

Lehtileikkeitä.

Uusi Suometar 11.12.1889

Kaupungin valtuusmiesten kokouksesta

Hyväksyttiin rahatoimikamarin lausunto Omnibus osakeyhtiön pyynnön johdosta saada rakentaa kiskoteitä Helsinkiin.

Hufvudstadbladet 2.2.1890

Omnibus till Sveaborg.

Från och med söndagen den 2 januari, såvida isen är fullkomligt säker, öppnas Omnibus trafik mellan staden och Sveaborg med afgångstid hvarje hel och half timme från hvardera ändpunkten.

Afgiften för person är 30 pi för plats inne i vagnen och 20 pi utanför på platformen och på kuskbocken. Barn i skolåldern betala 20 pi för plats inne i vagnen.

Första vagnen afgår kl. 7 f. m. från staden och sista vagnen kl. half 9 e. m. från Sveaborg.

Omnibus Aktiebolaget.

Uusi Suometar 4.3.1890

Helsingin Raitiotiet.

Sittenkuin Helsingin kaupunginvaltuusmiehet ovat antaneet Omnibus-Osakeyhtiölle luvan raitioteiden perustamiseen tähän kaupunkiin, päätti Yhtiö yhtiökokouksessaan 23 p:nä Tammikuuta hyväksyä kaupunginvaltuusmiesten asettamat ehdot ja ryhtyä raitiotienhankkeen toteuttamiseen ennen pitkää. Siinä tarkoituksessa asetettiin komitea, johon kuului neljä osakasta Omnibus-Osakeyhtiöstä ja neljä osallista raitioteiden alustavassa osakekirjoituksessa.

Tämä komitea saa täten kehottaa niitä, jotka ovat tilanneet osakkeita laajen-
netussa yhtiössä, **maksamaan ennen Maaliskuun 16 p:ää 10 %** tila-
tusta summasta. Maksu suoritetaan täkäläisen Omnibus-Osakeyhtiön konttoriin N:o
21 P. Esplanadikadun varrella. Helsingissä Helmikuussa 1890.

**Julius Forsman. Otto Hjelt. A. V. Lindfors. A. Palmberg.
Hugo af Schultén. M. Strubel. Julius Tallberg.
G. B. Wahlfors.**

Uusi Suometar 25.4.1890

Halutaan ostaa.

Tarjouksia hinta-
ilmoituksen kans-
sa suurenpuolei-
sen helnä-mää-
rän toimittami-
sesta Kesäkuun,
Elokuun ja Syyskuun
ajalla tänä vuonna, se-
kä jonkun määrän
hankkimisesta täysin
hyviä kauroja, joista
osa piltänee heti toi-
mittaa, otetaan vas-
taan

**Raitiotie- ja Omnibus-
osakeyhtiön kont-
torissa.**

P. Esplanadik. 21.

Uusi Suometar 29.4.1890

Kelvollinen satulantekijä saapi pysyväisen toimen, lähemmin
Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön konttorissa
P. Esplanadink. 21.

Omnibusliike

Toukokuun 15 p:stä alkain.

Töölö—Kaivopuisto.

Töölöstä lähtevät vaunut joka täys-, puoli- ja neljännes-tunti. Ensi matka k:lo 7 e. pp., viimeinen k:lo $\frac{1}{2}$ 9 j. pp.

Kauppatorilta Kaivopuist. on riisi minuuttia joka täys-, puoli- ja neljännes-tunnin jälkeen. Ensi matka k:lo 7:20 e. pp., viimeinen k:lo 9,5 j. pp.

Kaivopuistosta joka täys-, puoli- ja neljännes-tunti. Ensi matka k:lo $\frac{1}{2}$ 8 e. p. p., viimeinen k:lo 9,15 j. pp.

Kauppatorilta Töölösen riisi minuuttia ennen jokaista täys-, puoli- ja neljännes-tuntia. Ensi matka k:lo 7,40 e. pp., viimeinen k:lo 9,25 j. pp.

Sörnäsi—Lapinlahdenkatu.

Sörnäsistä lähtevät vaunut riisi minuuttia ennen jokaista täys-, puoli- ja neljännes-tuntia. Ensi matka k:lo 6,55 e. pp., viimeinen k:lo 8,40 j. pp.

Kauppatorilta Lapinlahdenkadulle joka täys-, puoli- ja neljännes-tunti. Ensi matka k:lo 7,15 e. pp., viimeinen k:lo 9 j. pp.

Lapinlahdenkadulta joka täys-, puoli- ja neljännes-tunti. Ensi matka k:lo $\frac{1}{4}$ 8 e. pp., viimeinen k:lo $\frac{1}{2}$ 10 j. pp.

Kauppatorilta Sörnäsiin joka täys-, puoli- ja neljännes-tunti. Ensi matka k:lo 8 e. pp., viimeinen k:lo $\frac{1}{4}$ 10 j. pp.

Helsingissä Toukokuulla 1890.

Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö.

Helsingissä.

Koska kiskot raitiotietä varten nyt on jo tilattu, kehoitetaan niitä henkilöitä, jotka ennen kesäkuuta tänä vuonna ovat merkinneet itsensä osakkeen-omistajiksi Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöön eivätkä vielä täydelleen ole maksaneet niitä, tämän heinäkuun aikana, yhtiön konttorissa Pohj.-Esplanadikatu N:o 21, maksamaan 40 prosenttia, sekä ennen tulevan elokuun loppua suorittamaan lopun merkitsemästään summasta.

Helsingissä, Heinäk. 8 p:nä 1890,

Johtokunnan puolesta:

O. Th. Widerholm.

Omnibusliike

Wanhaankaupunkiin

Kesäkuun 1:stä päivästä.

Wanhastakaupungista kello 8—10—12 e. pp., 3—5—7 j. pp.

Sörnäsinsin asemalta (Omnibustallin vierestä) kello 6.40—9.20—11.20 e. pp., 2.20—4.20—6.20 j. pp.

Sörnäsinsin aseman luona tapahtuu vaunun vaihto ja päästäkseen suorastaan Wanhaankaupunkiin täytyy matkustajien seurata niitä vaunuja, jotka lähtevät Kaupattorilta kello 9—11 e. p. p. sekä kello 2—4—6 j. pp.

Helsingissä Toukokuulla 1890.

Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö.

Muutettiin näköjään useasti. Tässä esimerkki.

Päivälehti 26.7.1890

Raitiotiet. Raitiotieyhtiö on tanskalaiselta "Scandia" -yhtiöltä tilannut 11 raitiotiewaunua, jotka saapuivat tänne marraskuussa, jolloin myös raitiotiet Töölöstä kauppatorille ja Sörnäsinsistä Lapinlahdenkadulle valmistuvat. Kiskot ja wekselit, jotka sakasalainen "Phoenix" -yhtiö on ottanut walmistaakseen, saapuvat tänne elokuun lopussa. Siis woipi toiwoa, että raitiotieliike alkaa täällä jo muutaman kuun kuluttua.

Uusi Suometar 22.8.1890

Raitiotiekiskojen laskeminen alotetaan ensi kuun alkupäiwinä. Waunut eiwät joudu kuitenkaan ennenkuin muutaman kuukauden kuluttua, joten liikenne woinee alkaa vasta myöhään syksyllä, noin marraskuun alussa. — Omnibus- ja raitiotieyhtiöllä on nykyään 75 hewosta (joskus on niiden luku ollut yli 80:kin), 14 waunua ja yksi reki, 2 tallimestaria, 16 konduktöriä, 14 kuskia ja 9 tallimiestä. Tulewa raitiotielinja on juuri nykyinen omnibusreitti.

Uusi Suometar 26.8.1890

Raitiotie. Höllantilaisesta höyrylaiwa "Gallisto'sta" puretaan parhaillaan raitiotietä warten tuotua 700 tonnain painoista kiskolastia Eteläsataman rantalaiturin ääreen. Tämä höyrylaiwa, joka wetää 1,200 rekistetitonnia, lienee suurin höyrylaiwa mikä näihin saakka on laskenut Eteläsataman rantalaiturin ääreen.

Uusi Suometar 29.8.1890

Työt raitiotiellä alkawat syyskuun alussa Töölön wiertotiellä, tietää Finl., ja tulewat kiskot laskettawiksi keskelle tietä. Pitkäsillan uudesta rakentamisen tähden tulee sitä wastoin kiskot Sörnäsinsin tielle vasta myöhemmin laskettawiksi.

Päivälehti 4.9.1890

— Raitiotieyhtiö on nyt lopullisesti päättänyt kuljetusvoimana pääkaupungin tulevilla raitioteilla käyttää hewosia, eikä sähköä.
Yhtiön johtawaksi insinööriksi on otettu hra Hallbergstedt Ruotsista.
Raitioteiden rakentaminen alkaa näinä päiwinä, luultawasti useammissa kohden samalla kertaa. Työn on urakalla ottanut tehäkseen rakennusmestari J. R. Gasén, tietää Hbl.

Uusi Suometar 5.9.1890

Helsingin raitiotieosakeyhtiö on nyt lopullisesti päättänyt kuljetusvoimana pääkaupungin tulevilla raitioteilla käyttää hewosia, eikä sähköä.

Yhtiön johtawaksi insinööriksi on otettu hra Hallbergstedt Ruotsista.

Raitioteiden rakentaminen alkaa näinä päiwinä, luultawasti useammista kohden samalla kertaa. Työn on urakalla ottanut tehäkseen rakennusmestari J.R. Gasén(?), tietää Hbl.

Omnibustrafiken — Gammelstaden

All trafik upphör från och med idag. Helsingfors d. 9 Nov. 1890.

Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget

Uusi Suometar 9.11.1890

Raitis ja ammatissaan, etenkin hevosenkengityksessä taitava seppä saa paikan, kun ilmoitus tehdään Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön konttoriin P.-Esplanadikatu 21.

Uusi Suometar 19.11.1890

Omnibussosakeyhtiö oli pyytänyt, että kaupunginvaltuusmiehet määräisiwät jonkun henkilön tahi wiraston pitämään valmistuneen kiskotien katselmusta. Kaupunginvaltuusmiehet antoiwat pyydetyn rarkastusmiehen walitsemisen rahatoimikamarille.

Päivälehti 3.12.1890

Helsingin raitiotie lienee jo valmis, koskapahan ensimmäinen waunu oli sitä myöten tänään ensi kerran liikkumassa.

Kun tämän kirjoittaja sen näki, niin ajoi se Pohjoisesplanadia pitkin, edessä yksi hewonen ja herrasmies ohjaksissa. Waunu on kaksipuolinen, niin että woi waljastaa hewosen kumpaan päähän tahtoo.

Spårvägen i Helsingfors.

(Med plansch.)

Ett viktigt steg i Helsingfors stads utveckling har under innevarande år blifvit gjordt i och med den i dagarne öppnade spårvägsanläggningen. Den naturliga gången vid införandet af detta betydelsefulla samfärdsmedel har här inslagits, i ty att först medels regelbundna omnibusturer trafiken upparbetats på vissa linjer, längs hvilka numera spår nedlagts. De två linjer hvilka först kommit till utförande äro *från stallarna i Sörnäs till ändan af Lappeviksgatan* (längs Unions-, Freds-, Nikolaj-, Katrine-, Esplanad-, Boulevards-, Alberts- och Lappeviksgatan) samt *från stallarna i Tölö vid Rosavilla till katolska kyrkan* (längs Östra Henriks-, Alexanders-, Unionsgatan, Västra kajen och Badhusgatan).

Emedan dock Långa bron under denna vinter skall ombyggas, har den förstnämnda linjen icke kunnat utläggas längre än till ändan af Unionsgatan samt då Badhusgataus planering ännu icke slutförts, har spåret på den andra linjen icke kunnat nedläggas längre än till början af nämnda gata. Med anledning af den projekterade höjningen af Västra Chausseen, där Helsingfors hamnbana i närheten af den forna tullstugan passerar under densamma, blir en omläggning af spårvägen på detta ställe en nödvändighet i närmaste framtid.

Vid linjernas utstakning är antagen en minsta krökningsradie af 12 meter. Spåret är nedlagt i midten af gatan, samt så, att vid passerandet af ett hörn spårets midt icke får komma närmare än 1,25 m till kanten af en trottoir.

Mötesplatser, där vagnarna kunna passera förbi hvarandra, anordnas på följande ställen: På linjen *Tölö—Brunnsparken*. 1. Vid stallet i Tölö. 2. Vid porten till Hesperia. 3. Utanför Karamsinska villan. 4. Vid studenthuset. 5. På Unionsgatan utanför Föreningsbanken. 6. På Badhusgatan, samt på linjen *Sörnäs—Lappeviksgatan*: 1. Vid stallet i Sörnäs. 2. I närheten af folkets hem. 3. På Broholmen. 4. Vid gamla klinikum. 5. Vid Salutorget. 6. Vid början af Boulevardsgatan. 7. På Albertsgatan samt 8. Vid ändan af Lappeviksgatan.

Banan som öfveralt är nedlagt i gatans niveau, har därför på flera ställen så starka eller så långa stigningar att en hjälphäst blir nödig. Detta kan förutses såsom troligt vid backen utanför Karamsinska villan, utanför gamla klinikum samt vid uppfarten från Salutorget längs Katrinegatan och Senatstorget.

Öfverbyggnaden, som visas i ofvanstående fig. 1—4, är enligt system Phoenix, bestående af en bredbasig stålskena, försedd med en i hufvudet invalsad räna för upptagandet af hjulflänsen. Någon skild sliper användes icke, utan är skenan direkt bäddad på grus. Skenans höjd är 140 mm, dess fotbredd 127 mm, totalbredd på hufvudet 77 mm, vikt per löpande meter 33,5 kg. Skarfningen af skensträngen sker genom tvänne u-formiga, 550 mm långa laskor. Tvärförbindningen i spåret erhålles genom flackjärnstänger, 60×10 mm, anbragta på afstånd af 2,200 m. Skenlängden är 9 m.

Till 9 m. spår höra:

2 st. skenor à 9,000 m ca	603 kg.
4 " laskor ca	28,8 "
8 " laskbultar	3,0 "
4 " spårstänger 60×10	30,0 "
8 " spårstängsskrufvar	2,3 "

Totalvikt pro 9 m spår 667,3 kg.

" " 1 " " 74,14 "

Vikt af skenor pro 1 m 67,9 kg.

Materialkostnaden utgjorde 14,30 Fmk pro löpande m spår. Därtill kommer kostnaden för spårets nedläggning, hvilken utförts af en entreprenör för Fmk 5 pro löpande m.

Vagnarna, hvilka utmärka sig genom sitt prydliga utseende, äro levererade af den danska fabriken Scandia i Randers för ett pris af 2,800 kr. pro stycke.

Hesperia.
Sunnuntaina jouluk. 14 p:nä
**Raitiotie-
Päivälliset**
Soitannon kanssa.
K:lo $\frac{1}{2}$ 3:sta— $\frac{1}{2}$ 6 j. pp.
Ruokalista:
Artisokka-survosta.
Kuhaa ynnä hollantilaista kastiketta.
Tryfferattua Timbalia.
Telripaistia ja salatia.
Charlotte ruue.
Kahviä.
à 3: 50 p.
F. Forsström.

Päivälehti 18.12.1890

Taas tapaturma raitiotiellä.

Eilen iltapuoleen, kun raitiowaunu ajoi pitkin Henrikin katuä, ei muuan vastaan tuleva maalainen, joka nähtävästi oli ottanut liian ryypyn, osannut tai ehtinyt käännättää hewostaan pois tieltä, eikä raitiowaunuakaan saatu niin äkisti pysähtymään, kuin olisi pitänyt, jonkatähden maalaisen hewonen jä alle. Waunu meni yli toisen etujalan, joka taittui.

Uusi Suometar 14.01.1891

Talvi ja ilmat

Mutta juuri tämä talvi on monessa suhteessa meille Helsingiläisille — ja muille suomalaisille merkittävä. „Oma suu proximus“, niinpä mainitsimmekin ensinnä kiskotiemme, joka juuri talveksi valmistui, ja joka nyt on käynyt koittelemissien kii- rastulen läpi. Alusja moni pudisti pää- tään ja arveli, tokko raitiota voitaisiin puhtaana pitää, kun pohjolan lumiukko oi- tein ottaa näyttääkseen, mikä on mikä. Laitoksesta on kuitenkin tähän saakka suo- riuduttu jotenkin hyvästi. Mutta kylläpä on oltu puuhaa. Vaitsi lafajiamie- hiä on raitiotietä pitkin ajettu lumiaura- waunuja, joista toiset työntävät enimmäk- si tukkeet siivoille, toiset pyörivillä luutajy- rillä tekevät jäljen puhtaammaksi. Lopuksi

miehet omituisilla tihveleillä puhdistavat itse kolon, johon pyöräin reumat painuvat. — Mutta vaikka liike onkin ollut yhtä- mittaista, on kuitenkin herosilla nähtä- västi ollut erinomaisen rasittava työ. Suo- tarvaa olisi, että yhtiö tammöisellä tilalla, eläinrääkkäyksen estämiseksi aina panisi kassi wetäjää waunujensa eteen.

Mille kaduille, joita pitkin kiskotie kul- kee, syntyy tietysti syvennys keskelle, koska lumi siitä on otettava vähiin. Jäijöille ei tämä ole mieluista, sillä tämä syven- nys voi käydä sekä kiusalliseksi että maa- ralliseksi, kun lumi syrejällä nousee. Onpa sen jo nähty heidän rekiään nurin keika- huttelevan, aisoja katkovan, jopa joskus jalaksienkin poikki roukistavan.

— **Raitiotie- ja omnibusyhtiön** kokouksessa eilisiltana oli saapuvilla noin 25 osastasta sekä muutamia valtakirjalle edustettuina. Kun puheenjohtajaksi oli valittu professori Wahlfors, ryhdyttiin tarkastamaan johtokunnan tekemää vuosilertomusta. Siitä tuli näkyviin, että nykyään valmiina oleva osa raitiotiestä ynnä kistot vielä valmistumattomia teitä warten sekä 11 raitiowaunua, 1 lumi-aura ja 1 suolawesi-tynnyri waunuiheen ovat tulleet yhteensä maksamaan 261,313 markkaa 90 penniä. Tämä on saatu korvautuksi uudella osakekirjoitustella, joka on tuottanut 282,600 markkaa, mikä vastaa 1,413 täydellisesti maksettua osaketta. — Raitiowaunuja on niiden liikenteelle panosta lähtien 10 p:nä joulukuuta 1890 vuoden loppuun käyttänyt reitillä Pikkäsilta—Lapinlahdenkatu 38,478 henkilöä, mikä on tuottanut 5,964 markkaa 40 penniä ja linjalla Töölö—Etelä-makasiininkatu 21,111 henkilöä, suorittaen 3,167 markkaa 90 penniä sekä samalla ajalla linjalla Pikkäsilta—Sörnääsi omnibusta 7,186 henkilöä, josta on tuloja ollut 1,035 markkaa 50 penniä. — Kustannukset raitiotie-liikenteen ylläpidosta ovat keskimäärin tehneet 388 markkaa 48 penniä päivältä, tulot taas 462 markkaa 18 penniä. Omnibus liikenteestä taas on vuoden alusta 10 p:nä joulukuuta ollut tuloja 81,935 markkaa 80 penniä eli 238 markkaa 87 penniä päivältä ja menoja 313 markkaa päivältä eli 24,913 markkaa 77 penniä tappiota kolo ajalta. Sitä vastoin on yhtiön omistama Rosa-niminen huwila tuottanut voittoa 7,57 prof. arvostaan, vaikka siihen on kustannettu paljon korjauksia. Mainitun huvilan alueelle on myöskin nyt rakennettu paja, joka maksoi 1,576 markkaa 19 penniä. — Tilintarkastajain ehdotuksesta annettiin johtokunnalle tiliwapaus.

Kun sitten oli määrätty ensi vuodelle johtokunnan esimiehen palkaksi 3,000 markkaa ja jäsenille 15 markkaa joka kokouksesta, ryhdyttiin malitsemaan mirkamiehiä. Johtokunnan esimieheksi tuli uudelleen herra Widerholm ja jäseniksi insinööri Forsman, professori Wahlfors, herra Hiort af Ornäs ja waratuomari Collan sekä warajäseniksi parooni af Schultén, insinööri Strudel ja kauppaneuvos Lindström. Tilintarkastajain palkkio, joka viime vuodelta oli 300 markkaa, korotettiin nyt 400 markaksi ja siihen toimeen valittiin herrat Olm ja Olsson sekä warajäseniksi herrat Ehrstedt ja Hornborg.

Tämän jälkeen päätti kokous johtokunnan ehdotuksesta ottaa menojensa suorittamiseksi korkeintaan 150,000 markan obligatsioonilainan, joka on nostettava sitä myöten kuin rahoja tarvitaan. Kuole-tusajan ja muiden ehtojen määrääminen jätettiin johtokunnan tehtäväksi. Samalla otettiin myös puheeksi johtokunnan tekemä kysymys siitä, katsooko kokous tarpeelliseksi ryhtyä awonaisten waunujen hankkimiseen jo ensi kesäksi. Kun yhtiöllä on ollut nyt niin paljon menoja ja sitä paitsi aika on jo niin vähissä ensi kesään, ett'ei sellaisia waunuja kenties voisi saada ennenkuin loppukestäksi, niin ei kokous tahtonut tehdä mitään lopullista päätöstä, waan jätti johtokunnalle wallan ryhtyä heti hankkimaan joitakuita awonaisia waunuja, jos katsoo sitä edulliseksi. — Kokous antoi vielä suostumuksensa siihen, että ne henkilöt, jotka yhtiön ensi osakekirjoituksesta suorittivat 10 prof. laillisen ajan kullessa, waan jättiwät muun osan suorittamatta, saawat vielä lunastaa osatteenja koron maksua vastaan.

Lopuksi lausui kokous, parooni Schultén'in ehdotuksesta sen toivomuksen, että joka kuukausi ilmoitettaisiin liikenteen antamat tulokset ja niinkään päätettiin kauppaneuvos Lindforsin esityksestä painattaa johtokunnan kertomus.

Helsingin Raitiotieliikkeen

Kulkuvuorot

voimassa toukokuun 15 p:stä 1891.

Töölön asemalta **Kauppatorille** lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 6 ja 50 min. e. pp. ja siitä alkaen aina kymmenen minutin kuluttua k:lo 9:ään ja 10 m. j. pp.

Kauppatorilta Töölöön lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 7 ja 30 min. e. pp. ja sen jälkeen aina 10 minutin kuluttua k:lo 10:een ja 20 min. j. pp.

Siltasaarelta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 7 ja 20 min. e. pp. ja sen jälkeen aina kymmenen minutin kuluttua aina k:lo 9:ään ja 20 min. j. pp. Myöhemmin lähtevät vaunut **Töölöön**. Viimeinen vaunu lähtee Töölöön k:lo 10 ja 10 min. j. pp.

Kauppatorilta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 7 ja 10 min. e. pp. ja seuraavat aina kymmenen minutin kuluttua k:lo 9:ään ja 30 min. j. pp.

Lapinlahdenkadulta Siltasaarelle lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 7 ja 20 min. e. pp. ja seuraavat aina kymmenen minutin kuluttua aina 9:ään ja 45 min. j. pp.

Kauppatorilta Siltasaarelle lähtee ensimmäinen vaunu k:lo 7 ja 10 min. e. pp. ja seuraavat vaunut aina kymmenen minutin kuluttua k:lo 10:een j. pp. Helsingissä 13 p. toukok. 1891.

Raitiotie ja Omnibus-Osakeyhtiö.

— **Raitiotie- ja omnibusyhtiön** kokouksessa eilisiltana oli saapuvilla noin 25 osakasta sekä muutamia waltakirjalla edustettuina. Kun puheenjohtajaksi oli walittu professori Wahlfors, ryhdyttiin tarkastamaan johtokunnan tekemää vuosikertomusta. Siitä tuli näkywiin, että nykyjään valmiina olewa osa raitiotiestä ynnä kiskot vielä valmistumattomia teitä warten sekä 11 raitiowaunua, 1 lumi-aura ja 1 juolawesi-tynnynri waunuihin ovat tulleet yhteenjä maksamaan 261,313 markkaa 90 penniä. Tämä on saatu korwatuksi uudella osakekirjoituksella, joka on tuottanut 282,600 markkaa, mikä vastaa 1,413 täydellisesti maksettua osaketta. — Raitiowaunuja on niiden liikkeelle panosta lähtien 10 p:nä joulukuuta 1890 vuoden loppuun käyttänyt reitillä Pikkäsilta—Lapinlahdenkatu 38,478 henkilöä, mikä on tuottanut 5,964 markkaa 40 penniä ja linjalla Töölöö—Etelä-makasiininkatu 21,111 henkilöä, suorittaen 3,167 markkaa 90 penniä sekä samalla ajalla linjalla Pikkäsilta—Sörnääsi omnibusta 7,186 henkilöä, josta on tuloja ollut 1,035 markkaa 50 penniä. — Kustannukset raitiotie-liikenteen ylläpidosta ovat keskimäärin tehneet 388 markkaa 48 penniä päivältä, tulot taas 462 markkaa 18 penniä. Omnibus liikenteestä taas on vuoden alusta 10 p:ään joulukuuta ollut tuloja 81,935 markkaa 80 penniä eli 238 markkaa 87 penniä päivältä ja menoja 313 markkaa päivältä eli 24,913 markkaa 77 penniä tappiota koko ajalta. Sitä wastoin on yhtiön omistama Rosa-niminen huwila tuottanut voittoa 7,57 prof. armostaan, waikka siihen on kustannettu paljon korjauksia. Mainitun huvilan alueelle on myöskin nyt rakennettu paja, joka maksoi 1,576 markkaa 19 penniä. — Tilintarkastajain ehdotuksesta annettiin johtokunnalle tiliwapaus.

Kun sitten oli määrätty ensi vuodenksi johtokunnan esimiehen palkaksi 3,000 markkaa ja jäsenille 15 markkaa joka kokoukselta, ryhdyttiin walitsemaan wirtamiehiä. Johtokunnan esimieheksi tuli uudelleen herra Widerholm ja jäseniksi insinööri Forsman, professori Wahlfors, herra Hiort af Ornäs ja waratuomari Collan sekä warajäseniksi parooni af Schultén, insinööri Strudel ja kauppa-

neuvos Lindström. Tilintarkastajain palkkio, joka viime vuodelta oli 300 markkaa, korotettiin nyt 400 markaksi ja siihen toimeen walittiin herrat Olin ja Olsson sekä warajäseniksi herrat Ehrstedt ja Hornborg.

Tämän jälkeen päätti kokous johtokunnan ehdotuksesta ottaa menojensa suorittamiseksi korkeintaan 150,000 markan obligatioonilainan, joka on nostettava sitä myöten kuin rahoja tarwitaan. Kuole-tusajan ja muiden ehtojen määrääminen jätettiin johtokunnan tehtäväksi. Samalla otettiin myös puheeksi johtokunnan tekemä kysymys siitä, katsooko kokous tarpeelliseksi ryhtyä awonaiisten waunujen hankkimiseen jo ensi kesäksi. Kun yhtiöllä on ollut nyt niin paljon menoja ja sitä paitti aika on jo niin wähisjä ensi kesään, ett'ei sellaisia waunuja kenties woisi saada ennenkuin loppukesäksi, niin ei kokous tahtonut tehdä mitään lopullista päätöstä, waan jätti johtokunnalle wallan ryhtyä heti hankkimaan joitakuita awonaisia waunuja, jos katsoo sitä edulliseksi. — Kokous antoi vielä suostumuksensa siihen, että ne henkilöt, jotka yhtiön ensi osakekirjoituksesta suorittivat 10 prof. laillisen ajan kullessa, waan jättivät muun osan suorittamatta, saawat vielä lunastaa osakkeensa koron maksua vastaan.

Lopuksi lausui kokous, parooni Schultén'in ehdotuksesta sen toiwomuksen, että joka kuukausi ilmoitettaisiin liikenteen antamat tulokset ja niinkään päätettiin kauppaneuvos Lindforsin esityksestä painattaa johtokunnan kertomus.

Uusi Suometar 20.5.1891:

Itäisellä wiertotielä on surkea ahdinko ja mylläkkä. Raitiotie-kiskoja asetetaan paraillaan koko sillä välillä, mikä on Pitkän sillan ja Suruttomain huvilan välillä, maalaisia ajaa ristiin rastiin niillä ahtailla laiteilla mitä aukimyllerretystä keskikohdasta on jäänyt - ja omnibus kolistelee vielä tuossa sekamelskassa. - Eilen illalla sattui esim. että eräs maalaisämmä sai kuormansa poikki päin pahimassa ahdingossa; omnibuksen täytyi pysähtyä ja juuttui se niin lujasti kiinni saviseen lokaan kuin matalikolle ajautunut laiva. Aika tawalla pusattua rupesi se taas sentään kuupplehtimaan eteenpäin.

Päivälehti 20.6.1891

Uusia raitiotiewaunua saapui 4 kappaletta Regulus-laivassa toissa päivänä. Ne owat samaa mallia, kuin entisetkin.

Päivälehti 6.9.1891

Raitiotiewaunu n:o 2 joutui eilen Kaiwopuiston tiellä pois raitiolta ja etupyöräin akseli katketa helähti paikalla. Waunu siirrettiin syrjään ja oli muutaman tunnin päästä taas kunnossa.

Päivälehti 11.12.1891

-Lahja. Eilen oli Helsingin raitiotieliikkeen alkamisesta ensimmäinen vuosi täyttynyt ja sen johdosta kawi yhtiön henkilökunta kunniaterwehdyksellä toimitsijamiehen I. U. Willbergin luona, ja annettiin silloin lahjaksi hra W:lle hopeaiset kirjoitusneuvot, jotka olivat laaditut pienoisoraitiowaunun mallisiksi. Tehnyt ne oli kultaseppä K. Ingman ja ne oli maksanut 600 markkaa.

Päivälehti 17.9.1892

Itäisellä wiertotielä on nyt tien itäsivuun muutettuna koko sillä matkalla, jonka kaupungin valtuusto määräsi siirrettäväksi, ja waunut owat uutta tietä kulkeneet jo pari kolme päivää. Wanhoja kiskoja otetaan pois ja itäinen wiertotie on sen vuoksi entistä ahtaampana liikkeelle toistaiseksi. Tie on näet nyt mylhyttynä pahan päiväisesti, mutta pian makadamisoidaan ehommaksi entistään.

Pohjalainen 8.3.1898

Kyllä täällä näyttää olewan tuon lumen tulo vielä ritkaampaa kuin siellä meillä Pohjanmaalla. Aina »vain sataa ja on jo satanut monta päiwää. Katujen wierustoilla onkin suuret lumikinokset. Kadut omat kukkuroillaan. On sitä työtä talonomistajilla, sillä ei auta, täytyy pitää ainakin käytävät ja pihat puhtaana lumesta. Mutta raitiotien hewosia minun on säälikseni käynyt. Ei suinkaan olla muutenkaan ja muulla lailla hewosia räökkäämättä. Mutta tuossa toimesta se erityisemmin silmiin pistää. Asia on se nimittäin, että vaikka raitiotien kiskoja koetetaankin usein eri koneella puhdistaa, niin kuitenkin kokoontuu sateesta ja muusta kiskoille lakkaamalta lunta ja jäätä. Ja jokainen lienee huomannut, miten raskaaksi pyöräin pyöräminen tulee kiskoillakin, elleiwät kiskot ole puhtaat. Raskautta taas noissa raitiotien waunuissa on yllin kyllin, mutta puhtailla kiskoilla niitä jotenkuten hewonen sentään liikuttelee, vaikka ei sekään helpointa työtä ole. Waan tällaisissa tapauksissa saawat hewoset menehtyäkseen kiskoja. On oikein ihme, ettei tätä asiaa Walvota ja huomata. Sillä tuommoinen liilkeenwälitys-laitos edustaa itsestäänkin jo jotain muta parempaa, jonka pitäisi esimerkillä olla hyvän kehottimena, siis eläinrääkkäyksen estäjänä.

Hufvudstadsbladet 22.4.1899

Omnibnstrafik tiil Gammelstaden anordnas om söndag och islossningstiden. Spärvägs- och Omnibus Aktiebolaget.

Elektriska spårvägs- anläggningen.

Sedan aktiebolaget Phoenix i Laar vid Ruhrort i Tyskland numera levererat en stor del af skenor för den elektriska spårvägen, har skenläggningen vidtagit med större fart än förut i olika delar af staden.

Å den nya linjen från Salutorget till Styrmansgatan arbetas för närvarande på tvänne särskilda ställen. Sedan skenläggningen å Unions-, Norra Magasins- och Fabiansgatorna slutförts, fortsättes skenläggningen af en arbetsstyrka om 30 man å Södra Magasinsgatan, där en symmetrisk växel inrättas, för att utsträckas till Kasern- och Lilla Robertsgatorna. Ett annat arbetslag om 30 man arbetar längre fram på linjen. En god del af Stora Robertsgatan är af sistnämnda arbetare redan spåragd och skenläggningen fortsättes härifrån längs Fredrika- och Båtsmansgatorna till Styrmansgatan. I en framtid, möjligen redan nästa år, drages en ny linje från Styrmansgatan längs en del af Rödbärgsgatan, Sandvikskajen och Sandviksgatan till Eriksgatan, som spåret skall följa till Annegatan, för att längs Vladimirs-gatan ledas ned till Västra Henriksgatan.

Som bäst utläggas skenor å sistnämnda gata, å hvilken Tölötrafiken kommer att flyttas från Östra Henriksgatan. Spåret skall gå rakt från Tölöchaussén förbi Hufvudstadsbladets gård till Boulevardsgatan, hvarifrån det gamla spåret tillsvärdare leder öfver Albertsgatan till Lappviksgatan. Då den ovan-nämnda beslutna nya linjen från Sandvikskajen längs Eriks- och Vladimirs-gatorna i framtiden blir färdig, borttages spåret å Albertsgatan.

Förutom skenläggningen å Västra Henriksgatan pågå för närvarande äfven andra spårvägsarbeten i trakten. Å det lilla namnlösa torget utanför Studenthuset, å hvilket sex spårvagnar samtidigt komma att hålla och som därför framdeles lämpligen kunde kallas Spårvägsatorget anläggas icke mindre än tre spårvägsväxlar. En af dem, som placeras invid den blifvande Lönnrotsskvären, förmedlar närmast trafiken från Tölö till Salutorget och Brunnsparken, i det att ett spår kommer att ledas längs sydvästra delen af Östra Henriksgatan till det gamla spåret å Norra Esplanadgatan. Öfver en annan växel utanför Tallbergsska affärshuset äger kommunikation rum med spåret å Alexandersgatan, hvilket kommer att ledas fram ända till Högvakts-torget och härifrån måhända i framtiden att utsträckas till Skatudden. Den tredje växeln utanför Janssonska huset, hvilken som bäst utlägges, bereder bl. a. åt fjärde stadsdelen kommunikation å den nya linje, som blir färdig i år och drages längs Alexanders- och Hagasundsgatorna öfver Järnvägs-torget till Vilhelmsgatan samt vidare längs Fabians- och Trädgårdsgatorna till Unions- och Elisabetsgatorna.

Å sistnämnda gata har såsom tidigare nämnts, ett spår nedlagts, hvilket längs Nikolai- och Katrinegatorna leder till Salutorget.

Samtidigt med skenläggningarna värkställas äfven skarvförbindningar å skenorerna för den elektriska återledningen.

Bärstolparna för spänntrådsledningen, hvilka komma att uppresas på ett afstånd af 35 meter samt i kurvor tätare, ha ännu icke anländt. De ha bestalts å Högfors bruk. Tre ångmaskiner om 200 hästkrafter en hvar samt Steinmüller-ångpannor inkomma inom kort från Tyskland. Dynamomaskinerna samt motorerna, med hvilka spårvagnarna drivas, levereras af

aktiebolaget Elektricitäts-
werke (Vorm. O. L. Kummer &
Co) i Dresden, som äfven leverer-
rar annan elektrisk material och
spårvagnarna samt utför bolagets
elektriska anläggning.

Anläggningen utföres under led-
ning af ingenjör M. G. Åsbjörn-
sen, hvilken har till assistent in-
genjör Viktor Nordberg. Den
elektriska spårvägen skall blifva
färdig till den 1 nästkommande
november.

De elektriska spårvägarne. Till Redaktionen af Hufvudstadsbladet. I anledning af notiser i prässen om, att den elektriska spårvägen i Helsingfors skulle blifva färdig till den 1 November får jag härmed meddela följande:

Enligt kontrakt afslutadt den 6 december 1898 mellan Spårvägs- och Omnibus-Aktiebolaget i Helsingfors och Actiengesellschaft Elektricitäts Werke, vormalt O. L. Kummer & Co i Dresden, hade sist nämnda firma förbundit sig att till den 1 november d. å. för trafik med elektriska motorvagnar öppna spårvägsbolagets nuvarande linjer äfvensom en ny linje Salutorget—Båtsmansgatan, Skeppsdockan André-gatan, hvarvid spårläggningen skulle värkställas af Spårvägsbolaget. Härvid var dock det villkor fast, att definitivt

fastställelse af byggnadsprogrammet och de föreslagna linjerna skulle från stadens sida erhållas före den 1 mars d. å. Sagda fastställelse erhöles dock i april. Emellertid pågingo under våren underhandlingar om Spårvägsbolagets öfvertagande af Ringbanebolagets koncession, och sedan dessa underhandlingar bragts till ett gynnsamt slut anhölls hos stadsfullmäktige ånyo om fastställelse af det sålunda betydligt utvidgade spårvägsnätet. Denna fastställelse erhöles i början af juni månad. Då sålunda tiden, inom hvilken definitivt besked skulle lämnas firman i Dresden, blifvit framskjuten med tre månader och dessutom det nya programmet är väsentligen ändradt och utvidgad utöfver hvad i kontraktet förutsågs, kan den ursprungliga tiden för banornas färdigställande för trafik icke bibehållas.

Själffallet kommer ingen möda att sparas för att få arbetet slutförd så snart ske kan. Helsingfors den 11 augusti 1899.

Axel von Knorring.

Generalagent för Actiengesellschaft Elektrizitäts Werke, vorm. O. L. Kummer & C:o.

Hufvudstadsbladet 5.9.1899

För den elektriska spårvägen ha samtliga kablar äfven som löpkranar och pumpar numera anländt från Tyskland. Med ångf. Vesta anlände i fredags jämväl 337 tons skenor samt växlar för spårvägen. På grund af skenbristen har spårläggningen icke kunnat bedrivas med någon större fart. Dock äro skenor redan utlagda å det nya spåret från Unionsgatan till Styrmansgatan, med undantag af särskilda stycken från Lilla Robertsgatan till Södra Magasinsgatan, och från Fredriksgatan till Albertsgatan: vidare in spåren färdiga å Alexandersgatan till Högvakten, å hela Västra Henriksgatan till Boulevardsgatan, å sist nämnda gatas sydvästra del samt å Nikolai- och Elisabetsgatorna. Arbeten å den nya linjen Studenthuset— Trädgårdsgatan ha vidtagits såväl å Hagasundgatan som å Trädgårdsgatan. Efter några dagar kommer arbetsstyrkan att ökas till 100 man.

Å den elektriska centralhallen, hvars uppmurande fördröjts af sträjken, pågår för närvarande takläggningen. Hallen torde blifva färdig till oktober.

Hufvudstadsbladet 16.11.1899

Den elektriska spårvägsanläggningen.

Under senaste tid ha flere af stadens gator på särskilda ställen varit upprifna för den elektriska spårvägsanläggningen. Det har gällt att utlägga nya spår eller att, såsom på Norra Esplanadgatan, flytta skenor från midten af gatan till ena sidan. Senast har man vid sidan af spåren nedlagt strömkablar, värkställt skarfförbindningar, utlagt återledningstråd samt uppställt ledningsstolpar. Alla spår och växlar äro numera utlagda, förutom å Salutorget, öfver hvilket, såsom nämnts, ett diagonalspår med växel kommer att dragas från Edlundska hörnet till Västra kajen. Tvänne tilliedningskablar ha utlagts, den ena till Studenthuskvären och den andra till Salutorget. Af återledningsskablar har en utlagts till Salutorget; en annan återledningsskabel, som kommer att gå uppför Vladimirsgatan och Annegatan till Stora Robertsgatan, är icke alldeles färdig ännu. Alla skarfförbindningar äro ännu icke värkställda. Återledningstråden är utlagd inom staden, men icke på chausséerna. Ledningsstolparna, af hvilka ett antal uppstälts t. ex. på Boulevardsgatan, bestå af en fot af gjutgods, som tillvärkats i Högfors bruk, samt långa järnrör, hvilka importerats från Tyskland. På en del ställen, där spåret går på sidan af gatan, komma att uppställas stolpar, försedda med armar. Stolparna komma framdeles, då ledningstråden utspänts, att målas samt förses med ornamenter kring skarfvorna. Då stolparna blifvit monterade och ledningstråden uppspönt, hvilket kräfvär ett ytterst omsorgsfullt arbete, kan trafiken iden 15 ½ kilometer långa elektriska spårvägen vidtaga. Arbetsstyrkan, som uppgått till 300 man, kommer numera att minskas.

Centralhallen vid Hagnästorg är numera uppmurad och under tak. Tre ångpannor ha redan uppstälts, men ännu icke inmurats. Äfven två ångmaskiner uppställas som bäst. Tvänne dynamomaskiner för hallen har redan anländt från Tyskland. En väldig skorsten uppmuras som bäst.

För röktri förbränning och kolinbesparing ha de nyaste uppfinningar tillämpats. Vagnshallen å Rosavilla i Tölö är numera äfven färdig, så att det endast återstår att utlägga räler för de 34 vagnar, som hallen kan inrymma. Vagnarna ha ännu icke anländt från utlandet.

Päivälehti 20.4.1900

Sähköraitotiet. Raitiotie- ja omnibus -osakeyhtiön johtokunta on rahatoimikamarilta anonut lupaa saada asettaa kaupungin omistamien senaatintorin ja Katriinankadun varrella olevien talojen seiiniin rusetteja jännityslankojen kiinnittämistä varten, jotka tulevat kannattamaan isolaattoreja ja sähköjohtolankaa. Sekä valtio että yksityiset henkilöt ovat talojensa kohdalta suostuneet tähän seuraavilla ehdoilla, joita johtokunta esittää otettaviksi kaupungille tarjoamaansa kontrahtiin, nim.: että raitiotie- ja omnibus -osakeyhtiö pitää huolta, etteivät rusetteihin kiinnitettävät jännitysnauhat pääse johtamaan sähköä; että äänentukahuttajia asetetaan johdon ja settien väliin; ja että yhtiö täydesti korvaa kaikki rusettien seiiniin kiinnittämisestä mahdollisesti syntyvät vahingot kuuden kuukauden kuluessa niistä ilmoitettua sekä asettaa seinät

alkuperäiseen kuntoon; sekä että puheenaolevat rusetit maalataan asianomaisten talojen värisiksi. Tähän anomukseen on rahatoimikamari suostunut.

Uusi Suometar 1.5.1900

Kulculista raitiotielle,

astuva voimaan Sörnåisten—Lapinlahden linjalla toukok. 1 p:stå ja Töölön—Kaivopuiston linjalla toukok. 15 p:stå 1900.

Töölön asemalta Kauppatorille lähtee ensimmäinen vaunu klo 6 ja 30 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 9:ään ja 40 min. i. p.

Kauppatorilta Kaivopuistoon lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 10 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 10:een i. p.

Kaivopuistosta kauppatorille lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 20 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 9:ään ja 30 min. i. p.

Kauppatorilta Töölön lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 30 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 10:een ja 30 min. i. p.

Sörnåsin asemalta Kauppatorille lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 10 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 10:een ja 10 min. i. p.

Sörnåsin asemalta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 10 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 9:ään ja 40 min. i. p.

Kauppatorilta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 10:een i. p.

Lapinlahdenkadulta Kauppatorille lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 ja 15 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 10:een ja 15 min. i. p.

Kauppatorilta Sörnåsin asemalle lähtee ensimmäinen vaunu klo 6 ja 50 min. a. p. ja seuraavat joka kymmenes minuutti klo 9:ään ja 50 min. i. p.

Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö Helsingissä.

Hufvudstadsbladet 15.5.1900

Den elektriska spårvågen torde blifva færdig fôrst i juli eller augusti. Ledningsstolpar uppstållas fôr nârvarande och skenskarfningar utfôras i Sörnås och Brunnsparken, hvarjåmte stolparna i fôrståderna fôrses med armar. I elektriska centralhallen vid Östra chaussén åro ångpannorna inmurade och hallen uppvårmes fôr torkning. Ång- samt dynamomaskinerna komma inom kort att profvas. Sex passagerarevagnar ha hithåmtats med Baltic från Tyskland lika många vântas inom ett par veckor. Från trakten af Skeppsdoockan åro spår ånnu icke utlagda till Sandvikstorget. Fôrbindningarna mellan de olika linjerna utfôrdes fôrst, då den elektriska trafiken skall vidtaga.

Uusi Suometar 16.5.1900

— **Sähköraitiotiet.** Rakennuksen alaisena olevaa raitiotietä warten on Saksassa rakennettu 31 kappaletta matkustajawaunuja, joihin jokaiseen mahtuu 32 henkilöä. Ensimmäinen lähetyks, jossa on 8 waunua, saapuu tänne tämän wiikon lopulla höyrylaiva Balticilla.

Sähköraitiotiet valmistuvat liifenteelle wasta heinä- tai elokuussa. Johtopöytä pyöstyellään ja kiskoja jatketaan tätä nykyä Sörnäisissä ja Raimopuistoissa, ja etukaupungeissa asetellaan pölymaaille haarakkeita. Keskuksella Ståttien wiertotien warrella ovat höyrykattilat jo muuratut paikoilleen ja rakennusta kuivataan lämmittämällä. Pölykoin ruwetaan koettelemaan höyry- ja dynamofoneita.

Raimotolalta Hietalahden torille ovat kiskot vielä laskematta. Eri linjat yhdistetään wasta liifteen alkaessa.

Hufvudstadsbladet 26.5.1900

De elektriska spårvagnarna. Med Ägir anlände igår 5 af de väntade vagnarna för den blifvande elektriska spårvägen härstädes. Vagnarna äro något större än de vanliga hästspårvägs vagnarna, men äro betydligt tyngre än dessa; de väga nämligen omkring 10 tons hvar. Eleganta till det yttre, äro de bekväma för passagerarne. De äro beräknade att rymma ett 30-tal personer — 7 på ståplatsen å hvardera platformen samt 18 inne i vagnen på säten, placerade längs väggarna såsom i våra vanliga spårvagnar. Vagnarna äro försedda med tre stora fönsterrutor på hvardera sidan, så att hela väggen består af glas, samt öfvertäckt å la Pullmanvagn med rutor äfven däruppe, så att ljus ingalunda kommer att tryta, i allsynnerhet som äfven elektrisk belysning kommer till användning. Vagnarna äro målade utvändigt i ljusgrönt och svart, invändigt är materialets naturliga färg synlig under polityren. På hvardera platformen finnas styr och bromsapparater. Vagnarna halva levererats af „Aktiengesellschaft Elektrische Werke O. L. Kummer“ i Dresden. Nylands vapen pryder utsidan af vagnarna.

Hufvudstadsbladet 23.6.1900

Den elektriska spårvägen. Trafiken å de elektriska spårvägarna torde komma att vidtaga senast i augusti. I den elektriska centralen vid Hagnästorget ha samtliga ångpannor och maskiner uppstälts och afprovats med undantag af en ångmaskin, som för närvarande ihopsättes och nästa vecka bär slutmonterad. Äfven vattenledningen till centralen från Tölövikens är färdig och afprovad. Ännu återstår uppställande af några ledningsstolpar och uppspännande af förbindningsstrådar mellan dem. Å Salutorget förbindes som bäst Sörnäslinjen med den linje, som leder till Batsmansgatan. Å linjen Tölö—Henriksgatan—Boulevardsgatan ha tvänne ledningsstrådar af koppar redan uppspännts och på denna linje vidtager trafiken i början af juli för införförande af förare å de nya vagnarna. Sedan nödigt antal tillförlitliga förare erhållits, kommer trafiken, såsom nämnts, att öppnas för allmänheten i augusti. Åt de elektriska vagnarna har tidigare använt ett 10-tal och igår anlände ytterligare 5 stycken. Vagnarna komma att stanna endast å växlar och vid vissa haltpunkter mellan dessa samt gå med något starkare fart än hittills användts. Haltpunkterna placeras tätare å de lifligare trafikerade gatorna. Passagerareavgiften blir såsom nu 15 penni. oberoende af distansen, och erhållas öfvergångsbiljett för fortsättande af färden å annan linje utan tillskottsavgift.

Päivälehti 20.7.1900

Ensi kerran liikkeellä oli sähköraitotievaunu täällä toissapäivänä. Koekulku, joka tapahtui raitiotievaunutallien luona Töölössä, onnistui hyvin. Paljon uteliasta ja ihmettelevää kansaa oli kokoontunut vielä outoa liikeneuvoa katselemaan. Sähköraitiotiet alottanevat parin viikon kuluttua täällä liikkeensä. Silloin saamme nähdä 31 uutta vaunua, joita kuparinen sähköjohto panee liikkeeseen. 21 vaunua on jo uudessa tallissa Töölössä, ja ovat ne paljon entisiä mukavimmat. Ne on valmistanut Act. Ges. Electricitäts-Werke (vorm O. A. Kummer & Co) Niederlitz Dresdenissä. Vaunuissa on istuimet pitkinpäin ja niissä on sähkölamput, joista yksi suuri kumpasessakin päässä tulee levittämään huikaisevan valon eteensä katsellen. Pyöräin akselin kohdalla on vaunujen alla sähkölaitokset, ja nauhasta voi yhdistäjä liittää tai eroittaa kuparilangasta, joita jo on osaksi paikoilleen asetettu. Jykevää tekoa ovat nämät hevoset", jotka tulevat säästämään satoja luontokappaleita eläinrääkkäykseltä. Vaunujen kupeissa on suomeksi ja ruotsiksi "Helsingin raitiotiet" ja niillä näyttää olevan ajurille tarjolla kaikenlaisia vehkeitä, jotka saavat monen mummon pitämään häntä suurena poppamiehenä, jonka veroista ei ilmoissa ikinä ole nähty. Äänetönnä liikkuva vaunu tehnee ainakin aluksi etenkin pimeässä kumman vaikutuksen silmiin.

Päivälehti 22.7.1900, jatkoa:

Kun lisäksi ottaa huomioon että uusi raitiotieliikenne tulee käsittämään monta kertaa laajemman alan kaupunkia kun nykyään, on pääkaupunkimme liikenneoloihinsa nähden astunut sangen huomattavan askeleen eteenpäin: syrjäisemmätkin kaupungin osat tulevat mukavilla, ajanmukaisilla kulkuneuvoilla lähemmin yhdistetyiksi keskikaupunkiin ja toisekseen pääsemme näkemästä sitä eläinten kiusaamista, jonka alaisiksi raitiotiehevosien väkistenkin täytyy joutua. Että näitä nykyaikaisia kulkuneuvoja lukuisasti tullaan käyttämään, siitä voinee jo nykyistä raitiotieliikettä pitää täytenä todistuksena. Tuomas.

Hufvudstadsbladet 27.7.1900

Den elektriska spårvägen afprovades igår afton för fjärde gången ocb utsträkte vagnen denna gång sin färd ända till hamnbaneviadukten utanför villan Arkadia. Första gången afprovingen skedde, förliden torsdag, gick vagnen endast en bit bortom Rosavilla, andra gången, senaste måndag, till villan Toivo, i förgår till villan Kammio och i går såsom nämnts till villan Arkadia. I afprovingen i går deltog, förutom de vid den elektriska spårvägsbyggnaden anställda tyska ingenjörerna, ett par konduktörer, hvilka inöfvades i att „köra vagnen eller handtera apparaterna. Afprovningen, som försiggick mellan kl. 6—10 e.m., åskådades af en stor folkskara. Ledningstråd har numera äfven utspänt från den elektriska hallen öfver Långa bron, Unions- Elisabets och Nikolaigatorna till Kyrkogatan

Työmies 3.8.1900

Sähköraitiotiet. Miehistö

totuttamiseksi vaunujen hoitoon koetellaan sähköraitotievaunuja nykyisin joka ilta klo 7:ltä. Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiö on maistraatilta pyytänyt lupaa Sörnäisten - Hietalahden linjan käyttämiseen, ja asianomaisen tarkastuksen jälkeen tultaneen siis alkamaan liike tällä Helsingin ensimmäisellä sähköraitioradalla.

Tämän kuun puolivälissä awattaneen Töölön— Heikinkadun— Bulevardikadun — Hietalahdentorin linja säännölliselle liikenteelle. Wiime iltoina on vaunu käynyt sähkövoimalla Simonkadulle saakka.

Hufvudstadsbladet 5.8.1900

De elektriska spårvägarna

Under senaste tid ha å sträckan Rosavilla— Simonsgatan afprovats fyra af de 26 vagnar, som hittills anländt från utlandet. Igår anlände med ångf. Aegir två och i veckan anlända återstående tre vagnar för den elektriska spårvägen. Kostnaden för varje elektrisk spårvagnutgör cirka 14,000 mk, medan de hittills använda, för hästtrafik afsedda, kostat cirka 4,000 mk per st. Jämte afprovning af vagnar har afven försiggått inöfvande af manskap för skötseln af vagnarna. Af de nuvarande kuskarna ocb konduktörerna komma de pålitligaste och nyktraste att användas för den elektriska spårvägen. För trafiken behövas 45 vagnsförare och lika många konduktörer. Sedan afsyning af spårvägen i veckan värkstalts af stadens elektrotekniker, och de särskilda linjerna blifvit förbundna, kommer spårvägsbolaget, om synemännens tillstyrka det, att bos magistraten anhålla om öppnande af provisorisk trafik. I september torde den ordinarie trafiken å samtliga linjer komma att vidtaga. En luftledningstråd har utspänts å linjen från Salutorget till spårvägsstallet i Sörnäs

Päivälehti 12.8.1900

Ne kesäänsä maalla viettävät helsinkiläiset, jotka täällä elostaessaan ovat raitioteistä riippuvaisia, toivoivat varmaankin keväällä maalle lähtiessään, että syksyllä ne toki jo uudet, nopeammat,

useimmin kulkevat raitiovaunut Helsingin katuja myöten sähkön voimalla hyristävät. Kunhan eivät olisi erehtyneet! Vielä tätä nykyä vetävät hevoskaakit täällä raitiovaunuja, kunhaneivät vetäisi vielä heidän palattuaankin. Tosin oli joku aika sitten sanomalehdissä uutinen, joka näytti joltakin asiantuntevalta taholta annetun, että muka elokuun puolivälillä muuttuu raitioliike kokonaan sähkövoimalla käymään ja että silloin myöskin uudet linjat liikkeelle avataan. Se tapahtuisi siis jo tällä viikolla. Vaan tuota en ota oikein uskoakseni, ennen kuin sen omin silmin näen. Sillä siksi verkkasesti on tämä muutos edistynyt. Alkuperäisen kaupungin kanssa tehdyn kontrahdin, mukaan piti liikevoiman muistaakseni raitioteillä muuttua sähköksi jo vuosi sitten. Sitten se määräaika lykättiin marraskuun loppuun, sitten kevätkesään, sitten elokuuhun, se voi lykkäytyä vieläkin. Työ on ollut sangen hidasta ja vielä nytkin on linjoja, joissa ei vielä lankoja ole paikoillaan. Saatanee siis vielä joku aika ajaa kaurapussin ja piiskan voimalla. Tuomas.

Hufvudstadsbladet 23.8.1900

Två vagnar för den elektriska spårvägen hithämtades af ång. Aegir från Lybeck. Med dessa vagnar torde ne nya spårvägens rullande materiel vara komplett.

Hufvudstadsbladet 1.9.1900

Den elektriska spårvägen. I går afton trafikerades spårvägen å sträckan från Tölö till Sandvikstorget af tre elektriska spårvagnar. En mängd gratispassagerare medföljde på profturerna, som fortgingo i fyra timmars tid från kl. halt 6. Äfven i dag lära profturer komma att äga rum. Provisorisk trafik torde komma att öppnas på linjen ide närmaste dagarna, i händelse tillstånd därtill erhålles af magistraten. Denna provisoriska trafik skulle, är det beramadt, fortgå en månads tid, tils de öfriga hufvudlinjerna blifva fullt färdiga för ordinarie trafik. Medan den provisoriska trafiken på linjen Tölö— Sandviksgatan upprätthålles, är det afsikten att anordna spårvägstrafik med häst i anslutning till den elektriska spårvägen från platsen invid Studenthuset å Alexandersgatan till Brunnsparken samt från hörnet af Alberts- och Boulevardsgatorna till Lappviksgatan, hvarför passagerarena från Tölö få afstiga från de elektriska vagnarna å nämnda ställen för att med hästspårvagnarna komma till Brunnsparken och Lappviksgatan. Huruvida den nyanlagda spårvägslinjen från Vladimirsgatan öfver järnvägstorget till Elisabetsgatan samt linjen från Unionsgatan till Styrmansgatan inom en månad blifva färdiga, är ännu osäkert.

Hufvudstadsbladet 2.9.1900

Den elektriska spårvägen.

Sedan magistraten numera meddelat spårvägsbolaget tillstånd att ända till oktober månads utgång bedrifva provisorisk trafik å de elektriska spårvägarna samt utfärdat reglemente för den elektriska spårvägstrafiken, kommer elektrisk spårvägstrafik för passagerarebefordran att vidtaga å sträckan Tölö - Sandvikstorget från och med tisdagen. Under gärdagen inöfvades personalen ett par timmar på eftermiddagen. Idag och imorgon äger hästtrafik rum på Tölölinjen, hvarvid spårvägspassagerarena ombyta vagnar å platsen utanför Studenthuset.

Hufvudstadsbladet 5.9.1900

De elektriska spårvagnarna öppnade igår regelbunden trafik på linjen Tölö— Sandvikstorget och voro dagen till ära smyckade med guirlander och blomsterbuketter. Trafiken uppehölls af sju vagnar, af hvilka fyra hade platsen utanför studenthuset till slutpunkt. Här äger vagnombyte rum för passagerare, såväl för dem, som vilja fortsätta färden med hästspårvagn närmast å Alexandersgatan till Brunnsparken, som för dem, hvilka företaga färd med de tre elektriska vagnar, som trafikera Henriks- och Boulevardsgatorna med Sandvikstorget som mål. Förutom å talrika växlar stanna de elektriska vagnarna på särskilda haltpunkter, såsom vid Simonsgatan, vid studenthuset, mellan Andrae- och Viadimirsgatorna samt i hörnet ai Västra Henriks- och Boulevardsgatorna, där passagerare från Sörnäs ombyta vagnar. Endast å nämnda haltpunkter och å växlarnu få passagerarene afstiga, medan afstigning icke är tillåten under färden.

Konduktörerne å de elektriska vagnarna ha muntligt instruerats i det af magistraten utarbetade reglementet för den elektriska spårvägstrafiken, hvilket äfven i tillämpligadelar kommer att offentliggöras för allmänheten. Trafiken å den elektriska spårvägen var i går ganska liflig. Ett stort antal hutvudstadsbor företogo lustturer till Tölö i de nya bekväma vagnarna, hvilkas färd å stadens gator togs i betraktande at en stor publik. Stadshästarna visade sig i allmänhet icke skygga för de elektriska vagnarna; en och annan gammal hyrkuskkamp tyktes med synbar förundran kasta sina blickar både framför och bakom vagnen, liksom för att se hvart dragarene tagit vägen. En yngre hyrkuskhäst råkade middagstiden i sken vid den elektriska vagnens annalkande å Henriksgatan och en och annan landsbos häst såg stegra sig eller söka vända om för den elektriska vagnen. Konduktören å vagnen

höll emellertid en stund inne vid sådana tillbud till oro hos hästarne och lät dessa passera förbi. Den elektriska vagnstrafiken fortgick säkert och utan afbrott hela dagen

Päivälehti 7.9.1900

Kumoon työnsi toissapäivänä raitiovaunu Aleksanterinkadulla erään Lopesta kotoisin olevan vaimon, joka kaikista merkeistä huolimatta ei suvainnut poistua tieltä. Kaatuessaan sai muija pienempiä vammoja.

Hufvudstadsbladet 8.9.1900

Elektriska spårvägen.

Elektrisk spårvagnstrafik skall nästa vecka, sedan afsyning värkstälts af stadens elektrotekniker, komma att öppnas på Bruunsparkslinjen. Därpå kommer turen till sträckan från Sandvikstorget å Henriks- och Alexandersgatorna till Mariegatan. När Sörnäslinjen kommer att öppnas, är ännu osäkert. Trafiken å den elektriska spårlinjen från Tölö till Sandviken liar hittills fortgått lyckligt och utan missöden. Vi ha emellertid blifvit ombedda att fästa föräldrars uppmärksamhet på att de måtte tillhålla sina barn att icke springa öfver gatan vid de elektriska spårvagnarnas annalkande, enär därvid särdeles under den mörka tiden olycksfall lätt kunna inträffa. Regler för den elektriska trafiken kommer endera dagen att anslås i de elektriska vagnarna.

Päivälehti 14.9.1900

— Sähköraitiotiet. Nykyään

kulkiessa raitioiteisin Sörnäisistä Lapinlahdenkadulle on pakko useasti vaihtaa vaunua. Ensimmäinen vaihto tapahtuu Seurahuoneen edustalla, josta on jalan astuttava "Edlundin kulmaukseen", missä hevosvaunu odottaa. Sillä päästään ylioppilastalon edustalle, missä taas siirryttävä sähkövaunuun, joka vie Albertinkadulle ja sieltä taas on hevosvaunussa matkustettava perille.

Kun linja Mariankatu- Hietalahti kohdakkoin valmistuu, pysähtyy vaunu, paitsi päätekohtissa, Aleksanterinkadulla, Katarinankadun kulmauksessa, Kluuvi- ja Mikonkadun vaihteissa, Tallbergin liikepalatsin edustalla sekä raitiotien kääntynyt ylioppilastalon edustalta L. Heikinkadulle, Antinkadun ja Bulevardikadun kulmauksissa, Bulevardikadulla Yrjönkadun ja Fredrikinkadun kohdalla ja Albertinkadun vaihteessa.

Töölö— Kaivopuiston linjalla pysähtyy vaunu läntisellä viertotiellä Fölisön tien, Eläintarhan portin ja Hakasalmen huvilan sekä Arkadian kohdalla, L. Heikinkadulla Simonkadun kulmauksessa sekä ylioppilastalon kohdalla I. Heikinkadulla, sitten P. Esplanaatikadulla ruotsal. teatterin, (Wreden) pasaasin, Kluuvikadun ja Fabianinkadun kohdalla, kauppatorin vaihteessa, L. Rantakadun ja E. Esplanaatikadun kulmauksessa sekä Saunakadun vaihteessa ja Vuorimiehenkadun kulmauksessa.

Maistraatin laatiman ohjesäännön mukaan tulee vaunun ohjaajan kohdistaa huomionsa yksinomaan toimeensa, jonka vuoksi häntä on kovasti kielletty antaumasta kenenkään tarpeettomiin puheisiin samoin kuin matkustajia on kielletty häntä puhuttelemasta virkatoimessa ollessaan. Konduktöörin tulee, milloin se haitatta voi tapahtua, auttaa naisia, lapsia ja vanhuksia tai avuttomia henkilöitä vaunuun noustessa ja alas astuessa. Vaunuun saa ottaa enintään 16 henkeä sisälle sekä 6 henkeä kumpaisellekin sillalle. Tarpeen tullen saa poliisimies tulla lisää vaikka luku onkin täysi.

Vaunuun eivät pääse henkilöt, jotka nähtävästi ovat päihtyneitä tai joiden siivoton puku tai paha löyhy voi saattaa haittaa tai ikävyyksiä muille matkustajille. Umpinaisessa vaunussa on tupakoiminen kielletty. Myöskään ei saa vaunuun ottaa koiria eikä tavaroita, jotka kysyvät paljon tilaa.

Matkustajien vaunuun nousemista ja siitä laskeumista varten, mikä tapahtuu vaunun takasillalla olevasta ovesta, seisahdetaan Vaunu ainoastaan pääteasemilla, vaihde- ja pysähdyskohdissa, mutta vaunun liikkeellä ollessa ei siihen saa astua eikä siitä astua alas. Vasten konduktöörin kieltä ei kukaan saa vaunuun astua eikä siihen asettua, ja hänen käskystään on matkustajan heti siirryttävä Vaunusta tai jostakin sen osasta. Kuitenkin on se, joka luulee vääryyttä kärsineensä, oikeutettu asiasta ilmoittamaan vaununomistajalle tai poliisiviranomaiselle.

Raitiovaunun lähestyessä tulee yleisön, annettiinpa vaunusta merkki tai ei, heti poistua raiteelta, ja varsinkin on ratsastajain ja ajajain väistyttävä syrjään niin paljon että vaunu pääsee esteettömästi kulkemaan.

Tavaroita ja muita esteenä olevia esineitä on kielletty panemasta raiteelle tai vähemmän kuin metrin päähän siitä.

Ohjesäännön rikkomisesta tuomitsee maistraatti poliisijärjestyksen 38 §:n mukaan uhkasakkoon, ellei muuta seuraamusta rikoksesta katsota olevan.

Valitukset raitiotieyhtiötä tai sen henkilökuntaa vastaan tehdään joko poliisikamariin, poliisiasemalle tai virassa olevalle poliisimiehelle, ja poliisiviranomainen ryhtyy sen johdosta tarpeellisiin toimiin, ilman että valittajaa sittemmin vaivataan poliisikamariin, ellei välttämätön tarve sitä vaadi.

Hufvudstadsbladet 21.9.1900

De elektriska spårvagnarna. Trafiken med elektriska spårvagnar vidtog i går 5 linjen mellan Studenthuset och Brunnsparken. Nästa vecka öppnas trafiken å linjen Sandvikstorget— Salutorget med passerande af bl. a. Alexanders- och Mariegatorna; sedan kommer turen till Sörnäslinjen.

En elektrisk spårvagn urspårade i går delvis å ett af spåren vid Studenthuset, hvarvid de bakre hjulen kommo ur skenorna. Med användande af elektrisk kraft leddes vagnen lätt på spåret igen.

Uusi Suometar 22.9.1900

Raitiovaunujen Kulkuvuorot.

(Väljakaista liikennettä varten.)

Sähkövaunut:

Töölöstä Kaivopuistoon lähtee ensimmäinen vaunu klo 7 a. p.
ja viimeinen klo 9,10 i. p.
Kaivopuistosta Töölöön lähtee ensimmäinen vaunu klo 7,20 a. p.
ja viimeinen klo 9,30 i. p.
Heikinkadulta Hietalahteen lähtee ensimmäinen vaunu klo 7,15
a. p. ja viimeinen klo 9,25 i. p.
Hietalahdesta Heikinkadulle lähtee ensimmäinen vaunu klo 7,22
a. p. ja viimeinen klo 9,32 i. p.
Pääteasemilta lähtee vaunuja joka 5:des minuutti.

Hevosvaunut:

Kauppatorilta Sörnäisiin lähtee ensimmäinen vaunu klo 6,50
a. p. ja viimeinen 9,30 i. p.
Sörnäisistä Kauppatorille lähtee ensimmäinen vaunu klo 7,10
a. p. ja viimeinen klo 9,30 i. p.
Bulevardinkadulta Lapinlahdenkadulle lähtee ensimmäi-
nen vaunu klo 7,10 a. p. ja viimeinen klo 9,30 i. p.
Lapinlahdenkadulta Bulevardinkadulle lähtee ensimmäi-
nen vaunu klo 7,15 a. p. ja viimeinen klo 9,35 i. p.
Pääteasemilta lähtee vaunuja joka 10:nes minuutti.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö.

Uusi Suometar 30.9.1900

Sähköraitiotiet. Kaupungin sähkötekniikko on nyt tarkastanut uudet raitiotielinjat Sörnäinen – Kauppatori ja Ylioppilastalo – Mariankatu, jotka avataan liikenteelle ensi viikolla. Sähköraitiotien varrelle asetetaan tauluja, jotka osoittavat pysäyspaikkoja, missä voidaan astua vaunuihin ja niistä pois. Vaunujen sisässä on myös tauluja, joissa mainitaan pysäyspaikkojen luku ynnä muita määräyksiä.

Hufvudstadsbladet 30.9.1900

De elektriska spårvägarna. Den elektriska vagnstrafiken på linjen Sandvikstorget— Mariegatan vidtager idag samt å Sörnäslinjen i onsdag eller torsdag. Kl. 5-tiden på eftermiddagen i går passerade en elektrisk vagn hela Sörnäslinjen ända till spårvägsstallet, efter det spårförbindning värkstälts å Nikolaigatan vid skärningen af Fredsgatan. Sedan nämnda spårvägsförbindning utförts har äfven hästvagnstrafiken från Unionsgatan förflyttats till Elisabets- och Nikolaigatan. Sist nämnda gatas starka stigning från Elisabetsgatan har nödvändiggjort användandet af tre hästar för spårvagnen vid färd uppför backen. Sörnäsvagnarna mötas numera å växeln utanför postväcket.

Hufvudstadsbladet 4.10.1900

Spårvägstrafiken å Sörnäslinjen kommer att från och med i dag bedrivas uteslutande med elektriska spårvagnar. Endast å linjen Albertsgatan— Lappviksgatan fortgår hästspårvagnstrafik.

Työmies 5.10.1900

Pikku-uutisia:

Iloisina tanssivat raitiotieltä eron saaneet hevoset itäisellä viertotiellä, kun ei heitä enää pistettykään noita isoja raskaita waunuja vetämään, waan toiwoivat taas monesta aikaa pääsevänsä talveksi reen eteen.

Hufvudstadsbladet 13.10.1900

Spårvägstrafiken till Lappviksgatan. I gårdagens blad framhöll en insändare särskilda olägenheter, som under de tilsvidare rådande provisoriska trafikförhållandena vidlådt trafiken till Lappviksgatan. Spårvägsbolaget har emellertid, enligt hvad oss meddelas, fattat ett beslut, som på bästa möjliga sätt kommer att afhjälpa alla dessa olägenheter. Det är nämligen meningen, att redan under nästa vecka börja med turer hvar femte minut äfven på linjen Albertsgatan— Lappviksgatan. Detta möjliggöres sålunda, att en ny växel anlagges i början af Lappviksgatan och den långa distansen från Alexandersteatern till Lappviksgatans ända sålunda delas i två håll. Den långa väntan på vagn, som för närvarande ofta är obligatorisk i hörnet af Alberts- och Boulevardsgatorna och som ofta gör hela gagnet af spårvagnarnas anlåtande i dessa fall problematiskt, kommer sålunda att bortfalla, medan vagnarna från Lappviksgatan i stället regelbundet skola kunna kombinera med de elektriska vagnarna å Boulevarden. Det är öfverflödigt tillägga, att detta tillmötesgående från spårvägsbolagets sida särskildt för invånarne i trakten af Gräsviken och Lappviksgatan är högst välkommet.

Päivälehti 31.10.1900

Sähköraitiotiet. Ensi torstaina alkanee liikenne Unioninkadulta ja Rautatientorilta Aleksanterinkadulle. Tätä tieosaa on jo kokeeksi ajettu, ja eilen jätettiin maistraatille anomus linjan avaamisesta yleiselle liikenteelle. Tämä uusi raitiotieitten ura on siinä suhteessa merkille pantava, että liikenneyhteys Sörnäisten kanssa sen kautta tuntuvalla tavalla helpoittuu.

Työmies 20.11.1900

Wiimeinen haaranne sähköraitiotietä walmistuu tällä wiikolla liikenteelle, kulkien tuon pitkän matkan kaupunkimme kenties wäkirikkaimman osan halki Eteläsatamasta Telakkatorille Punawuoren kulmalla. Raitiotie alkaa matkansa Uniooninlatua ja Pohjois-Makasiinin katua pitkin kaartin torille, jonka laidetta kierreltyään se jatkaa matkaansa Kasarmi-, Pikku- ja Iso- Roobertin kaluja pitkin Fredrikin kadulle, mistä se kääntyy etelää kohden tätä katua pitkin ja kulkee sitten Pursimiehenkatua pitkin kääntyäkseen wihdoin lyhyttä poikkikatua pitkin Telakkatorille. Täten saa wihdoin tuo ennen niin kuuluisa työwäen kaupunginosakin ajanmukaisen liikeneuwon, joka on sitä tärkeämpi asia, kun tällä kulmalla on ainoastaan yksi issikka-asemakin. Mutta pari toiwomusta woisi vielä liittää tähän uuteen haaranteeseen nähden. Olisi edullista varmaankin itse liikkeen kannattawaisuudellekin, jos kulkumaksut ainakin torille saakka alennettaisiin, ja muutenkin kannattaisi koko raitiotieverkolla maksuja alentaa. Toisena toiwomuksena woisi lausua sen, että tämä haaranne yhdistettäisiin Hietalahden torille päätywän haaranteen kanssa, koska wasta silloin woi toiwoa kaikin puolista etua raitiotiewerkosta tälläkin kulmalla, Woidaan nimittäin silloin eri suuntia käyttäin päästä nopeammin kulkemaan kaupungin eri osiin, kuin nyt on laita, kun haaranteet wälittävät toistensa kanssa liikettä aina Etelä-Sataman kautta. Monet kilometrit täten matkoja lyhettäisiin, joka ei suinkaan ajan hukkaan nähden ole vähäpätöinen asia. N

Päivälehti 21.03.1901

Määräykset noudatettaviksi Helsingin sähköraitioiteitä käytettäessä.

Vaunuun ei lasketa henkilöitä, jotka nähtävästi ovat päihtyneitä tai epäsiistillä puvullaan, pahalla löyhkällä tai muusta syystä aikaansaavat ikävyyksiä tai haittaa matkustajille. Raitiovaunuun älköön otettako koiria eikä myöskään sellaista tavaraa, joka tilavuutensa tai laatunsa vuoksi voipi olla haitaksi. Tupakoiminen tai sylkeminen umpinaisessa vaunussa ei ole luvallista.

2 §

Vastoin konduktöörin kieltoa älköön kukaan nousko raitiovaunuun älköönkä siihen sijoittuko; ja matkustajan tulee hänen käskystään heti poistua vaunusta tai jostakin sen osasta, ollen kuitenkin oikeus sillä, joka katsoo konduktöörin menneen yli toimivaltansa, ilmoittamaan asiasta raitiotien omistajalle tai poliisiviranomaiselle tutkinnon tai syytteen toimeenpanoa varten.

3 §

Matkustaja on velvollinen suorittamaan matkasta määrätyn maksun niin tavoin kuin siitä vaunussa julkiasetetulla taululla on ilmoitettu.

4 §

Matkustaja ei saa puhutella virkatoimessa olevaa vaununkuljettajaa. Niinikään olkoon matkustaja kielletty antamasta lähtö- tai pysähdysmerkkiä tai koskemasta vaununohjauslaitoksiin.

5 §

Raitiovaunun lähestyessä, annettiinpa siitä merkki tai ei, tulee yleisön heti poistua radalta, jolloin varsinkin ajajain ja ratsastajain on väistytävä oheen niin paljon, että raitiovaunu estämättä pääsee perille. Tavaroita tai muita ehkäiseviä esineitä älköön sijoitettako raiteelle älköönkä lähemmäksi kuin kahden metrin päähän siitä

6 §

Jos jotakin, mitä edellä on määrätty, rikotaan tai laiminlyödään tuomitkoon Maistraatti syyllisen enintään viidenkymmenen markan sakkoihin, ellei rikoksesta ole rangaistusta määrätty yleisessä laissa.

7 §

Valitukset raitiotien omistajia tai sen henkilökuntaa vastaan tehtäköön joko poliisiasemalla tai virassa olevalle poliisimiehelle; ja poliisiviranomainen ryhtyy tämän johdosta asianmukaiseen toimenpiteeseen ilman, että valittajaa sittemmin vaivataan esiintymisellä muussa tapauksessa kuin milloin se välttämättömän tarpeelliseksi katsotaan.

Helsingin Raatihuone maaliskuun 16 p:nä 1901.

Viran puolesta
Viktor Ekroos.

Työmies 10.8.1901

Helsingin raitiotiet. Näinä

päivinä on koetettu päkaupunkimme uutta raitiotielinjaa, joka kulkee pitkin Perämiehenkatua, Meritoria, Hietalahdenrantaa ja osittain Bulewardinkatua. Kun kaupungin sähkötekniikko ei vielä ole tarkastanut rataa eikä maistraatilta ole saatu lupaa käyttämiseen, avattaneen liike tällä linjalla wasta tulewan viikon keskiwaiheilla. Silloin saadaan 15 pennin maksulla kulkea Sörnäisistä Perämiehenkadulle, sekä sieltä pitkin Bulewardin-, Itä Heikin-, ja Aleksanterinkatuja Pääwahdintorille, johon raitiotie toistaiseksi päättyy. Wäliaikojen tasoittamiseksi on waihdepaikka Aleksanterinkadulla muutettu Mikon- ja Kluuwikatujen wälille sekä tie wedetty Aleksanterin- ja Mariankadun kulmasta Pääwahdintorille lähelle Kanawasiltaa.

Työmies 13.8.1901

Raitiotiet Kun sähköraitioiteitten yhdysrata Perämiehenkadulta Telakan torin ja Hietalahden kautta Buøewardin eteläiseen päähän on valmistunut ja kaupungin elektroinsinööri B. Montgomery on tk. 9:pnä tarkastanut sähköjohdot, on maistraatti antanut luwan awata yhdysradan liikenteelle, Wiime sunnuntaina (11.8) kulki waunut ensi kertaa mainitulla yhdysradalla.

Työmies 4.10.1901

Sähköraitiotiet. Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö on ottanut haltuunsa sähköraitioiteitten käyttämisen ja waunujen korjauksen hoidon siltä saksalaiselta yhtiöltä, joka raitiotiet on rakentanut ja niitä tähän asti hoitanut.

Työmies 27.5.1903

Raitiotien jatkamiseen Mariankadulta Katajanokalle on näinä päiwinä ryhdytty.
(Alkoi 2.6.)

Päivälehti 16.6.1903

Uusi raitiotielinja. Katajanokalle vievä raitiotielinja avattiin lauantaina (13.6.) liikenteelle. Tämä uusi linja" on jatkoa sille pitkälle linjalle, joka alkaa Sörnäisistä ja kulkee Kauppatorin, Kasarmitorin, Roopertinkatujen, Fredrikin ja Pursimiehenkadun kautta Hietalahden torille, sieltä Bulevardiaja Heikinkatua Raitiotietorille

ja Aleksanterin katua Mariankadulle, mistä se Päävahdin torin halki kulkee, Katajanokan kanavan sillan yli Kanavakadulle ja päättyy Länsisatamakadulla Luotsikadun ja Kruunuuvuorenkadun kulmaukseen. Viimeksimainituille kaduille päin ulottuvat raiteiden päät osottavat, että linjaa vastaisuudessa tullaan jatkamaan näille tahoille.

Päivälehti 3.2.1904

Raitiotieläisten lakko.

Selvityksiä työväen taholta.

Raitiotieläisten lakkojutussa on huomiota herättänyt se, että henkilökunta vakuuttaa ei enää voivansa luottaa isännistön lupauksiin. Niitä ei koskaan ole pidetty, on sanottu. Olemme tämän johdosta kyselleet asiasta tarkemmin työväen taholta ja on meille m. m. kerrottu seuraavaa: Palkankorotuskysymys on jo kauan aikaa ollut päiväjärjestyksessä. Ensimmäiset lupaukset siihen suuntaan tehtiin jo 15 vuotta takaperin. Senjälkeen ovat ne olleet puheenalaisina 12, 8 ja 5 vuotta sitten. Eläkekassan perustamisesta on jo 14 vuotta puhuttu. Kaikki nämä puheet kuitenkin ovat olleet hyvin epämääräistä laatua. Mihinkään tarkempiin määräyksiin ei ole päästy. Kun viime vuosi osottautui verrattiin hyväksi yhtiölle, päätti henkilökunta vihdoinkin ryhtyä tarmokkaampiin toimenpiteisiin. Viime kevännä oli henkilökunnan yhdistyksellä kokous toukok. 31 p:nä. Siinä päätettiin tehdä pyyntö johtokunnalle palkkojen korottamisesta. Tämä jätettiin kesäkuussa. Sekin oli epämääräinen. Pyydettiin vain palkankorotusta, vanhemmille enemmän. Hetkeen aikaan ei kuulunut mitään. Heinäkuussa sitten liikennemest Löfgren ilmoitti yksityisesti, että palkkoja korotetaan, henkilökunnan kipukassaa ruvetaan auttamaan ja eläkekassan hyväksi toimitaan. Tästä eläkekassasta on paljon puhuttu, mutta henkilökunta ei todella tiedä, onko se edes vielä perustettu. — Liikennemest. Löfgrenin tiedonannot vakuutti insinööri Kolster tosiksi. Yhdistyksen kokouksessa tehtiin selvää, millä kannalla asia oli. Ja toivokkain mielin jäätin odottamaan. Odotettiin, mutta ei mitään kuulunut. Siksi päätettiin tehdä uusi pyyntö. Toimeen ryhdyttiin marraskuussa ja nyt laadittiin erityinen suunnitelma. Sen mukaan vaadittiin kaikkien palkkoja korotettavaksi 10 markalla, sekä 5 vuoden palveluksesta 5 mk:a ylennys kuukaudelta. Tämä pyyntö jätettiin marraskuussa johtokunnalle. Kamreeri Widerholm käsketti silloin työmiehet J. E. Vahlroosin, A. Grönlundin ja J. Lönnbergin luokseen ja ilmoitti, että palkkoja ei voida korottaa, mutta oli yhtiö valmis tarjoamaan henkilökunnalle osan vuosivoitosta. Ehdotus tehtiin siksi epämääräisessä muodossa, että henkilökunta ei katsonut voivansa siihen suostua. Sovinnon aikaansaamiseksi tyydyttiin kuitenkin kintinkimään ehdoista. Niin alennettiin konduktöörien palkankorotus 5 markkaan ja korotus 5 vuoden palveluksesta jätettiin sikseen. Vasta-alkavat kuljettajat eivät ensi vuonna saisi kun 100 mk. kuussa. — Tämä päätös jätettiin tammik. 14 p:nä kamr. Widerholmille. Pyydettiin vastausta ennen helmik. 1. päivää. Siinä tapauksessa jos kieltävä vastaus tulisi, pidätti henkilökunta itselleen täyden toimintavapauden. Tammik. 30 p:nä jaettiin raitiotien henkilökunnalle, joka miehelle, lentolehtisen muodossa yhtiön vastaus. Siitä kävi selville, että ehdotus oli hylätty. Varsinkin pari kohtaa vastauksessa suututti miehistöä. Niin lausutaan siinä: »On itsestään selvää että, jos konduktöörienkin palkkain parantamista pidetään tarpeellisenä, ne, jotka on muilla edellytyksillä otettu [yhtiön palvelukseen, eivät voi vaatia päästäkseen sitä etua nauttimaan, vaan ainoastaan ne, jotka tästä lähin otetaan palvelukseen tarkempia kuntoisuus- ja luotettavuusheitoja asetellen». — Tämän mukaan siis eivät nykyiset konduktöörit voisi koskaan toivoa palkan korotusta, arveltiin. — Kun yhdistys kieltäytymisen varalta oli pidättänyt itselleen vapaan toimintavallan, on johtokunta heti ryhtynyt erotoituksia antamaan niille, jotka tahtovat palveluksesta erota. Tämä oli yhdistykselle yllätys. Vastineen lopusta kävi selville, että mikään palkankorotus ei voinut tulla kysymykseenkään. Täten siis loppui palkankorotuskysymys.

Mieliala

on yleensä miehistön keskuudessa hyvä ja käyttäytyvät he kaikinpuolin mallikelpoisesti. Isännistön uhkaavia toimenpiteitä hankkia uutta miehistöä pidetään vain pelotuksina, sillä tarjokkaita ei ainakaan vielä ole sanottavasti näkynyt. Miehistö on päättänyt viimeiseen asti puolustaa asiaansa. — Poliisimestari on koettanut sovittaa vielä eilenkin, kuten kerrotaan. Kuljettajien harjoitus. Mitä kuljettajien harjoittamiseen tulee, niin — ilmoitetaan työväestöä taholta — sähköraitiotieliikkeen alkaessa ainoastaan 8 tarmokkainta kuljettajaa suoritti tutkintonsa 9 päivässä. Muilta meni tähän vähintään 2 viikkoa. Onpa sellaisiakin, joilta on mennyt 3 viikkoa ja muutamia, jotka eivät ole ollenkaan voineet tehtävänsä tottua. — Kuljettajien täytyy ennen kaikkia olla raitista, kylmäveristä ja tarmokasta väkeä. Heikkoveriset eivät kelpaa toimeen, sillä jonkun hypähtäessä vaunun eteen, menee heiltä heti pää pyörälle ja silloin on onnettomuus tapahtunut. Siinä vaaditaan silmänräpäyksen toimintaa. Yhdessä sekunnissa on suljettava virta, työnnettävä sähköjarru kiinni ja avattava hieka-aparaatti sekä vielä käytettävä käsijarrua.

Henkilökunnan joukossa on noin 10— 15 perhettä, jotka ovat avun tarpeessa. Näitten hyväksi on kuitenkin jo lakkolaisten omassa keskuudessa ryhdytty tarmokkaisiin toimiin. Isännistö lienee ollut aivan viimeiseen asti siinä luulossa, että liike maanantaina alkaa kutea ennenkin. Klo ½ 7 oli sähkövirta jo avattu, ovet selko selällä, miehiä ei vain näkynyt, ei kuulunut. Ainoastaan lakkokomitea tuli paikalle jättäen ilmoituksen liikennemestari Löfgrenille, että lakko oli alkanut. Rosahuvilassa olevan vaunutallin edustalla pitävät Hesperian kokouksen valitsevat 6 henkeä huolta, etteivät lakonrikkojat saa ryhtyä työhön. Rikkureita ei lakkolaisten joukosta ole ilmaantunut yhtään. Eilen alkoi uusien miesten opettaminen raitiotietallin pihalla.

Niitä on ilmoittautunut eri tietojen mukaan eri määrät, useampia kymmeniä kaikissa tapauksissa. Raitiovaunun kulettajalta vaaditaan ohjesääntöä mukaan tutkinto, jonka hän saa suorittaa kun ensin on oppinut tuntemaan vaunun koneiston ja sitten 14 päivää harjoitellut vaunun ohjausta. Raitiotieyhtiöllä ei nyt, paitsi insinööriä ja moniaita päällysmiehiä, ole ainoatakaan tähän toimeen pätevää henkilöä käytettävänä. Vaunupajassa työskentelee kymmenkunta miestä, jotka tosin tuntevat vaunun koneiston, mutta eivät ole harjoitelleet vaunua ohjaamaan. Kulettajan toimeen hyväksytyille antavat viranomaiset erityisen lupatodistuksen siihen. Kun nyt kaikki täten valtuutetut kulettajat ovat luopuneet raitiotieyhtiön palveluksesta, on, kuten on kerrottu, järjestysvalta kieltänyt raitiovaunuja lainkaan tuomasta kadulle, ennenkuin hyväksytyjä kulettajia en hankittu.

Selityksiä isännistön puolelta.

Eräs johtokunnan jäsen on Hels. Postille selittänyt, että viimeisiä lupauksia miehistölle on täydellä todella pidettävä varmoina. Ennen kaikkea lupaus asuntojen laittamisesta. Heti yhtiökokouksen pidettyä aletaan rakentaminen. Yhtä varma on palkankorotus. Johtokunta en ehdottanut henkilökunnalle osan voitosta palvelusajan pituuden mukaan. Voittoosuus olisi viime vuoden tulojen mukaan lähes yhtä suuri kuin nykyinen palkankorotuskin. Mahdollisesti ei yhtiökokous olisi myöntänyt tantiemia, mutta ainakin se olisi palkkoja ylentänyt jollain toisella tavalla, luultavasti määräämällä palkanlisäystä määrättyjen vuosien kuluttua. Kerrotaan, että suuri joukko halullisia on jo ilmoittautunut yhtiön konttoriin. Näistä on jo eilen aamupäivällä kymmentä harjoitettu toimeen.

— Mitään ulkolaista työvoimaa ei yhtiön puolelta aijota hankkia. Mitään ehkäisykeinoja ei isännistö ole huomannut miehistön puolelta tapahtuneeksi vaikeuttamaan uusien miesten saapumista työhön.

Kuljettajista on yhtiön palveluksessa 3 ollut yli 15 vuotta, 10 yli 10 vuotta ja 21 yli 5 vuotta. —

Konduktööreistä ovat harvat vain palvelleet enemmän kuin vuoden. Kuljettajista on noin 20:llä 4— 7 lasta, useimmilla on 1 a 2 lasta, 11 on naimatonta. Konduktööreistä on 15 naimisissa, lapsia 1 a 2. Suurin osa on nuoria miehiä. Johtokunta on nyt ilmoittanut, että miehistö saa erotodistuksensa konttorista, jolloin yhtiön omistamat puvut ovat sisään jätettävät.

Päivälehti 28.2.1904

Raitiovaunut lämpimiksi,

Insinööri H. Kolsterin käytyä joulun edellä Kristianiansa ja Tukholmassa tutkimassa raitiovaunujen lämmitystapoja tulee raitiovaunuihin asetettavaksi lämmityslaitokset. Lämmityksessä noudatetaan Kristianian järjestelmää. Penkkien alle pannaan kaksi uunia, joita lämmitetään ulkoa. Tämän viikon alussa saataneen ensimmäiset vaunut lämmityslaitteilla varustetuiksi.

Rauman Lehti 4,10.1906

Hakaniemen mellakat Helsingistä.

Hakaniemen torilla Helsingissä viime elokuun 2 p:nä tapahtunutta mellakkaa koskeva poliisitutkimus on nyttemmin jätetty loppuun.

Lewottomuukien puhjettua viime heinäk. 30 p:nä Wiaporin linnuuden keskuudessa ja näiden lewottomuukien jittämisen seuraavan päivän aamulla lewitthä Katajanokan lafarmiin sijoitettuun merisotawäkeen, oli maassamme viime marraskuussa „suurlakon” jälkeen perustettu n. s. punaisen laartin pääliitto, alitapteeni nyttemmin hajoitetussa 8:nessä Wiipurin Suomen tarkkampu-japataljoonassa Johan Kock alieirijoittamisestaan ja viimeksi mainitun päivän aamulla kaupungissa lewitethissä tiedonannoissa julistanut „suurlakon”. — Tästä julistuksesta ei kuitenkaan aluksi ollut muita seurauksia kaupungissa kuin että työväki laffasi työstä, useissa tehtaisissa ja työpaikoissa. Tällainen „punainen laarti”, joka tällä välin oli kotoontunut Töölön lahkeen rajoittuvaan Eläintarhan ojaan, jonne myöskin alitapteeni Kock lähimpine alipääliittöineen oli ajettuun Eläintarhan huviloaan n:o 4 tuutunalle alueelle, ei myöskään tiistaina heinäk. 31 p:nä eikä seuraavana päivänä, elok. 1 p:nä, rhytnyt toimiiin wäkiwakkoin tahti wäkiwaltaa uhaten pakottaakseen kaupungin ylijää noudattamaan edellämäinnittua julistusta. Sentähden jatkui liikenne kaupungissa viimeksi mainittuina päivinä „punaisen laartin” häiritsemättä. Kun kuitenkin oli jnyt waroa wäkiwakkanteja ja järjestyksen häiriöitä, oli niinkään „suurlakon” aikana viime jttynä perustettu n. s. kunnallisen suojeluskartan pääliitto, ratsumestari G. D. von Esen lutsunut laartin, jolla läänin kuverööriin hywäksymien järjestyksääntöjen mukaan oli tarkoituseksena yhteistoiminta kaupungin poliisiviranomaisten kanssa laillisen järjestyksen ylläpitämiseksi, kaupungissa olevat jäsenet edellä mainittuna tiistaina kaupungin Palokunnantalolle. Kunnan saapuville tulleet jäsenet jakoi päällystö silloin päiwystämään Palokunnantalolla ja määrättiin, että jokaisen päiwystysvuoro tuli tsestää taffi tuntia ja päiwystyksen jatkua wuorotauden umpeen, jonka oheissa laillia jäseniä lehotettiin kotoontumaan seuraawina päiwinä k:lo 9 aikaan a. p. jamaan tarkempia määräyksiä. Torstaina elok. 2 p:nä ei myöskään aikaisemmin aamulla hawaittu janottawaa epäjärjestystä kaupungissa. Raitiowannut lähtiwät sentähden aamulla tavalliseen aikaan ja ta-

mallisessa järjestyksessä Töölön raitiowannutallista ja myymälä ja liikeyhteisöt awattiin, mutta lauaa ei raitiotieliifenne ollut jatkunut ennenkuin la-duille kotoontuneet wälijoukot eri paikoissa kaupunkia, mutta erittäinkin Sörnäisten linjalla häiritöiwät waunuja sekä lehoitiwät waunujen kuljettajia ja konduktöörejä laffauttamaan raitiotieliifenteen, mutta watawampiin wäkiwakkanteihin wälijoukko ei rhytnyt. Näistä wälijoukon lehoitufista ja pototufesta oli seurauksena, että waununkuljettajat laffoiwät parhaaksi wiedä waunut Töölön raitiowannutalliin, joten raitiotieliifenne k:lo 8 aikaan aamulla keskeytyi. Kun tästä keskeytyksestä ilmoitettiin Palokunnantalolle kotoontuneelle suojeluskartalle, lähetti ratsumestari von Esen 10 suojeluskarttilaista Töölön Rojan huvilan läheisyydessä olewaan raitiowannutalliin jaadalleen raitiotieliifenteen uubelleen jatlumaan. Suojeluskarttilaisten saawuttua Töölön, päätettiin raitiowannut uubelleen lähetää liifelle sekä jokaiseen waunuun ajettua wiifi suojeluskarttilaista wartioffi. Hetken kuluttua lähtiwät waunut talista lyhyin wäliajoin ja niihin astui jta mufa kun niitä saapui yliooppilastalon edustalla olewiin waihteisiin, suojeluskarttilaia. Sitten jatkui raitiotieliifennettä eri linjoilla k:lo 10 asti a. p. janottawotta häiriöitä, mutta k:lo 10 jalli wälillä a. p. waunun n:o 12 olessa matkalla kaupungista Sörnäisiin oli sillä wälin Siltaasaarenlabulle ja Jtäijelle Wiertotielle kotoontunut juurenlainen wälijoukko ajettanut ojin raitiotieliskojen poikki, ojin kistojen wäliin Siltaasaarenlabun n:o 12 edustalle useita puupukkeja, joita tadumkiewäjät torjatessaan Siltaasaarenlabun talojen n:o 10 ja 12 edustalla läyttiwät suojeluskartteen teleillä olewaa tadumofaa, ja oli waunu sentähden pyjähettävä ajettujen esteiden läheisyyteen. Jottut waunuisja olewista suojeluskarttilaiaista, joita lienee laiffiaan ollut 8 tai 10, astuimat jilloin paikalla waunusta sekä poistiwat esteenä olevat pufit, jonka jälkeen waunua taas yritettiin kuljettua edelleen, mutta jamaasja wistattiin wälijoukosta useita suuria kiviä waunua was-taan, niin että kohdalkoin laiffi sen ukunat jättyiwät, jamaan aikaan ammuttiin useita laukauksia, ja suojeluskarttilaisten tähtyi miltei paikalla poistua järetyu waunun läheisyydestä ja heitä ajoiwat tataan bentilöt wistellen kiviä. Mellakan aikana olivat suojeluskarttilaistekin ampuneet. Laukaustenwaihdoista haawoitui kirjaltaja Emil Heikkilä, joka seijoi jalkalähtäwällä Siltaasaarenlabun ja Eläintarhan tien kulmauksessa, mutta kukaan muu ei liene haawoitunut. Kun tieto tapahtumasta saapui suojeluskarttiin

päällystölle Palokunnantalolle, lähti luntnantti E. Kerman noin 60 suojeluskarttilaisen lera Siltaasaarenlabulle jonne jta ennen olivat saapuneet wan-hempi poliijimestarinapalainen ratsumestari Mathias Calonius ratfastawien poliijifons-taapelien lera. Newvotettuaan ratsumestari Caloniuksen laus-ja palasi luntnantti Kerman suojeluskarttilais - komppaniio-neen Palokunnantalolle.

Tämän jälkeen wiettiin järety raitiowannu Hakaniemen torin wiereellä sijaitsewassa woima-afematalossa olewaan tal-liin ja liikenne jatkui taas keskeytymättä raitiowannujen oles-sa miehitettyinä suojeluskarttilailla. Kun wälijoukon mie-lentila kuitenkin nähtävästi oli jangen kiihtynyt, oli raitiotie-konttorista k:lo 1/2 1 aikaan lä-hetetty Hakaniemen torin war-rella olewalle woima-afemalle kästy että afeman tallirafennuk-seen oli wietävä laiffi waunut, jotta jilloin olivat liifelleä Sörnäisten puoleisella linjalla. Tämän määräyksen ja wälijou-kon uhtaawan launnan johdosta ohjattiin sentähden k:lo 1 ai-kaan päiwällä laffi raitiowan-nua, jotka lyhyin wäliajoin saapuiwät Sörnäisten puolelta, Hakaniemen torin luoteisnur-kassa olewasta waihteesta woima-afeman taloon. Sittenkun waunut olivat saapuneet pihal-le ja portit oli juljettu poistui-wat mufana seuranneet suojeluskarttilaistat waunusta ja me-niwät pihan poikki afeman konehuoneeseen, jonka oheissa jottut heistä meniwät kuljettajain ja konduktöörien seurasja tallirafennukseen taikka sen owil-le. Yritettäessä jullea tallirafennuksen owia oli wälijoukosta, jota oli lukufasti kotoontunut afeman edustalle, joku mieshentilö lawunut kesku-sfemaa ympäröiwän pihan ai-dalle sekä kiviä wisteltty konehuoneeseen menewien suojeluskarttilaisten jälkeen. Ja juuri kun tallirafennuksessa olijat, yrittiwät jullea toijentfin owi-puoliskon, tuului laulaus. Sit-ten alkoi ukopuolella olewasta wälijoukosta kiuwas kiuwen wistely sekä kiuwasta ampumista laiffista tahpoita afemaa was-taan ja laukauksia tuului am-muttawan afemaltakin. Tätä kiuwitystä ja ampumista lienee tsestännyt pari minuuttia, jonka jälkeen se laffasi ratsumestari Caloniuksen saapuesja paikalle ratfastawine konstaapeleineen.

Elämä 8.11.1906

Raitiotietä on ryhdytty jatkamaan ohi Töölössä olevan vaunuhallin Humalistoon päin.

Työmies 31.12.1906

Raitiotieliikenne lakkaa tänään klo 9,20 i. p.

Raitiotie ja omnibus-osakeyhtiö ilmoittaa, että se, saadaksensa aikaan nopeamman liikenteen. Koetteeksi antaa vaunujen kaikilla linjoilla kulkea toisistaan riippumatta siten, että vaunut eri linjoilla toisiansa odottamatta vaihdepaikoissa jatkavat heti matkaansa. Yhtiö kehottaa yleisöä oman etunsa tähden kulkemaan mahdollisimman suoraan menevissä vaunuissa ja koettaa välttämään useampia siirtymisiä linjalta toiselle, sekä vaihtaessaan linjaa odottamaan seuraavaa vaunua. Vaihtoliput, joita annetaan enintään kahta perätysten seuraavaa siirtymistä varten, kelpaavat vain heti jatkettavaan matkaan.

Uusi Suometar 3.5.1907

Raitiotiet.Helsingin raitiowaunu ja omnibusosakeyhtiö on kaupungin waltuustolta anonut lupaa tehdä seuraavia muutoksia raitioliikenteessä.

Kun Kallion neljännen linjan ja Elisabetinkadun välisellä osalla on tawattoman runsas matkustajaliikenne mutta Pursimiehenkadun, Perämiehenkadun, Tokankadun ja Hietalahden välillä waunut kulkewat melkein aina tyhjinä, tahtoo yhtiö lopettaa liikenteen wimmeksi mainitulla osalla ja sen sijaan asettaa kaksi waunua lisää ensi mainitulle linjalle.

Antamassaan lausunnossa on rakennuskonttori puoltanut luwan myöntämistä toistaiseksi.

Helsingin Sanomat 15.5.1907.

Raitiotiet. Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiölle myönnettiin lupa tehdä raitiotielle sellainen muutos, että liikenne Pursimiehen kadun - Tokantorin välisellä linjalla saadaan lakkauttaa ja se sijaan Sörnäisten linjalle asettaa kaksi waunua entisten lisäksi.

Uusi Suometar 17.5.1907

Raitioliikenne.

Saamme täten ilmoittaa, että raitiotieliikenne viranomaisten myönnytyksellä toukokuun 17 P:stä lakkautetaan linjalla, Pursimiehenkatu - Perämiehenkatu Boulevardinkadun ja Hietalahdensataman väliseen risteykseen.

Uusi Suometar 11.10.1907

7 §. Statujen, wiertoteiden, teiden, lastulanaawien ja muiden putkijohdojen muutokseen, korjaukseen ja puhtaanapitoon nähden ovat osakeyhtiölle voimassa seuraavat määräykset:

a) Yhtiö suorittaa kustannukset kaistista niistä ajo- ja käyntiteiden, lastulanaawien, wiesi-, kaasu- ja sähköjohtojen y. m. muutoksista ja uudesta rakentamisesta, joihin ovat syynä työt, joihin on ryhdytty raitiotieiden perustamista tai raitiotielikenteen ylläpitämistä varten.

b) Raitteita lastettaessa kustantaa ja ylläpitää sen jälkeen osakeyhtiö kadut, wiertotiet ja tiet raitteen välillä 30 cm leveydeltä kistön kummallaakin puolen kunnossa ainakin yhtiä hyllyillä aineilla, joilla katu, wiertotie tai tie muuton on lastettu tai tulee lastettavaksi; ollen yhtiö sitapaini welvollinen omalla kustannuksellaan parantamaan sen wahingon, jota raitiotien johdosta woi syntyä katuiin, wiertotiehen tai tiehen. Jos katu on lastettava uudella kallimmalla aineella, kustantaa raitteiden välin ja wiereen tarwittawat aineet se, jolle kadun ylläpito kuuluu.

c) Raitiotiet eivät saa estää yleisen paikan, kadun, wiertotien, tien, sähkö-, kaasu-, wiesi- tai wiesijohdon muutosta, uudestaan lastamista tai korjaamista, alkoontä tällaisista syistä yhtiölle syntyvät kustannukset eiwäitä myöskin siitä johtuvat raitiotielikenteen keskeytykset ja esteet antako aiheita mihinkään korwauswaatimuksiin. Jos tällaisista syistä katu tarpeelliseksi jossakin aikalaa poistaa raitiotie tai liikkeen jatkumista warten tehdä muutoksia raitiotiehen tai muuttaa se toiselle kadulle tai paikalle, tulee osakeyhtiön, saatuaan siitä ilmoituksen rahatoimikamarista, heti omalla kustannuksellaan toimittaa jiten tarpeelliseksi käynyt työ. Osakeyhtiö on myöskin welvollinen, jos kaupunginvaltuusmiehet sitä waativat, ilman korwausta kofonaan muuttamaan raitiotien toiselle kadulle tai paikalle, jos se muuttuneen kadun järjestyshin tai muun kunnallisen laitoksen talia huomataan tarpeelliseksi.

d) Osakeyhtiön tulee pitää katuihin lastetut kistot puhtaina, alkoontä raitteista nostettua liskaa kassattako kadulle waan wietäköön se heti osakeyhtiön toimesta pois.

e) Lunta poistettaessa kadulta, wiertotielä tai tieltä, jotta raitiotielikenne käywi mahdolliseksi, on lumi poistettava niin leweällä ja tämä työ suoritettava niin, ettei siitä synny mitään waaraa taikka haittaa muulle hhdhsluiffeelle. Jos raitiotiet kuitentia kajaantuneen lumen talia tulsiwat esteeksi muulle hhdhsluiffeelle, on liikenne poliijin kästystä takaisatwa, kunnes este on lafannut.

8 §. a) Josajelta wuorokaudelta, jonka liife koto raitiotiemerkosja tai osasja siitä on keskeytettyä eitä yhtiö woi osottaa, että syynä on ollut luonnoneeste, lakko tai onnettomuuden tapaus, joita ei kohtuudella woi lukea yhtiön wiaaksi, maksaa yhtiö jalkoa kaupungin rahastoon 100—500 markkaa rahatoimikamarin harfinnan mukaan kusjatin eri tapauksessa. Jos tällaisista keskeytymistä kettää joko kolmehymmentä päiwää yhtämittaa tai neljähyymmentä päiwää puolen wuoden kulussa, ilman että maistraatilla siihen on hankittu lupaa, on myönnhys menetetty.

b) Ellei yhtiö ryhdy rahatoimikamarin kohdan a) mukaan tekemään päätöksen, on yhtiöllä oikeus lytätä asia wiiden uskotun miehen muodostamaan sovintolautafuntaan. Näistä walitsee yhtiö kaksi ja kaupunginvaltuusmiehet kaksi, jonka jäl-

leen nämät neljä walitsewat wiiden; mutta jos jompikumpi puoli jättää walitsematta usotut miehet tai jos nämät neljä walittua eiwät pääfe yfimieliä yhtiö wiidenen waalista, jätetään kelsingin kaupungin raastuwanoikeuden enfi osaston tehtäväksi tähtää lufumäärä.

c) Kaupungin rahastoon mahdollisesti lanfeawien jalkojen ja niiden kustannusten warmuudetfi, jotta woiwat syntyä sen johdosta, ettei osakeyhtiö noudata tähän sopimukseen sijälthwiä määrähkiä tai jotta siinä tapauksessa, että lupa raitiotielaitokseen menetetään tai hritys lopeetaan, eitä toinen yhtiö tai henkilö kaupungin suostumuksella ota sitä haltuunsa, woiwat tähä tarpeelliseksi statujen ja muiden paikkojen kuntoon panemiseksi, on yhtiön, ennentuin työtä saadaa aloittaa ja wiimeistään yhdeksänhymmentä päiwää sen jälkeen kuin sopimus raitiotielaitoksesta yhtiön kansja päätettiin, lufan menettämisen uhalla muussa tapauksessa, rahatoimikamarin pantiina talletettawa rahatoimikamarin hylwäkymsisä korfoa kaswalwisja arwopapereisja määrä, jota wastaa hymmentätuhatta markkaa, mitä määrää jotta hymmenes wuosi on lisättäwä wiidellätuhannella markalla. Tämä panti, jonka kaupunki saa ilman laisja säädethä arwioimista ja huudatusa myhdy, on pidettäwä arwomäärältään muuttumattomana, ja on siinä tapauksessa, että kaupungin on tähtynyt tähtää jotalin siitä jalkojen suorittamiseen tai toiden toimittamiseen, tai sen arwo on wähenhnyt, yhtiön heti tähtettäwä wajaus rahatoimikamarin siitä ilmoitettua; ollen kaupungilla oikeus, ellei yhtiö tätä tee, waatia määrän tähtämistä yhtiön muusta omiawuudesta.

Sitten kun kaikki korwauswaatimukset osakeyhtiötä vastaan ovat lafanneet, on panti osakeyhtiölle takaisin annettawa, mutta on osakeyhtiöllä kuitentkin oikeus hylwäkyseen nauttia pantille juosseet korot.

9 §. Jos osakeyhtiö jättää raitiotielaitokseen tait sen kalustoon nähden toimeenpanematta muutoksia tai parannuksia tai raitteiden lastamisessa tai statujen puhtaanapidossa tai muuten suorittamatta töitä, jotta tämän sopimusten mukaan kuuluwat yhtiön tehtäwiin, on kaupungilla oikeus teettää ne yhtiön lastuun sekä kustannuksista ottaa maksu kaupungille jätethstä pantista.

10 §. Jos kaupunkiin syntyhi toinen kuin osakeyhtiön perustama raitiotielaitos, on osakeyhtiö welvollinen, jos kaupunginvaltuusmiehet taltjowat sitä wälttämättömän tarpeelliseksi, kohtuullista korwausta vastaan hyllyllä korkeintaan yhden rakennusfortelin pituilla matkoilla luowuttamaan yhtiön perustamia raitteita toisen raitiotienryhtysen tähtettäväksi, ollen tämä kuitentkin welvollinen kustantamaan tulo- ja menolpajhdelaitotset sekä niiden hoidon.

Raideriähtysisä kustantaa uudet laitokset ja niiden ylläpidon se yhtiö, jota niitä tarwitsee.

11 §. Jos kaupunkiin syntyh toinen kuin osakeyhtiön perustama raitiotielaitos, on osakeyhtiö welvollinen alistuamaan sellaiseen järjestykseen, että raitiotiemattujat woiwat siirrhä toisen laitoksen linjoilta toisen linjoille tarwitsematta suorittaa korkeampaa kofonaismasua kuin §:n 6 kohdasja d) säädetään.

12 §. Yhteisliikenteestä syntywät riitaisuudet lytätään lopullista ratkaisua warten sovintolautafuntaan, johon kuuluy kolme henkilöä, joista kumpikin puoli walitsee yhden ja nämät yhteisesti lautafunnan kolmannen jäsenen. Jos asianomainen nistotteele walitsemasta wäli- miestä tai ellei yfimieliä yhtiä kolmannen wälimiehen walitsemisesta woida saada aikaan, menetellään niinkuin §:n 8 kohdasja b) sanotaan.

13 §. Kaupungin palveluksessa olewala poliisimiehella, jota on wirtatoimesja, on oikeus maksutta tähtää hylwäkyseen osakeyhtiön raitiowaunujen wapaana olewia jiltapaitoja, etupääsja etumaisella wauunusillalla; ja tulee osakeyhtiön rahatoimikamarin harfittawankfi antaa 40 maksuttomiin matkoihin osakeyhtiön raitiotielinjoilla oikeuttawaa pilettiä kaupungin tai poliisilaitoksen palveluksessa olewien henkilöiden tähtettäväksi.

14 §. Yhtiölle edellä myönnethyn oikeuden perustaa raitiotieitä ja pitää liikennettä niillä saa yhtiö luowuttaa laillises- ti muodostetulle yhtiölle tai yfijihijelle henkilölle, jonka kaupunginvaltuusmiehet hylwäkyhewät.

15 §. Tämän myönnhthysen selitystä tai sovelluttamista koskewaa riitaa alkoön saatettako oikeuden ratkaistawaksi, waan ratkaiskoot sen wälimiehet, jotka ovat walitut kuten §:n 8 kohdasja b) on janottu.

Helsingin raitioteiden nudestaan rakentaminen.

Kuten tiedetään, on Helsingin raitio-
tie- ja omnibusosakeyhtiö jo pitemmän
ajan suunnitellut verinpohjaista paran-
nusta Helsingin raitiotieliikenteessä jär-
jestämällä raitiotieterkon kaksiraiteiseksi.
Tämä laaja työ voinee alkaa jo varin
viikon päästä ja kaksiraiteiden laske-
minen pannaan alulle Katolisen kirkon
edustalla, jatkuen pitkin Tehtaan- ja
Laivurinkatuja vanhalle linjalle Fredri-
kin- ja Pursimiehenkatujen kulmaukses-
sa. Sieltä jatkuu kaksiraiteiden laske-
minen pitkin Fredrikin- ja Ison Roo-
pertinkatuja, josta sitten Erottajan
kautta tulee kaksiraiteiden johdettavaksi
Vänsä-Helkintadulle ja Hlopplastalon
edustalle.

Tämän jälkeen jatketaan työtä kah-
desja osassa. Toinen joukko työmiehiä
jää jatkamaan Töölön linjaa, mutta
toinen osasto lähtee Wilhomvuorenkadun
päästä laskemaan kaksiraiteita Itäis-
tä Viertotietä pitkin Rajaniemen koh-
dalle. Niin pian kun tämä linja on

saatu valmiiksi, johdetaan kolo Eör-
näisten liike rautatietoriin yli ja Vii-
san kadun—Nikolainkadun—Kauppatorin
linja jätetään rakennustyön alaiseksi.

Vasta viimeiseksi laitetaan Messan-
terinkadun ja Pohjois-Esplanaatinkadun
linjat kaksiraiteiseksi.

Jos yhtiö on myöhäinen ja launis,
alkoo yhtiö suorittaa muitakin töitä.
Mutta jos pakkaset saapuvat aikaisin,
lylätään kaksiraiteiden laskeminen te-
wääseen 1909 linjoilla Lapinlahti—
Hlopplastalo, Bulewardinkatu—Vänsä-
Helkintatu ja Kauppatori—Ratajanokka.

Kesän lopulla toivoo yhtiö voivan-
sa panna liikkeelle joukon uusia awo-
naisia hinattawia waunuja ja samoin
pannaan ensi syksyä linjoille uusia suu-
ria moottoriwaunuja.

Uudet waunut walaistaan hywin ja
warustetaan mallikelpoisilla lämmitys-
laitoksilla. Näiden waunujen fillatkin
tulewat olemaan niin awarat, että kon-
duktööri ja kuljettajan ohella niille
mahtuu hymmentunta henkeä. Kun näis-
sä waunuisa tulee olemaan uudenat-
kaiset jarrut, lähtewät waunut liikkeelle
nyttämättä.

Helsingin Sanomat 7.5.1908

Eilen alettiin pitentää raitiotietä katoollisen kirkon luota pitkin Tehtaankatua. Tämän uuden linjan, joka tulee kulkemaan Tehtaan- ja Laivurinkatua pitkin, yhtyen rataan Pursimiehenkadulla, arwellaan tulewan valmiiksi puolentoista kuukauden kuluttua, jolloin se awataan liikenteelle. Sen jälkeen rakennetaan uudet raiteet Ison Roopertinkadun ja Erottajan kulmasta Yrjönkatua pitkin Bulewardille. (?)

Spårvägarnas ombyggnad.

Spårvägs- och omnibusaktiebolaget har till drätselkammaren afgifvit en utförlig beskrifning öfver spårvägarnas ombyggda anläggning. Enligt denna beskrifning kommer spår-anläggningen att i sin helhet byggas dubbelspårig med en spårvidd af 1,000 mm. Skenorna fabriceras af Thomasstål med minst 70 kg. hållfasthet och i öfrigt enligt preussiska statsbanornas bestämmelser. Vikten per meter spår för en meters spårvidd uppgår till 97,48 kg. Samtliga växlar förses med två tungor och konstrueras så, att vagnarna passera desamma med minsta möjliga stöt. För normalväxel användes 50 m. krökningsradie och korsningsvinkel 1:6. Spårén förläggas å skenbädd och för hvarjdera spåret uppbygges gatubeläggningen och gatan urschaktas till ett djup af 45—50 cm. Stenarna inkilas väl i bädden och öfverströs med lämpligt grus samt valsas unler vattenpågjutning med ångvält. Vid skenläggningen i stensatta gator utfyllas skensidorna med beton i blandning 1:6.

Kontakttråden utgöres af blank, hårddragen koppartråd om 65 mm² area och äger en hållfasthet af minst 39 kg. per mm² och en ledningsförmåga af minst 96 proc. af den kemiskt rena kopparns. För dess infästning användes ingen som helst lödning.

I gatukorsningarna vid N. Esplanadgatan—Katrinegatan, Hagasundsgatan—Alexandersgatan samt Vladimirsgatan—V. Henriksgatan uppsätas automatljussignaler, som angifva vagnarnas läge i förhållande till hvarandra, hvarigenom kollisionsmöjligheterna i afsevärd grad minskas. Telefonskyddsledningen utgöres af en öfver hvarje kontaktledning och parallellt med densamma spänd 6 m. hårddragen koppartråd och användes för öfrigt här samma skyddssystem som öfverallt i Sverige, i Danmark samt i de flesta nyare tyska anläggningarna. Genom användandet af synnerligt effektiva skenförbindningar, förbikopplingsledningar och dubbla fotskarfjärn är på ett synnerligen effektivt sätt sörjdt för att vagabonderande strömmar icke skola uppkomma.

Vagnarna förses hvar och en med tvenne motorer om 25 hästkrafter hvardera. Hvarje vagn förses med två synnerligen effektiva handbromsar samt dessutom med kortslutningsbromsar. Bromsförmågan ökas i hög grad genom effektiva sandapparater. Hvarje vagn är försedd med hornåskledare af bepröfvad typ, hvilka funktionera äfven vid upprepade urladdningar. Åskledaren är, likasom alla afbrytare och automater, försedd med magnetisk gnistblåsning.

Drätselkammaren har i frågan om spårvägarnas ombyggnad nedsatt ett utskott, bestående af ingenjörerna Frosterus, Zitting, Idström och Vuolle, för granskning af plan- och detaljritningarna.

Uusi Suometar 28.5.1908.

Helsingin raitioteiden rakentaminen. Kaksoisraiteiden laskeminen raitiotiellä Sörnäisten linjalla alkoi viikko sitten, ja nyttemmin on laskettu kaksoisraidetta Kone- ja siilarakennustehtaan ja raitiotien päätekohtan väli. Tehtaankadulla on raiteiden laskeminen suoritettu katolisen kirkon luota Eiran sairaalan luokse Laiwurinkadun kulmaan. Siitä lasketaan raiteet edelleen pitkin Laiwurinkatua Pursimiehen- ja Fredrikinkatujen kulmaan.

Helsingin Höyryvenhe-Osakeyhtiön Kulkuvuorot

keskiviikosta, kesäk. 3 päivä 1908.

Pohjoissatamasta:

Susanna Kallivikiin käyden Turholmassa, Österängissä, Fridhällissä, Degerön Uppbyssa, Sofierossa, Lassebassa, Humleuddissa, Räfsundissa, Vädössä, Degerön kartanossa, Reposaareissa, Knysnäsissä, Brännholmassa, Drakuddissa, Stuganissa, Jannebergissä, Vädötorpissa, Hjärtebassa, Italassa klo 7 a. p., 3,15 ja 7,15 i. p. Takaisin Vädötorpista klo 8,20 a. p., 4,30 ja 5,80 i. p.

Idun Puodinkylänlahteen käyden Brändöuddissa, Killingholmassa, Salmensuussa, Kanavalla, Värudissa, Sjötorpissa, Solhemissä, Edishemissä, Gränössa, Skogstorpissa, Tervasaareissa, Metsolassa, Tirrebossa, Sodisissa, Solvikissa, Kortvikissa, Rastbölessä, Niskasissa klo 7 a. p., 3,15 ja 7,15 i. p. Palaa klo 8,15 a. p., 4,15 ja 7,15 i. p. **Huom.!** 7,15 i. p. käydyään myös kaikissa Sylvian laitureissa sekä tarpeen vaatiessa Niskasissa.

Sylvia Strömsiin käyden Knektenissä, Sumparissa, Brändökartanossa, Sorsaniemessä, Herttonäisissä, Tammelundissa, Stenkullassa, Draknäsissä, Bergkullassa, Nytorpissa, Kallikossa, Kallholmassa, Gränuddissa, Linnaisissa klo 7 a. p. ja 3,15 i. p. Palaa klo 8,30 a. p. ja 4,10 i. p. **Huom.!** Idun käy Sylvian laitureissa vuoroillaan klo 7,15 i. p. — **Puodinkylänlahteen** käyden kaikissa Idunin ja Sylvian laitureissa klo 5,15 i. p. Palaa klo 6,45 i. p.

Syrsa Hamnholmaan käyden Rönholmassa, Lilvikissä, Maskholmassa, Kallivikissä, Salmelassa, Birkossa, Maiemessä, Villingessä, Sommarbassa, Gränuddissa, Nordanskogissa, Honkasyrjässä, Metsäpirtissä, Sommarbassa, Bastvikissä, Svalvikissä, Ullholmassa klo 7 a. p., 3,15 ja 7,15 i. p. Palaa 8,20 a. p., 4,30 ja 8,30 i. p. **Huom.!** 7,15 i. p. käydyään myös Mary-Annen laitureissa paitsi Rönholmassa.

Mary-Anne Jollakseen poiketen Hundholmassa, Långholmassa, Stansvikissä, Österbassa, Tallbackassa, Bergvikissä, Kråkuddissa tai Finsvikissä, Biasissa, Faruvikissä, Solbackassa, Strandbassa klo 7,45 a. p. ja 3,15 i. p. Palaa Jollaksesta klo 8,45 a. p. ja 4,10 i. p. **HUOM.!** Syrsa poikkeaa Mary-Annen siltoihin klo 7,15 i. p. **Kiertomatka Degerönmaan ympäri** Villingen tieltä klo 5,15 i. p.

Huom.! Juhannusaattona lähtevät (linjoillaan) laivat **Susanna**, **Idun** ja **Syrsa** klo 6,15 i. p. eikä klo 7,15 ja palaavat kohta.

Ellida Häkansvikiin klo 7, 8 ja 9 a. p. sekä Mustikkamaan, Palosaarekkeen, Turvikin, Hälviän, Kissingenin, Hällebon, Kronbergin, Jontsenon ja Trollungein kautta klo 3,15, 5,15 ja 7,15 i. p. Palaa Häkansvikistä pitkin linjaa klo 7,20, 8,20 ja 9,20 a. p. sekä 4,15, 6,15 ja 9 i. p.

Korkeasaaren lähtee höyrylaiva joka puolitunti klo 9 a. p. — klo 11 i. p. **HUOM.!** Viimeinen laiva Korkeasaaresta klo 11,15 i. p. **Sunnuntai- ja juhlapäivinä** kulkevat laivat Korkeasaarelle tarpeen mukaan ilman määrättyä lähtöaikaa klo 9 a. p. — klo 11 i. p.

Sunnuntai- ja juhlapäivinä:

Susanna, **Idun**, **Sylvia**, **Syrsa** ja **Mary-Anne** aslaanom. reiteillä klo 9 a. p., 3 ja 7,30 i. p. Palaa klo 10 a. p., 4,15 ja 9 i. p.

Ellida kaupungista klo 9 a. p., 3 ja 8,30 i. p. Palaa klo 10 a. p., 4,15 ja 9 i. p.

Huom.! 3-matkalla yhdistetään Idunin ja Sylvian reitit sekä Syrsan ja Mary-Annen reitit. Susannan 3-matkan tekee mahd. Ägir.

Susanna, **Degerödhön-Uppbyhyn** Mustikkamaan ja Blåbergsländetin kautta klo 11,30 a. p. Palaa heti Brändön tieltä.

Mary-Anne kiertomatka Degerönmaan ympäri Villingen tieltä klo 11,30 a. p.

Ylimääräisiä vuoroja arkipäivinä.

Keskiviikkona ja lauantaina:

Susanna, **Idun**, **Sylvia**, **Syrsa**, **Mary-Anne** ja **Ellida** omilla linjoillaan klo 11,30 a. p. Takaisin klo 12,30 i. p.

Maanantaina, tiistaina, torstaina ja perjantaina **Sylvia** Degerön-Uppbyhyn Mustikkamaan kautta klo 11,30 a. p. Takaisin heti Brändön tieltä.

Joka arkipäivä:

Ägir Kanaliin, poiketen Turholmassa, Brändöuddissa ja Degerön-Uppbyssa klo 7,15 a. p. Takaisin klo 8 a. p. sekä 8,15 i. p. Palaa heti Botbyhyn poiketen vähillä oleviin siltoihin klo 4,15 i. p. Takaisin klo 5,30 i. p.

Freja Silfversunden, Brändögårdiin, Båtsvikiin, Bergviklin, Bergtorpiin, Sorsaniemeen klo 7,30 a. p. ja 4,15 i. p. Takaisin klo 8 a. p. ja 5 i. p.

Huom.! Ägirin ja Frejan vuorot voidaan mahd. yhdistää ja menee laiva siltoihin Brändön tieltä.

Kaikki ylimääräiset vuorot alkavat lauantaina kesäk. 6 päivä.

Hietalahden satamasta:

Saga ja **Senta** kiertomatkoja Gränöselän ympäri.

Arkipäivinä:

Drumsön tieltä klo 7,30, 10,15 a. p., 3,15, 5,15 ja 7,15 i. p.

Seurasaaren tieltä: klo 6,30, 8,30 a. p., 4,15, 6,15 ja 8,30 i. p.

Huom.! Vuorot 4,15, 6,15 ja 8,30 poikkeavat myöskin Drumsön ulommaiselle yleiselle sillalle.

Sunnuntai- ja juhlapäivinä klo 9 ja 10,15 a. p. sekä 2,30, 3,15, 6,15 ja 8,30 i. p.

Saga Drumsön etelärannalle ja Rönnskärin klo 7, 8, 9 ja 10,15 a. p. sekä 3,30, 5,15 ja 7,15 i. p.

Sunnuntai- ja juhlapäivinä: klo 9 ja 11,30 a. p., 3,15 ja 8,30 i. p.

Huom.! Rönnskärissä käydyään ainoastaan suotuisalla ilmalla.

Höyryl. Fölisön Bredviklin joka arkipäivä käyden Seurasaareissa ja Gränössa, klo 8,15 a. p. Palaa klo 9 a. p.

Seurasaaren suoraan lähtee höyryl. joka päivä klo 10, 11 ja 12 a. p. sekä 3,30, 4,30, 5,30, 6,30, 7,30, 8,30 ja 9,20 i. p. Takaisin puolta tuntia myöhemmin.

Isännistö pidättää itselleen oikeuden tarpeen tullen panna vuoroille muita laivoja kuin yllämainitut, sekä mahdollisesti yhdistää läheisiä reittejä.

Höyrypurjen telefontit: Pohj.-Satamassa 893 ja Hietalahden satamassa 2778. 9994

Lars Krogius Oy

Hufvudstadsbladet 19.6.1908

Raitioliikenne Bulevardilla Annankadun ja Hietalahdensataman välillä keskeytetään toistaiseksi uudelleen rakentamisen vuoksi. S&OA

Helsingin Sanomat 2.7.1908

Raitiotierakennukset. Katolisen kirkon luota on koko Tehtaankadulle uusi raitiotie jo valmis. Ilmajohdot ovat vielä vain asettamatta. Laivurinkadun linja on myös valmistumisillaan. Työnalaisena on Fredrikinkadun tie, mutta nyt on täytynyt työ keskeyttää kaasujohtokaivoksien vuoksi. Samoin on työnalaisena Bulewardinkadun tie, mikä piakkoin valmistunee. Sen jälkeen jatketaan töitä Lansi-Heikinkadulla. Uusi rata on valmis pitkin Sörnäisten linjaa, päättyen Sörnäisten rataan Hakaniemen torin luona. Wanhan radan uudestaan

rakentaminen on parhaillaan.(...)

Uusilla radoilla tullaan ulkomaiseen tapaan käyttämään johtojen kannattajina seiniin kiinnitettyjä kannattimia, joten rumat pylvää jäävät pois.

Toinen uutuus raitioteillämme tulee olemaan: uudet vaihtopiletit, jotka ovat niin sowitetut, että niiden wäärinkäyttö käy mahdottomaksi.

Uusi Suometar 19.7.1908.

Raitiotie-liikenne

linjalla Kauppatori - Kasarmintori - Roopertinkad. Fredrikinkadulle lakkautetaan ensi maanantaina (20.7.) ja tiistaina sekä keskiviikkona kaupungin kaapelitöiden tähden.

Kansan lehti 29.7.1908

Helsingin raitioteiden uudestaan rakentaminen.

Raitioteiden uudestaan rakentamisessa työskentelee nykyisin 200 miestä. Katolisen kirkon edustalta pitkin Tehtaankatua kulkevat kiskot ovat olleet valmiiksi laskettuina jo parin viikon ajan ja nyttemmin on sähköjohtokin saatu kuntoon, joten koeajo voi tapahtua aiwan näinä päiwinä, Sen jälkeen alkaa liikenne tällä rataosalla.

Tehtaankadulta on kiskojen laskemista jatkettu pitkin Laiwurinrinnettä Fredrikinkadun päähän.

Boulevardinkadulla ovat kaksiraiteiset kiskot niin ikään lasketut, vaikka kiweäminen vielä on keskeneräistä.

Samoin on laita Erottajalla ja Kolmikulmalla Roopertinkadulle asti.

Työt Aleksanterinkadulla saatanee loppuun tämän viikon lopulla.

Sörnäisten linjalla on liikenne katkaistu viimeisellä taiwalosalla, jossa kiskojen pohjaa paraillaan laitetaan.

Mutta kaksoisraiteet ovat sielläkin valmiina suurimmalla osalla.

Helsingin Sanomat 30.7.1908

Nudet raitiotiet.

Giran toimitettiin lauantai-ästen valmistuneella rataosalla Raitiohuoneen kohdalla Gira-sairaalan luo pitkin Tehtaankatua. Klo 1 lähdettiin kauppatorilta ylimääräisellä waunulla, johon oli asetettu uudenmallinen jähkonvälittäjälaitos, jolla laijia kuulutaan rupeatvan lähtemään kaitilla raitioteilläämme ja joiden etewämmyhys entisten rinnalla on siinä, etteivät ne, kuten vanhat, mutkistakaan poistulangalta, ja wauhti siis pysyy katkeamattomana. Pian tultiin vanhan raiteen päähän.

Musiikkiähtiin katsellessa uusia raitteita, joita miehet parhaallaan puhdistelivat ja muutoin viimeistelivät. Ohjelmassa nähti työ olewan tehty, mitäli "maallison" filmiä voi sitä arwostella. Erilaisuutena siinä on mainittawa, että tällä rataosalla, samoin kuin muillakin uudestarakennettawilla, ei betonialustassa ole kätetty sepeliliiviä, vaan suurempia jäännöllisennuotoja tiiviliustareita. Samoin ovat johtolangattin hiukan toisella tavoin kiinnitettyt kuin wanhoilla radoilla. — Sovitettiin siis jähkonvälittäjälaitos paikoilleen ja niin lähdettiin Giran päin. Erinomaisen wakaavasti ja tasaisesti sekä huomattawasti pienemmällä kolinala kuin wanhalla raiteella mennä huristi waunu hywää kyytiä, ihmisten uteliaina hyökätessä ikkunoihin ja owitähäwiin uutta kummaa katsomaan. Giran luo tultiin ja takaisin oli käännättävä samaa tietä, sillä waihde wiereiselle radalle ei ollut vielä walmis, vaan walmistunwasta täksi päiväksi. Palattiin siis Raitiohuoneen kohdalle, josta päästiin toiselle raiteelle ja niin ajettiin setin päästä päähän.

Ajattelinpa mielesjäni, kuinka minultekin, joka ajun laulana Suwilafadulla, tulee helpot päivät, kun wiidellätoista pennillä pääsen tästedes festikaupungille isijän nopeudella, tarwittamatta ponnistella 50 asteen helteessä Korfeawuorentadun mäkiä, auringon paahtaessa suoraan jeltään. Ja warmaa on, että tällä radalla, kun se kokonaan walmistuu pitkin Raiturinkatua ja niin edelleen Grottajalle saakka, liitettä tulee olemaan. Sillä matka sieltä festikaupungille on pitkä. Ohden warjopuolen tuo uusi tulokas tuitentim mufanaan: se tarkoittaa Girasta rauhan. Kun juuri Giran nurkkaan tulee jyrkää käännösraiteissa, saawat sairaalan asukkaat aamusta warhain myöhäiseen iltaan kuulla raitiowaunujen jhminää ja surinaa. Heikoille sairaille se ei ensintään ole iloksi ja terwehdeksi. Ehtäpä ei tämä epäkohta ole ollut wältettawissä.

Koematta oli onnistunut erinomaisesti ja tyytyväisnä muhoiliwat johtokunnan herrat, kun lähdettiin takaisin kaupunkiin päin. — Kulkemallemme rataosalle aiotaan panna täksi uutta waunua, joten kauppatorin ja Giran väliselle raiteelle tulee neljä waunua. Raikkiaan tullaan uusia raitteita warten rakentamaan 10 uutta waunua.

Jällellolewat raiderakennukset, nekin edistywät hywää wauhtia, nht kun lafon uhtafin on saatu wältetty, sannaanwetäjät kun aikoivat tehdä lafon. Miin, että pikfokin päästään noilla nopeilla ja halmoilla ajopeleillä ympäri kaupunkia.

Lopuksi mainittakoon, että Tehtaankadun rata tästä päivästä alkaen on yleisjön kätettawisjä.

R.

Raitiotiettyöt kaupungissa. Kaksoisraiteiden last nista jatketaan parhaillaan usealla raitiotielinjalla. Muutamien päivien on jo samalla maunulla jaaunt hurauttaa Bulewardiin päästä päähän ilman pitkiä pysähdysaikoja, joita johtui entisen järjestelmän mukaan vaihteisja vastaan tulevan maunuu odottamisesta. Bulewardi ja Tehtaanranta ovat toistaiseksi ainoat linjat, joilla jo käytetään kaksoisraiteista tietä. Pian on myös valmis toise osa linjaa Söörnäinen—Ylioppilastalo, joka on Söörnäisten puolella Pitkäsiltaa. Raitiotieliikenne on py-	jähdyksissä töiden tähden linjalla Viikinkaatu—Kauppatori Viikinkaatu ja Unioninkatu—Nikolainkatu myöten aina Aleksanterinkadun kulmaan. Liikenne kulkee sillä aikaa Rautatientorin kautta. Tällä linjalla kulkeekin kassu maunua peräkkäin Söörnäisten ja Ylioppilastalon väliä. Esplanadinkatu ja Katajanokan välinen linja on työn alaisena Kauppatorilta Katajanokan siltaan asti, samoin Aleksanterinkadun ja Katajanokan välinen linja Hakasalmen kadulta Unioninkadun kulmaan saakka. Linjalla Kauppatori—Vaimurinkatu lastetaan parhaillaan toisia kiskoja.
---	---

Helsingin Sanomat 13.9.1908.

Raitiotiet. Perjantaina (11.9.) kello puoli 5 i.p. alkoi liikenne Söörnäisten linjalla Siltasaareltä alkaen linjan pohjoispäähän saakka. Siltasaareltä jatkuu kulku kaupungille Rautatientorin kautta, kunnes Liisankadun ja Nikolainkadun raidetyöt ovat lopetettut.

Uusi Suometar 16.9.1908

Raitiotiet Kaksoisraiteiden asettaminen raitioiteille on melkoisesti viivähtänyt, sillä Saksasta tehdyn kiskotilauksen suorittaminen myöhästyi kokonaista 7 viikkoa. Nytemmin kun taas on päästy töihin käsiksi, joutuivat pian liikekuntoon Söörnäisten – Kiwikon? - Siltasaaren, Katolisen kirkon – Erottajatorin ja Hietalahden sataman sekä Aleksanterinkadun – Katajanokan linjat.

Helsingin Sanomat 18.9.1908

Raitiotierakennuksillamme ovat monet työt päättymään päin monilla linjoilla ja voitaneen liikenne muutamilla linjoilla piakkoin awata. Suuri viivytys Nikolainkadun linja rakennuksessa sekä muilla sen jälkeen vielä työnlaisiksi tulevilla linjoilla tulee olemaan siitä, että höyryjyvä, millä raitioiteiden alustat on tasoitettu, särkyi kerrassaan Nikolainkadulla keskiviikkona. Nyt wetää mieslauma jyväpyöriä, mutta eihän se käy niin sukkelaan kuin koneella eikä jyvä painoltaan nyt ole niin suuri.

Helsingfors spårvägar.

Tack vare den torra väderleken under sommaren och hösten har arbetet med omläggningen af Helsingfors spårvägsnät raskt framskridit. Visserligen har skenläggningen ej oväsentligt fördröjts därigenom, att det tyska „Stahlwerksverband" var i stånd att leverera kurvor och växlar först sju veckor efter den utsatta tiden. Oaktadt den försenade leveransen, hoppas man i händelse af tjänlig väderlek få alla linjer utom Lappviksg.—Elisabetsg. klara för trafik å dubbelspår. Genom detta hinder har man nämligen varit nödsakad att fördela arbetet på många arbetsplatser, hvilket förorsakat tidsutdräkt och störingar i trafiken. Rörande arbetets fortskridande å de olika linjerna har Mercator erfarit följande:

Linjen Tölö—Studenthuset—Alexandersgatan—Unionsgatan—Brunnsparken—Fabriks-gatan—Skepparegatan—Fredriks-gatan—St. Robertsgatan—Skillnaden—Studenthuset—Järnvägs-torget: På sträckan Tölö—Studenthuset lägges detta år endast ett nytt spår och är redan sträckningen mellan Sagulins villa och Studenthuset under arbete. Linjerna på Studenthusplatsen beläggas med arbete

den 6 å 7 oktober. På Alexandersgatan ända till Salutorget är anläggningen nästan färdig. Med linjen Salutorget—Katolska kyrkan har man afsikt att börja om några veckor. Mellan Katolska kyrkan och Skillnaden är dubbelspåret färdigt. — I midten på november torde hela linjen kunna öppnas för dubbelspårtrafik.

Linjen Sörnäs—Elisabetsgatan—Nikolaigatan—Alexandersgatan—Unionsgatan—Salutorget—Katrinesgatan—Sörnäs: Sträckan Sörnäs—Hagnäs torg får detta år endast ett nytt spår, afståndet från Hagnäs torg till Elisabetsgatan är under arbete och linjen Elisabetsgatan—Salutorget är redan utom stenläggningen färdigt belagd med dubbelspår. Linjen fås antagligen färdig om två veckor.

Linjen Sandviken—Boulevardsgatan—Henriksgatan—Studenthuset—Alexandersgatan—Skatudden är färdig med undantag af Studenthusplatsen, och torde öppnas för trafik inom utgången af innevarande vecka.

Linjen Lappviksgatan—Eriks-gatan—Wladimirsgatan—Studenthuset—Järnvägs-torget—Wilhelmsgatan—Elisabetsgatan lämnas helt och hållet till nästa år.

Työmies 6.10.1908

Helsingin raitiotiet. Eilen suoritettiin koeajo linjalla Katajanokka Ylioppilas. Uusi linja eroaa entisestä siinä, että se kääntyy Aleksanterin kadulta Unioninkadulle ja sitte Pohjois -Esplanaadikatua Pääwahtitorille ja Katajanokalle. Eilen iltapäivän välitti jo kaksi waunua liikettä. Tänään alkoi liikenne koko linjalla Hietalahteen saakka. Jos kauniita ilmoja riittää ja maa pysyy lumettomana saatanee raitioteiden uudellen rakentamistyöt niin pitkälle, että ainoastaan Liisankadun ja Lapinlahdenkadun välinen osa jää jää kokonaan koskemattomaksi. Muilla linjoilla on ainakin toinen raidepari asetettu paikoilleen. Wiivytystä on aiheuttanut se, että kiskotilaus ulkomailta (Saksasta) ei saapunut määräaikana. Liikenne saatanee säännölliseksi jonkun ajan kuluttua talwajaksi, jolloin kiskotusta ei woi suorittaa.

Helsingin uusi raitiotie- werkko.

Helsingin raitiotieiden undestarakentaminen lähenee loppuaan. Kolmella päälinjalla, nim. Sörnäisten, Hietalahden—Katajanokan ja Töölön linjoilla on rakhoisraide piakkoin koko pituudeltaan valmis.

Sörnäisten linja alkaa Rikwilon huvilan luona Sörnäisissä ja kulkee St. wiertotien, Pitkän sillan, Viisan ja Nikolainkatujen kautta Senaatintorille, jossa se kääntyy Aleksanterinkadulle ja siitä poikkeaa Unioninkatua Kauppatorille. Tästä jatkaa Sörnäisten wauvu Katarinan ja Nikolain katujen kautta ja sitten äskennainittua tietä matkaansa takaisin Sörnäisiin.

Töölön linja alkaa Rosahuvilan luona Töölössä ja jatkuu, kuten ennenkin, Mlioppilastalon luo. Tästä kulkee linja Aleksanterinkatua ja Unioninkatua pitkin Kauppatorille, josta taas Länsivataa pitkin Katolisen kirkon luo ja siitä Tehtaan-, Laimurin-, Fredrik-, Iso-Roopertin-, Grottajan ja Länsi-Heikinkatuja pitkin Mlioppilastalon torille sekä jatkuu siitä Hakasalmentua pitkin rautatieasemalle. Tästä lähtee wauvu takaisin äskennainittua linjaa Töölöön.

Hietalahden—Katajanokan linja kulkee Hietalahden satamasta Bulewardin ja Länsi-Heikinkatuja Mlioppilastalon edustalle ja siitä Aleksanterinkadun, Unioninkadun, Kauppatorin ja Pohjoisesplanaadin kautta Katajanokan sillalle ja jatkun siitä Katajanokalle Satamakadulle asti, josta wauvu palaa takaisin Hietalahteen.

Lapinlahden—Viisankadun linja alkaa Maarian sairaalan luona ja kulkee Lapinlahden-, Gerikin-, Annan- ja Wladimirinkatua Mlioppilastalon torille, josta se Hakasalmentkadun ja Rautatientorin kautta jatkuu Wilhon-, Fabianin- ja Puutarhakatuja pitkin ja päättyy Viisankadulle tämän ja Unioninkatujen risteystseen, josta wauvu lähtee sanottuja katuja pitkin takaisin Lapinlahdenkadun päähän.

Raitiotieiden ollessa rakenteen alajena ei wauvuja ole woitu erikoisesti warustaa eri linjojen osotetansuilla. Mutta niinpian kun eri linjat on saatu selwille, warustetaan eri linjojen wauvut osaksi eri, wärisillä lyhdyillä, osaksi eriwärisillä osotetansuilla. Pääasemille, kuten Mlioppilastalon edustalle, Kauppatorille, Katolisen kirkon luo, Maarian sairaalan ja Eira sairaalan luo y. m. rakennetaan odotuspamiljonkeja.

Uusi Suometar 14.10.1908

Raitiotieliikenne Raitieliikenne Pohjois-Esplanaatikadulla on lakkautettu ja siirretty Aleksanterinkadulle, joten esim. Kauppatorin ja Töölön wälinen liikenne kulkee nyt Aleksanterinkadun kautta. Lapinlahdenkadun ja Liisankadun wälisellä linjalla on liikenne katkaistu Länsi-Heikinkadulta Rautatientorille, jonka wuoksi Sörnäisiin aikowien on käytettävä Aleksanterinkadun ja Nikolainkadun linjaa.

Uusi Suometar 24.10.1908

— **Raitiotieiden uudet waun-**
nut. Kuten tunnettua, on pääkaupun-
gin raitiotieterkkoa kesän aikana tuntu-
vasti laajennettu ja tehty fiskoitus
kafsinfertaisiksi. Nhä lisääntyvä mat-
kustajatulwa on sitäpaitfi tehnyt enti-
sen „waunuparkin“ riittämättömäksi,
joten on ollut pakko lisätä waunujen
lukumäärääkin. Tilatuista ja nyttemmin
saapuneista uusista waunuista olemme
tässä tilaisuudessa antamaan seuraawat
tiedot:

Uusia waunuja on tilattu kaikkiaan
14 kpl., näistä 10 moottoriwaunua ja
4 hinattawaa waunua. Waunut on ra-
fentanut meidänkin maassamme hywin
tunnettu toimintini „Allmänna Swen-
ska Elektriska Aktiebolaget“ Westerås-
ja, jolle on uskottu myöskin koko rai-
tietieverkon uudesti rafentaminen.

Moottoriwaunuja käyttää 2 kpl. 25
tuh. hev.-voim. sarjasähkomoottoria.
Birranotto johtolangaista tapahtuu n. k.
„linnakontahdin“ avulla, eikä, kuten

wanhoissa waunuissa aikaisemmin oli
laita, „rullakontahdilla“. Waunun pai-
no on n. 10,2 tonnia. Waunussa löy-
tyy istumafioja 20 hengelle ja seis-
mafioja 18 hengelle, 10:lle tafa- ja
8:lle etutafioilla. Ulkoasuistaan ovat uu-
det waunut koko joukon wanhoja wau-
nuja ehompia, tehden wihreäksi ja nor-
sunluunväriseksi maalattuine seinineen
ja puitteineen sekä suurine peililasiakku-
noineen erittäin hauskan vaikutuksen.
Moottoriwaunut ovat tulleet maks-
maan noin 23,000 mk. kpl.

Hinattawat waunut ovat awonaisia
kesäwaunuja ilman seiniä, ainoastaan
katolla warustetut. Istumafijat, joita
löytyy 28 hengelle, ovat poikittain si-
joitetut. Seisomafioja ei näissä wau-
nuissa löydy. Nämä waunut painawat
n. 3,6 tonnia kpl.

Uusien waunujen koeajo aloitettiin ei-
len ja suoritetaan loppuun tämän päi-
män kuluessa, jonka jälkeen jäännölli-
nen liike niillä alkaa.

Suomalainen Kansa 26.10.1908

Raitiotieliikenne

Kauppatorin ja katolisen kirkon välillä peruutetaan lokakuun 26 pistä toistaiseksi. Suorat waunut välittävät
liikettä Kaivopuistosta Kauppatorille Ylioppilastalon kautta
Raitiotie- & Omnibus Osakeyhtiö.

Työmies 29.10.1908

Raitiotiet. Linjalla Kauppatorilta katoliselle kirkolle lasketaan paraikaa toista kiskoparia, jolla aikaa liikenne
Kaiwopuistoon käy suoraan ylioppilastalon luota. Katajanokalta katoliselle kirkolle on linja nyt täysin walmis,
niin ikään Kauppatorin ja Sörnäisten wälinen linja, lukuunottamatta Pitkääsiltaa, jolle ei kaksia kiskopareja
mahdu rinnan. Tämänsykyiset raitiotiettyöt päätettäne parin, kolmen wiikon kuluttua.

Wiipuri 1.11.1908.

Suurenmoinen raitiotieyhtys. Osakeyhtiö M.G.Stenius on senaatilta anonut lupaa saada rakentaa joko yksi-
tai kaksiraiteisen raitiotien Helsingin raitiotieiden päätepisteestä Töölöstä m.m. Fredriksbergin
huvilakaupungin kautta Pikkuhuopalahden pysäkillä (Huopalahden rautatielaiturille Pikku Huopalahden
kylässä Helsingin pitäjässä). Raitiotie tulisi olemaan 5.48 km pitkä sekä sen raiteen leveys sama kuin
kaupungin raitiotieiden. Raitiotieliikennettä tultaisiin ylläpitämään sähköwoimalla. Kustannusarwio on
yksiraiteisesta raitiotiestä 337,800 mk. Ja kaksiraiteisesta 476.500mk.

Hufvudstadsbladet 15.11.1908.

— Spårvägstrafiken. Samtliga linjer trafikeras för närvarande dels dubbel- dels enkelspårigt, undantagande den mellan Salutorget och Katolska kyrkan. Oaktadt den inträdda kolden har arbetet på denna linjes ombyggnad till dubbelspårigt utförts så pass raskt, att densamma inom en eller högst par veckor torde blifva trafikabel med dubbla spår. Då jorden är frusen till ett djup af 70 centimeter, har man nödgats tillgripa dynamitsprängning vid arbetet. Dubbelspårig trafik är det meningen att ännu före jul öppna äfven på sträckan Djurgårdsväxeln—Studenthuset. I trafiken hafva redan införts sex af de nya spårvagnarna, hvilka tillsvidare gå på linjen Skatudden—Sandvikshamnen.

Uusi Suometar 25.11.1908

Raitiotiellenne

Katolisen kirkon ja Kauppatorin välillä avataan keskiviikkona marraskuun 25 p:nä. Kaivopuistosta tulevat matkustajat voivat siis käyttää vaunuja, jotka kulkevat suorastaan Kauppatorille ja Ylioppilastalolle.

Seuraavalla sivulla Uusi Suometar 13.10.1908 ja Uusi Suometar 24.10.1908

Uusi Suometar 13.10.1908.

Helsingin uusi raitiotie- werkko.

Helsingin raitioteiden undestarakentaminen lähenee loppuaan. Kolmella päälinjalla, nim. Sörnäisten, Hietalahden — Katajanokan ja Töölön linjoilla on rakhoisraide piakkoin koko pituudeltaan valmis.

Sörnäisten linja alkaa Rikwilon huvilan luona Sörnäisissä ja kulkee St. wiertotien, Pitkän sillan, Viisan ja Nikolainkatujen kautta Senaatintorille, jossa se kääntyy Aleksanterinkadulle ja siitä poikkeaa Unioninkatua Kauppatorille. Tästä jatkaa Sörnäisten wauvu Katarinan ja Nikolain katujen kautta ja sitten äskennainittua tietä matkaansa takaisin Sörnäisiin.

Töölön linja alkaa Rosahuvilan luona Töölössä ja jatkuu, kuten ennenkin, Olioppilastalon luo. Tästä kulkee linja Aleksanterinkatua ja Unioninkatua pitkin Kauppatorille, josta taas Länsivataa pitkin Katolisen kirkon luo ja siitä Tehtaan-, Laimurin-, Fredrik-, Iso-Roopertin-, Grottajan ja Länsi-Heikinkatuja pitkin Olioppilastalon torille sekä jatkuu siitä Hakasalmentua pitkin rautatieasemalle. Tästä lähtee wauvu takaisin äskennainittua linjaa Töölöön.

Hietalahden — Katajanokan linja kulkee Hietalahden satamasta Bulewardin ja Länsi-Heikinkatuja Olioppilastalon edustalle ja siitä Aleksanterinkadun, Unioninkadun, Kauppatorin ja Pohjoisesplanadin kautta Katajanokan sillalle ja jatkun siitä Katajanokalle Satamakadulle asti, josta wauvu palaa takaisin Hietalahteen.

Lapinlahden — Viijakadun linja alkaa Maarian sairaalan luona ja kulkee Lapinlahden-, Gerikin-, Annan- ja Wladimirinkatua Olioppilastalon torille, josta se Hakasalmentkadun ja Rautatien torin kautta jatkuu Wilhon-, Fabianin- ja Puutarhakatuja pitkin ja päättyy Viijakadulle tämän ja Unioninkatujen risteystseen, josta wauvu lähtee sanottuja katuja pitkin takaisin Lapinlahdenkadun päähän.

Raitioteiden ollessa rakenteen alajena ei wauvuja ole woitu erikoisesti warustaa eri linjojen osotetuilla. Mutta niinpian kun eri linjat on saatu selville, warustetaan eri linjojen wauvut osaksi eri, wärisillä lyhdyillä, osaksi eriwärisillä osotetuilla. Pääasemille, kuten Olioppilastalon edustalle, Kauppatorille, Katolisen kirkon luo, Maarian sairaalan ja Eira sairaalan luo y. m. rakennetaan odotuspaviljonkeja.

— **Raitiotieiden uudet waun-**
nut. Kuten tunnettua, on pääkaupun-
gin raitiotieterkkoa kesän aikana tuntu-
vasti laajennettu ja tehty fiskoitus
kafsinertaisiksi. Nhä lisääntyvä mat-
kustajatulwa on sitäpaitfi tehnyt enti-
sen „waunupartinkin“ riittämättömäksi,
joten on ollut pakko lisätä waunujen
lukumäärääkin. Tilatuista ja nyttemmin
saapuneista uusista waunuista olemme
tässä tilaisuudessa antamaan seuraawat
tiedot:

Uusia waunuja on tilattu kaikkiaan
14 kpl., näistä 10 moottoriwaunua ja
4 hinattawaa waunua. Waunut on ra-
fentanut meidänkin maassamme hywin
tunnettu toimintimi „Allmänna Swen-
ska Elektriska Aktiebolaget“ Westerås-
ja, jolle on uskottu myöskin koko rai-
tietieverkon uudesti rafentaminen.

Moottoriwaunuja käyttää 2 kpl. 25
tuh. hev.-voim. sarjasähkömoottoria.
Virranotto johtolangasta tapahtuu n. k.
„linnakontahdin“ avulla, eikä, kuten

wanhoissa waunuissa aikaisemmin oli
laita, „rullakontahdilla“. Waunun pai-
no on n. 10,2 tonnia. Waunussa löy-
tyy istumafioja 20 hengelle ja seis-
mafioja 18 hengelle, 10:lle tafa- ja
8:lle etutafalla. Ulkoasuistaan ovat uu-
det waunut koko joukon wanhoja wau-
nuja ehompia, tehden vihreäksi ja nor-
junluunväriseksi maalattuine seinineen
ja puitteineen sekä suurine peililasiakku-
noineen erittäin hauskan vaikutuksen.
Moottoriwaunut ovat tulleet maksja-
maan noin 23,000 mk. kpl.

Hinattawat waunut ovat awonaisia
keijawaunuja ilman seiniä, ainoastaan
katolla warustetut. Istumafijat, joita
löytyy 28 hengelle, ovat poikittain si-
joitetut. Seisomafioja ei näissä wau-
nuissa löydy. Nämä waunut painawat
n. 3,6 tonnia kpl.

Uusien waunujen koeajo aloitettiin ei-
len ja juoritetaan loppuun tämän päi-
män kuluessa, jonka jälkeen jäännölli-
nen liike niillä alkaa.

Suometar 27.11.1908

— **Raitiotieliikenne.** Toispäimäs-
tä alkaen on raitiotieliikenne taas
alkanut Kauppatorin—Raitiopuiston
linjalla. Näten ovat Raitiopuisto ja
Tehtaankatu päässeet mukawaan yh-
teyteen kauppatorin ja rautatieaseman
kanssa. Parin viikon kuluessa jou-
tuwat Töölön ja Raitiotietorin wä-
liset kaksisraiteet kuntoon. Kaikki
waunut warustetaan katolle asetetta-
villa erivärisillä nimilevyillä. Sitä-
paitfi warustetaan eri linjojen wau-
nut linjalevyillä, joihin on merkitty
linjan numero. Sörnäisten—Kaup-
patorin linjan waunuihin tulee wi-

reät lewy, jotka warustetaan nume-
rolla 1, Töölön—Raitiotietorin—
Kauppatorin—Raitiopuiston—Ero-
tajan—Rautatietorin linjan waunut
keltasilla levyillä ja numerolla 2,
Sietalahden rannan ja Katajanokan
linjan waunut sinisillä levyillä ja nu-
merolla 3 sekä Lapinlahdenkadun ja
Viisankadun välillä kulkewat wau-
nut taas punasilla levyillä ja nume-
rolla 4. Kohdakkoin julkaisee rai-
tietienhtiö kaupungin asemakartan,
johon on merkitty raitiotielinjat.
Kartan hinta tulee olemaan 5 pen-
niä.

Helsingin Sanomat 19.3.1909

Raitiotiet. Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiö on ilmoittanut rahatoimikamarille, että yhtiö, voidakseen paremmin
palwella yleisöä sen liikkussa rautatieasemalta, sen yhteyteen tulewalla postiasemalla sekä Kaisaniemestä,
aikoo lupakontrahtinsa nojalla laittaa uuden raitiotielinjan rautatietorin pohjoista ja läntistä sivua pitkin jonka
suunnan sekä poliisiwiranomaiset että rakennuskonttori ovat hywäksyneet,
Rahatoimikamari on tähän suostunut ja määrännyt rakennuskonttorin walwomaan rakennustöitä.

Suomalainen Kansa 10.4.1909

Raitiotieyhtiölle on rahatoimikamari antanut luwan rakentaa waiheraide Hämeenkadulle Siltasaarenkadulla olewien kaksoisraiteiden jatkoksi. Tämä waiheraide on tarpeellinen sentähden, että yhtiön täytyy lisätä Hakaniemen torin ja Liisankadun wälillä kulkewien raitiotievaunujen lukua.

Helsingin Sanomat 9.5.1909



Työmies 19.5.1909

Raitiotieitten uusia kiskoja on alettu asetella paikoilleen, missä ei viime syksynä ennätetty. Niin Bulewardilla ja Hakaniemen torilla. Samoin tullaan tekemään Töölön ka Erottajan linjoilla sekä Liisankadun, Rautatien torin ja Lapinlahden radoilla. Sörmäisten tielle pannaan lisäwaunuja, kun liikenne on niin wilkas. - Ratatöitä yritetään walmiiksi elok. 1 p:ään.

Helsingin Sanomat 22.5.1909

Raitiotiet Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiö on rahatoimikamarille ilmoittanut nykyisin tapahtuvista raitiotieiden muutoksista ja samalla anonut saada edelleen pitää kadulle laskettuna Kauppatorin – Kasarmitorin – Pursimiehenkadun linjat, joilla liikenne nykyisin on lakkautettu, koska yhtiö tällä linjalla aikoo vielä koetteeksi panna liikenteen käyntiin. Rahatoimikamari on päättänyt lähettää anomuksen kaupungininsinöörille tapahtuvaa tarkastusta warten.

Helsingin Sanomat 9.6.1909

Raitiotieliikenteemme täydentäminen. Näinä päiwinä on raitiotie-osakeyhtiö tilannut kymmenen uutta moottoriwaunua, jotka tulewat walmiiksi ensi marraskuun alusta. Aikomus nim. On saada raitiotieliikenteemme siihen kuntoon. Että waunut kulkewat joka neljäs minuutti.

Helsingin Sanomat 22.6.1909

Raitiotiet Linja Raitiotietori – Lapinlahdenkatu on piakkoin saatu kaksoisraiteiseksi. Tämän jälkeen aletaan laittaa toisia raiteita Liisankadulle. Itäisen Wiertotien Ja Bulewardinkadun kaksinkertaiset raiteet on myös saatu walmiiksi tänä kewäänä.

Täten ilmoitetaan yleisölle, että raitioliikenne on lakkautettu tästä päivästä alkaen linjalla Liisankatu – Ylioppilastalo. Liikenne Söörnääsistä tapahtuu Kauppatorin ylitse lisätyllä waunumäärällä. Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö.

Uusi Suometar 4.7.1909

Eilen alkoi liikenne Lapinlahden – Ylioppilastalon raitiotielinjalla, sittenkuin uusien raiteiden asettaminen saatiin loppuun suoritetuksi.

Uusi Suometar 29.7.1909.

Raitiotieiden uudestaan rakentaminen. Työt kaksoiskiskojen laskemisesta Töölön rataosalla owat nyt päättymäisillään ja liikenne, joka pitkän aikaa on ollut kowin tukala, pääsee mahdollisesti jo tämän wiikon lopulla täyteen wauhtiinsa. Rataosan walmistuttua on loppuun suoritettu raitiotieiden suurisuuntainen

uudistustyö, joka tulee kestäneeksi toista vuotta. Kiskojen uudistuksen mukana on saatu suuremmat ja mukawammat moottoriwaunut sekä wilpoiset kesäwaunut, jotka pitemmillä linjoilla owat muutoinkin tarpeen ihmisten runsauden takia.

Uusi Suometar 30.7.1909

Raitiotie Brändön huvila- kaupunkiin.

Brändön huvilakaupunki saa pian koin sähköraitiotiensä, jotka tulewat myös yhdistettäväksi pääkaupungin raitiotienverksoon. Kestimiikkona allekirjoitettiin nimittäin sopimus osakeyhtiö Brändön huvilakaupungin ja Ruotsin yleisen sähköosakeyhtiön Helsingin rautajaston välillä raitiotien rakentamisesta huvilakaupungin laskuun Stånen Wiertotien päätelohdasta pitkin Sörnäisten rautarataa Sörnäisten niemelle. Matka on 1,3 km. Sörnäisten niemen ja Brändön välille asetetaan liikettä välittämään jäätä murtawa höyrylautta. Saarelle rakennetaan toistaiseksi 1,2 km. pituinen raitiotie, joka vastaisuudessa pidennetään saman verran.

Samalla on osakeyhtiö Brändön huvilakaupunki tehnyt sopimuksen Helsingin raitiotie- ja omnibusosakeyhtiön kanssa liikenteen ylläpitämisestä huvilakaupungin uudella raitiotiellä. Erityiset waunut tulewat kulkemaan Brändön — Rauppatorin välillä, joka matka kuljetaan 20 minuutissa. Raitiowaukut tulewat Brändöstä aluksi tekemään kaksilla kassilla muoroa ja talwella yhden tuoron tunnin.

Työt raitiotiellä alkawat heti kun siihen on saatu kaupunginviranomaisien lupa.

Rakennuskonttorilla ei lausunnossaan ole ollut mitään muistuttamista Osakeyhtiö Brändön Huvilakaupungin anomusta vastaan, että työt raitiotiellä Sörnäisissä heti saataisiin aloittaa, mutta huomauttaa kuitenkin että piirustukset mahdollisesti eivät ole lopulliset raitiotietä warten koko pituudessaan, koska Osakeyhtiö Brändön Huvilakaupunki on jättänyt waltuustolle hyväksyttäväksi muutetun ehdotuksen, jonka mukaan raitiotie on vedetty pitkin St. Wiertotietä ja Pääskynpesäntatua Kulmalan- ja Sibyllankatujen asemasta. Koska raitiotie, paitsi toiminimien A. Parviainen & Co osakeyhtiön sekä Sörnäisten Puuseppä-Osakeyhtiön muokramaita, mitkä toiminimet kirjallisissa sitoumuksissaan owat ilmoittaneet, ettei heillä ole mitään raitiotien rakentamista vastaan, myöskin koskettaa muutamien muiden henkilöiden ja toiminimien alueita, pitäisi yhtiön tehdä näidenkin kanssa samallaiset sopimukset.

Uusi Suometar 3.8.1909

Raitioteiden uudestaan rakentaminen.

Raitioteiden kaksoislinja Töölöön on nyt walmis ja liikenne pääsi eilen säännölliselle tolalleen. Tällä ei raitioteiden uudestaan rakentaminen ole kuitenkaan walmis, kuten aikaisemmin on erehdyksessä mainittu. Parhaillaan näet rakennetaan kaksoisrataa rautatientorilta Liisankadulle.

Uusi Suometar 6.8.1909

Raitiotiet. Raitiotie ja omnibusosakeyhtiö on kirjelmässä rahatoimikamariille ilmoittanut, että yhtiö on

päättänyt repiä kiskot Pikku-Roopertinkadun ja Kauppatorin välisellä linjalla. Kiwitys mainitulla linjalla on niin huono, että se täytyy perinpohjaisesti uudistaa, ja koska linja, jotta sitä haitatta voitaisiin käyttää yhdessä muiden kaksiraiteisten linjojen kanssa, täytyy rakentaa kaksiraiteiseksi, katsoo yhtiö parhaaksi poistaa wanhat kiskot.

Työmies 26.8.1909

On taas hiukan toiveita siitä, että ihmiset pääsevät täällä kaduilla kulkemaan, niin ettei ainakaan suuria ruhkia katuliikenteessä synny. Rewitty Wilhonkatukin on jo kiwenlaskija-ryssien viimeisteltävänä. Ja taänä aamuna alkoi raitiotieliikenne uuden asematalon edustalla. Söörnästen ja rautatientorin välinen raitiotieliikenne tulee säännölliseksi huomenna.

Helsingin Sanomat 28.8.1909

Raitioteiden kaksoisraiteet kokonaan valmiit.

Näinä päiwinä ovat raitioteiden kaksoisraiteet valmistuneet ja liikenne käy nyt säännöllisesti kullakin linjalla noin 4 1/2 min. Väliäikain päästä. Lapinlahden – Rautatientorin – Liisankadun – Sörnäisten linja kulkee nyt pitkin asemarakennuksen siwua ja Kansallisteatterin pääportaitten editse eikä winoon rautatientorin poikki kuten ennen.

Helsingin Sanomat 22.9.1909

Raitiovaunuja huutokaupalla.

Maanantaina Syyskuun 27 p:nä myydään 17 avonaista ja katettua Hevosraitio-vaunua Töölön vaunuhallissa. Vaunut ovat nähtävänä sunnuntaista Syyskuun 26 päivästä

Helsingin Sanomat 29.9.1909

Raitiotie Palomaan (Brändön) huvilalaupunkiin.

Uuden, raitioteiden nyhijestä päätekohtasta Itäisellä Wiertotielä Sörnäisten niemelle johtavan raitiotien kiskotus alkoi eilen. Työn suorittaa kuten aikaisemminkin on mainittu Ruotsin rautateiden yhtiön Söörnäs- ja rautatien rataosasto.

Jotta raitiotien johtaminen tulewalle höyrylautan maihinlaskuajalle kävisi mahdolliseksi, samoin kuin muu-kin liite Palomaan huvilalaupunkiin, on ollut pakko rakentaa uusi 650 metrin pituinen katu rautatien yli kulkewan sillan kohdalta Sörnäisten satamaan wiewältä wiertotieltä Sörnäisten niemen pohjoisosaan. Uuden tien rakentaminen, jonka kokonaisuudessaan kustantaa huvilalaupunkiyhtiö, alkoi elokuun puolivälissä ja on sen jälkeen tierakennuksessa ollut osallisina noin 75 miestä ja noin 20 hevos-

ta. Työt ovat edistyneet jo niin pitkälle, että maikat tasoitus- ja täyttämistyöt ovat liimain suoritettut, niin että maadamisioiminen voi alkaa. Tarvotuksena on marraskuun 1 päivään saada kaikki kadunteko- ja raitiotiettyöt Sörnäisten puolella tehdyiksi, minkä jälkeen raitiotieliikenne alkaa.

Samaan aikaan on Palomaan saarella tehty töitä Suuren kiertotien eteläpuolella, josta tulee huvilalaupungin liikenteen päävaltimo. Maaperän mäkisyyden vuoksi on täälläkin ollut tehtävä melkoisia poraus- ja tasoitustyöitä. Raitiotiettyöt saarella alkavat ensi kerran ja kun uusi höyrylautta, joka tulee välittämään liikettä salmen yli, kulettaen muassa raitiovaunun, on aiottu valmistuaksi kesäkuun 1 p:nä, tulee uusi kulkuyhteys kokonaisuudessaan liikenteelle amattavaksi ensi kesäksi.

Uusi Suometar 2.11.1909

Raitiotiet Wiime lauantaina pitämässään ylimääräisessä kokouksessa on rahatoimikamari oikeuttanut raitiotieyhtiön laskemaan Tehtaankadulle Tehtaan- ja Laiwurinkadun risteyksestä länteen 100 metrin pituiset kaksoispistoraiteet ehdolla, että yhtiö poistaa ne kuukausi sen jälkeen, kun kaupunki siitä määräyksen antaa.

Uusi Suometar 3.11.1909

Raitiotieliikenne.

Viranomaisten lausuman toivomuksen mukaan tulevat vaunut linjalla Kaivopuisto – Rautatienatori (keltainen linja) keskiviikosta marraskuun 3 p:stä alkaen pysähtymään Ylioppilastalon edustalle Rautatieaseman asemasta. Matkustajien, jotka haluavat matkustaa rautatienasemalle saakka, täytyy sentähden muuttaa Lapinlahden linjan vaunuihin (punainen linja).

Helsingin Sanomat 10.12.1909

-Raitiotieliikenne. Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiöllä on aikomuksena jakaa nykyisen linja Töölö – Kauppatori – Kaivopuisto – I, Robertinkatu – Ylioppilastalo – Rautatienatori kahteen linjaan siten, että osa vaunuista kulkisi Töölön pääteasemalta Länt. Wiertotietä – L. Heikinkatua – Aleksanterinkatua Kauppatorille - - sieltä Katajanokalle, josta ne palaisivat takaisin. Toinen osa vaunuista taas kulkisi: lähtien Ylioppilastalolta – Aleksanterinkatua – Unioninkatua – Kauppatorin kautta – Länsi Rantaa – Tehtaankatua – Laiwurinkatua – Fredrikinkatua – I. Robertinkatua – Erottajakatua – Länsi Heiminkatua – Ylioppilastalolla ja takaisin samaa tietä. - Yhtiö on waltuustolta pyytänyt lupaa tämän muutoksen tekemiseen.

Kunnalliskertomus 1915:

Tehdystä hakemuksesta myönsi rahatoimikamari Helsingin raitiotie- ja omnibussosakeyhtiölle luvan rakentaa väliaikaisen raitiotieraitteen Itäiselle viertotielle yhtiön Hermannissa olevan vaunuhallin edustalle.

Samaten myönsi rahatoimikamari Helsingin raitiotie- ja omnibussosakeyhtiölle luvan asettaa Kauppatorille vaihtokioskin, velvollisena kohta käskyn saatuaan kioskin poistamaan.

Kunnalliskertomus 1929:

Raitiotieraitteen siirtäminen. Rahatoimikamari päätti sallia, että Kaisaniemenkadun tontin n: o 2 edustalla olevat raitiotieraitteet siirrettiin keskelle katuja, ja kehoitti kaupungin yleisten töiden hallitusta liikenteenjärjestely-komitean lausunnon hankittuaan ja Raitiotie- ja omnibussosakeyhtiön suorittaman raiteiden siirron yhteydessä siirtämään raiteiden eteläpuolella olevan korokkeen sekä niin pian kuin sääsuhteet sallivat järjestämään liikenteenjärjestely toimikunnan osoitusten mukaisesti Kaisaniemenkadulle kaksi n. s. liikennekilpikonnaa.

Käpylän raitiotien rakentaminen kaksiraiteiseksi. Raitiotie- ja omnibussosakeyhtiö oikeutettiin rakentamaan 400 m Käpylän radasta kaksiraiteiseksi sekä pidentämään eteläisintä sivuamisraidetta 100 m ehdoin, että uusi raide sijoitettiin jo olemassaolevan länsipuolelle sekä että Mäkelän- ja Pohjolankatujen kulmassa oleva käyrä ja vaihde järjestettiin siten, että ne liittyivät jälkimmäisen kadun vastaiseen raidejärjestelmään.

Uusia raitioiteita. Sitten kun Arkadiankadulle rakennettu uusi raitiotie oli asianmukaisesti tarkastettu ilman että sitä vastaan oli esitetty muistutusta, rahatoimikamari päätti oikeuttaa Raitiotie- ja omnibussosakeyhtiön heti aloittamaan sen liikenteen.

Valittujen tarkastusmiesten annettua toimituskirjan Ruoholahden - Turuntien uuden raitiotien tarkastuksesta yhtiö oikeutettiin heti aloittamaan liikenne tälläkin linjalla.

Paremmat liikenneyhteydet aikaansaamiseksi Tuusulaossa olevaan kauppaneuvos Henrik Borgströmin puistoon rahatoimikamari päätti8) kääntä Raitiotie- ja omnibussosakeyhtiön puoleen anoen, että yhtiö mikäli mahdollista pyhäpäivisin sijoittaisi ylimääräisiä vaunuja Kulosaaren linjalle.

1940:

Raitioliikenne oli vuoden alussa lakkautettu pimeänä vuorokauden aikana kokonaan ja oli käynnissä alussa vain klo 7-16.30, mutta kulkuaikaa pidennettiin asteittain mikäli se päivien pidentyessä kävi mahdolliseksi. Huhtikuun 1 päivänä laajennettiin raitioliikenne taas lähes entiselleen.

Paciuksenkadulle rakennettiin 200 m yksinkertaista raidetta, joten tämä rataosa tuli kaksiraiteiseksi.

Ruskeasuon uuden vaunuvajan ratapihalle rakennettiin raidetta vaihteineen ja siirtopöytineen (= traverssi). (kartassa on 1941)

Ruskeasuon radesilmukan läheisyyteen, tontille 742 rakennettiin uusi vaunuvaja, jonka pituus on 70 m ja leveys 23,4 m. Vajaan sijoitettiin 7 raidetta, joten vajaan mahtuu 49 vaunua.

[Lisätään tähän 1942 kertomuksesta jatko-osa: Ruskeasuon radesilmukan läheisyyteen, tontille 742 rakennettiin uusi vaunuvaja, jonka pituus on 70 m, ja leveys 17 m. Vaja, joka aluksi on tarkoitettu sysien ja pilkkeiden säilytyspaikaksi, on niin rakennettu, että siihen myöhemmin voidaan sijoittaa 35 vaunua.]

Vuoden kuluessa valmistettiin uusi omnibuskorjaamo Vallilassa.

1941:

Linja 2

22.06.1941-25.09.1941

Liikenne keskeytetty

Linja 10

22.06.1941-09.08.1941

Liikenne keskeytetty

Rakennettiin Hietalahden satamaan 100 m pituinen tilapäinen, keväällä revittävä lumenpurkausraide vaihteineen. (Lankaa tekivät 180 m)

Myytiin Oy Strömbergille Sisu-Hercules 45 hengen omnibusvaunu ilman moottoria käytettäväksi sähköakkumulaattorivaunununa linjalla Pitäjänmäki-Töölö.

1942:

Sähkön säästämiseksi oli tehty seuraavat muutokset:

1.2.-28.2. Kaikilla päivälinoilla (pl. 10) liikenne loppui jo klo 22, paitsi linjalla 4 klo 23.

Yöliikenne ajettiin harvennetuin lähdöin. Joka toinen vuoro oli päivä- ja iltaliikenteestä lisäksi pois ajosta. 1941 lopun ja 1942 alun aikana poistettiin lisäksi 67 raitiotiepysäkkiä käytöstä sähköenergian säästämiseksi. Lisäksi raitiovaunuissa ei käytetty talven aikana sähkölämmitystä. Ilmahälytyksiä annettiin vuoden aikana 109 kertaa, josta syystä liikenne oli täysin pysähdyksissä 36 tuntia 35 minuuttia.

1.2.-28.2. linjan 1 reitti Hermannin-Kauppatori ja linjan 1 pendelivaunu reitillä Vallila-Arabia.

Muutama linjan 1 aamuvuoro kulki reitillä Vallila-Telakkakatu.

1.2.-11.11. linjan 2 reitti Arkadia-Hakaniemi.

1.2.-28.2. linja 4 kulki reittiä: joka toinen vaunu Hietalahti-Meilahti ja joka toinen vaunu Hietalahti-Töölön tulli.

1.2.-28.2. linjalla 10 oli liikennettä vain klo 6-10 ja 14-18.

1.3.-> Palattiin aikaisempaan tiheämpään vuorotarjontaan, paitsi päivävuorojen liikenne päättyi edelleen klo 22. Yöliikenne ajettiin harvennetuin lähdöin.

1943:

Salmisaaren-Ruoholahden uusi rata on 1486 metriä yksinkertaisena raiteena ilmaistuna ja neljä vaihdetta tuli lisää.

Vuoden aikana rakennettiin lumiraide Katajanokan kanavan kohdalle, 70 m.

Kulosaaren bensiiniaseman kohdalla olevaa sivuutusraidetta pidennettiin 30 m.

Kangasalan tie erotettiin yleisestä liikenteestä rakennuttamalla aita ja pohjoiseen portin ääreen rakennettiin vartijatupa. (Koskahan tuli jälleen läpikäveltäväksi? Autolla ei edelleenkään saa ulkopuoliset ajaa läpi)

1944:

31.3.-> liikenne koko reitillä.

1.4.-31.5. M koko reitillään 30 min. välein ja pendelilinja 15 min. välein Munkkiniemi-Meilahti.

1.6.-> liikenne kokoreitillä.

31.3.-> liikenne koko reitillä.

1.4.-19.5. KB koko reitillään 60 min. välein ja pendelilinja 20 min. välein Kulosaaren bensini-asema-Pääskylänkatu.

20.5.-> liikenne jälleen koko reitillä.

Sturenkadun-Hämeentien risteykseen valmistui silmukka, 600 m ilmaistuna yksinkertaisena raidepituutena ja viisi vaidetta sekä ristikko.

Munkkiniemessä Raitiotiesillan ja Kalastajatorpan väliltä poistettiin ajojohtoa 650 m (ei ole mainintaa radanpoistosta).

Keskuskadulta Aleksanterinkadun-Kaivokadun väliltä poistettiin ajojohtoa 180 m (ei mainintaa radanpoistosta).

Linjan 10 esimerkinomainen vuoro 136 vuodelta 1948: TH 6.01, No 6.09, Pas 6.15 jne Pas 23.14, No 23.19, TH 23.27. Kymppi on ollut aina TH:n linja ja samoin sen erikoisuus 5F. Töölöstä tullaan ja Töölön suuntaan mennään. Kartassa on siis ei-järkeenkäypä-jotenkin-puutteellinen silmukka järkevää liikenteenhoitoa ajatellen.

1952

Olympialiikennettä varten tehtiin 1952 ns. Olympiasilmukka Kammionkatu-Ruusulankatu. Keskustasta tuleva lisäliikenne stadikalle pääsi kääntymään Mannerheimintie-Kammionkatu-Ruusulankatu-Runeberginkatu-Mannerheimintie ja takaisin keskustaan. Samalla tehtiin (nykyisetkin) vaihtopysäkkiraiteet pikkumessuhallin eli myöhemmän B-hallin kohdalle. Sitä ennen ei ollut hallitarkastajien rakennustakaan Eino Leinon kadulla jaloissa tukkeena eli raiteet halliin olivat vanhastaan vain suoraan Manskulta EL-katua raideviuhkassa rakennukseen. Hallin takapäässä oli toinen raideviuhka käytössä. Ajettiin halliin persiistä päin aina ja ulos etupäästä, ainako näin, vaiko oli toinen menettelytapa käytössä? Joka tapauksessa hallialue oli vain läpiajettava eikä TH:ssa pystynyt kääntymään siis ilman hallin läpiajoa. Siksi siis tarvittiin tuo "Olympiasilmukka". Ruusulankatu ei edes ollut silloin mikään oikea katu, vaan Kammion sairaalan takapihaa. Katu puhkaistiin vasta 1952 "koskemattomaan" luontoon radanrakennuksen yhteydessä. Kaikki ne nykyäänkin uudennäköiset 1950-60-lukujen talot ovat ensimmäisiä rakennuksia paikallaan. Siitä ei ole purettu mitään vanhoja puutaloja alta pois. Kun ei ollut katuakaan, ihmeellistä! No kai sieltä joku sairaalan hyyskä piti purkaa alta pois, mutta ei siis ollut mitään "Ruusulankadun puutalokorttelia" tiellä. Herranen sotkee vissiin Kammion-Ruusulankadun Reijolankatuun? Muutaman vuoden kuluttua Ruusulankadun raitiota jatkettiin Eino Leinon kadulle, ja saatiin infra nykyiselle mallilleen.

Ruusulankadun/Runeberginkadun kulmatalot ovat sitten kyllä vanhoja, mutta katu oli tuossa kohtaa lyhyt umpiperä kohti Kammion sairaalan takapihaa. Kaavassa oli katu kyllä olemassa, vaan katu ei johtanut ensimmäisiä taloja pidemmälle Runskilta päin.

9.11.1910

Helsingin raitiotie- ja omnibussosakeyhtiön anottua rahatoimikamarilta katselmusmiesten valitsemista yksissä neuvoin yhtiön edustajain kanssa määräämään

Töölönlinjan päätekohtalle sopivaa paikkaa Rautatientorilla, päätti kamari, sittenkun sellainen katselmus oli toimitettu, mainitun päätekohtan sijoitettavaksi likimain yhtiön laatiman suunnitelman mukaisesti Itäisen Teatterikujan kohdalle.

Yhtiön sittemmin tekemän ehdotuksen että edellä mainitun päätekohtan paikka jätettäisiin välimiesten määrättäväksi rahatoimikamari epäsi.

16.3.1911

Rahatoimikamarin asiamieheksi Helsingin raitiotie- ja omnibus-osakeyhtiön sekä kamarin välisessä riidassa, jossa kamarin tuli edustaa kaupunkia ja joka koski raitioteiden Töölön linjan päätekohtan määräämistä Rautatientorilla, valitsi kamari kaupungin-insinööri G. Idströmin sekä jäävittömäksi asiantuntijaksi samaan riitaan professori H. Kolsterin.

8.6.1911

Tehdyn hakemuksen johdosta myönsi rahatoimikamari Helsingin raitiotie- ja omnibussosakeyhtiölle luvan laskea väliaikaiset raiteet Makasiinirannan tavaravajan ja Saunakadun väliselle ajotielle, kuitenkin sillä ehdolla että raiteet lasketaan niin, etteivät ne aikaansaa estettä muulle liikenteelle sekä että ne poistetaan kuukauden kuluessa käskyn saamisesta.

26.10.1911

Niinikään myönsi rahatoimikamari Helsingin raitiotie- ja omnibussosakeyhtiölle luvan yhdistää Hämeenkadun ja Itäisen viertotien raiteet toisiinsa pitkin Toista linjaa kulkevalla yksinkertaisella raiteella.

23.4.1929

Käpylän raitiotien rakentaminen kaksiraiteiseksi. Raitiotie- ja omnibus-osakeyhtiö oikeutettiin rakentamaan 400 m Käpylän radasta kaksiraiteiseksi sekä pidentämään eteläisintä sivuamisraidetta 100 m ehdoin, että uusi raide sijoitettiin jo olemassaolevan länsipuolelle sekä että Mäkelän- ja Pohjolankatujen kulmassa oleva käyrä ja vaihde järjestettiin siten, että ne liittyivät jälkimmäisen kadun vastaiseen raidejärjestelmään.

28.6.1929

Uusia raitioiteita. Sitten kun Arkadiankadulle rakennettu uusi raitiotie oli asianmukaisesti tarkastettu ilman että sitä vastaan oli esitetty muistutusta, rahatoimikamari päätti oikeuttaa Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiön heti aloittamaan sen liikenteen.

19.11.1929

Valittujen tarkastusmiesten annettua toimituskirjan Ruoholahden— Turuntien uuden raitiotien tarkastuksesta yhtiö oikeutettiin heti aloittamaan liikenne tälläkin linjalla.

11.6.1930

Kaupungin keskustan ja Pasilan esikaupungin välinen raitiotieliikenne. Arbetets vänner i Fredriksberg niminen yhdistys oli anonut suoranaisen raitiotieliikenteen järjestämistä kaupungin keskustan ja Pasilan esikaupungin välille. Rahatoimikamarin sen jälkeen pyytämässä lausunnossa Raitiotie- ja omnibusosakeyhtiön hallitus esitti, ettei se esikaupungin asutuksen vähälukuisuuden vuoksi voinut puoltaa esityksen hyväksymistä, mutta että yhtiö oli muuttanut Pasilan linjan aikataulua siten, että odotusajat Nordenskiöldinkadun varrella olevalla linjan vaihtopaikalla tasoittuivat. Niinikään johtokunta ilmoitti, että yhtiö aikoi rakennuttaa mainitulle paikalle odotus-paviljongin edellyttäen, että kaupungin viranomaiset sen sallivat. Rahatoimikamarin annettua osakeyhtiölle luvan kyseisen paviljongin rakentamiseen kamari ilmoitti siitä kaupunginvaltuustolle sekä yhtiö muissa suhteissa yhtiön epäävään lausuntoon. Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti, että yhdistyksen esitys ei aiheuttaisi enempiä toimenpiteitä.

24.5.1940

Kartan mukaan Mäkelänskadulta ei pääse kääntymään lainkaan Sturenkadulle Vallilan suuntaan. Tuskin...?

Arenan silmukka näyttää tässä olevan myötäpäivään ajettava.

Ja kaipa se "Runskin välikkökin" on jo molempiin suuntiin ajettava; onhan siellä jaksoerotinkin.

Mutta Urheilutalosta: olisiko siis Töölöstä päässyt suoraan Hesaria pitkin Hakikseen mutta se vuosikertomuksen "puuttuvat raideyhteydet" koski vastasuunnan vaihteita? Ehkä selvyden ja epävarmuuden nimissä otetaan kuitenkin vuosiluku kokokaan veks.

Ja tähän se kartta tietysti oli, mistä niitä Kulosaaren sivuraiteita tsiigailin.

24.9.2012 22.26,

24.5.1940 päivätyä ajojohtokarttaa kun katsoo taas kerran, niin tässähän on "Urheilutalon" risteyksessä kyllä aika varmasti nähtävissä myös suora Hesarin yhteyskin. Se on niin tussista mustaksi levinnyt, että raiteita on paljon ja kyllä siinä alinpana on selkeästi myös suora viiva lännestä itään. Se 1950 toimintakertomuksen maininta, että silloin vasta olisi yhteys luotu, on kyllä tämän jälkeen puppua. Eli voidaan ottaa se vuosiluku kartasta "taas" pois. Oliskohan kuitenkin oikeampi rakennusvuosi raelistisesti jo 1930, mene tiedä?

Kiinnittäkööpa huomiota Eurantien-Sturenkadun-Hämeentien silmukkaan. Ja että Pasilaan pääsi vain Vallilasta, mutta pois puolestaan vain Töölöön. Munkkiniemen saapuva liikenne kulki Töölöntullin silmukan "kautta". On tuossa paljon mielenkiintoista. Olisipa vielä Käpylän hännätkin näkyvissä ja Salmisaarikin vaikka visiona...

6.11.1940

Raitiotie ja omnibus oy:n tehtyä esityksen tilapäisten raitiotieraiteiden rakentamisesta lumen poiskuljettamista varten, kaupunginhallitus päätti suostua siihen, että yhtiö omalla kustannuksellaan rakensi yhden raiteen Hietalahteen.

20.8.1942

Ajankohdan sopimattomuuden vuoksi kaupunginhallitus päätti jättää raitiotieraiteen rakentamista Lauttasaarenkatuun koskevan asian Raitiotie ja omnibus oy:n aikanaan tehtävän uuden esityksen varaan.

1.10.1942

Alueen vuokraaminen vaunuhallia varten. Raitiotie ja omnibus oy:lle vuokrattiin eräin ehdoin korttelista n:o 742 2160 m²:n suuruinen alue vaunuhallin paikaksi lokakuun 1 p:stä 1942 syyskuun 15 p:ään 1945 38 880

mk:n vuosivuokrin.

15.10.1942

Raitiotie ja omnibus oy:n anomus saada rakentaa talvipistoraide Pitkällesillalle hylättiin.

28.10.1942

Raitiotieräiteen rakentaminen Lauttasaarenkadulle. Kaupunginvaltuusto päätti sallia Raitiotie ja omnibus oy:n omalla kustannuksellaan rakennuttaa väliaikaisen yksiraiteisen raitiotieraiteen Lauttasaarenkadulle Kalmistokadun raitiotieraiteiden ja Tallberginkadun välille, ehdoin että yhtiö vastasi myöskin raiteen päätesilmukan tiellä olevien rakennustoimistolle kuuluvien vajain siirtämisestä toiseen paikkaan aiheutuvista kustannuksista.

23.12.1942

Raitiotie ja omnibus oy:n anomukseen saada asettaa raiteenkääntäjiä varten tarkoitetut siirrettävät sadekatokset ylioppilastalon ja Hakaniemen raitiotieasemille sekä Mannerheimintien ja Kaivokadun risteykseen kaupunginhallitus päätti suostua toistaiseksi.

2.3.1943

On yksi kuva, jossa 2.3.1943 on R&O:n päälliköt ja lehtimiehet

- > tutustumisajolla 180:llä juuri valmistuneessa Salmisaaren silmukassa. Kuva
- > on otettu vähintäänkin ajojohtokorkeudelta, olisiko ollut torniauto
- > saatavissa kuvaukseen? Silmukan keskellä on odotuspaviljonki. Siinä
- > taustalla on myös Uuden Suomen makasiinit, ja ne näkyvät hieman myös Raition
- > 1/1990 kuvassa, VTS:n vasemmalla puolella Kaapelitehtaan edessä, Salmisaaren
- > luovutusraiteella. Sen 1950-luvun kuvan oikealla puolella oleva talo on
- > edelleenkin paikalla antamassa koordinaatiota.
- >
- > Eteläsataman luovutusraide lienee ollut tarpeen mukaan olemassa
- > pikkuruotsalaisista alkaen ja ilmeisesti 1940-50 lukujen taitteeseen saakka,
- > kun tarvetta on ollut. Laivalla tulleet vaunut tieteenkin purettiin "ainossa"
- > oikeassa rahtisatamassa eli Eteläsatamassa, no olihan Skattakin jotain
- > liikennettä varten, mutta tämä tuntuu ainoalta oikealta vaihtoehdolta.
- > Samoin rautateitse Tampereelta ja Karjaalta tulleet pikkuvaunut sopivat
- > Eteläsatamassa purettaviksi. Ja heivattavaksi sitten jollain menetelmällä
- > siihen Etelärannan muuria vasten olevalle metrin raiteelle. Siitä hollilta
- > on joitain kuvia esim. Arkuista Raitioissa. Mulla on joitain kuvia myös
- > Kaipion vaunuista tavaravaunuissa siinä Kauppahallin "takana" nykyisen
- > Palacen kohdalla odottamassa purkua (v.1945). Olettaisin siis näillä
- > tiedoilla, että Eteläsataman raide on voinut olla käytössä 1908-1951 ja
- > sitten kun Olympiaterminaali, Palace yms. ovat muuttaneet sataman
- > rakennetta, on löydetty uusi rautatien päässä oleva purkauspaikka
- > sähkölaitoksen pistoraiteen luota Salmisaaresta. Sinne ovat sitten kaikki
- > telivaunut tulleet 50-luvulla Karjaalta ja Tampereelta. Yksi kuva on
- > teliperästä Pasilassa Ok-vaunun päällä, mutta se lienee kuvattu muuten vaan.
- > Sieltä ei nimittäin ratikkaa saa radalleen kovin helposti, ei kun
- > Salmisaareen vaan!

2.12. ja 26.9.1943

Raitiotie ja omnibus oy. oikeutettiin rakentamaan pistoraide Katajanokan kanavan länsirannalle siten, että ajoradalle rakennettiin vaihde ja n. 25 m raidetta katupeitteen tasalle ja että kadun reunaan väliaikaisesti asetettiin erikoismalliset matalat siirrettävät raitiotiekiskot, jotta talvella voitaisiin kaataa lumi suoraan kiskoilla kulkevilta lumivaunuilta kaiteen yli kanavaan, poliisilaitoksen esittämin ehdoin, että lumivaunuja pidettiin pistoraiteella ainoastaan öisin klo 2—5 sekä että milloin lumivaunu oli kyseisellä raiteella, yhtiön oli järjestettävä vartiomies valvomaan, ettei etelästäpäin päästy ajamaan kadulle.

Kaupunginhallitus päätti hyväksyä kaupunginjohtajan toimenpiteen ja asian kiireellisyys vuoksi oikeuttaa Raitiotie ja omnibus oy:n rakentamaan pistoraiteen Ruskeasuon vaunuhalliin n:o 2.

6.8.7.1945

Raitiotielinjat. Kaupunginhallitus päätti hyväksyä ehdotuksen raitiotielinjan n: o 12 jatkamisesta Töölön tullilta Mannerheimintien ja Kuusitien risteyskohtaan ja tarvittavien korokkeiden rakentamisesta kyseiseen risteyskohtaan kiinteistölautakunnan esityksen mukaisesti sekä oikeuttaa liikennelaitoksen suorittamaan

rakennustyön omalla kustannuksellaan mainitun ehdotuksen mukaisesti.

Liikennelaitoksen lautakunnan esitys raidesilmukan rakentamisesta Kulosaaren sillan päätepisteeseen hyväksyttiin kiinteistötoimiston lausunnon mukaisesti.

Kiinteistölautakunnan laadittamat piirustukset Mannerheimintien ja Kuusitien risteykseen rakennettavaa raitiotiesilmukkaa varten hyväksyttiin .

16.10.1946:

Ruskeasuon ratsastushalli. Kaupunginvaltuusto päätti luovuttaa Ruskeasuon ratsastushallin eteläosan liikennelaitoksen käyttöön tilapäiseksi vaunuhalliksi sekä oikeuttaa liikennelaitoksen lautakunnan suorittamaan hallin tarpeelliset muutos- ja radanrakennustyöt. Tarkoitusta varten päätettiin v:n 1947 talousarvioon merkitä 10 140 000 mk:n suuruinen määräraha, joka yleisten töiden lautakunnalla oli oikeus käyttää jo kertomusvuonna.

1946: Lokakuussa aloitettiin Ruskeasuon ratsastushalliin johtavan raitiotieradan louhinta- ja pengerrystyöt.

1946: Huopalahden raitiotiesillan itäisessä päässä suoritettiin täyttämistyöt raitiotiesilmukkaa varten.

1947

Liikennelaitoksen lautakunta oikeutettiin järjestämään Vallilan ja Töölön raitiotielinjoille yhdysraide messuhallin luona pohjoissuuntaan ja käyttämään tarkoitukseen pääluokan Liikennelaitos luvun Raitiotieliikenne nimikkeeseen Ratojen ja ilmajohdon kunnossapito määrärahaa Korjaukset ja muut kustannukset, sitä tarvittaessa ylittäen.

Eläintarhantien (siis nykyinen Helsinginkatu)-Mannerheimintien risteys, vaihteet eli uudet yhteyssuunnat itä->pohjoinen ja pohjoinen->itä valmistuivat.

Salmisaareen uusi silmukka, avattiin liikenteelle 19.7

13.2.1947

Ruskeasuon raitiovaunuhalli. Kaupunginvaltuuston päätettyä luovuttaa Ruskeasuon ratsastushallin eteläosan liikennelaitoksen- käyttöön tilapäiseksi vaunuhalliksi liikennelaitoksen lautakunta oli nyttemmin ilmoittanut, että oli osoittautunut tarpeelliseksi rakentaa halliin neljä huoltokaivantoa., joita ei ollut edellytetty alkuperäisessä suunnitelmassa. Kaupunginhallitus päätti tällöin oikeuttaa liikennelaitoksen lautakunnan rakentamaan Ruskeasuon ratsastushalliin neljä huoltokaivantoa käyttämällä tarkoitukseen tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokan lukuun Liikennelaitos sisältävää määrärahaa Tilapäisen vaunuhallin järjestäminen Ruskeasuon ratsastushalliin,

— aloittaa Runeberginkadun 3:ssa sijaitsevan vajarakennuksen muutostyöt antaen ne kaupungin rakennustoimiston talorakennusosaston suoritettaviksi mutta säästäväisyyssyistä jättää rakentamatta Munkkiniemen sillan raitiotiesilmukkaa

1948:

Kumpulannotkoon 440 metriä kaksiraiteista uutta rataa.

Hakaniementorin uudelleenjärjestely, rakennettu 390 m uutta kaksiraiteista rataa.

1949:

Haagassa valmistui rata uudelle penkereelle n. 310 m, Nurmijärventien rakennustöiden yhteydessä, "Oikaisuraide". Raitioliikenteen katko töiden takia 24.-25.2. eli lyhyt aika varmaankin vain liitostöiden vuoksi. Kuinkahan paljon uusi olikaan eri paikassa kuin vanha?

Kulosaaren ja Kuorekarin välisellä puusillalla ollut rata siirrettiin uudelle penkereelle, 340 m. Raitioliikenteen totaalkatko töiden takia 16.-26.11.

Mainitaan vielä, että Huopalahden eli Munkkiniemen raitiotiesiltakin on vielä olemassa ja 8.10. oli liikennekatko, kun siltaa korjattiin.

1950:

Mannerheimintien ja Tukholmankadun risteyksessä oleva raitiotiesilmukka päätettiin muuttaa piirustuksen n:o 3061 mukaisesti ja suorittaa risteyksessä jalkakäytävän kavennuksia ja korokkeen siirto saman piirustuksen mukaisesti.

Kertomusvuoden aikana rakennettiin Mannerheimintiellä Ruskeasuon hallien kohdalla 420 m:n pituinen raide sepelialustalle 43.5 kg/m:n ratakiskoista. Helsinginkadulle rakennettiin kaksoisraide Kaarlenkadun ja

Hämeentien välille sekä uudet ratayhteydet kaikkiin suuntiin Helsinginkadun—L. Brahenkadun, Helsinginkadun—Kaarlenkadun ja Helsinginkadun—Hämeentien kulmauksissa uusine vaihteineen ja raideristeyksineen. Uutta rataa rakennettiin 977.6 m.

Raiteet järjestettiin uudelleen Rautatien torin, Vilhonkadun ja Kaisaniemenkadun tienoilla asemakaavaosaston piirustuksen n:o 3049/14.8.50 mukaisesti. Tällöin rakennettiin uutta rataa Kaisaniemenkadulle 310 m. Lisäksi tuli kaarteet Rautatien torilta—Kaisaniemenkadulle 65 m ja Vuorikadulta—Vilhonkadulle 50 m. Vilhonkadulta poistettiin molemmat loppuunkuluneet raiteet ja kadun keskiosaan rakennettiin uusi raide Rautatien torille päin kulkevaa liikennettä varten. Rautatien torilla suoritettiin raiteen siirto ja kaarteiden uusimiset.

1952: Olympian kisoja silmällä pitäen uusittiin Töölön raitiovaunuhallin ratapiharaiteisto ja rakennettiin mm. vaununvaihtoraiteita. Lisäksi rakennettiin kaksoisraiteet Kammion- ja Ruusulankadulle, ja sieltä yhteydet uusine vaihteineen ja raideristeyksineen Runeberginkadulle sekä yhteys etelään Mannerheimintielle. Ruusulankadulle rakennettiin urakiskorata sepelialustalle ratapölkkyineen. Yllämainitun radan yhteenlaskettu pituus oli 1 130 m yksinkertaista rataa.

1952: hyväksyttiin liikennelaitoksen toimenpide, jonka mukaan olympiakisojen ajaksi oli vuokrattu Düsseldorfista uudenaikainen raitiovaunu 300 000 mk:n vuokrasta ym. ehdoilla

1953: V. 1952 aloitetut ratatyöt Koskelan halleissa ja ratapihoilla valmistuivat kertomusvuoden aikana. Lisäksi rakennettiin raitiovaunujen huolto- ja säilytyshallien väliin kaksoisraidetta 822 m sekä näiden hallien väliset yhdyskaarteet vaihde- ja risteys-kappaleineen, yhteensä 158 m. Mäkelänkadulle rakennettiin kaksiraiteista rataa pölkky- ja sepelialustalle jousinauloja käyttäen, yhteensä 1 346 m yksinkertaista rataa sekä Ruusulankadulle raidetta lisää 72 m. Paavalinkirkon edustan raiteistot uusine raideyhteyksineen, 180 m yksinkertaista rataa,

Liikennelaitoksen tilausohjelma. Liikennelaitoksen lautakunta oikeutettiin (15.6.1953) niiden 30 raitiomoottorin lisäksi, jotka jo oli tilattu sveitsiläisiltä hankkijoilta, tilaamaan kotimaisilta tehtailta 70 moottorivaunua ja 80 perävaunua tarpeen mukaan eri hankinta-ajoin jaoiteltuna, viimeiset syyskuuksi 1956 liikenteeseen asetettaviksi, sekä lisäksi hinnasta ja toimitusajoista riippuen 30 moottorivaunua joko kotimaisilta tai ulkomaisilta tehtailta.

Liikennesuunnitelma. Kaupunginhallitus päätti 1.7.1954),

1) että 30. 8. alkaen avataan uusi tungosaikoina liikennöitävä raitiolinja 1 V, joka kulkisi Erottajalta Mannerheimintietä, Kaivokatua, Kaisaniemenkatua (takaisin Vilhon- ja Mikonkatua), Unioninkatua, Siltasaarenkatua, Hämeentietä, Mäkelänkatua ja Pohjolankatua Käpylään sekä että raitiolinjaa 1 lyhennetään siten, että se kulkisi Käpylästä vain Kauppatorille samalla kun entinen linja 1 muutetaan vain tungosaikoina liikennöitäväksi linjaksi IA,

2) hyväksyä ehdotetun raitioliikenteen liikennesuunnitelman noudatettavaksi 30. 8. alkaen toistaiseksi muutettuna seuraavasti: raitiolinja 1 (Kauppatori—Käpylä) $8 \times 62/3 = 53 \times 3$; 1 A (Perämiehenkatu—Käpylä) tungosaikoina $3 \times 20 = 60 + 3$ E; IV (Erottaja—Käpylä) tungosaikoina $6 \times 10 = 60$. raitiolinja 1 S poistetaan;

1955: Kulosaaren sillan ja sen liitosteiden pikaraitiotiekaistan väliaikainen käyttö. Kaupunginvaltuusto päätti v. 1950, että Kulosaaren sillalle oli alun perin järjestettävä sepelialustalle rakennettu eristetty raitiotie. Kun kaupunginvaltuuston päätös edellytti suojakaiteiden rakentamista raitiotiekaistan kummallekin puolelle ja kun pikaraitiotien johtaminen sillan kautta saattoi siirtyä kymmenenkin vuoden päähän, jäisi osa sillasta ja sen liitosteista pois käytöstä. Satamalautakunnan mielestä olisi raitiotiekaista toistaiseksi jätettävä eristämättä ja käytettävä siltaa koko leveydeltään muuhun liikenteeseen, joten sillan ja sen liitosteiden erillinen raitiotiekaista sekä sivulle tulevat suojakaiteet voitaisiin toistaiseksi jättää rakentamatta. Liikennelaitoksen lautakunta piti Herttoniemen raitiotien rakentamista lähivuosien kuluessa sekä tarpeellisenä että taloudellisena, joten raitiotiekaistan väliaikainen järjestäminen muun liikenteen käyttöön ei olisi tarpeellista eikä tuottaisi mainittavaa hyötyä. Kiinteistölautakunta ilmoitti, että siltaa suunniteltaessa oli sillalle varattu autoliikennettä varten riittävät ajokaistat tulevaa laskettua liikennettä varten, joka ilmeisesti tulisi pitkät ajat olemaan laskettua pienempi. Tämän vuoksi ei olisi syytä ottaa esikaupunkiradalle varattua aluetta väliaikaisesti autoliikenteen käyttöön. Kaupunginvaltuusto päätti kiinteistölautakunnan ja kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti, että raitiotiekaista Kulosaaren sillalla ja sen liitosteilla on rakennettava eristettynä reunakivillä sekä että raiteen päällysrakenteen ja ilmajohtojen rakentaminen on suoritettava yhtäaikaaisesti Herttoniemen radan päällysrakenteen kanssa, kun sen sijaan raitiotiekaistan suoja-aidat saadaan sillan kohdalla jättää pikaraitioliikenteen avaamiseen saakka rakentamatta (20. 4. 340 §, ks. v:n 1950 kert. I osan s. 89).

1955: Myöhemmin kaupungin-hallitus päätti muuttaa tungosajan raitiolinjan 1V (Käpylä—Erottaja) tungosajan raitiolinjaksi 10 A (Käpylä—Kaisaniemi—Posti—Ruskeasuo), jolla ajaa 9 vaunua 10 minuutin

välialojin.

1955: Oy Karia Ab:ltä tilatut telimoottorivaunut alkoivat saapua heti vuoden alkupuolella, mutta runsaiden tarkistuskorjauksien tähden voitiin ensimmäiset vaunut asettaa liikenteeseen vasta 13. 2., 2. 3. ja 27. 4. Ensimmäinen Valmet Oy:ltä v. 1953 tilatuista 45 vaunusta saatiin samasta syystä liikenteeseen 19. 8.

1956: Uutta rataa rakennettiin Ruusulankadulle Eino Leinonkadun ja Kammion-kadun välille 249 m yksinkertaista rataa.

1957: Vallilan hallipihalle rakennettiin uutta yksinkertaista rataa 131 m.

Katurakennustöiden takia siirrettiin hallipiharaiteistoa Mannerheimintielle Ruskeasuon hallien kohdalla kadun sivuun. Tähän kuului 6 vaihdetta risteyskappaleineen ja kaarineen.

Ruskeasuon halleilla vaihdettiin 22.3 kg/m kiskot 43.5 kg/m käytettyihin kiskoihin raiteilla n:o 7 ja 10 ja radat rakennettiin pölkkyalustalle.

Ruskeasuon ratsastushallille menevä rata purettiin tarpeettomana. Raiteistoon kuu-lui 7 vaihdetta risteyskappaleineen, 180 m pitkä kääntösilmukka urakiskorataa sekä 565 m 43.5 kg/m ratakiskorataa.

Hämeentiellä Vallilan hallien kohdalla rakennettiin uudet raideristeykset vaihteineen ja kaarineen. Myös Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun kulmassa sekä Hakanie-mentorilla rakennettiin uudet raideristeykset vaihteineen ja kaarineen.

Raitiovaunulinjaa n:o 15, Diakonissalaitos — Töölön tulli päätettiin jatkaa ruuhka-aikoina Munkkiniemeen liikennelaitoksen lautakunnan tarkemmin määrättävien aikataulu-lujen mukaisesti

1959: Linjamuutoksia suoritettiin seuraavasti: radan heikon kunnon vuoksi, ja kun uusilla 4-akselisilla vaunuilla ei ko. rataosaa voitu liikennöidä, lopetettiin 1. 6. noin 70 vuotta jatkunut raitioliikenne rataosalla Ylioppilastalo — Maria. Tämän johdosta muutettiin raitiolinjoihin 4, 6, 10 ja 12 reitit. Linja 4 johdettiin Kirurgille, linja 6 Hietalahteen, linja 10 Diakonissalaitokselle (linjan nimi muutettiin syksyllä kaupunginosan nimen mukaiseksi »Linjat») ja linja 12 Hietalahteen. Linjoille 5 ja 6 asetettiin samalla uudet vaunut. Linjalla 6 liikennöitiin 1. 6. alkaen päivällä yksinäisin vaunuin ja tungosaikoina junin. Linjaa 12 liikennöitiin vain tungosaikoina. Yöliikenteessä yhdistettiin linjat 6 ja 10 yöliikennelinjaksi 10A reitille Arabia — Posti — Ruskeasu. Liikennemuutoksen avulla voitiin vuoromäärää vähentää ja linjan 6 tungosaikavuorot muuttuivat tungosaikaperävaunuiksi.

Yleisen liikenteen kannalta saatiin raitioliikenteeseen merkittävä parannus kun 1.10. otettiin raitiovaunuissa käyttöön tieliikenneasetuksen vaatimat suuntavilkut.

1960: Radat. Vuoden päättyessä oli raiteiden yhteenlaskettu pituus 79 878 m yksinkertaista rataa sekä ratapiha- ja halliraitteita 15 324 m. Uusia ratoja ei kertomus-vuonna rakennettu. Pohjolan aukiolle rakennettiin sivuutusraide ja Koskelan hallipihalle pistoraide.

1961: Lauttasaarenkadun raitiorata päätettiin uusia (29. 9. 353 §).

Ruoholahden sillan ja Lauttasaarenkadun liikennejärjestely töiden takia aloitettiin radan siirto Lauttasaarenkadulla.

Autokorjaamon siirryttyä Ruskeasuolle saatettiin Vallilan raitiovaunukorjaamossa suorittaa eräitä tarpeellisia työtilojen järjestelyjä. Näistä mainittakoon seuraavat: entinen autojen korikorjaamo muutettiin raitiovaunuhalliksi, sähkökorjaamo siirrettiin entiseen pukuhuoneeseen, varastotiloja laajennettiin ja huoltokorjaamo siirrettiin aikaisempiin varastotiloihin.

1962: Suurehkoja rata- ja ilmajohtotöitä oli kertomusvuonna Lauttasaarenkadun katualueen eteläpuolella,

1971:

- Edellisenä vuonna tilattujen 25 nivelraitiovaunun lisäksi allekirjoitettiin Valmet Oy:n kanssa lisäsopimus 15 samanlaisen nivelraitiovaunun toimittamisesta vuoden 1975 lokakuuhun mennessä ja sovittiin kaikkien 40 vaunun toimittamisesta tyristoriajosäädöllä varustettuina (ja viimeinenhan luovutettiin 23.10.75)

- mm. 1973 käyttöön otettavan magneettisen vaihteenkääntöjärjestelmän edellyttämien vaunuihin asennettavien laitteiden valmistus aloitettiin

- Tärkeimmät suunnitelmat koottiin koko rataverkoston kattavaksi »Raitiovaunuliikenteen tehostamisen yleissuunnitelma» (sama lätinä jatkuu myös v. 1972)

- Laajin liikennejärjestely suoritettiin Mannerheimintielle, missä mm. johdettiin raitioliikenne työn aikana poikkeusreitillä Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta. Liikennejärjestelyiden yhteydessä varattiin raitiovaunuille omia kaistoja Mannerheimintielle, Hämeentiellä ja Nordenskiöldinkadulla. Toteutettujen ja jo päätettyjen omien kaistojen osuus oli vuoden 1971 lopulla n. 50 % koko raitioverkostosta.

1972:

- Sähkötoimiston toimesta laadittiin suunnitelma varoitusvalojen asentamisesta raitiovaunujen varikoilta ulosajoa silmällä pitäen.
- Raitiovaunut saivat oman kaistansa Helsinginkadulla välillä Mäntymäentie-Sturenkatu ja Runeberginkadulla välillä Töölöntori-Pohjoinen Hesperiankatu
- Laajin liikennejärjestely suoritettiin Mannerheimintielle välillä Messuhalli-Reijolankatu. Toinen merkittävä ratatyö oli Helsinginkadulla välillä Sturenkatu-Mäntymäentie, jossa rata rakennettiin omallekorokkeelleen. Myös Hämeentielle suoritettiin ratatöitä ja radat valettiin betoniin välillä Viides linja-Helsinginkatu. Runeberginkadulle rakennettiin uutta rata Töölöntorilta Pohjoiselle Hesperiankadulle ja Siltasaarenkadulle välillä Hakaniementori-Liisankatu
- omien kaistojen osuus n. 55 %

Sitten löytyy omasta arkistosta vuosi 1975:

- esitys: Siltasaarenkadun varrelle rakennettavan uuden virastotalon varaaminen liikennelaitoksen pääkonttoriksi
- esitys: Porvoonkadun liikenneterminaalin perustamissuunnitelman hyväksyminen
- esitys: Hakaniemen terminaalin perustamissuunnitelman ja luonnospiirustusten hyväksyminen
- liikennelaitoksen liikenne keskeytyi yhdeksi päiväksi 3.2. sen johdosta, että liikennehenkilökunta ei lähtenyt halleilta liikenteeseen. Syynä olivat erimielisyydet ns. linjavalintaan oikeutetuista
- autokorjaamohenkilökunnan työselkkauksesta johtunut häiriö oli pahimmillaan 24.2.-15.3. Liikenteeseen ei saatu tarvittavaa määrää linja-autoja. Tällöin oli pakko rajoittaa liikennettä keskustan linjoilla, jotta edes esikaupunkiliikenne pystyttiin hoitamaan. (Rv-lisäliikenteestä ei mainita mitään.)
- ratatöitä Helsinginkadun-L.Brahenkadun-Viipurinkadun tietämillä ja Hämeentie-Mäkelänkadun risteyksessä
- Itä-Pasilan raitiotien rakentaminen aloitettiin marraskuussa