



Kuva 1. Yleisnäkymä palon loppuvaiheessa. Vaunuja siirretty niin, että paloalueella on vain kolme rautatievaunua ja säiliöauto.

Palopäällikkö VEIKKO TOIVONEN

Kevytbensiniin lastauspaikalla suurtulipalo Junan kolme säiliövaunua, perävaunullinen säiliöauto ja pienoisbussi liekeissä yöllä Keravan rautatieasemalla

614.841.41.004.6
614.841.48



Kuva 2. Eteläpään kolme tyhjää vaunua on jo siirretty suojaan. Säiliöauton perävaunun sammutusta suoritetaan valutusperiaatteella toimivalla omatekoisella kevytvaahtolaitteella.

Valokuvat V. KERMINEN

Lauantaina maaliskuun 2. päivänä 1968 klo 3.49 ilmoitettiin Keravan asematoimistosta palokuntaan ratapihalla säiliöautoista rautatiesäiliövaunuihin tapahtuvassa tankkauksessa palon saaneen alun ja leviävän nopeasti. Kysymyksessä oli 12 rautatievaunua käsittävän, yhteisvetoisuudeltaan 720 m³ kevytbensiniä käsittävän junan täyttö, jonka täytön määrästä ei palopaikalle saavuttaessa saatu heti selvää, sillä täytön valvojaa ja säiliöautojen kuljettajia ei tavattu palopaikalle tultaessa. Kun kysymyksessä oli palo, joka saattoi seurauksiltaan olla arvaamaton, annettiin paloasemalta kauppalan kaikille palokunnille (vakinainen, puolivakinainen, Savion Seudun VPK ja Nokia Oy:n Savion kumitehtaan TPK) heti hälytys ja palopaikalta (ajomatka n. 500 m) radiopuhelimella hälytyskeskukselle määräys tehdä suurpalohälytys.

Tilannearvio (kartta n:o 1) selvitti täytetyiksi 7 rautatiesäiliövaunua ja täytön olleen käynnissä kahdeksanteen vaunuun. Kaikki 12 vaunua olivat toisiinsa kytketyt. Palavien säiliövaunujen vieressä oli säiliöauto (perävaunullinen, vetoisuus 10000 + 10000 litraa), josta sähköpumppun (teho n. 500 l/min.) välityksellä siirrettiin perävaunusta bensiiniä täytön alaiseen rautatievaunuun. Paikan välittömässä läheisyydessä oli myös Neste Oy:n Kleinbussi, jonka olisi pitänyt olla täyttöalueen ulkopuolella.

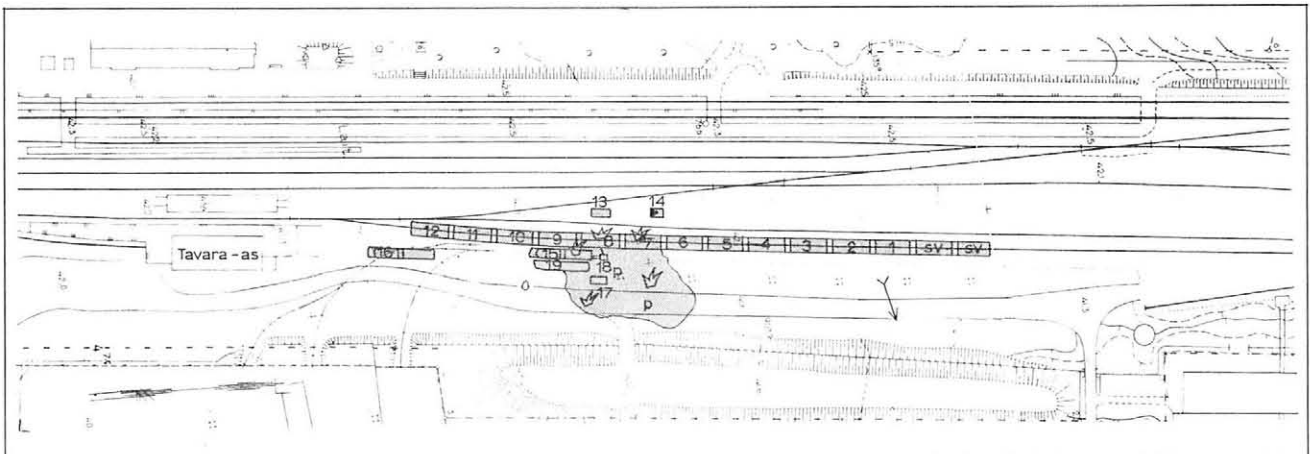
SAMMUTUSTOIMENPITEET

Palokunnan ensilähdön auto n:o 4 ajettiin palopaikalle kartan osoittamaan paikkaan. Rajoitus aloitettiin kahdella raskasvaahdotputkella, jotka suunnattiin suojaamaan täyttöä suorittaneen säiliöauton perävaunua. Raskasta vaahdotoa käytettiin n. 200 litraa eli palokunnalla ollut varasto kokonaan (myöhemmin käytettiin vielä 100 l Järvenpään palokunnan vaahtonestettä). Auto n:o 2 toi valutusperiaatteella toimivat kevytvaahdotlaitteet (bazookat) ja varastossa olleen n. 140 litraa kevytvaahtonestettä. Auto n:o 1 selvitti n. 350 metrin päässä olleesta palopostista (10" verkosto) runkojohdon; toinen runko selvitettiin välittömästi sammutusvoimien määrän lisääntyessä. Säiliöjunan eteläpäästä siirrettiin 3 tyhjää säiliövaunua miesvoimalla n. 40 metriä etelään päin ja pohjoispäästä miesvoimin ja osittain maastoauton vintturilla 6 täysinäistä säiliövaunua n. 150 m pohjoiseen päin. Rautatiehenkilöstöä ja -kalustoa ei siirtoihin ollut käytettävissä. Palopaikan läheisyydessä ollut tyhjä säiliöauto ajettiin perävaunuineen n. 100 m etelään suojaan, samoin onnistuttiin siirtämään mitansa etelään päin täyttöä suorittanut säiliöauto, josta perävaunu oli jo täysin tuhoutunut ja vetovaunustakin takapään renkaita palanut.

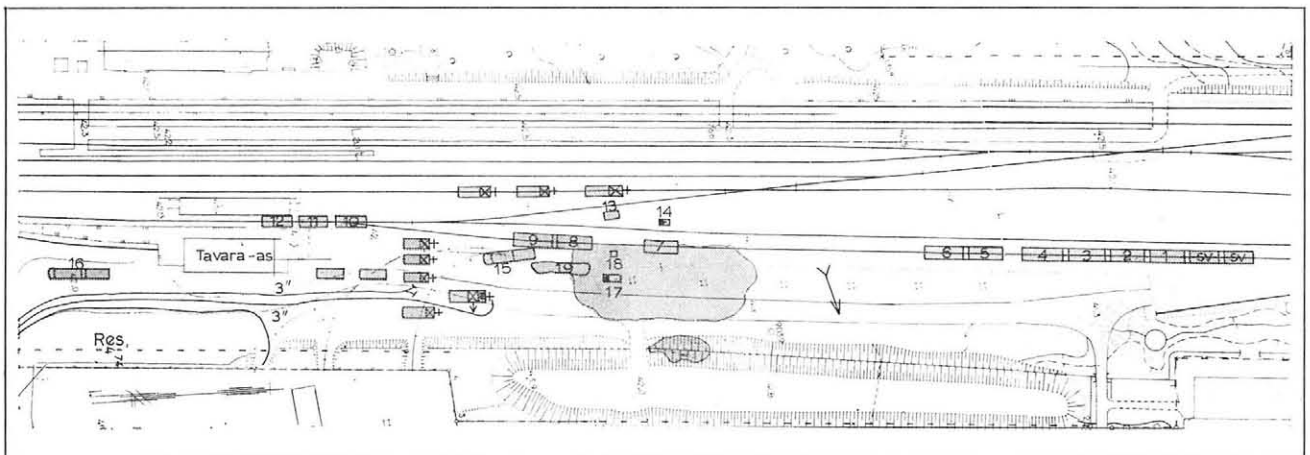
Siinä järjestyksessä kun lisävoimia saatiin apuun, ryhmitettiin säiliöruiskuautoja jäähdyttämään vaunukalustoa. Käytössä olleiden suihkuja selvittäneiden autojen sijainnit

selviävät kartasta n:o 2. Runkoletkun selvityksiin osallistui 5...6 kalustoautoa. Nämä varalle selvitetty runkojohdot olivat toinen n. 400 metrin ja toinen n. 500 metrin pituisia. Jälkimmäinen runko olisi voitu selvittää puolta lyhyempänä, mutta kun ratapihalla olisi pitänyt hakata auki kuuden kiskoparin alustat, ylittää laitureita ja haittana olisi ollut aamun matkustajaliikenne, niin suoritettiin pitempi ja nopeampi selvitys. Tosin näitä kahta viimeksi mainittua runkojohtoa ei tarvinnut ottaa käyttöön, sillä palopostiverkoston paine on selvityspaikalla n. 5...6 kp/cm² ja takasi ilman sarjakytkentääkin riittävän huoltoveden.

Kun n. 60 m³ kevytbensiiniä sisältänyt vaunu n:o 8, jonka venttiiliä ei saatu suljetuksi, oli valunut poikki palaneesta 4" letkusta tyhjäksi ja se sekä vaunu n:o 9 saatu sammumaan, voitiin nämä kaksi vaunua siirtää mitansa etelään ja ryhtyä sammuttamaan viimeistä palossa olevaa täysinäistä vaunua n:o 7. Kun maahan valunut n. 70 m³ kevytbensiinierä levisi radan varteen suunnilleen 8 aarin aluelle, niin oli tämäkin vaunu syttynyt tuleen. Tämän vaunun kansiluukku oli suljettu, mutta siitä huolimatta bensiiniä valui luukusta palon synnyttämän paineen vuoksi. Varoventtiili toimi ja ulos purkautuneet kaasut paloivat suurena soihtuna. Jäähdytyksestä huolimatta manussluukusta ryöpsähteli bensiiniä. Loppuvaiheessa suoritettiin jäähdytystä 6...8 suihkua, vaunun eteläpäähän pystytettiin jatkotikkaat ja niitä myöten nousi mies kv-bazookaan



KARTTA 1. Tilanne palon alkuvaiheissa. SV=suojavaunua, 1—12 = säiliövaunuja, 13 = vaaka, 14 = kaasuoilysäiliö, 15 = täyttöä suorittanut säiliöauto, 16 = jo tyhjennetty säiliöauto, 17 = Kleinbussi, 18 = sähköpumppu, 19 = lumivalli.



KARTTA 2.

kanssa vaunun päälle. Vaunun kuumuus ja lieskojen aiheuttaneet pyörteet veivät kuitenkin valuneen kevytvaahdon mennessään. Toiselle puolelle selvitetin jatkotikas ja nyt nousivat molemmilta puolilta vaahdotajan lisäksi miehet päällystän tuntumaan ja kahdesta 50...70 kg:n jauhesammuttimesta suunnatut jauhesuihkut tukahduttivat tulen. Jäähdytystä suoritettiin vielä jonkin aikaa. Sammutustyö päättyi n. klo 5.10.

Sammutustyöhön osallistui Keravan kaukoavustusalueen palokuntia seuraavasti:

	Kalustautot	Miesvahvuus
Kauppalan palokunnat:	6	8 + 53
Järvenpään kaupunki	2	1 + 3
Hyvinkään kaupunki	2	2 + 13
Hyrylän varuskunnasta	—	4 + 10
Nurmijärven kunnasta	2	2 + 6
Mäntsälän kunnasta	1	1 + 11
Hyvinkään kunnasta	1	1 + 7
	14	122
Naapurikunnista saatiin apua seuraavasti:		
Helsingin mlk:sta	4	6 + 28
Sipoon kunnasta	5	5 + 23
	9	62

Kalustot yht. 23 + 2 miehistöautoa, 184 miestä.

Yhdistelmästä ei käy selville saapumisjärjestys. Onhan luonnollista, että naapurikunnista joudutaan paikalle nopeammin kuin esim. kaukoavustusalueen vastakkaiselta laidalta, pitempien ajomatkojen takaa.

Reserviin jäi 7 erilaista kalustoautoa ja n. 50 miestä, mikä miesmäärä selvitysten jälkeen ja vaunujen siirtojen jälkeen nousi hieman.

Jälkivartiointia suoritettiin klo 17.00 saakka, joukossa erilaisia turvallisuustoimenpiteitä.

Neste Oy:n Porvoon jalostamon palokunnan vaahtoauto oli myöhemmin paikalla suorittaen vaahtoutuksen bensiinin siirron autosta toiseen varmistamiseksi.

Jälkivartiointina voitaneen todeta, että pienet kauppalat ja kaupungit, joilla ei ole erikoisempia palavannesteen probleemoja, eivät kustannussyistä juuri pidä kalliita vaahtonestevarastoja ja tuskin omistavat mainittavammin tehokkaampaa kalustoaakaan. Vaikka kalustoa olisikin, tulee sammutusaineen puute toisena seikkana sammutustyön aikana esiin. Olisi pyrittävä varastoimaan esim. kaukoavustusalueen puitteissa kemiallisia sammutusaineita, joita saataisiin käyttöön tarvittaessa. Tämä on kuitenkin pulma, joka kaatuu markkinoilla olevien laitteiden ja nesteiden kirjavuuteen, ja palokuntapiireissään voitaneen kai vain todeta, että yksi pitää äidistä ja toinen tyttärestä.



KUVA 3. Huolimatta runsaasta vaahtotuksesta, oli vuotavassa perävaunussa palopesäkkeitä, joita jouduttiin sammuttamaan vesisuihkuilla, joka paineelleen "löysi" paremmin kohteen.



KUVA 4. Vaunu n:o 7, josta kuumentamisen johdosta bensiini purkautui kansiluukun raoista ja varoventtiilistä, palaen komeana suihkuna ja valumisellaan pitäen paloa vaunun rakenteissa.



KUVA 5. Vaunu n:o 6:n irroitus vintturilla ja autolla vetäen. Elävä painolasti oli tarpeen.



KUVA 6. Säiliöauton vabingot rajoittuivat alta palaneisiin renkaisiin ja peräosastaan palaneisiin asennuksiin ja eristeihin.