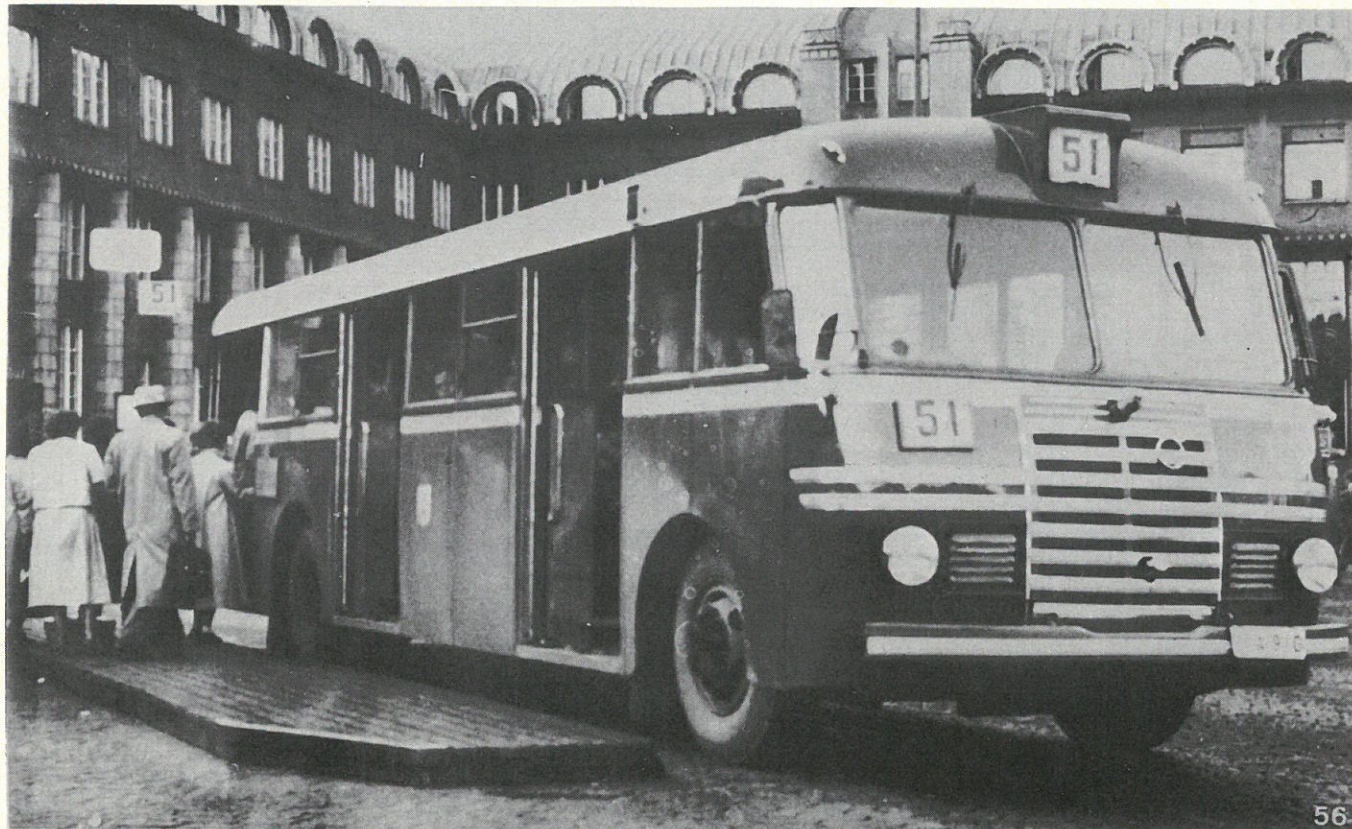


RESIINA

2-1976

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY



Valtionrautatietkin olivat joskus kiinnostuneita-no, arvasitko jo - no tietysti raitiotieistä. Tai asia oli niin, että yksityisratojen tarkastajahan se niistä piti. Sattui nimittäin asia olemaan sil-lälailalla, että M.G.Stenius Oy:n ja Kulosaaren Rai-tiotie Oy:n linjat ulottuivat Helsingin rajojen yli naapuriyhdyskuntiin, kauppaloihin sekä puu-tarhakaupunkeihin. Tästä seurasi se, että valtio ryhtyi pitämään asioista kirjaa ja julkaisi vuo-sittain Rautatietilastossa Haagan-Munkkiniemen ja Kulosaaren raitiotieyhtiöiden tilastotietoja.

Vilkaistaanpa v. 1922 tilastoon:

Rautatiehallituksen valvonnan alaisina toimivat seuraavat sähköraitiotiet:

Haagan ja Munkkiniemen sähköraitiotiet
Kulosaaren sähköraitiotie

raideleveys m.....	1,00
myönnytys annettu	1910-02-01
	1916-06-22
rata avattu liikenteelle	1914-12-22
	1920-05-20
raidepituus, pääraide km	7,221
	1,900
sivu- ja haararaiteet km	0,990
	0,100
yhteensä km	8,211
	2,000
pysakit kpl	12
	6
kiskopaino kg/m	24,800
	32,500
ratapölkkyjen suurin väli m	0,750
	-
suurin pyöräpaine tn	3,75
	3,75

suurin nousu m	0,050
	0,067
pienin käyrästysäde m	18
	70
liikkuva kalusto, vetureita kpl	1
	-
henkilövaunuja kpl	6
	2
tavaravaunuja kpl	6
	-
virkaileijain lukumäärä kpl	24
	16
liikenne, junien lukumäärä, vuodessa	61788
	13431
	päivässä
	170
	37
junakilometriä	-
	124775
matkustajaluku	874000
	650253
tulot matkustajaliikenteestä	1324257,55
	1122163,51
muut tulot	-
	309675,15
yhteensä	1324257,55
	1431838,66
menot, päähallinto	-
	24706,15
liikenneosasto	1440637,76
	1325030,10
rataosasto	-
	78536,07
yhteensä	1440637,76
	1428272,32
voitto tai tappio	-116330,21
	+ 3566,34
huom: junien lukumäärä MGS:llä tarkoittaa vaunuja	

Laki valtion puolesta ja valtioneuvoston määrää-mästä yksityisratojen tarkastajasta on annettu 1921-12-23. Tällöin siis em raitiotiet tulivat rautatietilastoihin mukaan, mutta myös poistuivat sieltä välittömästi kun HRO osti nämä radat.

Mårten Gabriel Stenius Osakeyhtiö (per 1895), jor ka hallitsi Helsinki - Haaga raitiotietä ja siinä sivussa paljoa muutakin, mikä kuului silloiseen Helsingin maalaiskunnan Haagan taajaväkiseen yhdyskuntaan, asennutti 1915-09-24 sähkövalaistuk-set yhtiön raitiotieasenneille. Yhtiön seisak-keet olivat olleet valaistamattomat vajaan vuoden sillä liikennehän alkoi Haagaan 1914-12-21. Osit-tainen liikenne oli alkanut jo 1914-11-01 ja koe-ajot tehtiin 1914-10-26.

Haagan taajaväkinen yhdyskunta siirtyi Hgin maa-laiskunnasta v 1920 tällöin perustettuun Huopa-lahden kuntaan. V 1923 Haaga oli jo itsensä ja ihan oikea kauppa. Niinpä kauppalaanvaltuusto teki päätöksen kiinnittää kaikki kauppalaan viralliset kuulutukset ja muutkin tiedoksiannot saman vuoden helmikuussa mm neljälle raitiotieyhtiölle eli päätekohtaan, Pengertielle, Reijolaan ja Rus-keasuolle.

Julius Tallberg Oy avasi kesällä 1913 hevostrai-tiotien Lauttasaareen saaren itärannalta höyry-pursien ankkuroimispaikalta Hevosenkenkälahden, paikallisen Casinon ja kahvilan kautta saaren toi-selle puolelle Katajaharjunniemeen. Kauppaneuvos Tallberg oli v 1912 tullut Lauttasaaren kartanon omistajaksi ja tämä maamme toistaiseksi viimeisin hevostraitiotie oli Tallbergin yritys kohentaa uuden sijoituksensa liikkuemiskurjuutta. V 1914 paranivat yhteydet ulkomaailmaan uuden Motalassa valmistuneen lautan ("Drumsö") aloitettua sään-nöllisen liikennöinnin itärannan raitiotietermi-naalin ja Merholman (myöhemmin Salmisaari) välil-lä. Raitiovaunut, joita oli ainakin yksi umpi- ja avovaunu, tulivat Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:ltä. Vaunut olivat maalatut vaaleiksi - kenties keltaisiksi. Raitiotieliikenne päättyi 1917-10-30 jonka jälkeen kiskot irrotettiin ja myytiin. Mut-ta kuinkahan vaunuille kävi? "Drumsö" palveli myöhemmin Lauttasaaren mantereeseen yhdistävän sillan valmistuttua Pohjoissatama-Korkeasaari -linjalla ja joutui tietävästi sota-korvauksena 1940-luvulla Neuvostoliittoon. Lauta ei ollut vaunulautta, kuten "Brändö" kaupungin toisella laidalla, vaan puhdas matkustaja-alus.

Tallberg suunnitteli aikanaan myös suoraa raitio-tielinjaa Helsingistä Lauttasaareen, jota varten piti rakentaa kiinteä silta tai maapenger. JT:n raitiovaunut olisivat lähteneet Salmisaaresta ja ajaneet suoraan Lauttasaareen kierrellen tulevien asuntoalueiden viihtyisiä puistokatuja. HRO:n lin-ja tulisi olemaan mantereen puolella yhdysliiken-teessä JT:n kanssa, jolloin lauttasaarelaiten ja tietysti muidenkin matka olisi ollut melko jous-tava. Tästä raitiotiestä piti tulla sähköinen, mutta asia raukesi kuitenkin melko pian. Mahdo-tonta se ei olisi vielä toteuttaa; onhan ole-massa suunnitelmia metrolinjauksestaakin Lautta-saaren kautta Tapiolaan, Tontunmäkeen ja eteen-päin.

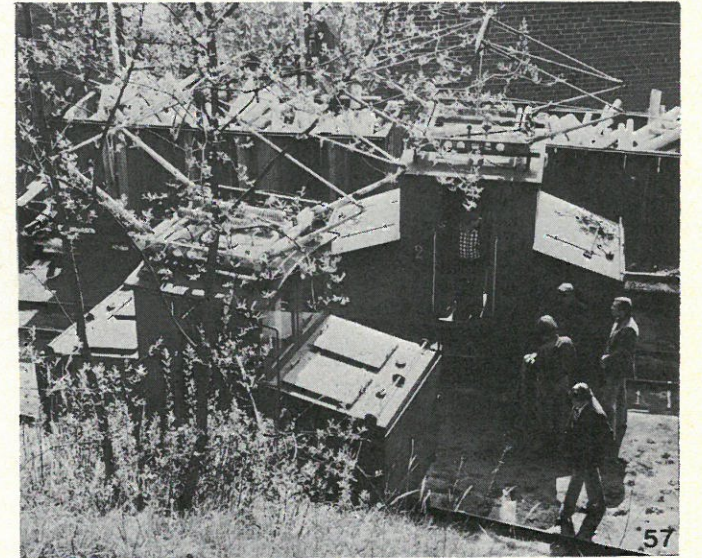
Sanomia Turusta no 91 1889:

Hevostraitiotien rakentamiseen katsottiin tarvit-tavan rahaa yhteensä 180 000 mk, jolloin osakkei-den kappalehinnaksi määrättiin 100 mk. Merkintä-paikkoina toimivat Yhdyspankki, Pohjoismaiden Pankki, Mustelinin ja Grönlundin kirjakaupat sekä Lehtisen konditoria. Hevostraitiotien (1435 mm-le-veysinen) pituudeksi tulisi 3,4 km, sille tar-vittaisiin 30 hevosta ja 6 vaunua. Suorat työkus-tannukset ovat 19212:50 mk ja liikenteen tyydyt-täväksi hoitamiseksi katsottiin sopivan 168. ker-taa radan läpi hoidettu ajo. Lipun hinta 15 p.

Sanomia Turusta no 182 1890:

Yhtiö päättänyt pidentää rataa Yliseltä Sillalta Akademiahuoneelle ja tämä hanke vaatii osakkeita 100 000 mk:n edestä lisää.

Liikenne Turun hevostraitiotiellä alkoi provisoori-sena 1890-05-04 kahdella vaunulla. Liikennöin-tiajat olivat klo 0830 - 2130 ja vaunut kulkivat n 20 min välein. Lipun hinnaksi tuli 25 p. Reitti oli Kauppiaskatu - Varvintori (Ylinen Silta). Ka-luston valmistajana oli AB Atlas Tukholmasta ja niitä oli yhteensä neljä umpivaunua sekä yksi avo-vaunu. Vaunut saapuivat 'Turun Rautatieyhtiölle' - virallinen nimi kuului suomeksi näin - 1890-04-27 ja niiden kapasiteetti oli 22 matkustajaa. Istu-mapaikkoja näistä oli 17:lle. Vaunujen värit ei ollut vakio, aikalaisten mukaan värit olivat keltainen, punainen, sininen sekä vihreä. Avovau-nun kylkiä hallitsi keltainen. Yhtiö oli verrat-tain yleisöystävällinen; lipun hinta aleni kahden viikon sisällä avajaisista 15 pmiin. Konsertti-il-toina kaikki neljä umpivaunua odottelivat yleisöä ja verraten moni saattoikin käyttää hyväkseen rautatieyhtiön palveluksia, sillä kulkijan linja halki senajan keskeisen Turun. Liikenne lakkautui vararikon myötä siten, että viimeinen vaunu kulki Linnankatua pitkin 1892-10-31. Yhtiön vaunut, hevoset (17 kpl), kaksi tallia sekä vaunuvaaja ja asuinrakennukset menivät velko-jen maksamiseen.



Toukokuun 15. päivänä järjesti Suomen Raitiotie-seura verrattoman kevätretken mitä kauneimmassa kesäsäässä Kyröskoskelle ja Tampereelle.

F.E. Sillanpään maisemassa liikunut kulttuurin-näköinen raitiotieseuralaisten joukko tutustui Kyröskoskella Kyro Oy:n teollisuuslaitoksiin ja niiden kepariteiseen (750 mm) sähkörautatie-hen. Yllä olevassa kuvassa ovat radan kummatkin sähköveturit harrastajien hartaan mielenkiinnon kohteena; etualalla n:o 1, taempana n:o 2 (vrt. RESIINAN n:o 27-28 kansikuva).

Tässä yhteydessä SRS omistaa kiitolliset ajatuk-sensa Kyro Oy:lle erinomaisesti järjestetystä tutustumiskierroksesta sekä suurenmoisesta vie-raanvaraisuudesta.

Kyröskosken kuohujen (kosken pituus 180 m, pu-touskorkeus 20.3 m) ääreltä seurue siirtyi ti-lausajobussillaan Suomen vanhimpaan johdinauto-kaupunkiin (vrt. RESIINA n:o 24, ss. 17-25).

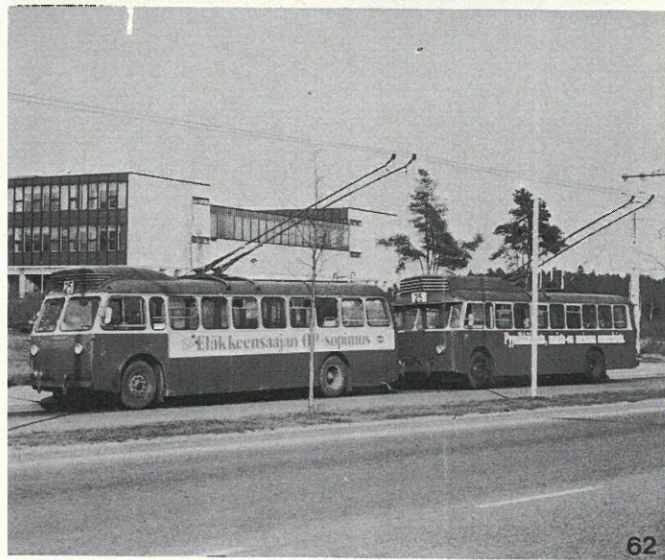
Siellä oli "ikävanä velvollisuutena" todeta kau-pungin vuonna 1948 käynnistyneen johdinauto-liikenteen pyörivän viimeistä päivää vanhalla ka-lustolla. Tampereen kaupungin liikennelaitos ei ole tehnyt päätöstä johdinten poistamisesta, mutta ei myöskään uusien johdinautojen tilaami-sesta. Täten mahdollinen johdinautojen toinen tuleminen Tampereelle on vielä hämärän peitossa.



58



60



62



59



61



63

TKL osoitti huomaavaisuutta mahdollistamalla tu-
tustumisen Pyynikin halleihin, missä johdinautot
säilytettiin. Kuvassa 58 ajojohtoihin liittyvää
huoltokalustoa eli TKL:n n:ot 300, 305 sekä 200.
Seuraavat neljä kuvaa ovat näkymiä SRS:n suorit-
tamalta yksityiseltä tilausajolta kaupungin toi-
seksi nuorimmalla johdinautolla (vm. 1959), joka
varustettiin SRS:n perinteisellä linjanumerolla
nolla. Kuvassa 61 johdinautomme syntymäsijoillaan
eli linjan n:o 1 päätesilmukassa Valmetin edus-
talla ja kuvassa 62 linjan 25 päätepaikilla
Sammonkadulla vakiovuoraa ajaneen johdinauton
n:o 5 (vm. 1949) takana; taustalla Tampereen

kauppaoppilaitos. Kuvassa 63 johdinautojen saa-
puminen viimeistä kertaa liikenteestä Pyynikin
halleille. Viimeisenä jonossa (vasemmalla) näkyy
johdinauton n:o 29 (uusin TKL:n johdinautoista,
vm. 1959) etuosa; tällä autolla tekivät liik-
kennälaitoksen kutsuvieraat jäähyväismatkan vanhal-
le johdinautokaudelle. Mukana oli myös henkilöi-
tä, jotka lähes kolme vuosikymmentä sitten oli-
vat käynnistämässä Tampereen sähköistä kaupunki-
liikennettä.
Toivottavasti vielä ennen pitkää uuden johdinau-
tokauden edustajat ilmestyvät kaupungin katuku-
vaan ilmaa puhdistamaan...

TULOSLASKELMA 01.01.1975 - 31.12.1975

Varsinainen toiminta

Tuotot		
-Ajelumaksut.....	455,00	455,00
Kulut		
-Ajelumaksut.....	378,00	
-Jäsenlehti.....	970,45	
-Posti ja lokero.....	148,40	
-Muut kulut.....	177,07	
	1673,92	-1673,92
Kuluja jäämä.....		-1218,92

Varain hankinta

Tuotot		
-Jäsenmaksut.....	1900,00	+1900,00
		681,08
Korkotuotot.....	8,76	
Korkokulut.....	78,89	-70,13
Omatoinen tuotto.....		610,95
Lahjoitukset.....		+575,26
		1186,21
Poistot.....		-65,39
TILIKAUDEN YLIJÄÄMÄ.....		1120,82

Suomen Raitiotie-seura ry kiittää seuraavia lahjoittajia:

Mikko Alameri, Antero Alku, Hannu Haaki, Reino
Kalliomäki, Tapio Kilpinen, Jouni Lahtinen, Erk-
ki Nuutio, Jorma Rauhala, Harri Tuomola sekä
Osakeyhtiö Suomen Autoteollisuus Aktiebolaget.

TASE 31.12.1975

Vastaavaa

Rahoitusomaisuus		
-Kansallis-Osake-Pankki..	83,76	
-Postipankki.....	339,25	
	423,01	423,01
Vaihto-omaisuus		
-Resiina no 31.....		536,37
Muu omaisuus		
-Kalusto.....	326,96	
poisto 20 %.....	-65,39	
	261,57	261,57
		1220,95

Vastattavaa

Vieras pääoma		
-I. Leppänen.....	400,00	
-A. Alku.....	8,33	
-Siirtovelka, Suomen Rau- tatiehistoriallinen Seu- ra r.y.	536,37	
	944,70	944,70

Oma pääoma

-Edellisten tilikausien alijäämä.....		-844,57
-Tilikauden ylijäämä.....		1120,82
		1220,95

ULKOMAILTA

ČKD-TATRA Tällä hetkellä maailman suurin raitio-
vaunujen valmistaja Prahassa on saanut Tukholmasta
Lidingön raitiotieltä tiedustelun 25 kaksisuuntai-
sesta raitiovaunusta. (TP)

TAMPICO Raitiotielaitos Meksikossa on ollut sul-
jettuna lakon vuoksi v 1974 joulukuusta lähtien. Mi-
käli lakko loppuu (neuvotteluja käydään), liikenne
saatetaan aloittaa uudestaan. (MT)

READING Kunnanvaltuusto on vastikään tarjonnut
briteille ostettavaksi 21 tonnia teräsromua, pää-
asiassa raitiotiekiskoja ja johdinautojen kannatin-
pylväitä. Raitiotiet lakkautettiin Readingissä jo
v 1939 ja johdinautot v 1968. (MT)

MILANO Raitiotiet tilaavat tänä vuodeksi sata uu-
ta kahdeksanakselista vaunua. (MT)

AUGSBURG Raitiotiet vastaanottavat lähiaikoina 12
uutta kahdeksanakselista nivelvaunua. (SV)

KARLSRUHE 22 kuusiakselista vaunua on pidennetty
kahdeksanakseliseksi. (SV)

KRAKOVA Raitioteiden satavuotisjuhlien aikana viime
vuonna oli kolme vaunua maalattuna purppuran-sinisen
erikoisväreihin. Muihin vaunuihin on ollut maalattuna
"1875-1975".

VANCOUVER Hannoverin 601, Düwagin kuusiakselinen
Stadtbahn-vaunu, on tällä hetkellä esittely- ja koe-
ajomatalla Kanadassa. Mikäli koeajot onnistuvat odo-
tetusti, merkitsee se uusien raitiotielinjojen avaa-
mista. (ERSJ)

NEW YORK NY:n metrossa on nyt USA:n korkein yhte-
näistariffi. Uusi kertamaksu on 50 senttiä. (ERSJ)

SCHWERIN Tämä S.D.T:ssä sijaitseva kaupunki sai
viime vuonna kahdeksan uutta Tatran moottori- ja neljä
perävaunua. (MT)

LQDZ Lodzin eläintarhan täyttäessä satavuotta, maa-**USA** Yhdysvalloissa aika ajoin esiintyvänä ongelmana lattiin yksi mv+pv -juna erikoisväreillä samoin kuin on pienten valmistussarjojen puuttuminen. Viimeksi asetettiin Blackpool-tyyppiset kattomainokset näiden Illinois Central Gulf in kaupunkiradan laajentaminen (IC liikennöi tunnetuilla Highliner-sähkövaunuilla) vaunujen katoille. (MT) sekä South Shoren interurbaniradan muutamien vaunujen uusiminen olisi vaatinut yhteensä vain 36 sähkövaunun rakentamista. Yhdysvalloista ei löytynyt ainutkukaan yritystä, joka olisi ollut kiinnostunut tästä valmistustilauksesta, mutta Kanadasta löytyi (onneksi) Bombardier-Yhtymä, joka sai vaunut valmistettavakseen. (ERSJ)

NORRÖPING 900metriä pitkä linjan 3 pidennys Folkets Parkista Klockaretorpetiin avattiin liikenteeseen 1975-11-02. V 1978 pitäisi vielä avata 800 metriä lisää raitiotietä liikenteeseen. (MT)

SUOMEN TEOLLISUUS

Suomen teollisuus -niminen kirja 1950-luvulta mainitsee OY SUOMEN AUTOTEOLLISUUS AB seuraavat autokoritehtaat, joista olemme lyhyeen esittäneet 1931 yhdistettiin Ab Bilindustri - Autoteollisuus Oy telymme valinneet myös muutamia tärkeitä vuosilukuja. sekä Oy Autokoritehdas SAT:ksi.

KAIPIO OY

1891 perusti G.R.Grundström maan ensimmäisen kassakaap-AJOKKI OY pitehtaan. 1942 perustettiin Kalevalasta nimensä saanut yhtiö. 1901 tehtaan nimeksi G.R.Grundströmin Kassakaappitehdas Oy. AUTOKORI OY 1916 yhtiön osakkeet osti kauppaneuvos Toivo Kaipio. 1936 perustettiin tämä turkulainen autokoritehdas. 1928 yhtiöön sulautui Tampereeh Kassakaappitehdas Oy. 1932 valmistettiin ensimmäiset autokorit, hankittiin OY AUTOKORIRAKENNE AB Tampereen Autokoritehdas Oy:n osake-enemmistö. 1922 USA:sta palannut U.T.Hammer perusti yhtiön. 1936 yhtiön nimi muutettiin Kaipio Oy:ksi. 1929 nimeksi Oy Autorakenne Ab ja osakkaaksi H.Kutter.

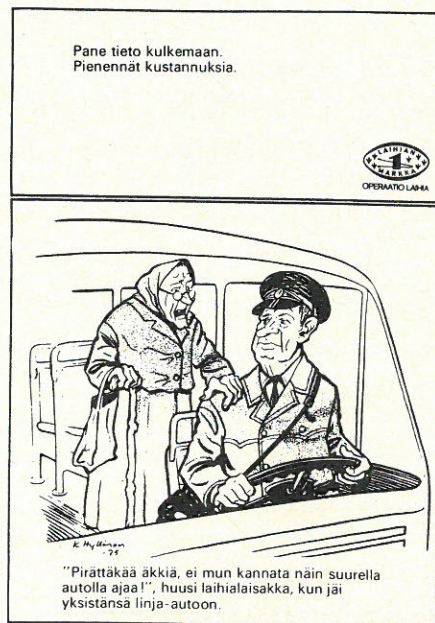
Palkinnot: I palkinto Suomen Teollisuus messuilla 1922, 1933 nimeksi vahvistettiin nykyinen muoto. I palkinto Viron messuilla 1923, kultamitalit Suomen Messuilla 1930 ja 1935. Messuilla 1925 ja 1935.

AB HALDIN OY

1936 perustettiin Ab Wasa Volvo Oy. 1940 yhtiön nimi muutettiin Ab Haldin & Rose Oy:ksi. 1942 nimi muuntui Ab Haldin Oy:ksi, Ab Haldin & Rose Oy:n nimi jäi linja-autoliikennettä hoitavan sisaryhtiön käyttöön. Haldin valmistaa lisenssillä AB Svenska Karosseriverkstädernan (Katrineholm) patentoimia Boxer-autokoreja.

OY HELSINGIN AUTOKORITEHDAS AB

1933 perustettiin Helsingin Munkkisaareen autokoritehdas. 1937 yhtiö muutti tehtaansa Tikkurilaan. Yhtiö ostanut patentin, jolla valmistaa Helko-korit muototeräksestä pistehitsaamalla.



64

LINJA-AUTOJA HELSINGIN KAUPUNKILIIKENTEESSÄ - 3

kuva 65: Vanaja VLK4-68-6000 ovet 2-002-0
HKL n:ot 178-180
hankintavuosi 1967
alusta: Vanajan Autotehdas, H:linna, SF
kori: Autokori Oy, Lieto



65

kuvat 65,66: Vanaja VLK4-68-6000 ovet 2-002-2
HKL n:ot 181-207, 208-237
hankintavuosi 181-207: 1967
208-237: 1966
alusta: Vanajan Autotehdas, H:linna, SF
kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta



66



67

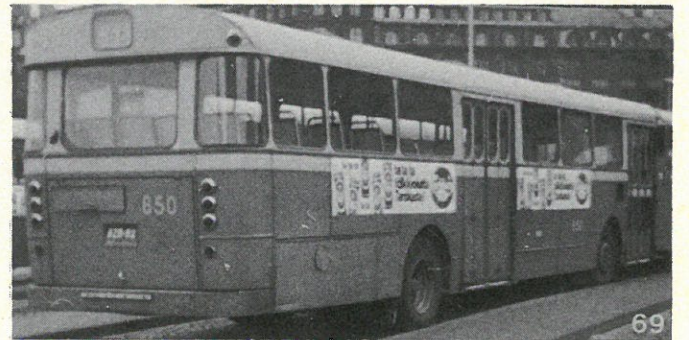
HKL:n viimeiset nk. "mahurit", joissa moottori on makuuasennossa lattian alla. Busseja valmistettiin kahdella eri korityypillä, joista toisesta (178-180) puuttuu takaovet ja toisessa on takaovet ynnä rahastajaneito. Nämä Vanajat ovat vielä "täysilukuisia" sillä poikkeuksella, että vaunu 222 on muutettu väestönsuojeluautoksi vuonna 1975 ja sen numero on muutettu 2222:ksi. Vaunua säilytetään Ruhan korjaamolla.

Kuvassa 65 on nähtävissä vaunu 180, kuvassa 66 vaunu 189 ja kuvassa 67 vaunu 213.



68

kuva 68: Sisu B53 SP/5850 ovet 2-002-0
HKL n:ot 801, 802-821
hankintavuosi 801 :1967
802-821:1968
alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Karjaa, SF
kori: Autokori Oy, Lieto



69

kuva 69: Sisu B53 SP/5850 ovet 2-002-0
HKL n:ot 822-861
hankintavuosi 1968
alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Karjaa, SF
kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

HKL:n ensimmäinen "takatuupparisarja" on juuri tämä 1+20+40 vaunua käsittänyt hankinta. Vaunujen erikoisuuksista mainittakoon vaunun takaosaan sijoitettu moottori, automaattinen 2-portainen vaihteisto, ohjaus- ja jarrutehostin sekä ilmajousitus.

Kuvassa 68 on nähtävissä vaunu 802 ja kuvassa 69 vaunu 850.



70

kuva 70: Sisu B53 SP/5850 ovet 2-002-0
HKL n:ot 862-891
hankintavuosi 1970
alusta: Suomen Autoteollisuus Oy, Karjaa, SF
kori: Oy Wiima Ab, Helsingin maalaiskunta

Muuten suurinpiirtein samat kuin edelliset Sisut sillä erolla, että nämä uudemmat Sisut ovat varustetut rullakilvillä.

Kuvassa 70 on nähtävissä vaunu 881.

HKL:N ROMUHUUTOKAUPOISSA MYYTYJÄ VAUNUJA:

+ = ajokuntoinen
 (+) = ajokuntoinen, osia puuttuu
 - = purettu

Ruha 1975-03-12:

24	+	1000 mk	752	+	1750 mk
41	-	700 mk	753	+	1100 mk
51	-	400 mk	757	+	1300 mk
449	+	1600 mk	762	+	1800 mk
454	+	1500 mk	766	+	800 mk
464	+	1600 mk	769	+	1500 mk
466	+	1300 mk	775	+	1600 mk
477	+	1700 mk	782	-?	850 mk
485	+	1600 mk	783	+	1350 mk
4130	+	1700 mk	785	+	1500 mk
516	(+)	1000 mk	788	-	400 mk
617	-	550 mk	792	+	1400 mk
729	+	1250 mk	793	+	1700 mk
734	+	1300 mk	794	+	1050 mk
736	+	1700 mk	797	+	1500 mk
745	+	1550 mk			

Ruha 1975-10-01:

14	-	1050 mk	455	+	1650 mk
15	+	2450 mk	459	+	2300 mk
17	+	2000 mk	461	+	2300 mk
27	+	2400 mk	463	+	2300 mk
4270	-	750 mk	469	+	2150 mk
4330	-	1050 mk	471	+	2400 mk
436	-	1000 mk	476	+	2950 mk
441	+	2350 mk	489	+	2350 mk
443	+	2000 mk	497	+	2350 mk
451	+	2000 mk	499	+	2550 mk
452	+	2400 mk	714	-	600 mk
453	-	950 mk	796	-	1200 mk

Ruha 1975-12-17:

11	(+)	1250 mk	623	-	600 mk
32	+	1100 mk	624	-	400 mk
35	(+)	1050 mk	626	-	300 mk
38	(+)	900 mk	722	-	400 mk
39	(+)	750 mk	724	+	1350 mk
40	(+)	1000 mk	725	?	?
439	+	1150 mk	726	+	1350 mk
444	+	1300 mk	727	-	(350 mk)
446	+	1300 mk	730	+	800 mk
447	+	1250 mk	733	-	(350 mk)
458	-	550 mk	735	-	500 mk
473	+	1300 mk	737	-	(300 mk)
483	+	1400 mk	739	-	(250 mk)
493	-	(800 mk)	742	+	1100 mk
495	+	1000 mk	743	+	1250 mk
4210	?	1400 mk	744	+	1050 mk
4320	+	1000 mk	750	+	1150 mk

613	-	400 mk	755	+	(1000 mk)
620	-	500 mk	758	+	(1000 mk)
622	-	400 mk	760	+	1100 mk
764	-	400 mk	778	+	750 mk
770	+	1350 mk	789	-	400 mk
771	-	(350 mk)	790	+	1250 mk
776	+	1300 mk	1502	+	1700 mk

Ruha 1976-03-31:

16	(+)	(800 mk)	468	+	1400 mk
19	(+)	(750 mk)	474	+	1600 mk
21	(+)	(800 mk)	480	+	1700 mk
22	(+)	(800 mk)	482	+	1800 mk
28	+	2000 mk	487	+	1600 mk
43	-	700 mk	463	+	1850 mk
437	+	1750 mk	490	+	1650 mk
440	+	1800 mk	492	+	1400 mk
450	(+)	1200 mk	493	-	- mk
457	+	1500 mk	494	+	1650 mk
460	+	1600 mk	496	+	1400 mk
465	+	1750 mk			

Suluissa olevat summat ovat HKL:n hylkäämiä tarjouksia. Myyntihinnat julkaistaan paikanpäällä tehtyihin havaintoihin perustuen ja täten sitoumuksetta.

Tommy Manner

HUOMIOMUONIO KAIKKI!!

Varmastikin jokaisen RESIINAN lukijan sympatiat ovat tämän ikimman lehden puolella, mutta jotta RESIINA täyttäisi jatkossakin sille asetetut tehtävät ja odotukset esitän tässä jokaiselle SRS:läiselle ja miksei muillekin avoimen pyynnön: KIRJOITETAAN HYVÄT JIHITSE MYÖS ITSE OMAAN LEBLETTIIN, sillä varmastikin muutkin löytäisivät vaikka vain "pikkurippusia", jotka kuitenkin kiinnostaisivat muitakin lukijoita.

SIISPÄ: Nyt jokaiselle kynä käteen, paperi eteen ja tarinaa kirjoittamaan, sillä tällä hetkellä RESIINAN SRS:lle tarkoitettun palstatilan täyttö on valunut aivan liian harvojen hartioiden...

Tarinaa paperille, paperi kirjakuoreen, kirjakuoreen osoite (tuotettu) SRS, PL 38, 00521 Helsinki 52 ja kuori postiin! Helppoa, eikö totta!

Parahin terveisin:

Tommy Manner

Tommy Manner
 SRS:n Resiinan agentti



PHOENIX

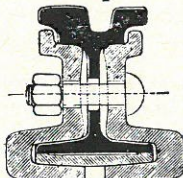
Actien-Gesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb

Laar bei Ruhrort a. Rhein.

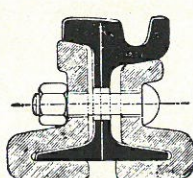
Mit Werken in: Laar, Eschweiler-Aue, Bergeborbeck, Kupferdreh, Hamm, Nachrodt, Lippstadt und Belecke;

Specialität: **Strassenbahn- & Eisenbahn-Oberbau.**

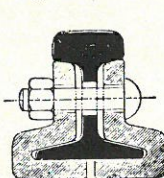
4c. Stumpfstoss.



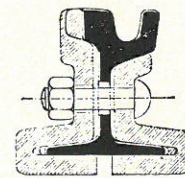
7b. Blattstoss.



Vignolschiene.



18c. Halbstoss.



14f. Halbstoss.

