

Matkapäivä V; tiistai 8.8.1989



Keitele-Museon lättähattujuna tekee lähtöä tutulta Äänekosken suunnan raiteelta 1A. Nykyisellään paikalla on matkakeskuksen ykköslaituri ja kuvaaja seisoi matkakeskuksen sisällä tai ainakin seinäelementin kohdalla. Toimittajatar tekee juttuaan ja haastattelee miehiä laiturilla.

TÖIDEN LOMASSA

Maanantai oli välipäivä matkustelusta ja kävin hommailemassa vähän töitä postia jakaen. Postinjaon lomassa oli hyvä pysähtyä hetkeksi ja havainnoida hieman harvinaisempi kulkija, yöpikajuna 86 Rovaniemeltä Kouvolaan. Se oli kulussa vain kerran viikossa kesäaikana ja aina syyskuun lopulle saakka. Sen vastajuna P 85 lähti Kouvolaan perjantaisin kello 21.35 yhteysjunan P 13 saavuttua. Juna saapui Rovaniemelle seuraavana aamuna kello 8.35. Paluulähtö oli sunnuntaina kello 19.15 ja perillä Kouvolaan se oli maanantaiaamuna 7.40. Junassa oli autovaunu ja auton saattoi kuljettaa

hintaan 450 markkaa per suunta, jos lisäksi hankki voimassaolevan matkalipun. Hauki-vuorella tuo hetken erikoisuus ei suvainnut pysähtyä. Merkittävää oli myös se, että se si-vuutti mennessä tullen Kontiomäen pysähtymättä. Ennenkuulumatonta!

P 86 Sr1 + Eit + EFit + 2 CEmt + Gfot = 20 aks.

JUNIA LINJALLA JA ASEMALLA

Tiistaina junan sijaan liikkumisväline oli vaihteeksi oma auto. Tämä 8.8. oli minulle merkityksellinen harrastuspäivä, että aiempina vuosina kuvaasalis oli ollut mainio ja mukaan



Rautakanavalla kuljetettiin puunippuja Keiteleestä Päijänteelle rautateitse. Kuljetusmäärät olivat niin merkittävät välillä, että se johti kanavankin rakentamiseen 1990-luvun puolivälissä. Mutta uitto loppui varsin pian. Kesän 1989 työssä olivat Dr13-veturit, jotka vetivät Ocpp-pankkovaunuista koostuvia junia Suolahden sataman ja Keljonlahden välillä aamuvarhaisesta iltaan saakka. Liikennettä oli kuitenkin vain maanantaista perjantaihin. Pukkinostureilla tukit nostettiin Suolahdessa junaan ja samoin Keljonlahdessa pois. Dr13 2314 hoiti liikennettä ja vaunujen tyhjennyttyä se lähti junana T 6929 hakemaan uutta kuormaa Suolahdesta.

mahtui aina vain harvinaisemmaksi käyneitä (Hämeen) Huruja, Dr12-vetureita. Innolla odotin, kuinka tämän retken kanssa käy?

Ilman suurempia pysähdyksiä ajoin Hauki-vuorelta Jyväskylään. Siellä kuvasin lättäjunan ja haahuilin tovin asemalla kuullakseni, että H 512:n veturin aluevaihte ei vaihdu T-asennosta M-asentoon, mikä tietysti paransi vetokykyä, mutta pudotti suurimman nopeuden 85 kilometriin tunnissa. Varsinaisestihan tuosta oli haittaa vasta Oriveden ja Tampereen välillä, jossa oli mahdollista käyttää suurempaa nopeutta. Yhtälailla kuulin, että saapuvaksi odotellaan jo ajat sitten Lievestuoreen matkaan lähettämää tavarajunaa 6030. Se oli ollut vaikeuksissa ilmeisesti Pönttövuoreessa ja joutunut ottamaan uuden vauhdin saadakseen raskaan junan ylös. Saamani tiedon mukaan junan paino oli 1 800 tonnia. Liekö testi vai mikä, kun yleisesti rataosalla mentiin vielä 1 500 tonnin mukaan. Lisäksi mukana oli erikoisvaunut ETV-RTO, josta en valitettavasti

ollut kirjoittanut ylös, oliko siinä jokin vaunuyhdistelmä, sekä Mas-vaunuja, jotka alensivat junan suurinta sallittua nopeutta.

Itään matkaava P 103 jätti Jyväskylään kolme vaunua ja jatkoi siis matkaansa seitsemän vaunun kanssa Alsthomin 2324 johdolla. Pieksämäellä juna lyhenisi jälleen ja määränpäähän Joensuuhun se saapuisi enää kaksivaunuisena. Todennäköisesti myös veturi vaihtui Dv12-sarjaan, mutta varma siitä ei voinut aina olla. Joskus juna ajettiin ”läpi” Dr13:lla, jolloin vaunukaksikko sai kyllä ripeää kyytiä.

Koska Vaajakoski ei suorittanut, P 106 pääsi lähtemään Lievestuoreelta kohti Jyväskylää vasta 10.49, kun T 6030 oli saapunut ratapihalle ja vilkkuvista loppuopastimista oli todettu junan kokonaisuus. Tämä jätti junia myöhään ja siirryinkin tällä välin kohti Keljon vaihdetta tarkkaillakseni liikennettä sieltä. Olihan aseman juuri ohittanut myös rautakanavajuna täydessä puutavaralastissa.