauppatorilla 1977-09-30. A tram on route 4N using the temporary terminus of Kauppatori for the last time on 30 September 1977. Kuva/Photo: Ismo Leppänen



HKL juhli »joukkoliikenteen 90-vuotispäivää» 1978-03-14. Kaupungilla liikkuvat museovaunut 165 + 615 ja Kauppatorilla seisoivat 19 sekä 243. Mainittuna päivänä tuli täyteen 90 v Helsingin hevosomnibussiliikenteen aloittamisesta.

The 90th anniversary of public transport in Helsinki was celebrated On 14 March 1978. Museum trams 165 and 615 travelled along the tracks of route 3, and motor tram 19 with trailer 243 was parked on the Market square.



25.7.1977

HKL esiintyi Aleksin kesäviikoilla vaunujen 165 & 243 voimin

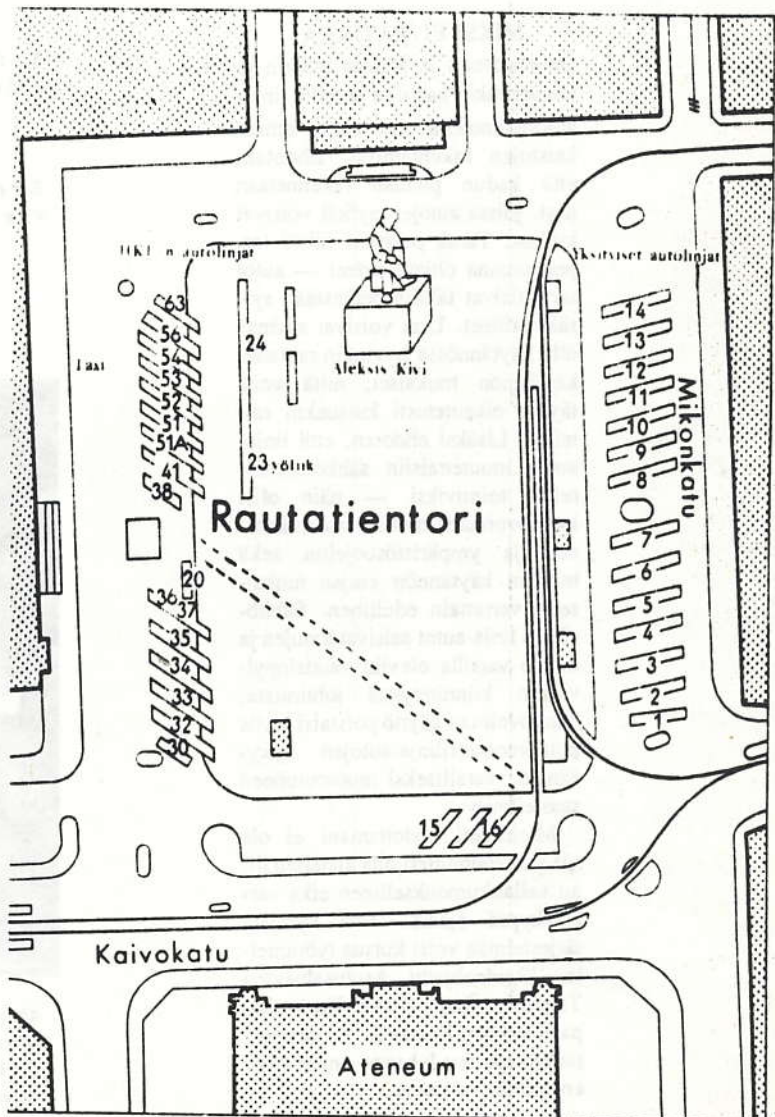
HKL contributed to the Aleks Summer Weeks by displaying museum trams 165 and 243.

Ei kolra kahleissa parane.

KARDEMUMMAN RAITIOVAUNU

Kardemumman kylässä on elo huoleton.
Emme auton alle jää, vain raitiovaunu on.
Runkolinja-kolina käy kautta etelän
ja pohjoisen, kun minä kilistän.
Ja korttelin kuin korttelin
me nytkäyttelemmekin.
Hei, Kardemumman siltaa — näin
kun pysähtyy — ei mene päin.
ja paluumatkallekin mukaan.
voinnin mukaan mukaan vain!
Nyt istuimet ei jää kukaan,
katto sietää painolain.
Ei jäänyt pois, ei yksikään?
No selvä on! Taas lähdetään!

Hei kilisten ja kolisten
on kierros miltei lyhkäinen,
ja tuo kun vei ja vie kun toi
ja kone käy ja kello soi.
Ei leivosta ei vältä kukaan,
maksakaa on ottakaa!
ja vieläkin kun lähtee mukaan,
leivoksenkin aina saa.
Vain minuutin, vain minuutin
se vie ja — kiitos! — seisookin





Jos vaunu menee ohitse
— syypää olet sinä itse.
Anna selvä merkki sille
silloin et jää pysäkillle

ANTAKAA SELVÄ PYSÄHTYMERKKI KÄTTÄ NOSTAMALLA



Aavevaunu TuKL 53 Helsingissä 1973-01-17. Tämä vaunu oli yksi neljästä SRS:n hankkimasta turkulaisesta raitiovaunusta.
TuKL 53 in Helsinki on 17 January 1973. This car was one of the 4 trams from Turku, taken over by SRS.

Takakansi/Back cover:

Valitettavan tuttu näkymä parin vuoden takaa. Kaipionperävaunu Koskelan hallin »ulkokrematoriossa» matkalla intiaanilaakson raitioiteille.

This sight was far too familiar some two years ago. Here a trailer by Kaipio is being "cremated" at the Koskela depot

