

Arkistojen kätköstä

(Martti Piltz, Infrarakentaja 4/2009)

## SUOMEN ENSIMMÄINEN KAIVINKONE

*Vuonna 1912 Tie- ja vesirakennusten Ylihallitus hankki Suomeen ensimmäisen kaivinkoneen, kun maineikas Bucyrus C70 toimitettiin Hangon satamaan.*

Valtio rakentaa

Suomen suuriruhtinaskunta rakensi omat kulkuväylänsä Venäjän keisarikunnassa. Viime vuosisadan alussa rakennettiin paljon rautateitä. Tie- ja vesirakennusten Ylihallitus oli suuriruhtinaskunnan rakentajavirasto, joka rakensi radat, satamat ja vesistöjen perkaukset sekä avusti tientekevöllisiä tie- ja siltatöissä.

Isännän oikeudella Venäjän keisari ja sotaministeriö vaativat "yleisvaltakunnallista" Pietari-keskeistä liikenneverkkoa. Suomen säädyt vastustivat tätä suuntaamalla käytettävät varat jopa melko toissijaisiin väyliin. Yksi näistä oli rautatie Seinäjoki-Kristiinankaupunki, Kaskinen.

Suomen ensimmäinen

Kristiinankaupungin ja Kaskisten rautatie rakennettiin vuosina 1909-1913. Savisella viljelysseudulla maa-aines radan sorastukseen vaati pitkiä kuljetuksia. Soraa löytyi vain Seinäjoen tienoilta.

Koskenkorvaan perustettiin sorakuoppa ja lastausraide. Aluksi vaunut kuormattiin käsivoimin. Vuonna 1912 Ylihallitus hankki "soranlastaajakoneen". Se oli Suomen ensimmäinen kaivinkone. Se ostettiin toiminimeltä The Bucyrus Company, South Milwaukee. Tehdas toimitti koneen Hangon satamaan ja luovutti sen kokoonpantuna hintaan 89 269,70 markkaa. Konea seurasi yhdysvaltalainen monttööri, joka ohjasi kokoonpanon sekä käyttöönoton. Esittelynäytös oli Karjaalla 22.7.1912.

Mahtava laite

Bucyrus C70 oli aika mahtava laite. Se oli suora perillinen tehtaan ensimmäiselle rautatiekaivinkoneelle ("steam shovel"= höyrylapio), joka valmistui vuonna 1882. Maailman maineen se ansaitsi Panaman kanavan työmaan peruskoneena. Kaivinkone oli tietysti höyrykäyttöinen. Se oli asennettu telivaunun päälle, joka tuettiin kaivutyössä ruuvitangoilla sivuille kaatumisen estämiseksi. Vain kääntöpuomi liikkui sivusuuntaan, mikä rajoitti kaivukulman noin + - 90 asteeseen. Kauha oli 2,5 kuutioinen. Kone kulki omin voimin omilla kiskoilla. Kun kone eteni, kiskot purettiin koneen takaa ja siirrettiin eteen.

Tekomiehiä

Koneen miehistössä oli koneenkäyttäjä pomona, kauhanohjaaja, lämmittäjä ja puhdistaja. Hän oli samalla lämmittäjän varamies ja yövartija. Myöhemmin palkattiin toinen

koneenkäyttäjää. He ja kauhan ohjaaja olivat ydinporukka, jotka jakoivat keskenään suoritepalkkion. Se maksettiin täytetyistä vaunuista peruspalkan lisäksi.

Vähiten kadehdittava oli kauhanohjaajan työ. Hänen työpisteensä oli suojaamaton jakkara kaivinkoneen peruspuomin kyljessä. Siitä epäilemättä oli hyvä näköyhteys kauhaan ja kaivupuomiin, mutta työergonomia saattoi olla vaatimaton. Koneporukan lisäksi oli seitsemän miehen työkuunta, joka avusti vaunujen täytössä ja piti raiteet kunnossa. Kone tarvitsi jatkuvasti päivystävän veturin avukseen.

#### Kone kaatui Koskenkorvalla

Kokematon työporukka kaatoi koneen heti, kun se tuli Koskenkorvalle. Vauriot olivat vähäiset, mutta nostoon meni lähes kolme viikkoa, mikä rajoitti huomattavasti kaivutulosta. Muita merkittäviä häiriöitä ei ollut. Kaivuria käytettiin Koskenkorvassa kahtena työ kautena. Sen jälkeen se purettiin siirtokuntoon ja lähetettiin seuraavalle työmaalle. Paikallisista lehdistä ainakin Wasabladet teki siirrosta uutisen. Kokemukset olivat myönteiset. Kaikkiaan se kuormasi 27 394 vaunukuormaa, yhteensä 145 066 kuutiota soraa.

#### Hyvät kokemukset

Kustannusrakenteesta päivystysveturi vei noin kolmanneksen, palkat vajaan toisen kolmanneksen, korko ja kuoletus noin viidenneksen sekä polttoaineet, korjaus, öljyt ja voiteluaineet loput. Polttoaineet olivat halkoja, joita kone popsi 1 453 mottia. Konelastaus oli hieman kalliimpaa kuin käsityö, ilmeisesti palkoissa ei ollut hurraamista.

Bucyruksen kaveriksi rautateidendan rakennustöihin hankittiin vuosina 1914 ja 1915 A.G. Arthur Koppelilta hieman pienemmät koneet. Kaivinkoneet saivat sitten kekseliäät nimet: N:o 1, N:o 2 ja N:o 3. Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksella oli jo käytössä höyryjyvä ja useita ruoppauslaitoksia ennen kuin Bucyrus hankittiin, joten se ei ollut Suomen suuriruhtinaskunnan ensimmäinen moottoroitu työkone.

*Lähteet: Rakennustaito s. 194, 14/1912, Rakennustaito s. 108, 8/1913, Strömberg, Johan August, Moring, Einar, 1915, Teknillis-taloudellinen selonteko Seinäjoki-Kristiinankaupunki, Kaskinen rautatierakennuksesta, Helsinki, www.bucyrus.com*



#### KUVATEKSTI:

*Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen edustuskuva Bucyrus C70- kaivinkoneesta Koskenkorvan sorakuopassa. Se on kopioitu radan rakennusselostuksesta. Kuvan ottoajankohta on hieman epäselvä, mahdollisia ovat vuodet 1912 ja 1913.*