

Pylväiden kuljetuskustannukset halpenevat

Puutavaran kuljetuksen kehittämiseen on viime vuosien aikana monin eri tavoin pyritty. Päätaavoitteena on ollut kuormaus- ja purkamiskustannusten aleneminen, johon päästään näiden vaiheiden koneellistamisella. Tässä tarkoituksessa on rautatielaitoskin hankkinut asiakkaiden vuokrattavaksi siirrettäviä puutavaran kuormausvälineitä, kiramoita ja pitkitäiskuljettimia, ja ryhtynyt tämän lisäksi hankkimaan suuritehoisia 15 tonnin puutavaranostureita suurille puutavaran lähetyspaikoille. Tällaisia nostureita on tällä hetkellä jo kuusi, nim. Myllymäen, Hyrynsalmen, Sotkamon, Hiekkalahden, Porokylän ja Tohmajärven liikennepaikoilla.

Koneellinen käsittely edellytti vaunutyyppien rakenteen muuttamista. Tässä mielessä rakennettiin 2-akselinen, 19 tonnin kantoinen avovaunu Hk, joka varustettiin laukaistavilla sivupylväillä. Tällaiseen vaunuun voidaan kaikenlaatuinen puutavara kuormata sivupylväiden varaan, koska purkaminen kyetään suorittamaan pylväät laukaisemalla, jolloin kuorma suureksi osaksi omalla painollaan soluu vaunusta pois. Tällaisten vaunujen lukumäärä oli vuoden vaihteessa 2200 ja rakennetaan sitä jatkuvasti lisää. Lopulliseksi määräksi tulee todennäköisesti 4500 vaunua. Pinotavaran ja tukkien kuljetuskysymys vaunutyyppien puolesta on tämän vaunun avulla ratkaistu, mutta vaunun pituutta, 8.70 m pitemmän tavaran kuljetus on edelleen suoritettava vanhoissa vaunutyypeissä, joihin koneellinen kuormaus ei yhtä menestyksellisesti sovellu.

Pylväiden kuljetus on yleensä suoritettu 4-akselisissa Ok-vaunuissa, joiden pituus on 12.90 m. Kun vaunussa on puiset sivupylväät, ei pylväskuorma saa nojata sivupylväisiin, vaan on kuormaa tehtäessä käytettävä välirimoja. Näiden käyttö estää tehokkaan koneellisen kuormauksen, lisää tietenkin kustannuksia ja vaatii purkamistoimituksen käsin suoritettavaksi. Vaikkakin tarkoituksena on pyrkiä sellaiseen 4-akse-

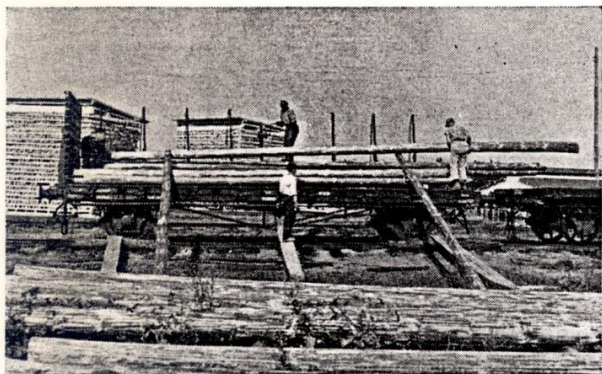
liseen avovaunutyyppiin, joka myös olisi varustettu laukaistavilla sivupylväillä, jolloin pitkän puutavaran osalta koneellinen käsittely kävisi mahdolliseksi, on sitä odoteltaessa pyritty rautatielaitoksen taholta etsimään ratkaisua, joka helpottaisi myös pylväiden kuljetusta.

Tässä tarkoituksessa suoritettiin äskettäin mielenkiintoinen kokeilu. Kuljetukseen käytettiin 3 Hk- ja 2 Ik-vaunua, jotka oli sijoitettu järjestykseen: Hk — Ik — Hk — Ik — Hk (kts kansikuva). Keskimmaisesta Hk-vaunusta oli poistettu molemmat päädyt ja äärimmäisistä Hk-vaunuista sisemmät päädyt. Molemmat Ik-vaunut toimivat täten kahden Hk-vaunun suojavaununa. Pisimmät pylväät kuormattiin keskimmaiseen vaunuun keskelle, jotta paino saatiin jakautumaan tasaisesti vaunun molemmille akseleille. Tähän vaunuun saatiin sopimaan 140 kpl pylväitä, joiden pituus vaihteli 6.00—14.00 m:iin, ollen yhteinen kuutiojalkamäärä 1217.

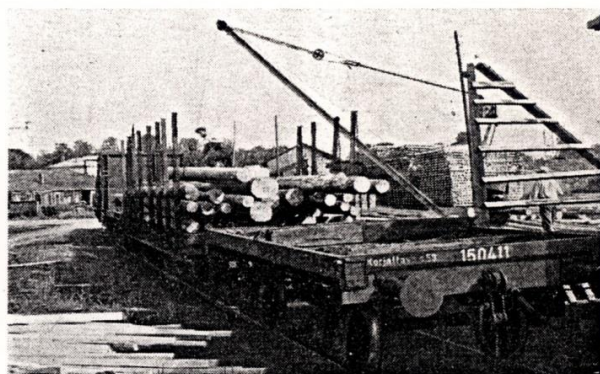
Äärimmäisiin vaunuihin kuormattiin hieman lyhyempi tavara ja sopi toiseen 104 kpl, pituuksien vaihdelta 6.00—11.00 m ja toiseen 100 kpl 6.50—11.00 m pylvästä. Päätyjen puoleisissa päissä oli pylväskuorma päädyssä kiinni. Suoja-vaunun puoleinen pää oli epätasainen. Näiden vaunujen kuutiojalkamäärä oli 838 ja 984. Vaunuihin olisi sopinut hieman enemmän, mutta koelähetykseen ei saatu riittävästi pylväitä. Ok-vaunuun sopii välirimoja käyttäen vain n 70 pylvästä.

Kuormien painot olivat: keskimmaisen 21150 kg, äärimmäisten 13750 ja 16580 kg. Kun kuormattavat vaunut oli varustettu laukaistavilla sivupylväillä, ei välipuita tarvittu. Kuormaus suoritettiin osin sähkökäyttöisellä 2 tonnin nosturilla ja käsikuormauksella.

Kuljetus sujui moitteitta. Määräasemalla suoritettiin purkaminen pylväät laukaisemalla, jolloin kolmannes kuormista purkautui itsestään ja loput vierittäen.



Kuva 1. Pylväiden kuormaus käynnissä



Kuva 2. Keskimäinen vaunu kuormattiin pienellä nosturilla