

Mansesta tuli stadi

Thomas Edison värkkäsi tasavirralla toimivan hehkulampun. Nikola Tesla huristeli sähköautolla, jonka energian hän väitti tulevan eetteristä. Ajellessaan Tesla mietiskeli vaihtovirtaa.

Edison ja Tesla ottivat kiivaasti yhteen. Edison kannatti tasavirtaa ja Tesla vaihtovirtaa. Taistelu johti jopa raakalaismaisiin eläinten teloitusnäytöksiin. Onneksi Tesla voitti. Lohtuna Edisonille Amerikka jäi 110 voltin systeemiin, kun taas muu maailma käyttää ylivoimaisesti parempaa 220 voltin jännitettä.

Vaihto- ja tasavirta jatkavat mittelöään. Uudet sähköön tuotanto ja -varastointitekniikat muuttavat tilannetta. Tasavirtaa on helppo varastoida ja vaihtovirta taas edullista siirtää. Koneet ja laitteet saadaan kyllä toimivaan kummalla vaan.

Sähköjuna kiittää Perniön läpi ottaen vaihtovirtaa 25 kilovoltin ajojohdosta. Uusi Tampereen Ratikka saa ajojohdosta vain 750 voltin tasavirtaa, joka kuitenkin käännetään pikimmiten vaihtovirraksi. Raitiovaunun moottorit kaipaavat sellaista. Tämä kaikki on niin ihmeellistä, että sitä piti mennä varta vasten katsomaan ja tutkimaan – ihan ulkomaille, Tambereelle.

Ajoimme Ratikan toiseen päähän Hervantajärvelle. Alueella rakennetaan kiivaasti asuntoja ja muuta ympäristöä. Parkkipaikkoja matkustajille ei vielä ole. Onneksi raudoittajien ja kirvesmiesten hulppeiden katumaastureiden lomasta löytyi rako pikkukärrylle.

Pysäköidessäni juttelin yhden Kristiinankaupungista kotoisin olevan kokeneen raudoittajan kanssa. Hän ymmärsi hyvin tarpeemme. Kertoili vielä, että hänkin oli aikanaan matkustanut varta vasten Pohjanmaalta Helsinkiin kokeilemaan metroa.

Turistin on yleensä hankalaa tajuta, miten julkisiin kulkuneuvoihin ostetaan lippuja. Tampereella tämä ongelma on ratkaistu toistaiseksi kätevimmin. Lipuntarkistuslaitteen yhteyteen on liitetty lähimaksutoiminto. Lipun ostaminen onnistui heti ensimmäisellä yrittämällä. Miksei tätä ole muualla?

Otanmäessä valmistettu molempiin suuntiin ajettava ratikka koostuu kolmesta vaunusta. Sisätilat ovat avarat ja valoisa. Opastaulut ovat selkeät. Mia kuuluttaa miellyttävästi seuraavan pysäkin ja muistuttaa aika-ajoin hengityssuojista ja turvaväleistä. Hän ei toistele turhia olkaahyvä- ja kiitoskiitosjaarituksia.

Tampereen ratikan raiteet ovat leveällä. Raideleveys on sama kuin eurooppalaisten ratojen, 1435 mm. Vaunu ei keinahtele, ja kaarteet menevät juoheasti. Vaunun lattian ja pysäkkitaso välinen rako on nelisen senttiä. Ei tarvitse kuulutella toistamiseen että maintökäp.

Viimeistä huutoa ovat taajuusmuuttajat ja jokaista pyörää pyörittävät epätahtimoottorit valittavat vaimeasti, mutta vetävät tasaisella momentilla. Jarrutuksissa käytetään jotain hidastusautomaattia, koska lopullisen pysähtymisen töksähdystä ei huomaa.

Tampereen keskustan pääväylä Hämeenkatu on nykyään joukkoliikenteen ja ihmisten raitti. Ratikoiden tultua katu saanut vielä uuden rauhallisen ja tyylikkään silauksen. Elokuun puolivälissä työpäivänä kadulla palloili runsaasti väkeä, jota sinne tänne holtittomasti poukkoilevat sähköpotkulautailijat terrorisoivat.

Ratikoiden myötä Tampere on nyt oikea kaupunki! Wäinö Aaltosen rujan oloiset pirkkalaispatsaatkin katselevat mielissään muutaman minuutin välein ohi soljuvia punaisia ratikoita. Ihan kuin ne yrittäisivät kertoa, et kyl maar teki koht siäl Turus.

pajen.fi