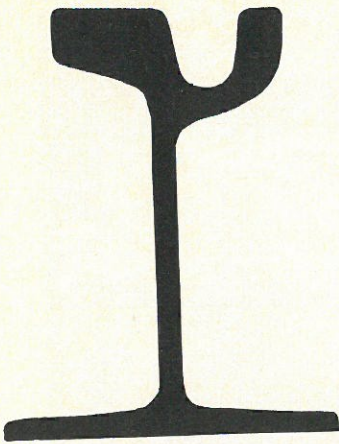




**RESINA**

**1-1976**



# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

paikallisliikennehistoriallinen yhdistys

postiosoite

PL 38, 00521 HELSINKI 52

puhelin

sihteeri Jorma Rauhala  
90 - 776878

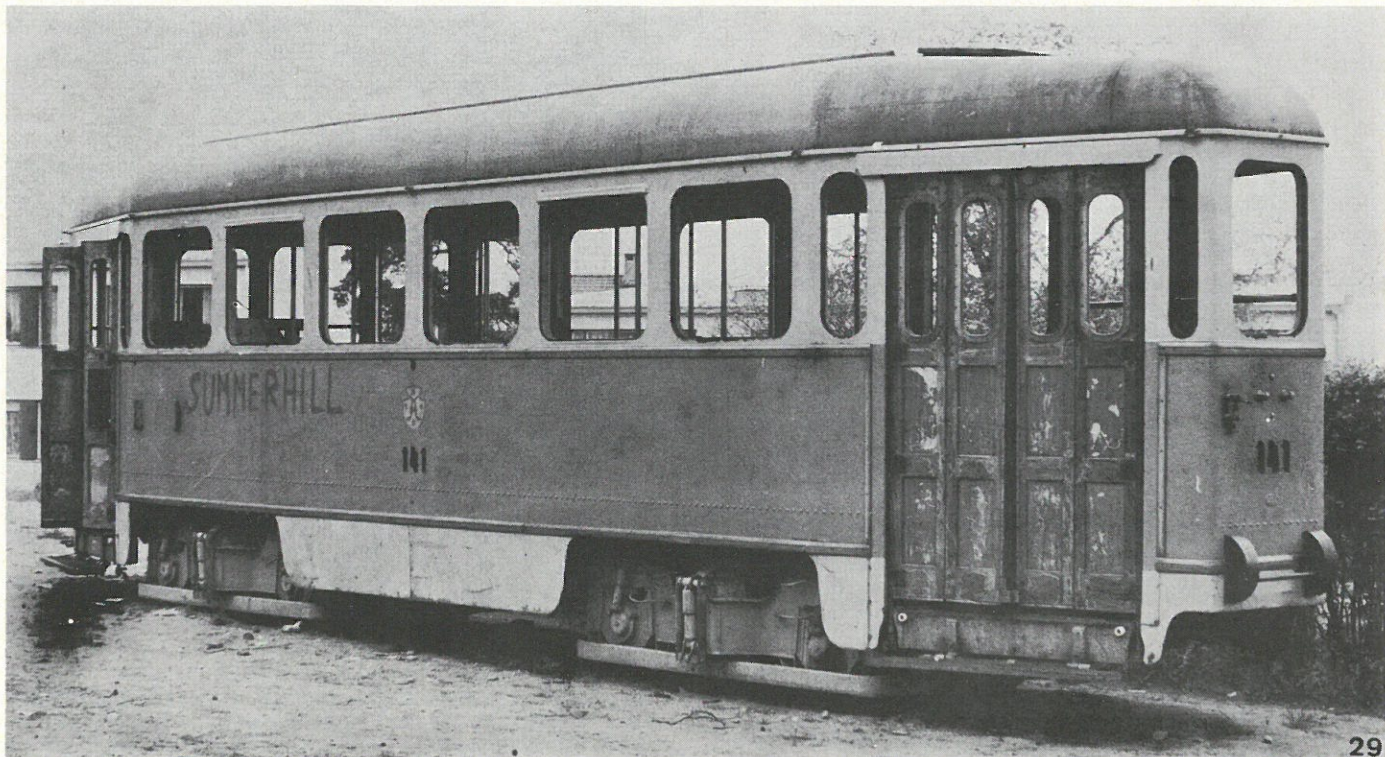
Hyvä Lukija:

Suomen Raitiotieseura ry on perustettu vuonna 1972 ja sen tarkoituksena on kuljetusliikettä harjoittamatta ylläpitää ja kehittää jäsentensä harrastusta raitioteihin, sähköistettyihin rautateihin ja teollisuusratoihin sekä muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin ja niillä toteutettuun liikenteeseen. Mainittuihin päämääriin pyrimme julkaisutoiminnan kautta, pitämällä illanviettoja, järjestämällä jäsenille tutustumiskäyntejä ja matkoja sekä keräämällä asiatieto-, kuva- ja esinemateriaalia. Seuran arkisto käsittää jo tällä hetkellä edustavan kokoelman alan kirjallisuutta; tulevaisuuden kohdettamme, museoraitiotietä varten on varattuna jo joukko vanhoja turkulaisia raitiovaunuja. Seuran järjestämät matkat ja tutustumiskäynnit ovat olleet suosittuja: usean päivän kestänyt Tallinnan raitiotielaitokselelle suuntautunut vierailu on ollut toistaiseksi ainutlaatuisin, kotimaassa käynnit ovat kohdistuneet raitiotielaitoksiin ja muihin lähiliikennettä hoitaviin yhtiöihin, näihin voidaan lukea myös vierailut uutta kaupunkiliikennekalustoa valmistavissa teollisuuslaitoksissa. Seura järjestää myös ajeluja historiallisesti sekä teknisesti mielenkiintoisilla vaunuilla. Illanvietoissa katsellaan koti- ja ulkomaisia liikenneäkymiä kuultokuvina, mutta usein myös elokuvaprojektori on käytössä. Lisäksi toimintaa on monilla muillakin paikallisliikennesektoreilla, mutta näistä asioista, kuten enemmän myös ylämainituistakin, saat lisätietoja kätevimmin joko kirjoittamalla lokeroomme tai soittamalla sihteerille. Jäsenmaksu vuodelle 1976 50 mk.

Tiedustele !



# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY



## HELSINKI

Korjaamossa käyneistä Mustangeista (301 - 330) on ryhdytty poistamaan takapäissä olevia ilmaletkuja. Tämä on yksinkertaisena seurauksena siitä, etteivät Mustangit enää hinaa perässään kaksiakselisia perävaunuja.

Töölön hallin eteläinen tulovaihde on saanut uuden erikoisuuden 'vastavaihde'-kilven lisäksi. Ylhäällä korkeuksissa roikkuu ns. "vaihdelyhty" eli yksivaloinen S-opastin. Kun raudat ovat käyrille, palaa S-valo (=sivulle). Taasen rautojen ollessa suorille, koko laitos on täysin pimeänä.

Salmisaaren radalle on lisätty yksi keltaista ja vilkkuvaa valoa ylikäytävällä risteävälle auto-liikenteelle näytävä opastin. Mainittu ylikäytävä ei ole yleisellä tiellä, vaanpa viinatehtaan laajennustyömaan rudus-kujan varrella.

Luotettavalta ja korkealta taholta on kerrottu, että Töölön vaunuhallikorttelista ei purettaisikaan säilytyskalleja, vaan ne jätettäisiin palvelamaan nykyisiä ja tulevia tarpeita entiseen tapaan. Sipon kirkko sekä korjaamot revitään alas ja osa korjaamotoiminnasta on jo ehdittykin siirtää Vallilaan. Sen jälkeen kun Töölön halleja ei enää tarvita säilytyskalleiksi, joskus parinkolmenkymmenen vuoden päästä, halliin muodostetaan paikallisliikennemuseo, johon tultaneen saamaan kalustoa myös muualta Suomesta. Hallin liikennemuseoksi johtuu 2000-luvun alun odotetusta liikennepolitiikan muutoksesta. Länsisuunnan metro on valmiina ja mikä pahinta, se yhtenä syyllisenä tulee vähentämään raitiovaunujen lukumäärää nykyisestä pienemmäksi. Näin vapautuu halli museolle...

## HKL:n uudistettu linjatunnuskirjaimisto:

- A ■■■■■ päälinjan reittiä suurimmalta osalta kulkeva linja, joka on joko lyhyempi tai pitempi kuin päälinja.
- N ■■■■■ yöliikennelinjan tunnus silloin, kun reitti poikkeaa päälinjan reitistä.
- S ■■■■■ päälinjan reitistä Senaatintorin, Kauppatorin tai Kasarmitorin suuntaan johtava linjareitti
- B ■■■■■ päälinjan reitistä poikkeavat linjareitit, tunnuksilla ei ole mitään alueellista erikoismerkitystä, vaan niitä voidaan käyttää kaikissa tapauksissa, päälinjaan verrattuna nämä linjat voivat poiketa keskiosaltaan, haarautua johonkin suuntaan ja kulkea jopa vastakkaiseen suuntaan. ruuhkalinjoilla pyritään mahdollisuuksien mukaan käyttämään V:tä.
- X = tilapäiset linjat.

HKL:n heikkovirtakorjaamo on valmistanut käytöstä poistetuista radiopuhelimista 11 kpl pöytäradiopuhelimia, jotka on tarkoitettu halli- ja asematarkastajille. Näiden radiopuhelmien avulla voivat hallit sekä tarkastusasemat olla suorassa yhteydessä liikkuvaan kalustoon tai liikenteenohjauskeskukseen (LOKkiin), joten vaunujen vaihdot ym tulevat joustavammiksi.

Kulosaaren Huvilakaupunki Oy, joka liikennöitsi raitiotietä Helsingistä Kulosaareen v 1910 - 1914, perustutti Kulosaaren Raitiotie Oy:n. Tämä yhtiö harjoitti liikennettä v 1915 - 1928, jolloin raudat osti Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy. Kulosaaren Raitiotie Oy:n emäyhtiönä säilyi Huvilakaupunki Oy.

punkiosakeyhtiö, mutta niinkuin vauraan Kulosaaren konsernin yrityskuvaan hyvin sopiikin, raitiotieosakeyhtiö ei ollut ainoa satelliitti. Kulosaaren Paviljonki Oy, Kulosaaren Tennis Oy, Kulosaaren Rakennus Oy, Kulosaaren Puhelin- ja Sähkö Oy .... Herttonäs Gods Ab, Botby Gods Ab, Norrkulla Ab ja konsernilla oli tiettyä valtaa vielä esimerkiksi Kulosaaren-Herttoniemen Kiinteistöpankin ja Etelä-Suomen Voimaosakeyhtiössä.

HKL:n kuriiriraitiovaunut tulivat liikenteeseen lokakuussa 1945. Ensimmäisenä linjalla K, sitten linjoilla 9, KB ja M.

Kuriirit kuljivat ma-pe 16-17 ja la 14-15 pysähtymättä keskustan pääte pysäkin ja alla luettelujen laitakantakaupunkialueen pysäkkien välin:

linjalla K ensimmäinen pysähdys Mäkeläkadun sekä Sturenkadun kulmassa.

linjalla KB Pääskyläkadulla.

linjalla 9 Jalavatiellä.

linjalla M Munkkiniemessä.

HKL ryhtyessään uusimaan raitiovaunujen numerointia v 1945 maalasi entiset HRO:n keltaiset numerot piiloon vihreällä ja lisäsi tämän yläpuolelle mustalla uudet numerot. HKL:lle luovutetuissa uusissa vaunuissa oli heti alusta lähtien uusien numerosarjojen mukaiset keltaiset numerot ja samoin pajalla ja maalauksessa käyneissä vaunuissa oli palattu vanhaan numeroväriin. Ennen pitkää olivat kaikki vaunut käyneet pajassa, joten mustanumerokausi jäi lyhytaikaiseksi ilmiöksi.

1947-06-29 sekä seuraavana päivänä järjesti HKL selostetut raitiovaunukiertoajelut Rengasmatkalla. 'Rengasmatka'-kilvillä varustettu vaunu kuljetti turisteja seuraavalla reitillä, jolle pääsi ostamalla 30 markkaa maksaneen lipun:

Töölön halli-Mannerheimintie-Runeborginkatu-Arkadiankatu-Mannerheimintie-Erottaja-Iso Roobertinkatu-Fredrikinkatu-Tehtaankatu-Eteläranta - Unioninkatu-Kauppatori-Katajanokka-Snellmaninkatu-Mänsäkatu-Unioninkatu-Hakaniemi-Porthaninkatu-Kaarlenkatu-Brahenkatu-Porvoonkatu-Viipurinkatu-Nordenskiöldinkatu-Mannerheimintie-Töölön halli.

HKL järjesti vielä v 1968 ja 1969 vappuyöliikenteeseen "Linnanmäki" -kilvitettyjä ylimääräisiä 3X-linjan vaunuja, jotka kuljivat reitillä Postitalo - Linnanmäki rengaslinjana kumpaankin suuntaan. Linnanmäen linja oli näin ollen kuin tyypitetty linja 7, 3X oikaisi Etu-Töölön Mannerheimintietä pitkin sekä käytti Hakaniemen ja Urheilutalon välillä Karhupuiston rataa. Ensimmäinen lähtö Postitalolta oli 2039, viimeinen Linnanmäeltä 0222.

Päättyneet on päivät, jolloin tällaista järjestettiin. Ennen oli huomattavastikin pidennetyt liikennöintiajat - uusivuosi, vappu, juhannus, ... Mutta nykyään, väittävät, kaikille riittää taxejä

V 1968, esimerkiksi vain, oli vappuyönä käytössä myös perävaunut. Lista alla selvittää tapauksen:

3B/13	1815-0017	8/79	1905-2309
3B/15	1827-0032	8/80	1825-2318
3B/18	1840-0047	8/81	1835-2327
3T/25	1841-0050	8/82	1845-2335
3T/27	1854-0105	8/83	1855-2343
3T/30	1817-0035		

linjoilla 4 ja 10 mukana normaalit lauantaipöperävaunut!

RESIINA 1•1976

Kadettikoulu toimi v 1923 - 1940 Munkkiniemessä Laajalahdentie 5:ssä sijaitsevassa jyhkässä rakennuksessa, jota Ilmavoimien Esikunta sitemmin piti hallussaan v 1973 loppuun saakka. Kadettien kulkuvälineenä kaupungille oli luonnollisesti raitiovaunu, joka on saanut sijansa myös kadettina v 1933-1935 olleen Åke Åströmin muistelmassa, josta on julkaistu Kylkirauta-lehdessä.

Vekseli eri muodoissaan oli kadetille tärkeä väline. Sitä varten oli kadettioppilaskunnan keskuudessa säädetty erityinen "vekseliyhessäntö", jonka kohdan 1.B.4. (rautavekseli, raitiotiellä käytettävä, käsin väännettävä) tärkein sovellutus oli ns. nilkkaheitto. Radan ylitettyä yksiraiteisena Pikku-Huopalahden oli nykyisen Munkkiniemen Puistotien alkupäässä Munkkiniemen ison päätesilmukan sulkeva käsivivulla varustettu vaihde, joka luonnollisesti oli käännettävä menen tullen.

"Kääntäminen suoritettiin aina, mikäli kadetteja oli matkassa, heidän toimestaan seuraavasti: yhden simpun (= nuoremman kurssin kadetti) asettuessa vaunun etusillalle ja toisen takasillalle, vaunun tullessa kaupungista päin ja lähestyessä ko vaihdetta, kuljettaja hiljensi vauhdin. Tällöin etusillalla seisova kadetti hyppäsi vaunusta juosten vaihteelle, kääntäen sen ja hypäten takaisin etusillalle vaunun tultua kohdalle. Vaihdevipu vastapainoineen oli nyt 45° kulmassa sivullepäin vaunun menosuunnasta. Tällä välin oli takasillalla oleva kadetti asettunut seisomaan vaunun takasillalle alimmalle askelmalle. Itseään kädensijoista kiinnipitäen ja seisten vasemman jalkansa varassa hän kallistui ulospäin vaunusta ojentaen oikean jalkansa suoraksi sivulle nilkalla tavoittaen vaihteen kädensijan ja vaunun takapyörien sivuutettua vaihteen hän oikealla jalallaan veti vaihddevivun takaisin alkuasentoon. Vaihde oli tällöin valmiiksi käännetty vaunun paluuta varten, joten se saattoi pysähtymättä ohittaa vaihteen ajaessaan takaisin kaupunkiin. Suurin vaikeus oli suorittaa jalalla veto niin hallitusti, ettei vaihdetanko kimmonnut takaisin. Voi sitä simpua, jolle näin sattui! Mikäli vaunussa oli vain yksi kadetti mukana, yhden tekevää oliko tämä vanhempi tai nuorempi, hän hyppäsi alas etusillalta ja juoksi vaihteelle kääntäen sen ja vaunun takapyörien sivuutettua vaihteen hän känsi sen takaisin juosten vaunun kiinni hypäten sen takasillalle."

Kerrottua vaihteenkääntöperinne lienee peräisin jo 1920-luvulta ja se eli Munkkiniemen kadettien mukana aina 1930-luvun loppuun saakka. Kadetit olivat raitiotienkilöikunnan kanssa erittäin hyvisinä väleissä ja antoivat henkilöstölle mm lempinimiä. Eräs suosittu rahastaja oli "Helena". M-linjan vaunu oli taasen kadettien kielessä "Monitori".

Näin naistenvuoden jäätyä taakse sopinee todeta, että maamme nuorin raitiotiekaupunki Viipuri ehti ensimmäisenä ottamaan raitiotieiden palvelukseen naispuolisia 'konduktöörejä'. Heistä ensimmäinen oli neiti Emmi Joukainen, joka tuli taloon joulukuun ensimmäisenä 1916.

Helsingissä HRO:n johtokunta käsitteli mainittua kysymystä kokouksessaan vasta 1917-03-16. Ensimmäinen naisrahastaja tuli palvelukseen aprillipäivänä 1917. Aluksi kokeeksi vain perävaunuihin sijoitetut rahastajattaret saavuttivat pian niin yhtiön kuin yleisönkin suosion ja syrjäyttivätkin myöhemmin lähes kokonaan miespuoliset kollegansa.

Turkuun lienevät naisrahastajat tulleet ensimmäisten perävaunujen myötä v 1919 marraskuussa.

Tässä yhteydessä tulokoon myös mainituksi, että kaikilla kolmella raitiotielaitoksella on ollut käytössä matkarahakkeet eli poletit. Turun ja Viipurin poletit olivat oikeita, messinkisiä tai pronssisia. Helsingin poletit oli pyöreä ja jostain hopeanvärisestä metallista valmistettu. Lisäksi ainakin Tampereen Omnibussilla ja viipurilaisella Torkkelin Liikenteellä on ollut käytössä poletit. Ja onhan niitä ollut joillakin toisillakin yhtiöillä, kuten monilla lauttafirmoilla (mm Lauttasaaren lautalla).

4-akseliset moottorivaunut		
1 - 15	Karia/Strömberg	1959
16 - 30	Valmet/Tampella/Strömberg	1959
301-330	Karia/Strömberg-BBC	1954-5
331-375	Valmet/Tampella/Strömberg-MV	1955-6
6-akseliset moottorivaunut		
31 - 70	Valmet/Sisu-DüWag/Strömberg	1973-5
4-akseliset perävaunut		
501-530	Karia	1958

Hallivaunut:  
H-16 (ex 112 & 192), H-17 (ex 106 & 186).  
Museojohdinautot: 615, 625.  
Museolinja-auto: 157.

Vallila			
11	Scandia		1890
19	ASEA/AEG	ex 64	1911
109	NDWF/Strömberg	ex 189	1924
164	Sisu/AEG	ex 414	1940
165	Brill/GE	ex 85	1920
166	Sisu/AEG	ex 416	1941
173	Sisu/AEG	ex 423	1941
177	Sisu/Strömberg	ex 427	1941
179	Sisu/Strömberg	ex 429	1941
201	Karia/Strömberg		1947
202	Karia/Strömberg		1947
204	Karia/Strömberg		1950
243	Hietalahti	ex 560	1919
582	Kummer	ex 34	1901
692	ASEA	ex 342	1930
698	ASEA	ex 348	1930
700	ASEA	ex 350	1930
703	LHW	ex 353	1939
710	LHW	ex 360	1939
715	LHW	ex 365	1940

Hiomavaunut: 1, 2,  
Hallivaunut: H-5 (ex 135), H-6 (ex 152 & 402),  
H-7 (ex 157 & 407), H-18 (ex 110 & 190)  
Harjavaunut: H-23 (ex 141), H-24 (ex 121).

**Valmistajat:**

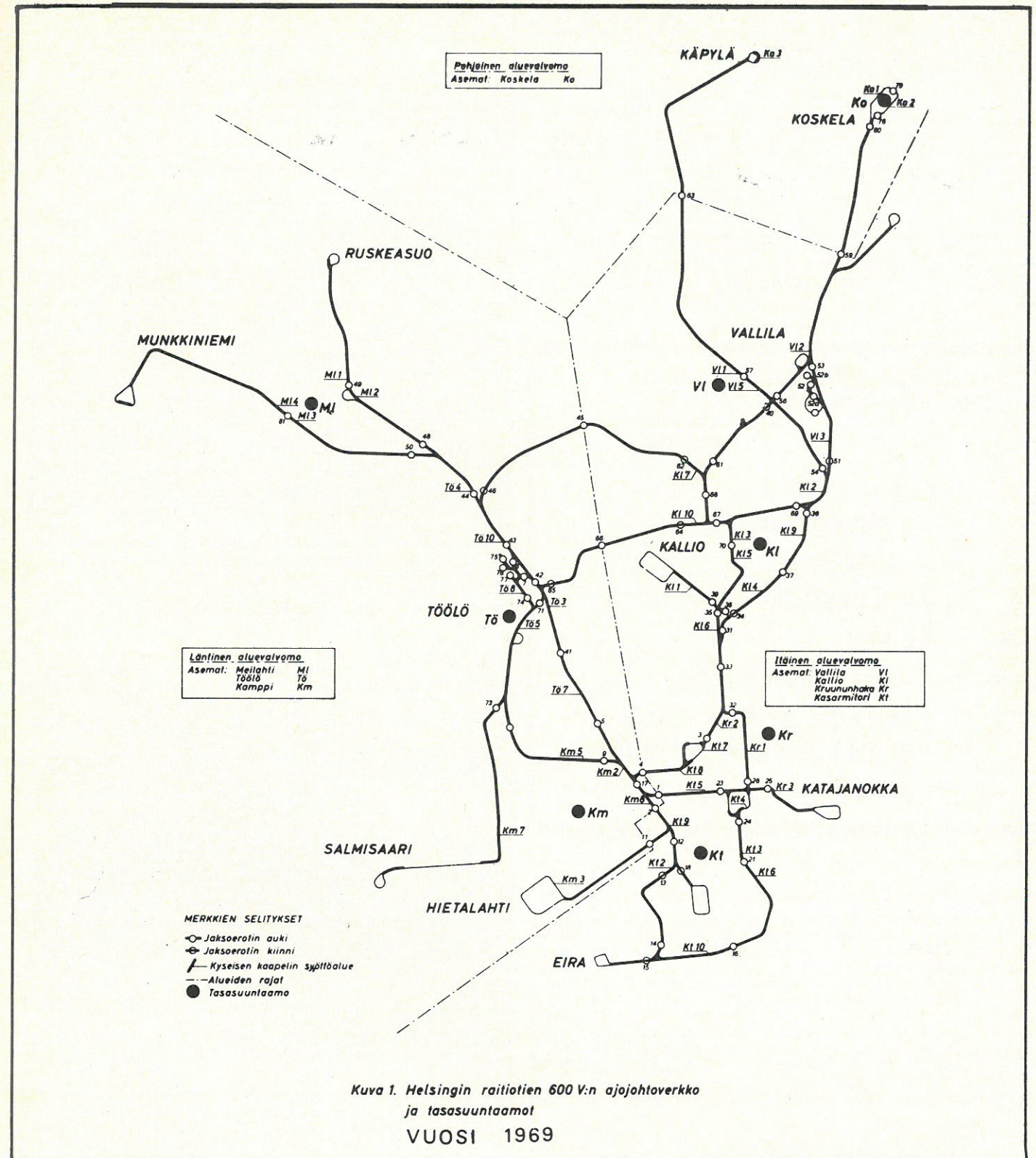
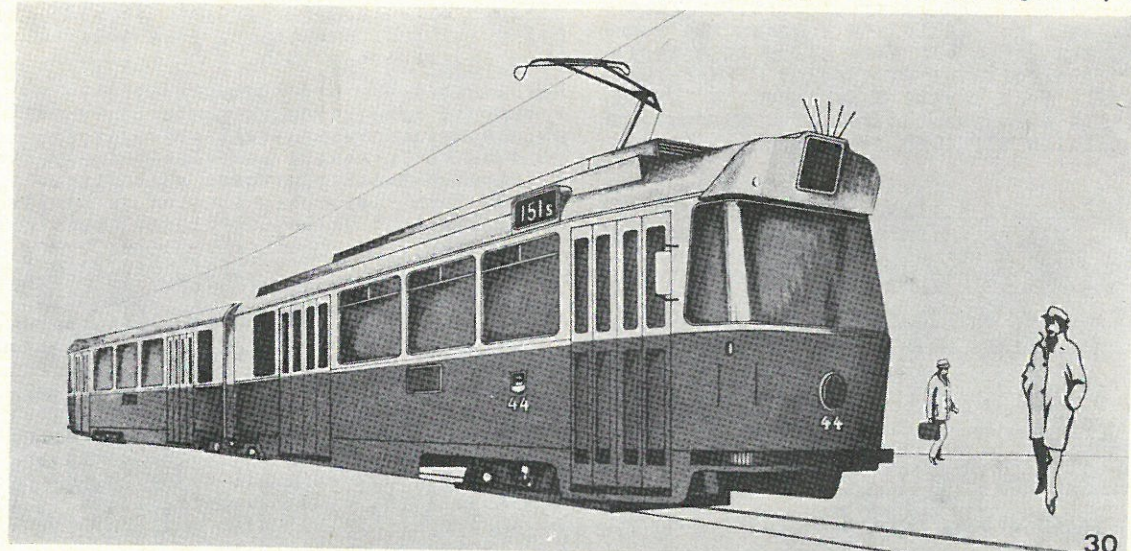
Karia	Oy Karia Ab, Karjaa.
Valmet	Valmet Oy Lentokonetehtas, Tampere.
Strömberg	Oy Strömberg Ab, Helsinki.
Tampella	Oy Tampella Ab, Tampere.
Sisu	Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Hki/Hl.
Hietalahti	Hietalahden Laivatelakka ja Konepaja Oy, Helsinki.
Kaipio	Kaipio Oy, Tampere.
Scandia	Vognfabrikken Scandia A/S, Randers.
Kummer	O.L.Kummer & Comp AG, Dresden.
Brill	J.G.Brill & Co, Philadelphia.
ASEA	Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås.
NDWF	Norddeutsche Waggonfabrik AG, Bremen.
LHW	Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau.
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berliini.
BBC	Brown, Boveri & Cie AG, Baden.
GE	General Electric Co, Schenectady.
Kiepe	Firma Theodor Kiepe, Düsseldorf.
MV	Metropolitan-Vickers Co Ltd, Manchester, Sheffield.
DüWag	Waggonfabrik Uerdingen AG, Düsseldorf.

Lisäksi jouluna 1975 olivat jäljellä seuraavat 2-akseliset ja poistettut 4-akseliset raitiovaunut

Koskela			
160	ASEA	ex 410	1930
163	Sisu/AEG	ex 413	1940
167	Sisu/AEG	ex 417	1941
168	Sisu/AEG	ex 418	1941
169	Sisu/AEG	ex 419	1941
186	ASEA/Kiepe	ex 436	1941
192	Karia/Strömberg		1947
193	Karia/Strömberg		1947
671	ASEA	ex 321	1928
676	ASEA	ex 326	1928
680	ASEA	ex 330	1928
684	ASEA	ex 334	1929
714	LHW	ex 364	1940
723	LHW	ex 373	1940

Harjavaunut:  
H-20 (ex 122), H-21 (ex 125), H-26 (ex 132),  
H-22 (ex 127).

Töölö			
H-4	ASEA	ex 5 & 50	1909
91	NDWF/AEG	ex 171	1923
139	ASEA		1928
181	ASEA/Kiepe	ex 431	1941
182	ASEA/Kiepe	ex 432	1941
183	ASEA/Kiepe	ex 433	1941
185	ASEA/Kiepe	ex 435	1941
226	Kaipio/Strömberg		1951
615	ASEA	ex 265	1920
695	ASEA	ex 345	1930
705	LHW	ex 355	1939
717	LHW	ex 367	1940
719	LHW	ex 369	1940
761	Kaipio		1948



Kuva 1. Helsingin raitiotien 600 V:n ajojohtoverkko ja tasasuuntaamat VUOSI 1969

Pieni vertailu kolmen suurimman kunnallisen liikennelaitoksen kukkaron suuruudesta: TURKU

Tilanne vuodelta 1974:	HKL	TuKL	TKL
Menot	241,1 Mmk	12,8 Mmk	34,3
Tulot toiminnasta	131,4 Mmk	9,1 Mmk	23,0
Kaupungin avustus	109,7 Mmk	3,7 Mmk	11,3

TuKL = Turku, TKL = Tampere, HKL = Helsinki

Vuoden vaihteessa olivat lähes kaikki Liikennelaitokselle TLO:lta siirtyneet bussit saaneet romutustuomion. Sitä vastoin HKL:ltä tulleet siniset bussit ovat kaikki liikenteessä, jopa pitkisä päivävuoroissa keskustalinjoilla. Hesalaisten numerot ovat:

720, 721, 728, 731, 732, 738, 740, 749, 754, 756, 763, 767, 768, 773, 780, 781, 786, 791, 795, 798, 799.

Vantaan Liikenne Oy siirtyi 1975-07-01 Vantaan kaupungin hallintaan.

HKL 720-759	Leyland/Wiima	1963
HKL 760-789	Leyland/Wiima	1964
HKL 790-799	Leyland/Helko	1964

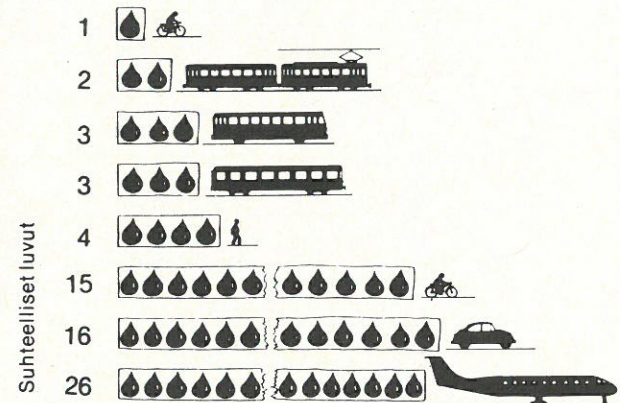
**TAMPERE**

Syyskuun alussa 1975 jäivät liikenteeseen seuraavat kaksitoista johdinautoa:

5, 6, 7, 8, 9, 23, 24, 25, 26, 27, 28 ja 29.

Kahdeksan autoa eli numerot 10, 13, 14, 15, 17, 18, 19 ja 20 seisovat Nekalan halleilla myyntiä odotellen ja vanha kunnon kakkonen näitten lisäksi vielä ilmeisen selvästi museointia kaivaten. Vuoden lopulla romurivistöön ilmestyivät vielä kolme liikenteessä ollutta johdinautoa, not 9, 25, 26. Fyynikin (johdinautohalli) on aivan täynnä dieselaita ja "sarvijaakot" ovat seisleet tuulessa ja tuiskussa ulkosalla. Johdinautojen huoltotoiminta on kaiken lisäksi ollut vähättelevän pienimuotoista - ovathan tosin viimeiset kuukaudet jo alkaneet.

**Eri kulkuvälineiden energian kulutus yhtä matkustajaa kohti**



Lähde: Gerard Leach, Transport moves off oil, New Scientist 8 Nov. 1973. Raitiovaunu: HKL:n arvio.

A/S Oslo Sporveier saanee ensi toukokuuksi kokeiluja varten kolme nivelvaunua BRD:stä sekä yhden Alankomaista. Tarkoituksena on hankkia uutta kalustoa sekä rakentaa uusia raitiotielinjoja. Tämä kaikki johtuu siitä, että ns Høyre otti vallan Osloon kaupunginvaltuustossa. Høyre piti vaalilupauksenaan raitiotieystävällisyyden, seikan minkä muut olivat jo unohtaneet. Venstren haaveena on ollut jo kauan lakkauttaa koko hoito ja korvata asia busseilla sekä metrolla, mutta inhimillisyyttä voitti, vai kuinka? Nivelvaunut tulevat kokeiltavaksi linjalle 9.

Bergen Sporvei on vuokrannut muutamaksi viikoksi Genevestä niveljohdinauton, jota kokeillaan BS:n linjalla 2, Engen-Natland. Auton alustan on rakentanut Volvo. Bergen Sporvein tarkoituksena on hankkia lisää uusia johdinautoja kaupunkiliikenteeseen sekä laajentaa nykyistä verkostoa. Kaluston uusimiskysymystä käsiteltäessä on tullut myös esille Skodan uusi prototyyppi, mutta tämä on hylätty jo ensi vaiheessa. BS:n uusimmat sarvijaa-kot ovat muutaman vuoden takaisia Skodia, joiden hyvä puoli on ollut huokea hinta. Muuten niistä on ollut vain ylimääräistä vaihua. BS suunnittelee joko sveitsiläisten tai aivan uutta ranskalaisien johdinautojen sarjaa näiden käyttövarmuuden vuoksi.

**PORTUGALIN RAITIOVAUNUT**  
Svenska Spårvägsällskapet järjestää tutustumismatkan Portugaliin elokuussa 1976. Matka kestää yhden viikon ja hinta on noin 1 500 Skr (Tukholmasta lähtien). Mainittuun hintaan sisältyvät hotellit aamiaisineen sekä bussikuljetukset ja oppaiden palvelut. Yhteyshenkilönä toimii SSS:n Björn Alnebo, osoite: Dalagatan 74 A 2 tr. ö.g., S-113 24 STOCKHOLM, Sverige. (Puhelin: 08-33 11 73)

**LINJA-AUTOJA HELSINGIN KAUPUNKILIIKENTEESSÄ - 2**

**kuva 1:** Leyland Royal Tiger ovet 1-001-2  
HKL not 700-719  
hankintavuosi 1962  
alusta: Leyland Motors Co., UK  
kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

Ensimmäiset 1960-luvulla hankitut kuljettajarahastusbussit, jotka hankittiin korvaamaan silloiset vanhat Volvo B-655, Leyland L.O.P.S.U., Scania-Vabis B-15V sekä BF-61 bussit. Nytemmin autot ovat sijoitetut ruuhkavuoroihin vanhuutensa takia. Bussi 714 on romutettu.

Kuvassa no 1 on nähtävissä bussi 707.



**kuva 2:** Leyland Royal Tiger ovet 1-002-2  
HKL not 660-664  
hankintavuosi 1965  
alusta: Leyland Motors Co., UK  
kori: Ajokki Oy, Tampere

Nämä Ajokit olivat näkyvimmin rakennettu vastaamaan nykyisiä kaupunkibussien pituusvaatimuksia - kokopituus 11985 - jatkettuna alustalla. Muuten autot vastaavat edellistä tyyppiä.

Kuvassa no 2 on nähtävissä bussi 662.



**kuva 3:** Leyland Royal Tiger ovet 1-001-2  
HKL not 665-699  
hankintavuosi 1965  
alusta: Leyland Motors Co., UK  
kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

Nämä "tiikerit" olivat 1962-mallin Leylandin "uusittuja" painoksia. Näkyvimmin eroa on vain etupään rakenteessa.

Kuvassa no 3 on nähtävissä bussi 688.



**kuva 4:** Mercedes-Benz LB 608 ovet 0-100-0  
HKL not 56-59  
hankintavuosi 1967  
alusta: Mercedes-Benz AG, BRD  
kori: Autokori Oy, Lieto

Pikkumersut hankittiin aikoinaan linjan 11 ( Ruskeasu - Invalidisäätiö ) tarpeeseen. Myöhemmin bussit ovat säästyneet suuremmilta käytöiltä; 23A, 415 (Varha-Siilitie) ja viikonloppuisin 33 lienevät niitä harvoja linjoja joilla MB:llä on voinut matkustaa. Bussi no 59 on rakennettu turistikäyttöä varten, eikä sitä juuri olla vuoroajossa nähtykään.

Kuvassa no 4 on nähtävissä bussi 56.



Enon maalaiskunta jatkaa tietävästi edelleen ainoana "pitäjänä" kunnallista linja-autoliikennettä Pohjois-Karjalassa.

Keskustelut Espoon sekä Porin kaupunkien tulevista kunnallisista liikenneosakeyhtiöistä ovat olleet valtuustoissa kuumana peruna. Asioiden onnelliset ratkaisut selviävät tuskin tämän vuoden aikana.

**SALO**

J.Vainion Liikenne Oy:n no 4, 1971-mallinen Scania/Kutter 8 on muutettu turistibussista kaupunkibussiksi. Liikennöi nykyään Salossa.

Turun Kaupungin Raitiotielaitoksen (TKR) raitiotielinjat olivat vuonna 1946 1, 2, 3 sekä K. K-linjaa liikennöitiin arkitungosaikaan klo 06 - 10 sekä 14 - 18. K-linjan tarkempia tietoja kaivataan!

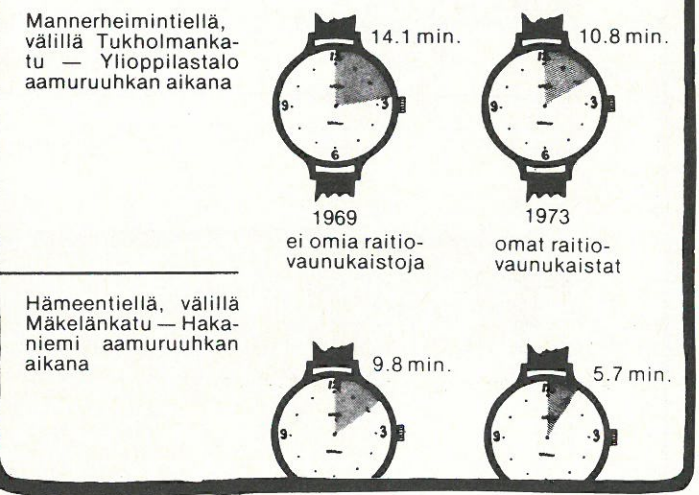
**Turun raitiotieliikennepaikkojen lyhennykset 1946**

Sma, Link, Ak, Ptri, Pla linjalla 1  
Nmki, Hmk, Ak, Y-Hk, Kk, Pk linjalla 2  
Mk, Itk, Uk, Erk, Ak linjalla 3

**KULTAA KULTAA KULTAA**

Vihdoinkin SRS voi tarjota jäsenkunnalleen tosi edulliseen jäsenetutarjoushintaan aitoa 14 karaatin kultaa rinnuksiin kiinnitettäväksi. Verrattoman komeita ja kauassintäviä jäsenmerkkejä on valmistunut hovikultasepältämme hintaan 50 mk/kpl. Merkki on tarkka pienoislajennös oikeasta urakistosta; ainoastaan valmistusaineen käytössä ei olla tingitty. Tilaukset, jotka ovat sitovia, osoitetaan SRS:n postilokeroon. Merkkejä on nähtävänä kokouksien aikana, jolloin voi myös jättää tilauksensa. Olisi outoa jättää käyttämättä hyväksi tätä tilaisuutta. Muista näinä hätätilan aikoina hankkimasi merkki muodostuu vakaaksi sijoituskohteeksi.

**Raitiovaunukaistojen vaikutus matka-aikoihin**



SRS:n palstalle aineistoa hankkivat: J.Hannikainen, T.Manner, T.Pulkkinen, J.Rauhala, T.Tuomi sekä E.Virta.