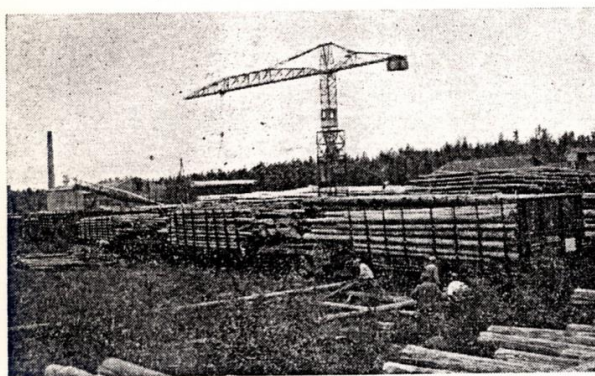


Tämän kokeilun perusteella on rautatiehallitus päättänyt toistaiseksi, siksi kunnes tarkoitukseen soveltuvia 4-akselisia avovaunuja on käytettävissä, järjestää pylväiden kuljetukseen tällaisia vaunuryhmiä, jotka pysytetään ryhmänä niin kauan kuin pylväskuljetuskausi kestää. Ryhmä käsittää siis 3 Hk-vaunua, joiden suojavaunuina on 2 Ik-vaunua. Tätä pienempää ryhmää ei voida käyttää, koska edellä selostettu vaunuryhmä on edullisin kuljetusyhdistelmä sekä rautatien että asiakkaan kannalta.

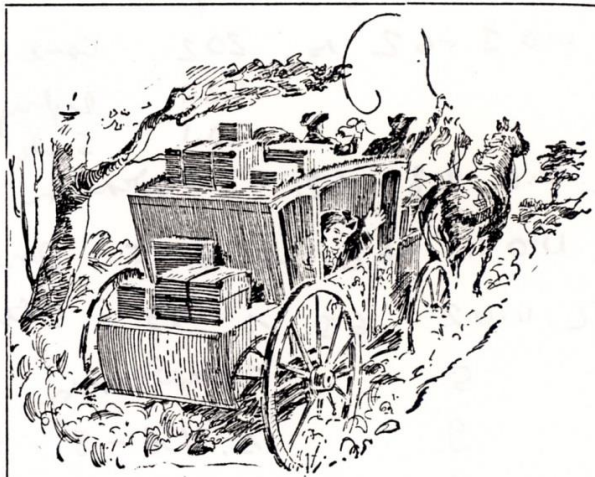
Rahdituksen osalta on asia järjestetty siten, että ns suojavaunumaksua ei kanneta ja lähetys katsotaan sellaiseksi 10-akselin vaunuryhmäksi, jonka kuljetusmaksusta myönnetään 1 hinnoitusluvun eli n 5 %:n alennus. Näillä edellytyksillä teki edellä selostetun koelähetyskuljetusmaksu pylvästä kohti 133 mk. Kuljetusmatka oli 66 km, jonka lisäksi sekä lähtö- että määräasemalla liittyi kuljetukseen maksunalainen syrjäraide. Jos vaunut olisivat olleet täyteen kuormattuja, olisi kuljetusmaksu ollut 122 mk pylvästä kohti. Mainittakoon, että rahti Ok-vaunussa olisi tehnyt n 182 mk ja Ok+Ik ryhmässä n 250 mk pylväältä.

Kuljetustapa sallii koneellisen käsittelyn ja sen vuoksi olisi sitä nyt pyrittävä vielä käyttämään, sillä sen avulla on käsittelykustannukset alennettavissa huomattavasti. Pienilläkin nostureilla on oma merkityksensä tässä mielessä, mutta huomattavampi säästö syntyy, kun kuormaus suoritetaan suuritehoisilla palkkinoistureilla, joita jo on olemassa. Näissä nostureissa on kaksi nostokoukkuja, joiden välimatka on 3 m. Näin ollen voidaan pylvästaakkaa nostettaessa saada sen alle kaksi nostovaijeria, joiden välimatka on  $3\frac{1}{2}$ —4 m. Tuntuisi siltä, että nosturi tällaisenaan pystyy suoriutumaan pylvästaakoista, mutta jos vaijerien väli osoittautuisi liian lyhyeksi, voidaan käyttää sellaista apuvälinettä, jolla vaijerien väliä saadaan pidennettyä, jolloin pitkienkin pylväiden muodostamia taakkoja voidaan huoletta ja vaivatta nostaa.

Kun palkkinosturin nostoteho on 15 tonnia ja kun se kykenee nostamaan autokuormallisen pylväitä kerrallaan ja siirtämään tällaisen taakan autosta rautatievaunuun sivupylväiden yli 6—10 minuutissa, merkitsee se varsin tuntuvaa kuormauskustannusten sääs-



Kuva 3. Pylväskuormat perillä



**ENNEN** lähetykset toimitettiin hevosten vetämillä postivaunuilla. Kuljetusvahingon sattuessa kärsi jokainen tappion omassa kukkarossaan.

**NYT** kuljetukset toimitetaan paljon nopeammilla välineillä. Mutta nyt vastaa kuljetusvahingoista Eurooppalainen vakuutusehtojensa rajoissa.

**Eurooppalainen**

TAVARA- JA MATKATAVARAVAKUUTUS-OY

HELSINKI, KALEVANKATU 6. PUH. 61 661

töä. Tällaisen kuormauksen kustannus tekee vain n 750—1000 mk vaunulta eli 20—25 % siitä, mitä se nykyisin muulla tavoin suoritettuna maksaa.

Voitane lopuksi todeta, että suoritettu kokeilu oli hyödyllinen, sillä se viitoitti tien niihin mahdollisuuksiin, joita pylväiden kuljetuksen hyväksi on vielä käytettävissä. Kun nosturiverkosto on parhaillaan syntymässä ja tihenemässä, tulee pylväiden kuljetusmahdollisuudet monilta lähetyspaikoilta huomattavasti jo ensi kesäkautena paranemaan.



Kuva 4. Laukaisu on tapahtunut. Melkoinen osa kuormaa solunut alas vaikka purkamispaikka ei olekaan tähän purkamistapaan erityisen otollinen