

Ratapölkkyssä punosta!

Edellisen *Teräspostin* ilmestyttyä koin monta mukavaa yllätystä. Kirjoitettiin ja soiteltiin. Mikä onkaan palstojen kirjoittajalle mieluisempaa, kuin saada vahvistus, että juttuja myös lueskellaan.

Kirjoitin esijännitetyistä ratapölkkyistä. Tietoni perustuivat keskusteluihini eurooppalaisten PC-valmistajien kanssa. Siellä pölkkyissä käytetään enimmäkseen jännelankaa. Mutta täällä Pohjolassa olemme edellä. Täällä käytetään enimmäkseen punosta.

Tehtaamme Ruotsissa valmistaa useita tuhansia tonneja kolmisäikeistä punosta varta vasten ratapölkkyihin. Sitä toimitaan myös huomattavia määriä Suomeen ratapölkkytehtaille.

Punos on siis kolmisäikeistä. Sen vahvuus on joko 6,5 mm tai 6,8 mm. Edellinen on valmistettu 3 ja jälkimmäinen 3,15 mm kuvioidusta jännelangasta, joka taas on vedetty 8,5 mm PC-valssilangasta.

Ratapölkkyt valetaan linjassa pölkyn yläpuoli alaspäin. Kiskojen aluslevyt ovat valmiina muotin pohjalla. Muottien väleissä on levyt, joiden mukaan pölkyn päät muotoutuvat.

Muottirivin läpi kulkee kymmenkunta punosta, jotka on vedetty kireälle ennen valua. Valun jälkeen linja on kuin pingotettu nakkimakkaravitja. Kun betonimassa on kunnolla kuivunut, punokset katkaistaan pölkkyjen väleistä.

Junat kulkevat kovempaa ja kovempaa. Junamatkan on mainostettu olevan riskitön. Kiskoilla kun kuulema on kesäkeli. Viimeaikoina niin Suomessa kuin muuallakin Euroopassa on sattunut ikäviä kolareita, jotka ovat nakertaneet junamatkojen mainetta. Suomessa on jouduttu jopa alentamaan vanhojen junayhdistelmien huippunopeutta.

Kiskot hitsataan yhteen. Se vähän hälventää junan jyskyttävää tunnelmaa, mutta lisää matkustamisen mukavuutta ja turvallisuutta. Teräs laajenee ja kutistuu, eli kisko pyrkii pitenemään ja lyhenemään lämpötilan mukana. Muodonmuutoksen aiheuttama voima on suunnaton. Kiskot kytetään kuitenkin kiinnittämään aluslevyihin niin tiukasti, etteivät raiteet kesällä ole Helsingin asemahallissa ja talvella lähempänä Pasilaa.

Mutta pölkkyt ovatkin kuin rautaa!

pajen