

Ei enää jyskytä

Lehdessämme ilmestyi taannoin mukava reportaasi junamatkasta, jonka toimittaja sai kokea veturin ohjaamossa. Lapsuudessani me pikkunaskalit ihailimme komeita puuskuttavia vetureita. Meistä jokaisesta piti isoina tuleman veturinkuljettajia. He olivat hienoja miehiä, vastasivat jopa pienten pallinaamojen tervehdyksiin.

Erikoisen komeita olivat venäläiset veturit. Viikoittain jyhkeä tavarajuna jylisi idästä kohti Kirkkonummea. Veturin piippu oli huomattavasti korkeampi kuin meikäläisten Ukko-Pekkojen. Veturin nokassa komeili mahtavan kokoinen punatähti. Nekin veturimiehet vinkkasivat takaisin.

Eräs kikoistamme oli valmistaa radalla kaikenlaisia littanoita esineitä. Otettiin vaikka lantti tai sopivaan muotoon taivutettu rautalanka ja pantiin se lepäämään kiskolle. Odotettiin junaa. Sen kolisteltua ohitse radan vierestä löytyi valmis tuote. Äitini käyttää vieläkin tällaista sievää litteää teräskoukkuu vetäessään loimia pirran läpi. Toimii!

Veturit ja radat ovat muuttuneet. Höyryvetureita näkee enää museoissa. Junan pyörät eivät enää jyskytä vanhaa ystävää, ja konduktöörrien työaikainlait sallinevat jonkinlaisen perhe-elämän.

Pääsin työasioissa käymään VR:n Kaipiaisten kiskohitsaamolla. Junien nopeuksien noustessa kiskojen hitseiltä ja kiinnityksiltä vaaditaan paljon. Kiskot eivät saa koskaan prakata. Junaonnettomuuksia sattuu ihan riittävästi kaikenlaisista inhimillisistäkin syistäkin.

Kiskoja ei enää valmisteta Suomessa eikä muissakaan Pohjoismaissa. Pääosa niistä tulee nyt Espanjasta. Terästehtaat voivat toimittaa Keski-Euroopan radoille satojen metrien mittaisia valmiita kiskoja, jotka sitten hitsataan paikalla. Suomessa tämä ei käy, koska kiskot laivataan tänne. Ne saapuvat meille 50 metrin mittaisina.

Kaipiaisissa on oikea tehdas, jossa kiskoja liitetään hienolla leimuhitsausmenetelmällä jopa 300 metrin mittaisiksi. Ne siirretään sitten ratatyömaalle. Siellä pitkät kiskoelementit leimuhitsataan ja kiinnitetään betonisiin ratapölkkyihin sileäksi kymmeniä kilometrejä pitkäksi radaksi, joka ei todellakaan jyskytä.

Mielenkiintoista ja yllättävää on, että myös vanhat kiskot tuodaan Kaipiaisiin, jossa ne tarkastetaan. Osa romutetaan, osa kunnostetaan, mutta pääosa käy sellaisenaan, kunhan kisko vaan käännetään, jotta toinen syrjä tulee kulutuspinnaaksi. Sitten ne taas hitsataan pitkiksi. Näin säästetään valtavasti.

Sitten knoppikysymys. Miten juna, jonka akselit ovat yhtä puuta, voi kaartaa. Ulko-kaarteen matkahan on paljon pidempi kuin sisäpuolen. No tietysti siksi, että junan pyörän pinta ei ole sylinterimäinen vaan hieman kartiomainen. Kaarteessa juna nojaa ulkoreunaan, jolloin ulomman pyörän vierintäsäde on suurempi kuin sisemmän.

Ja vielä pahempaa. Miksi kiskot eivät lämpölaajenemisen ansiosta kesällä tunkeudu Helsingin asemahalliin ja talvella vetäydy Pasilaan? Miettikääpä.

Vaikka junasta onkin rillumarein ja rallatusten romantiikka häipynyt, se on vieläkin kiehtova vehje. Ja kaiken lisäksi junassa on kiva kulkea. Suomessakin pääsee jo kahta ja puoltasataa ja maailmalla lähes viittäsatata.

pajen