



KIVI- KASSETTI

Korean kiiltävistä lavankyljistä huolimatta perniöläisen E. Gustafsson OY:n kasettiautolla ajetaan järeää kalkkikiveä. Kalkkikiven tie jalostukseen kulkee karusta louhoksesta yhdelle Suomen kauneimmista kippipaikoista.

Särkisalossa, Isoluodon saarella sijaitsee Omya Oy:n Kalkin jalostuslaitos. Paikalla siis valmistetaan kalkkikivestä kalkkia moniin eri käyttötarkoituksiin. Alueelle on perustettu kalkkikaivos jo yli 130 vuotta sitten jonka omat esiintymät ovat sittemmin jo ehtyneet.

Tehtaan toiminta jatkuu edelleen sen jalostaessa muualta tuotavaa kalkkikiveä. Odottelemme kuljetusyrittäjä Toni Gustafssonin kanssa juuri tuotantolaitoksen portilla yhtä saapuvaa kalkkikivi kuormaa joita hänen autonsa toimittavat laitokseen vajaan tunnin välein. Pian mutkan takaa kuuluu Scanian veekasin vedätysääni. Kohta esiin tulee sininen 76-tonninen kasettisyndistelmä täydessä kalkkikivikuormassa. Sata vuotta sitten kalkki tuli kaivoksesta jalostettavaksi pienillä vaunuilla kapearaiteista rautatietä pitkin, nykyään 32-pyöräisellä ja 730 hevosvoimaisella kumipyörin kulkevalla kalkkijunalla 50 kilometrin päästä naapurikylästä.

Massojen korotukset olivat tervetullut uudistus Gustafssonille. Nyt viedään neljässä kuormassa se mitä ennen viidessä. Yrittäjä muistuttaa että kuljettajien ammattitaidon merkitys kasvoi myös. Esimerkiksi polttoaineen kulutus nousee kovemmilla painoilla herkemmin jos esimerkiksi maastoa ei osaa hyödyntää. Isäntä on kuitenkin tyytyväinen

kuljettajiinsa jotka ovat motivoituneita hoitamaan työnsä viimeisen päälle.

Sinisillä Scanioilla. Kuljetusliikkeen kolme autoa tunnistaa sinisestä väristään. Sen lisäksi että ne ovat väritään sinisiä, ne ovat kaikki Scanioita ja 76-tonnisia yhdistelmiä. Kaksi autoista on kasettisyndistelmiä kun taas yksi on varustettu koukkulaitteella vaihtolavaperävaunulla. Vaihtolavoja on kaikkiaan kolmisenkymmentä joista yli puolet on jatkuvasti asiakkailta vuokralla. Koukkuautolla ajetaan muun

ajomatkaa louhokselta jalostamoon tulee noin 50 kilometriä, autot liikkuvat reitillä kahdessa vuorossa.

muassa Tiilerin ajoja mutta tarvittaessa myös kalkkikiviä kun päälle vain vaihdetaan kivilavat.

Autojen lisäksi konekantaan on kuuden pyöräkuormaajan, kahden kaivinkoneen ja yhden dumperin verran. Kalkkikivi työllistää niin koneita kuin auto-

Perniössä ollaan tyytyväisiä uuteen päällirakenteeseen niin kuljettajien kuin isännänkin puolesta. Valmistu tuli kerralla ja sellainen kuin oli puhekin.



jakin eniten. Toni Gustafsson kertoo että he urakoivat kiven kalliosta jalostukseen asti. Ulkopuolista alihankkijaa käyteen vain kiven räjäytyksessä, muu kiven käsittely hoidetaan omilla koneilla ja omalla henkilökunnalla. Henkilökuntaa kuljetusliikkeessä on Tonin lisäksi kymmenen henkeä. Tonin isä ja yrityksen vuonna 1974 perustanut **Esko Gustafsson** on jo eläkkeellä mutta on mukana taustalla yhä edelleen aktiivisesti. Toni edustaa itse asiassa jo kolmatta yrittäjä sukupolvea sillä Eskon isä on aloittanut kuorma-autoilun jo vuonna 1960.

Ruotsalaista osaamista. Tuorein yhdistelmä on Scania R730 kasettiyhdistelmä joka on ollut liikenteessä kevästä asti. Gustafsson harmittelee ettei autoon ole vielä saatu karjapuskuria ja pystyputkia jotka siihen on vielä tulossa. Päällirakenteiden osalta yhdistelmä onkin ollut valmis ja toimiva peli heti luovutushetkestä asti. Kasettivarustuksen autoon on valmistanut Ruotsin Övertorneässä toimiva SLP.

”Aluksi uutta kasettivarustusta hankittaessa minulla oli kaksi ajatusta mielessä, kasetin pitää olla perävaununrunkolla pyörien päällä ja mieluummin ei automaattikasetti vaan perinteinen malli. Nämä seikat juontavat juurensa huonoihin kokemuksiin edellä mainituista varusteista eräässä aiemmassa kasettiyhdistelmässämme. Lopulta kuitenkin otettiin automaatti kun sain luotettavaa tietoa SLP:n toimintavarmuudesta”, Toni Gustafsson kertoo seurattessamme kuljettaja Aapo Kososen kasetoimintaa. Rullien päällä kuljetuksen aikana olevassa kasetissa ei pitäisi esiintyä Tonin mukaan ainakaan samaa ongelmaa kuin Gustafssonin aiemmassa kasetissa joka putosi kuljetusasennoissa kuoppiin niin että lavanpohja oli perävaunun runkoa vasten -kasetti ei aina jaksanut nousta ylös kiskoille.

Siisti, toimiva ja alviton. Ruotsalaisen SLP:n valmistamat kasettivarusteet eivät ole kovinkaan yleisiä Suomessa. Useimmat övertorneälaiset kasetit löytyvät Pohjanmaalta ruotsinkieliseltä rannikkoalueelta. Tonin mukaan itse SLP:tä kohtaan ei ollut juuri ennakkoluuloja ja mielikuva laadukkaasta tuotteesta vahvistui entisestään kun uusiyhdistelmä saatiin töihin.

”Työnjälki on siistiä ja laite toimii niin kuin pitää. Lisäksi positiivisena yllätyksenä tuli se että useat varusteet joita kysyimme, kuului jo pakettiin ja myöskin hintaan. Myös erikoisoiheet otettiin huomioon kuten perävaunun kasetin hydraulinen perälauta jonka käyttö kippipaikalla on ehdotonta johtuen ympäristöluvasta joka velvoittaa käyttämään hydraulisesti hallittavaa perälautaa melusaasteen lieventämiseksi. Hinta oli sama kuin kotimaisilla vastaavilla tuotteilla, paitsi arvonnalisäveroa ei tarvinnut

massojen noustua lisääntyi myös ammattitaitoisten kuljettajien merkitys.



Ympäristölupa rajoittaa kiven ajoa muun muassa kellonaikojen osalta kippauspaikasta johtuen josta ääni kantautuu herkästi kesämökkejä kuhisevaan saaristoon. Myöskään perälauta ei saa kolahdella luvan ehtojen mukaan joten kasetti on varustettu hydraulisella perälaudalla.



Tilaa kuvatekstile. Ut ulput irit, quis do consequam quis esent vullum iriustie feum eriusci liquat utpat vercin enit accum iustisi exerostis nostrud mo.

maksaa mikä pienensi rahoituksen määrää”, Gustafsson kertoo tuoreimmasta hankinnastaan.

Kaupat tehtiin tehtaan Suomen edustajan, Kenneth Hellmanin kanssa. Tonin mukaan kaupanteosta jäi positiivinen vaikutelma kun tuote oli lueteltu yksityiskohtaisesti kauppakirjassa ja tuote oli myös valmistuessaan sen mukainen.

Terästä ja varusteita. Lavat ovat valmistettu Hardox -teräksestä ja niiden pohjat ovat 8 millistä levyä ja laidat puolestaan 6 millistä. Vetoauton laatikko on 17 ja perävaunu 23,5 kuutioinen. Komponentit ovat tuttua tavaraa, akselit ovat BPW:iltä ja aisa VBG:ltä. Varustukseen kuuluu kaukosäädin jolla aisa nousee ja laskee tilanteesta riippuen. Kaukosäätimestä voidaan lisäksi kytkeä tienvarteen jäävään vaunuun parkit ja varoitusvilkut päälle. Perävaunussa on merkkivalo mikä kertoo aisan asennosta, valon näkee luonnollisesti peilistä. Jo aiemmin

mainittu, ympäristöluvan mukainen hydraulinen perälauta vaatii toimiakseen vetoautosta letkun lavan reunaan minkä kiinnittäminen ottaa aikaa muutaman sekunnin ja se kuuluu jo luonnollisestikin rutiiniin. Kuljettaja Aapo Kosonen toteaa että kyseinen varuste on hyvä myös siinä mielessä että silloin tällöin paluukuormina kuljetettavat silikaattikalkkikuormat lähtevät varmasti pois viimeisiä rippeitä myöten kasetista kun perälautaa kiinni pari kertaa kolauttamalla.

Omapainoa täysilmajousitetulla yhdistelmällä on 27,400 kiloa mikä on varsin kohtuullinen lukema ottaen huomioon että kyseessä on kivilavoilla varustettu yhdistelmä.

Kahdessa vuorossa. Kivet kipataan Särkisalossa tehtaan kattojen yläpuolella olevaan siiloon josta ne kulkeutuvat kuljettimella murskattavaksi ja jalostettaviksi. seuraava reissu alkaa paluukuorman



Paluukuormaksi lastattiin tällä kertaa silikaattikalkkia joka on hienoa, puuterimaista tavaraa. Kuljetettava kalkkikivikuorma muodostuu parhaimmillaan lähes puolen kuution lohkaista

lastaamisella. Volvon pyöräkuormaaja annostelee reilun 48-tonnin kuorman silikaattikalkkia joka on kalkin valmistuksessa syntyvää sivutuotetta. Se on siksi sivutuotetta että se on eroteltu erilleen muun muassa värivirheen vuoksi mutta soveltuu erinomaisesti esimerkiksi maan parannusaineeksi pellolle. Tällä kertaa kuorma toimitetaan parinkymmenen kilometrin päähän. Kuorma kipataan pellonreunaan josta isäntä levittää sen itse pellolleen.

Aapo Kosonen on ajanut Gustafssonilla puolisisentoista vuotta kasettiautoa, sitä ennen työkaluna on ollut muun muassa koukkulavayhdistelmä metsähakkeen ajossa. Kohti louhosta ajellessa Aapo kertoo että vuosituhannen alussa ajohaluja lähdettiin ruokkimaan Keski-Euroopan CEMT-liikenteeseen Sisu-Transin autolla -maailmankuva avar-

tui. Nykyistä työtään hän pitää autossa asumisen nähneenä varsin mukavana.

”Me ajetaan Greger Fribergin kanssa tätä autoa kahdessa vuorossa joten yleensä tietää jo hyvissä ajoin milloin on töissä ja milloin vapaalla. Vaikka alla on isoin versio Scania mallistosta, ei Kosonen tunnustaudu merkifanaatikoksi.

”Se auto jolla työnteko on mahdollisimman sujuvaa, on hyvä auto. Sain silloin CEMT hommissa alle uuden Renault Magnumin joka jätti todella hyvät muistot. Kyllähän tämäkin auto on tuntuu hyvälle tähän työhön. Varusteet ovat hyvät ja moottorissa voimaa”, Kosonen kiteyttää. ☐

Särkisaloon kippipaikka on varmasti yksi maamme kauneimmalla paikalla sijaitsevia



Kaukosäätimestä voidaan hallita vetoaisan nostoa ja laskua sekä tien varteen jätetyn perävaunun pysäköintivaloja sekä varoitusvilkkuja.

