

Retusaari (Kotlin) ja Kronstatti (Kronstadt) **osa 2/4 Retusaaren ensimmäiset rautatiet**

Osa 1 pohjautuu ruotsalaiseen maantieteelliseen käsikirjaan vuodelta 1834

Osa 2 pohjautuu saksalaiseen kirjallisuuteen lähinnä ajalta 1894-1914

Osa 3 pohjautuu suomalaiseen ja venäläiseen kirjallisuuteen ja karttoihin 1920-1940

Osa 4 pohjautuu venäläisiin karttoihin ja rautatiealan kirjallisuuteen 1950-2020

Saarella on ollut laaja linnoitus-, satama- ja työratojen verkosto, mutta ei koskaan varsinaisesti julkista liikennettä hoitavia rauta- tai raitioiteitä.

Osan 2 lähteenä mm.

Brockhaus Konversations Lexikon, osat 10 (1894, s.758) ja 13 (1894, s.14-18+2 liit.)

Brockhausin mukaan militääriguvernementin pinta-ala oli 15,6 km² (ilmeisesti Kotlin-saari lähiluotoineen) ja Kronstattin asukasluku oli 42.603 (1890). Siellä oli laivaston (Admiralitat) pääesikunta, sotilaskuvernööri ja joillakin valtioilla konsulaatti. Linnoitukset muodostivat tykistörykmentin ja niissä oli 6 pataljoonaa rannikkotykistöä. Siviilipuolella oli 4 ortoksista, 1 katolinen, 2 evankelista ja 1 juutalainen kirkko. Kouluja oli poika- ja tyttökoulu (Gymnasium), useita merenkulkualan kouluja, kesäteatteri ja venäjänkielinen sanomalehti.

Asemakaava muodostui suorista kaduista ja alue jakaantui selvästi asuin- ja virastokaupunginosiin. Satama oli etelärannalla ja se oli tehty n. 1000 laivalle. Säännölliset höyrylaivayhteydet olivat Tukholmaan, Riikaan, Stettiniin, Lyypekkiin ja Hulliin. Sotasatama ja välisatama olivat kokonaan laivaston käytössä. Telakoita oli 30, joista 14 kuivatelakkaa.

Kronstattin ja Pietarin välistä merikanaalia parannettiin vuosina 1875-85. Sen pituus oli 1890-luvulla 28,2 km, leveys 38-69 m ja syväys 7 m.

Sikäli kuin on tiedossa, niin Retusaari sai ensimmäisen kiskotiensä (rautatien) vuonna 1841. Alkuvaiheessa radat olivat lyhyitä toisistaan erillisiä lyhytmatkaiseen siirtotarpeeseen rakennettuja. Niitä lisättiin linnoitus- ja satama-alueella tarpeen mukaan ilman yhtenäistä suunnitelmaa ja sen seurauksena niitä oli useilla eri raideleveyksillä 600 mm -1250 mm. 1900-luvun alussa Venäjän sotilaskäyttöön tarkoitetuille kenttäradoille määrättiin vakioraideleveys 750 mm, mutta Retusaaren kohdalla yhtenäiseen raideleveyteen päästiin vasta 1920-luvulla.

Varhaisimmilla radanpätkillä käytettiin pääasiassa miesvoimin työnnettäviä vaunuja. Ensimmäiset radat, jotka vaativat suurempaa tehoa, eli hevosta vetovoimaksi, tulivat joskus 1860-1890 välillä. Käytettävissäni ei ole yhtään karttaa, joihin olisi merkitty näitä ratoja, joten niiden takka sijainti on arvailujen varassa (varastoilta laitureille tai tykistön vierelle).

1891 kaupungin satamaraiteisto käsitti 26 virstaa (n. 28 km) [1 virsta = 1066,8 m] ja **linnoitusraiteisto** 16,5 virstaa (n. 17,5 km). Hevoset olivat pääasiallinen vetovoima, kunnes radoille saatiin neljä veturia. Radoilla sanottiin olleen yhteensä 8 asemaa, eli jotain enemmän tai vähemmän yleistä liikennettä niillä oli.

Ohessa on kohtuullisen tarkka kartta vuodelta 1854 ja yleiskartat vuosilta 1894 ja 1910, mutta harmillisesti ratoja ei niihin ole merkitty. Rataverkko ei kuitenkaan ollut yhtenäinen kuten aiemmin julkaisemassani 1930-luvun kartalla.

Pietari Suuren merilinnoituksen suunnittelu aloitettiin 1907 ja rakennustyöt 1909. Tätä ennen 1900-luvun alussa oli keskitytty vain Kronstattiin linnakkeen parannus- ja kunnostustöihin. Merilinnoituksen pääosat olivat:

- Ahvenanmaan puolustuslinja
- Esipuolustuslinja Tahkuna-Hanko
- Muhun salmen puolustuslinja, Sörve-Köpun niemi
- Pääpuolustuslinja, Tallinna-Porkkala
- Poikittaispuolustuslinja, Helsingin lähisaaret ja -niemet
- Vrapäyolustuslinja, Meriküla-Rankkisaari
- Kronstadtin puolustuslinja, Krasnaja Gorka-Ino ja itse Kronstatti

Pääasialliset linnoitustyöt tehtiin Eestissä ja niiden radoista Mehis Helme on julkaissut yksityiskohtaiset selostukset esim. kirjoissa:

Mehis Helme: Pietari Suuren Merilinnoituksen rautatie (AS Ilo, Tallinn, 1992)

Mehis Helme: Fortress Railways of the Baltic Shores (Plateway Press, 1994)

Retusaaren rautateiden osalta linnoitustöillä oli tsaarin vallan aikaan merkitystä lähinnä kalustohankinnoissa ja niissäkin vain vähäiseltä osin. Saksalainen A. Koppel perusti Pietariin sivuliikkeen, joka valmisti kapearaiteisille radoille vaunuja ja ratatarpeita. Oletettavasti tätä kautta tuli kalusto myös Retusaarelle, koska Venäjän armeija oli tehtaan suurin asiakas.

Veturit, joiden vastaanottosatamaksi oli ilmoitettu Pietari, tulivat pääasiassa Saksasta ja sieltä erityisesti Orenstein & Koppelin ja Kraussin tehtailta. Ne olivat 2- ja 3- akselisia raideleveydelle 750 mm tarkoitettuja. Suomeenkin linnoitusvetureita tuli esim. Kirkonmaan ja Mäkiluodon kautta. Yksi on museoituna Äänekoskella. Venäläisvalmisteisista vetureista suurimman osan valmisti Kolomnan veturitehdas. Näitäkin tuli Suomeen esim. Pitäjänmäen linnoitustöiden kautta.

Kun saksalaisten vetureiden saanti tyrehtyi 1915, otettiin merilinnoituksille pakko-ottoina yksityisten rautateiden vetureita myös Suomesta. Yhdysvaltoihin tehtiin sodan sytyttyä suuria tilauksia ja huomattava määrä kapearaiteisten ratojen vetureita toimitettiin Narvikiin, mistä ne kuljetettiin rautateitse Ruotsin ja Suomen läpi Pietariin. Retusaarella oli näihin aikoihin alle puoli tusinaa veturia, joiden tarkempi tunnistus ei ole tiedossani. Ne lienevät edellämainituista ryhmistä. Jos jotain vinkkiä pitää antaa, niin hyviä vaihtoehtoja ovat Admiralität Petersburg-osoitteella toimitetut O&K 1663, 1664, 7501 ja 7502.

Liitteet:

- postikortti ratalinjasta pohjoisen kasarmin luona
- asemakaavakartta vuodelta 1854
- Pierarin alueen kartta (Brockhaus n. 1894)
- Pietarin alueen kartta (Baedeker, n. 1910)

EPö 2022.0915