

Aaro Aaltonen
Tampere

AUSTRALIA JA UUSI-SEELANTI 12.02 – 03.03.1998

Tämänkertaisen matkan tavoitteena oli tutustua Australian rautateihin kulkemalla junalla Perth'istä Melbourneen, noin 64 tuntia. Lisäksi Melbourneessa tututtiin rautatietekniikkaan.

Matkaan osallistuivat:

Näslindh Reijo	Nummelin Markku	Selin Reijo	Aaltonen Aaro
Luoma Seppo	Leino Tarja	Salonen Jukka	Aaltonen Jaana
Manninen Jaakko	Reuna-Tuuri Paavo	Luoto Markku	
Lotta Marja-Liisa	Ylikoski Matti	Hämäläinen Pertti	

Lähtö tapahtui Helsingistä lentäen 12.02.98 Bangkokin kautta Perth'iin.

Maanantai 16.02.1998

Runsas aamupala syötiin eräässä kahvilassa Perth'issä. Tutustuimme vielä lisää keskikaupunkiin ja teimme eväsostokset.

Olimme hyvissä ajoin East Perth Terminal asemalla. Junan lähtöaika oli 1h 40 p.m. , vaunun kyljissä luki INDIAN PACIFIC. Sen jälkeen kun matkanjohtaja R Näslindh oli tehnyt matkaselvitykset vaunupalvelijalle, pääsimme vaunuun. Hytit olivat käytävän molemmilla puolilla, käytävä kiemurteli vaunun keskellä siten, että näköyhteys vaunun päästä päähän vain 20 cm leveydeltä Hytit sijaitsivat vuorotahtiin siten, että toinen pää hytistä oli leveä ja toinen kapea, kaksi istuinta ja pöytä, lavuaari ym. Kapeasta päästä vuode kaadettiin tuolien käsinojien päälle. Kun se oli tehty saatiin tilaa laskea hytiin ylä-osasta toinen vuode alas. Järjestelmä toimi hyvin.

Vaunun molemmissa päissä oli WC:t ja suihkut, vaunupalvelijan hytissä oli aina saatavissa kahvia tai teetä ja keksejä, itsepalvelu toimi hyvin. Vaunupalvelijoita oli kaksi (kahdessa vuorossa) Anette ja Malcom. Pian lähdön jälkeen herra Malcom kävikin itsensä esittelemässä ja kertoi melko tyhjentävästi matkan aikana tarvittavista asioista. Minulta meni lähes aina ohi korvien nämä selostukset, siksi outoa oli tämä Australian kielen aksentti, informaatio ja sekasanat (peräisin muista kielistä), mutta Malcom'in puheesta sai selvää vähän enempi.

Tutustuimme junaan, yhden vaunun ohitettuumme, tulimme "salonkivaunuun", jossa oli istuinryhmiä, osasto tupakoitsijoille, TV ja kahvia tai teetä sai itsepalveluperiaatteella täälläkin. Seuraava vaunu oli ravintolavaunu keittiöineen, ruokailu toimi aina ihan hyvin. Ruokalistassa oli muutamia vaihtoehtoja. Ensin luukulta tilattiin mitä halusi syödä ja juoda samalla kertaa sekä maksaminen. Kuiten numeron perusteella ruoka tuotiin pöytään. Yleensäkin kaikki toimi junassa hyvin ja erityisesti jäi mieleen se, että tavalliset matkustat kuulutettiin syömään ensin ja sitten herrasväki erikseen. Sellainenkin asia todettiin, että Anette ei ollut parhaimmillaan ainakaan yleisöpalvelijana.

Maisemat olivat upeita varsinkin, jos näki ne mielessään vihreänä. Maatalouden on täytyntä olla kannattavaa, sillä vauraita taloja oli kaikkialla. Nyt oli El Nino tehnyt tehtävänsä, vienyt sateet muualle, mutta siitä huolimatta suuret lammaslauhat vaelsivat täysin kulottuneilla pelloilla. Alkumatka oli varsin mutkaista rataa, maasto kumpuilevaa ja siitä syystä ei mutkissa päässyt näkemään junan alku- ja loppupäätä. Radan varressa sijaitsi myös täysin purettavissa oleva avojohtolinja, matkan edetessä tavallaan tilalle tuli suuri vesijohto.

Ulkona oli jo pimeää, katselimme pimeässä hytissä tähtitaivasta, kun Anette koputti ja laittoi vuoteemme kuntoon. Aikaa siihen kului noin 4-5 sekuntia. Huomasimme, että hytti tuli ahtaaksi, kaksi tavallista matkailaukkua mahtuu eipä juuri muuta.

Yöllä ohitamme Australian kuuluisimman kultakaupungin Kalgoorlien (kultaa löydettiin vuonna 1893). Se sijaitsee Nullabor'in aavikon länsireunalla. Nullabor'in tasanko on kuiva, puuton, tasainen ja lähes asumaton kalkkikivialue pitkin Länsi- ja Etelä-Australian etelärannikko. Sen nimi tulee latinankielisestä puutonta tarkoittavasta sanasta. Tasanko putoaa paljailta kallioilta jyrkästi Suureen Australian mutkaan lähes koko 1200 km pituudeltaan. Tasangon poikki kulkee maantie ja rautatie. Kun Australian liittovaltio perustettiin vuonna 1901 sovittiin, että Länsi-Australian osavaltio rakentaa rautatieyhteyden Nullabor'in autiomaan halki yhdistämään idän ja lännen. Raidelevydeksi valittiin eurooppalainen, 1435 mm. Kesti kuitenkin aina vuoteen 1970 ennen kuin voitiin matkustaa lännestä itään ilman junanvaihtoa. Australiassa oli aikaisemmin käytössä useita raidelevyksiä 1850-luvulla 1067...1600 mm.

Tiistai 17.02.1998 (junassa Indian Pacific)

Aamuyöstä tulimme paikkaan, josta alkaa maailman pisin rautatiesuora, 500 kilometriä, lähin karttamerkintä Loonganaa ts. junien kohtauspaikka.

Hyvin nukutun yön jälkeen aamun ensimmäinen havainto oli kengurun luu-ranko ikkunamme alla, juna oli pysähtynyt, odotimme sisäänottoa Mundrabilla'n kohtauspaikalle. Aurinko oli nousemassa, kuulutus aamupalalle tuli 6h 57 aikaan. Olimme tulleet junassa jo yli 500 km Nullabor'n autiomaassa. Olin kuullut, että villieläimiä näkee parhaiten aamulla. Kello näytti 7h10 kun kaksi kengurua loikki junasta pois päin, muutamaa minuuttia myöhemmin niitä oli pieni lauma. Laskin, että isoja oli neljä ja viisi pienempää. Vielä tovi niin nähtiin emu sekä suuri kotka. Alueella oli hiukan isompaa pensaikkoa ja aamun kosteus oli tehnyt "ruohonkin" vihreäksi, päivällä oli väri harmaa tai ruskea. Myöhemmin selvisi yksi arvoitus, olimme aamuhämärissä nähneet ikään kuin öljynporaustorneja tai suurjännitepylväitä taivaanrannassa. Nyt niitä oli lähempänä rataa. Arvailu loppui kun näimme, että ne oli pystytetty lintuja, lähinnä kotkia ja haukkoja varten. Parhaissa torneissa oli kolmekin asuntoa päällekkäin.

Tukiasema mastoineen havaittiin 7h30, pienen rakennuksen luona oli aurinkopaneelit suunnattuna pohjoiseen. Arvioin tehoksi noin 3 kW. Paikan nimi ei meille selvinnyt, mutta samanlaisia laitoksia tuli eteen jatkosakin, säännöllisesti 15 – 30 minuutin välein. Junassa kuulutettiin testing, testing, one, two, three, mietimme mitähän täällä testataan. Forrest niminen paikka ohitettiin 8h07, asema ja joku parakki. Arvioin puita paikkakunnalla olevan noin 10 kappaletta, muuta mainittavaa ei meidän ikkunastamme näkynyt. Olosuhteisiin katsoen lintuja oli paikoin runsaasti – haukkojako? Autiomaassa ohitettiin kyltit "Fairwell Western Australia ja Wellcome to South Australia", vaihdoin osavaltiota. Jo kolmannen kerran kuului testing, testing, one, two, three. Lähdemme hakemaan kahvia, jos tavattaisiin samalla joku joka tietää mitä täällä testataan. Aavikollakin maisemat ovat mielenkiintoisen vaihtelevat ja yllätys oli se, ettei aika tule pitkäksi. Taas kuului testing, testing ja jotain muuta höpinää perään, mitä en ymmärtänyt. Hyttikaveri sanoi, että testauksessa käskettiin nyökyttämään päätä, kuului asemaväli, nyt testaaja sanoo "nostakaa vasenta kättänne". Me mietimme mitähän nyt testaan ja miksi. Tulimme siihen tulokseen, että joku haluaa pitää hauskaa tai pysyä hereillä tai voihan se olla asiakin.

Olimme saapumassa puolimatkan pääkohteeseen Cook'n kaupunkiin. Nimi on saatu entiseltä pääministeriltä. Kuulutuksessa paikkaa jo hiukan esiteltiin kertomalla se, että matkustajat voivat poiketa lyhyellä visiitillä ko. paikkakunnalla noin 20 minuuttia. Täällä suoritettiin kaikkien junien tankkaukset ja se oli pysähtymisen syynä. Teimme pienet pakolliset ostokset kannatuksen vuoksi periaatteella ja otimme valokuvia ym. Taitaa olla ainoa asema, jolla junan lähtö ilmoitetaan palosireenillä, sitten matkaan taas. Nyt kuulutus junassa kertoi, että "kaupungissa on 40 asukasta, sairaala ja koulu sekä maailman ainoa täysmittainen Golf-kenttä, jolla taatusti ei ole yhtään ruohonkortta. Hassu yhteensattuma oli se, että olimme hetkeä aikaisemmin miettineet, miten näin suurta tasaista aluetta voitaisiin hyödyntää. Emme löytäneet muita vaihtoehtoja kuin Golf-kentäksi koko alue, esim. 180000 reikäinen kenttä, siinä olisi elämäntapa-golfaajille haastetta. Aukeaa on silmänkantamattomiin ja iltapäivän kuumuus on nostanut esiin erilaisia kangastuksia, mielenkiintoista. Ennen Oldea päättyi pisin rautatiesuora, siis noin 500 km yhtä suoraa. Söimme 17h40 ja katselimme autiomaan auringon laskun. Kuulutus 19h48, että nyt pitäisi siirtää kelloja 1h30 eteenpäin, uusi aika 21h18, olimme ohittaneet aikavyöhykkeen.

Ihailimme hetken etelänristiä rata kulki vuoristoisella alueella ja tuntuvasti mutkitteli. Matkamme toiseen etappiin oli etäisyyttä noin 500 km, kun menimme yöpuulle. Osasimme hallita hytin viritykset itse.

Keskiviikko 18.02.1998 (Adelaide)

Saavuimme Adelaideen Keswick-asemalle 6h24, olimme tulleet junalla 2660 km. Vietimme päivän kaupungissa. Junamme The Overland lähti klo 19h15.

Torstai 19.02.1998 (Melbourne)

Aamun valjetessa juna kulki lähellä rantaa ja meri näkyi muutaman kerran. Rataa seurasi romukuntoinen avojohtolinja, monet langat maahan asti roikkuvina ja paikoin orsilla linnunpesiä. Noin klo 8h15 saavuimme Melbourne'n Spencer Street-asemalle.

Perjantai 20.02.1998 (Melbourne)

Vierailu Public Transport Corporation'ssa. Joukkomme saapui klo 10h30 paikkeilla PTC:n korkean rakennuksen eteen, jossa isäntämme oli herra Lindsay Brown. Rakennuksen sisääntuloaule teki väkeen vaikutuksen. Nousimme joukkona yhdellä hissillä muutaman kerroksen ylemmäs ja useiden valvottujen ovien jälkeen saavuimme suureen eteisaulaan. Kirjoittauduimme sisään käytöstä poistetun (museoidun) johdonottajan tapaisen pöydän päällä. Kertoivat, että silläkin on tavoitettu kaikkien kaupunkilinjojen raideliikenneasemat, ratalinjat. Siirryimme hiukan pidemmälle ja meille kerrottiin, että täällä tapahtuu koko Victorian osavaltion raideliikenteen ohjaus, jokaista aluetta varten on oma yksikkö ts. huone missä toiminta tapahtuu (kuusi aluetta) sekä yksi huone, johon voitiin kaikki keskittää yhden pöydän ympärille.

Herra M Smith esitteli ensin perinteistä graafista aikataulupöytää, jossa toimittiin kynän ja viivoittimen kanssa. Tapahan on hyvin käyttökelpoinen. Sitten siirryimme varsinaiseen työpaikkaan, toimivan alueen ohjauspöytään, tekniikka oli jo uutta. Graafinen piirrin seurasi tapahtumia ja käyttöpäätteeltä voitiin ohjata muuta toimintaa. Esitimme runsaasti kysymyksiä, myös vastauksia saatiin, kun kysyjä oli useita ja vastaajia useita tulikin vaikeudeksi se kenen kysymystä seuraa kun kaikki puhuvat yhtä aikaa. Niinpä piti seurata sitä mikä oli ominta. Viestiyttydet ratalinjoilla toimivat linkeissä ja kupari-kaapeleissa. Kysymystämme lasikuitukaapeleista ei ilmeisesti ymmärretty. Pahin ongelma viestiliikenteen hoitamisessa oli ”yksityistäminen”, heillä oli prosessi meneillään. Telulaitos jolle heidän viestiliikenteensä on myyty, ei ole pitänyt heidän tarpeitaan ja toimintaansa sen tärkeämpänä kuin muidenkaan telepalveluja tarvitsevien yritysten tarve on. Siis yksityisestä telolaitoksesta oli tullut junaliikenteen hoitoon heikoin lenkki ja se oli heidän pahin ongelmansa. ”Tele” ei ymmärtänyt rautatietoiminnan luonnetta.

’Mutta eikös VR-yhtiöillä tämä puoli toimi hyvin, tuli mieleen’, jos se toimiikin liian hyvin, ettei sitä edes huomata, niin silloin se on helppo myydäkin! Lopuksi meidät vietiin siihen huoneeseen, johon voitiin ottaa kaikki toiminnat siis vanhat ja uudet ohjausjärjestelmät. Eräs isännistä teki demonstraation miten heidän uusi tekniikkansa toimii ja ulottuu koko alueelle. Hän myös tiesi kertoa, että itse asiassa heillä ja meillä on toimintajärjestelmä sama vain laitteet olivat erimerkkiset. Oliko joku kysyvän näköinen, kuitenkin hän jatkoi, että Nokia Communications on markkinoinut laitteet heille, referenssissä oli ollut mm. VR. Lopuksi hän mainitsi yllättävän seikan, ”nämä laitteet ja tämä järjestelmä on tehty siten, että voimme ottaa sen heti kainaloon ja viedä sen pois täältä sinne mistä johdon päät löytyvät”. Ensin tuli mieleen ketä täällä Australiassa pelätään, meillä pelätään ”ryssää”, mutta täällä...? Vierailu oli onnistunut, isännät ystävällisiä ja vastauksia oli saatu auliisti kysymyksiin. Hyvästelimme ja poistuimme tyytyväisinä.

Matka jatkui Sydneyn kautta Aucklandiin Uuteen-Seelantiin. Neljä päivää siellä ja sitten lento Sydneyn, Kuala Lumpurin ja Singaporen kautta Suomeen.