

SPÅRA^{1A} MUSEET

INSPIRA-
TIONS-
MATERIAL



SPÅRAMUSEET SOM LEK- OCH LÄRMILJÖ

Förbered gärna barnen i förväg på besöket i Spåramuseet och gå tillsammans igenom besöket i efterhand. På Spåramuseet reser vi tillbaka till det förgångna med hjälp av lek och inlevelse. Museet är barnvänligt, men kom gärna ihåg att barn inte får lämnas att leka utan uppsikt. Lärarna ansvarar för att barnen inte gör sig illa eller skadar museiföremålen. Visa även hänsyn mot Spåramuseets övriga besökare.

Vid varje vagn finns en skärm som visar mer information om spårvagnar.

Detta lärmaterial innehåller Spåramuseets utställningstexter samt uppgifter för gruppbesök utan guidning.

FÖRE BESÖKET

Ta en spårvagn till Mannerheimvägen och gå därifrån till Spåramuseet.

Uppgift:

Utforska vagnen och dess utseende, vilken dörr som används för påstigning och vilken för avstigning. Hur sitter resenärerna i vagnen, är bänkarna placerade efter, bredvid eller mittemot varandra? Är vagnen stor eller liten?

Trevlig resa och museiutflykt!

PÅ MUSEET

Lämna ytterkläderna i garderoben när ni anländer till museet. Garderoben ligger i lobbyn. Skorna kan ni behålla på. Ni kan äta medhavd matsäck i matsäcksrummet eller i museets lobby.

PÅ UTSTÄLLNINGEN

Läraren kan be om gamla biljetter av museets personal. Ni kommer att behöva dem senare under besöket.

VI TAR SPÅRAN

När en stad växer och expanderar ökar invånarnas trafikbehov. Under 1800-talet började Helsingfors långsamt växa till en storstad. Resan från spisrummet i Berghäll till jobbet i Västra hamnen var tidskrävande. Somliga ville kanske se islossningen i Gammelstaden under ett veckoslut på våren. Eftersom långt ifrån alla hade egen hästkärra uppstod det ett behov av kollektivtrafik. I detta syfte grundades Spårvägs- och Omnibusaktiebolaget i Helsingfors. Sedan den 21 juni 1891 har helsingforsarna haft glädjen att åka spårvagn.

Helsingforsarna har tagit till sig spårvägstrafiken. På 1920- och 30-talet täckte spårvägsnätet nästan hela den dåvarande staden. När staden växte blev spårvagnarna innerstadstrafikens ryggrad. Spårvagnarna har försvarat sin ställning länge trots trycket från den ökande biltrafiken. Till exempel i Åbo lades spårvägstrafiken ned år 1972, men i Helsingfors har stödet för spårvagnarna bevarats. Nya linjer har uppkommit i och med att stadsstrukturen förändrats. Spårvagnarna har blivit en oskiljaktig del av stadsbilden och den urbana kulturen i Helsingfors.

Uppgifter:

På fönsterväggen finns en bildförstoring. Kan ni se någonting speciellt med den?

Svar: En häst drar spårvagnen. Spårvagnstrafiken i Helsingfors startade 1891. De första vagnarna drogs av hästar. Spårvagnarna började drivas med el i början av 1900-talet.

Känner ni igen platsen på bildförstoringen? Byggnaderna och parken finns än idag.

Svar: Norra Esplanaden och Esplanadparken.

BILJETTERNA, TACK!

Kollektivtrafiken har från första början väckt en livlig debatt bland stadsborna. Ett ihållande favorittema är biljettpriserna. Åren 1891–1944 sköttes spårvägstrafiken av Spårvägs- och Omnibusaktiebolaget. Bolagets syfte var att ge avkastning, vilket märktes i biljettpriserna. Till en början var biljetterna för dyra för arbetarbefolkningen. Först från slutet av 1910-talet hade den stora allmänheten möjligheter att åka spårvagn.

I december 1944 tog staden över aktiebolaget och Helsingfors stads trafikverk (HST) inledde sin verksamhet den 1 januari 1945. Det utvecklade tariffsystemet där biljettpriset bestämdes enligt resans längd blev snabbt ett nytt diskussionstema. Spårvägstrafiken i innerstaden var därmed billigare än bussresor för förstadsbor, vilket många ansåg vara orättvist.

Tanken på en gratis kollektivtrafik lyftes fram första gången på 1960-talet. De senaste åren har diskussionen blommat upp igen. Hör kollektivtrafiken till de offentliga tjänster som borde vara gratis för användarna?

Uppgifter:

Intill fotoförstoringen finns en gammaldags stämpningsapparat för biljetter. Ta varsin pappbiljett bredvid stämpningsmaskinen och stämpla dem. Biljetterna kan ni spara som ett minne av besöket. Små barn reser gratis med spårvagn. Vet ni i vilken ålder man måste köpa en biljett?

Svar: Barnbiljett måste man köpa när man har fyllt sju år. Vuxenbiljett köper man när man har fyllt 16 år.

Titta på den hästdragna spårvagnen från utsidan. Längst ner på framdelen finns en svart järnstång. Varför finns den där?

Svar: Vanligtvis drogs vagnen av bara en häst, men i uppförsbackar spände man för ytterligare en häst. Två hästar drog vagnen till toppen av backen. Sedan återvände den andra hästen och kusken nedför backen och inväntade nästa vagn.

Stig på hästspårvagnen, sätt er på bänkarna och se er omkring. Ser ni hur den skiljer sig från moderna spårvagnar?

SPÅRA, SPÅRNVAGN

Det är svårt att föreställa sig Helsingfors utan spårvagnar. De är en lika viktig del av stadsbilden som Domkyrkan eller Havis Amanda. Så fort spårvagnarna kom med i gatubilden blev de symboler för Helsingfors utveckling till en storstad. Hästspårvagnen var på 1890-talet en lika väsentlig del av Norra Esplanadens urbana omgivning som de nybyggda stenhusen. Och precis som i centrum var spårvagnarna också en viktig del av gatubilden i Tölö, Berghäll, Munksnäs och Kottby.

Om spårvagnarnas betydelse för helsingforsarna vittnar den irritation som invånarna uttryckte när trafikverket ändrade vagnarnas färg på 1970-talet. De stora, nya ledspårvagnarna var orangefärgade och gråa. Den gulgröna färgen hade ersatts med mer tidsenliga kulörer, utan att passagerarna tillfrågats! På initiativ av Helsingfors-Samfundet återinförde trafikverket de gamla färgerna på ledspårvagnarna under 1980-talet.

Uppgifter:

Vilka andra ord använder man om spårvagnar?

Svar: Tricken, spåra, spänka.

Vilken färg har museets gamla spårvagnar?

Svar: Gulgröna.

Vilken färg hade spårvagnarna på 1970-talet?

Svar: Orangegråa.

Vilken färg har de spårvagnar som trafikerar idag?

Svar: De är flerfärgade eftersom de är tejpade med reklam.

STIG FRAMÅT PÅ GÅNGEN. KÄYTÄVÄLLÄ ETEENPÄIN.

Problemen med spårvagnsresorna har traditionellt kretsat kring dispyter mellan passagerarna och konduktörerna. Under de första decennierna var passagerarna missnöjda i synnerhet med personalens bristfälliga kunskaper i finska. I början av 1900-talet hade bolaget anställt många Sibbobor med svenska som modersmål.

När passagerarantalet steg, i synnerhet från slutet av 1930-talet, ökade även kritiken mot missförhållanden i trafiken. Utrustningen ökade inte i takt med passagerarantalet och vagnarna var proppfulla. Vid rusningstid var det inte alls ovanligt att passagerare fick vänta på flera vagnar innan de kunde klämma sig in. De kvinnliga konduktörerna hade den otacksamma uppgiften att upprätthålla ordningen i de fullsatta vagnarna.

Resandets karaktär har förändrats. Konduktörernas yrkeskår försvann när förarna började sälja biljetter år 1978. Efter det har det inte längre funnits den högsta auktoriteten ombord som ser till att resan sker i bästa samförstånd. Vems uppgift är det att ta itu med bråkmakare i vagnen och andra problem?

Uppgifter:

Finns det spårvagnar i någon annan stad i Finland?

Svar: Nej, det finns det inte. Inom de närmaste åren kommer man att bygga ett spårvagnsnät i Tammerfors.

Ni kan gå och sätta er i den öppna vagnen. Hur skiljer den sig från de andra vagnarna?

Svar: Den har inga väggar.

När senast användes öppna vagnar i trafik?

Svar: Sommaren 1952 när de olympiska spelen hölls i Helsingfors.

SPÅRVAGNAR, BUSSAR, BILAR

Under 1900-talets första decennier förblev spårvägstrafiken den enda formen av kollektivtrafik. Om stadsborna ville röra sig på annat sätt var det cykel eller droska som gällde. Personbilar förekom just inte i gatubilden, eftersom de var tillgängliga endast för de mest förmögna.

Från 1920-talet infördes busstrafik, vilket gav spårvagnarna ny konkurrens. Vagnarna behöll och ökade till och med sin popularitet till en början, eftersom bussarna och spårvagnarna inte konkurrerade om samma passagerare. Busstrafiken betjänade främst förstäderna och grannkommunerna. Spårvagnarnas enorma popularitet på 1940-talet berodde på att det inte fanns bensin under krigstiden och busstrafiken stannade därför av helt och hållet.

Personbilarna blev ett hot mot spårvagnarna först under 1960-talet. Trafikpolitiken främjade privatbilismen och många ansåg att spårvägstrafikens tid var förbi. Staden beslöt dock behålla spårvägarna och började skaffa ny utrustning på 1970-talet. I framtiden kan energi- och miljöaspekter ha en allt större inverkan på spårvägstrafiken.

Uppgifter:

I vitrinen finns gamla skyltar. På dem står det hur passagerarna skulle bete sig under resans gång. Läs vad det står på skyltarna. Vad betyder det när det står "Samtal med föraren förbjudet"?

Svar: Passageraren får inte störa chauffören under körningen genom att prata med hen.

På TV-rutan visas gamla filmer om resande. Sätt er ned en stund på kuddarna eller på bänken och titta på filmerna. Hur vet man att filmen är gammal?

Svar: Filmen är svartvit.

ETT MUSEUM FÖR SPÅRVAGNAR

Spårvagnarna förtjänar ett eget museum. Vagnarnas sekellånga historia är i många avseenden sammanflätad med Helsingfors stads utveckling. Tanken om ett spårvägmuseum uppstod bland trafikverkets personal under 1960-talet. Spårvagnskulturen hade man börjat dokumentera redan på 1930-talet när Spårvägs- och Omnibusaktiebolagets verkställande direktör Gabriel Idströms sekreterare, fröken Roos, började samla på gamla tjänstetecken och anteckna minnen. Det första spårvägmuseet invigdes 1967 och låg vid spårvagnshallarna i Vallgård. Efter många vändningar flyttades spårvägmuseet till de nuvarande lokalerna i den gamla servicebyggnaden i anslutning till spårvagnshallen i Tölö.

Museet är en hyllning till de gamla spårvagnarna, men samtidigt vill vi presentera den tradition som hör ihop med spårvagnarna och spårvagnsåkandet. Det är en tradition som skapas och upprätthålls av alla helsingforsare och andra människor som åker med spårvagn. Spårvagnarna har inte förpassats till museet, de har upptagits dit. Spåramuseet är ett ställningstagande för spårvägstrafikens fortbestånd.

Uppgifter:

Stig på spårvagnen från 1950-talet genom bakdörren. Förr i tiden bestod vagnens personal av en chaufför och en konduktör. Konduktören satt vid bakdörren och slog hål på passagerarnas biljetter.

Ni kan turas om med att sitta på konduktörens bänk och slå hål på biljetterna som ni fick av museipersonalen med tången. Ni kan även turas om att leka spårvagnschaufför.

Finns det en konduktör på spårvagnen idag?

Svar: Nej, det finns det inte. De sista konduktörerna slutade sitt arbete 1987. De om utbildades till biljettkontrollanter.

Hur betalar man för resan nuförtiden?

Svar: Du kan betala resan med ett resekort eller med mobilen. Resekortet kan du ladda med period eller värde. Biljett kan även köpas i automater och på kiosker.

SPÅRA^{1A} MUSEET

SLUTLIGEN

Vad var det roligaste med museet? Skulle du vilja resa tillbaka till skolan eller daghemmet med en ny eller en gammal spårvagn? Varför?

LITTERATURTIPS OCH LÄNKAR:

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