



AUTOT & IIKENNE



Raskas vetovastuu

Veturinkuljettaja hoitaa matkustajat ja tuhannet tonnit turvallisesti perille

Loimaa–Turku–Loimaa
Sampsa Hakala

– Vilkaisevas tuohon peiliin. Emme ihan kahdestaan tänne tulleet, veturinkuljettaja **Jussi Kulmala** sanoo Turun rautatieasemalla ja tulee samalla kiteyttäneeksi jotakin hyvin olennaista ammatistaan.

Peilistä näkyy suuri määrä vaunuista asemalaiturille purkautuvia matkustajia. Kiirehtiä askeleita, iloisia jälleennäkemisiä, halauksia.

Veturikuskillla on vastuu siitä, että ihmiset ja tavarat pääsevät määränpäähänsä turvallisesti. Aikataulussa pysyminenkin on toki tärkeää, mutta ykkösenä on turvallisuus.

Vastuu on kova, sillä pisimmissä junissa on satoja matkustajia ja raskaimmat tavarajunat painavat tuhansia tonneja.

– Jos 70-kiloinen henkilöautossa matkustava ihminen muuttuu törmäyksessä noruksi, niin mietipä, kuinka paljon tällaisen junan törmäysvoima on.

– **TÄMÄ** nyt on vain tällainen tumpi. Kuusi vaunua ja 380 tonnia, Kulmala esitteli junaa 916, joka lähti Loimaalta kohti Turkuun viime lauantaina täsmälleen aikataulussa eli kello 13.13.

Kulmalan työkaluna oli Sveitsissä valmistettu Sr2-veturi, joka on uudempi kahdesta VR:n käyttämästä sähköveturityypistä. Hänen mukaansa Sr2 on varsin pätevä peli: mukava, voimakas, ergonominen ja luotettava. Sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä käytettävän veturin suurin sallittu nopeus on 210 km/h, ja tehoa siinä on 6000 kilowattia.

Kulmala sanoo, että suurten massojen liikuttelu vaatii malttia ja ennakoitua. Mitä vähemmän tiukkoja jarrutuksia, sitä mukavampaa matkustaminen on. Mitä taitavampaa vauhdin säätelyä, sitä taloudellisemmin kiskoliikenne sujuu.

KYRÖN taajaman kohdalla Kulmala hiljentää nopeuden kuuteenkymmppiin tasoristeyksen vuoksi ja pysäyttää junan pehmeästi kakkosraiteelle.

– Sieltä on tulossa kaveri vastaan, ja meidän kuuluu odottaa.

Odottelussa ei kulu kauan, ja Kulmalan käsi nousee reippaaseen tervehdykseen, kun junat kohtaavat. Veturimiehet heiluttaa.

– Tulin taloon vuonna -77, ja käyttäytymissäännöt olivat ensimmäisiä opetettuja asioita. Sen jälkeen on ollut selvää, että porukka morjestelee toisilleen.

Aikataulussa pysyminen on Kulmalan vastuulla. Auran Karviaisissa juna on minuutin verran edellä aikataulustaan, mikä on hyvä juttu, sillä Maariassa on edessä kulkua hidastuttavia ratatöitä. Niiden vuoksi juna saapuu Turun asemalle minuutin verran



Matkustajavirtaa veturin peilissä.

Työpäivä on alkanut kello 7.23 ja päättyy 20.50. Sinä aikana Kulmala ehtii ajaa kaksi henkilöjunaa Turusta Tampereelle ja takaisin.



Moro, moro! Jussi Kulmalan käsi nousee kollegiaaliseen tervehdykseen Kyrössä.



Veturinkuljettaja Jussi Kulmala työpaikallaan. Paineilmaistivisteisillä ovilla varustettu Sr2-tyyppinen veturi on varsin hiljainen työympäristö.

että juna ajoi jonkun päälle. Ei juna kenenkään päälle aja, itse ne sinne alle hakeutuvat. Tässä mennään kiskoja pitkin, ja kaikkien pitäisi käsittää, ettei juna voi väistää.

TURUN asemalla kollega hypää puikkoihin, ja Kulmala pääsee tunnin mittaiselle tauolle. Työkaveri kääntää junan sillä välin, kun Kulmala mikrottaa soppaa, hörppää kahvit ja harrastaa kollegojen kanssa hyvältätahtoista vinoilua tautokiloissa.

Työpäivä on alkanut kello 7.23 ja päättyy 20.50. Sinä aikana Kulmala ehtii ajaa kaksi henkilöjunaa Turusta Tampereelle ja takaisin.

Junien jarrut tarkastetaan aina ennen lähtöä. Kulmala istuu kuljettajan paikalla kytkemässä ja vapauttamassa jarruja, ja työkaveri kulkee ulkopuolella junan päästä päähän varmistaen, että kaikki hidastimet pelittävät asianmukaisesti.

Jarrut toimivat, ja ne tarkastanut kollega käy sanomassa Kulmalalle, että 921 on matkakuntoinen.

921 on Turusta Tampereelle kello 15.05 lähtevä juna. Se on kahdeksanvaunuinen, 230-metrinen mukavaa ja hiljaista kyytiä tarjoava sähkömato, joka painaa 484 tonnia ja etenee parhaimmillaan 140 km/h.

Kello on 15.06, kun Kulmala käskyttää 921:n maltillisesti matkaan. Loimaan asemalle juna lipuu minuutin etuajassa kello 15.43.

myöhässä.

Aitiopaikalla istuvan Kulmalan hommiin kuuluu tiedottaa matkustajille poikkeustilanteista. Hänen mukaansa ihmiset kyllä sietävät odottamista hyvin, kunhan tietävät syyn myöhästymisiin.

VETURINKULJETTAJILLEKIN voi sattua inhimillisiä erehdyksiä, minkä vuoksi merkittävä osa rautateistä on varustettu automaattisella kulunvalvonnalla. Se on järjestelmä, joka estää ajamasta liian suurella nopeudella tai vastoin opastimien määräyksiä. Se kiinnittää

kuskin huomion ensin varoituksilla, ja tekee tarvittaessa jarrutuksen automaattisesti.

Tärkeä turvallisuustekijä on kuskin jalkojen alla oleva turvalaite, joka pitää vapauttaa minuutin välein, jotta juna ei ala jarruttaa. Kansa kutsuu laitetta kuolleen miehen

polkimeksi, mutta Kulmalan mielestä se ei ole kuvaava termi: eihän kuollut mies mitään polje.

Kulmala toteaa, että itsetuhoiset ja varoituslaitteita uskomattomat ihmiset ovat työn varjopuoli.

– Jatkuvasti näkee otsikoita,