

Torsti Salonen

Lohjan sähkörautatie 1907-1930



Sähkörautatien reitti nykyisen Lohjan alueella.

Kartan numerot: 1. Silloinen selluloosatehdas, 2. Kirkkokentän matkustaja-asema, 3. Nykyinen muistomerkki, 4. Matkustajalaituri ja tehtaan varasto Valtionrautateiden Lohjan asemalla.

Torsti Salonen käsitteli Lohjan sähkörautatien vaiheita selluloosatehtaan seuraajan Lohjan Paperi Oy:n - vuodesta 2001 Lohjan Paperi Oy:n - 90-vuotishistoriateoksessa Puusta pitkälle, Lohjan Paperi 1906-1996 (Vammala 1996). Tämä esitys on täydentäen muokattu kirjan rautatietä käsittelevästä kahdesta luvusta.

Mustion ruukinpatruuna kamarijunkkari, sittemmin kamariherra Hjalmar Linder rakennutti vuosina 1906-1907 Lohjan kylän Pitkänlempiin Lohjanjärven rannalle sulfaattiselluloosatehtaan. Sen sijaintipaikasta oli lähimmälle Valtionrautateiden asemalle lähes kuuden kilometrin matka, jolle välille Linder rakennutti kapearaiteisen sähkörautatien 0,75 metrin raideleveydelle. Tehtaan kuljetusten ohella Lohjan sähkörautatie hoiti

vuodesta 1912 lähtien myös yleistä tavara- ja matkustajaliikennettä, ja se olikin Suomen ensimmäinen yleiselle liikenteelle avattu sähkörautatie. Rautatiellä oli tehtaan lisäksi suuri merkitys myös Lohjankylän liike-elämälle ja se vaikutti osaltaan taajaman kasvuun kauppalaksi. Sähkörautatie oli käytössä aina vuoteen 1930 saakka.

Miksi Hjalmar Linder rakennutti Lohjan sähkörautatien?

Hjalmar Linderin uuden selluloosatehtaan paikka Lohjankylän Pitkäniemessä sijaitsi edullisesti puutavaran uittokuljetusta ajatellen, mutta maitse kuljetusyhteydet olivat puutteellisemmat. Pitkäniemeen johti Lohjan keskustasta tie, mutta sen varaan ei parannettunakaan voitu uskoa sen enempää raaka-aineiden kuin valmiiden tuotteiden kuljetuksia. Maantiekuljetuksissa käytettiin hevoskärryjä, joiden lastauskyky oli vähäinen ja kelirikkoaikana liikenne oli kutakuinkin mahdollonta. Vain talven rekikelillä hevosajoneuvoilla kyettiin siirtämään suhteellisen raskaitakin kuormia. Tehtaan rakennusaikana oli vielä pakko turvautua hevoskuljetuksiin, mutta sen käynnistämisen jälkeen oli välttämätöntä järjestää luotettava ja riittävän kuljetuskykyinen yhteys Pitkäniemestä valtion rautatielle. Se sijaitsi lähimmilläänkin miltei neljän kilometrin etäisyydellä tehtaasta ja sitä paitsi Lohjanharjun toisella puolella. Viimeksi mainittu seikka ei ollut vailla merkitystä, sillä harjun laki kohosi parhaimmillaan lähes 60 metriä Lohjanjärven pinnan ja samalla tehtaan yläpuolelle. Rakennusvaiheessa koneiden ja tarvikkeiden kuljetus rautatieltä tehdastyömaalle oli melkoinen urakka. Kaksi ensimmäistä keittokattilaa sekä muut laitteet oli laahattava vinssien avulla työmaalle, mutta kolmas kattila voitiin uittaa Virkkalan asemalta järveä pitkin¹ Onneksi osa kuljetuksista voitiin tehdä maan ollessa vielä rou-dassa.

Hjalmar Linderillä oli aiempaa kokemusta sähkörautatiestä, sillä hän oli rakennuttanut sellaisen Mustion ruukin ja rautatieaseman välille vuonna 1903. Kyseessä oli maan ensimmäinen voimanlähteenään sähköä käyttänyt varsinainen rautatie. Vaikka kapearaiteiset teollisuusradat eivät sinänsä olleet harvinaisia, käyttövoima oli. Linder päätyi sähköön luultavasti sen helpon saatavuuden ja "ilmaisuu-den" vuoksi, olihan hänellä Mustiolla vesivoimalaitos. Ehkä mukana oli myös teknistä mielenkiintoa, olihan Linder aina kiinnostunut uuden tekniikan edistysaskeleista. Näin ollen ei ole yllättävää, että hän päätti ratkaista myös Lohjan selluloosatehtaan kuljetusongelmat rakennuttamalla kapearaiteisen sähkörautatien tehtaalta valtionradan varteen.

¹ Raevuori, Yrjö; Haarla-yhtymä 1903-1953, Tampere 1957, s. 183. Lohja-Kotka henkilökunnanlehti 1959/1, s. 14.

Rakentamista kilpaa byrokratian kanssa

Hjalmar Linderillä oli tehdashankkeensa alkuvaiheessa muitakin suunnitelmia kuin rautatien rakentaminen. Hän esitti jo syyskuussa 1905, että valtio rakentaisi rautatievaihteen Keskilohjalle, jossa Hanko-Hyvinkää -rautatie oli lähinnä tehdasta.² Sieltä Linder aikoi hoitaa kuljetukset harjun yli suoraan tehtaalle rakennettavalla sähkökäyttöisellä köysi-ilmaradalla.³ Rautatiehallituksen mielestä hankkeelle ei sinänsä ollut mitään estettä, mutta kun sen seurauksena todennäköisesti tulisi olemaan Lohjan aseman siirtäminen kyseiseen paikkaan, oli Linderiltä vaadittava lahjaksi maa täydellistä asemaa varten. Järkevämpänä ratkaisuna viranomaiset pitivät kuitenkin rakentaa myös Lohjankylää palveleva sivuraide Lohjan asemalta Kiviniemeen. Se tulisi maksamaan vähintään 376.000 markkaa, josta Linderin pitäisi kustantaa 100.000 markkaa, ja siihen kamarijunkkari oli valmis. Keisarillinen senaatti, jolle valtion varojen käytöstä päättäminen viime kädessä kuului, ei kuitenkaan halunnut suunnata niitä tarkoitukseen, vaan katsoi, että Linderiä varten tehtäisiin vain vaunulastien lähettämiseen ja vastaanottamiseen soveltuva vaihde. Valtiollinen päätöksentekokoneisto oli jauhanut hitaasti ja Linder sai näin ollen tietää vasta tammikuussa 1907, ettei hän saisikaan valtionrataa jo puolivalmiille tehtaalleen.⁴

Nyt Hjalmar Linderille tuli kiire. Jollei liikenne tehtaalle olisi turvattu sen valmistuessa, hän olisi varsin hankalassa tilanteessa. Viimeistään tällöin hän luopui ilmarata-ajatuksesta, sillä hän otti yhteyttä Ab Arthur Koppelin Helsingin-toimistoon, joka jo 8. helmikuuta 1907 sai valmiiksi suunnitelman kapearaiteisesta noin 4,4 kilometrin mittaisesta sähkörautatiestä tehtaalta Lohjan rautatieasemalle. Sen kustannusarvio oli 127.000 markkaa. Helmikuun 19. päivänä Linder jätti keisarilliselle Suomen senaatille anomuksen toimi- ja maanlunastusluvasta rautatietä varten.⁵ Lupa oli välttämätön, mikäli rautatiellä haluttaisiin hoitaa muitakin kuin vain tehtaan omia kuljetuksia. Toisena syynä oli se, että rata jouduttaisiin rakentamaan useiden eri maanomistajien alueiden halki eikä pakkolunastusmenettely ollut mahdollinen ilman virallista suostumusta.⁶ Anomuksessaan Linder pyysi lupaa kuljettaa tavaroita ja matkustajia myös Lohjankylään, mutta ilmeisesti käsittelyn jouduttamiseksi muutti sen jo 2. maaliskuuta koskemaan vain kuljetuksia tehtaalle. Sa-

² Kansallisarkisto (KA), Senaatin talousosaston arkisto (STO), AD 2048/204 1905.

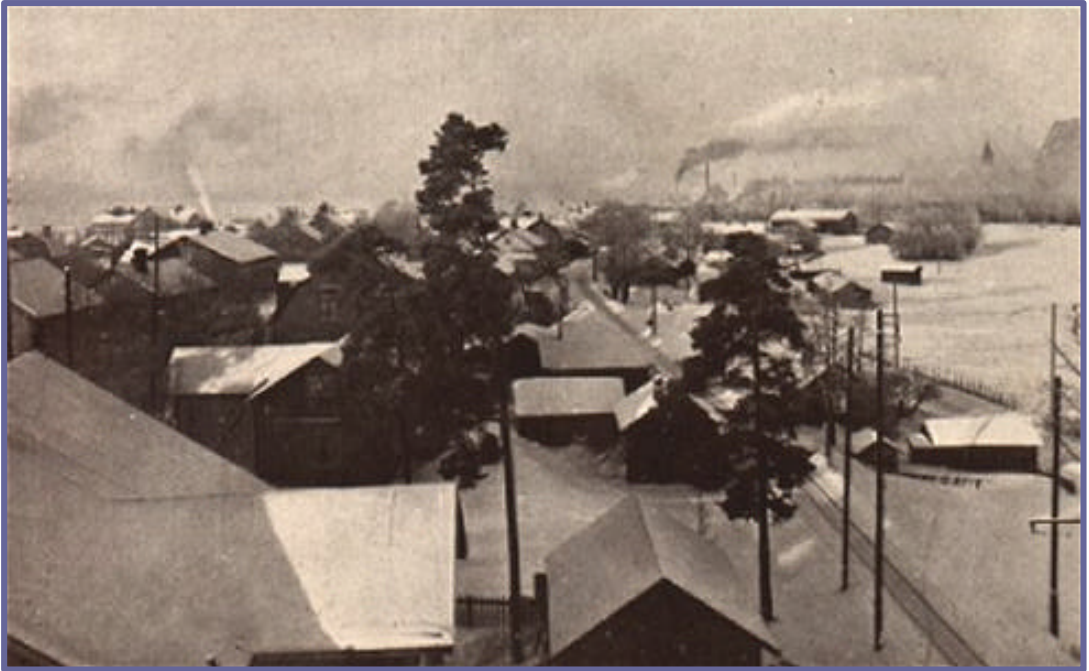
³ Uusmaalainen 18.4.1906.

⁴ KA STO, ptk 17.1.1907, s. 423. Uusmaalainen 9.1.1907.

⁵ KA STO, AD 577/210 1907.

⁶ Bergström, Matti & al. (toim); Kapeat kiskot Suomen yleiselle liikenteelle avatut kapearaiteiset rautatiet, Forssa 1993, s. 13.

malla Linder pyysi valtiota tekemään tarpeellisia muutoksia Lohjan aseman raidejärjestelyihin, jotta yhdysliikenne hänen rautatiensä kanssa olisi mahdollista. Senaatti otti esitykseen myönteisen kannan, mutta toimilupa oli saatava vielä itsensä keisarin hyväksyntä. Nikolai II näki armollisesti oikeaksi suostua anomukseen 25. toukokuuta 1907 ja senaatti julkaisi Lohjan-Lohjanjärven rautatien toimiluvan Suomen asetuskokoelmassa seuraavan kesäkuun 8. päivänä.⁷

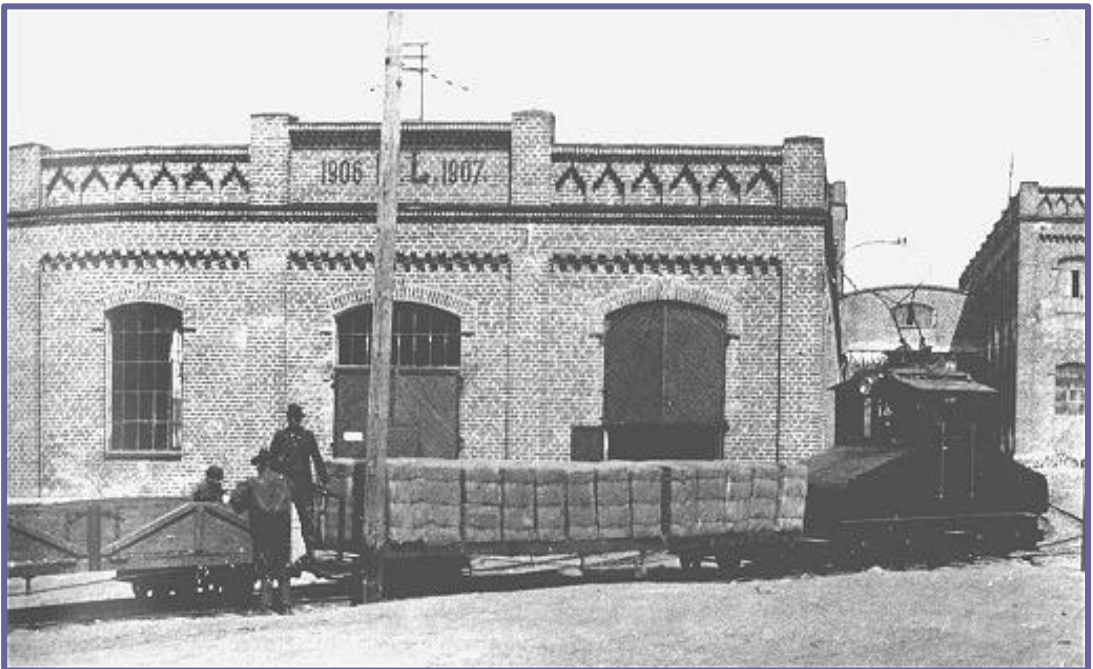


Sähkörautatie Suurlohjankadun ja Nummentien välissä talvisena päivänä 1920-luvulla. Kuva: Reino Taimion kokoelma.

Viranomaiskäsittelyn hitaus johti osaltaan siihen, ettei rautatie ollut valmis tehtaan käynnistyessä heinäkuussa 1907. Kun toimilupa vihdoinkin tuli, rakennustyöt olivat kuitenkin jo pitkällä. Ensimmäiset tarvikekilaukset oli tehty Saksasta AEG:ltä jo edellisessä helmikuussa ja itse sähköveturi tilattiin samalta toiminimeltä maaliskuun lopulla. Vaunut hankittiin helsinkiläiseltä insinööritoimisto Zitting & Co:ltä toukokuun alussa ja samasta paikasta tulivat myös vaihteet. Pengerrys- ja maanrakennustyöt kestivät kesään saakka - Pohjolanmäen kiertäminen ja harjun ylitys vaativat runsaasti kaivamista ja silti nousut jäivät varsin jyrkiksi eli enimmillään jopa 3,5 metriksi sataa metriä kohden. Töitä hidasti osal-

⁷ KA STO, ptk. 19.4.1907 s. 863, 8.6.1907, s. 201. Suomen Asetuskokoelma 22/1907.

taan myös miltei kuusiviikkoinen kesäkuun puolivälissä alkanut lakko.⁸ Raideväliltään 0,75 metrin kiskotus saatiin kuntoon elokuun alkuun mennessä, jonka jälkeen voitiin asentaa ajojohdin. Samoihin aikoihin odoteltiin vielä aggregaattia, jolla Mustiolle Lohjan tehdasta varten rakennetusta uudesta voimalaitoksesta johdetun 20 000 voltin vaihtovirran voimalla kehitettiin rautatien tarvitsema 500 voltin tasavirta. Ajo-kuntoon rata saatiin ilmeisesti syyskuussa 1907.⁹ Sen jälkeen Linder saattoi pyytää senaatilta lopullista vahvistusta ratalinjalle, jonka maanomistajat olivat 26. elokuuta 1907 pidetyssä kokouksessaan omasta puolestaan jälkijätöisesti hyväksyneet. Kun sekin viimein oli marras-kuun 1. päivänä saanut viranomaisten hyväksynnän, Lohjan sähkörata oli muodollisestikin valmis.¹⁰ Rakentamisen ja lupa-asioiden jossain määrin takaperoinen järjestys todistaa rautatien kiireellisyydestä, joka ei aina sallinut odottaa viranomaisten muodollisia päätöksiä.



Pässiksi kutsuttu sähköveturi lähdössä vetämään selluloosapaalikuor-maa kohti Lohjan asemalla sijainnutta varastoa. Taustalla on tehtaan kuivauskonesalin alkuperäinen pääty, jossa oli teksti: "1906 H.L. 1907". Kuva: Lohjan Museo.

⁸ Uusmaalainen 29.7.1907. Kaukiainen, Yrjö; Lohjalaisten historia 2, Hämeenlinna 1980. s, 313.

⁹ Radan rakentamisvaiheet perustuva tietoihin Elinkeinoelämän Keskusarkisto (ELKA), Haarla-Yhtymän arkisto (HYA), Lojo Cellulosafabrik, Kopie-Bok No 2, s. 3, 44, 52, 71, 85, 113, 125, 153, 173, 204, 222.

¹⁰ KA STO, AD 2440/232 1907, ptk. 1.11.1907, s. 16.

Rautatien liikkuvaan kalustoon kuului alun perin sähköveturin lisäksi kymmenen viiden tonnin kantoista lavettivaunua puun ja selluloosapaa-
lien kuljettamiseen sekä yhdeksän kippivaunua glaubersuolan, hiilen,
kalkin ja muun sellaisen irtotavaran siirtoon. Lisäksi oli hankittu kaksi
matkustajavaunua ja lumiaura. Tehtaan rakennustöistä vastannut insi-
nööri Jacob Lundberg oli tosin laskenut tarvittavan peräti 21 lavetti- ja
15 kippivaunua, mutta sellaista määrää ei teetetty. Tavaravaunujen
määrä osoittautuikin pian liian pieneksi, joten jo vuonna 1908 niitä jou-
duttiin hankkimaan viisi kappaletta lisää ja vielä yksi vuonna 1909. Il-
meisesti kohta sen jälkeen kun rautatie vuonna 1912 oli avattu yleiselle
liikenteelle, hankittiin matkustajavaunujen perään konduktöörivaunu.¹¹
Vuodesta 1916 lähtien sähkörautatielle tulivat myös silloin selluloosa-
tehtaan naapurina toimintansa aloittaneen vaneritehtaan kuljetukset,
jolloin sähköveturi ei enää yksin kyennyt hoitamaan liikennettä, vaan
sen avuksi jouduttiin hankkimaan Tampellan valmistama höyryveturi.
Ilmeisesti samalla kerralla jouduttiin myös lisäämään vaunukalustoa,
mutta siitä ei ole saatavissa tarkempia tietoja. Höyryveturi ei kuiten-
kaan soveltunut radalle ja se myytiin Harvialaan jo seuraavana vuon-
na.¹² Kuljetustarve oli jo silloin jälleen pienentynyt maailmansodan ai-
heuttaman tuotannonlaskun myötä.

Sähkörautatie päättyi Lohjan rautatieasemalle. Sinne rakennettiin
varastorakennus lähtevää selluloosaa ja saapuvaa glaubersuolaa var-
ten. Varaston vieressä oli propsi- ja hiilikenttä. Varastointi oli välttä-
mätöntä, sillä sähköjunan kuljetuskyky oli varsin rajallinen eikä valtion
vaunuja kannattanut seisottaa pitkään lastausta tai purkamista var-
ten.¹³

Rautatie avataan yleiselle liikenteelle

Jo ensimmäisessä Lohjan sähkörautatietä koskevassa anomuksessaan
Linder oli perustellut sen tarvetta kasvavan Lohjankylän kuljetuksilla,
kun Valtion rautateiden asema oli yli kolmen kilometrin päässä kylän
keskustasta ja vieläpä harjun toisella puolella. Sähköradan reitti kulki
miltei kylän keskeltä kirkon ja asutuskeskuksen välistä, jossa sijaitse-
valle Kirkkokentälle oli alkuperäisessä suunnitelmassa sijoitettu kylän
liikennettä palveleva asema sivuraiteineen. Ilmeisesti sitä ei kuitenkaan
rakennettu valmiiksi vielä vuonna 1907, sillä Linder muutti anomuksen-

¹¹ ELKA HYA, Lojo Cellulosafabrik, Inventariebok vid Svartå, Lojo 1907-1912, s. 28, 45, Kopie-Bok No 2, s. 488, Inventarieförteckning n:o 3 31.12.1913. Lohjan inventaa-
rioluettelo 31.12.1930.

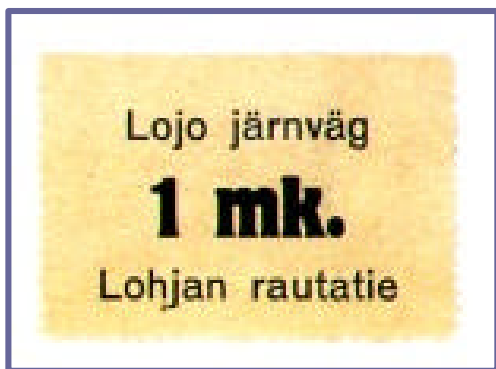
¹² Hirsjärvi, Wäinö; Lohjan selluloosatehdas 1906-1936, Tampere 1940, s. 23. Kapeat
kiskot, s. 101.

¹³ KA STO, AD 2006/227 1907, liitekartta Lohjan sähkörautatien linjauksesta.

sa koskemaan vain tehtaalle tulevaa liikennettä, kuten edellä todettiin. Luultavasti matkustajavaunut palvelivat aluksi lähinnä tehtaan omaa väkeä, sillä yleisen liikenteen välittäminen ei vielä silloin ollut luvallista. Radan toimiluvassa määrättiin, että se oli avattava yleiselle liikenteelle kolmen vuoden kuluessa, eli viimeistään 8. kesäkuuta 1910.¹⁴

Hjalmar Linder ei pitänyt kiirettä sähkörautatien viimeistelyllä sellaiseen kuntoon, että se olisi voitu hyväksyä yleiseen liikenteeseen. Hänelle riitti, että se hoiti tehtaan kuljetukset. Lohjankyläläiset seurasivat harmistuneina liikennettä, jota he eivät päässeet hyväksikäyttämään. Kun kolmen vuoden määräaika alkoi lähestyä, ruvettiin kyselemään radan avaamisesta ja kesäkuun 1910 alussa Linder ilmoittikin, että sähköjunaa alkaa välittää matkustajaliikennettä kuukauden 8. päivänä ja siltä on yhteys höyrylaiva Elias Lönnrotille. Lohjalaiset odottivat toiveikkaina, mutta toisin kävi. Kesäkuun 23. päivänä sanomalehdessä kirjoitettiin:

*"Luwattu, waan ei täytetty, woi sanoa kamariherra Linderin sähköradan liikenteelle awaamisesta. ... sitä olemme saaneet odottaa tähän saakka turhaan ja herra ties kuinka kauwan wielä sähköwaunut kiitawät ohitsemme täynnä massaa, kiwihiliä ja propsipuita, mutta ei - ihmisiä. Syynä siihen, ettei liikennettä tuona sanottuna päivänä awattukaan, kuuluu olleen radan tarkastus yleistä liikennettä warten, jota ei wielä ole tie- ja wesirakennustenylihallituksen puolesta toimitettu. Ihmetellä waan täytyy, kuinka kauwan lohjankyläläiset, jotka tätä rataa eniten tulewat käyttämään, tyytywät kädet ristissä odottamaan, waikka tietääksemme lupa sanotun sähköradan rakentamiseenkin on juuri annettu ehdolla, että se yleiselle liikenteelle awataan tämän kesäkuun alussa."*¹⁵



Lohjan sähkörautatien pakettipostimerkki. Kuva on teoksesta Kapeat kiskot.

Lohjan kunnanvaltuusto päättikin esittää viranomaisille, että Linder velvoitettaisiin avaamaan rata yleiselle liikenteelle.¹⁶ Ilmeisesti tämän uhan seurauksena radan omistaja ryhtyi

¹⁴ KA STO, ptk. 19.4.1907 s. 863, 8.6.1907, s. 201. Uusimaa 23.9.1907.

¹⁵ Uusmaalainen 29.6.1910.

¹⁶ Lohjan kaupunginarkisto (LKA), Kunnanvaltuuston ptk. 14.7.1910 § 12. Uusmaalainen 15.8.1910, 19.12.1910.

viimein toimenpiteisiin ja 4. marraskuuta 1910 suoritutti sen tarkastuksen.¹⁷ Viranomaisten oli vielä hyväksyttävä sille vastuullinen liikenne-päällikkö, jollaiseksi seuraavan vuoden alussa nimitettiin tehtaan uusi johtaja insinööri Kurt af Schultén. Maaliskuussa vahvistettiin Lohjan sähkörautatien liikenneohjesääntö sekä taksat. Paketteja varten painatettiin jopa neljä eriarvoista postimerkkiäkin, joista kolme on melkoisia harvinaisuuksia.¹⁸



Kirkon katolta vuonna 1926 otetussa valokuvassa sähkörautatien matkustaja-asema näkyy etualalla vaatimattomana vajaa muistuttavana rakennuksena. Asemasta oikealle lähtee nykyinen Anttilankatu kohden Suurlohjankatua. Kuva: Lohjan Museo.

Lohjan sähkörautatiellä ei kaikista valmisteluista huolimatta aloitettu yleistä liikennettä vielä vuoden 1911 kesälläkään. Vasta lokakuussa Hjalmar Linder anoi liikenteen aloittamislupaa ja joulukuun 2. päivänä senaatti oikeutti Linderin aloittamaan yleisen tavara- ja matkustajaliikenteen radallaan.¹⁹ Linder vitkasteli vielä tämänkin jälkeen, jolloin yksityisiä rautateitä valvova tie- ja vesirakennusten ylihallitus 29. helmi-

¹⁷ Uusmaalainen 21.12.1910.

¹⁸ Uusimaa 9.2.1911, 29.3.1911. Uusmaalainen 27.3.1911. Kapeat kiskot, s. 101, 191.

¹⁹ KA STO, AD 3295/428 1911. Uusmaalainen 25.10.1911, 11.12.1911.

kuuta 1912 puuttui asiaan.²⁰ Nyt niskoittelevan kamariherran oli taittava ja siten Lohjan sähkörata avattiin maamme ensimmäisenä yleiselle liikenteelle tarkoitettuna sähkörautatienä 15. maaliskuuta 1912, jolloin Kirkkokentän asemakin luultavasti lopulta otettiin käyttöön:²¹

"Lohjan sähkörautatie on nyt wihdoinkin t.k. 15 p:stä liikenteelle awattu. Hywäksytyn aikataulun mukaan lähtee sähköjuna Lohjankylästä k:lo 11,39 a.p. ja 5,48 i.p sekä saapuu takaisin 12,50 päiwällä ja 6,59 i.p. lähdettyään Lohjan asemalta heti junien saawuttua. Pilettimaksu tältä 3,5 km matkalta on 2; ssa luokassa 1 mk. ja 3:ssa luokassa 60 penniä. Matkaa woi myöskin jatkaa aina Lohjanjärwen rantaan saakka, jolloin maksu kaikkiaan on 1 mk. 50 p. ja 90 penniä. Tämän lisäksi kuletetaan sähköjunassa rahti- ja pikatawaroita, paketteja y.m. ... Näin siis on tuo kauwan odotettu sähkörata saatu yleisön käytettäväksi, niinkuin alkuperäisessä radan rakennuttamisluwassa säädettiin ja jonka jo olisi pitänyt tapahtua parisen vuotta sitten. Mutta parempi edes joskus, kun ei koskaan, woimme tyytywäisinä huudahtaa huristaessamme mukawassa sähköwaunussa Lohjankylästä asemalle. Tunnetemmehan tällöin kulkewamme oikein suuren maailman tapaan."

Miksi Linder näytti vastustaneen yleistä liikennettä sähköradallaan viimeiseen asti? Hänen oli aikoinaan ollut helpompaa saada radalleen maa-alueet pakkolunastettua sekä valtio rakentamaan yhdysliikenteen tarvitsemat laajennukset Lohjan asemalla, kun rata oli tarkoitettu kaikelle liikenteelle eikä vain omistajansa tehtaan tarpeisiin. Luultavasti radan valmistuttua huomattiin, että sen kuljetuskyky tarvittiin kutakuinkin kokonaan tehtaan tarpeisiin - ehkä Linder pelkäsi, että kasvava yleinen liikenne haittaisi hänen omia kuljetuksiaan ja siksi yritti mahdollisimman pitkään vitkastella muun liikenteen päästämässä rautatielle.

Tavaraa ja matkustajia

Kuinka vilkasta oli liikenne sähkörautatiellä? Tavara- ja matkustajamääristä ei ole saatavissa kattavia tilastotietoja, mutta jonkinlaisia arvioita voidaan tehdä. Insinööri Lundberg laski vaunujen tarvetta toukokuussa 1908 ja arvioi vuorokaudessa kuljetettavan kahdeksan vau-nullista - 30 tonnia - selluloosaa. Rautateitse tulevan puun määräksi hän arvioi 150 tonnia vuorokaudessa, kivihiilen 15 tonnia, polttopuun 38 tonnia, kalkin 12 tonnia - yhtiöllä ei vielä tuolloin ollut omaa kalkin-tuotantoa - ja glaubersuolan 6 tonnia, joka vaatisi vuorokausittain noin

²⁰ KA STO, ptk. 3.5.1912 s. 240-241. Senaatti käsitteli yllähallituksen kirjelmän, mutta totesi, ettei se enää aiheuta mitään toimenpiteitä, koska rata on jo avattu yleiselle liikenteelle.

²¹ Hirsjärvi 1940, s. 23. Uusmaalainen 18.3.1912.

50 vaunukuormaa tehtaan suuntaan. Parhaimmillaan veturi kykeni kuljettamaan neljää tavaravaunua.²² Kun vuodesta 1912 lähtien oli lisäksi ajettava päivittäin kaksi aikataulunmukaista edestakaista matkustajavuoroa, juna joutui kulkemaan arviolta ainakin viisitoista edestakaista matkaa vuorokaudessa. Yhdensuuntaisen matkan kestäessä vähintään puoli tuntia - aikalaisten muistelmien mukaan harjulle nousu ei tapahtunut juuri kävelyvauhtia nopeammin - ei henkilökunta kolmen työvuoron aikana juuri enempää ehtinytkään, kun otetaan huomioon vau-
nujen kytkemiseen kulunut aika. Tällä perusteella Linderin vastenmielisyys lisäliikennettä kohtaan on ymmärrettävää.²³

Sen jälkeen kun sähkörautatie oli avattu yleiselle liikenteelle, siitä oli Linderille myös tuloa, vaikka matkustajamäärä jäikin kalliina pidettyjen lipunhintojen vuoksi suhteellisen vähäiseksi.²⁴ Välittömiä menoja aiheuttivat rautatien palkkalistoilla olleet kahdeksan henkilöä ja kuukausittain Valtion rautateiden henkilökunnalle yhdysliikenteen hoitamisesta maksetut korvaukset; vuodesta 1914 lähtien myös rautatien kunnossapito- ja tarkastuskulut laskettiin sen menoiksi. Käytännössä sähköradan vuosituotto vastasi noin kolmannesta sen käyttökustannuksista, vuonna 1914 kirjaustavan muutoksen vuoksi enää vain viidennestä. Kesäkuukausien liikennetulot olivat yli kolminkertaisia talvikuukausiin verrattuna, joka johtunee kesäasukkaiden vilkastuttamasta liikenteestä, olihan selluloosatehtaan rannasta yhteys höyrylaivalla edelleen eri puolille Lohjanjärveä.²⁵ Rautatie ei siis tuottanut omistajalleen suoranaista voittoa, mutta se ei ollut sen tarkoitukseen. Pääasiana oli huolehtia selluloosatehtaan välttämättömistä kuljetuksista, mutta siinä sivussa radalla tuli olemaan melkoinen merkitys myös Lohjannummen kehitykselle. Sähkörautatien suorittamien kuljetusten ohella voidaan erikoina mainita, että rautatien ajojohtimesta johdettiin sähkövirta muun muassa paikkakunnan ensimmäiseen elokuvateatteriin, Lohjannummen keskustan tievalaistukseen sekä Valtionrautateiden aseman valaisemiseen. Muuta sähkövirran toimittajaa ei Lohjan kirkon ympäristössä tuolloin vielä ollut.²⁶

²² ELKA HYA, Lojo Cellulosafabrik, Kopie-Bok No 2, s. 488.

²³ Hirsjärvi 1940, s. 23. Eertamo, Pentti; Näin lohjalaisittain, Lohja 1981, s. 32. Eertamo, Pentti; Vanhoja lohjalaisia, Jyväskylä 1987, s. 50. Veijo Vallenius, suullinen tiedonanto. 16.10.1911 vahvistetun aikataulun mukaan matka tehtaalta Lohjan asemalle kesti tarkalleen 30 minuuttia; Kapeat kiskot, s. 100.

²⁴ Uusmaalainen 15.4.1912.

²⁵ ELKA HYA, Lojo Cellulosafabrik, Kassa-Bok för Lojo elektr. Jernväg.

²⁶ Eertamo 1987, s. 14-15, 24. Bärlund, Lars-Christian; Eldistribution sedan 1906, s.l. (1986), s. 14. Uusmaalainen 20.7.1908, 20.11.1908, 23.12.1908. LKA, Kuntakokouksen ptk. 21.10.1908 § 6, 4.11.1904 § 5.



Matkustajavuoro lähdössä Lohjan rautatieasemalta kohden Kirkkokentän asemaa vain yhden vaunun kanssa. Tavallisesti junassa oli kaksi matkustajavaunua ja usein lisäksi konduktöörivaunu, jossa myös kuljetettiin postia. Kuva: Lohjan Museo.

1920-luku - sähköradan kulta-aika

Lohjan kapearaiteinen sähkörautatie oli 1920-luvun loppuun saakka välttämätön Lohjan selluloosatehtaan toiminnalle. Tehtaan omien kuljetusten lisäksi sillä hoidettiin Oy Fanér Ab:n vaneritehtaan liikenne sekä matkustaja- ja tavaraliikennettä Lohjan asemalta Lohjan kauppaan. Vielä 1920-luvun alkuvuosina matkustajia kuljetettiin aina tehtaalle saakka, sillä kesäaikana sieltä saattoi jatkaa höyrylaivalla Karjalohjalle ja Karstulle. Vuonna 1915 liikennöintinsä lopettaneen Elias Lönnrot -aluksen jälkeen selluloosatehtaan laiturista lähti vuodesta 1918 alkaen Kompus -laiva ja vuotta myöhemmin se sai jopa kilpailijan, höyrylaiva Stellan. Kilpailu oli niin kovaa, että sähköjunan saavuttua parinsadan metrin päässä laivalaiturista olleelle pysäkillen laivamiehet riistivät matkatavarat matkustajilta viedäkseen ne laivaansa ja pakottaakseen siten ihmiset seuraamaan perässä. Kamppailu päättyi Stellan voittoon ja kesällä 1922 se oli ainoa sähköjunalta matkustajia noutanut alus. Ilmeisesti laivaliikennettä jatkettiin vielä seuraavana kesänä, mutta linja-autot hävittivät laivamatkustajat selluloosatehtaan junasta.

viimeistään vuonna 1924.²⁷ Siitä huolimatta matkustajaliikenne jatkui Lohjan asemalta Lohjankylään.

Kahden tehtaan kuljetusten hoitaminen rautatiellä oli ylivoimaista yhdelle sähköveturille. Se huomattiin jo vuonna 1920, kun selluloosatehdas oli sotavuosien ja niitä seuranneiden korjausten jälkeen taas aloittanut normaalin toimintansa. Heti keväällä ostettiin Hannoversche Maschinenbau AG:ltä Saksasta uusi 50 hevosvoiman tehoinen höyryveturi sähköveturin rinnalle.²⁸ Miksi ei hankittu toista sähköveturia? Tiedossa ei ole, oliko höyryveturi halvempi, mutta kahden sähköveturin käyttäminen olisi vaatinut ainakin tehokkaampaa muuttajakonetta tehtaalte tasavirran tuottamista varten, ehkäpä myös ajojohtimen uusimista vahvemmaksi. Samalla on lisäksi muistettava, että tehtaan tuotannolle välttämättömästä sähkövirrasta oli jatkuvasti pulaa ja uuden veturin useiden kymmenien kilowattien teho olisi ollut merkittävä lisä tehtaan noin 400 kilowatin kokonaissähköntarpeeseen.

Toisen veturin ohella oli hankittava myös uutta vaunukalustoa. Entiset kaksi matkustajavaunua sekä konduktöörivaunu riittivät hyvin henkilöliikenteen hoitamiseen, mutta tavaraliikenteessä oli 1920-luvulla enimmillään 23 lavettivaunua ja 10 suurempaa sekä 11 pienempää kaato-vaunua. Lisäksi tarvittiin lumiaura ja yksi korjausvaunu.²⁹ Liikenne oli niin vilkasta, että radalla ajettiin kolmessa vuorossa yötä päivää eikä onnettomuuksiltakaan aina välttytty. Pahimpia paikkoja olivat Nummentien ja Karstuntien tasoylikäytävät, joista jälkimmäisellä tapahtui ainakin yksi vakava yhteentörmäys auton kanssa. Vaaratilanteita aiheuttivat myös radalla jalan kulkeneet kyläläiset.³⁰

Loppu lähestyy

Vaneritehdas ja lohjankyläläiset eivät olleet täysin tyytyväisiä selluloosatehtaan hoitamaan junaliikenteeseen. Tehtaan uskottiin ansaitsevan muiden käyttäjien kustannuksella ja siirtokuormaus Lohjan asemalla Valtionrautateiden vaunuihin vei sekä aikaa että aiheutti kuluja. Siksi Lohjannummen taajaväkisen yhdyskunnan valtuusto suunnitteli keväällä 1924 esittävänsä rautatiehallitukselle normaaliraiteisen haararadan rakentamista uudelta Keskilohjan seisakkeelta Tytyrin ja Hiihden salmen kautta Pitkäniemeen vaneritehtaalte. Kun selluloosatehtaalte saatiin kuulla suunnitelmasta, sen tekninen johtaja Rolf Nerdrum esitti

²⁷ Latvakangas, Arto; Lohjan vesistön laivaliikenteen historia, Muijala 1985, s. 62-66.

²⁸ Loparex Oy:n arkisto (LPA), Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk. 17.4.1920 § 5.

²⁹ ELKA HYA, Lojo Cellulosafabrik, Inventaarioluettelo 31.12.1930.

³⁰ Eertamo 1987, s. 50.

tavallisen radan rakentamista tehtaan sähkörautatien paikalle. Esityksen seurauksena kunta puolestaan ehdotti että yhtiö lahjoittaisi sähkörautatien maa-alueen uuden radan rakentamista varten. Yhtiön vastaus varmasti yllätti kunnan, sillä toimitusjohtaja af Schulténin ja yhtiön johtokunnan mielestä tehtaan oli sittenkin edullisempaa säilyttää tilanne ennallaan - kunnan pyyntö siis torjuttiin.³¹ Ilmeisesti tekninen johtaja ajatteli omasta näkökulmastaan vain kuljetusten helpottumista, mutta ei tiennyt kuinka hyödyllinen sähkörautatie oli yhtiön taloudelle. Kun tehdas hyvitti rautatietään myös omista kuljetuksistaan, se sai radan tuottamaan kohtuullista laskennallista ylijäämää, joka sen lisäksi oli verovapaata, toisin kuin tehtaan oma voitto. Vieraiden maksamilla rahdeilla ja matkalipuilla pystyttiin sitä paitsi kattamaan rautatien kaikki käyttökustannukset ja myös osa kunnossapitokuluista.³²

Selluloosatehtaan otettua kielteisen kannan sähköradan korvaamiseen valtionradalla Lohjan kunta asetti erityisen rautatiekomitean, jonka tehtävänä oli aikaansaada normaaliraiteinen rata Lohjan asemalta Lohjanjärven rantaan. Vuonna 1926 tämä komitea pyysi selluloosatehtaanakin tukea hankkeelle. Toimitusjohtaja totesi valtionradan eduksi säästyvät uudelleenlastaus- ja käyttökustannukset sekä oman radan pääoman korkokulut. Haittoja olisivat tehdasalueen uuden raiteiston rakennuskustannukset korkoineen, kasvavat rahtimaksut sekä pois jäävät rahtituotot. Näin hän osoitti tehtaalle olevan edullisempaa jatkaa liikennöintiään omalla rautatiellä. Siksi yhtiö päätti jälleen olla tukematta normaaliradan rakentamista ja jäi odottamaan, että viranomaiset lunastavat sen tarvitseman maa-alueen.³³

Sähkörautatien viimeiset vuodet

Selluloosatehtaan kielteinen kanta ei estänyt valtion rautatien rakentamista; työt käynnistettiin 16. tammikuuta 1927 ja Lohjan satamaradaksi kutsuttu uusi rautatie valmistui liikennöitävään kuntoon siten, että tavaraliikenne voitiin aloittaa vielä saman vuoden joulukuun 21. päivänä.³⁴ Satamarata vei miltei kaiken maksullisen tavaraliikenteen selluloosatehtaan sähkörautatieltä, joten jo vuoden 1929 alussa tehdas anoi vapautusta velvollisuudesta harjoittaa yleistä liikennettä.³⁵

³¹ Lohjan Museo, Lohjan Kotiseutututkimuksen Ystävien arkisto, Lojo Cellulosafabriks Ab:n kirje Lohjankylän valtuustolle 31.3.1924. LPA Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk. 23.5.1924 § 3.

³² LPA, Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk. 12.8.1926 § 4, 12.8.1926 § 4.

³³ LPA, Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk. 12.8.1926 § 4, liite A, 18.9.1926 § 2.

³⁴ Valtionrautatiet 1912-1937 II osa, Helsinki 1937, s. 132.

³⁵ Salonen, Torsti; Länsi-Uudenmaan liikenteen historia, (Helsinki) 1992, s. 48. LPA, Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk. 12.1.1929 § 5.

Samaan aikaan tapahtunut toimitusjohtajan vaihtuminen muutti suhtautumisen oman radan kannattavuuteen - uusi johtaja Gustaf Lindblad ei ollut edeltäjänsä tavoin vakuuttunut sähkörautatien edullisuudesta varsinkin, kun vaneritehtaalle rakennettu valtion rata sivusi selluloosatehdasta aivan vierestä. Hänen laskelmansa mukaan oli verotus-edutkin huomioonottaen kannattavampaa rakennuttaa tehtaalle sivuraide satamaradasta ja luopua sähköradasta. Jo heinäkuussa 1929 päätettiin rakentaa selluloosatehtaalle normaali raide ja työt aloitettiin vielä samana syksynä. Vuoden päättyessä lopetettiin sähkörautatien yleinen liikenne ja tammikuun 15. päivänä 1930 alkoi Valtionrautateiden moottorivaunu kuljettaa matkustajia uudella satamaradalla Pitkäniemen ja Lohjan aseman välillä. Selluloosatehtaan omat tavarakuljetukset jatkuivat kapearaiteisella radalla vielä muutaman viikon ajan, kunnes raiteet tehtaalle olivat kunnossa.³⁶



Varsinaisen sähkörautatien purkamisen jälkeen veturia käytettiin vielä tehtaan ranta-alueella puunkuljetuksiin 1950-luvun alkuun saakka, jolloin "pässi" Romutettiin. Kuva on vuodelta 1934. Loparex Oy:n arkisto.

³⁶ LPA, Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk.2.7.1929 § 5, 13.11.1929 § 4. Kapeat kiskot, s. 197. Länsi-Uusimaa 14.1.1930.

Valtionrautateiden sivuraide selluloosatehtaalle otettiin liikenteeseen helmikuussa 1930, jolloin Lohjan sähkörautatien tavaraliikennekin lopetettiin. Pian sen jälkeen kapearaiteista rataa ryhdyttiin purkamaan ja sen paikalle rakennettiin tehtaan uusi sähkövoimalinja. Rautatien maa-alueita päätettiin sitten ruveta myymään aina sopivan tilaisuuden tullen ja myytäväksi tarjottiin myös Lohjan asemalla sijainnut varastomakasiini, joka sittemmin päättyi Lohjan Seudun Osuusliikkeelle.³⁷ Selluloosatehtaan alueelle jätettiin jonkin verran kapearaiteista raiteistoa käytettäväksi sisäiseen puutavarakuljetuksiin. Vanha sähköpässi jatkoikin työskentelyään ranta-alueen puukentällä aina 1950-luvun alkuun saakka, jolloin se romutettiin. Höyryveturi puolestaan myytiin vuonna 1933 Yhtyneille Paperitehtaille Jämsänkoscalle.³⁸ Suomen ensimmäisen ja vuosikymmeniin ainoan yleistä liikennettä välittäneen sähkörautatien toiminnan päättyminen tapahtui tällä tavoin vähitellen ja ilman juhlallisuuksia. Kun radan rakenteet purettiin, siitä ei muutaman vuoden kuluksa ollut enää juuri mitään näkyvää jäljellä. Sähkörautatien merkitys omistajayhtiölleen sekä koko tulevalle Lohjan kaupungille oli kuitenkin ollut mitä huomattavin, joten vuonna 1987, kun oli kulunut 75 vuotta radan avaamisesta yleiselle liikenteelle, sille pystytettiin muistokivi entiselle ratapenkereelle Suurlohjankadun ja Petsamonrinteen kulmaukseen.

³⁷ LPA, Lojo Cellulosafabriks Ab, johtokunnan ptk.24.2.1930 § 6.

³⁸ Pentti Kreander, suullinen tiedonanto. Kapeat kiskot, s. 101.

TIDTABELL

för Lojo elektriska järnväg
från 16 oktober 1911 t. v.

AIKATAULU

Lohjan sähkö-rautatiele
16 p^{sta} lokakuuta 1911 eteenp.

N:o 2	N:o 4	Km.		Km.	N:o 1	N:o 3
12,32	6,41		← Lojo station — Lohjan asema ←	5.	11,37	6,00
12,30	6,50	3,5	→ Lojo kyrkoby — Lohjan kirkonkylä →		11,30	5,46
12,54	7,03		← — " — " — " ←	1,5	11,35	5,44
1,02	7,11	5.	→ Lojo sjö — Lohjan järvi →		11,27	5,36

KURT af SCHULTÉN.

Trafikchef,

Rautatien päällikkö,

Matkustajajunien ensimmäinen aikataulu. Kuva teoksesta Kapeat kiskot.