

Resiina-ajelu Haapamäki – Yltiä – Piili ja takaisin



Resiina oli monelle entuudestaan tuttu vain vanhoista suomalaisista elokuvista, joissa topparoikaksi nimetty työkunta rakentaa junarataa. Muistettavin lienee Aku Korhosen näyttelemä Lapatossu vuodelta 1937.

Tällaisin mielikuvin saavuimme joskus Mierontieksikin kutsutun rataosuuden Haapamäki – Pori varteen Haapamäen taajamasta vähän Virroille päin. Tusina ”latulaista” pysäköi autonsa ratapenkan viereen ja kapusi uteliaiin mielin radalle, jolta varsinainen junaliikenne oli loppunut jo neljännesvuosisata sitten.

Siellä ne olivat; omituiset hökötykset seisoivat kiskoilla topparoikkiaan odottamassa. Tusinasta uskalikosta saatiin sopivasti luotua kaksi kuusijäsenistä topparoikkaa. Kumpaankin miehistöön valittiin pari hommaa jo aiemmin kokeillutta matkaaajaa.

Resiinalla ajo vaatii turvallisuuden ylläpitämiseksi huolellisuutta. Erityisesti siirtymisessä työvuorosta tähystäjäksi ja päinvastoin on oltava tarkkana. Pienessä tilassa lavetilla liikkua on varottava astumasta liikkuvan pyörän päälle. On myös seurattava, ettei vauhdissa keinuva kampi iskeydy vartaloon tai tartu liian löysiin vaatteisiin.

Varo-ohjeet mielessä nelipyöräinen ajopeli työnnetään varovasti jaloilla avittaen liikkeelle. Työvuorossa olevat tarttuvat vipuvarren eli pumppukahvan päissä oleviin kahteen kädensijaan. Kummassakin päässä on kaksi pumppaajaa, jotka liikuttavat vipuvartta edestakaisin ylös – alas. Resiinan pyörien liike syntyy, kun vipuvarsi on kytketty välitystangolla suureen hammasrattaaseen, joka puolestaan välittää liikkeen pienemmän hammasrattaan välityksellä pyörien akselille.



Liikkeelle panevana voimana raskaalle resiinalle on kuitenkin ihmisvoima. Pumppukahvan kummassakin päässä pääsee tosissaan työskentelyn makuun, josta vartalon lähes kaikki lihakset saavat osansa. Kahvaa painetaan käsivarsilla alaspäin koko ruumiinpainolla niin, että vartalon laskeutuessa alas polvet taipuvat joustavasti koukkuun. Ala-asennosta nousee kahvasta ylöspäin vetäen selkä koko ajan suorana pitäen. Aivan kuin nostaisi levytankoa maasta.



Vauhtiin päästyämme meno alkaakin jo vähän pelottaa. Miten työvuoron vaihto onnistuu; astunko jalallani harhaan vai jääkö puseroni kiinni murhaavasti liikkuvaan pumppukahvaan. Uusi yllätys koittaa vauhdin kiihdyttyä, ja kun edessä menevän resiinan vauhti hidastuu. Turvaväli on unohdettu! Kammen liikkeen hidastaminen ei millään onnistu käsivoimin. Tähystämisvuorossa olevan on noustava koko painollaan resiinan toisella sivulla olevalle jarrulle, jonka mekanismi painaa jarrupalat vasten teräksisiä pyöriä. Jarruissa ei ole nykyautojen tapaan mitään tehostimia, vaan kunnon jarruttamiseen tarvitaan sellainen massa, johon heiveröisen naistähystäjän paino ei kunnolla tunnu riittävän.



Ilman vahinkoja pääsemme ensimmäiselle välietapille Yltiän asemalle, joka on noin yhdeksän kilometrin päässä lähtöpaikaltamme. Käytöstä poistetun aseman uusilta haltijoilta Maralta ja Sinikalta saamme maukkaan välipalan; kahvit ja muna-anjovisvoileivät, jotka alkumatkan urakan nostattaman nälän jälkeen jo maittavatkin.



Alkumatka on ollut vähäistä nousua, mutta eteenpäin päästään pääosin lievään alamäkeen. Matka ei suju kuitenkaan ongelmitta. Kovan talven aikana raskas lumi on kaatanut joitakin puita kiskojen päälle, eikä matka pääse jatkumaan ennen kuin ne on raivattu tieltämme. Useimmat lepän varret ovat kevyitä katkottavaksi, mutta yksi mänty näyttää muodostuvan ohittamattomaksi, kun ainoat mukana olevat raivausvälineet ovat paljaat kädet ja yksi linkkuveitsi. Riuskimpien miesten voimin männyn latva saadaan kuitenkin käännettyä ja pidettyä kiskojen sivussa sen verran, että resiat pääsevät ohittamaan kohdan esteettä.



Lopulta edessä on Piilin asema, joka Yltiän tapaan on kunnostettavana. Olemme puolimatassa, ja kun säätietojen mukaan kolmen aikaan ilta päivällä alkaa sataa, lähdemme sateen välttääksemme heti pienen seisokin jälkeen pumppaamaan takaisin päin. Sitä paitsi meille on luvattu Yltiässä vielä hieman lisää vieraanvaraisuutta.

Sade alkaa luvattua aiemmin ja matkaa on vielä jäljellä. Ei auta, vaikkei miellyttävää olekaan. Sade piiskaa takapuoli menosuuntaan ylämäkeä pumppaavan selkää ja housujen takamuksia. Tekee mieli vaihtoon!

Yltiän asemalle saavumme nyt märkinä, mutta iloisina kun pääsemme sananmukaisesti lihapatojen ääreen. Sinikan tarjoama keitto maistuu ja lämmittää. Sen ohella on tarjolla vielä useita leipävaihtoehtoja. Ruokailun kruunaa tuoremarjoista tehty kiisseli vaniljakastikkeella. Herkullista! Kaikkia ruokalajeja tekee mieli santsata useampaan kertaan. Ja niin tehdäänkin.



Aseman isäntä kertoo meille mielenkiintoisia tarinoita aseman historian eri vaiheista ja esittelee myös erikummallisia esineitä, joita hänelle on kertynyt vuosien saatossa. Tavalliselle nykypäivän ihmiselle nuo esineet ovat jo tuiki tuntemattomia. Nykypäivää asemalla kuvastavat Maran esittelemä karaokelaitteisto, jota ryhdytään tietysti innolla kokeilemaan. Uskalikkoja on kuitenkin vähän. Yksi kuitenkin rohkenee ja saamme kuulla usean, aplodit ansaitsevan laulun.



Loppumatka on helppo, vaikka aluksi sitä haittaa kosteiden vaatteiden aiheuttama kylmyys. Edellä pumppaava resiina on nyt vauhdissa ja jättää perässä tulevan jäykemmän resiinan ja sen maisemia ihastelevan topparoikan kauaksi taakseen... Hammasrattaiden murina resiinassa voimistuu ja pelkäämme, että mekanismi lopulta hajoaa. Niin ei kuitenkaan käy, vaan palaamme itse ja myös resiinat ehjinä lähtöpaikkaan. Alun pelko on jo hävinnyt ja pidämme itseämme resiina-ajelun ammattilaisina. Maratonin mittainen matka on pumpattu!

Mauri