

RATIKKA^{1A} MUSEO

VIRIKE-
AINEISTO



RATIKKA^{1A} MUSEO

RATIKKAMUSEO LEIKKI- JA OPPIMISYMPÄRISTÖNÄ

Lasten kanssa on hyvä valmistautua Ratikkamuseossa käyntiin etukäteen sekä käsitellä vierailua jälkeenpäin yhdessä. Ratikkamuseossa matkataan menneisyyteen leikkien ja eläytyen. Museo on lapsiystävällinen, mutta muistathan että lapsia ei saa jättää leikkimään ilman valvontaa. Opettajat vastaavat siitä, etteivät lapset satuta itseään tai vahingoita museoesineitä. Otattehan huomioon myös muut Ratikkamuseossa vierailijat

Jokaisen vaunun luona on näyttö, josta löytyy lisää tietoa raitiovaunuista.

Tämä oppimisyhteisö sisältää Ratikkamuseon näyttelytekstit sekä tehtäviä ryhmien omatoimivierailuja varten.

ENNEN VIERAILUA

Saapukaa museoon Mannerheimintietä pitkin kulkevalla raitiovaunulla ja kävelkää sieltä Ratikkamuseoon.

Tehtävä:

Tarkkailkaa vaunua ja havainnoikaa miltä se näyttää, mistä ovesta mennään sisään ja mistä ulos? Miten vaunussa istutaan, ovatko penkit peräkkäin, vierekkäin vai vastakkain? Onko vaunu iso vai pieni?

Hyvää matkaa ja museoretkeä!

MUSEOSSA

Kun tulette museoon, jättäkää ulkovaatteet naulakkoon. Naulakko sijaitsee aulassa. Kengät voitte pitää jalassa. Omia eväitä voitte nauttia evästilassa tai museon aulassa.

NÄYTTELYSSÄ

Opettaja voi pyytää museon henkilökunnalta ryhmälle vanhat matkaliput. Tarvitsette niitä myöhemmin vierailun aikana.

RATIKKA^{1A} MUSEO

MENNÄÄN RATIKALLA

Helsinki alkoi hitaasti kasvaa suurkaupungin mittoihin 1800-luvulla. Matka Kallion hellahuoneesta työpaikalle Länsisatamaan vei aikaa. Jotkut puolestaan halusivat päästä Vanhaankaupunkiin katselemaan jäiden lähtöä keväisenä viikonloppuna. Kun läheskään kaikilla ei ollut omaa hevoskyytiä, syntyi tarve julkiselle liikenteelle. Tätä varten perustettiin Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö. Kesäkuun 21. päivästä 1891 alkaen kaupunkilaiset ovat saaneet kokea raitiovaunulla matkustamisen riemua.

Helsingiläiset ovat ottaneet raitioliikenteen omakseen. 1920- ja 30-luvulla raitiotieverkosto kattoi lähes koko silloisen kaupunkialueen. Kun kaupunki laajeni, raitiovaunuista tuli kantakaupungin liikenteen selkäranka. Raitiovaunut ovat pitäneet pintansa kasvavan autoliikenteen puristuksessa. Vaikka esimerkiksi Turussa raitioliikenne lakkautettiin vuonna 1972, Helsingissä usko raitiovaunuihin on säilynyt. Uusia reittejä on syntynyt kaupunkirakenteen muuttuessa. Ratikoista on tullut erottamaton osa helsinkiläistä kaupunkikuvaa ja -kulttuuria.

Tehtäviä:

Ikkunaseinällä on kuvasuurennos. Huomaatteko siinä jotakin erikoista?

Vastaus: Hevonen vetää raitiovaunua. Raitioliikenne alkoi Helsingissä 1891. Ensimmäisiä vaunuja vetivät hevoset. Sähköllä raitiovaunut alkoivat kulkea 1900-luvun alussa.

Tunnistatteko kuvasuurennoksessa näkyvän paikan? Rakennukset ja puisto ovat vielä olemassa.

Vastaus: Pohjoisesplanadi ja Esplanadin puisto.

RATIKKA^{1A} MUSEO

MATKALIPUT, OLKAA HYVÄ!

Julkinen liikenne on alusta alkaen herättänyt vilkasta keskustelua kaupunkilaisten keskuudessa. Yksi kesto-suosikki on ollut matkalippujen hinta. Vuosina 1891–1944 raitioliikennettä hoiti Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-osakeyhtiö. Yhtiön tavoitteena oli tuottaa voittoa, mikä näkyi lippujen hinnoissa. Aluksi liput olivat liian kalliita työväestölle. Vasta 1910-luvun loppupuolelta alkaen matkustaminen tuli mahdolliseksi yhä useammalle.

Joulukuussa 1944 osakeyhtiö kunnallistettiin ja Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) aloitti toimintansa 1.1.1945. Uudeksi keskustelun aiheeksi nousi pian monimutkainen tariffisysteemi, jossa lipun hinta määräytyi matkan pituuden mukaan. Kantakaupungin raitioliikenne oli siis halvempaa kuin lähiöissä asuvien bussimatkat ja tätä asiaa monet pitivät epäoikeudenmukaisena.

Ajatus maksuttomasta joukkoliikenteestä nousi esiin ensi kertaa 1960-luvulla. Viime vuosina keskustelua on viritelty uudelleen. Kuuluuko joukkoliikenne niihin julkisiin palveluihin, joiden pitäisi olla ilmaisia käyttäjille?

Tehtäviä:

Valokuvasuurennoksen vieressä on vanha matkalippujen leimauslaite. Ottakaa leimauslaitteen vierestä pahviset matkaliput ja leimatkaa ne. Liput voitte säästää muistoksi vierailustanne. Pienet lapset matkustavat raitiovaunuissa ilmaiseksi. Tiedättekö minkä ikäisenä pitää ostaa matkalippu?

Vastaus: Lastenlippu pitää ostaa kun täyttää seitsemän vuotta. Aikuisten matkalippu ostetaan 16-vuotiaana.

Katsokaa hevosraitiovaunua ulkoa päin. Etuosan alareunassa on musta rautatanko. Miksi se on siinä?

Vastaus: Tavallisesti vaunua veti vain yksi hevonen mutta ylämäessä rautatankoon valjastettiin toinen hevonen. Kaksi hevosta veti vaunun mäen päälle. Sitten toinen hevonen ja sen kuski palasivat mäen alle odottamaan seuraavaa vaunua.

Nouskaa hevosraitiovaunuun, istukaa penkeille ja katselkaa ympärillenne. Huomaatteko miten se eroaa tämän päivän raitiovaunusta?

RATIKKA^{1A} MUSEO

RATIKKA, RAITIOVAUNU, RAITSIKKA, SPÅRA...

Helsinkiä on vaikea kuvitella ilman ratikoita. Ne ovat yhtä tärkeä osa kaupunkikuvaa kuin Tuomiokirkko tai Havis Amanda. Heti kun raitiovaunut ilmestyivät katukuvaan, ne todistivat omalta osaltaan Helsingin kasvua suurkaupungiksi. Hevosraitiovaunu oli 1890-luvulla yhtä olennainen osa Pohjoisesplanadin urbaania maisemaa kuin vasta rakennetut kivitalot. Ja yhtä lailla kuin keskustan valtaväylille raitiovaunut kuuluvat Töölön ja Kallion, Munkkiniemen ja Käpylän asuinalueiden katukuvaan.

Ratikoiden tärkeydestä helsinkiläisille kertoo omalla laillaan se ärtymys, jota kaupunkilaiset ilmaisivat liikennelaitoksen muuttaessa niiden väritystä 1970-luvulla. Uudet tilavat nivelratikat oli maalattu oranssilla ja harmaalla. Kelta-vihreä väri oli vaihtunut aikakaudelle tyypillisempiin sävyihin, matkustajien mielipidettä asiasta ei edes kysytty! Helsinki-Seuran aloitteesta liikennelaitos palautti 1980-luvulla perinteiset värit ratikoihin.

Tehtäviä:

Millä muilla nimillä raitiovaunuja kutsutaan?

Vastaus: Ratikka, raitsikka, spåra.

Minkä värisiä ovat museon vanhat raitiovaunut?

Vastaus: Kelta-vihreitä.

Minkä värisiä raitiovaunut olivat 1970-luvulla?

Vastaus: Oranssi-harmaita.

Minkä värisiä ovat nykyiset, liikenteessä olevat raitiovaunut?

Vastaus: Monenvärisiä, koska niihin on teipattu mainoksia.

RATIKKA^{1A} MUSEO

STIG FRAMÅT PÅ GÅNGEN. KÄYTÄVÄLLÄ ETEENPÄIN.

Raitiovaunulla matkustamisen vaikeudet ovat perinteisesti tiivistyneet matkustajien ja rahastajien välisiin kiistoihin. Ensimmäisinä vuosikymmeninä matkustajien tyytymättömyys kohdistui henkilökunnan puutteelliseen suomen kielen taitoon. 1900-luvun alussa yhtiöön oli palkattu Sipoosta runsaasti työntekijöitä, jotka puhuivat ruotsia äidinkielenään.

Matkustajamäärien lisääntyessä, erityisesti 1930-luvun loppupuolelta alkaen, lisääntyi myös kritiikki matkustamisen epäkohdista. Kalustohankinnat eivät pysyneet kasvavien matkustajamäärien tahdissa ja vaunut täyttyivät äärimmilleen. Ruuhka-aikana ei ollut mitenkään harvinaista, että matkustajan piti odottaa useampaakin vaunua ennen kuin mahtui vaivalloisesti sisään. Näissä täpötäysissä vaunuissa naisrahastajien epäkiitollinen tehtävä oli pitää yllä järjestystä.

Matkustamisen luonne on muuttunut. Rahastajien ammattikunta lakkasi, kun liikennelaitos siirtyi kuljettajarahastukseen vuodesta 1978 alkaen. Enää ei ole rahastajaa ylimpänä auktoriteettina pitämässä huolta siitä, että matkustaminen sujuu hyvässä yhteisymmärryksessä. Kenen asia on puuttua häiriköiviin kanssamatkustajiin ja muihin matkustamisen epäkohtiin?

Tehtäviä:

Onko missään muussa Suomen kaupungissa ratikoita?

Vastaus: Ei ole. Tampereelle rakennetaan raitiotie lähivuosina.

Voitte mennä istumaan avovaunuun. Miten se näyttää erilaiselta kuin muut vaunut?

Vastaus: Siinä ei ole seiniä.

Milloin avovaunuja on käytetty viimeksi liikenteessä?

Vastaus: Kesällä 1952 kun Helsingissä oli olympialaiset.

RATIKKA^{1A} MUSEO

RATIKAT, BUSSIT, AUTOT

Raitioliikenne säilyi 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä ainoana julkisen liikenteen muotona. Jos kaupunkilainen halusi muunlaiset pyörät alleen, hän kulki polkupyörällä tai hankki vossikan eli vuokra-ajurin. Henkilöautoja ei katukuvassa juuri näkynyt, sillä autot olivat vain varakkaimpien kaupunkilaisten ulottuvilla.

Bussiliikenteen myötä raitiovaunut joutuivat uudenlaiseen kilpailutilanteeseen 1920-luvulta alkaen. Aluksi niiden suosio säilyi ja jopa kasvoi, sillä bussit ja raitiovaunut eivät kilpailleet samoista matkustajista. Bussiliikenne suuntautui kaupungin laita-alueille ja naapurikuntiin. Raitiovaunujen huikea suosio 1940-luvulla johtui siitä, että sota-aikana bensiiniä ei ollut saatavissa ja bussiliikenne lakkasi kokonaan.

Henkilöautot muodostivat uhkan raitiovaunuille vasta 1960-luvulta alkaen. Liikennepolitiikassa suosittiin yksityisautoilua ja monet pitivät raitioliikennettä täysin aikansa eläneenä. Helsinki päätti kuitenkin säilyttää raitioliikenteen ja alkoi seuraavalla vuosikymmenellä hankkia uutta kalustoa. Energia- ja ympäristöasiat saattavat tulevaisuudessa vaikuttaa raitioliikenteen merkitykseen entistä enemmän.

Tehtäviä:

Vitriinissä on vanhoja kylttejä. Niissä kerrotaan, miten matkustajien piti käyttäytyä matkan aikana. Lukekaa, mitä kylteissä sanotaan. Mitä tarkoittaa ”Puhelut kuljettajan kanssa kielletyt”?

Vastaus: Matkustaja ei saa häiritä kuljettajan ajoa puhumalla kuljettajalle.

Tv-ruudussa pyörii vanhoja elokuvia matkustamisesta. Istahtakaa hetkeksi tyynylle tai penkille ja katselkaa filmejä. Mistä tietää että filmi on vanha?

Vastaus: Filmi on mustavalkoinen.

RATIKKA^{1A} MUSEO

RATIKAT MUSEOON

Raitiovaunut ansaitsevat oman museonsa. Niiden yli vuosisadan mittainen historia nivoutuu monella tavoin Helsingin kaupungin kehitykseen. Ajatus raitioliikennemuseosta syntyi liikennelaitoksen työntekijöiden keskuudessa 1960-luvulla. Raitiovaunuihin liittyvää perinnettä oli tallennettu jo 1930-luvulta lähtien, jolloin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön toimitusjohtajan Gabriel Idströmin sihteeri, neiti Roos alkoi kerätä vanhoja virkamerkkejä ja kirjata ylös muistitietoa. Ensimmäinen raitioliikennemuseo avasi ovensa vuonna 1967 ja se sijaitsi Vallilan raitiovaunuhalleilla. Värikkäiden vaiheiden jälkeen raitioliikennemuseo siirtyi nykyisiin tiloihin, vanhaan korjaamorakennukseen Töölön raitiovaunuhallien yhteyteen.

Museo on kunnianosoitus vanhoille raitiovaunuille, mutta sen lisäksi haluamme tuoda esille raitiovaunuihin ja niissä matkustamiseen liittyvää kulttuuria. Sitä luovat ja ylläpitävät kaikki helsinkiläiset ja muualta tulleet, jotka matkustavat ratikalla. Raitiovaunut eivät ole päätyneet museoon, ne ovat päässeet sinne. Ratikkamuseo on kannanotto raitioliikenteen jatkumisen puolesta.

Tehtäviä:

Astukaa takaovesta sisään 1950-luvun raitiovaunuun. Ennen vaunun henkilökuntaan kuuluivat kuljettaja ja rahastaja. Rahastaja istui takaoven vieressä ja rei'itti matkustajien liput.

Voitte istua vuoron perään rahastajan penkille ja rei'ittää pihdeillä vanhat matkaliput, jotka saitte museon henkilökunnalta. Voitte myös leikkiä vuorotellen raitiovaunun kuljettajaa.

Onko ratikassa nykyään rahastaja?

Vastaus: Ei ole. Viimeiset rahastajat lopettivat työnsä 1987.

Heistä koulutettiin matkalippujen tarkastajia.

Miten matka maksetaan nykyään?

Vastaus: Matkan voi maksaa matkakortilla tai kännykällä. Matkakorttiin voit ladata kautta tai arvoa. Lipun voi ostaa myös automaattista tai kioskista.

RATIKKA^{1A} MUSEO

LOPUKSI

Mikä asia museossa oli mieluisin? Matkustaisitteko tänään takaisin kouluun tai päiväkotiin uudella vai vanhalla raitiovaunulla? Miksi?

KIRJALLISUUSVINKKEJÄ JA LINKKEJÄ:

Timo Herranen, Hevosomnibusseista metroon: Vuosisata Helsingin joukko-liikennettä, Helsingin kaupungin liikennelaitos 1988.

Titta Aaltonen, Hetkiä Helsingissä - Raitiovaunupysäkit kertovat, Helsingin kaupungin liikennelaitos 2014:1.

www.raitio.org

www.stadinratikat.fi

www.hkl.fi

www.hkm.finna.fi

www.kaupunkiliikenne.com

www.hel.fi/static/hkl/pysakkiopas.pdf