Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

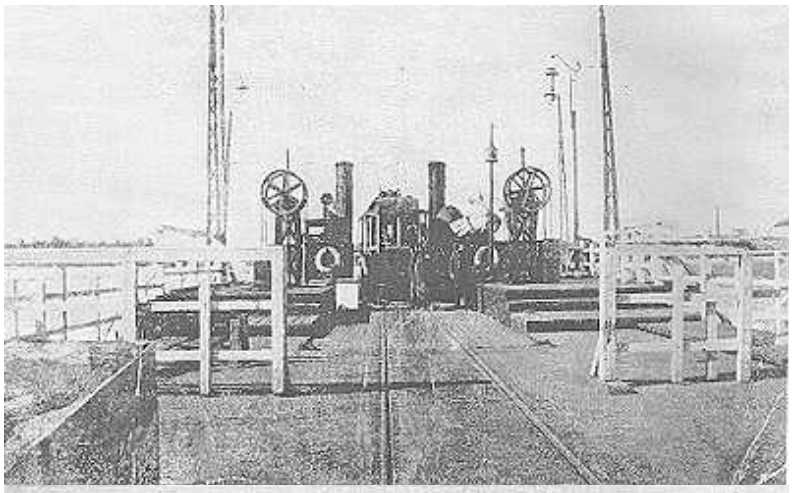
KULOSAAREN RAITIOTIE, sivu 1

teksti Toivo Niskanen
Raitio 1 - 1995

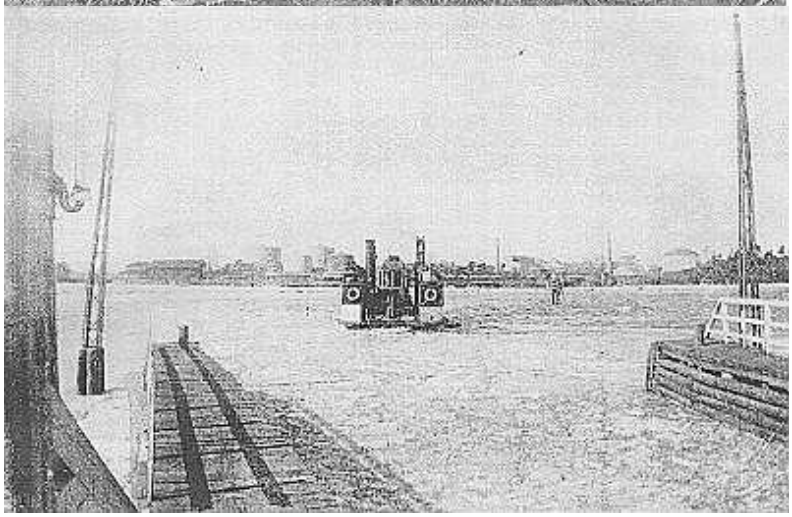
kuvat ASEA:n Helsingin kaupunginarkiston ja kaupunginmuseon, Museoviraston, SRS:n sekä yksityiset arkistot

Alku	Seuraava sivu

Kulosaaren Raitiotie oli 1900-luvun alun tunnetuimpien kaupunginsuunnitteluarkkitehtien vastaus siihen, kuinka tarjota parasta mahdollista julkista liikennettä uuden malliyhdyskunnan ja pääkaupungin välillä. Kulosaarta voidaan pitää Helsingin itäsuunnan ensimmäisenä toteutuneena esikaupunkina ja yksityisesti rakennettua raitiotietä nykyisen metron esi-isänä. Kulosaaren Raitiotieyhtiön perusti maanomistusyhtiö tietäen, että tontit myyvät paremmin kun on olemassa hyvät kulkuyhteydet kaupunkiin. Yksityinen yhtiö oli 1910-luvun alussa luonnollinen, sillä Helsingin Raitiotieyhtiökin oli tuolloin yksityisten ihmisten hallinnassa. Kaksikymmentäluvun loppupuolella Kulosaaren liikennöinti katsottiin kuitenkin parhaimmaksi myydä siihen aikaan laajentumishaluiselle puolikunnalliseksi muuttuneelle Helsingin Raitiotieyhtiölle. Raitiovaunut jatkoivat kulkuaan pieniä katkoksia lukuunottamatta viimeiseen liikennöintivuoteen 1951 saakka. Lopettaminen johtui vanhan ja kapean puurakenteisen Kulosaarensillan heikkokuntoisuudesta. Kun uusi silta valmistui, siinä oli kaistavaraukset itä-Helsingin pikaraitiotielle, jota ei kuitenkaan koskaan tehty. Haluttiin saada jotain suurkaupunkimaisempaa eli metro.



Kulosaaren raitiovaunulautta saaren puoleisella lauttasillakkeella. Ajojohto ulottuu veden päälle, siten että lautalle ja lautalta pääsee ajamaan vaunulla sähköllä. Ratasillaketta voidaan säätää vedenkorkeuden vaihteluiden mukaisesti kahtapuolen olevilla väkipyörillä. Kuva: Museovirasto.



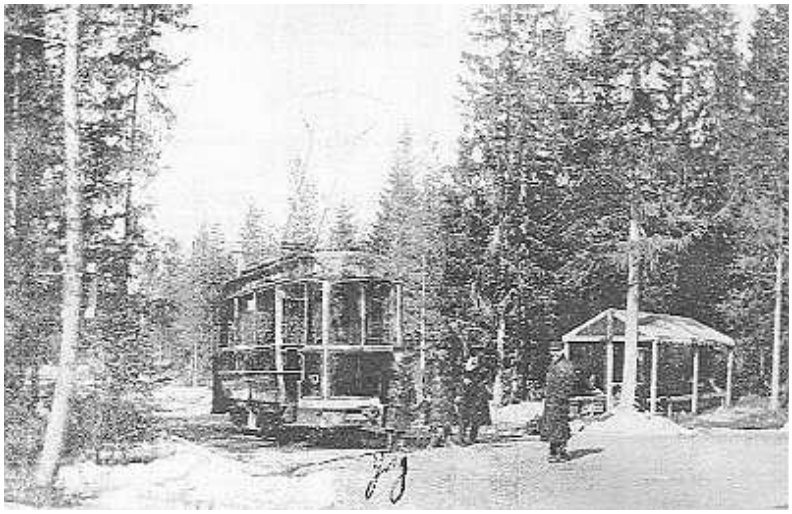
Höyrylautta Kummer-vaunun kanssa saapumassa jääsohjossa Kulosaaren lauttarantaan. Taustalla näkyy Sörnäisten kaasu- ja öljysäiliöitä. Rannan uloimmaiset ajojohtopylväät ovat kuvassa kahtapuolen näkyvissä, Kuva: Museovirasto.

Kuluvan vuosisadan alussa ja jo hieman aiemminkin useat varakkaat helsinkiläiset perheet halusivat irtautua tiheään rakennetusta kaupunkimiljööstä ja suunnittelivat rauhanomaisempaa yhteisöä asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle. Tämän tuloksena syntyikin Helsingin ulkopuolelle uusia asutusalueita, kuten Kauniainen, Haaga, Munkkiniemi ja

Kulosaari. Viimeksimainitun alueen ostaneet henkilöt perustivat vuonna 1907 **Ab Brändö Villastad** -nimisen yhtiön (jatkossa = Kulosaari-yhtiö) toteuttamaan alueen rakentamista. Yhtiön osakkaana oli useita eturivin arkkitehtejä, joiden ansiosta työ eteni joutuisasti.

Yhteydet silloisesta Helsingin maalaiskuntaan kuuluneesta Kulosaaresta Helsinkiin olivat alun alkaen esillä. (Myöhemmin Kulosaaresta tehtiin oma kunta ja se liitettiin Helsinkiin vuonna 1946.) Siltaa ajateltiin rakennettavaksi joko suoraan tai mahdollisesti Mustikkamaan kautta Sörnäisten puolelle. Syksyllä 1907 oli jo teetetty piirustukset Sörnäisten niemen ja Kuorekarin välisestä läppäsillasta. Yhtiön johtokunta päätti 5. huhtikuuta 1908 anoa Helsingin kaupungilta paikkaa Sörnäisten niemeltä aiotun sillan tukirakenteille ja oikeutta saada käyttää tätä aluetta laivalaiturina sillan valmistumiseen saakka. Siltaa ei kuitenkaan päästy rakentamaan Helsingin kielteisen kannan vuoksi. Sen laskettiin häiritsevän liiaksi Vanhankaupunginlahden silloista vilkasta laivaliikennettä.

Kulosaarelaiset luopuivat tällöin toistaiseksi siltahankkeesta ja päättivät turvautua lauttaan. Ilmeisesti Tukholman kyljessä olleesta Lidingöstä oli saatu ajatus rakentaa raitiotie saarelle ja yhdistää se lauttaa apuna käyttäen Helsingin raitiotieverkkoon. Ajatusta alettiin toteuttaa hankkimalla raitiovaunun kuljettamiseen soveltuva höyrylautta ja laituripaikat Sörnäisten niemen koillisrannalta ja Kuorekarinsalmen Kulosaaren puoleiselta rannalta. Kulosaari-yhtiön johtokunnan kokouksessa 19. lokakuuta 1908 päätettiin viedä asiaa eteenpäin anomalla rautatiehallitukselta, Helsingin kaupunginvaltuustoita ja rahatoimikamarilta oikeutta rakentaa ajotie Sörnäisten Rantatien pohjoispäässä olevalta rautatien alikululta suunnitellulle lauttalaiturille. Samalla anottiin oikeutta rakentaa yksiraiteinen sähköraitiotie Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön (HRO) Sörnäisten linjan päätepisteestä "apteekin nurkalta" Itäisen Viertotien (nykyisen Hämeentien) ja Vilhonvuorenkadun kulmasta Kulmavuorenkatua, Sibyllankatua (nykyinen Pääskylänrinne), Pääskylänkatua ja anottua ajotietä pitkin lauttalaiturille, jonne rakennettaisiin lisäksi pieni vartiotupa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi anomuksen tiukan keskustelun päätteeksi 16. syyskuuta 1909.



Kummer-vaunu nro 10 Kulosaaren linjan päässä 1910-luvun alkupuolella, oikealla puiden suojassa sijaitsee yksinkertainen odotuskatos. Kuva: Museovirasto.

Kulosaari-yhtiö oli jo 25. toukokuuta 1909 lähettänyt sopimusluonnoksen sisältäneen kirjeen HRO:lle ehdottaen neuvotteluja liikenteen hoidosta Kulosaareen. Neuvottelujen tuloksena syntyi 24. heinäkuuta 1909 allekirjoitettu sopimus. Siinä sovittiin, että Kulosaari-yhtiö rakentaa, varustaa ja huoltaa ratansa HRO:n linjoja koskevien määräysten mukaisesti. Jos HRO:n verkoston rakennetta muutetaan, sitoutuu Kulosaari- yhtiö omalla kustannuksellaan samoihin muutoksiin. Kulosaari- yhtiön on myös rakennettava linjansa lisäksi niin, että HRO voi muutoksitta kalustollaan liikennöidä radalla.

Kulosaaren edellytettiin hoitavan lauttaliikenteen säännöllisesti, niin että matkustajat viivytyksettä pääsevät Sörnäisten salmen yli. Talviliikenteestä oli määräyksenä, että jos Kulosaari rakentaa jäälle lauttaa korvaavan talviradan, HRO hoitaa liikenteen mikäli se voidaan vaaratta järjestää. HRO puolestaan sitoutui järjestämään liikenteen Kulosaaresta ltäiselle Viertotielle kesäisin kaksi kertaa tunnissa kumpaankin suuntaan ja talvisin kerran tunnissa samoin kumpaankin suuntaan. Kesäajaksi oli määritelty huhtikuun 1. päivän ja syyskuun 30. päivän välinen aika.

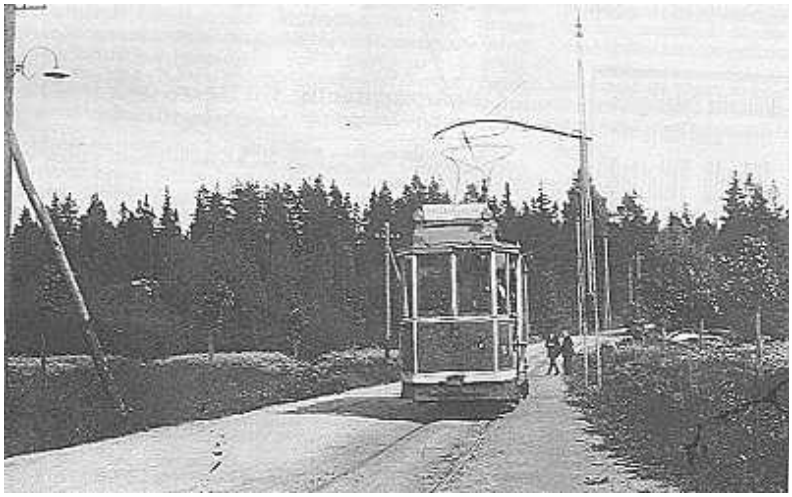
Sopimuksen tekijöiden yhteisellä päätöksellä pyrittiin mahdollisuuksien, mukaan järjestämään suoria vaunuja Kauppatorilta Sörnäisten niemelle tai Kulosaareen. Taksaksi määrättiin 15 penniä Hämeentien ja lauttalaiturin välisellä osuudella. Kulosaarella perittiin 10 penniä matkalta. HRO:n alennus- ja vuosiliput olivat voimassa Kulosaaren vaunuissa Helsingin kaupungin alueella. Kulosaaren puolella HRO:n vuosilipun sai maksamalla 50 % lisämaksun.

Helsingin raitioteitä samaan aikaan uusinut ASEA oli jo aiemmin toukokuussa 1909 lähettänyt Kulosaari-yhtiön johtokunnalle tarjouksen raitiotien rakentamisesta Itäisen Viertotien ja Vilhonvuorenkadun kulmasta Sörnäisten lauttalaiturille. ASEA:n suunnittelema reitti poikkesi hieman aiemman luvan reitistä, siten että se kulki Hämeentietä Pääskylänkadun kulmaan ja sitten jälkimmäistä katua pitkin alas rautatien alikululle ja siitä eteenpäin aikaisemman luvan mukaisesti. Tarjous sisälsi myös Kulosaaressa olevan Kulosaarentien rataosuuden. Tarjous hyväksyttiin 26. heinäkuuta 1909 ja marraskuun lopulla voitiin jo sopia ajotien ja raitioradan suunnasta Valtion Rautateiden ja Ab Sörnäs Snickerin kanssa. Ajotie tuli rakennettavaksi mainittujen toiminimien omistamien alueiden kautta.
Syksyllä 1909 radan rakentaminen oli jo täydessä käynnissä. Sörnäisten puolella työt keskeytyivät tammikuun 1910 alussa talven ajaksi ja niitä jatkettiin vasta kevään tultua. Kulosaarella sensijaan töitä tehtiin talvenkin aikana. Syksyyn mennessä 1910 rata oli valmiina siinä määrin, että 3. syyskuuta ASEA:n, HRO:n ja Kulosaari-yhtiön edustajien läsnäollessa voitiin suorittaa radalla ensimmäinen koeajo. Helsingin maistraatti myönsi 24. syyskuuta liikennöimisluvan linjalle Hämeentie - Sörnäisten niemi ja jo samana päivänä liikennöitiin tällä osuudella kahdesti tunnissa molempiin suuntiin. Kulosaari-yhtiö sovitti elokuussa Kone- ja Siltarakennus Oy:ltä tilaamansa höyrylautan kulun raitioliikenteeseen sopivaksi. Kulosaaren puolella jatkuivat radan rakennustyöt edelleen ja vasta niiden valmistuttua liikenne ulotettiin 19. marraskuuta 1910 Kulosaaren päätepisteeseen saakka.
Tässä yhteydessä Kulosaari-yhtiö ehdotti, että talviajasta huolimatta ajettaisiin kerran tunnissa Hämeentieltä Kulosaaren päätepisteeseen ja sen lisäksi kerran tunnissa Sörnäisten niemelle. Lautta kulkisi myös puolen tunnin väliajoin kuljettaen joka toisella vuorolla vaunun salmen yli. Muutokseen tarvittavan lisävaunun kustannuksista vastaisi tarpeen niin vaatiessa Kulosaari-yhtiö. HRO ei hyväksynyt tätä ehdotusta.
Kulosaari-yhtiö toivoi nyt aikataulumuutosta siten, että vaunun lähtöaika olisi Hämeentieltä apteekin nurkalta 20 minuuttia vaille täyden tunnin ja Kulosaaresta 15 minuuttia yli täyden tunnin. HRO hyväksyi tämän toivomuksen ja aikataulua noudatettiinkin seuraavaan kevääseen saakka.

Sopimuksen mukaisesti HRO hoiti liikennöimisen Kulosaari-yhtiön laskuun omalla kalustollaan ja henkilöstöllään. Linjalle HRO asetti yhtiön vuodelta 1900 olevat Kummer-vaunut, joissa oli tilaa 16 matkustajalle vaunun pitkittäisillä penkeillä ja 12 seisomapaikkaa vaunun silloilla. Kulosaarelaiset olivat toivoneet jo ennen liikenteen alkua uusimman tyyppisiä vaunuja (ASEA-vaunuja vuodelta 1908), mutta HRO ei voinut toteuttaa tätä toivetta siitä syystä, että lautta ei soveltunut niiden kuljetukseen. Kulosaari-yhtiö toi esille myös ajatuksen liikenteen jatkamisesta Kauppatorille ja pisto- tai ohitusraiteen rakentamisesta Kulosaaren vaunuille joko Kauppatorille tai Senaatintorille, mutta sitäkään ei voitu tässä vaiheessa toteuttaa uuden Pitkänsillan rakennustöiden ollessa vielä keskeneräisiä.

Syksyn ja talven 1910-11 kuluessa huomattiin, että ratapohja radalla oli pettänyt liikenteen vaikutuksesta useissa kohdin. Varsinkin Sörnäisten puolella jouduttiin jo lokakuussa rataa vahvistamaan sorastuksella. Seuraavana kesänä tehtiin samoja töitä Kulosaaressa. Lisäksi kesällä 1911 rakennettiin lauttalaitureiden yhteyteen vaihteet ja automaattiset suojalaitteet onnettomuuksien välttämiseksi ajettaessa vaunuja laiturilta lauttaan ja päinvastoin.

Kulosaari-yhtiön vuoden 1911 vuosikertomus kertoo liikenteen raitiotiellä sujuneen täysin tyydyttävästi ja kesäliikenteen, kaksi vuoroa tunnissa, jatkuneen vielä syksyn saavuttuakin samanlaisena vuoden loppuun saakka. Aikataulusta syntyi aluksi kiistaa. Kulosaari-yhtiön ehdotus oli suunniteltu kahden vaunun käytön varaan. HRO aikoi selviytyä yhden vaunun käytöllä, joka lähtisi Sörnäisten apteekilta sekä täyden tunnin että puolen tunnin aikaan ja palaisi Kulosaaresta 15 minuuttia yli täyden tunnin ja 15 minuuttia vaille täyden tunnin. Lauttamatkaan Sörnäisten salmen yli laskettiin kuluvan keskimäärin viisi minuuttia. Aamun ensimmäinen vuoro apteekilta oli klo 6.45 ja illan viimeinen Kulosaaresta klo 22.15. Kulosaari-yhtiö hyväksyi HRO:n aikataulun epäillen kuitenkin sen toteutumisen mahdollisuutta. Yhtiö toivoi kuitenkin yhtä lisäystä aikatauluun. Ensimmäinen lähtö apteekin kulmalta olisi sen mukaan klo 6.25 lautalle Sörnäisten niemelle, jotta ensimmäisen lauttavuoron Kulosaaresta tuomat matkustajat voitaisiin tuoda välittömästi apteekin kulmalle. Sitten vaunu lähtisi klo 6.45 normaalille vuorolleen.



Kummer-vaunu nro 8 Kulosaaren radalla 1910-luvun alkupuolella. Valkoisessa kilvessä lukee Salutorget Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

Vaunujen kuntoon kulosaarelaiset olivat tyytymättömiä. Esitettiin väitteitä, että HRO olisi asettanut Kulosaaren liikenteeseen huonoimmat vaununsa, jotka rikkoutuivat ehtimiseen. HRO kiisti vastauksessaan väitteet ja totesi useimpien rikkoutumisten tapahtuneen laskusillalla lautalle ajettaessa tai lautasta poistuttaessa. Vahingot olivat alustan suojalautojen rikkoutumista ja virroittimien tuhoutumisia. HRO vaati laskusiltojen parempaa huoltoa ja Kulosaari-yhtiö puolestaan vaati järjestämään raitiovaunujen alustan suojalautojen korkeuden säätömahdollisuuden, jonka he kylläkin lupasivat kustantaa. Laskusiltoja tarvittiin merenpinnan luonnollisen korkeusvaihtelun takia.

Pääskylänrinteen verrattain jyrkkä raitiotie taustallaan juuri valmistuneita kivimuureja vuonna 1928. Helsingin kaupunginmuseo

Kesällä 1911 aiheutti vaikeuksia myös lauttaliikenteen keskeytyminen. Lautta vietiin 17. heinäkuuta telakalle vuosihuoltoon, jonka laskettiin kestävän kuusi päivää. Kulosaarelaiset vaativat siitä huolimatta liikenteen jatkamista saarellaan. HRO lupasi kyllä vaunun saarelle, mutta sillä ehdolla, että vaunulle hankitaan lukittava vesitiivis suoja ja että virroittimen, jarrujen, laakeripesien jne. päivittäisen huollon suorittajille oli järjestettävä kuljetus saarelle. Lisä- vaunusta oli myös maksettava korvaus. Sopimukseen kuitenkin päästiin. Seuraavina vuosina toistui lautan vuosihuolto ja HRO sijoitti lautan poissaolon ajaksi saarelle vaunun ilman mitään suurempia neuvotteluja.

Seuraavalle sivulle

Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

KULOSAAREN RAITIOTIE, sivu 2

Alku	Seuraava sivu

Epäsopua syntyi Itäisen Viertotien ja Pääskylänkadun kulmaan suunnitellusta pysäkistä jota kulosaarelaiset pitivät ehdottoman tärkeänä Kulosaaresta pohjoiseen kohti Vallilaa aikovien rnatkustajien kannalta. Kulosaari-yhtiö huomautti HRO:ta myös siitä, että vaikka Kulosaaren vaunu ei enää odota Sörnäisissä apteekin nurkalla 15 minuuttia aikaisemmin Kauppatorilta lähtenyttä Sörnäisten vaunua, oli siinä yhä edelleen esillä kilpi välittömästä jatkoyhteydestä Kulosaareen. Erikoista ja hankalaa oli maksun periminen. Helsingin ja Kulosaaren välillä matkustettaessa maksu perittiin kolmeen kertaan: ensin Helsingissä, sitten lautalla lauttamaksu ja lopuksi Kulosaaressa. Samoin Kulosaaresta Helsinkiin matkustettaessa perittiin maksu kolmesti.

"Turistissa" vuonna 1915 julkaistu aikatauluilmoitus:

Spårvägstrafik till Brändö Villastad

med ångfärja öfver Sörnäs sund.

Vagnarna hafva hvita skyltar och hvita lyktor och afgå från Salutorget i Helsingfors och från ändpunkten i Brändö Villastad 15 min. före hvarje helt och halft timslag.

Första	vagnen	från	Salutorget i Helsingfors	kl. 6.15 f. m.
»	»	»	ändpunkten i Brändö Villastad	» 6.45 »
Sista	»	»	Salutorget till ändpunkten i Brändö Villastad	» 10.15 e. m.
»	»	»	ändpunkten i Brändö Villastad	» 10.45 »
»	»	»	Salutorget till Sörnäs bro	» 10.45 »
»	»	»	Sörnäs bro till Salutorget	» 11.04 »

Ångfärjan gör tur öfver sundet äfven i kombination med den sista turen till Sörnäs bro.

Sön- och hälgdagar afgår första vagnen från Salutorget kl. 7.15 f. m. och från Brändö Villastad kl. 7.45 f. m.

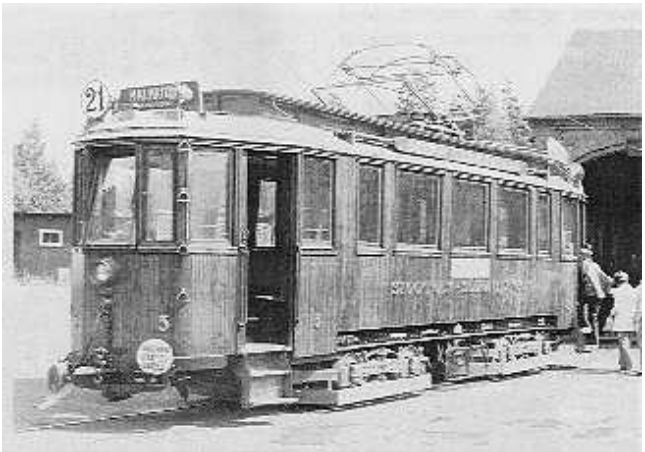
Vagnarna passera apotekshörnet i Sörnäs 1 min. före hvarje helt och halft timslag.

Aftonturer: Efter det spårvägstrafiken upphört afgår färjan från Brändö kl. 11.35 och 12.30 samt från Sörnäs kl. 12.30 och kl. 1 på natten. Från Salutorget (utanför Societetshuset) afgå kl. 12.30 om natten nödigt antal biler till Brändö spårvägsändpunkt (pris 1 mk per person) med omedelbar retur till Salutorget.

Vår- och sommartid anordnas mellan kl. 11 och 5 extra spårvägsturer mellan Sörnäs apotek och Brändö.

Kulosaari-yhtiö halusi myös yöliikennettä. Koska HRO:lla ei ollut sellaista ja sähköäkään ei raitioverkkoon jaettu yöaikaan, kulosaarelaiset suunnittelivat omaa yöliikennettä ja siinä tarkoituksessa joko bensiini- tai akkukäyttöisten raitiovaunujen hankkimista. Suunnitelmia ei kuitenkaan sellaisenaan toteutettu, mutta jonkin aikaa järjestettiin joitakin yövuoroja autoilla Kauppatorilta Sörnäisten lauttarantaan.

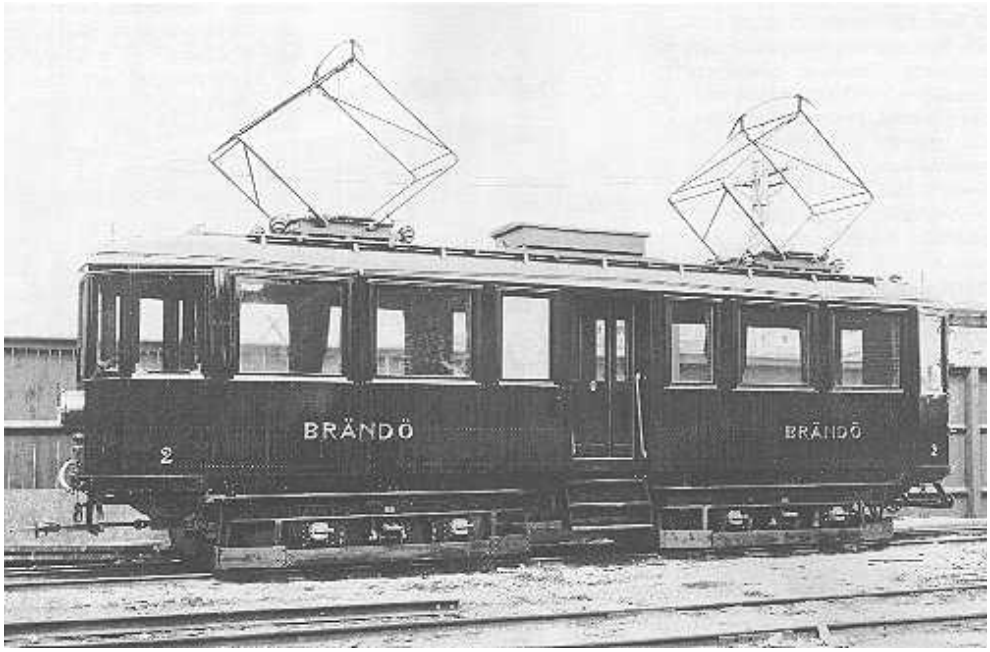
Kesästä 1911 alkaen kasvoi sunnuntain liikenne niin voimakkaasti, että Kulosaari-yhtiön oli 28.syyskuuta pyydettävä HRO:lta lisävaunuja. Esitettiin perävaunujen käyttöönottamista tai vaihtoehtoisesti kahta moottorivaunua, jolloin voitaisiin järjestää 1 5 minuutin liikenne. Lokakuun alussa oli jo Uudenmaan läänin kuvernöörikin huomauttamassa Kulosaari-yhtiölle pyhäpäivien liikenteen kurjuudesta. HRO lupasi nyt kaksi Iisävaunua ja esitti kaksi aikatauluvaihtoehtoa; joko kaksi vaunua lähtee yhtäaikaa voimassa olevan aikataulun mukaisesti tai laaditaan uusi aikataulu, jossa vuorovälit ovat 10 ja 20 minuuttia. Kulosaarelaiset valitsivat jälkimmäisen.



Tukholman - Lidingön raitioteiden höyrylautat ja vaunut ovat olleet esikuvina Kulosaaren liikenneoloja kehitettäessä. Kuten kuvastakin nähdään, Lidingön vaunut ovat kuitenkin tyystin erilaisia kuin "Jumbot". Kuvassa Södra Lidingön vaunu nro 5 vuodelta 1914, Malmköpingin museoraitiotie.
Kuva: Jorma Rauhala 16.7.1977.

Vuoden 1911 marras-joulukuun tienoilla odoteltiin ilmeisesti kovaa runsaslumista talvea. Sopimuksen mukainen talvella kerran tunnissa tapahtuva liikenne ei enää riittänyt silloisille matkustajamäärille. Tosin HRO oli jatkanut liikennettä puolitunneittain kesän mentyäkin, mutta oli pelättävissä, että mahdolliset jää- ja lumiolosuhteet saattaisivat estää näin laajan liikenteen. Tässä mielessä Kulosaari-yhtiö teki ehdotuksen tällaisen esteen sattuessa noudatettavasta poikkeavasta aikataulusta. Sen mukaan tasatunnein ajettaisiin

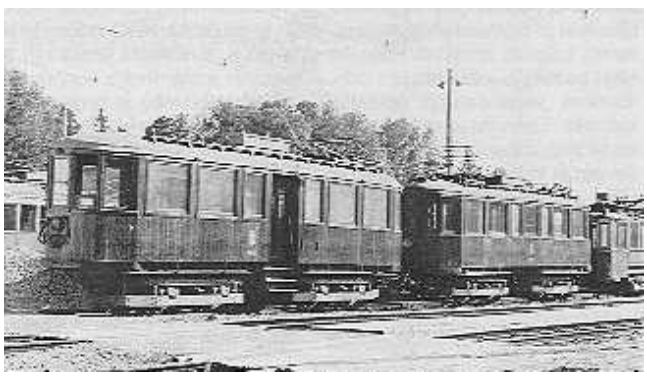
Kulosaaren päätepisteeseen saakka ja puolitunneittain lähtevä kääntyisi jo Sörnäisten lauttasatamasta takaisin apteekin nurkalle. Näin saataisiin matkustajien odotusaikaa vähennetyksi apteekin kulmalla. Tarkemmat ohjeet puuttuivat siitä, miten tällainen este todetaan ja kuka antaa määräykset siitä, milloin poikkeava aikataulu otetaan käyttöön. Ohjeiden puuttuessa saattoi hyvin odottaa hankauksia liikenteen hoidossa. Niinpä jo tammikuussa 1912 Kulosaari-yhtiö syytti HRO:ta liikenteen laiminlyönneistä ja HRO vastaavasti Kulosaari-yhtiötä määräysvallan ylittämisistä. Raitioteiden henkilöstö ei totellut Kulosaari-yhtiön määräyksiä. Kummankin yhtiön esimiesten kesken esiintyi katkoksia tiedon välityksessä



Kulosaaren vastavalmistunut vaunu nro 2 ASEA:n tehtaalla Västeråsissa.

Kulosaari-yhtiö tiedusteli kirjeessään 4. joulukuuta 1911 HRO:lta yhden tai kahden raitiovaunun säilytystallin vaatimia mittoja. Yhtiöllä oli meneillään rakennustyö, johon tällainen tila voitaisiin sijoittaa. Tarkoituksena oli saada sellainen tila, jossa voitaisiin suorittaa myös pienempiä huoltoja korjaustöitä. HRO vastasi kirjeeseen 8. joulukuuta ilmoittaen tarvittavat mitat, mutta huomautti lisäksi, että huolto- ja korjaustöitä ei voida suorittaa siellä koneiden ja työkalujen puuttuessa. Lopuksi HRO lisäsi, että jos yhtiöllä on tarkoitus hankkia lumiaura ja suolatynnyrivaunu, olisi niitä varten edullisempi rakentaa halvempi yksinkertainen vaja.

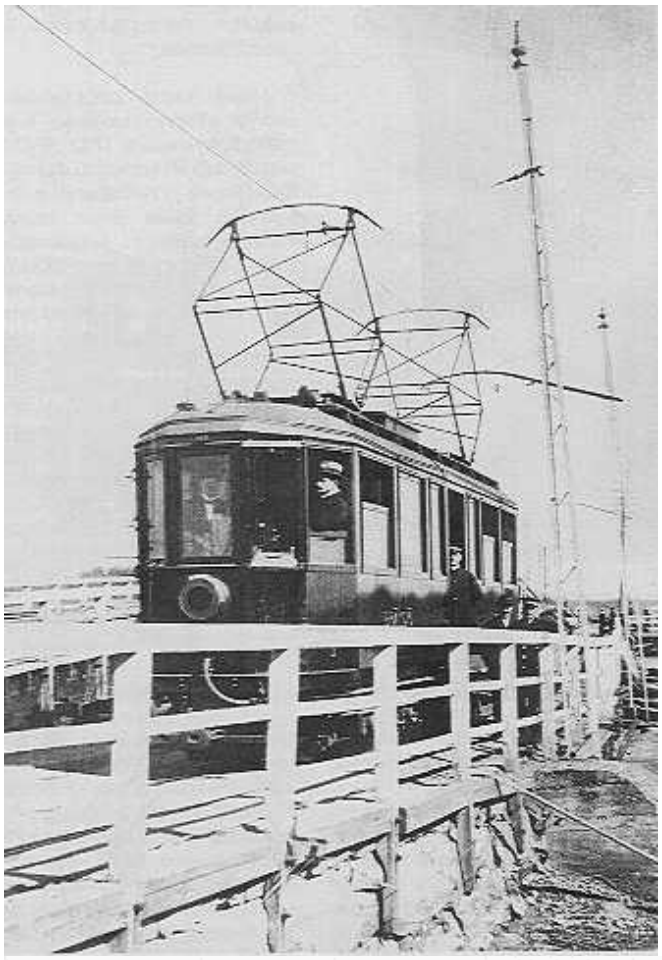
Vuonna 1912 jatkui liikenne entisen aikataulun mukaisena. Parannusta oli liikennöintiajan kasvaminen yhdellä tunnilla. Lisätunti sijoitettiin iltaliikenteeseen. Huomattavasti kasvanutta sunnuntai- ja pyhäpäivien liikennettä lisättiin tarvittaessa neljäksi vuoroksi tunnissa ruuhkien välttämiseksi. Huomauttamista yhtiöillä oli toinen toisilleen edelleen. Sitä osoittakoon pari tapausta keväältä 1912. HRO oli 15. toukokuuta ilmoittanut viimeisen puolivuoron (so. lautalta apteekin nurkalle), jonka lähtöaika apteekin nurkalta oli klo 23.00, jäävän pois ja vaunun jatkavan välittömästi edelleen Kulosaaren päätepisteeseen, missä se yöpyisi. Kulosaarelaisten pettymykseksi näin ei kuitenkaan tapahtunut 19. toukokuuta, vaan sensijaan jo edellinen klo 22.30:n vaunu jäi Kulosaareen yöksi, vaikka sen olisi pitänyt aikataulun mukaan vielä palata klo 22.45 Helsinkiin. Toinen tapaus oli toukokuun 27. päivältä, jolloin eräs vaunu oli törmännyt Sörnäisissä olevalla hätävaihteella kivikasaan, jolloin vaunun kiinnijuuttuminen aiheutti yhden vuoron poisjäämisen. HRO:n korvausvaatimusten pelossa kulosaarelaiset terottivat omille työntekijöilleen hätävaihteiden merkitystä ja määräsivät poistettavaksi niiden piiristä kaikki kivikasat, tukit ja suolavesivaunun. Vaihteiden kuntoa tuli valvoa huolella.



Jalopuuseinäiset "jumbot" Koskelan hallin ratapihalla liikenteen loputtua. Vaunut HKL 68 ja 69 nokat vastakkain, jälkimmäisestä on nähtävissä yksisuuntaistamisen yhteydessä ummettu seinä. Kuva: Okkola 26.8.1954.

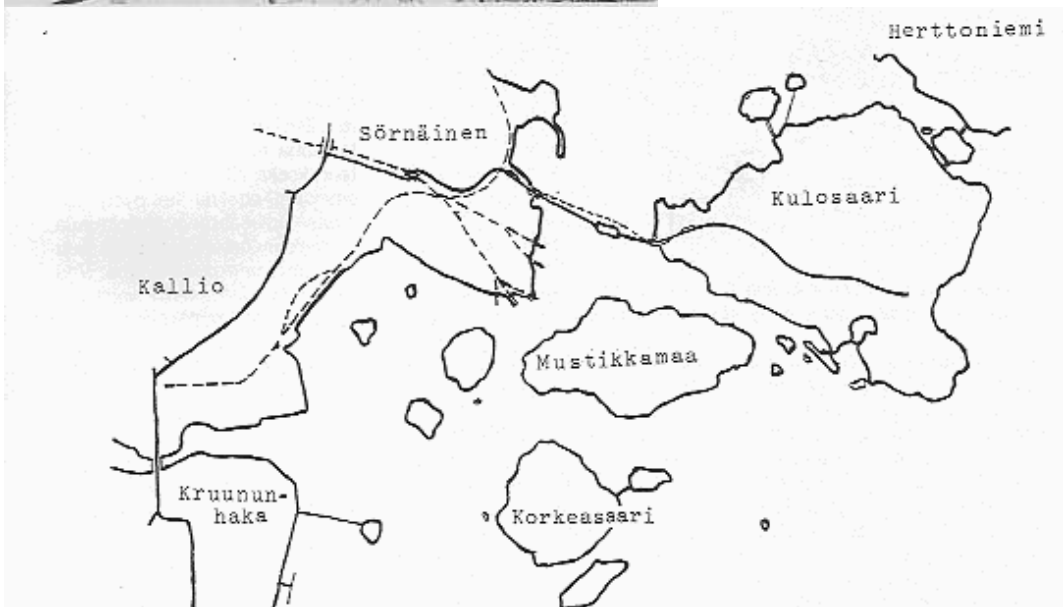
Useat sadat kulosaarelaiset anoivat allekirjoittamallaan kirjelmällä 5. joulukuuta 1912 HRO:lta suoran raitioliikenteen aloittamista Kauppatorin ja Kulosaaren

päätepisteiden välille ilman vaunun vaihtoa Sörnäisissä. Anojat vetosivat nyt siihen, että uusi Pitkäsilta, jonka rakennustyöt olivat estäneet aiempien anomusten hyväksymisen, oli nyt valmistunut. Tämän johdosta HRO kutsui vuo en 913 alkupäivinä Kulosaari-yhtiön edustajat neuvottelemaan asiasta. Kun oli päästy sopimukseen kyseisen liikenteen mahdollisesti aiheuttamien tappioiden korvauksista, liikenne voitiin aloittaa 1. helmikuuta 1913 koeluontoisena. Liikennöintiä jatkettiin kokeiluna maaliskuussa ensin pari viikkoa ja sitten kuun loppuun saakka. Senjälkeen jatkokokeilu päätettiin kuukausittain, kunnes 28. lokakuuta 1913 päätettiin koeliikennettä jatkaa toistaiseksi. Kesästä 1913 lähtien oli tarvittu jälleen lisävuoroja, varsinkin pyhäpäivisin. Perävaunuja käytettäessä, se jätettiin Kulosaareen mentäessä Sörnäisten apteekin luona sivuraiteelle ja palattaessa Kulosaaresta se jälleen otettiin mukaan. Yöliikenne parani, kun 15. elokuuta 1915 pidennettiin liikenneaikaa siten, että viimeinen vaunu lähti kummastakin päätepisteestä, sekä Kauppatorilta että Kulosaaresta kello 1.15.



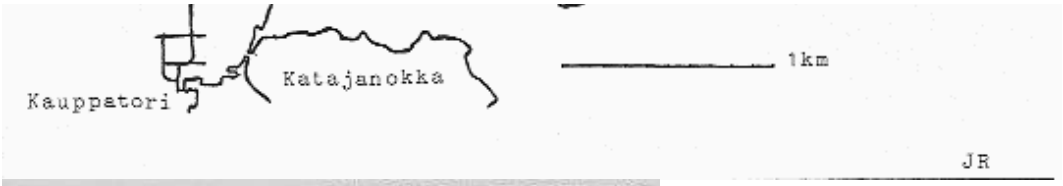
Kulosaaren ykkösvaunu koeajolla vuonna 1919 Sörnäisten lauttasatamassa. Kyydittävänä on Raitiotieyhtiön johtoa.

Eräs yleisön taholla toivottu parannus saatiin aikaan, kun 26. syyskuuta 1913 Helsingin postikonttori saamiensa kyselyjen perusteella tiedusteli, että eikö myös Kulosaaren vaunuihin voitaisi asettaa kirjelaatikot, koska tuolloin HRO:n muidenkin linjojen vaunuissa oli sellaiset. HRO lupasi vastauksessaan sallia postilaatikot

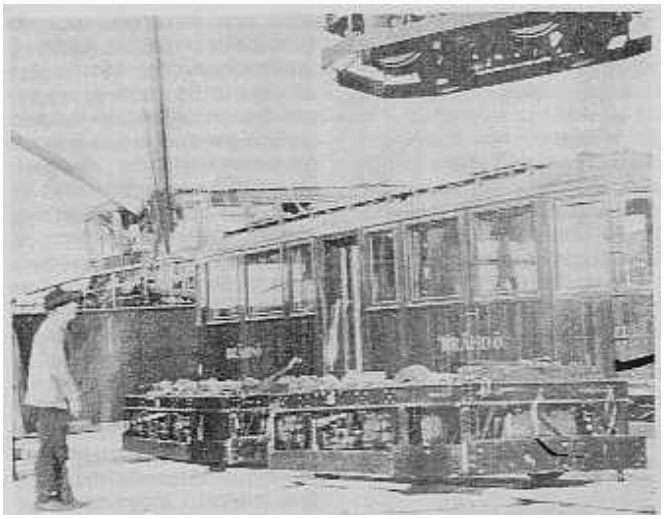


Kulosaaren Raitiotien ja raitiovaunulinjan sijainti. Karttaan on merkitty reitti Kauppatorille saakka. Kulosaaren ja Sörnäisten välille on merkitty sekä lautta- että siltaosuudet.

Syys-lokakuussa 1913 HRO:n suunnitellessa Sörnäisten linjan jatkamista Hermanniin, se ilmoitti halukkuutensa ostaa Kulosaari-yhtiön rataosuuden Itäiseltä Viertotieltä (Hämeentieltä) eli sen pienen matkan rataa, jonka Kulosaari-yhtiö omisti apteekin nurkalta Vilhonvuorenkadun kulmasta Pääskylänkadun kulmaan. Kulosaari-yhtiö päätti luopua radasta sen rakentamiseen kulunutta rahasummaa vastaan tai vaihtoehtoisesti pisto- tai ohitusraiteen saamisella joko Kauppatorille tai Senaatintorille.

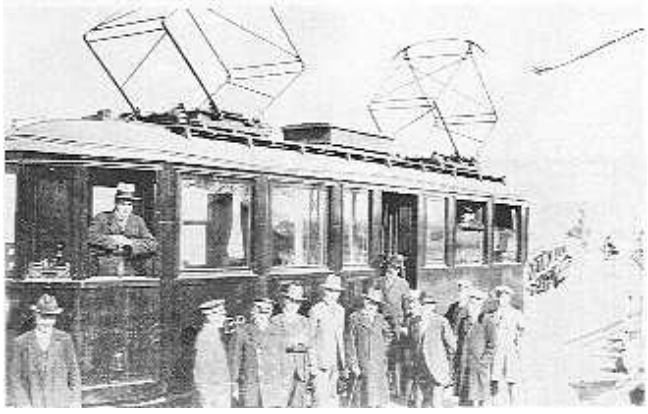


Tuloksena oli arvattavasti rahakauppa.

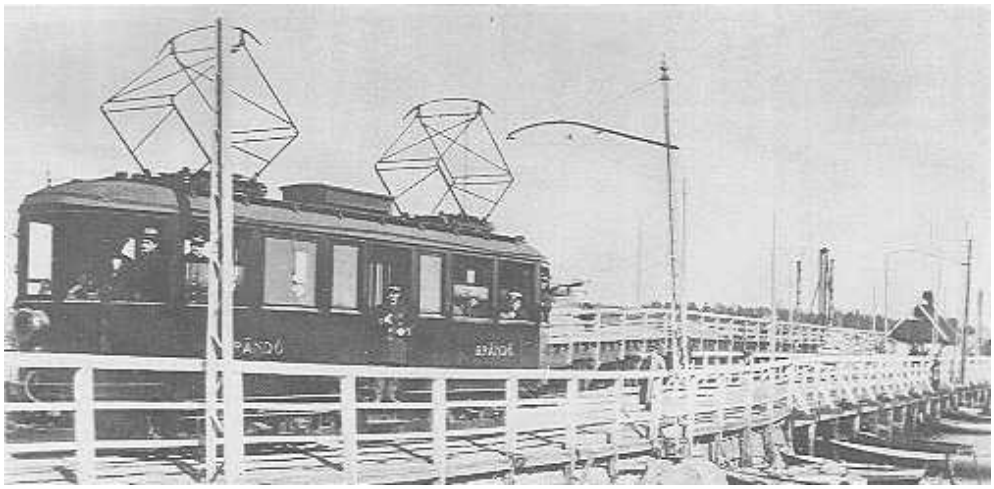


Kulosaaren vaunut saapumassa Helsingin satamaan keväällä 1919. Vaunun 1 kori on jo maissa. Vaunu 2 on vielä laivan kannella

Yhteistyössä Kulosaari-yhtiön ja HRO:n kesken esiintyi edelleen kitkaa. Joulukuun 9. päivänä 1913 päivätyssä kirjeessä HRO valitti lauttasatamien ilmajohdoista, jotka saattoivat vahingoittaa vaunujen virroittimia ja Parkkisen kaupan kohdalla olevasta vaihteesta, jonka kunto saattaisi suistaa vaunun kiskoilla. Samalla muistutettiin Kulosaari-yhtiötä yleisesti heidän velvollisuudestaan pitää ratansa liikennöitävässä kunnossa. Vuoden 1914 alussa 8. tammikuuta Kulosaari-yhtiö vuorostaan syytti raitiotieyhtiötä ajamatta jääneistä vuoroista ja loppuunkuluneiden vaunujen heikosta kunnosta. Ilmeisesti tämän valituksen taustana olivat olleet sääolosuhteet, koska HRO ilmoitti vastauksessaan, etteivät he pysty tuomaan Kulosaareen auravaunua, ennenkuin raiteet Helsingin puolella on saatu puhdistettua. Vaunuihin kohdistuneisiin valituksiin vastattiin, että vaikka vaunut ovat vanhempaa tyyppiä, ne ovat täysin kunnostettuja ja liikennekelpoisia. Muistutettiin myös, että jo aikoja sitten Kulosaari-yhtiölle oli kerrottu, miksi uudempia vaunuja ei voida käyttää Kulosaaren linjalla. HRO korosti erityisesti sitä, että Kulosaaren linjalle oli asetettu suhteellisesti enemmän varavaunuja kuin yhtiön omille linjoille.



Yhtiöiden välisen kitkan poistamiseksi päätti Kulosaari-yhtiön johtokunta kokouksessaan 14. helmikuuta 1914 ehdottaa HRO:lle neuvotteluja uuden keskinäisen sopimuksen aikaansaamiseksi. Kulosaari-yhtiön varsinainen yhtiökokous 28. maaliskuuta hyväksyi laaditun sopimusehdotuksen ja valtuutti edustajansa neuvottelemaan siitä ja allekirjoittamaan mahdollisesti saatavan sopimuksen. Neuvottelut onnistuivat ja HRO hyväksyi 30. heinäkuuta 1914 uuden sopimuksen, joka allekirjoitettiin 18. elokuuta.



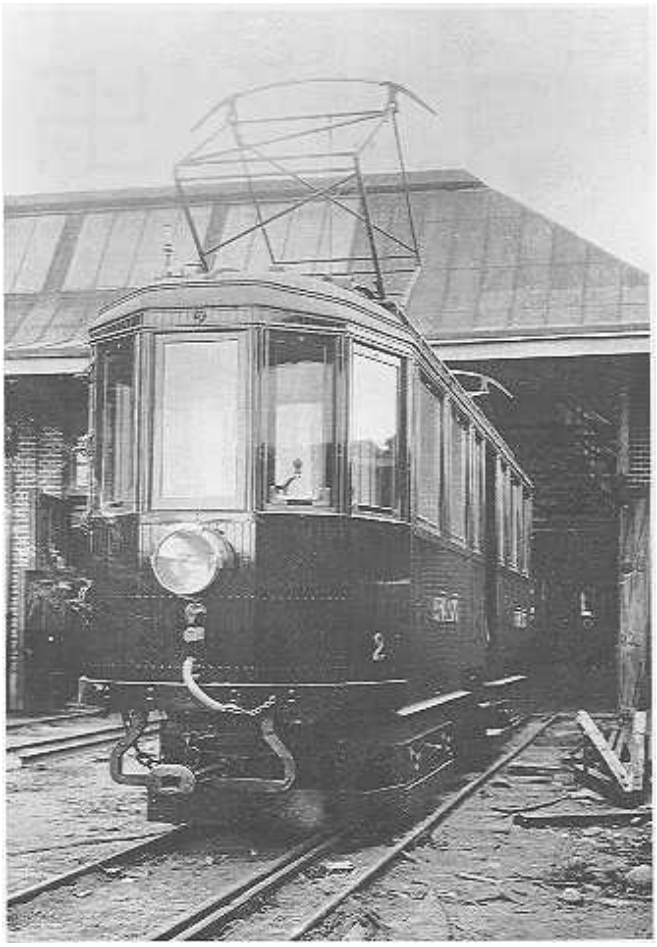
(Ylhäällä ja vasemmalla)Ykkösvaunu koeajolla Sörnäisissä vuonna 1919.

Seuraavalle sivulle

Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

KULOSAAREN RAITIOTIE, sivu 3

Alku	Seuraava sivu	Edellinen sivu



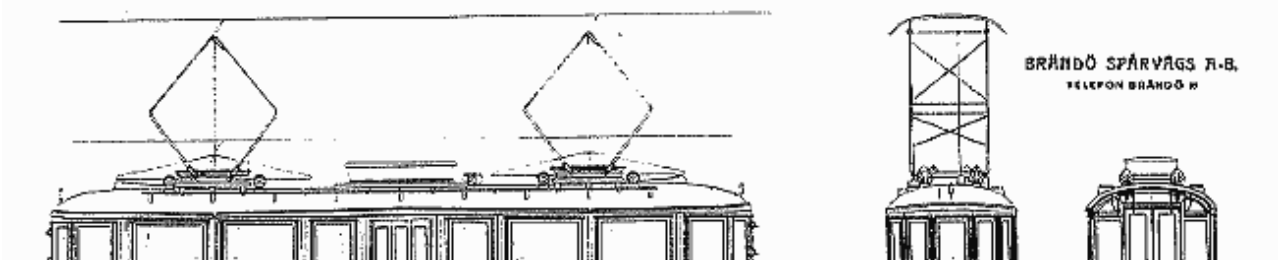
Vaunu 2 Västeråsin konepajan pihalla.Kuten kiskojen monilukuisuudesta nähdään, valmisti ASEA kalustoa lukuisille eri raideleveyksille.

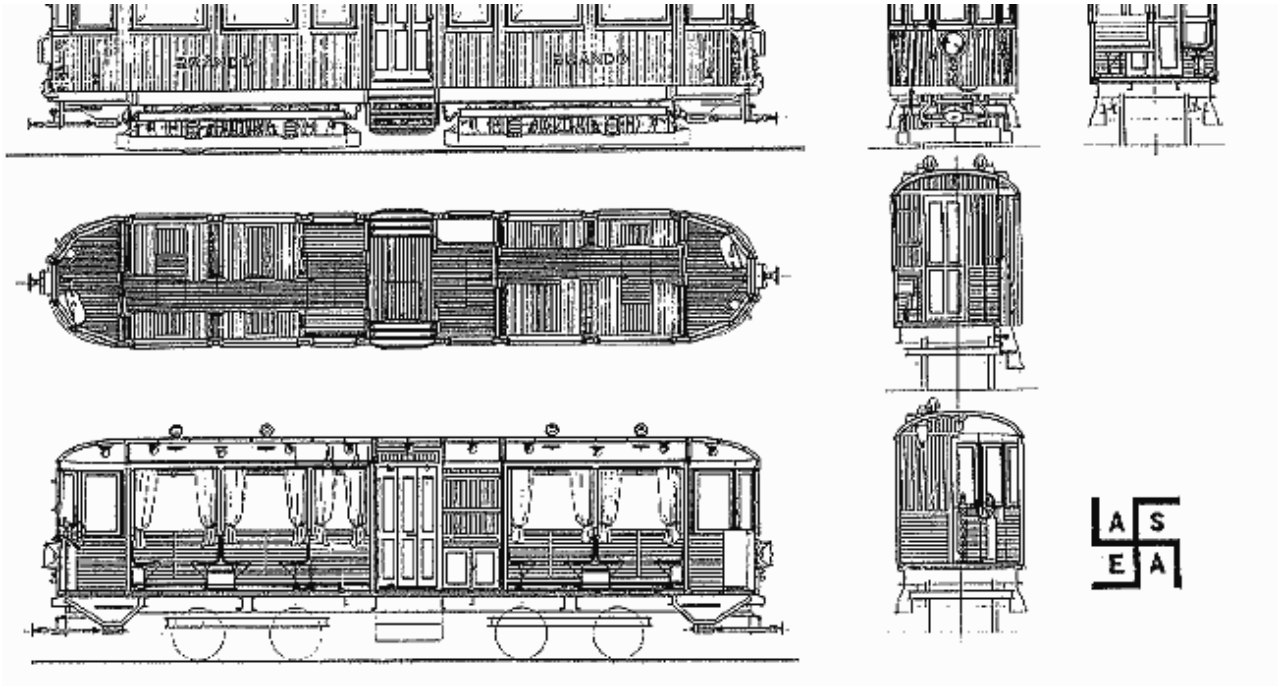
Pääpiirteissään yhtiöiden velvollisuudet ja kustannusten jako noudattivat vanhaa sopimusta. Kustannusten osalta jaettiin linja nyt kahteen osaan: Kulosaari-yhtiön omistamaan Pääskylänkatu - Kulosaari ja HRO:lle kuuluvaan Kauppatori - Itäinen Viertotie -osiin. Yhtiöillä tuli olemaan vastavuoroinen tarkastusoikeus rataa ja radan liikennettä koskevissa talousasioissa. Sopimukseen tuli nyt myös kohta perävaunujen käytöstä tarpeen niin vaatiessa. Raitiotieyhtiö vastasi myös liikenteen aiheuttamasta vahingosta ulkopuoliselle koko linjan pituudelta.

Mahdollisista ajovuorojen poisjäämisistä oli seuraavia säännöksiä: jos Kulosaari-yhtiö oli syyllinen vuoron poisjääntiin, oli sen korvattava poisjääntä aikataulun mukaisilla kilometrimäärillä kerrottuna maksuna HRO:lle, mutta jos poisjääminen oli HRO:n syytä, maksettiin sille ainoastaan todellisten ajokilometrien perusteella ja lisäksi HRO oli tässä tapauksessa korvausvelvollinen Kulosaari-yhtiölle ajamattomista vuoroista uskottujen miesten arvioimalla summalla. Kolmanneksi jos poisjäännin syynä oli luonnoneste, sota tai joku muu "force majeure" -tapaus, sai HRO korvausta vain todella ajetuista kilometreistä. Merkittävä tarkennus oli lauttapäällystön alistaminen HRO:n edustajan alaiseksi vuorolistaa ja aikataulun noudattamista koskevissa asioissa.

Kulosaari-yhtiö määräsi Kulosaarella tapahtuvien matkojen matkustajamaksut, samoinkuin lauttamaksut. Kummankin osapuolen siirtoliput olivat voimassa keskinäisessä liikenteessä. Vuoden 1915 alusta HRO:n vuosiliput, vapaaliput ja kuponkikortit eivät enää kelvanneet Kulosaaren vaunuissa. Poikkeukseksi jäivät kuitenkin HRO:n hallituksen jäsenten vuosiliput, jotka edelleenkin oikeuttivat matkustamaan myös Kulosaaren vaunuissa.

Uuden sopimuksen voimassaolokausi sovittiin päättyvän Kulosaari-yhtiön toimilupakauden lopussa eli vuoden 1945 viimeisenä päivänä.

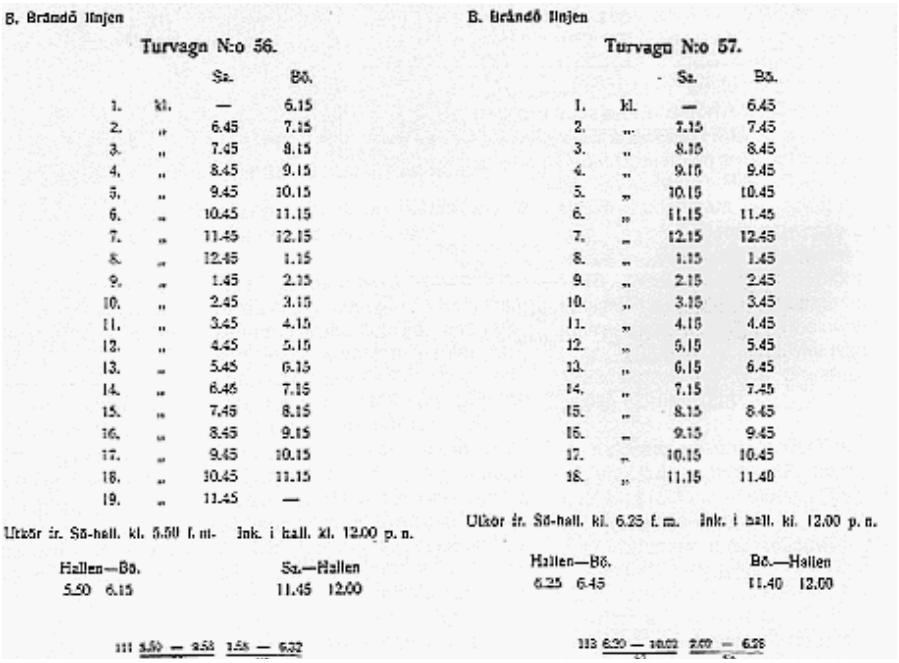




Liikennejärjestelyt Helsinkiin olivat tuottaneet yhtiölle vuosittain tappiota, lähinnä lautan suurten käyttökustannusten osalta. Yhtiön johtokunta näki edelleen sillan rakentamisen Helsingin ja Kulosaaren välille parhaana ratkaisuna.

Tässä mielessä Kulosaari-yhtiö lähetti 24. syyskuuta 1914 Helsingin kaupunginvaltuutetuille anomuksen, jossa korostettiin sillan tarpeellisuutta ja ilmaistiin yhtiön valmius toteuttaa Helsingin kaupungin ehdot sillan suhteen. Jos sillasta tulisi laivaliikenteelle todellista haittaa, jota ei voitaisi muulla tavoin korvata, yhtiö olisi valmis purkamaan tarvittavan osan sillasta, kun haitan tiedoksisaannista olisi vuosi kulunut. Helsingissä anomusta käsittelevät kaupungin hallintoelimet suhtautuivat anomukseen kielteisesti

Asian eteenpäin viemiseksi perustettiin Kulosaari-yhtiön hallinnosta erillinen Brändö Spårvägsaktiebolag, jolle Kulosaari-yhtiö luovutti 31. joulukuuta 1914 liikennelupansa ja -oikeutensa ja raitiotien laitteineen 300.000 markan hinnasta, mikä maksettiin vastaavan summan määräisinä osakkeina uudessa yhtiössä. Kauppaan kuului myös oikeus rakentaa silta Kulosaaren ja Kuorekarin välille ja oikeudet jatkaa raitiotietä Itäistä Rengastietä ja Nau- rissaarentietä (nykyinen Risto Rytin tie) pitkin Naurissaareen sekä Kruunuvuorentietä (nykyinen Kalliokaivonmäki) pitkin nykyisten Wihurin aukion ja Valas-nimisen luodon kautta Mäntysaareen eli nykyiseen Honkaluotoon. Höyrylautta "Brändö" ei sisältynyt kauppaan, mutta uudella raitiotieyhtiöllä oli edelleen lautan vapaa käyttöoikeus. Lautta siirtyi vasta myöhemmin 2. joulukuuta 1915 tehdyllä kaupalla Kulosaaren raitiotieosakeyhtiön omistukseen.



B. Brändö linjen

Turvagn N:o 56.

		Sa.	Bö.
1.	kl.	—	6.15
2.	„	6.45	7.15
3.	„	7.45	8.15
4.	„	8.45	9.15
5.	„	9.45	10.15
6.	„	10.45	11.15
7.	„	11.45	12.15
8.	„	12.45	1.15
9.	„	1.45	2.15
10.	„	2.45	3.15
11.	„	3.45	4.15
12.	„	4.45	5.15
13.	„	5.45	6.15
14.	„	6.45	7.15
15.	„	7.45	8.15
16.	„	8.45	9.15
17.	„	9.45	10.15
18.	„	10.45	11.15
19.	„	11.45	—

Utkör är. Sö-hall. kl. 5.50 f. m. Ink. i hall. kl. 12.00 p. n.

Hallen—Bö.	Sa.—Hallen
5.50 6.15	11.45 12.00

111 5.50 — 9.58 1.58 — 6.22

B. Brändö linjen

Turvagn N:o 57.

		Sa.	Bö.
1.	kl.	—	6.45
2.	„	7.15	7.45
3.	„	8.15	8.45
4.	„	9.15	9.45
5.	„	10.15	10.45
6.	„	11.15	11.45
7.	„	12.15	12.45
8.	„	1.15	1.45
9.	„	2.15	2.45
10.	„	3.15	3.45
11.	„	4.15	4.45
12.	„	5.15	5.45
13.	„	6.15	6.45
14.	„	7.15	7.45
15.	„	8.15	8.45
16.	„	9.15	9.45
17.	„	10.15	10.45
18.	„	11.15	11.40

Utkör är. Sö-hall. kl. 6.25 f. m. Ink. i hall. kl. 12.00 p. n.

Hallen—Bö.	Bö.—Hallen
6.25 6.45	11.40 12.00

113 6.20 — 10.02 2.09 — 6.28

*Vuoden 1929 vuoroaikataulut Kulosaaren **B**-linjalle HRO:n aikataulusta, linjalla on kaksi vuoroa kuten "jumbojakin".*

Helsinkiä kotipaikkanaan pitäneelle Brändö Spårvägsaktiebolagille oli annettu yhtiöjärjestys 2.12.1914 ja senaatti hyväksyi sen 12.1.1915. Yhtiön ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat toimitusjohtajana insinööri Anders Kramer, insinööri Harald Herlin ja arkkitehti Oscar Bomanson sekä varamiehinä vapaaherra Rolf Standertskjöld-Nordenstam ja arkkitehti Lars Sonck. Tässä

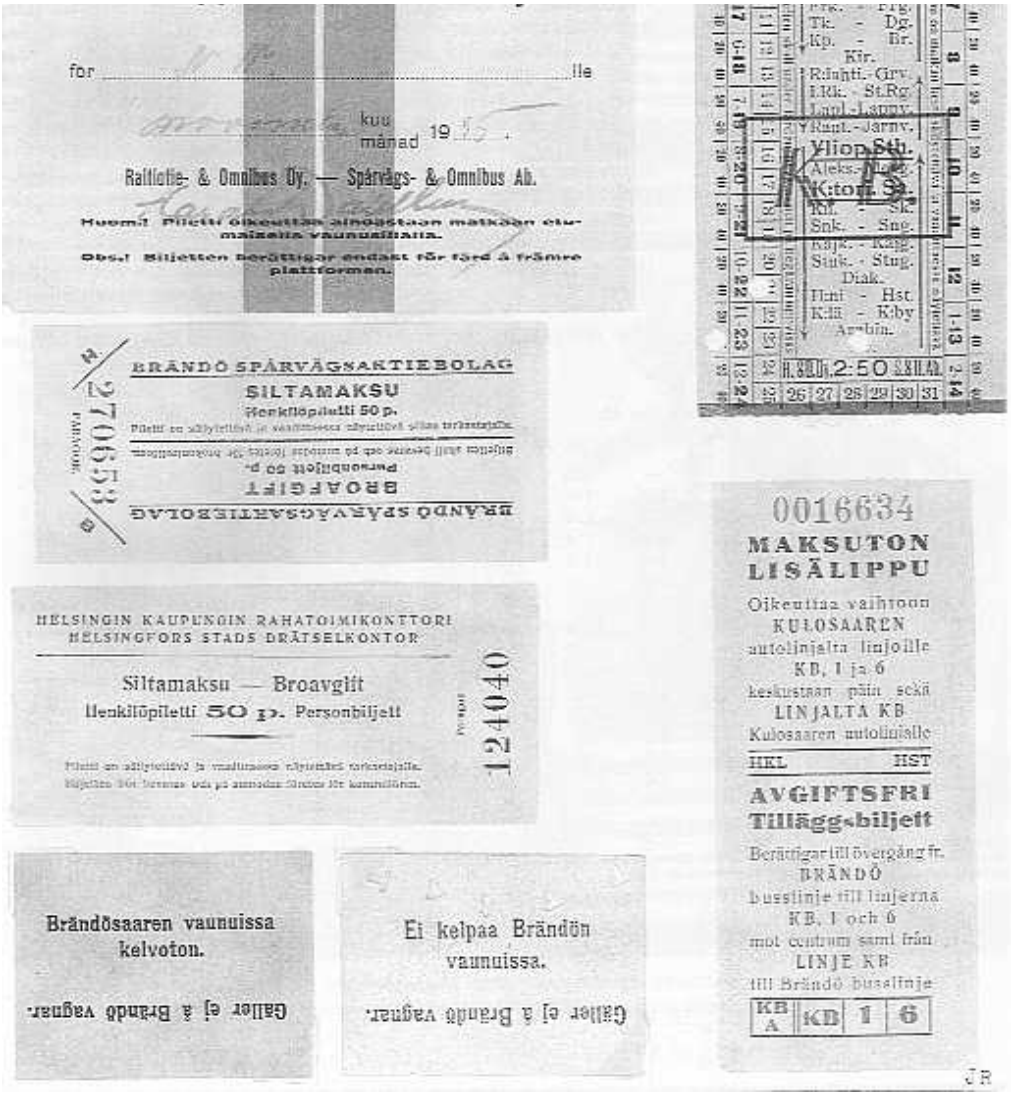
yhteydessä voidaan mainita, että helmikuussa 1916 toimitusjohtajaksi vaihtui pankinjohtaja Emil Schybergson, marraskuussa 1918 insinööri Ernst Löthner ja maaliskuussa 1922 vapaaherra Rolf Standertskjöid-Nordenstam.
Kulosaari-yhtiö ylimääräisessä yhtiökokouksessa 22. helmikuuta 1915 tehty kauppa hyväksyttiin yksimielisesti.

Maaliskuu-huhtikuussa 1915 Kulosaari-yhtiö sai siirretyksi toimilupansa virallisesti Brändö Spårvägsaktiebolag -yhtiölle, jonka yhtiöjärjestys on ruotsiksi julkaistu Raitiossa 4-1988.
Huhtikuun viimeisenä päivänä 1915 HRO hyväksyi Brändö Villastad Ab:n kanssa tekemänsä sopimuksensiirron Brändö Spårvägsaktiebolagille ja ilmoitti sen sitovan HRO:ta.

Ensi töikseen Kulosaaren raitiotieyhtiö jätti senaatille 24. helmikuuta 1915 anomuksen, jolla se anoi toimilupaa sähkökäyttöiselle yhden metrin raideleveyksiselle rautatielle, Rata alkaisi Kulosaaren kartanon rannasta Herttoniemestä silloisessa Helsingin pitäjässä jatkuen Kulosaaren läpi Sörnäisten rantaan Helsingissä. Siltayhteydet rakennettaisiin Kulosaaren ja Sörnäisten välille ja Herttoniemestä Naurissaareen, josta rakennettaisiin pengeryhteys Kulosaareen, Rataa, joka oli tarkoitettu etupäässä henkilökuljetukseen, voitaisiin käyttää myös tavarain, kuten esim. maataloustuotteiden kuljetukseen. Anomuksen perusteluina Kulosaaren raitiotieyhtiö esitti lautan vuosittain kuljettaman yli 300.000 matkustajan määrän ja radan avulla itäänpäin suuntautuvan liikenteen helpottumisen.
Anomukseen suostuttiin ja vahvistus päivättiin 22. kesäkuuta 1916 ja Kulosaaren raitiotieyhtiö sai oikeuden rakentaa Kulosaaren Raitiotieksi nimetyn radan. Sörnäisten ja Kulosaaren välisestä Kuorekarin kautta rakennettavasta sillasta oli toimiluvassa annettu runsaasti määräyksiä. Mainittakoon, että silta oli rakennettava kääntösiltana, jonka vapaan läpikulkuaukon leveyden tuli olla 13,6 metrin levyinen ja että läpikulkuaukon yläpuolelle ei saanut asentaa raitiotien ajojohtoja eikä muitakaan johtoja. Silta oli rakennettava siten, että väylän mahdollinen syventäminen myöhemmin seitsemään metriin ei tulisi vahingoittamaan sillan kantavia rakenteita. Sillan tuli toimia konevoimalla. Purjehduskauden aikana sillalla tuli olla jatkuva miehitys sillan avaamiseksi, jotta Vanhankaupunginlahden liikenne pääsisi esteettä ja viivytyksettä kulkemaan kumpaankin suuntaan. Purjehduskauden aikana silta oli myös pidettävä valaistuna hämärän laskeutumisesta auringon nousuun saakka. Lopuksi oli vielä määräys, että jos laivaväylä tultaisiin ruoppaamaan seitsemän metrin syvyiseksi tai jos liikenne muuten näyttäisi vaativan siltaan leveämpää kulkuaukkoa, oli Kulosaaren raitiotieyhtiö velvollinen tekemään sen, ei kuitenkaan 18 metriä leveämpänä aukkona.

Silloista ensimmäisenä rakennettiin 72,3 m pitkä ja 9 m leveä Naurissaaren paalusilta syksyn 1916 ja kevättalven 1917 välisenä aikana. Valmiin sillan laskettiin kestävän paitsi raitiovaunun myös Valtion Rautateiden tavaravaunun painon.
Kuorekarin ja Kulosaaren välistä siltaa alettiin rakentaa huhtikuussa 1917, mutta rakennustyöt keskeytyivät marraskuussa suurlakon ja seuraavan vuoden helmikuussa kansalaissodan johdosta. Valkoisten joukkojen voitettua sisällissodan ja taistelujen tauottua keväällä 1918, töitä jatkettiin ja sillan tämä osa valmistui ennen vuoden loppua. Myös Helsingin puoleista osaa alettiin rakentaa kesällä 1918. Kääntösilta rakennettiin heinäkuun ja syyskuun välisenä aikana. Brändö Spårvägsaktiebolag oli pelännyt, että kääntösiltaa ei olisi saatukaan ajoissa valmiiksi maailmansodan aiheuttaman sekasorron ja raaka-ainepulan takia ja yhtiö oli senvuoksi jo hankkinut tilapäiselle läppäsillalle luvan, jota ei sitten kuitenkaan tarvittu. Silta valmistui lopullisesti vuonna 1919 ja se avattiin liikenteelle 16. joulukuuta. Sillasta on julkaistu artikkeli Raitiossa 1-1986.

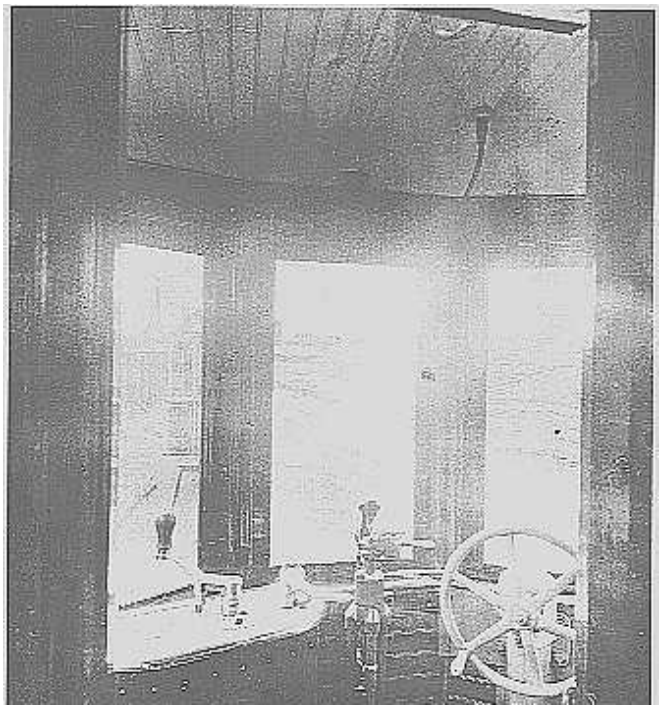
Kulosaaren raitiotieyhtiö oli v.1916 anonut oikeutta jatkaa rataa Kulosaaren kartanolta (Herttoniemestä)



Puotilan kartanolle ja oli saanut siihen luvankin tammikuussa 1917. Rataa ei kuitenkaan koskaan ryhdytty rakentamaan. Raitiossa 2-1985 on lyhyt kuvaus Puotilan ratakokouksesta.

Vielä ensimmäisen maailmansodan aikana ja aina vuoden 1919 lopulle saakka Kulosaaren linjaa liikennöitiin edelleenkin Kummer-vaunuilla. Samoin valitukset vaunujen huonosta kunnosta jatkuivat kulosaarelaisten taholta.

Tammikuussa 1918 Kulosaaren raitioliikenne keskeytettiin punakapinan alettua. Kulosaarelaiset eivät alistuneet vallan omiin käsiinsä ottaneen kansanvaltuus kunnan vaatimuksiin liikenteen jatkamisesta. Raitioliikenteen korvikkeena yritettiin aikaansaada hevosomnibussi Kulosaaren ja Helsingin välille. Monet saaren asukkaat kulkivat kuitenkin matkansa jalkapatikassa jäätyneen meren yli. Vasta sen jälkeen, kun taistelut huhtikuussa olivat päättyneet, raitiovaunut aloittivat jälleen kulkunsa Kulosaareen 12. toukokuuta 1918. Erityinen yöpikavuoro, joka lähti Kulosaaresta klo 23.15, alkoi liikennöidä 9. syyskuuta 1918 alkaen. Yöpikavuoro lopetettiin kannattamattomana vasta 1. huhtikuuta 1927.

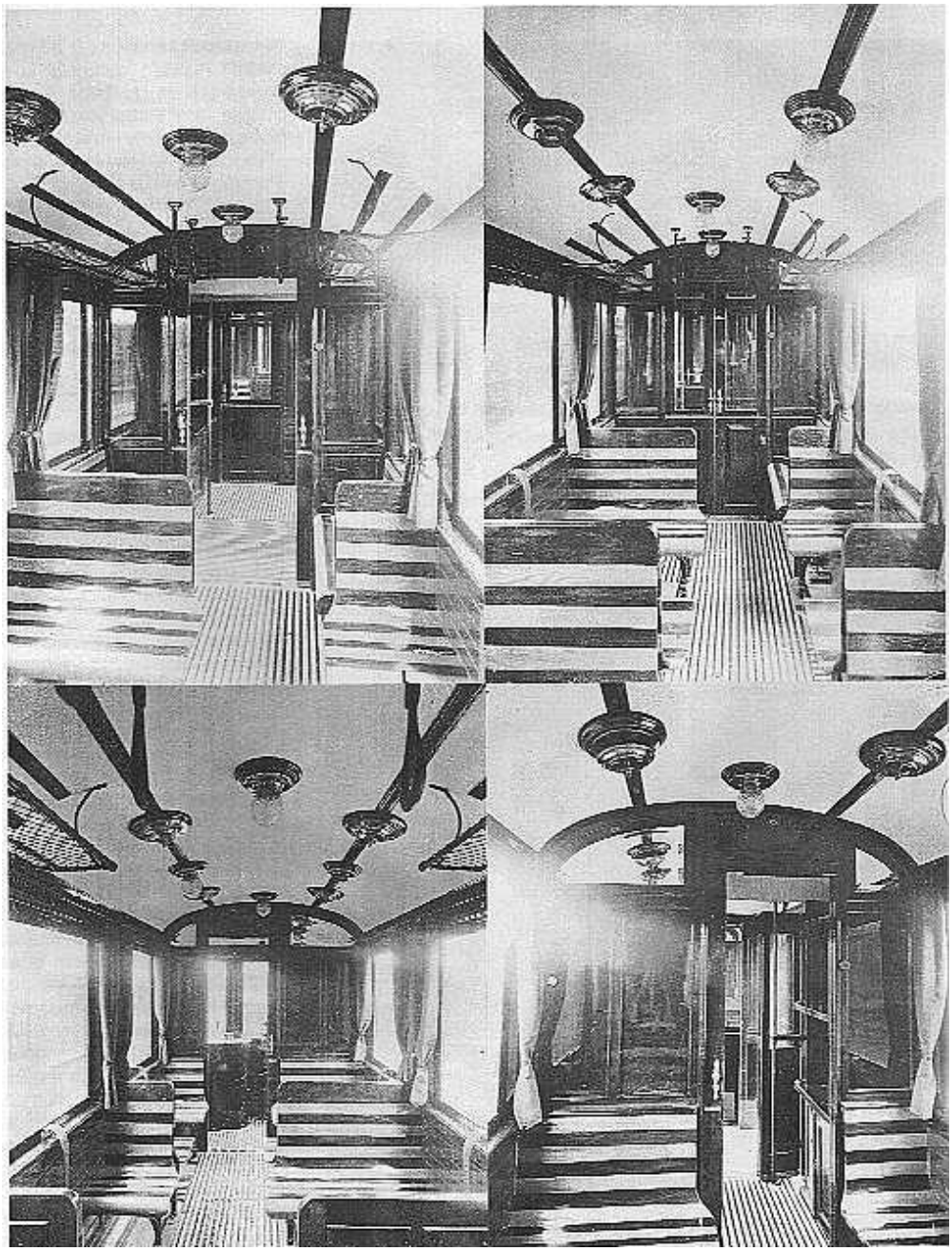


"Jumbon " ohjaamo, jossa ajokytkin eli kontrolleri vasemmalla (mallia "kahvimylly"), keskellä ilmajarruventtiili viheltimineen ja oikealla käsijarrun pyörä. Muuta näin hienossa vaunussa ei tarvita, ei edes kuljettajan istuinta.

Vuoden 1919 aikana muistutettiin henkilöstöä useaan otteeseen siitä, että ketkä saivat matkustaa Kulosaaren vaunuissa ja ketkä eivät saaneet. Helmikuussa muistutettiin, että HRO:n virkalipun haltijat saivat matkustaa. Toukokuussa taas huomautettiin että poliisit, joilla ei ole komennusta, eivät saaneet astua vaunuun maksutta. Samassa kuussa terotettiin mieliin, että omasta henkilökunnasta vain Kulosaaren linjan henkilöstöllä ja heidän vapaapäivien päästäjillä oli oikeus matkustaa maksutta. Erikoisin kielto annettiin jo vuoden alussa 13. tammikuuta. Kulosaaren rantahotellissa havaitun isorokkotapauksen johdosta

kiellettiin kaikkien hotellivieraiden pääsy raitiovaunuun ja rahastajan oli paikallisten asukkaiden avulla todettava, ettei vaunussa tosiaan ollut yhtäkään hotellissa asuvaa.

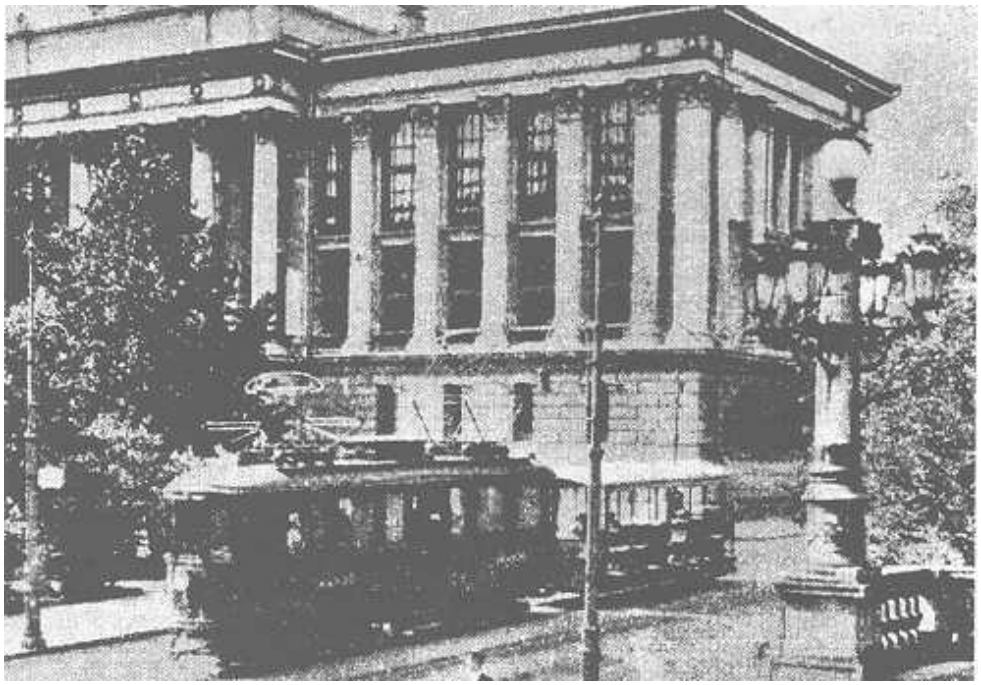
Tyytymättömänä HRO:n pieniin Kummer-vaunuihin Brändö Spårvägsaktiebolag aikoi hankkia omia vaunuja. Yhtiö oli saanut ASEA:lta tarjouksen telivaunuista ja 15. huhtikuuta päätettiin alustavasti tilata kaksi moottorivaunua ja yksi perävaunu. Ennen lopullista tilausta tiedusteltiin kuitenkin HRO:n kantaa asiassa. HRO vastasi parin päivän kuluttua, että ko. vaunut pystyvät hyvin kulkemaan Helsingin radoilla ja että heillä ei tämän johdosta muutenkaan ole mitään keskinäisen sopimuksen tarkistamista vastaan. Niinpä Kulosaari-yhtiö päätti 6. toukokuuta 1916, siis jo ennen Kulosaaren sillasta tehtyä päätöstä, tilata ASEA:lta maamme kaksi ensimmäistä telivaunua, jotka pystyisivät hinaamaan kahta tavallista senaikaista perävaunua. Alustavassa tilauksessa mainittu perävaunu jätettiin kuitenkin tilaamatta. Vaunut valmistuivat jo vuonna 1917, mutta ensimmäisen maailmansodan taisteluiden takia niitä ei pystytty tuomaan Suomeen ennenkuin toukokuussa 1919. Suomenlahti, kuten muutkin lähimerialueet, olivat venäläisten ja saksalaisten vahvasti miinoittamia ja kauppamerenkulku oli turvalsuussyistä pysähdyksissä. Ruotsi oli asettanut vientikiellon sotaakäyviin maihin eli myös Venäjän keisarikuntaan ja siten myös Kulosaaren raitioteille.



Kulosaarelaisten mielestä eivät heidän vaununsa, jotka kokonsa vuoksi saivat "jumbo" lempinimen, kaivanneet linjakilpiä, koska vaunut varsin selvästi erottuivat HRO:n vaunuista. Kulosaaren linjalla liikennöivissä HRO:n vaunuissa olivat linjakilvet valkoisia mustin tekstein. Vasta vuonna 1928, kun kulosaarelaisyhtiö oli myyty HRO:lle, ilmestyi "jumbojen" etupäähän linjatunnus B (= Brändö), joka sittemmin syyskuun alussa 1934 muutettiin KB:ksi (= Kulosaari - Brändö). Samaan aikaan poistettiin rnessinkiset ruotsinkieliset "Brändö." -tekstit.vaunujen kyljistä. Vaunujen tuloajalta vuodelta 1919 voitaneen kertoa, että Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö ilmoitti ASEA:lle vaunujen saavuttua, että niihin pitäisi saada seuraavanlaiset emalikilvet (tässä poismainittuina

Ylhäällä ja alavasemmalla kuvia vaunun isosta osastosta, alhaalla oikealla näkymä pienestä tupakoitsijoiden osastosta.

ruotsinkieliset käännökset): "4 sijaa takasillalla", "16 istumapaikkaa", "4 seisomapaikkaa", "Tupakoiminen kielletään", "Sylkeminen vaunussa kielletään", "12 istumapaikkaa", "Tupakoiminen sallittu", "Sylkeminen vaunussa kielletty", "10 seisomapaikkaa" ja "Astukaa eteenpäin poistuessanne". Tehtaalta vastattiin muuten myönteisesti, mutta ehdotettiin kun kylttien lukumäärä jäisi kahden vaunun kohdalla muuten kovin pieneksi, että eikö Kulosaarelle kelpaisi ASEA:lta tuotannossa jo olleisiin Helsingin vaunuihin laitettavat "Tupakanpoltto kielletty" -kyltit. Samoin todettiin, että eikö sylkemisestä riittäisi yhdenlainen tekstimalli eli että se olisi vain "kielletty". Lisäksi toivottiin, että vaunusta poistuttaessa asiasta kerrottaisiin tekstillä "Vaunusta poistuessa astukaa eteenpäin". Tällaisia tekstisabluunoita oli valmiina aikaisempien tilausten peruilta. Ruotsinkielisissä teksteissä ei ollut huomauttamista.



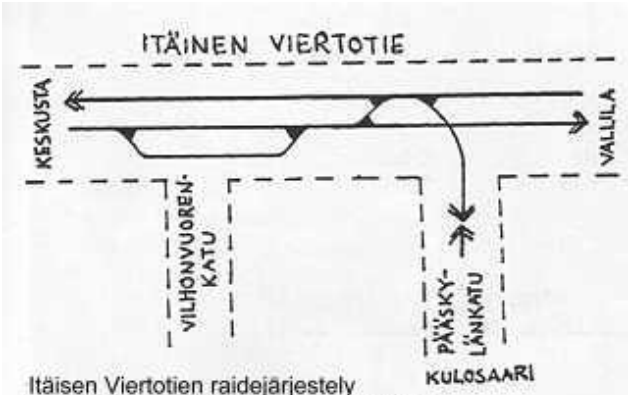
Kulosaaren 'jumbo' 1920-30 -luvulla Snellmaninkadulla nykyisen Kansallisarkiston luona. Erikoista ei ole perässä keikkuva avoperävaunu, vaan se että vaunu virroittaa takimmaisella saksisangalla. Postikorttikuva.

Sörnäisten ja Kulosaaren välisen sillan vihkiäiset pidettiin 16. joulukuuta 1919, jolloin Kulosaaren raitiotien uudet vaunut toivat kutsuvieraat paikalle ja seremonioitten jälkeen alkoi liikenne sillalla. Samantien lopetettiin lauttaliikenne. Sillan ylittämisestä alettiin raitiotien matkustajilta periä entisen lauttamaksun suuruista siltamaksua.

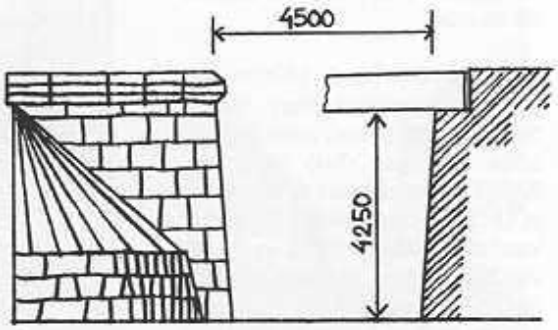
1940-luvun lopun näkymä Pitkälle sillalle, jolle on juuri saapumassa ilmeisesti Käpylän linjalla kulkeva "jumbo" Vaunussa on jäljellä vain etupään virroitin. Postikorttikuva.

Tammikuussa 1920 myytiin Kulosaaren puoleinen lauttalaituri huvilakaupungille ja päätettiin tarjota Sörnäisen puoleista laituria joko Helsingin kaupungille tai Masut -öljy-yhtiölle (Shell). Lautta saatiin v. 1921 kaupattua edullisesti kotkalaiselle huolintaliikkeelle Ab

Federation Stevedoring Ltd:lie ja se sai uuden nimen "Lautta". Vuonna 1932 helsinkiläinen toiminimi Pihkamäki & Elo osti "Lautan" ja v. 1934 se poistettiin alusrekisteristä.

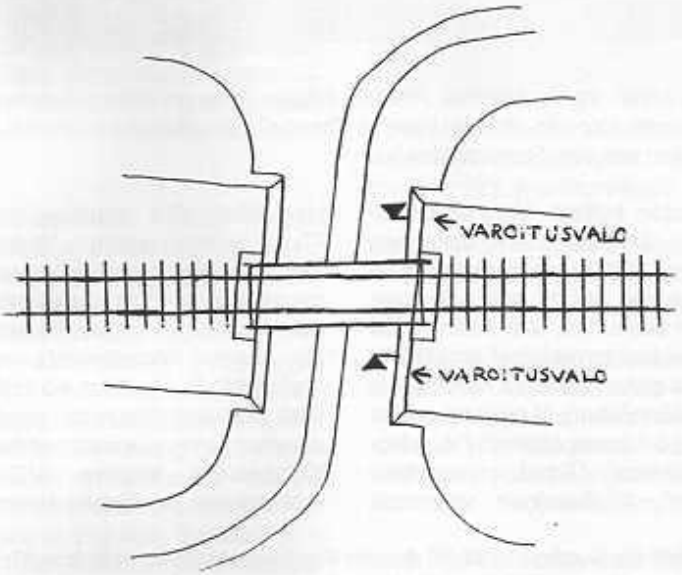


Itäisen Viertotien raidejärjestely vuonna 1914, jolloin Kulosaaren vaunut "koukkasivat" väärän puolen kautta mennessään alas Pääskylänkadulle



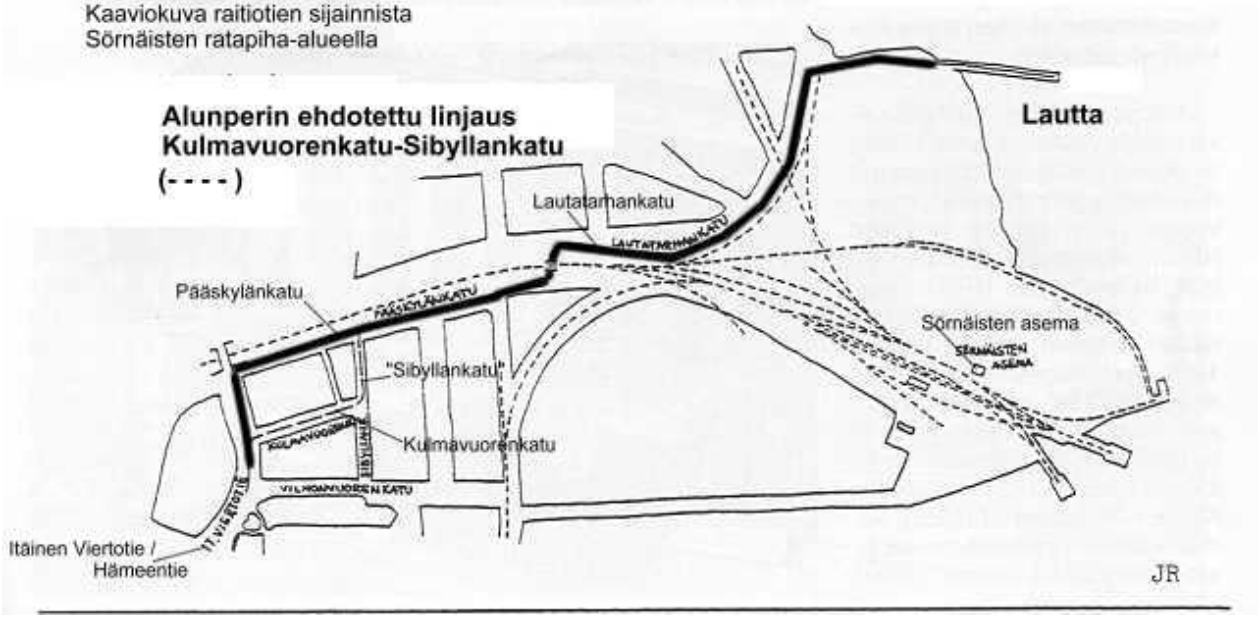
Sörnäisten rautatien alikulkusillan piirros

Uusissa



Sörnäisten sillan kuvanto ylhäältä
Rautatiesillan alitus on sijoitettu lievästi vinoon, jolloin raitiotien alitustakaan ei ole tarvittu laittaa suoraankulmaan

Kaaviokuva raitiotien sijainnista Sörnäisten ratapiha-alueella



Kulosaaren vaunuissa esiintyi aluksi paljon vikoja, joten ne oli vedettävä liikenteestä korjattaviksi ja HRO jatkoi omilla vaunuillaan linjan hoitoa parin vuoden aikana. Sillan valmistuttua HRO asetti linjalle myös aiemmin kaivattuja ASEA-vaunuja. Seuraavina vuosina kunnostetut "jumbot" olivat kylkitekstiensä

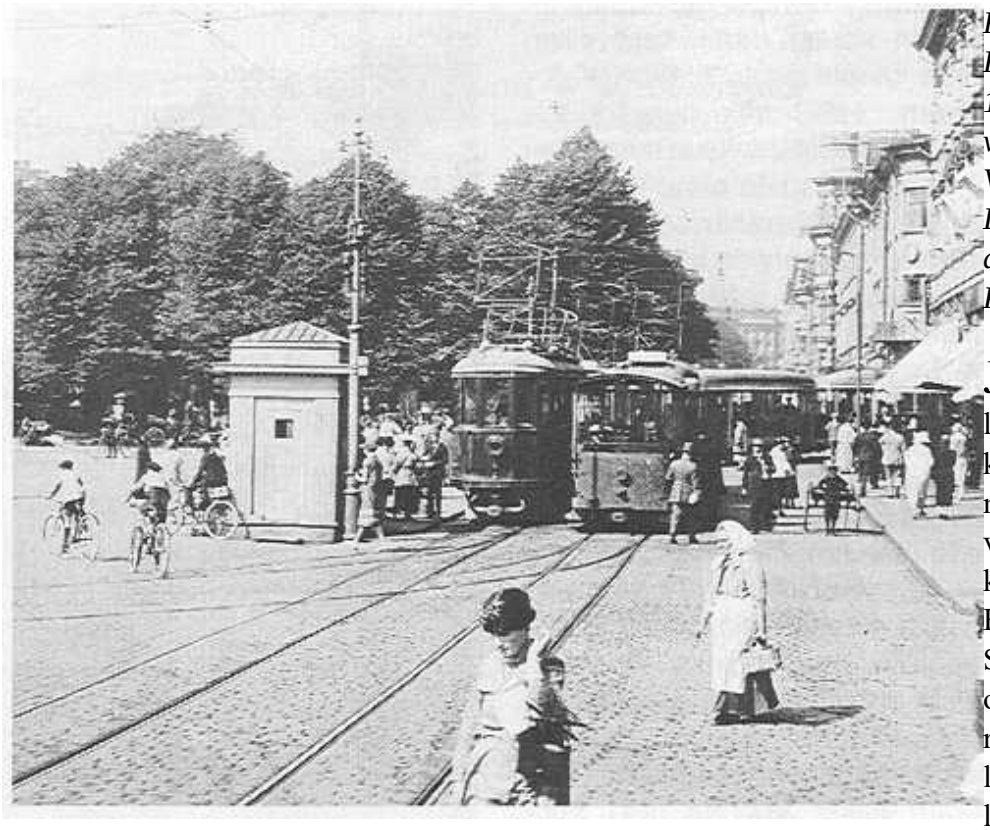
mukaisesti ainoastaan Kulosaaren linjalla aina vuoteen 1934 saakka.vaunujen ollessa huollossa tai korjaamolla, niitä korvasivat HRO:n vaunut. Tarpeen niin vaatiessa vaunuihin liitettiin perävaunu, jollaisena usein oli nyt perävaunuksi muutettuna Kummer-vaunu. Vuoden 1928 alussa Kulosaaren linjan vaunujen huolto ja yöpyminen siirrettiin Töölön hallista luonnollisemmalta tuntuvaan Vallilan halliin.

Seuraavalle sivulle

Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

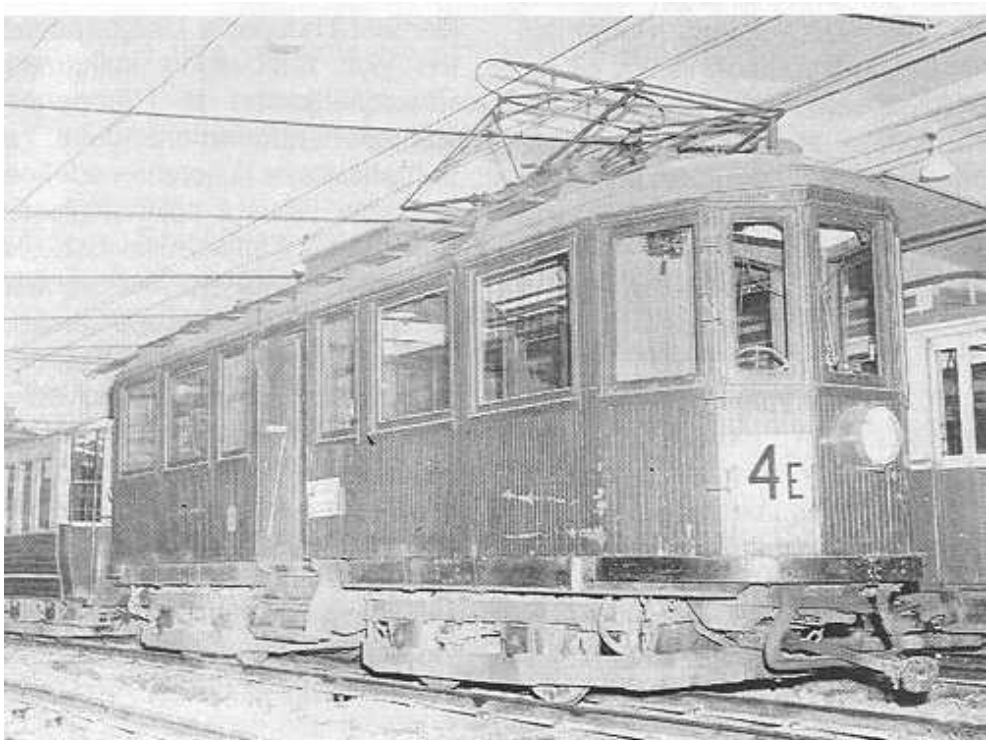
KULOSAAREN RAITIOTIE, sivu 4

Alku	Seuraava sivu	Edellinen sivu



Kulosaaren 'Jumbo' Kauppatorin päätepysäkillä 1920-luvun puolivälissä valmiina Kulosaarta kohti. Viereisellä raiteella on Lähinnä ASEA:n avoperävaunu 221. Postikorttikuva

Jo vuoden 1925 toukokuusta lähtien oli kulosaarelaisten keskuudessa puhuttu raitiotien myymisestä HRO:lle, mutta vasta 6. kesäkuuta 1928 kauppakirjat allekirjoitettiin. Kaupassa siirtyi Brändö Spårvägsaktiebolagin koko omaisuus kiinteistöineen, ratoineen, kalustoineen ja liikennelupineen HRO:lle, lukuunottamatta Naurissalmen ja Sörnäisten siltoja, jotka myytiin Helsingin kaupungille. Lokakuun 18. päivänä 1929 Kulosaaren raitiotieosakeyhtiön ylimääräinen yhtiökokous päätti lakkauttaa yhtiön.

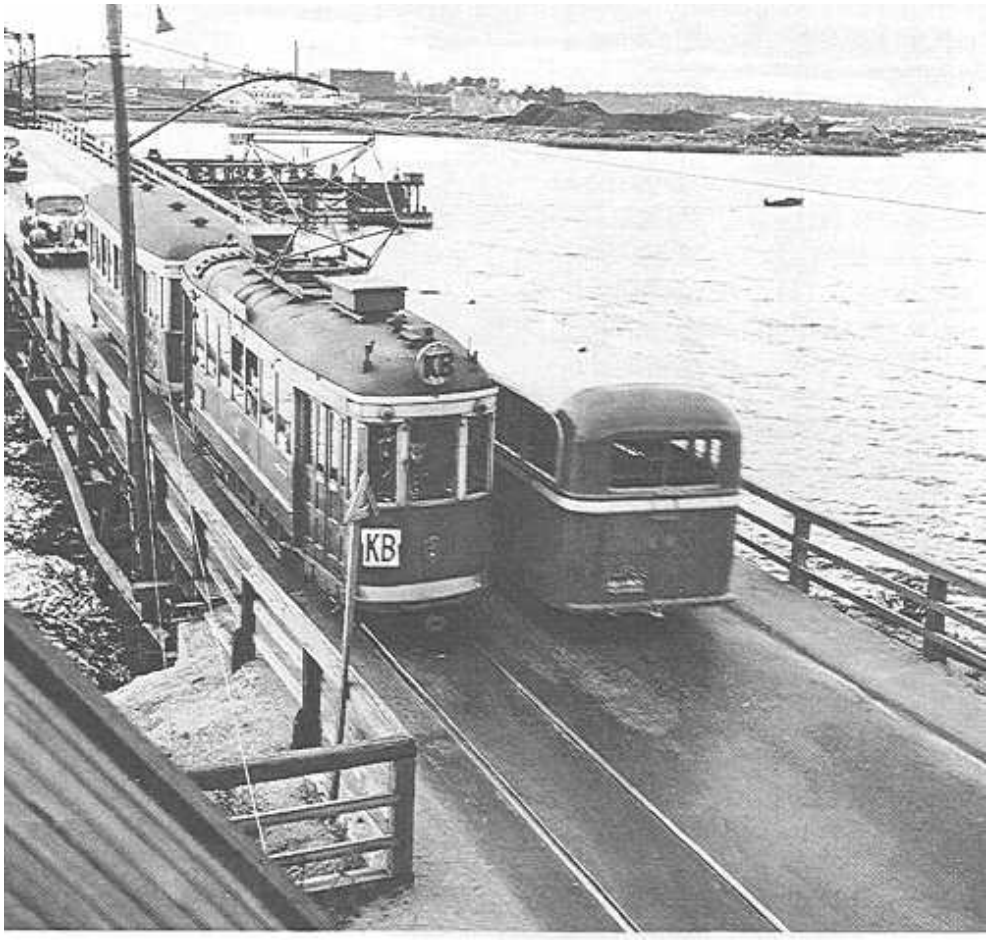


Viisikymmenluvun alussa 'jumbo" kulki mm. Munkkiniemen - Erottajan ruuhkalinjalla 4E Kuva: Okkola 12.1951

Helsingin kaupungin rahatoimikonttori keräsi siltamaksut sillan tultua kaupungin hallintaan. Kulosaaren HRO-raitiovaunulipuissa oli edelleen siltamaksun suuruinen korotus. Maksusta olivat vapautetut HRO:n virkapuvussa olevat ja henkilöt, jotka yhtiön laskuun työskentelivät radan

rakennus- tai korjaustöissä sillalla tai Kulosaaressa Samoin siltamaksua ei peritty henkilöiltä, jotka kulkivat sillan yli vaunulla tai muulla tavalla ja joilla oli vuosikortti, vapaakortti tai HRO:n jetoni (= korkeimmalle johdolle annettu kantorenkaalla varustettu pieni jalometallinen merkki, jota näyttämällä oikeutti aina vapaisiin matkoihin). Siltamaksuista annettiin kaupunginvaltuustossa 17.1.1940 päätös, että niiden kerääminen lopetetaan Talvisodan ajaksi. Vuonna 1941 Suomen - Ruotsin maaottelumarssin ajaksi 4.-25.5. oli päätetty, että arkisin klo 17-21 ja sunnuntaisin klo 8-20 ei siltamaksua peritä. Vuoden 1946 alussa tapahtuneen Kulosaaren kunnan Helsinkiin liittämisen yhteydessä siltamaksuista ja sillan vartioimisesta luovuttiin 29.12.1945 klo 10.

Mainittakoon vielä tässä yhteydessä, että sillalle päätettiin elokuussa 1944 asettaa ajoneuvojen ohiajokieltomerkit. Vuonna 1944 venäläiset yrittivät laajentaa komentovaltaansa täälläkinpäin (niinkuin näyttävät aina vuosituhannesta toiseen tekevän naapureillensa) ja pommittivat Helsingin siviilikohteita raskaalla kädellä. Seurauksena viattomien siviilien joukkotuhon lisäksi oli se, että Kulosaarensilta sai pommitusvaurioita, ja kaupunginhallitus päätti esittää kääntösillan sulkemista laivaliikenteeltä toukokuusta 1945. Puutavaraliikkeet August Eklöf Ab ja Vanda Flottförening vastustivat sillan sulkemista.

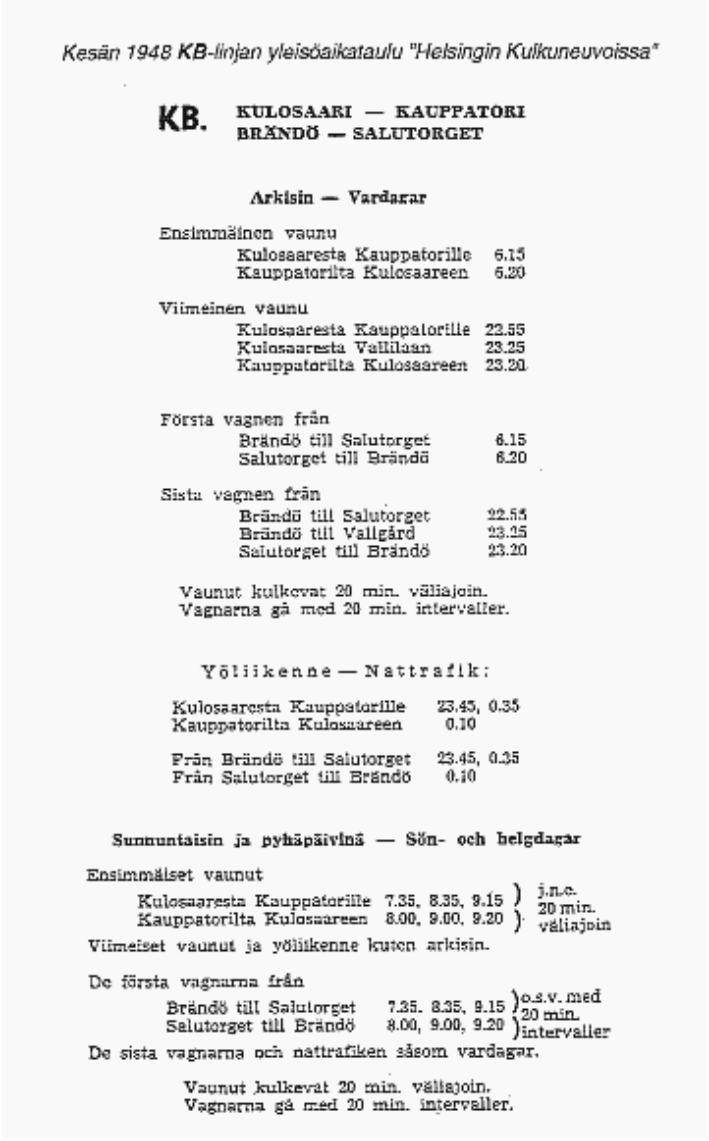


Kulosaaren sillan ahtautta 1950-luvun alussa. ASEA:n raitiovaunujuna ohittanut kääntösiltaosuuden ja on tullut Kuorekarin kohdalle.Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

Kulosaaren puurakenteista siltaa jouduttiin vuosittain korjaamaan ja vahvistamaan ja siitä johtuen esim. kesäkuussa 1931 kehotettiin kuljettajia ajamaan sillan Kulosaaren puoleisella osalla hitaasti ja erikoisesti varoen, koska siltaa siitä osin ei oltu vielä korjattu. Korjauksista huolimatta silta oli kulunut vuosien mittaan lisääntyneen liikenteen johdosta siinä määrin, että sen pelättiin jopa romahtavan. Sillan heikon kunnon vuoksi viranomaiset kielsivät 10.1.1936 käyttämästä "jumboja" ja amerikkalaismallisia vaunuja sillan yli menevässä liikenteessä. Siltaa korjattiin 24.2.-18.3. välisenä aikana, jolloin radioliikenne Kulosaareen korvattiin Viikin kautta kiertävillä busseilla. Lisäksi asetettiin yksi raitiovaunu kulkemaan Pääskylänkadun ja Hämeentien kulmasta Lautatarhankadulle, josta matkustajat kuljetettiin edelleen busseilla jäätietä pitkin Kulosaareen. Tämä jäätien bussi jouduttiin jäiden heikennyttyä korvaamaan reellä 1.-11.3. välisenä aikana, jonka jälkeen voitiin kulkea ainoastaan Viikin kautta. Raitiovaunut pääsivät jälleen 19. maaliskuuta Kulosaareen, mutta "jumbot" eivät enää sinne ajaneet. Ne siirrettiin hoitamaan ruuhkaliikennettä muilla linjoilla aina vuoteen 1954 saakka, jolloin ne poistettiin käytöstä.

Uudet tuulet puhalsivat 1930-luvulla HRO:n johdossa - raitiovaunut ovat aikansa eläneet, nyt on bussien aika. Kulosaaren linja muutettiin 15.5.1936 bussilinjaksi KB (7.3.1938 alkaen linja 40), mutta kiskoja ei

vielä tässä vaiheessa purettu, mikä myöhemmin todettiin onnekkaaksi ratkaisuksi. Yöliikennettä kokeiltiin 12.6.-1.10.1936 välisenä aikana, mutta ei suinkaan busseilla, vaan raitiovaunuilla, siten että Kauppatorilta lähti vaunu Kulosaareen klo 0.30 ja Kulosaaresta Helsinkiin klo 1.00. Kokeilu lopetettiin, koska matkustajia keskimäärin vain 4,4 henkilöä vuoroa kohti. V. 1937 liikennöitiin raitiovaunuilla tilapäisesti noin 140 päivän aikana.



Kesän 1948 KB-linjan yleisöaikataulu "Helsingin Kulkuneuvoissa"

KB. **KULOSAARI — KAUPPATORI**
BRÄNDÖ — SALUTORGET

Arkisin — Vardagar

Ensimmäinen vaunu
Kulosaaresta Kauppatorille 6.15
Kauppatorilta Kulosaareen 6.20

Viimeinen vaunu
Kulosaaresta Kauppatorille 23.55
Kulosaaresta Vallilaan 23.25
Kauppatorilta Kulosaareen 23.20

Första vagnen från
Brändö till Salutorget 6.15
Salutorget till Brändö 6.20

Sista vagnen från
Brändö till Salutorget 22.55
Brändö till Vallgård 23.25
Salutorget till Brändö 23.20

Vaunut kulkevat 20 min. väliajoin.
Vagnarna gå med 20 min. intervaller.

Yöliikenne — Nattrafik:

Kulosaaresta Kauppatorille 23.45, 0.35
Kauppatorilta Kulosaareen 0.10

Från Brändö till Salutorget 23.45, 0.35
Från Salutorget till Brändö 0.10

Sunnuntaisin ja pyhäpäivinä — Sön- och helgdagar

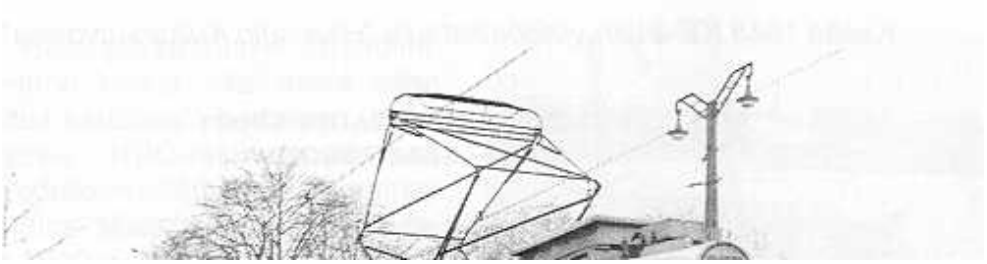
Ensimmäiset vaunut
Kulosaaresta Kauppatorille 7.35, 8.35, 9.15) j.n.e. 20 min. väliajoin
Kauppatorilta Kulosaareen 8.00, 9.00, 9.20)
Viimeiset vaunut ja yöliikenne kuten arkisin.

De första vagnarna från
Brändö till Salutorget 7.35, 8.35, 9.15) o.s.v. med 20 min. intervaller
Salutorget till Brändö 8.00, 9.00, 9.20)
De sista vagnarna och nattrafiken såsom vardagar.

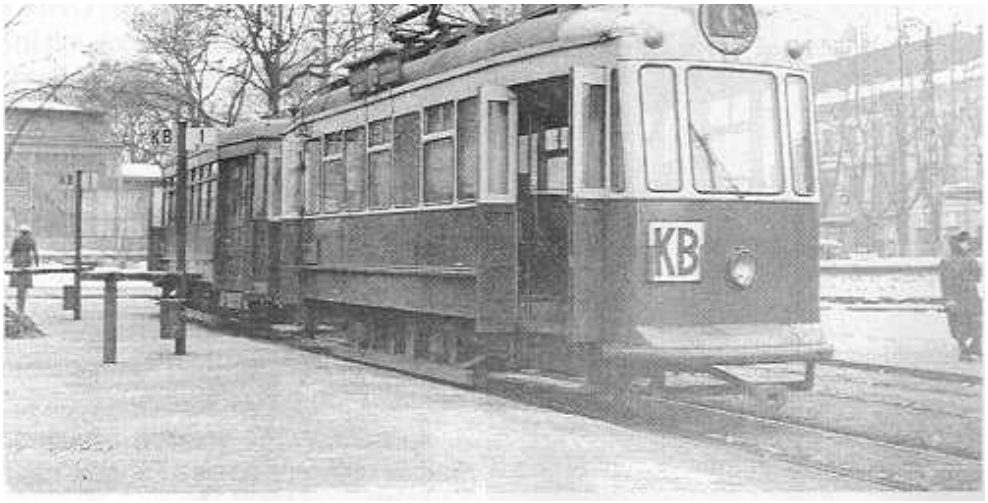
Vaunut kulkevat 20 min. väliajoin.
Vagnarna gå med 20 min. intervaller.

Kesän 1948 KB-linjan yleisöaikataulu "Helsingin Kulkuneuvoissa"

Syyskuun 1. päivänä 1939 alkanut toinen maailmansota aiheutti Suomessa välittömästi nestemäisten polttoaineiden säänttelyn. Bussiliikennettä jouduttiin supistamaan ja Kulosaaren raitiolinja aloitti jälleen liikenteen 11. syyskuuta 1939, mikä ei tuottanut vaikeuksia, olihan kiskot jätetty paikoilleen. Linjatunnuksena oli edelleen KB ja linjalle asetettiin nyt kolme vaunua, jotka kulkivat 20 minuutin välein. Sota-aika aiheutti kuitenkin ajoittain muutoksia. Talvisodan 1939-40 aikana liikennöitiin vain valoisana aikana (klo 716.30). Kevätpuolella valoisan ajan lisääntyessä pidennettiin liikennettä asteittain. Pari vuotta aiemmin aloitettu yöliikenne lopetettiin kesäkuun alusta 1942 monella linjalla, joiden joukossa oli myös Kulosaaren linja. Vuosien 1942-43 aikana mm. KB-linjalla oli liikenteessä kolmivaunuisia junia eli mv+pv+pv. Sähköpulan vuoksi viranomaiset määräsivät edelleen raitioliikennettä vähennettäväksi keväällä 1944. Kulosaareen pääsi 1.4.-19.5. välisenä aikana Kauppatorilta vain kerran tunnissa. Lisäksi kulki yksi vaunu Kulosaaren bensiiniaseman (Kulosaarentien alussa) ja Pääskylänkadun väliä 20 minuutin välein. Huhtikuun alussa muuttui, paitsi aikataulu, niin myös Kulosaaren linjan valkoiset linjakilvet vihreä-keltaisiksi. Seuraava muutos oli 20.5, jolloin lakkautettiin heilurivaunu ja Kauppatorin - Kulosaaren välillä liikennöitiin nyt kahdella vaunulla puolitunnittain. Tämän vaiheen aikana vaunut kohtasivat toisensa Lautatarhankadun vaihteella. Syksyllä näytti tilanne sähkövoiman suhteen hieman paremmalta ja yövaunut saattoivat palata Kulosaareen 1. marraskuuta 1944. Aikaisempaan 20 minuutin väliseen liikenteeseen päästiin kuitenkin vasta vuoden 1946 alusta. Kulosaaren raitiolinjaa liikennöitiin viimeisen kerran 14.2.1951, seuraavana päivänä aloitettiin liikennöinti bussilinjalla 30. Raitiovaunulinjalla oli jouduttu käyttämään korvaavia busseja jo 15.12.1950 alkaen, kun Kulosaaren siltapenger oli osittain vajonnut mereen ja haittasi liikenteen hoitoa.



KB-linjan viimeisimmät liikennöimispäivät ovat käsillä. Vaunustona on nykyaikaisinta kalustoa mitä voidaan ajatella - moottorivaununa alle vuoden



vanha Karian vaunu ja perävaununakin vain joitakin vuosia vanha Karian "pulavaunu". Kuva: Okkola, Kauppatori 11.2.1951.

KULOSAAREN RAITIOTIERATA

Yksiraiteinen rata alkoi Itäisen Viertotien (eli nykyisen Hämeentien) ja Vilhonvuorenkadun risteyksestä ja siellä oli toukokuusta 1911 lähtien matkustajia varten erityinen odotuspenkki. Rata jatkui Viertotietä jonkin matkaa pohjoiseen ja kääntyi Pääskylänkadun kulmasta oikealle mäkeä alas Pasilan - Sörnäisten satamaradan alikäytävälle saakka. Tällä Pääskylänkadun osuudella oli radan jyrkin kaltevuus 1:20 eli 50 promillea. Alikäytävän kohdalla rata kääntyi vasemmalle alittaen satamaradan erittäin ahtaan 4,5 metriä lyhyen vuonna 1879 rakennetun rautaisen rautatiesillan. Alikäytäväsillan molemmin puolin asennettiin kesäkuussa 1928 raitiovaunusta varoittavat hälytysvalot. Heti alituksen jälkeen raide kääntyi jyrkästi oikealle seuraten loivasti vasemmalle kaartuvaa satamaradan pengertä, ajo- ja raitiotie risteilivät Sörnäisten pohjoispuolen varastoalueille ja Arabian tehtaille vieneen rautatieraiteen kanssa ja veivät sitten jyrkästi oikealle, kääntyen sittemmin Säiliökatuna tunnettua ja nykyään jo hävinnyttä katua pitkin lauttalaiturille. Talven 1908-09 aikana oli jo rakennettu Kulosaaren puolelle tilapäinen lauttalaituri. Syksyllä 1909 rakennettiin Kulosaaren niemeen odotuskatos. Kulosaaressa rata jatkui Norsniementietä pitkin (nykyisen ltäväylän suuntainen) kääntyen Eteläiselle Rengastielle (nykyinen Kulosaarentie), jonka eteläreunaa rata seurasi 1,3 kilometrin verran päätepisteeseensä eli nykyisen Risto Rytin tien kulmassa olevalle aukiolle. Sinne pystytettiin radan viereen noin metrin korkuinen paalu osoittamaan kiskotuksen päättymistä.
Vuonna 1934 muutettiin rata kaksiraiteiseksi 250 metrin matkalta Lautatarhankadulla heti satamaradan alikulun jälkeen.
Syys-lokakuun vaihteessa 1939 rakennettiin Kulosaarentien länsipäähän uusi 70 metrin pituinen sivuutusraide, jota 1943 vielä pidennettiin 30 metrillä. Lokakuussa 1945 rakennettiin Kulosaaren päätepisteeseen 185 metrinen kääntösilmukka, jotta yksisuuntaisiakin vaunuja voitaisiin käyttää Kulosaaren linjalla.

Rata on purettu jo vuosia sitten ja laituripaikatkin ovat hävinneet nykyisen metroradan ja uusien Kulosaaren siltojen tieltä. Puusillan korvannut betonisilta itä-Helsingin suunnan kuviteltuine pikaraitioteiden vaatimine tilavarauksineen valmistui v. 1957. Seitsemänkymmentäluvulla nämä sillan keskellä olleet reservaattialueet otettiin hyötykäyttöön pikkuautojen lisäkaistoiksi.

SILLAT RAITIOTIEN TOIMILUPA-ALUEELLA

Sörnäisten sillan kokonaispituus oli 630 metriä, josta 125 m oli maapenkerettä keskellä salmea olevalla Kuorekarilla. Sörnäisistä Kuorekarille johtava 340 m pituinen osa, samoinkuin Kuorekarin ja Kulosaaren välinen 165 m pituinen osa, oli lujaan merenpohjaan upotettujen paaluarkkujen varaan rakennettua puusiltaa.
Sörnäisten puoleisen sillan keskikohtaan sijoitettiin rautainen kääntösilta. Hieman kääntösillan länsipuolelle rakennettiin pieni puinen vahtitupa, jonka luona kerättiin sillan ylittäjiltä siltamaksut. Kaksiaukkoisen kääntösillan, pituudeltaan 34,76 m, keski- ja sivupilarit oli tuettu merenpohjaan laskettuihin kivillä täytettyihin silta-arkkuihin. Pilarien vedenpinnan yläpuolinen osa oli rautabetonia. Vapaa kulkuaukko pilarien välillä oli 13,6 m ja vapaa korkeus oli 4,33 m toisessa aukossa ja toisessa se oli 4,85 m. Kääntösilta oli 6,1 m leveä, josta 4,4 m ajorataa. Ajorata oli 6,05 m korkeudella vedenpinnasta.
Sillan puuosan leveys oli 6,8 m, josta ajorataa 4,9 m. Jalkakäytävistä pohjoisen puoleinen oli 1,4 m leveä ja

eteläinen vain hätätilassa käytettävä 0,5 m levyinen. Raitiotiekiskot laskettiin ajoradan eteläreunaan. Naurissalmen silta Herttoniemestä Naurissaareen valmistui kevättalvella 1917. Silta oli 72,3 m pitkä ja 9 m leveä paalusilta. Sen kautta Kulosaari-yhtiö suunnitteli rakentavansa Puotilaan johtavan ratansa. Suunnitelmia ei kuitenkaan toteutettu. Tämäkin silta on jo vuosia sitten korvattu uudella. Raitiossa 1-1986 on julkaistu erillinen artikkeli kääntösillasta piirroksineen sekä numerossa 2-1993 on julkaistu valokuvia sillasta.

Seuraavalle sivulle

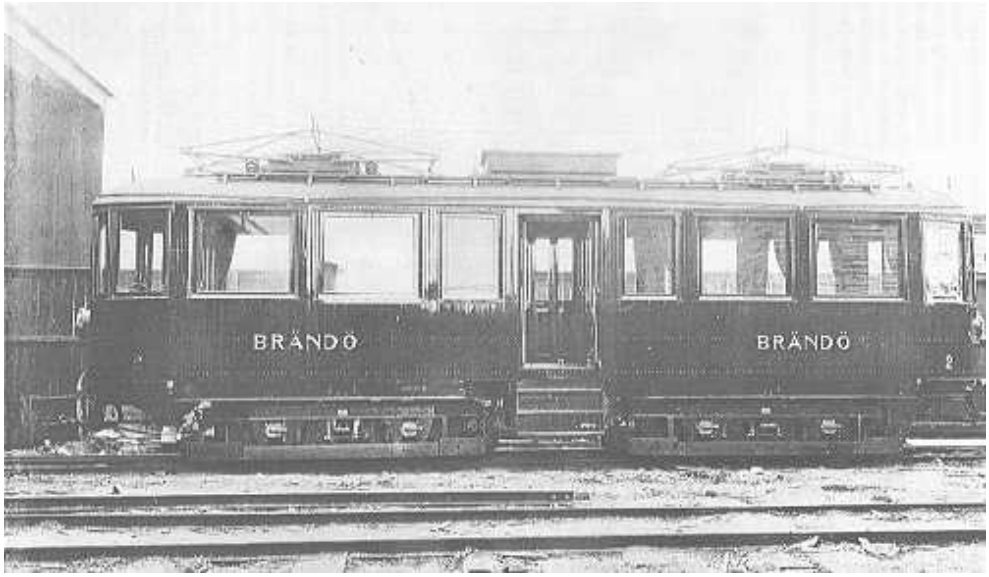
Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

KULOSAAREN RAITIOTIE, sivu 5

Alku	Edellinen sivu

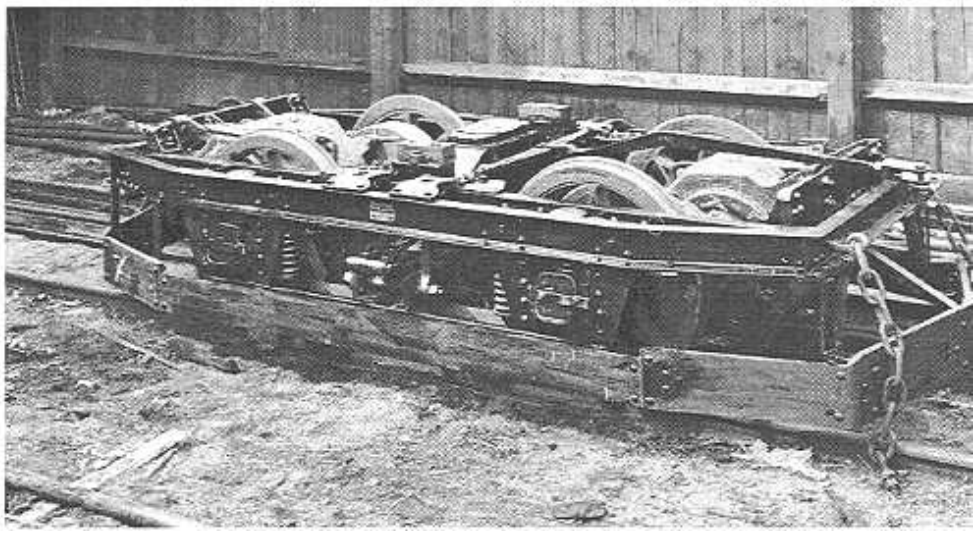
KULOSAAREN LINJAN RAITIOVAUNUTYYPIT

Kulosaaren linjan ensimmäiset vaunut olivat HRO:n Saksasta vuosina 1898 ja 1901 tilaamia Kummer-vaunuja, joiden päämitat ilmenevät allaolevista tiedoista.
Ainakin seuraavat Kummer-vaunut esiintyivät Kulosaaren linjalla eri aikoina: nro:t 2, 8,9,10,13, 21, 22, 30 ja 34.
Tällä vaunutyypillä liikennöitiin Kulosaareen 1909-19. Myöhemmin aina 1940-luvulle saakka nähtiin Kummer-vaunuja Kulosaaren linjalla perävaunuiksi muutettuna.



Vaunu 2 Västeråsin konepajan pihalla.

Varsinaiset Kulosaaren vaunut olivat kaksi komeaa ASEA:n valmistamaa moottorivaunua:
Vaunut olivat keskiovisia kahteen matkustajaosastoon jaettuja telivaunuja. Vaunuissa oli kuusi sivuikkunaa, kolme ikkunaa oven kummallakin puolella. Ovea lähinnä oleva ikkuna oli kahta muuta hieman pienempi. Leveämmät ikkunat olivat avattavissa laskemalla ne seinän sisätaskuun. Päätyä ympäröi viisi kapeaa ikkunaa, joista laitimmaiset ja muita hieman le-veämmät olivat avattavia. Ulkoseinien vuoraus oli punertavan ruskeaksi maalattua tiikkiä. Sivuseiniin oli kiinnitetty vaunun kummallekin sivulle keskioven molemmin puolin messinkikirjaimin omistajaa osoittava **Brändö** ja vaunun jokaiseen neljään päätykulmaan samoin messinkinen numero, toiseen vaunuun **1** ja toiseen **2**. Katolla oli kaksi saksisankatyyppistä virroitinta, joista takimmainen oli ajettaessa alasvedettynä.



"Jumbon" moottoriteli, jossa kummallakin akselilla on oma ASEA:n B 10 1/2 -tyyppinen ratamoottori eli pyörästöjärjestykseksi tulee kansainvälisen esitystavan mukaisesti Bo´Bo´.
Vaunujen yksisuuntaistuksen yhteydessä vuosina 1939 ja 1941 takapään virroittimet poistettiin. Vaunun kummassakin päädyssä kuljettajan ikkunan

alapuolella oli iso valonheitin, joka peitelevyllä pienennettiin näyttämään takapään punaista valoa. Vaunuun noustaessa oli kolme askelmaa. Ovet olivat saranaovia. Vaunu oli jaettu kahteen osastoon keskellä olevan käyntisillan molemmin puolin. Isommassa 16 paikan osastossa oli penkit järjestetty kahteen poikittaiseen vastakkain istuttavaan ryhmään, joissa keskikäytävän erottamina oli toisella seinustalla kahden ja toisella yhden istuttavat penkit. Lisäksi lähinnä keskisiltaa oli kummallakin seinustalla yksi pitkittäinen kahden hengen penkki. Pienempi 12 paikan osasto, jossa oli tupakointi sallittu, oli muuten samanlainen kuin suurempi osasto. paitsi että siitä puuttuivat pitkittäispenkit. Penkkien sijasta tila oli liitetty keskisiltaan kuuluviksi seisomapaikoiksi ja tavaratilaksi toisella seinustalla olevine hyllyineen. Huomattakoon lisäksi, että kahden hengen penkit olivat aina kulkusuuntaan nähden etummaisen osaston, eli kuljettajan puoleisen pään, oikealla seinustalla. Penkit olivat vaakasuoraan vuorotellen tummaksi ja vaaleaksi rimoitettuja puupenkkejä. Kuljettajalle oli kummassakin päädyssä väliseinällä erotettu oma erillinen osastonsa. Tupakointi näissä vaunuissa lienee päättynyt 1940-luvun puolivälissä.

Heti vaunujen käyttöönoton jälkeen havaittiin niissä vikoja, jotka johtuivat sota-ajan huonoista materiaaleista ja myös työn vaillinaisesta suorittamisesta.
Jatkuvien vikojen ilmetessä yhtiö päätti valittaa ASEA:lle ja vaatia korvausta. Vaunujen moottorit lähetettiinkin jo maaliskuun puolivälissä 1920 Ruotsiin korjattavaksi. Kuitenkin ne sen jälkeenkin osoittautuivat liian heikoiksi.
Vuoden 1928 lopulla pyydettiin muutamilta valmistajilta tarjouksia uusista moottoreista, joita tutkittuaan HRO:n johtokunta päätti kokouksessaan 10.4.1929 hankkia yhteen Kulosaaren vaunuun, mutta vain yhteen, yhdysvaltalaiset General Electricin moottorit tyyppiä GE 249 A. Vaunu 2 sai nämä moottorit. Vaunussa 1 oli edelleen alkuperäiset ASEA:n B 10112 -moottorit, jollaisia käytettiin myös HRO:n pienissä ASEA-vaunuissa.
Vuonna 1930 kumpaankin vaunuun asennettiin heikkojen ASEA:n kontrollereiden tilalle uudet saksalaiset AEG:N ajokytkimet (tyyppi FB 450/550 spezial 80, nro:t 359979-80) ja samalla vaunu 2 sai ulkoseiniinsä uuden honkavuorauksen.
Saman vuoden kesällä vaunuihin asennettiin kuljettajan ikkunaan käsikäyttöinen pyyhkijä. Lisäksi vaunuihin lisättiin ilmajarrullisten perävaunujen liitäntämahdollisuus.

Vasta vuonna 1943 Kulosaaren vaunut 1 ja 2 saivat omat HRO:n numerot, vaikka olivat kuuluneet yhtiölle jo vuodesta 1928. Ykkösestä tuli 113 ja kakkosesta 114. Vuonna 1945 HKL muutti ne numeroille 68 ja 69.
Vaunut poistettiin käytöstä 1954 ja niiden korit myytiin yksityishenkilölle Röykkään. Uusi omistaja teki vaunuista kesähuvilan sekä varastovajan. Vaunut säilyivät kohtuullisessa kunnossa 1990-luvun alkuun, jolloin omistaja lahjoitti ne HKL:lle. Toukokuussa 1993 vaunujen korit tuotiin takaisin Helsinkiin ja pitkän tähtäyksen suunnitelmissa on niiden kunnostaminen. Vaunujen korit ovat tällä hetkellä säilössä Vallilan hallissa.

Kulosaaren sillan valmistuttua Kulosaaren raitiotieyhtiö alkoi liikennöidä omilla suurilla telivaunuillaan, mutta varsin usein näissä vaunuissa esiintyneiden vikojen vuoksi HRO joutui asettamaan varavaunun niiden tilalle. Varavaunu oli aluksi Kummer, mutta myöhemmin ruotsalainen pikku-ASEA. Kummer-vaunut nimittäin muutettiin yhtä lukuunottamatta vuosina 1919-22 perä- tai työvaunuiksi.
Vuonna 1943 asennettiin pikku-ASEA -vaunuihin 46-112 kuljettajan hoitama etuovi, jolloin ne myös muutettiin yksisuuntaisiksi.
Kulosaaren linjan vaunuihin 49, 95 ja 108 ei kuitenkaan asennettu kyseistä ovea, sillä rata oli edelleen yksiraiteinen eikä Kulosaaressa tähän aikaan vielä ollut kääntösilmukkaa.
Samana vuonna pikku-ASEA:t vaihdettiin isompiin ruotsalaisiin vaunuihin, joilla oli usein myös perävaunut. Vakiokalustoon kuuluivat moottorivaunut 123, 130 ja 140 ja varavaunuina oli muita tämän ryhmän vaunuja. Perävaunuina oli kolme Kummer-vaunua, numerot 22, 31 ja 34.
Silmukan valmistuttua 24.10.1945 voitiin vaivalloinen vaihtotyö moottorivaunun ympäriajoineen lopettaa.

Vaunut
Vaunut nro 1-35. **Kummer-vaunut**
Tilattu: 1898, 1901. Toimitettu 1900-01
Valmistaja: AG Elektrizitätswerke, vormals 0. L. Kummer & Co. Dresden - Niedersedlitz, Saksa.
Pituus 7,7 m
Leveys 2,0 m
Akseliväli 1,7 m
Paino n. 6 t
Moottorit 2 x 13,3 kWh 1 18,4 kW
lstuinsijoja 16
Seisomapaikkoja 12

Vaunut nro 1-2. **Varsinaiset vaunut**
Tilattu 6.5.1916. Toimitettu 1919
Valmistaja: Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi.
Pituus 11,5 m
Leveys 2,15 m
Teliväli 5,0 m
Akseliväli 1,52 m
Paino 17,5
Moottorit 4 x 22,1 kW 1 26,5 kW
Istuinsijoja 28
Seisomapaikkoja 14

(a)Vaunut nro 36-111, tilattu: 1908-16, toimitettu 1908-19
(b)Vaunut nro 121-150, 401-412, tilattu 1927-29, toimitettu 1928-30
Valmistaja: Almänna Svenska Elektriska AB, Västerås, Ruotsi.

Pituus	(a) 8,8 m; 8,7 m; 8,65 m	Moottorit	(a) 2 x 22,1 kW tai 25,8 k
	(b) 10,2 m		(b) 2 x 41,2 kW tai 39 k
Leveys	(a) 2,0 m	lstuinsijoja	(a) 20
	(b) 2,05 m		(b) 21
Akseliväli	(a) 1,8 - 2,0 m	Seisomapaikkoja	(a) 18
	(b) 2,2 m		(b) 26
Paino	(a) 9,5 t		
	(b) 12,5 t		

Helsingin kaupungin liikennelaitos muutti näiden vaunujen numerointia seuraavasti:

	HRO	HKL
Perävaunuksi muutettu	36	= 584
Perävaunuiksi muutettuja	39 - 45	= 585 - 591
Moottorivaunuja	46 - 111	= 1 - 66
Moottorivaunuja	121 - 150	= 121 - 150
Moottorivaunuja	401 - 412	= 151 - 162

ONNETTOMUUDET

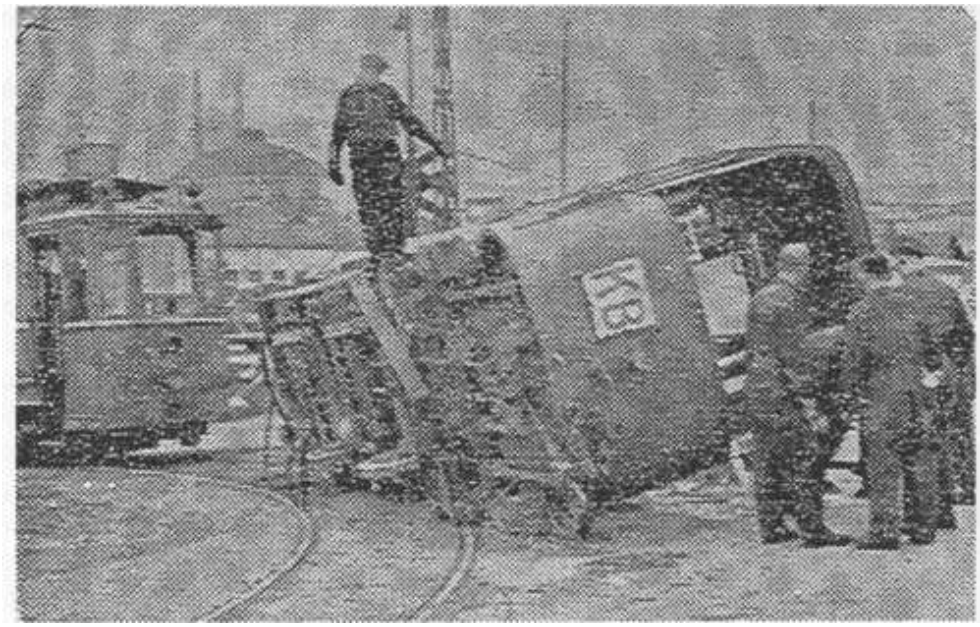
Kulosaaren rata oli siitä erikoinen, että siellä eri radoilla liikkuneet kulkuneuvot saattoivat kolhia toisiaan. Lautatarhankadun raideristeyksessä sattui muutaman kerran vakavampi onnettomuus:

- 4.11.1921 raitiovaunu ja ilmeisesti lautatarhan rullavaunu törmäsivät pimeän aikana yhteen. Vaurion suuruudesta ei ole tietoa.

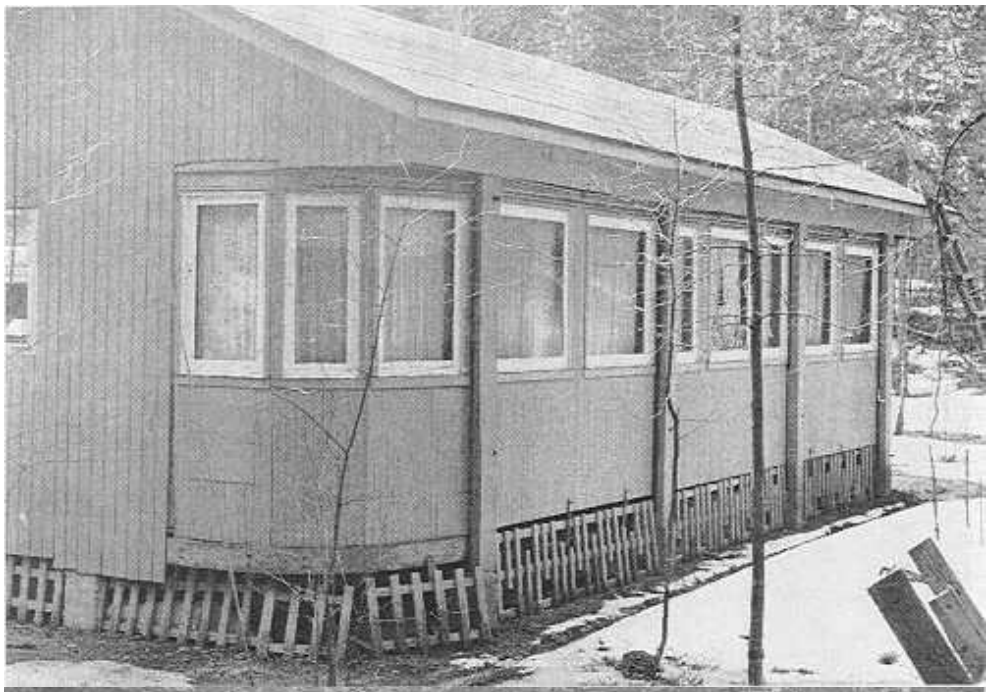
-24.11.1921 poliisiraportin mukaan raitiovaunu ajoi junan (tavaravaunun) päälle. Vauriot jäivät vähäisiksi.

-15.4.1942 juna ja raitiovaunujuna ajoivat kolarin, jossa perävaunu nro 21 vaurioitui niin pahoin, että kori oli romutettava ja sen alustalle rakennettiin lumenkuljetusvaunu.

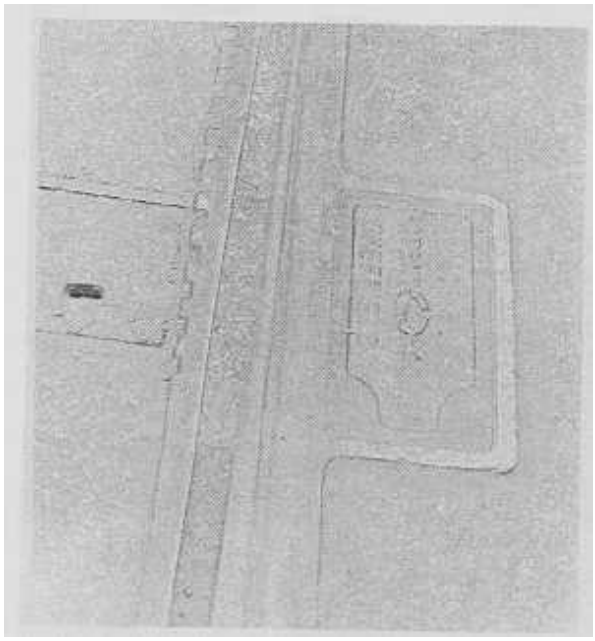
-15.6.1945 päivystysveturi (Vr 1, 788) vaunuineen ajoi Kulosaaresta tulleen raitiovaunujunan perävaunun kylkeen, jolloin se kaatui kyljelleen. Vaunussa olleista paristakymmenestä matkustajasta sai vain kuusi lieviä vammoja. Kuva alla.



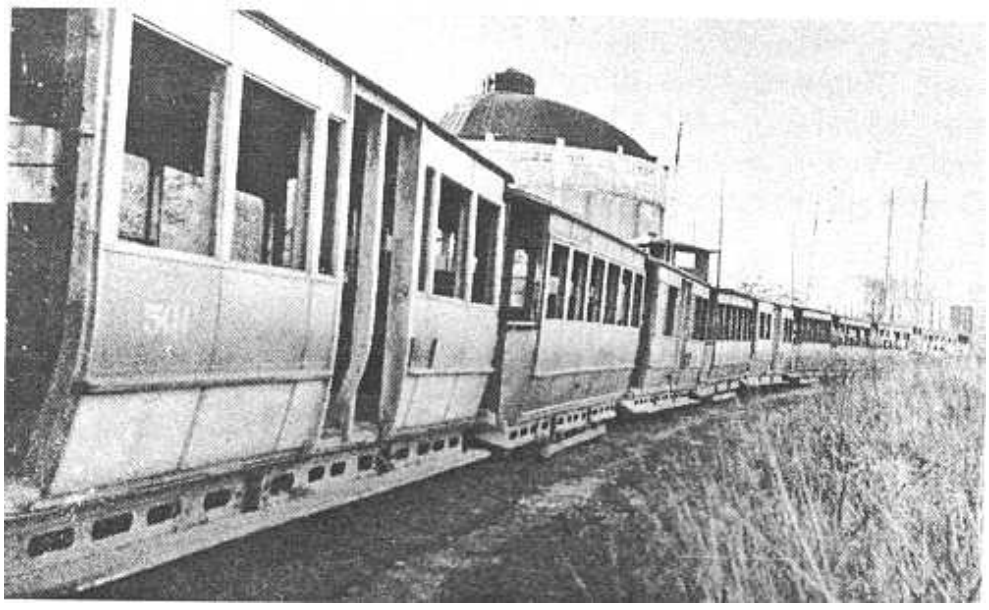
Kun viranomaiset 10. tammikuuta 1936 olivat kieltäneet käyttämästä “jumboja" Kulosaaren Iinjalla, ne siirrettiin muille linjoille mm. Käpylän ruuhkaliikenteeseen. Tällä linjalla ollessaan vaunu nro 1 kaatui 12.6.1939 vasemmalle kyljelleen kääntyessään Liisankadulta Unioninkadulle aiheuttaen kymmenen ihmisen loukkaantumisen. Vaunu päätettiin korjata perusteellisesti ja samana vuonna tehtyjen korjausten yhteydessä se muutettiin vain yhteen suuntaan ajokelpoiseksi. Myöhemmin vuonna 1941 vaunu 2:kin muutettiin yksisuuntaiseksi.



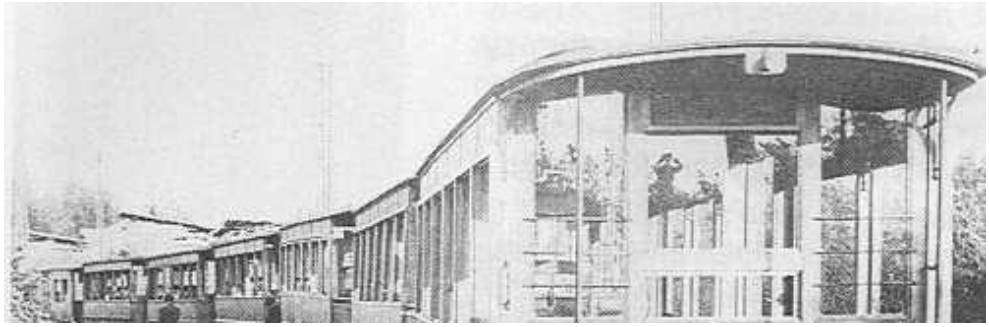
"Jumbot” Röykässä ja tallessa. Vaunu nro 2 on osa kesähuvilaa ja nro 1 toimi kalustovajana. Kakkosvaunu on ikään kuin katoksen alla vaunuhallissa. Jokapojan unelmahuvila! Nykyään vaunukorit ovat tallessa Vallilan raitiovaunuhallissa. Kuvat: Jorma Rauhala 20.4.1975.



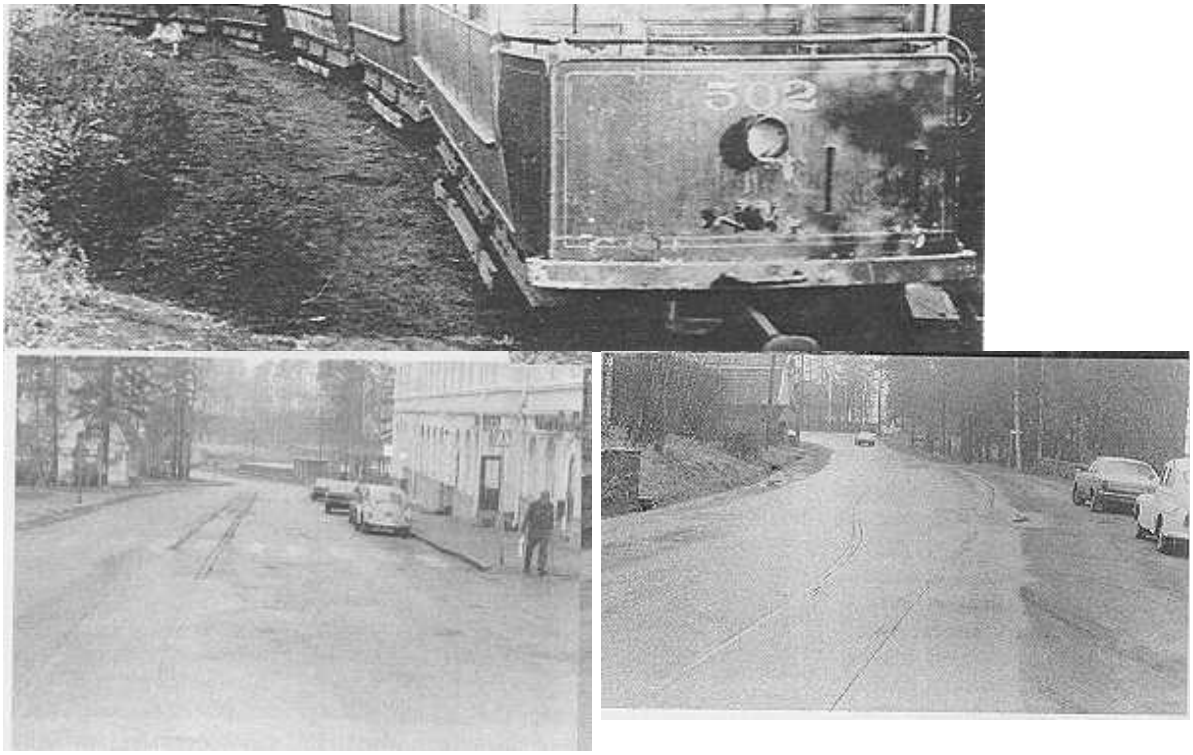
Kulosaarentiellä ollut ja liikenteen jäljiltä paikalleen jätetty, umpeen asvaltoitu kohtausraiteen vaihteenkieli: Hadfield, Patent Hadura, Sheffield. Kuva:Jorma Rauhala 16.12.1972.



Tarpeettomaksi käyneellä Sörnäisten linjaraiteella säilytettiin jonkinaikaa hylkäämistään odottaneita entisiä kööpenhaminalaisia (Kobenhavns Sporveje) Scandian vuosisadan alussa rakentamia avoperävaunuja, jotka HKL sai ja muutti 2. maailmansodan aikana umpinaisiksi. Lähinnä on vaunu 501. Kuvattu 17 11.1951.



Sörnäisten linjaraiteella Lautatarhankadun vierellä seisovia hylkyvaunuja, lähinnä on vaunu 502.



Kulosaarentien kadotettua raitiotiehistoriaa; ylämäki Varubodenin kohdalla sekä näkymä kohtausraiteen luota. Kuva: Jorma Rauhala 16.11.1972.

Loppu.

Kulosaari	Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

KERTOMUS KULOSAAREN RAITIOTIESTÄ

Raitio 1-1986

Aktiebolaget Brändö Villastad rakensi, saatuaan Helsingin kaupungilta luvan, vuonna 1911 sähköraitiotien Helsingin kaupungin alueella pitkin Pääskylänkatua Itäiseltä Viertotieltä Sörnäisten niemeen ja siihen liittyvänä 1,3 km pitkän raitiotielinjan asuntotonteiksi palstoitettuun Kulosaareen, joka sijaitsee Vanhankaupungin selällä. Linjat yhdistettiin höyrylautalla, joka kuljetti raitiovaunun Sörnäisten salmen poikki.

Kun liikenteen hoitamisessa ilmeni vaikeuksia, perustettiin erityinen Brändö Spårvägsaktiebolag (Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö) -niminen liikenneyhtiö, joka anoi vuonna 1915 Valtioneuvostolta lupaa rakentaa sähkörautatie Sörnäisten niemestä Sörnäisten salmen, Kulosaaren ja Kulosaaren salmen kautta Kulosaaren kartanoon. Valtioneuvosto myönsi luvan 22. kesäkuuta 1916.
Toimiluvan mukaan Brändö Spårvägsaktiebolag -yhtiöllä oli oikeus:
nimellä »Brändö Spårväg (Kulosaaren raitiotie) rakentaa matkustajien ja tavaran kuljetukseen tarkoitettu sähkökäyttöinen raitiotie Helsingin kaupungissa sijaitsevasta Sömäisten rannasta Kulosaaren kautta Helsingin pitäjässä sijaitsevaan Kulosaaren kartanoon, sekä tarvittava. siltayhteys Sörnäisistä Norsörnin kautta Kulosaareen ja sen vieressä sijaitsevan Naurissaaren kautta Kulosaaren kartanoon.
Raitiotien piti olla yksiraiteinen, raideleveydeltään 1,00 m, ja rakenteeltaan samanlainen kuin Helsingin kaupungin alueella toimivat raitiotiet.
Lisäksi annettiin seuraavat määräykset, jotka koskivat Sörnäisten rannasta Helsingin kaupungin hallinnassa olevien vesialueiden itärajalle, nk. Norsöreniin, ulottuvaa siltaa:
1) Kääntösillan kulkuaukkojen leveyden on oltava 13,6 m vedenpinnan ylä- ja alapuolella; sillan alareunan on oltava kulkuaukon ulkopuolikkaalla vähintään 4,5 m normaalivedenpinnan yläpuolella, ja sisäpuolikkaan on oltava vaakasuoran linjan yläpuolella, jonka korkeus on kääntösillan tukipilarin kohdalla 3,75 m ja aukon keskikohdalla 4,5 metriä normaalivedenpinnasta;
2) Raitiotien ajojohdinta tai muita johtimia ei saa sijoittaa kiinteästi kulkuaukon yläpuolelle;
3) Slta laitteineen on rakennettava niin, että väylät samoin kuin siltaa ympäröivät vesialueet voidaan syventää siltaa vaarantamatta 7 metriin Katajanokan selän normaalivedenpinnasta mitattuna;
4) Kulkuaukkojen kummallekin puolelle sijoitetaan alusten varppausta varten tarvittavat tiktaalit ja johteet käyntisiltoineen kaupungin satama- ja rakennuskonttorin ohjeiden mukaisesti;
5) Kääntösilta avataan ja suljetaan mekaanisesti;
6) Yhtiön palkkaama kääntösillan käyttöhenkilöstö on purjehduskautena jatkuvasti paikalla, jotta merenkulku Vanhankaupunginlahdelle ja -lahdelta voi sujua esteettä ja joutuisasti kautta koko vuorokauden;
7) Silta valaistaan purjehduskautena pimeän tulosta auringon nousuun; sillan kulkuaukkoihin on sijoitettava opastimet, jotka ilmaisevat selvästi ja kaikkina vuorokauden aikoina, että alus voi purjehtia kulkuaukkojen läpi; sekä
8) Heti kun Vanhankaupunginlahteen johtava väylä on ruopattu 7 metrin syvyiseksi tai kaupungin liikenneolot edellyttävät tässä määrättyä leveämpiä kulkuaukkoja, yhtiön on levennettävä aukot, kuitenkin enintään 18 metrin vapaaseen leveyteen.

Kulosaaren ja Naurissaaren poikki ulottuvasta radasta, jonka kokonaispituus on 2100 m, oli niin kuin edellä mainitaan, jo vuonna 1911 rakennettu 1300 m pituinen osuus, jota myös sittemmin liikennöidään. Jäljelle jääneellä 800 m osuudella rakennettiin kesällä ja syksyllä 1916 ratapohjaa, mutta työt keskeytettiin talvella 1917 eikä niitä ole vielä aloitettu uudelleen.
Naurissaaren ja Kulosaaren kartanon välisen Kulosaaren salmen välisen sillan työt aloitettiin syksyllä 1916

ja saatiin valmiiksi kevättalvella 1917.

Silta, joka rakennettiin insinööri E. A. Löthnerin piirustusten mukaan, on 72,3 m pitkä paalusilta, jossa on 16 kpl 4 m mittaisia jänteitä ja kulkuaukko, jonka vapaa leveys on 6,8 m ja vapaa korkeus 3,75 m normaalivedenpinnasta. Sillan kokonaisleveys on 9,0 m, josta ajoradan osuus on 6,75 m ja jalkakäytävien 2,25 m. Silta on, niin kuin edellä sanotaan, rakennettu paalujen varaan, jotka ulottuvat keskimäärin 9,0 m normaalivedenpinnan alapuolella olevaan peruskallioon. Sillan laskelmat perustuvat tavallisen liikkuvan kuormituksen ja raitiovaunun lisäksi Suomen Valtionrautateiden tavaravaunuihin.
Sörnäisten salmen poikki ulottuva siltayhteys koostuu osittain puurakenteisesta paalusillasta ja osittain salmessa olevan Norsörnin matalan kohdalla sijaitsevasta kiinteästä penkereestä. Sillan kokonaispituus on 630 m, josta penkereen osuus on 125 m ja siltojen osuus 165 m sekä 340 m.
Puusiltojen ja kääntösillan virtapilarin rakennepiirustukset ovat professori Jalmar Castrenin laatimat, ja raudasta valmistetun kääntösillan rakennepiirustukset on laatinut berliiniläinen Steffens & Nölle Actiengesellschaft.
Sillan laskelmia laadittaessa on käytetty perusteina seuraavia kuormituksia:
Jalkakäytävä: tasaisesti jakautunut kuormitus 500 kg/m2
Ajorata: 22 tonnin painoinen kaksitelinen raitiovaunu, jonka telien etäisyys on 5 metriä ja telin akseliväli 1,5 m; 8 tonnin painoinen kuorma-auto; 18 tonnin painoinen höyryjyrä.
Sillan puurakenteisen osan vapaa leveys on 6,8 m, josta ajoradan osuus 4,9 m ja jalkakäytävien 1,9 m; toinen jalkakäytävä on 1,4 m leveä ja toinen, vain hätäkäyttöön tarkoitettu, 0,5 m. Raitiotien raide on sijoitettu jalkakäytävän eteläreunaan.
Kääntösillan vapaa leveys on 6,1 m, josta ajorataa 4,4 m.
Norsörnin ja Kulosaaren välinen silta on rakennettu 10 paalusta koostuvien paalupukkien varaan, ja ulottuvat paalut kiinteään pohjaan, joka on 10-13 m normaalivedenpinnan alapuolella. Paalupukkien keskinäinen etäisyys on 4,8 m ja jänteiden kokonaismäärä on 25. Kahdesta kohdasta puuttuu 0,6 m vedenpinnan yläpuolelle sijoitettu pitkittäinen jäykiste, joten soutuveneille jää vapaa kulkuaukko. Sillan kannen korkeus vedenpinnasta on 2,5 m.
Norsörninmatalan kohdalle rakennettu penger on täytetty pääasiassa louheella, kuivamuuratut verhoilut ovat pystysuorat ja täytetyt murskeella ja soralla.
Sörnäisten niemen ja Norsörnin välisessä osuudessa on keskelle salmea sijoitettu kääntösilta ja sen kummallakin puolella paalupukkisilta. Pukeissa on 10-20 paalua veden syvyyden mukaan.
Paalut on jatkettu Construktor-yhtiön keksimällä menetelmällä ja ne ulottuvat kiinteään pohjaan, joka on jopa 22 -30 m syvyydessä. Pukkien etäisyys on 5,6 m ja riittävän vakavuuden saavuttamiseksi ne on tuettu veden alla joka suuntaan ulottuvilla poikittaistuilla.
Erittäin syvissä kohdissa, esimerkiksi Norsörnin vieressä, on käytetty soraa lisävahvistukseen. Norsörnin puoleisessa sillan päässä käytetään kiviarkkuja, jotka on laskettu porrasmaisesti louhitulle kallioalustalle. Läntisen osan jänteiden määrä on 39 ja itäisen osan 15. Sillan kannen korkeus on 3,20 m normaalivedenpinnasta ja nousu 1:20 kääntösiltaan päin.
Kääntösillan keski- ja sivupilarit koostuvat paalujen varaan perustetuista kiviarkuista, joiden veden pinnan yläpuolella oleva osa on rautabetonia.
Kääntösillan on suunnitellut ja rakentanut berliiniläinen Steffens & Nölle Actiengesellschaft, ja koonnut helsinkiläinen Kone- ja Siltarakennus Osakeyhtiö. Silta on kaksivartinen levysilta ja sen kokonaispituus on 34,76 m. Sillan kannen korkeus normaalivedenpinnasta on 6,05 m. Pilarien väliset vapaat kulkuaukot ovat 13,6 m leveät ja vapaa korkeus sillan alla näissä aukoissa 4,330 m ja 4,850 m normaalivedenpinnasta.
Kääntösilta voidaan nostaa ja kääntää sekä käsin että mekaanisesti sähkömoottorien voimalla.
Norsörnin ja Kulosaaren väliset silta- ja pengerrystyöt käynnistyivät huhtikuussa 1917 ja jatkuivat helmikuuhun 1918, jolloin punakapina keskeytti ne. Työt jatkuivat kapinan jälkeen ja käynnistyivät Norsörnin ja Sörnäisen niemen välisellä osuudella.

Sillan ensimmäinen osa valmistui vuoden 1918 aikana.
Kun sotatilan aikana oli vaikea hankkia toimilupaehtojen edellyttämää kääntösiltaa, yhtiö anoi

Valtioneuvostolta lupaa rakentaa tilapäisesti pienempi nostosilta aukkoineen, mihin Valtioneuvosto suostui syyskuussa 1918.
Kun tilanne muuttui nopeasti rauhanteon jälkeen, yhtiö onnistui hankkimaan Saksasta sillan ja täyttämään aiemmin asetetut ehdot erittäin kohtuulliseen hintaan Rmk 137.000:fob Stettin. Tämä tarjous oli noin 400.000:- Rmk halvempi kuin halvin suomalaisen yrityksen tarjous, joten se hyväksyttiin ja silta, joka tilattiin 18. helmikuuta 1919, toimitettiin saman vuoden heinä-syyskuussa.
Sillan asennustyöt, joita saksalaisen yhtiön edustaja valvoi, sujuivat niin joutuisasti, että koko työmaa valmistui joulukuussa 1919.
Koko raitiotien, ja erityisesti Sörnäisten salmen sillan kustannukset ovat nousseet huomattavaksi, syynä erityisesti huonon savipohjan edellyttämät vaikeat perustustyöt. Sillan riittävän lujuuden varmistamiseksi jouduttiin nimittäin käyttämään sukeltajaa erittäin laajalti. Töiden sujumista vaikeuttivat lisäksi useat lakot ja lopulta maan ajautuminen sotatilaan.
Toimilupaan sisältyvän raitiotien kustannukset ovat seuraavat:

```
Vuonna 1911 Kulosaareen rakennettu rata:  107.816:62
Aloitetut radan jatkotyöt:                 69.658:76
Kulosaaren salmen silta:                   98.696:77
Sörnäisten salmen silta:                3.466.558:49
Yhteensä                          Fmk 3.742.730:64
```

Silta avattiin yleiseen liikenteeseen 16. joulukuuta 1919 silloisen kulkulaitosministerin sekä Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen ja Helsingin kaupungin edustajien läsnäollessa.

Brändö Spårvägsaktiebolag -yhtiön johtokunnan esitys ylimääräiselle yhtiökokoukselle, joka pidetään 22. elokuuta 1916.
1) Hertonäs Jernvägsaktiebolag -nimisen yhtiön osakkeiden merkitseminen
Hertonäs Gods Aktiebolag -nimisen yhtiön johto on viime toukokuun 31. päivänä pitämässään kokouksessa päättänyt perustaa Hertonäs Järnvägsaktiebolag (Herttoniemen Rautatieosakeyhtiö) -nimisen yhtiön, jonka osakepääoma on Fmk 500,000:-, normaaliraiteisen rautatien rakentamiseksi ja liikennöimiseksi, ja on tarkoitus, että rataosaa Herttoniemi - Kulosaari liikennöi Brändö Spårvägsaktiebolag, jota tarkoitusta varten asennetaan kolmas kisko. Tätä päätöstä tehdessään on edellä mainittu johtokunta edellyttänyt, että Brändö Spårvägsaktiebolag, jonka raitiotien liikennemäärää Herttoniemen rautatie lisäisi, merkitsee Fmk 45.000 arvosta Hertonäs Jernvägsaktiebolag -yhtiön osakkeita.
Johtokunta esittää:
että yhtiökokous oikeuttaa johtokunnan yhtiön laskuun merkitsemään Fmk 45.000 edestä Hertonäs Jernvägsaktiebolag -yhtiön osakkeita.
2) Oikeuden myöntäminen Aktiebolag Brändö Villastad -yhtiölle vesi- ja muiden johtojen vetämiseksi pitkin raitiotielinjaa
Kun Aktiebolaget Brändö Villastad on korvauksetta luovuttanut maata raitiotielle, on yhtiöllä puolestaan oikeus vaatia lupaa vesi- ja muiden johtojen vetämiseksi pitkin raitiotielinjaa.
Johtokunta esittää:
että yhtiökokous antaa Aktiebolaget Brändö Villastad -yhtiölle tai sen edusmiehelle luvan vetää vesi- ja muita johtoja pitkin raitiotien linjaa, jolloin peritään ainoastaan suorat kustannukset.

Joulukuussa 1919 **siltamaksut** olivat:
- kävelijät 50 p
- ajoneuvot ja autot kuljettajineen 1 mk
- kuorma-autot 1,50 mk - Vuosilippu autoille (kuljettaja + 2 matkustajaa) 750 mk

Tuohon aikaan raitiovaunun kertalippu Helsinki - Kulosaari maksoi 1,50 mk. Hintaan sisältyi myös siltamaksu. Alennuslipulla sama matka maksoi 1,25 mk ja vuosilippu maksoi 700 mk.
Lukijoille huomautetaan tarkennuksena, että aiemmassa tekstissä mainittu Norsörn -niminen luoto on suomeksi nimeltään Kuorekari. Nimi oli vakiintunut käyttöön jo vuosisadan alussa, vaikka esimerkiksi

tuolloiset karttaesitykset olivat voittopuolisesti ruotsinkielisiä.
Kulosaaren eli Helsingin 42. kaupunginosan mielenkiintoisesta historiasta vielä muutama sana: Kulosaari käsittää pääosan 1500-luvulla muodostetusta Brändön rälssitilasta. Maantieteellisesti nykyisessä Herttoniemessä sijaitsevassa kantatilasta erotettiin vuonna 1907 saari ja Kivinokan alue, huvila-asutukseen. Varsinainen kartanon alue on ollut alkujaan myös omalla saarellaan, mutta maannouseman vuoksi se on nyt siis osa manterelta.
Kulosaarelle alkoi syntyä huvila-asutusta heti sen jälkeen, kun tarkoitusta varten oli vuonna 1907 perustettu Ab Brändö Villastad -yhtiö. Yhtiön perustajana oli joukko helsinkiläisiä arkkitehtejä, insinöörejä ja liikemiehiä. Kulosaaren osittaminen huvilatonteiksi alkoi vuonna 1908. Pääosa tonteista muodostettiin vuonna 1909, jolloin myös Kulosaaren huvilakaupunki sai alkunsa. Raitiotie höyrylauttoineen saatiin käyttöön 19.11.1910. Huvilakaupunki järjestäytyi taajaväkiseksi yhdyskunnaksi vuonna 1917 ja irrottautui Helsingin maalaiskunnasta itsenäiseksi Kulosaaren kunnaksi vuoden 1922 alusta.
Ab Brändö Villastad liikennöi raitiotietä vuoden 1914 loppuun ja vuoden 1915 alusta liikenteenhoidosta vastasi Brändö Spårvägsaktiebolag. Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy osti liikenteen kiinteine laitteineen ja vaunuineen 1.6. 1928. Kulosaaren kunta liitettiin vuoden 1946 alueliitoksissa Helsinkiin.
JORMA RAUHALA

Kulosaaren raitiotien lyhyt linjahistoriikki

1909: Helsingin Raitiotie-ja Omnibus Oy ja Ab Brändö Villastad sopivat raitiotielinjasta. Kaupunki kielsi yhdyssillan rakentamisen ja alettiin suunnitella raitiovaunulautan hankintaa.

25.9.1910: Liikenne aloitettiin Vilhonvuoresta Itäiseltä Viertotieltä (Hämeentie) Pääskylänkatua pitkin Sörnäisten lauttarantaan.

19.11.1910: »Brändö»-lautan ja Kulosaaren puoleisen raitiotien liikenne alkoi. Kulosaaressa linja Eteläisellä Kiertotiellä (nykyinen Kulosaarentie koko pituudeltaan). Raitiotien rakensi ruotsalainen ASEA-yhtiö.

2.1913: Kulosaaren vaunut alkoivat kulkea Sörnäisistä Kauppatorille saakka.

1.1.1915. Liikenne siirrettiin Brändö Spårvägsaktiebolagin nimiin.

5.1919: ASEA:n valmistamat kaksi teakkorista (ja maamme ensimmäistä) telivaunua toimitettiin. Vaunut oli tilattu jo vuonna 1916. Numerot olivat BI ja BII, vuodesta 1943 113 ja 114, ja vuodesta 1945 68 ja 69. Vaunun »Brändö» -tekstit poistettiin vuonna 1934 sivuista.

16.12.1919 Kulosaaren puusilta avattiin ja lauttaliikenne lopetettiin. Lautta myytiin vuonna 1921 joko valmistajalleen Kone-ja Siltarakennus Oy:lle tai Ahvenanmaalle Saltvikiin.

1925: Raitiotien myynnistä HRO:lle keskusteltiin.

1.6.1928: HRO osti raitiotien kalustoineen.

1935: Linjatunnus KB otettiin käyttöön. Linjavärit vihreäkeltainen. Aiempi tunnus B ja valkeat kilvet.

1935: Päätettiin ryhtyä toimiin liikenteen hoitamiseksi linja-autoilla sillan heikon kunnon takia. Rata jätettäisiin paikoilleen.

2 -3.1936: Silta niin heikossa kunnossa, ettei vaunuilla voitu liikennöidä. Korvikebussit Viikin ja Herttoniemen kautta sekä osittain myös jäätä pitkin suoraan Sörnäisistä. Jään yli myös hevosreellä KB:n korvikeliikennettä.

1937: Raitiovaunuilla liikennöitiin tilapäisesti noin 140 päivää.

7.3.1938: Autolinja KB muutettiin linjaksi 40.

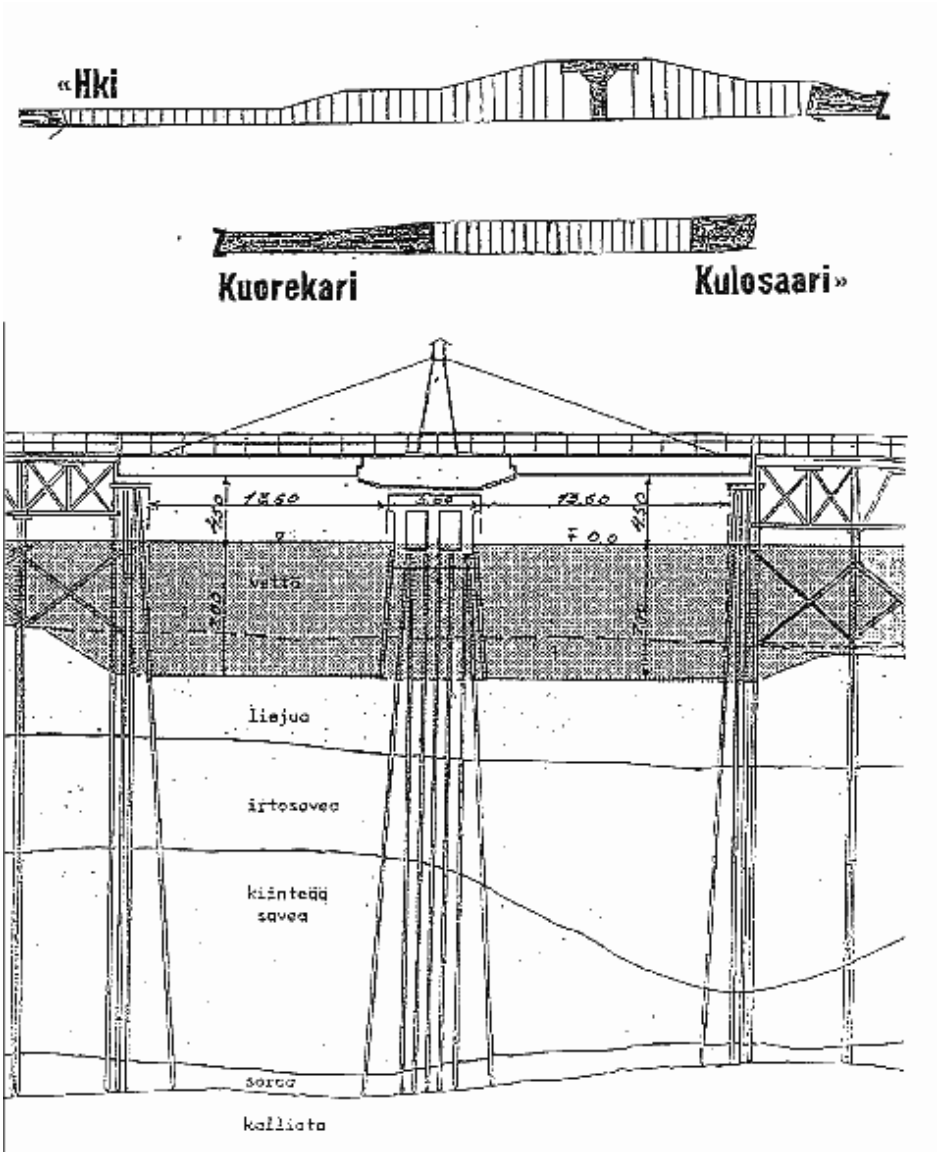
11.9.1939: Raitiovaunulinja KB käynnistettiin uudelleen, autolinja 40 lakkautettiin.

4 -5.1944: Kaksi kolmesta KB:n vaunusta liikennöi vain Kulosaaren-Pääskylänkadun väliä, joka kolmas vaunu ajoi Kauppatorille.

15.12.1950: Linjaa alettiin liikennöidä myös linja-autoilla siltapenkereen vajoamisen takia.

14. 2.1951: KB:n raitiovaunuliikenne päättyi ja seuraavana päivänä aloitti Bussilinja Rautatientori - Kulosaari (linja 30).

1957: Uusi Kulosaarensilta avattiin liikenteeseen ja vanha silta purettiin sen vierestä pois.



Kulosaari	Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

HISTORIAN LEHDILTÄ

koonnut J.Rauhala. Raitio 2-1985

Kulosaaren Raitiotieosakeyhtiön johtokunnan ehdotus 19. syyskuuta 1917 pidettävälle ylimääräiselle yhtiökokoukselle yhtiön raitiotien jatkamisesta Kulosaaresta Puotilaan sekä osakepääoman korottamisesta.

Jo silloin, kun raitiotie päätettiin irrottaa Aktiebolaget Brändö Villastad muusta toiminnasta ja perustaa erillinen osakeyhtiö sen haltuunottoa ja liikennöintiä varten, kiinnostuneet piirit esittivät, että raitiotietä jatketaan Herttoniemeen. mahdollisesti jopa Östersundomiin, jolloin raitiotie jälkimmäisessä tapauksessa sivuaisi rantaa sopivassa paikassa, ja voitaisiin saariston matkustaja- ja tavaraliikenteen tällöin olettaa käyttävän raitiotietä.

Raitiotien jatkamisen päätarkoitus oli nykyisen linjan liikenteen lisääminen ja niin muodoin yhtiön kannattavuuden parantaminen. Kun Sörnäisten salmen yli pystytettävän sillan rakennuskustannukset tulisivat olemaan huomattavat, olisi sitä käytettävä mahdollisimman tehokkaasti hyväksi, sillä lisätulot, joista ei aiheutusi lisäkuluja, parantaisivat miltei kokonaisuudessaan nettovoittoa.

Kun Herttoniemen ja Puotilan maa-alueet ovat sittemmin siirtyneet Brändö-yhtiön vaikutuspiiriin, olisi raitiotien jatkamista tässäkin mielessä pidettävä itsestään selvänä, mikäli pidennys rajoittuu kyseisten tilojen maille.

Sen sijaan yhtiön johtokunta katsoo, että raitiotien jatkaminen Puotilaa pitemmälle ei tule tällä erää kysymykseen. Mikäli raitiotie jatkettaisiin Östersundomiin, liikenne olisi pääosiltaan kausiluontoista kaikkine siihen liittyvine haittoineen, eikä sitä paitsi ole lainkaan varmaa, että kilpailu höyrylaivojen kanssa kääntyisi raitiotien eduksi, sillä ajonopeus on kaupungissa vain 20 km/t eikä sitä voida nostaa nimeksikään kaupungin rajojen ulkopuolella, mikäli liikennöidään vaunutyypeillä, joita voidaan käyttää nykyisen kaltaisilla raitiotieradoilla. Merkittävin syy siihen, että raitiotietä ei kannata jatkaa Östersundomiin on, että radan pituus kasvaisi 10 km ja rakennuskustannukset olisivat 1,500,000 á 2,000,000 markkaa, mutta kannattavuus olisi sangen k'yseenalainen ainakin ensimmäisinä vuosina, jolloin radan varteen ei ole vielä ehtinyt muodostua asutusta.

Jopa raitiotien jatkaminen Puotilaan maksaa likemmä 2,000,000 markkaa ja kun yhtiön osakepääoma ilmankin, Sörnäisten sillan rakennuskustannukset huomioon ottaen, on riittämätön, osakepääomaa on nostettava laskemalla liikkeeseen uusia osakkeita.

Raitiotiehen sidotun pääoman arvo, joho ei sisälly Sörnäisten sillan rakentamisen jälkeen tarpeettomaksi käyvää höyrylauttaa, on vuoden 1916 vuosikertomuksen arvion mukaan noin

		Fmk	340,000:-
Lisäksi:	2 telimoottorivaunua	noin	200.000:-
Sörnäisten salmen silta		noin	1,000,000:-
Kulosaaren salmen silta		noin	100,000:-
Muut ratatyöt Kulosaaressa			160,000:-
Johtokunnan ehdottama jatko Puotilaan, rakennuksineen ja kalustoineen, 6 km			2.000,000:
		Fmk	3,800,000:-

Toimilupasäännösten mukaan rautatieyhtiön osakepääoman on oltava puolet rakennuskustannuksista. Kun otetaan huomioon hyvä kannattavuus. jonka yhtiö kaikesta päätellen pystyy saavuttamaan, osakepääomaa ei tarvitse määrätä korkeammaksi kuin mitä toimilupasäännökset edellyttävät, eli tässä tapauksessa Fmk

1,900,000:-, mistä summasta lisäksi vähennetään obligaatiolaina, jonka tämän kaltaisen yhtiön voi laskea saavan.

Johtokunta esittää, että pääoma, joka on Fmk 900,000. korotetaan Fmk:aan 2,000,000.

Johtokunta on ajatellut emissiokurssiksi 150, koska yhtiöön tulee tällöin enemmän pääomaa, ja erityisesti kun Sörnäisten salmen silta, joka tulee olemaan puurakenteinen, aikanaan korvataan muusta materiaalista valmistetulla leveämmällä sillalla, mikä edellyttää merkittävää kuoletusta sekä tarkoitusta varten perustettua rahastoa, johon tarkoitukseen voitaisiin käyttää emissioylijäämää. Jotta osakkaille kyettäisiin pikimmiten maksamaan kohtuullinen osinko, olisi tärkeää, että vuosivoittoa ei jouduta merkittävästi käyttämään rakentamiskustannusten kuolettamiseen. Kun on kysymyksessä liikenneyhtiö, joka ei ensialkuun pysty tuottamaan voittoa, on erityisesti osakkaiden etujen mukaista pyrkiä ratkaisuun, joka varmistaa heti alusta (vaikka vähäisenkin) osingon maksamisen.

Vaikka ratatöitä pystytään tekemään vain rajoitetusti ennen rauhan solmimista, mutta toisaalta sijoitettavaa rahaa on runsaasti, kannattaa pyrkiä siihen, että osakepääoma maksetaan jo kuluvan vuoden aikana, erittäinkin kun yhtiö pystyy maksamaan pääomalle korkoa.

Edellä olevan perusteella johtokunta esittää kunnioittavasti:

että yhtiökokous oikeuttaa johtokunnan hakemaan toimilupaa ia ryhtymään muihin tarpeellisiin toimiin raitiotien jatkamiseksi sen nykyisestä itäisestä päätepisteestä Kulosaaresta Puotilaan;
että yhtiökokous päättää nostaa yhtiön osakepääoman Fmk 900, 000.-sta Fmk 2, 000, 000.-aan laskemalla liikkeeseen 11,000 uutta 100 markan osaketta, joka oikeuttavat osinkoon vuodesta 1918, joiden osakkeiden emissiokurssi on 150, ja on yhtiön osakkaalla etuoikeus merkitä uusia osakkeita siinä suhteessa, kun hänellä jo on osakkeita, ja että uudet osakkeet on maksettava kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Helsingissä, syyskuussa 1917

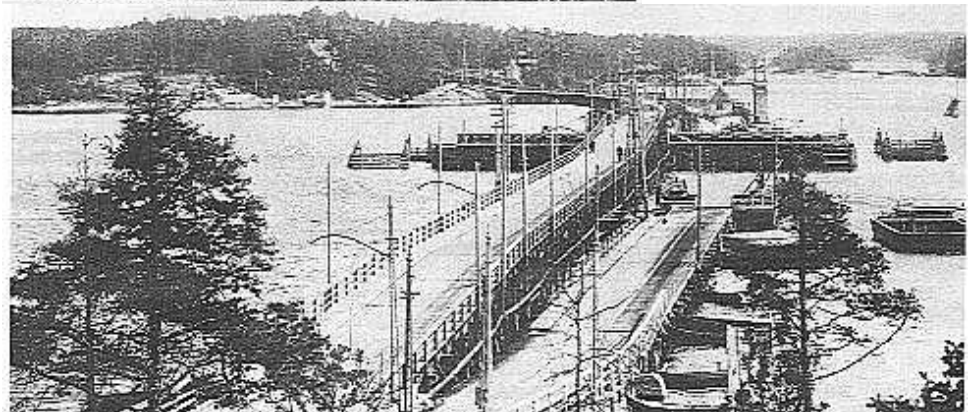
Johtokunta

Kulosaari	Yhdistys: etusivu	The Society: Frontpage

Kulosaaren raitiotiesillan vihkiäiset.

Raitio 2-1993

Kun Helsingistä noin sata vuotta sitten tuli pääkaupunki, lienee vain harva aavistanut, miten nopeasti se vaurastuisi ja kehittyisi. Sillä niin nopeasti kuin Helsinki, on vain harva kaupunki kasvanut. Vain sata vuotta, ja onhan pääkaupunkimme jo melkoinen suurkaupunki, jolla on useita esikaupunkejakin.
Näistä esikaupungeista ehkä huomattavin, Kulosaari, on tähän astinollut siitä ikäänkuin irrallaan kuulumatta varsinaiseen kaupunkiin. Raitiotieyhteys on tosin ollut olemassa, mutta vesi on ollut kaupungin ja Kulosaaren välillä, joten on täytynyt käyttää lauttaa kulkuneuvona. Tämä on tietysti ollut hyvin hankalaa, jonka takia jo v.1917 ruvettiinkin ajattelemaan sillan rakentamista sille paikalle, jossa oli lautalla liikuttava. Tavallista siltaa ei kuitenkaan voitu rakentaa, sillä tältä kohdalta täytyi laivojen päästä kulkemaan, ja siksi päätettiin rakentaa kääntösilta, jonka koska hyvänsä voi avata ja sulkea. Työt alkoivat jo huhtikuussa v. 1917, ja nyt silta vihdoin on valmistunut, niin että t. k. 16 p:nä (1 6.1.1920) voitiin vihkiä tarkoitukseensa. Sen rakentaminen on kestänyt melko kauan, kolmatta vuotta, mutta on otettava huomioon, että punakapina keskeytti rakennustyöt, ja sitäpaitsi on sattunut useita pienempiä lakkoja, joiden taida paljon aikaa on kulunut hukkaan. Ja pääasiahan kuitenkin on, että silta nyt on valmis, niin että Raitiovaunut voivat ajaa suoraa päätä kaupungista Kulosaaren. Uusi silta ei ole tärkeä yksinomaan Kulosaarelle, jonka asukkaista nyt on tullut oikeita helsinkiläisiä; ainakin yhtä suuri merkitys sillä on Helsingin kaupungille, sillä suur-Helsingin unelma on tämän jälkeen paljon lähempänä täyttymistään kuin ennen." (Suomen Kuvalehti, nro 4 / 1920)

Kuljettajia muistutettiin marraskuussa 1938, että Kulosaaren puusillalla oli 20 km/h nopeusrajoitus

Kulosaaren silta 1920-luvulla. Kuvat:Museovirasto