

[Takaisin ETUSIVU FRONTPAGE](#)

LAUTTASAAREN HEVOSRAITIOTIE

Raitio 2-1995. Teksti Jorma Rauhala



Lauttasaaren hevosvaunu vauhdissa. Pölkkyradan kiskojen väli on täytetty maalla hevosen ravata.



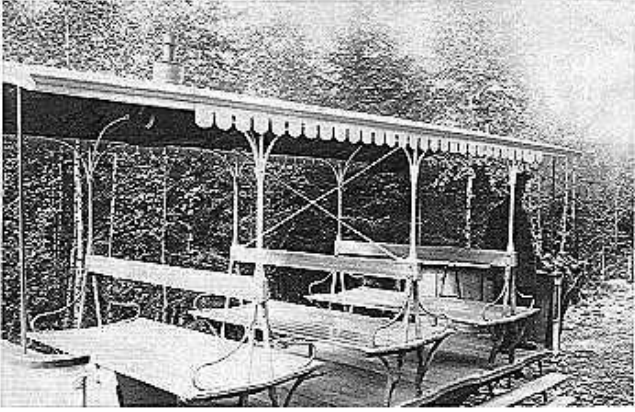
Kun kauppias, sittemmin kauppaneuvos Julius Tallberg marraskuussa 1911 osti Lauttasaaren tilan, yritti hän heti myydä saaren Helsingin kaupungille samalla hinnalla, jolla hän sen itse osti, mutta Helsingin kaupunginvaltuusto kuitenkin hylkäsi Tallbergin tarjouksen syyskuun 24. päivänä 1912. Kun Lauttasaari nyt sitten oli jäänyt Tallbergille, päätti tämä alkaa kehittää silloin vielä hyvin harvaanasuttua saarta ja niinpä jo juhannuksena 1913 avattiin uusi Lauttasaaren kasino uimarantoinen. Kasinoa varten Julius Tallberg hankki myös uuden liikennevälineen, hevosraitiovaunun.

Hevosraitiovaunu, Lauttasaaren ensimmäinen julkinen kulkuneuvo, lähti aluksi nk. kartanon laiturilta, eli nykyisen Tallbergin Puistotien päästä. Sieltä raitiovaunun reitti kulki suunnilleen nykyisen liikennepuiston nurkalle, josta se kääntyi kahden talon välistä vasemmalle, suuntasi kulkunsa kasinon ohi ja jatkoi matkaa Katajaharjuun, mahdollisesti Koivusaarentien kohdalle saakka. Viimeistään siihen mennessä, kun Lauttasaaren lautta toukokuun alussa 1914 aloitti liikenteensä, oli myös hevosraitiovaunun rataa jatkettu lauttalaiturille, nykyisen Lauttasaaren sillan kohdalle. Lauttalaiturilta lähdettyään hevosraitiovaunu kulki suunnilleen nykyisen Lauttasaarentien kohdalla, kääntyi vasemmalle ja jatkoi kulkuaan nykyisen Meripuistotien paikkeilla, ylitti sitten Lohiapajanlahden maakannasta pitkin ja jatkoi edellä mainittua reittiä kohti Katajaharjua. Lauttasaaren hevosraitiovaunu osoittautui kuitenkin kannattamattomaksi ja niinpä liikenne lopetettiin lokakuussa 1917, jonka jälkeen raiteet purettiin ja myytiin muuhun käyttöön.

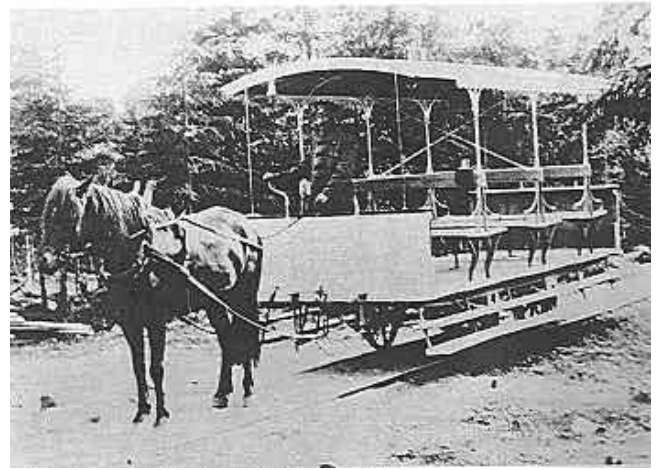
Julius Tallberg oli myös tilannut Ruotsista, Motalan konepajalta, höyrylautan hoitamaan Lauttasaaren ja Ruoholahden välistä liikennettä.

Lautta, jonka pituus oli 19,7 metriä ja jossa oli 125 hevosvoiman tehoinen höyrykone, saapui Helsinkiin 30. huhtikuuta 1914 ja tuli liikenteeseen heti toukokuun alussa. Lauttaliikenteen alkaessa myös hevosraitiovaunun lähtöajat sovittiin lautan lähtö- ja tuloaikoihin niin, että kun lautta saapui Lauttasaareen, oli hevosraitiovaunu silloin lauttarannassa valmiina odottamassa. Lauttasaaren lautta lähti Ruoholahdesta, suurin piirtein nykyisen Mechelininkadun ja Itämerenkadun kulman paikkeilla, kulki Jätkäsaaren ja Kelloasaaren välistä, Salmisaaren ohi ja kaarsi sitten oikealle, kohti Lauttasaarta. Lauttamatka, joka kesti noin kymmenen minuuttia, maksoi markan ja se maksettiin (alennus)poletilla, joka pudotettiin lippukioskin aitauksessa olleeseen laatikkoon. Poletteja myytiin lippukioskissa pusseittain. Myös paperisia (kerta)lippuja oli käytössä. Lauttasaaren vanha silta valmistui vuoden 1935 lopulla ja niin Lauttasaaren lautta ajoi viimeisen vuoronsa 3. tammikuuta 1936. Tämän jälkeen lautta seisoi toimitettomana Hietalahden telakalla aina vuoteen 1940 saakka, jolloin Oy Merenkulku - Sjötrafik Ab osti sen. Lauttasaaren lauttaa pidennettiin sitten samaisella telakalla ja se asetettiin kesällä 1941 Korkeasaaren liikenteeseen nimellä Korkeasaari -Högholmen Tässä käytössä entinen Lauttasaaren lautta oli vuoteen 1945 asti, jolloin se luovutettiin sotakorvauksena Neuvostoliitolle.

Vaikka lautta olikin suunniteltu kulkemaan jäissä, oli se aina talvisin, kun jäät olivat liian paksuja, muutaman kuukauden pois liikenteestä. Tällöin piti tietysti keksiä muita kulkutapoja saaren ja kaupungin välille. Ensimmäiset tällaiset talviajan kulkuneuvot olivat "diligenssejä" eli hevosen vetämiä kuomurekiä, joita Julius Tallberg 1915 asetti liikenteeseen. Nämä kuomureet kuljettivat etupäässä koululaisia, mutta jos tilaa riitti, otettiin toki kyytiin myös aikuisia. Tammikuun lopussa 1923 tuli kuomureiden tilalle Benz-merkkisen kuorma-auton vetämä suuri avoreki, jolla ihmisiä kuljetettiin Ruoholahden ja Lauttasaaren välillä. Kuorma-autoon oli jättäen pettämisen varalta asennettu kuusi 500 litran bensiinitankkia. Lauttasaaren talviliikenne muuttui vuonna 1925, jolloin valmistui tie ja silta Salmisaareen, ja jolloin sinne alkoi myös linja-autoliikenne. Tämän jälkeen rakennettiin Lauttasaaresta talvisin puinen jäätie Salmisaareen, josta sitten mentiin linja-autolla kaupunkiin.



Kuljettaja Yrjö Eloheimon ohjastama vaunu raitiotien päätepaikassa
Katajajarjulla.



Julius Tallbergin Lauttasaaren hevosraitiovaunu