



■ Sininen juna.

■ Petteri Holma TERVOLA

Sadekuuro piiskaa Lättähätun kuljettamon piskuista, jotenkin hellyttävän oloista etulasia. Näkyvyys on hetken lähes nollassa, mutta ei hätää.

Veturinkuljettaja evp:n, ylivesikalaisen Paavo Törmän, 55, käsi kurkottaa lasin laidan kahvaan ja tekee pienen edestakaisen liikkeen, joka herättää ikkunapyyhkimen henkiin. Kiskot näkyvät kirkkaana jälleen.

Vaan kuinka nopeasti ja missä matkassa tällainen aparaatti mahtaa pysähtyä tällaisesta vauhdista näin määrässä kelissä?

Ääneen ajattelemisen kostaatuu välittömästi. Törmä ei vastaa, vaan ryhtyy jarruttamaan. Vauhti, joka oli äsken huimattua 80 kilometriä tunnissa, hiljenee muutamassa sekunnissa nolnaan.

– 300 metriä, kuljettaja raportoi ja huomauttaa, että täydessä, 150 hengen lastissa kiskobussin jarrutusmatka venyisi helposti yli kilometriin.

Juna, joka palveli

Lättähattu on sympaattisen junan maineessa.

Vaikka viimeinen kiskobussi poistui säännöllisestä matkustajajunaliikenteestä jo lähes kaksikymmentä vuotta sitten, junansa ei ole unohtanut sinisiä vaunuja. Ja muistot ovat lämpimät.

Siinä, missä tämän päivän sähköisiä matkustajajunia voisi kuvailla sanoilla kiireinen, joustamaton, persoonaton ja työkeä, Lättähattuun sopivat adjektiivit kiiretön, joustava, persoonallinen ja palveluaitis.

Lapissa kerrotaan yhä tarinoita siitä, kuinka Lättähätulla päästiin kätevästi kaupungista tai pikkukylästä kairaamaan marjaan, kalalle tai metsälle. Kuljettaja pysäytti junan sinne, minne matkustaja halusi ja otti tämän kyytiin sieltä, mistä oli sovittu. Palvelu – josta ei koitunut asiakkaalle lisäkuluja – pelasi läpi vuoden kaikkiin vuorokaudenaikeihin.

– Totta se on, Paavo Törmä vahvistaa tarinat ja muistelee, kuinka juna poimi kyytiinsä myös ne pimeästä metsästä radan varteen osanneet kairankulkijat, jotka näyttivät kuljettajalle pysäyttämismerkkiä tuleen tuikutulla tuohenpalasella.

– Lättähätujen myötä raiteilta katosi palvelu, kuljettamon seinäpenkillä istuva Törmän kollega, yli-ilmainen veturinkuljettaja Antti Kaisto, 49, toteaa haikueita äänessään.

Törmä ja Kaisto tietävät, mistä puhuvat. Miehillä on yhteensä lähes 65 vuoden työkokemus junaliikenteestä, josta Törmä jäi äskettäin eläkkeelle. Kaisto saa yhä leipänsä kiskoilta. Hänen tuorein työkalunsa on Dv12-dieselveturi eli Dreeveri, kuten ammattilaiset sanovat.

2000-luvun junabisnes vannoo kustannustehokkuuden ja mahdollisimman suuren tuloksen nimeen, kuten kaikki muutkin tämän ajan bisnekset. Aika on muuttunut rahaksi, rento ote stressiksi.

– Kun ajoin jokin aika sitten lähiliikenteen junia Helsingissä, meitä kiellettiin odottamasta juoksevia asiakkaita. Junan piti lähteä sekunninlleen oikeaan aikaan, Törmä siunaa.

Juna, jota saa ajaa

Lättähätussa kaikki on toisin.

Antti Kaisto ja Paavo Törmä ovat matkalla Oulusta Rovaniemelle. Museojuna on saanut tilauksen Lapista, missä paikallispankin väki haluaa ilahduttaa avainasiakkaitaan

PoRha

- Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry.
- Perustettu vuonna 2000. Jäseniä runsaat 130 Keski-Suomesta Lappiin. Jäsenet rautatiealan ammattilaisia ja harrastajia sekä muita yhdistystoiminnasta kiinnostuneita.
- Järjestää kerhoiltoja, rautatieaiheisia esitelmää ja yleisötilaisuuksia sekä jäsenmatkoja ja -retkiä.

Tarjoaa kunnostamallaan kiskoautoilla kuljetuksia ja elämysmatkoja (museoliikenne) niistä kiinnostuneille.

- Kehittää ja ylläpitää rautatie- ja pienoisorautatieharrastusta. Vaalii ja säilyttää rautatiehistoriallisia taitoja ja esineitä.

Muhammadin ikäinen puu

Ei tiennyt Matti Riuttanen kantoa olkapäälleen asetellessaan sitä, kuinka vanhan puun kanssa hän oli tekemisissä.

– En pitänyt sitä silloin kantoa kummempaan, hän tunnustaa.

Sittemmin tämän kutturalaiskannon iäksi paljastui reilut 1 400 vuotta. Kysymyksessä on mitä todennäköisimmin vanhin Suomessa koskaan löydetty maanpäällinen puun osa.

– Ajattele, se on syntynyt samoihin aikoihin kuin profaetta Muhammad (islaminuksen perustaja, joka syntyi 570 jKr ja kuoli 632 jKr), Riuttanen kehottaa.

Kellopuuta etsimässä

Löydöstä on kulunut aikaa jo neljä kesää, mutta muistot elävät yhä vahvana.

Keski-Suomessa, Korpilahden Sarvenperän kylässä asuvalla Matti Riuttasella on kesäasunto tai paremminkin kämpä Inarin Kutturassa, missä hän käy yleensä pari kertaa kesässä harrastamassa muun muassa kulan kaivuuta.

Sarvenperäläisillä on kylässään korsi, jonka kylän väki on siustanut pääasiassa sota-aikan tavaroilla. Tuona kesänä joku toi korsiin kellon, joka ei sopinut Riuttasen mielestä korsiin tyyliin. Koska mies oli menossa pohjoiseen, hän päätti etsiä samalla reissulla maastosta sopivan kelon ja työstää siitä uuden, retroympäristöön sopivamman ajannäyttäjän.

Kutturassa Riuttanen nousi Kotivaaran rinteelle, missä hänen katseensa osui kantaan. Koska puu vaikutti sopivalta



kellomateriaaliksi ja myös kannettavaksi, löytäjä nosti kannon olkapäälleen, toi puun kappalle ja ryhtyi muokkaamaan luontokappaletta kellon muotoon.

Tässä vaiheessa kellontekijä huomasi, että kannon ydin oli kivikova, tiukkasystä puuta, joka katki sisäänsä vuosirenkait. Hän haki suurennuslasin ja lasi puun iäksi 428 vuotta.

– Se tuntui hämmästyttävältä, sillä puun läpimitta oli vain 38 senttiä, Riuttanen kertoo hetkestä, jolloin hänen uteliaisuutensa heräsi.

– Minua alkoi kiinnostaa se, milloin puu oli aloittanut kasvunsa ja milloin se oli kuollut.

990 vuotta kelona

Matti Riuttanen otti yhteyttä Metsäntutkimuslaitoksen (Metla) Rovaniemen tutkimusosastoon, josta häntä neuvottiin lähettämään puunäyte asemalle tarkempiin tutkimuksiin.

Metla tunnetaan muun muassa lustotutkimuksistaan. Metsäntutkijat ovat kyenneet laatimaan tunturijärvien pohjamudasta kaivamiensa oppuuden avulla tuhansien vuosien pituisen lustosarjan, jonka he ovat yhdistäneet lustokalenteriksi. Mitä tahansa maastosta löydettyä puuta, josta löytyy lustoja, voidaan verrata lustosarjaan ja hokkus-



■ Paavo Törmä ajaa Lättähätussa.

Lämpimien muistojen Lättähattu

Kuljettamon seinää koristaa radiopuhelin, josta kuuluu nytkin Rovaniemen aseman ääni.

– 1097, lupa Koivun suuntaan, se ilmoittaa. Kiskot ovat Ratahallintokeskuksen ja kiskojuon vuokrauslaitoksen toimii VR, joka päättää, kuka kiskoilla ajaa, millä ja milloin.

– 1097, lupa vastaanotettu Koivun suuntaan, Törmä kuittaa.

Juna, jolla on sielu

Lättähätun ovimainokset markkinoivat Kulta Katriina -kahvia sekä Best Seller -pienoisoromaaneja: Kulta-, Lääkäri-, Palmu-, Tohtori Frank - ja Linnasarjoja. Katossa on kyltti, joka kiertää oleskelun ohjaamossa ajon aikana sekä suomen- että ruotsinkielisiltä. Toisen kyltin mukaan myös kuljettajan kanssa keskusteleminen on kiellettyä puuhaa.

Sitä kieltä taidettiin rikkoa jo takavuosisikymmenien kyydeissä.

Puoliympyrän mallisen kuljettamon seinät ovat vanerivillua, ikkunapielellä lakattua puuta. Lasiruutuja on seitsemän. Kiskot kolisevat kodikkaasti.

Törmä ja Kaisto keuhavat junan tekniikkaa yksinkertaiseksi ja luotettavaksi. Lättähattu ei ole mikään Pendolino, jota saa kuskata tämän tästä korjaamolle.

– Harvoin tässä on mitään vikaa, ja jos joskus onkin, niin se saadaan kuntoon yleensä rautalangalla ja jakoavaimella, he kertovat.

– Ja pieniruokainenkin tämä on. Polttoöljyä kuluu 20-25 litraa sataselle. Yhdellä tankillisella ajaa jopa 1 500 kilometriä.

Kuljettamon nurkassa on ovi, jonka takana on junan ainoa vessa. Pönttö on perinteistä



■ Löpöä tankkiin.

”kiskot vilkkaa” -mallia. Kyltti kielteä seisovasta junasta kakkamaisen. Käsiensuulastaan vesi tulee 20 litran seinäsäiliöstä.

Tyhjän matkustamon penkkejä peittää vihreä pylväsikangas. Katossa on ilmanjäädytyn, käsikäyttöisen sekin. Nestekiertoilämmitteisessä Lättähätussa riitti lämpöä sekä talvella että erityisesti kesällä.

– Nuorempana saatoimme avata kesähelmeillä ovet sekä keulasta että perästä, mutta enää se ei käy. Vanhan niska menevät vedosta heti jumiin, Törmä valittelee ja kertoo kyydittäneensä pari kesää sitten viikon ajan saksalaisten junaharrastajien ryhmää ympäri Suomea.

Porukka ihastui Lättähattuun niin, että oli-

si viihtynyt junassa toisenkin viikon. Se ei onnistunut, koska Törmän piti palata oikeisiin töihin.

Juna, jossa on taikaa

Valot radanvarren tolpissa ja ääni radiopuhelimessa kertovat, että Rovaniemen asema lähestyy.

Aseman pihamaalla on ihmisiä, joiden katseet kääntyvät, kun Lättähattu lipuu laiturin. Hämmästyks vaihtuu nopeasti iloiseen viirneeseen. Innokkaimmat innostuvat vilkuttamaan.

– Tämä on aina tätä, Antti Kaisto toteaa.

Lättähattu

■ Viralliselta nimeltään Dm7 (ensimmäiset vaunut Dm6).

■ Sai lempinimensä 1950-luvun nuorisomuodista: teinipoikien lyttyyn painetuista huopahatuista. Lempinimi syrjäytti täysin VR:n järjestämän nimikilpailun voittajan, Sinikon.

■ Valmistettiin 1953-1963 yhteensä 197 kappaletta ja erilaisia liitevaunuja lähes saman verran.

■ Rakentajana toimi Valmet Oy:n lentokonetehtaan Tampereella. Dieselmoottorit tulivat Valmetin Linnavuoren tuhtaalta Siurosta. Lisensijuna, jonka suunnitteli ja ruotsalainen Hilding Karlsson.

■ Korvasi höyryveturin vetämä, puukorisista vaunuista koostunut henkilöjuna, jotka olivat hitaita ja kallita käytettä.

■ Paino tyhjänä 19,4 tonnia. 8-sylinterinen dieselmoottori, jossa 180 hevosvoimaa. Matkustajajalkoja 56, henkilökuuntia 7. Suurin nopeus 95 kilometriä tunnissa.

■ Ensimmäiset vaunut aloittivat liikennöinnin Oulun seudulla kesäkuussa 1954. Viimeiset vaunut poistuivat säännöllisestä matkustajaliikenteestä 1988.

■ Käytetään nykyisin jonkin verran museojunina tilausliikenteessä sekä sähkörajojen työ- ja tarkastusvaunuina.

Vanhimmat puut

■ Maailman pitkäikäisin puulaji on vihenmänty, joita kasvaa Lounais-Yhdysvalloissa, Kalifornian kuumilla, kuivilla ja karuilla White Mountainin vuorilla.

■ Vanhimman, yhä elävän puun titelliä pitää hallussaan Metusalemiksin ristitty puu, joka on iältään noin 4 755-vuotias. Vieläkin vanhempi puu (5 100-5 200-vuotias) kuoli 1960-luvulla tutkijan kaadettua puun.

■ Vanhimmatkin vihenmänty ovat kooltaan vain 5-12-metrisiä. Puu tuottaa kappia ja siemeniä kuolemaansa saakka.

■ Runsaat pihkaisuus suoja vihenmäntä tuholaisilta ja estää lahoamisen myös puun kuoleman jälkeen. Vanhimpien maapuiden ikä on noin 12 000 vuotta.

■ Suomen vanhimman, elävän puun titelliä pitää hallussaan Karigasniemen Muotkatunturin seudulla kasvava mänty, jonka ikä on reilut 810 vuotta.

■ Pala 1000-vuotiaa tervaskantaa.

PETTERI HOLMA