

RAITIOLIIKENNEMUSEO ON PUOLEN VUOSISADAN TYÖN TULOS

Töölön vanhassa raitiovaunuhallissa avattiin Helsingin raitioliikennemuseo 22.10.1993. Museoesineitä alettiin varsinaisesti kerätä jo 1930-luvulla, jolloin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön toimitusjohtajan sihteeri neiti Roos alkoi koota vanhaa perimätietoa ja esineistöä, ennenkaikkea erilaisia virkamerkkejä. Sota-aikana esineistö oli kateissa, mutta rauhan tultua esineet vähitellen löytyivät.

Henkilöstö museohankkeen alullepanija

Vanhojen työkalujen, koneiden, laitteiden ja muiden esineiden keräilyä jatkoi liikennelaitoksella joukko innokkaita varikkomiehiä, joiden mielessä jo tuolloin kangasteli ajatus museon perustamisesta. Museoesineillä ei ollut varsinaisia säilytystiloja, vaan niitä jouduttiin pitämään työhuoneissa, kellareissa ja vintseissä. Vanhat raitiovaunut ajettiin varikkojen perimäisille sivuraiteille. Laitoksella järjestettiin myös vanhan tavaran keräyksiä, jolloin saatiin runsaasti esineistöä. Henkilökunta oli kautta aikojen pannut käytöstä poistettuja tavaroita sivuun sen sijaan että olisi lähettänyt niitä romutettavaksi tai myyntiin. Lisäksi 60-luvun alusta lähtien varikoilla oli alettu kunnostaa vanhoja raitiovaunuja museota varten.



Virka-asuiset kuljettaja ja rahastaja 1917. Kuva Atelier Ernst.
Lähde: HKL:n kuva-arkisto.



Kuvassa Johdinauto, jonka valmistaja on Valmet OY 1948. Valokuvaaja Jan Alanco 1993.

Vallilassa avattiin HKL:n museo

Museolle löytyi vihdoin paikka vuonna 1966 Vallilan raitiovaunuhallien yhteydestä, mistä käyttöön saatiin kaksi huonetta; Vallilan "HKL:n museoon" oli koottu esineitä hevostaitiovaunujen aikaisista ratsupiiskoista, kilvistä ja virkapuvuista erilaisiin työkaluihin ja koneisiin. Ensimmäinen hevostaitiovaunu ja sähköraitiovaunu olivat esillä Vallilan vaunuhallin sivuraiteilla, missä oli useita muitakin ajokuntoisia museoraitiovaunuja. Museolla oli myös kuva-arkisto. Museo avattiin yleisölle 1967. Kävijät olivat pääasiassa koululaisryhmiä. Museon isänä voidaan pitää työnjohtaja Birger Enbomia, joka alkoi systemaattisesti kerätä vanhaa tavaraa ja toimi aktiivisesti museon perustamiseksi ja sen ensimmäisenä "intendenttinä" oman toimensa ohella.

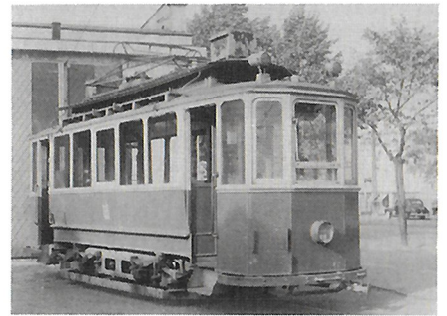
Museotoimikunta otti vetovastuun

Museon myötä perustettiin HKL:ään museotoimikunta vuonna 1966 kehittämään museotoimintaa. Toimikunnan tehtävänä oli kartuttaa esineistöä ja säilyttää se asianmukaisesti. Ensimmäiseksi oli järjestettävä ja kortistoitava siihen mennessä koottu aineisto. Alkuvuosien esineistön määrästä ei ole tietoa, mutta vuonna 1976 museotoimikunnan pöytäkirja kertoo esineitä olevan yli tuhat, raitiovaunuja ja autoja yhteensä 17 sekä valokuvia noin 4000. Liikennelaitoksen museo oli jatkuvasti yhteydessä kaupunginmuseoon, josta saatiin asiantuntija-apua. Esimerkiksi vanhat raitiovaunut entisöitiin kaupunginmuseon valvonnassa. Vallilan museo ehti toimia viisitoista vuotta-eli vuoteen 1982, kun sen toiminta lopetettiin, sillä tilat tarvittiin muuhun käyttöön. Esineet pakattiin kaupunginmuseon ohjeiden mukaan ja siirrettiin HKL:n Ruskeasuon varikolle varastoon. Paketoitdut museovaunut jäivät Vallilaan.

Töölön hallista haaveiltu jo 30 vuotta

Jo 60-luvulla oli museon rakentajilla haaveena saada tilat Töölön vanhasta rai-

tiovaunuhallista. Se on vuonna 1900 valmistunut aikansa tyypillinen hallirakennus, joka edustaa ns. kertaustyyliä. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Waldemar Aspelin. Töölön hallin korjauksen suunnittelua varten liikennelaitoksella perustettiin ensimmäinen työryhmä vuonna 1978. Jo tällöin oli arkkitehti Bengt Lundsten mukana tekemässä alustavaa tila- ja kalustus suunnitelmaa. Kaupunginhallitus kehotti 1979 liikennelaitosta varaamaan Töölön hallin museokäyttöön. Vielä kolme vuotta aiemmin kortteli kaavoitettiin asuntoalueeksi, ja raitiovaunuhalli oli purkulistalla. Ajan mittaan vanhaa alettiin arvostaa ja rakennukset määrättiin suojeltaviksi. Muuttoa Töölöön lykättiin kuitenkin Töölön ja Vallilan hallien korjauksen vuoksi. Uutena tavoitteena oli vuosi 1987, joka sekään ei toteutunut.



Vuonna 1911 hankittu raitiovaunu "Pikkuruotsalainen" 1969 Vallilan hallin pihalla.
Lähde: HKL:n kuva-arkisto.

Rakennussuunnitelmat odottivat toteuttamista

Vaikka museo on ollut Ruususen unessa viimeiset kymmenen vuotta, on taustalla tapahtunut paljon. Kaupunginmuseon ja liikennelaitoksen yhteistyö tiivistyi entisestään 80-luvulla, jolloin liikennelaitokselle palkattiin asiantuntija luotteloimaan museotavaroita ja tekemään näyttelysuunnitelmaa. Vuosikymmenen lopulla oli koelmaan museotoimikunnan laskemien mukaan kertynyt jo 5 344 esinettä. Vanhoja raitiovaunuja kunnostettiin konservaattein opastuksella HKL:n varikoilla. Töölön hallin korjaus- ja sisustussuunnitelmat saatiin päätökseen ja odotettiin vain määrärahoja rakennustöiden aloittamiseen. Rakennuksen muodonmuutos museoksi vaati perusteellista suunnittelua, jonka hoiti Arkkitehtuuritoimisto Bengt Lundsten Ky kiinteässä yhteistyössä kaupunginmuseon ja HKL:n kanssa. Kaupunginhallitus hyväksyi perustamissuunnitelman vuonna 1987, mutta rakentaminen voitiin aloittaa investointiveron vuoksi vasta neljä vuotta myöhemmin.

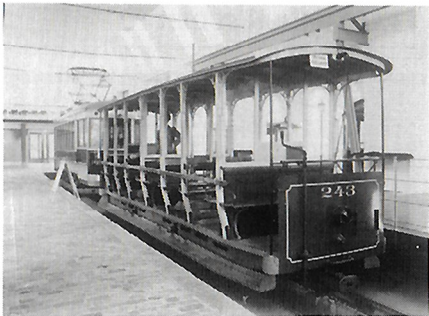
Museorakennus valmistui 1992

Museorakennuksen korjaaminen aloitettiin joulukuussa 1991. Pääurakoitsijana oli

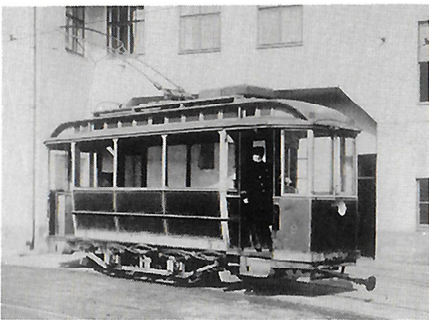
Rakennustuote Oy. Projektia johti rakennuttajapäällikkö Markku Jokinen liikennelaitokselta. Raitioliikennemuseon rakennus valmistui joulukuussa 1992. Rakennuskustannukset olivat runsaat 10 milj. markkaa. Lisä- ja muutostöitä tehtiin vain runsaat puolet ennakoidusta, sillä varsinkin hallin puinen runko osoittautui oletettua parempikuntoiseksi. Korjauksessa on pyritty mahdollisimman lähelle rakennuksen alkuperäistä ulkonäköä. Huomattavin muutos on pääoven sijoittaminen Töölönkadun puolelle. Sisällä taas on uutta parinsadan neliön parveke. Yhteensä pinta-alaa on noin 1 700 neliötä. Ulkoa halli on maalattu vuoden 1900 väreihin. Rakennuksessa pääsee pyörätuolilla kaikkiin tiloihin; myös yläkerran parvelle hissillä. Museossa on mm. säilytysolosuhteiden tietokonevalvonta.

Museo siirtyy liikennelaitokselta kaupunginmuseolle

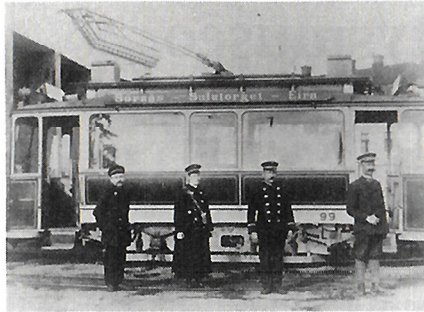
Museon kokoelmat ovat olleet Helsingin kaupungin liikennelaitoksen omistuksessa ja suurimmaksi osaksi myös säilytyksessä museon avajaisiin saakka. Laitos on myös maksanut kaikki museon toimintaan liittyvät kustannukset, mm. raitiovaunujen ja muiden esineiden kunnostamisen sekä lutteloinnin. Kaupunginmuseo vastaa museon kustannuksista ensi vuoden alusta Museorakennus on vielä HKL:n hallinnossa, mutta tarkoituksena on luovuttaa se kiinteistöviraston hallintaan ensi vuoden alusta. Museotoimikunta jatkaa edelleen linkkinä kaupunginmuseon ja liikennelaitoksen välillä sekä museoesineiden kerääjänä.



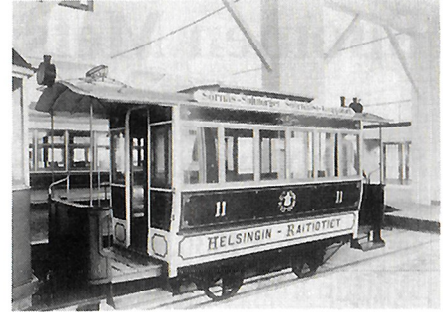
Hietalahden telakan valmistama kesäraitiovaunu vuodelta 1919. Valokuvaaja Jan Alanco 1993.



Kummer-vaunu Töölön hallin pihalla vuonna 1931. Lähde: HKL:n kuva-arkisto.



Liikennehenkilökuntaa 1917-1920. Taustalla ASEA:n valmistama raitiovaunu. Lähde: HKL:n museon kuva-arkisto



Scandia-Randersin valmistama hevosraitiovaunu vuodelta 1890. Valokuvaaja Jan Alanco 1993.

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEO

RAITIOLIIKENNEMUSEO

Eino Leinon katu 3
00250 Helsinki puh. (90)-1693576

ALKUTAIPALEELTA

Diligenssit ja hevosomnibussit

Helsingin vanhimmat joukkoliikennevälineet olivat diligenssejä, kymmenpaikkaisia hevosten vetämiä vaunuja, jotka jo 1830- ja 40-lukujen vaihteesta lähtien kuljettivat mm. kylpylävieraita Seurahuoneelta Kai-vohuoneelle. Vaunujen vuoroväli oli 20 – 30 minuuttia. Diligenssiliiikennettä hoiti kylpy- ja kaivolaitoksen taloudenhoitaja J.E. Hällström, mutta liikennemuoto jäi vain parin kesän mittaiseksi. Sen jälkeen kuljetuksista huolehtivat vuokra-ajurit. Diligenssiliiikennettä yritettiin harjoittaa myös reellä, joka talvella 1866–67 kulki Kauppatorin ja Viaporin välillä.

Lokakuussa 1887 perustivat maalarimestari Ulrik Palmu sekä kauppiat P.E. Färlander, Julius Tallberg ja Karl Herman Renlund Helsingin omnibusosakeyhtiön, jonka pääoma oli 10 000 markkaa. Samalla

päätettiin tilata tehtailija Magnus Almilta neljä 11 matkustajan omnibusvaunua. Liikenne Töölön ja Kaivopuiston välillä aloitettiin 14.3.1888, mutta jo saman vuoden helmikuussa matkustajia oli ryhdytty kuljettamaan omnibusreellä Kauppatorin ja Viaporin väliä. Töölön-Kaivopuiston linjaa liikennöitiin kolmella vaunulla, joiden vuoroväli oli 20 minuuttia. Enimmillään vaunua oli liikenteessä peräti 15.

Liikenne siirtyy raiteille

Vuodesta 1888 Omnibusosakeyhtiön johto suunnitteli hevosraitiotieliikenteen aloittamista. Uuden liikennemuodon aloittaminen edellytti myös yhtiön uudelleenjärjestelyä. Niinpä 7.2.1890 perustettiin Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö. Linjoja oli aluksi kaksi, Töölö-Kauppatori-Kaivopuisto ja Sörnäinen-Kauppatori-Lapinlahti. Raiteisto oli yksinkertainen, mutta sivuusraiteita oli 15. Väliaikainen liikenne aloitettiin 11.12.1890, mutta virallisesti linjat avattiin 21.6.1891. Hevosraitiotieliikenne päättyi 21.10.1901, mutta vuosina 1913–1917 hevosraitiovaunut liikennöivät Julius Tallbergin omistamassa Lautasaressa.

Linja-autot tulevat

Raitiotieliikenne sai ennen pitkää kilpailijakseen linja-auton. Ensimmäiset Ab Automobil-yhtiön linja-autot liikennöivät jo 1907 Töölöstä Haagaan, mutta kokeilu jäi lyhytaikaiseksi, ja vasta 1928 Oy Omnibus Ab aloitti säännöllisen linja-autoliikenteen Munkkiniemeen ja Haagaan. Helsingin kaupunginvaltuusto vaati 1928 Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiötä tutkimaan johdinautojen käyttömahdollisuuksia, mutta ensimmäiset trolley-bussit saatiin kuitenkin vasta 1949. Monet yksityiset yhtiöt liikennöivät linja-autoillaan useilla linjoilla nyky-Helsingin alueella jo 1920-luvulla. Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö osti suurimman kilpailijansa, Omnibus-yhtiön, vuonna 1937 ja jatkoi sen harjoittamaa autoliikennettä.

Lähde: Timo Herranen: Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 39.