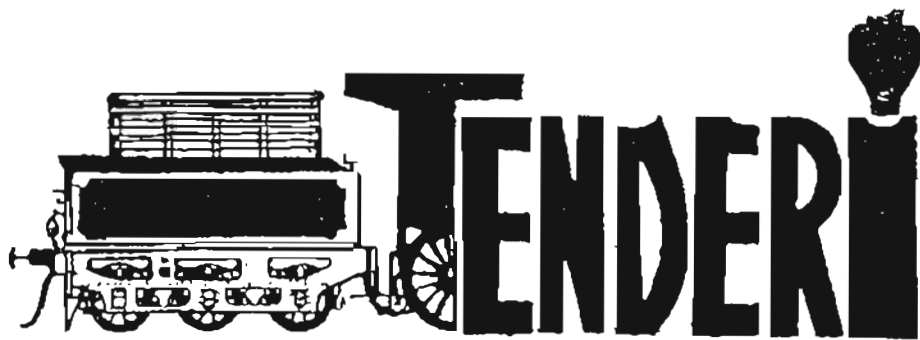
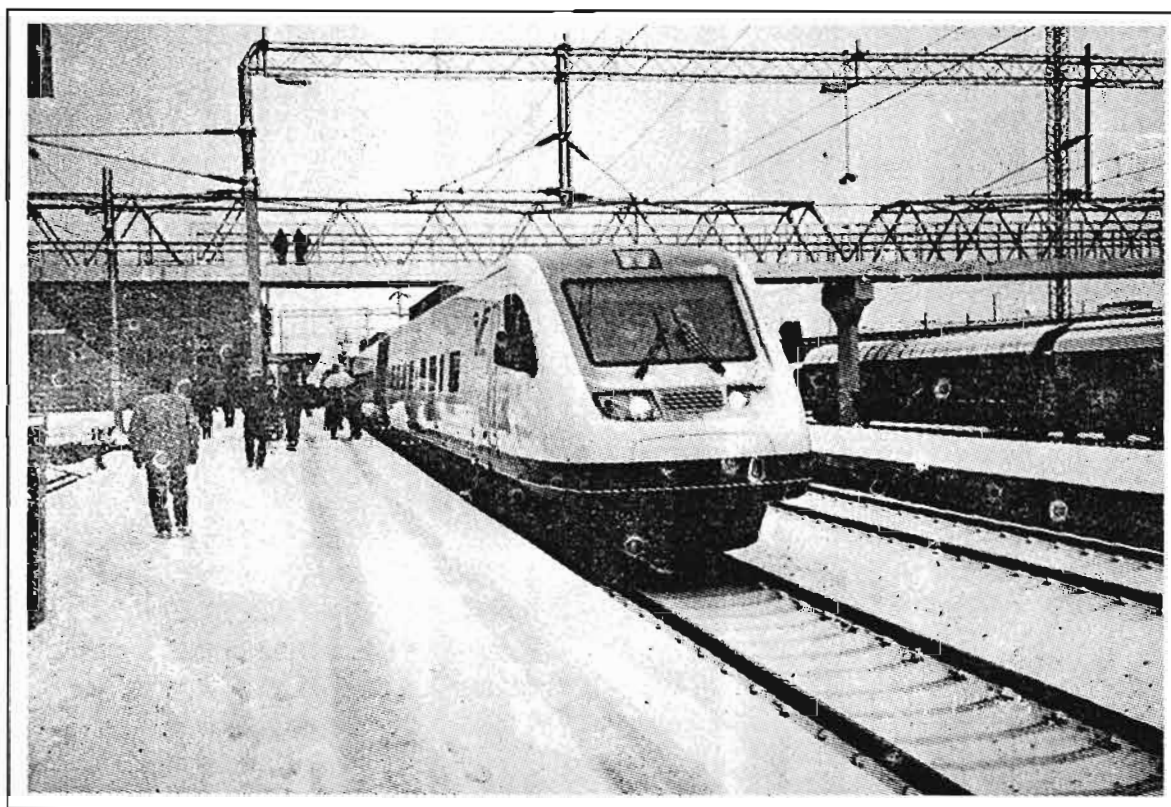




1 * 1996



1 - 1996

VR Pendolino aikaan

Ulkomaisia tavaravaunuja Suomen rautateillä ja pienosrautateillä

Tenderi tulee

Uusi vuosi on alkanut ja Tenderi tulee taas. Tässä lehdessä on sivuja kaksi kertaa enemmän kuin edellisessä numerossa. Tarkoitus ei ole kuitenkaan kasvattaa sivumäärää jatkuvasti, vaan sivuja tullaan käyttämään kulloisenkin tarpeen mukaan. Tässä numerossa on jälleen mukana uusia "tekijöitä" ja seuraaviinkin numeroihin on jo luvattu kirjoituksia. Jutun ei tarvitse olla pitkä eikä edes koneellisesti tuotettua tekstiä. Myös valokuvat voivat olla värikuvia tai dioja, toimitus tekee niistä mustavalkovedokset.

Yhteistyö VR tiedotuksen kanssa on lähtenyt myös hyvin käyntiin ja toimituksen faxiin tulee tietoa tapahtuvasta ja tapahtuneesta.

Edelleen toistetaan, että jutun ei tarvitse olla pitkä. Jo yksi valokuva ja pari riviä tekstiä voi kertoa muille melkoisesti.

Esa Lindros
toimitussihteeri

Tenderi

Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenlehti

Toimitus
Mika Rantala vastaava
Olli Savela
Esa Lindros toimitussihteeri
949-524 146 tai 15.1.96 lähtien 921-4692666

Postiosoite PL 61 20521 TURKU
Fax 15.1.96 lähtien 921-4692840

Kannen Kuva

Pendolino S 220 odottaa 27.11.95 Turussa klo 13.05. lähtöään toiselle aikataulunmukaiselle vuorolleen Helsinkiin. (kuva Mika Rantala)

VR uusii henkilöliikenteen myyntijärjestelmän

VR uusi henkilöliikenteen myyntijärjestelmän vuoden 1997 loppuun mennessä. Uusi järjestelmä nopeuttaa asioimista palvelupisteissä.

Tulevaisuudessa lippuja on mahdollista ostaa myös puhelimitse ja verkkojen kautta. Samoin entistä yksilöllisempien matkakokonaisuuksien ostaminen on mahdollista.

Uusi myyntijärjestelmä korvaa 16 nykyistä järjestelmää, mm lipunmyynnin, tilityksen ja laskutuksen.

Uusia hintoja ja aikatauluja

Junamatkojen hinnat nousivat vuoden alussa keskimäärin 1,9%.

Turun ja Joensuun väliset yöjunat alkavat pysähtyä myös Lievestuoreella ja Hankasalalla.

Pohjois-Suomen Rautatie

Yhtiö tarjoaa osakkeitaan 100 mk:n kappalehintaan. Lisätiedot ja varaukset joko puh 9693-626158 tai os Pohjois-Suomen Kaivosrautatiesakeyhtiö
99695 Tankavaara

Casagrande muutti

Tunnettu Märklin myyjä leluliike Casagrande muutti uusiin, upeisiin tiloihin parikymmentä metriä satamaan päin.

Risteysasema muutti

Risteysasema muutti ja palvelee 16.01. alkaen Pirkkalassa osoitteessa Turkkirata 28 33960 Pirkkala ja uusi puhelinnumero on 931-368 3757

Kuskin pukilta - puheenjohtajan palsta

Tapahtumarikas ja varsinkin Turun seudulle merkittävä kiskoliikennevuosi 1995 alkaa olla takanapäin. Vaihtunut vuosi toi mukanaan vakituisen sähköjunaliikenteen rantaradalle ja loppuvuodesta pääsimme näkemään jo kauan odotetun Pendolinon Turussa. Onpa muutama kerholainen päässyt jo kokeilemaan "Pendtsykän" menoa jo henkilökohtaisestikin. (Huh huh, mikä sana! Tulipahan avattua samantien lempinimikilpailukin.) Turun Kiskoliikennekerhossa olemme puolestaan päässeet kuluneen vuoden aikana varastoraiteelta uudelleen käyttöön haetun Tenderin kyytiin. Mahdollisuus Tenderin kyytiin aiotaan tarjota jatkossakin, siitä on osoituksena nyt ilmestyvä toinen uusi Tenderi.

Harrastustoiminta Turun Kiskoliikennekerhossa on sujunut entiseen tahtiin, kerhoiloissa on ollut kävijöitä ja Pienoisrautatiepäivillä eli -messuillakin tuli käytyä. Yhdistyksemme näyttelyosastoa pidettiin jälleen kerran yhtenä päivien parhaista, saavutimme kolmannen sijan äänestyksessä parhaasta messuosastosta. Annankin tässä kiitokset kaikille messuosastolla toimineille kerholaisille vielä kerran. Yhdistyksemme yhteishenkeä on ihailtu jo pitkään muiden harrastajien keskuudessa. Voimme olla siitä hyvällä syyllä ylpeitä.

Jotta yhdistyksemme voisi tarjota jäsenilleen jotain sellaista, mikä ei ole välttämättä kaikille yksittäisille harrastajille mahdollista, pyrkii hallitus järjestämään normaalin kerhoiltatoiminnan lisäksi myös kevätretken. Kevät tuntuisi sopivan retken ajankohdaksi parhaiten, sillä kesällä monet jäsenistämme harrastavat Minkiöllä kapearateista ja syksyllä puolestaan on laajalti osanottoa keräävä Museorautatieyhdistyksen syysretki. Näin vältämme harrastajia kiinnostavien tapahtumien harmillista päällekkäisyyttä. Retkelle lähdetään joko tilausvaunulla tai -linja-autolla.

Retkijärjestelyistä kuulette lisää kevään aikana. Heti alkuvuodesta pyritään puolestaan järjestämään jonkinlainen Pendolino-matka tai muu asiaan liittyvä retki yhdistyksen puitteissa. Riippuu pitkälti VR:n suhtautumisesta missä laajuudessa voimme Pendolinoon syvällisemmin tutustua. Tästäkin asiasta tiedotetaan kevään aikana.

Harrastakaa!

Kaarinassa 27.12.95

Mika Rantala, puheenjohtaja

P.S. Edelleenkin toimitus ottaa vastaan Tenderiin tarkoitettuja juttuja - joko pieniä tai suuria, kaikki kelpaa.



VR Pendolino aikaan



Talvisella Turun asemalla Pendolino odottaa lähtöään toiselle aikataulunmukaiselle vuorolleen Turusta Helsinkiin (kuva Matti Soini)

Ensi matkani Pendolinolla 27.11.1995.

Koska olin jäänyt museorautatieyhdistyksen kokouksen jälkeen yöksi Vantaalle niin minulla oli tilaisuus seurata junan vastaanottovalmisteluja Helsingin asemalla. Riihimäen rautatieäisten soittokunta viritteli soittimiaan asemahallissa, oli sen verran kylmä, ettei soitto käynyt ulkosalla. Muutamat ohikulkijat ihmettelivät ääneen, mitä oikein oli tapahtumassa, kun tervapadat oli sytytetty laiturille ja soittajat virittelivät soittimiaan, joten kerroin sen heille,

Tasan kello 8.30 Pendolino saapui laituriiin soittokunnan sävelten kaikuessa ja tuttuja ihmisiä purkautui junasta. Kovasti ihmeteltiin ja ihasteltiin uutta kulkuneuvoa. Harrastajiakin oli todistamassa tapahtunutta ja salamavalot välähtelivät. Uudenmaan läänin maaherra Eeva-Riitta Siitonen piti puheen tapahtuman kunniaksi.

Vastaanottoseremonioiden jälkeen oli aika siirtyä junaan, jossa paikkani oli vaunun 5 paikka 1. Juna oli tietenkin melkein loppuunmyyty, vapaana oli vain yksi invapaikka. Ensi matka kului junaan tutustumisessa sekä tuttujen ja tuntemattomien kanssa jutellessa. Ensi matkan kunniaksi tarjottiin paikalle kahvit, makeisia ja kuulokkeet. VR muistii meitä myös komealla diplomilla. Suurin nopeus, jonka monitorista totesin oli himpun päälle 162 km. Istuin oli mielestäni hieman kovahko. Maisemia saattoi ihailla vain istuessaan paikalla, liikkeessä ikkunat olivat liian pienet ja alhaalla. Kävin myös tutustumassa Bistron antimisiin, jotka totesin hyvin kohtuuhintaisiksi.

Hieman aikataulusta myöhässä tulimme talviseen Turkuun laiturille 3. Tervapadat olivat tietysti täälläkin loistavina palamassa juhlan kunniaksi.

Muistiin merkitsi Matti Soini.



Pendolino on tullut Turkuun ensimmäisellä vuorollaan Helsingistä ja matkalaiset luovat ihailevia katseita kulkuneuvoonsa. (kuva Matti Soini)



Myös lapset kokevat Pendolinossa matkustamisen ilon. (kuvat M ja P Rantala)

Tasavallan presidentti Martti Ahtisaari tutustui Pendolmoon ja Turun asemaan kutsuvierasmatkalla 16.10.95. (kuvat Esa Lindros)



Pendolino tekniikkaa

Allaolevat kuvat ja tiedot toimitus kokosi VR:n Pendolino S 220 esitteestä.

JUNAYKSIKKÖ

Pendolino-juna on sähköjuna, jossa vetovoimankäyttö on jaettu useaan vaunuun. Järjestelmän avulla on saavutettu koko junan pituudelle tasaisesti jakautunut alhainen akselipaino. Junassa on kallistusmekanismi, jonka avulla vaununkoria voidaan kallistaa kaarteissa. Tämä tekee mahdolliseksi 35 % tavallista InterCity-junaa (veturi + vaunut) nopeamman kaarreajon. Pendolino-junat ovat olleet liikenteessä Italian rautateillä vuodesta 1988 lähtien. Pendolino S 220- ja ETR 460-junat edustavat Pendolino-tekniikan kolmatta sukupolvea.

Toisen sukupolven Pendolino-junaan - ETR 450 - verrattuna Pendolino S 220 ja ETR 460 ovat uuden tekniikan tuotteita, joissa toteutuvat vuosien kokemukseen perustuvan kehitystyön tulokset.

Junan sähkökäyttöjärjestelmä koostuu GTO-konverteri/inverterikäytöstä ja asynkronimoottoreista. Korin kallistusmekanismi on sijoitettu kokoruudussa telin, jolloin tilankäyttö eteisessä ja matkustamossa on voitu suunnitella vapaammin matkustajien mukavuutta silmällä pitäen. Lisäksi telin ja korin yhteenkytkeminen on yksinkertainen ja helppo toteuttaa, jolloin telin huolto helpottuu. Kori on valmistettu suurista pursotetuista alumiiniprofiileista, joiden ansiosta korin paino on alhainen, lujuus-, jäykkyys- ja turvallisuusominaisuudet korkeat sekä tilankäyttö paras mahdollinen. 6-vaunuinen junayksikkö muodostuu kahdesta 3-vaunuista vetoyksiköstä. Kukin vetoyksikkö koostuu kahdesta moottorivaunusta, joissa on 4QC/inverteri ja 4 ajomoottoria (yksi/teli). Vetoyksikköön kuuluu lisäksi välivaunu, jossa on virroitin ja muuntaja. Toinen junayksikön välivaunuista on varustettu ravintolavaunukseksi (TTC).

KALLISTUSJÄRJESTELMÄ

Kallistusjärjestelmän avulla on mahdollista saavuttaa suurempi kaarrenopeus muuttamatta olemassa olevia ratoja matkustusmukavuuden säilyessä kuitenkin korkealla tasolla.

Junan kompensoimaton sivuttaiskiikkyvyys on 2 m/s^2 . Kallistusmekanismin avulla voidaan koria kallistaa maksimissaan 8° , joka kompensoi sivuttaiskiikkyvyyttä $1,35 \text{ m/s}^2$, tällöin tehollinen sivuttaiskiikkyvyys, jonka alaiseksi matkustajat joutuvat, on $0,65 \text{ m/s}^2$.

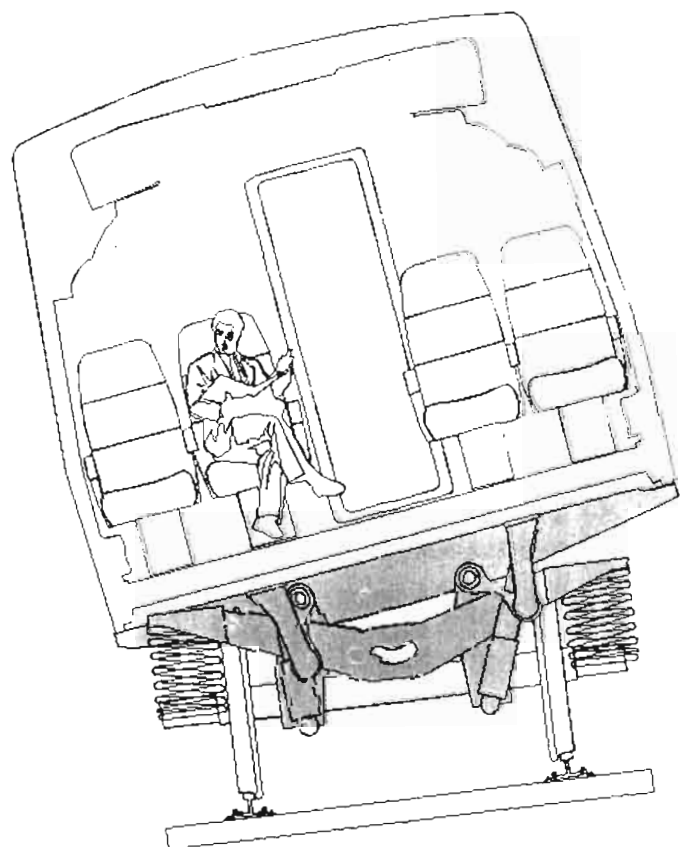
Kaarteeseen ajettaessa junan ensimmäinen vaunu kallistuu pienellä viivellä kun taas seuraavat vaunut kallistuvat kaarteiden mukaisesti.

Kallistusmekanismin käynnistys- ja ohjausyksikkö toimii MASTER/SLAVE-prosessori. Elektroninen keskusyksikkö MASTER saa tiedot ensimmäisen vaunun etuteliin asennettujen anturien avulla ja laskee sekä korin kallistuskulman että kallistusnopeuden. Kallistuskulmasignaali antaa merkin hydrauliventtiileille, jotka puolestaan käynnistävät kallistussyinterit. MASTER-yksikkö välittää tarvittavat tiedot keski- ja päätyvaunuihin asennetuille SLAVE-yksiköille, joissa nämä tiedot käsitellään siten, että jokaiselle vaunulle saadaan ohjattua oikea kallistuskulma oikealla hetkellä.

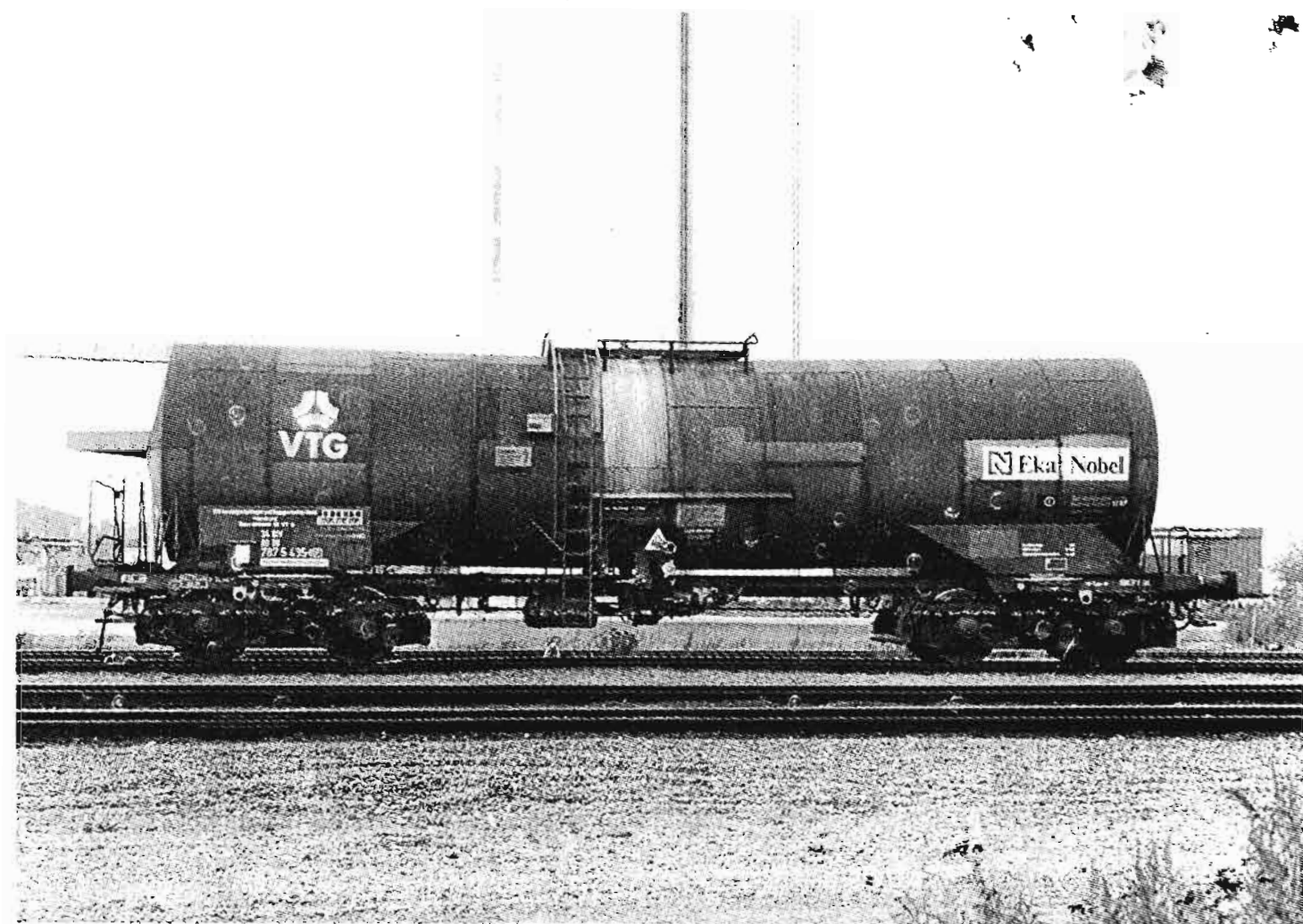
POIKITTAIJOUSITUS

Telin poikittaisjousitusta ohjataan mikroprosessorin avulla, minkä ansiosta matkustusmukavuus paranee entisestään. Tämän ns. aktiivisen poikittaisjousituksen avulla kori pysyy keskiasennossa myös kaarteissa kallistuksen aikana, jolloin sivuiskunvaimentimien toiminta tehostuu. Järjestelmällä on suuri merkitys matkustusmukavuudelle, ja samalla se takaa jousituksen parhaan mahdollisen toiminnan ajettaessa suurella nopeudella.

ACTIIVINEN KALLISTUSJÄRJESTELMÄ



Ulkomaisia tavaravaunuja Suomen rautateillä ja pienoisrautateilla



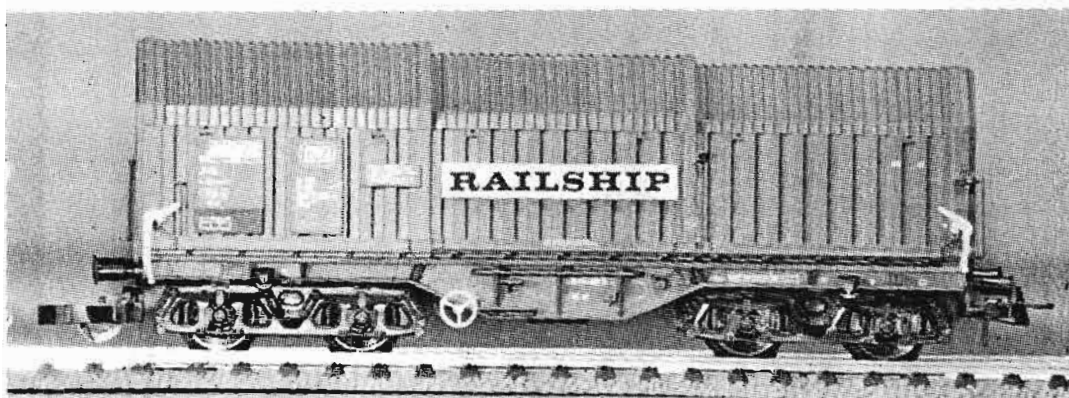
Turun junalauttasatama .1994

Suomalaiset tavarajunat alkavat olla yhä mielenkiintoisempia, koska niiden vaunukalusto on nykyään - sanottakoon tämä aivan myönteisessä mielessä - todella kirjavaa. VR:n siniturkoosi-valko-mustien Simja Hbikk-vaunujen ohella näkee paitsi venäläisiä myös DB:n ja SJ:n alaisuuteen rekisteröityjä tavaravaunuja. Kyseeseen tulevat ennen kaikkea Railshipin, SeaRailin, VTG:n ja Nordwaggonin omistamat vaunut, mutta Turun junalauttasatamassa voi nähdä vähän eksoottisempiakin yksilöitä, joiden pyöräkertoja ja telejä ei vaihdeta, vaan vaunut siirtokuormataan satamassa.

Ja koska ulkomaisia tavaravaunuja voi nähdä Suomen rautateillä, voi suomalaisen esikuvan

mukaisilla pienoisrautateilläkin käyttää - mutatis mutandis - eri pienoismallien valmistajien vastaavia vaunuja. Sopivia malleja on jo aika lailla saatavissa, esim. Rocolla ja Electrotrenillä.





Roco (nro 46284) Railship DB Shimmns (kuvassa kuitenkin Shis)

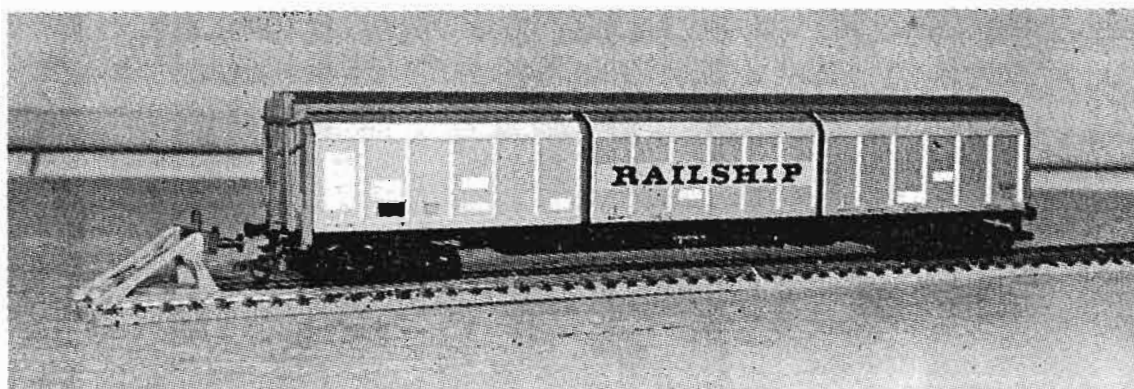
On kuitenkin todettava, etteivät kyseiset mallit täytä tiukkapipoisen harrastajan vaatimuksia, koska pienoismallivaunut eivät tietystikään vastaa yksityiskohdiltaan täysin esikuviaan, esim. telit ovat tavallisesti sellaisia, joita ei esiinny Suomen rautateilla. Samoin merkinnät vaunujen kyljissä ja alustoissa, esim. merkintä vaunun vaihtokelpoisuudesta kansainvälisessä liikenteessä (= kaksitoistanumeroisen sarjanumeron kaksi ensimmäistä numeroa), ovat usein sellaisia, että "tosi harrastaja" kieltäytyisi liikennöimästä moisilla vehiikeleillä tarkasteltuaan niitä vähän aikaa suurennuslasilla. Mutta illusionistihan ei anna tällaisten pikkuseikkojen häiritä itseään, pienet puutteet voi aina korvata hyvällä mielikuvituksella.

Seuraavassa muutamia käyttökelpoisia vaunuja, jotka soveltuvat hyvin suomalaiseen rautatiemaisemaan.

Rocon uusi versio neliakselisesta katetusta teräskelavaunusta (sarja Shimmns, aiemmin Shis, nro 46284) on varmasti tässä artikkelissa käsitellyistä tavaravaunuista

paras. Mallissa on LHB:n BA 652-telit, jotka muistuttavat kovasti K 16-telejä. Ja K 16-tyyppiset telit ovat käytössä Shimmns-vaunujen alla näiden liikennöidessä suomalaisissa tavarajunissa. Paremminkin eivät asiat voisi olla, jos haluaa ajaa näillä suomalaisessa pienoisorautatiemaisemassa.

Lisäksi vaunussa on punainen DB:n "kek-si", joka jäi Deutsche Bundesbahnin viimeiseksi logoksi. Näine ominaisuuksineen tämä Shimmns-vaunu muistuttaa lähes täydellisesti Railshipin DB:ltä vuokraamaa vaunutyyppiä. Oikeastaan siitä puuttuu vain kuomun oikeassa laidassa, kahden suorakaiteen sisällä oleva E-kirjain, joka merkitsee sitä, että kyseisellä vaunulla voi liikennöidä Suomen rataverkolla. Railshipin teleskooppikuomuisia Shimmns-vaunuja on kahta tyyppiä, toiseen on keskimäiseen kuomuun kiinnitetty Railshipin teksti ja toisessa on vain tiedot vuokraajasta keskikuomun vasemmassa alakulmassa, kauempaa katsoen ei edes huomaa, että kyseessä on Railshipin vaunu. Jos välttämättä haluaa Railshipin tekstin Rocon vaunun kylkeen, niin asia järjestyy helpoimmin oranssinvärinen valokopio-paperin avulla.



Electrotren (nro 5523K) Railshin DB Habis-6

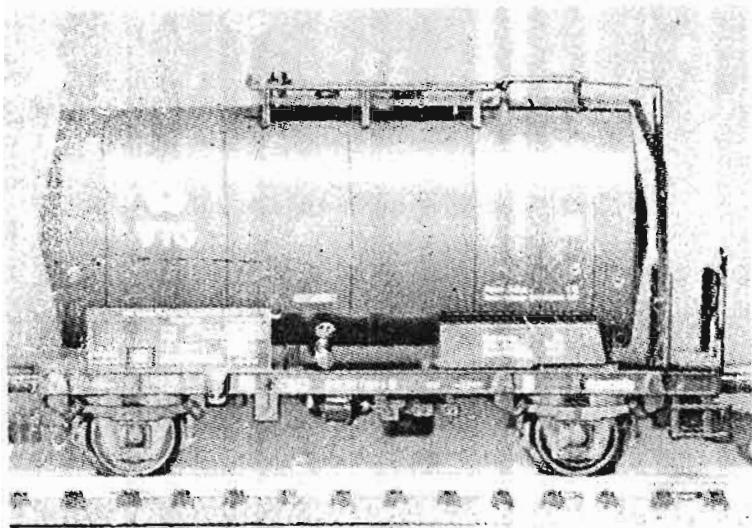
Seuraava vaunutyyppi on Railshipin Habis-6, josta Electrotrenillä on aika mukava versio (nro 5523K). Vaunussa on molemmilla puolilla kolme avattavaa sivuseinää, joista keskimäisessä on

Railshipin teksti oranssilla pohjalla, joka ulottuu seinän laitoihin saakka, kun taas esikuvassa oranssin värinen nauha on jonkin verran lyhyempi. Mutta kokonaisvaikutelman kannalta tämä pieni "virhe" ei haittaa mitenkään, ei ainakaan minua. Telit tässä Electrotrenin Habis-6:ssä ovat kylläkin sellaiset, ettei niitä näe muualla kuin Turun junalauttasatamassa, ja ilmeisesti Hangossa. Kyseessä on BA 661-telit (Mindens-Siegen), ja tämä telityyppi on erittäin yleinen Saksan rautateillä.

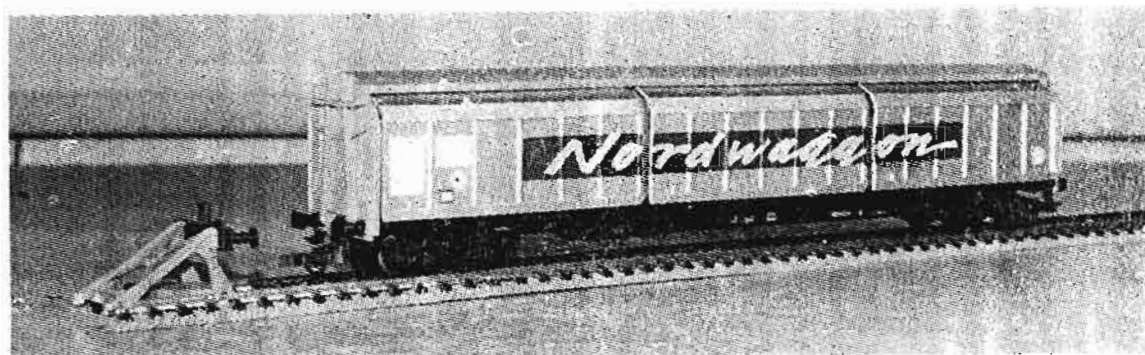
Toisaalta olisi mukavaa, jos pienoismallienkin telejä voisi vaihtaa ilman sen kummempia konsteja, kyllä atomiaikana senkin pitäisi olla mahdollista!

Electrotren on laskenut markkinoille myös täysin sinisen Habis-vaunun, jossa on Railshipin tunnus, mutta vaunu ei ole uskottavan näköinen, koska se on Habis-6 ja ko-

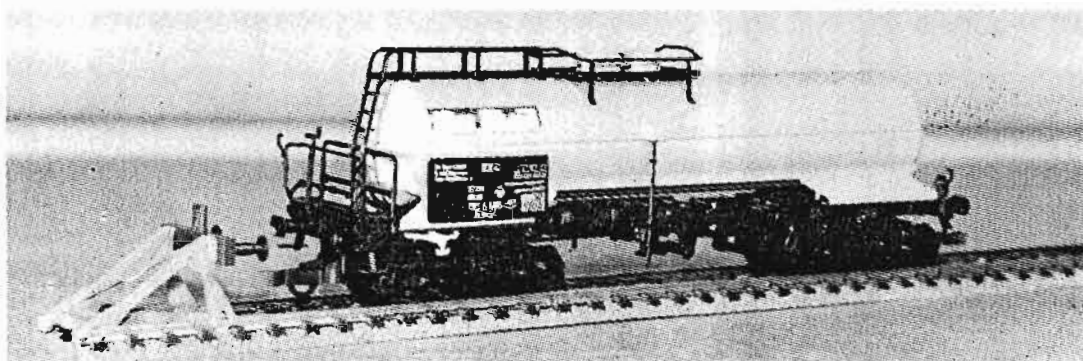
kosinisiä Habis-6-vaunujahan Railshipillä ei ole. Ainoat kokosiniset katetut tavaravaunut ovat tyyppiä Habis-1, jota tässä on ehkä yritetty jotenkin jäljitellä. Tätä Electrotrenin mallia en ole nähnyt muualla kuin vuoden 1995 helmikuun ModellEisenbahner-lehdessä. Oranssi Railshipin nauha on nyt kuitenkin oikean pituinen. Myös VTG:n säiliövaunut, sekä kaksi- että neliakseliset, ovat täysin käypää tavaraa suomalaisilla pienoisorautateillä, vaikka Rocon mallit eivät ehkä täysin olekaan niitä tyypejä, joita näkee Suomessa. Mutta liberaali täytyy olla tässäkin suhteessa. Merkinnöiltään Rocon kaksiakselinen VTG-säiliövaunu (nro 46137) on hieman vanhentunut, esim. säiliön oikeassa laidassa suorakaiteen sisällä oleva RIV-merkinä poistettiin käytöstä vuonna 1977, samoin sarjanumeron 5. luku 0, joka vuoden 1979 loppuun merkitsi, että kyseessä on yksityinen tavaravaunu eli ns. P-vaunu. Vuoden 1980 alusta lähtien kaikkien nestemäisten ja kaasumaisten aineiden kuljetukseen käytettävien säiliövaunujen, siis myös P-vaunujen, sarjanumeron 5. luku on 7. Vastaavasti luku 9 on säiliövaunuilla, joita käytetään jauhemaisten aineiden kuljetukseen. Jos jättää vielä pakkauksen mukana olevat jarrumerkinä ilmoittavat siirtokuvat (ns. Eckstreifen) liimaamatta, vastaa vaunun ulkonäkö enemmän tämän päivän merkintöjä. Nämä kulmaviivat poistettiin käytöstä nimittäin vuonna 1977 lukuunottamatta yhtä valkoista viivaa, joka merkitsee sitä, että vaunussa on vain läpimenevä ilmajohdot, muttei paineilmajarruja. No, tämä voi olla tärkeää sille, joka välttämättä haluaa pitäytyä kaikessa 80- ja 90-lukuun.



Roco (nro 46137)

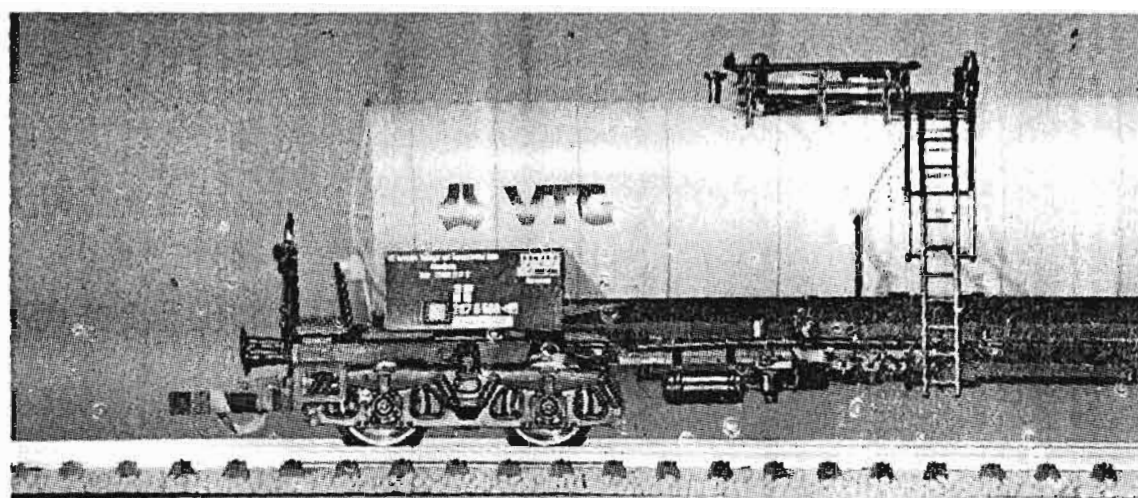


Electrotren (nro 5522K) Nordwaggon SJ Habis



Elektrotren (nro 5441K)

Roco



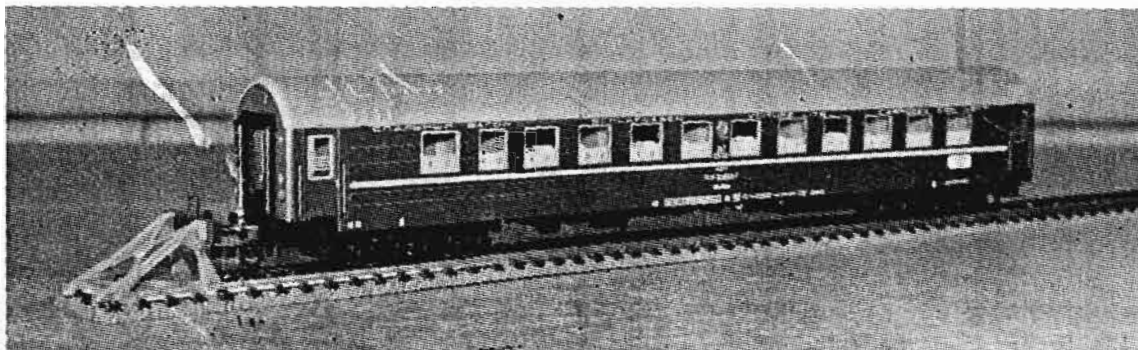
Myös ruotsalaisen Nordwaggonin vaunuja näkee melko usein kulkevan suomalaisissa tavarajunissa. Vaunut ovat tyyppiä Laais, ts. ne ovat yhdistelmävaunuja, joissa kaksi 2-akselista siirtokatevaunua on lyhytkytkenällä kiinteästi liitetty toisiinsa yhdeksi yksiköksi. Näitä ei tosin ole saatavana pienoismalleina, mutta ehkäpä asian korvaa jotenkin Electrotrenin Habins (nro 5522K), joka on yksi variantti Electrotrenin muista Habins-vaunuista, mutta maalattu Nordwaggonin väreihin. En kylläkään tiedä, onko Nordwaggonilla todella Habins-vaunuja, mutta sehän ei ole mikään kynnyskysymys suurpiirteiselle pienoisorautatieharrastajalle. Tähän Electrotrenin Habins-vaunuun on jopa merkitty yhden suorakaiteen sisässä oleva E-kirjain, joka tässä tapauksessa merkitsisi sitä, että vaunu soveltuu liikenteeseen Venäjän rautateillä. Mahtaakohan Nordwaggonin vaunuja liikkua Venäjällä, mene tiedä. Vaihtomenetelykoodin tunnus on ainakin 34 RIV, mikä tarkoittaa, että vaunun telit ovat vaihdettavat. Vaunussa on Y 25-tyyppiset telit, joita kyllä voi nähdä Turun satamassa, muttei muualla Suomen rataverkolla.

Jos haluaa rakentaa junalauttasatamadioraamaa, niin siinä voi käyttää vaikkapa Rocon valmistamia DB:n Kbs-vaunuja (nro 46306) ja Electrotrenin tekemiä saksalaisen

On Rail-yhtiön neliakselisia sähkövaunuja (nro 5441K). Molempia vaunuja voi todellakin nähdä Turun satamassa, vaunut ovat sellaisia, joiden pyöriäketoja ja telejä ei vaihdeta. Electrotrenin malli ei ole aivan junalauttasatamassa olevien esikuvien kaltainen, sitäpaitsi siinä on Minden-Siegen-telit, kun taas satamassa näkemieni On Rail-säiliövaunujen alla on Franco Belgen valmistamat Y 25-tyyppiset BA 839-telit. Miten sattuikin juuri näin päin, mutta sormistaan näppärä harrastaja pystyy varmaankin vaihtamaan Nordwaggonin Habins-vaunun ja On Rail-vaunun telit keskenään.

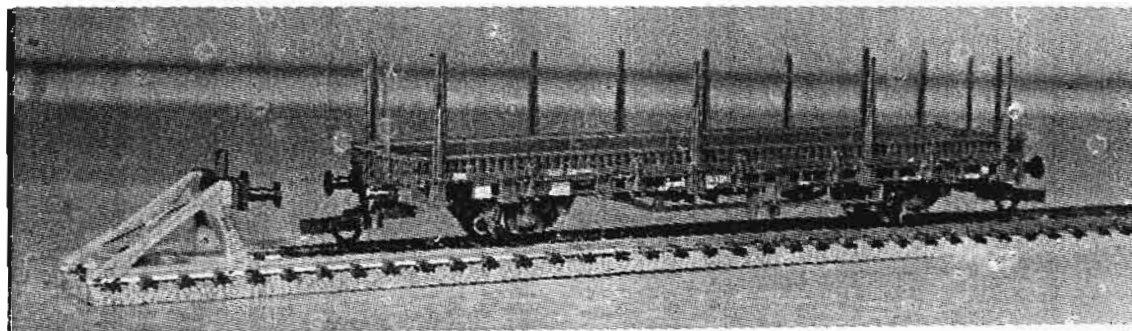
Lopuksi voisin mainita vielä yhden vaunun, joka ei oikeastaan sovi tämän artikkelin otsikon alle, kyseessä kun on matkustajavaunu. Mutta mainitaan se kaiken uhallakin. Sachsenmodellen valmistama Neuvostoliiton rautateiden RIC-kelpoinen makuuvaunu WLABm (nro 14328) sopii erittäin hyvin suomalaisiin pienoisorautateihin, näkeehän näitä kapeampi- ja matalampi-profiilisia vaunuja Suomessakin, leveämpien ja korkeampien joukossa.

Jos tavaraliikenne kiskoilla kasvaa EU:n sisällä, niin kuka tietää, millaisia ulkomaisia tavaravaunuja saadaan nähdä kulkevan Suomessa, ja niin ollen suomalaisilla pienoisorautateilläkin.

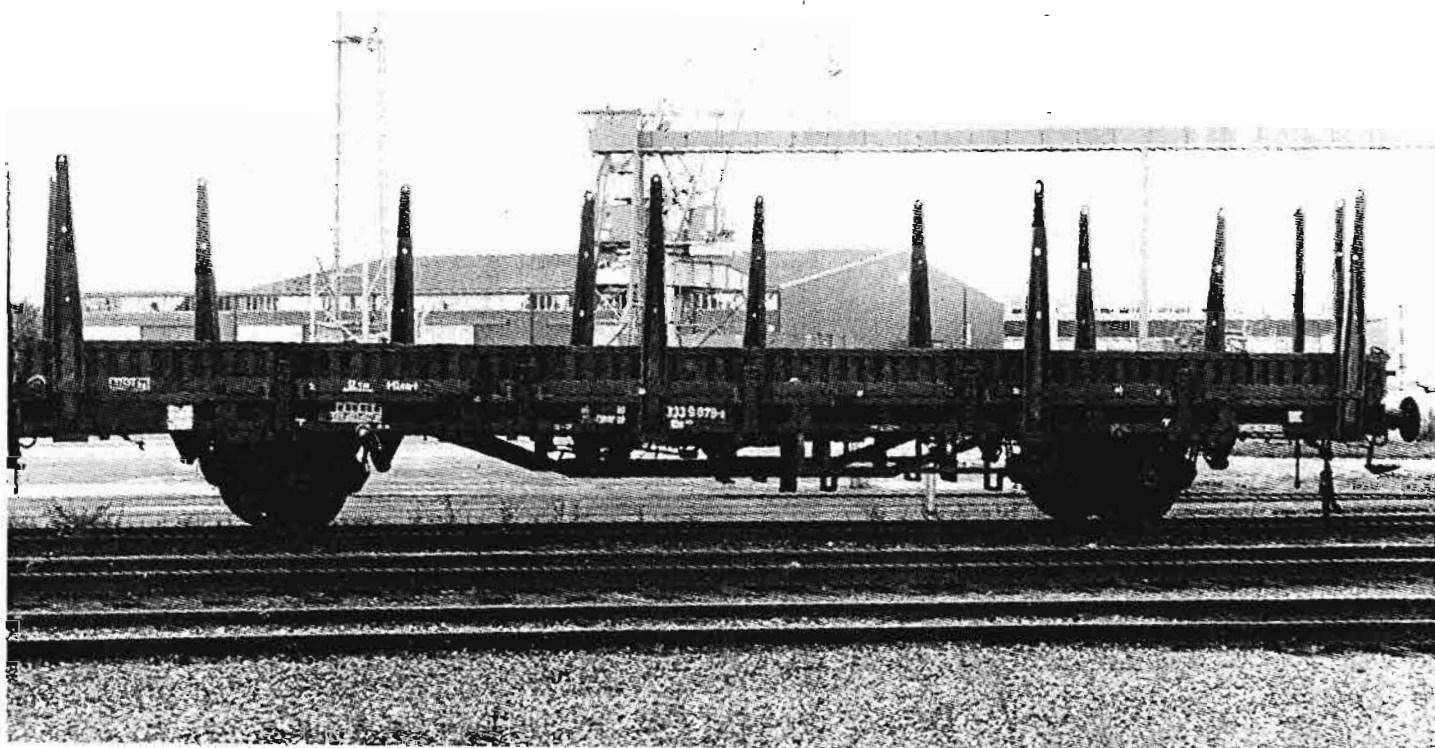


Sachsenmodelle (nro 14328) SZD WLABm

Esikuva ja pienoismalli



Roco (nro 46306) DB Kbs



Turun junalauttasatamassa 1994

Lyhenteiden ja merkkien selitykset

LHB = Linke-Hofmann-Busch GmbH, Salzgitter-Watenstedt

VTG = Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg

RIV = Regolamento Internazionale Veicoli (Sopimus tavaravaunujen keskinäisestä käytöstä kansainvälisessä liikenteessä)

RIC = Regolamento Internazionale Carrozze (Sopimus matkustaja- ja matkatavaravaunujen keskinäisestä käytöstä kansainvälisessä liikenteessä)

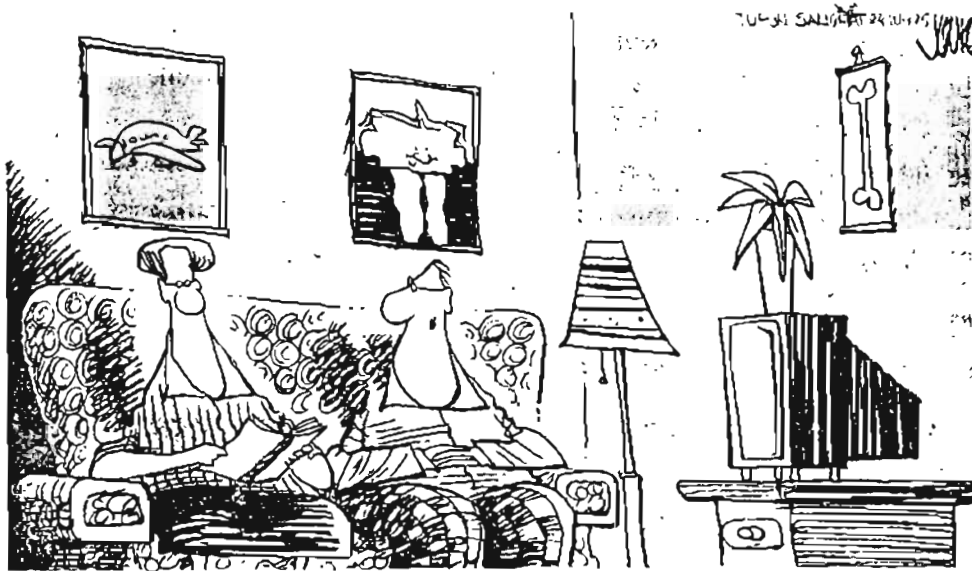
Shimms	lajitunnus S	avonainen erikoisvaunu, kaksi 2-akselista teliä, kuormauspituus 18 m tai enemmän, kantavuus 50 t - 60 t
	lisätunnus h	teräskelojen kuljetus vaakasuorassa
	i	siirrettävä kuormapeite ja kiinteät päätyseinät
	m	kuormauspituus alle 15 m
	n	kantavuus yli 60 t (akselipaino 22,5 t)
	s	suurin nopeus 100 km/h
Habis/Habins	lajitunnus H	2-akselinen katettu erikoisvaunu, kuormauspituus 9 m - alle 12 m, kantavuus 25 t - 28 t
	lisätunnus a	kaksi 2-akselista teliä (jolloin kuormauspituus 15 m - alle 18 m ja kantavuus 50 t - 60 t)
	b	2-akseliset vaunut, kuormauspituus 12 m - alle 14 m ja kuormaus-tilavuus 70 m³ tai enemmän
		telivaunut: kuormauspituus 18 m - alle 22 m
	i	avattavat sivuseinät
	n	kantavuus yli 60 t (akselipaino 22,5 t)
Laais	lajitunnus L	avonainen erikoisvaunu, erilliset akselit, kuormauspituus 12 m tai enemmän, kantavuus 25 t - 30 t
	lisätunnus aa	yhdistelmävaunu (kaksi 2-akselista kiinteästi lyhytkytettyä vaunua, jolloin kuormauspituus 22 m - alle 27 m)
	i	siirrettävä kuormapeite ja kiinteät päätyseinät
	s	suurin nopeus 100 km/h
Kbs	lajitunnus K	2-akselinen avonainen yleisvaunu, alaskäännettävät laidat ja lyhyet pylväät, kuormauspituus 12 m tai enemmän, kantavuus 25 t - 30 t
	lisätunnus b	pitkät pylväät
	s	suurin nopeus 100 km/h
WLABm	WL	Wagon Lits (makuuvaunu)
	A	1 luokka
	B	2. luokka
	m	pituus puskimiseen yli 24 m

Lähteet. UIC leaflet 438 - 2, Identification marking for freight rolling stock, 6th edition, 01-01-1987.
Wolfgang Diener, Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, Stuttgart 1992.

Kuvat kirjoittajan

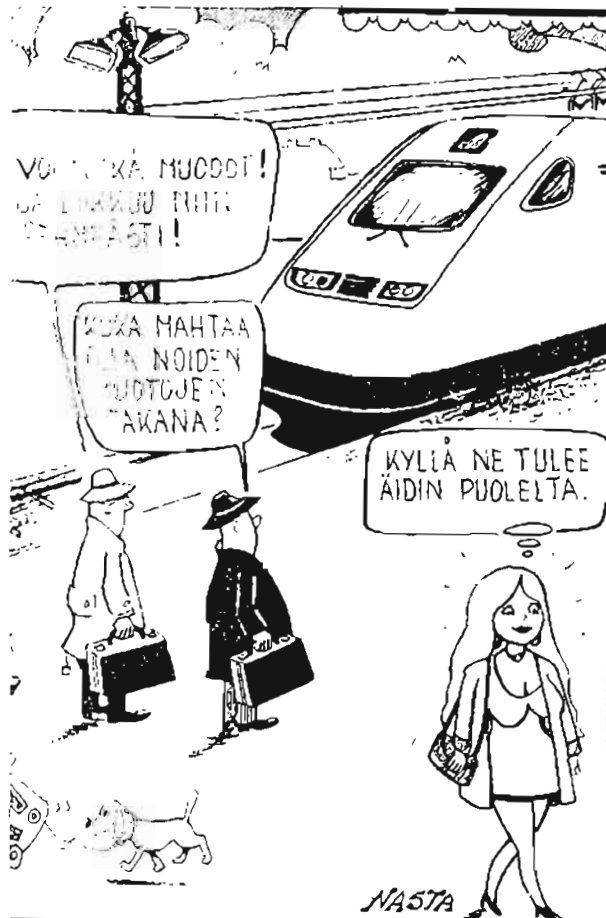
Tku 12.1995
OS

Pendolino piloja



"JOS VOITTAISIMME LOTOSSA, VOISIMME MATKUSTELLA:
...PENDOLIINOLLA HELSINKIIN JA TAKAISIN!..."

Turun Sanomat 24.11.1995



Pressa tulee Pendolinolla ?

Presidentti Martti Ahtisaari saapuu tällä viikolla Turkuun opetustella ja hiippaanopealla Pendolino-junalla. Naantalissa odotellaan nyt ilman muuta, että Pendolino-reittiä paketaan keuhkoihin alus- ja amakkin ohjauksesta tasavallan toiseen halluskapunktiin, kun Ahtisaari saapuvat kesän viikkonäytelmään.

Rannikkoseutu 20.10.1995

Mietteitä Rantäradan vaiheilta

Käytiin tuossa syksyllä Lahden pienois-rautatiemessuilla. Reissu meni ihan mukavasti, järjestelyt toimivat ja väkeäkin oli ihan kohtuullisesti. Näyttelytilat olivat sokkeloiset, niin kuin koulut yleensä. Uutta nähtävää oli kuitenkin vähän, oikeastaan vain Laaksosen poikien osastolla oli uutta rataa (tai sellaista mitä en ollut ennen nähnyt). Voutilaisen Ilpon mallit olivat hiton hienoja, niin kuin aina ennenkin. Miten se pystyykin ihminen käsillään... Olivat järjestäjät keksineet järjestää yleisöäänestyksenkin parhaasta näyttelyosastosta. Meidän porukka tuli kuulemma kolmanneksi. Oma vaikutuksensa sijoitukseen taisi olla meidän "pikku agenteilla", jotka huolehtivat äänestyslippujen täyttelemisestä muidenkin puolesta.... Ehkä enemmän kuin yleisöäänestyksen kolmas tila, lämmitti mieltä, kun eräs vakavampi alan harrastaja ohimennen totesi, että meidän osasto oli juuri sitä, mitä tällaisessa näyttelyssä piti ollakin. Siisti ja asiallinen...

VR on kuulemma saanut tuon Rantäradan parannustyön jonkinasteiseen valmiuteen. Tuli siitä vaan mieleeni, että voitaisiin mekin aloittaa tuon "Rantäradan" perusparannustyöt... Vai liekö siinä vanhassa paljon parantamista. Taitais olla viisainta tehdä kokonaan uusi. Vanha voitaisiin säilyttää sellaisenaan ja liittää vaikka yhdysraiteella uuteen tarpeen ja käytettävissä olevan tilan sallimissa puitteissa. Radan tiimoilta on jo tehty muutamia tarvikekyselyjäkin. Parilla tonnilla saadaan Pecon raiteita ja vaihteita vähintäänkin riittävästi (20 vaihdetta ja 40 m kiskoa 1 500 mk). Vaikka taitaa varsinainen ratamateriaali olla vain pieni murto-osa koko hankkeen kustannuksista.

Ratapohjan rakentaminen on sitten oma lukunsa, mutta uskoisin, että jäsenistön joukosta löytyy sen verran ammattimiehiä ja talkooväkeä, että se kohtuuhintaan onnistuisi. Aineet sinänsä eivät ylettömiä maksaisi. Mielestäni radan runko saisi mittojen pysyvyyden takia olla metallia, esi-

merkiksi "tikapuurunko" 20x20 mm nelikulmaisesta huonekaluputkesta (hitsaria ja vehkeitä tarvitaan...). Pintalevynä kelpaa varmaan 9- 10 mm:n vaneri tai vastaava.

Radan suunnittelu pitää kyllä toteuttaa huolellisesti. Ei kannata lähteä suinpäin tekemään uutta rataa, vaan pitää ensin tehdä tarkat suunnitelmat siitä mitä tehdään, miten tehdään, kuka tekee mitä, koska tehdään mitä, missä tehdään, kussa koska kuka mitä HÄH! . . jne. Asiassa on monta vaihetta ja osatekijää, jotka pitää selvittää ennen kuin varsinaiseen hommaan päästään käsiksi. Ehdottaisin, että valitaan projektiyöryhmä, joka saisi asiakseen koordinoita hommat. Ainakin saataisiin homma alkuun.

Ehdotuksia radan esikuvasta ja muodosta kaivataan ensialkuun. Ihan hyvä olisi myös, jos saataisiin kerättyä kaikenlaista rakentamiseen liittyvää tietoutta vähän niin kuin yksiin kansiin. Lehtijuttuja ja muita sellaisia. Sähköistys ja elektroniikkapuolen jutut eritoten.

Vaan sitten hiukan ehdotuksia:

Mielestäni rataa tulisi sisältyä ainakin kaksi ympäri ajettavaa lenkkiä. Yksiraiteisella on liikennöinti perin vaikeeta. Yritin Lahdessa ajaa kahta junaa yhtä aikaa digitaalivehkeillä. Taisi siinä pari -kolme kierrosta mennä ennenkuin junansuoristajan pasmat sekoivat ja onnettomuus oli tosia.

Alla on pari ehdotusta radan perusmalliksi. Perusideana on kaksi ympäri ajettavaa lenkkiä. Niitä voi sitten yhdistellä vaihteilla sieltä tältä. Toinen perusidea on se, että ratamodulien leveys olisi jossain määrin vakio ja sopivan levyinen, ettei tarvitse maiseman yli kurkotella. Ehkä sellainen 40 - 60 cm olisi sopiva leveys.

Jos suunnitelmissa päädytään johonkin esikuvaan, niin peruslenkkeihin ja perusmoduleihin voidaan lisätä vaikka minkä muotoisia sivuosia tahansa tarpeen mukaan. Myös peruslenkkejä voi muotoilla, kunhan saadaan pari suht itsenäistä lenkkiä jäämään. 40 cm leveällekin modulille

mahtuu yllättävän paljon maisemointia.... Maisemointitekniikka alkaa olla jo jollain lailla kerhossamme "hanskassa", määrää vaan hiukan hirvittää, satoja puita, kymmeniä? rakennuksia, useita neliömetrejä kaikenkarvaista maastoa jne....

Modulin leveys on myös kuljetuskysymys. Kai siitä näyttelyrata tehdään?? Samanlevyiset modulit saadaan kohtuullisella vaihalla pinotuksi kuljetuskelpoisiksi nipuiksi (vaikkapa erillinen kuljetusteline, mahtuvat ovista, keveys jne). Modulien pituus kannattaa valita ratajatkosten kannalta edullisimmista paikoista. Modulirakenteesta saadaan varmaan myös tehtyä pienempikin kokonaisuus. Ts. ettei näyttelyyn välttämättä tarvitse kaikkia rataosia raahata.

Esikuvista tarvitaan ehdotuksia ja tietysti hyvä olisi myös olla tietoja karttojen, piirustusten, valokuvien yms. perimätiedon muodossa. Esikuvista puheen ollen, onhan tässä lähistölläkin jos jonkinmoista Littoista, Piikkiötä ja mitä lie seisokkeja vielä nykyisinkin pystyssä. (On kuulemma ollut joku Röntämäkikin jossain Turun liepeillä...)

Sähköistys on sitten oma tieteenhaaransa. Oliskos porukassa yhtään sellaista, jolla olis vähän niinku sähkösuunnittelijan tai elektroniikkainsinöörin vikaa? (Ei kai siinä ihan inssi tarvii olla, mutta tiukka harrastaja kuitenkin....?) Sähköistys pitää suunnitella sellaiseksi, että myös ei-digitaaliväehkeet radalla toimivat, ja että kaikki kans joka paikassa toimii... Piuhaa ja liittimiä tulee varmasti olemaan liiankin kanssa... Pelkkä digitaali olis helppo, kun kaikki. Dis olla yhtä virtapiiriä. Mutta kun kaikki väehkeet ei ole "rikitaaleja". "Junttilan" virtaa käyttäviä tulee olemaan vielä kauan. (Eikä kaikkiin laitteisiin "lutikka" edes mahdu.)

Elikkä noin yhteenvetona kaikki radan rakentamisesta kiinnostuneet yhtykää!!! Hommia riittää kyllä kaikille asiasta kiinnostuneille. Hommassa ei välttämättä tarvita yleisesti vaadittavaa 20 vuoden kokemusta ja alle 25 vuoden ikää. Innostus riittää. Koulutusta annetaan niin paljon kuin vaan osataan... (Ja voi olla, että hiukan enämpikin...) Kerhoiltojakin voisi

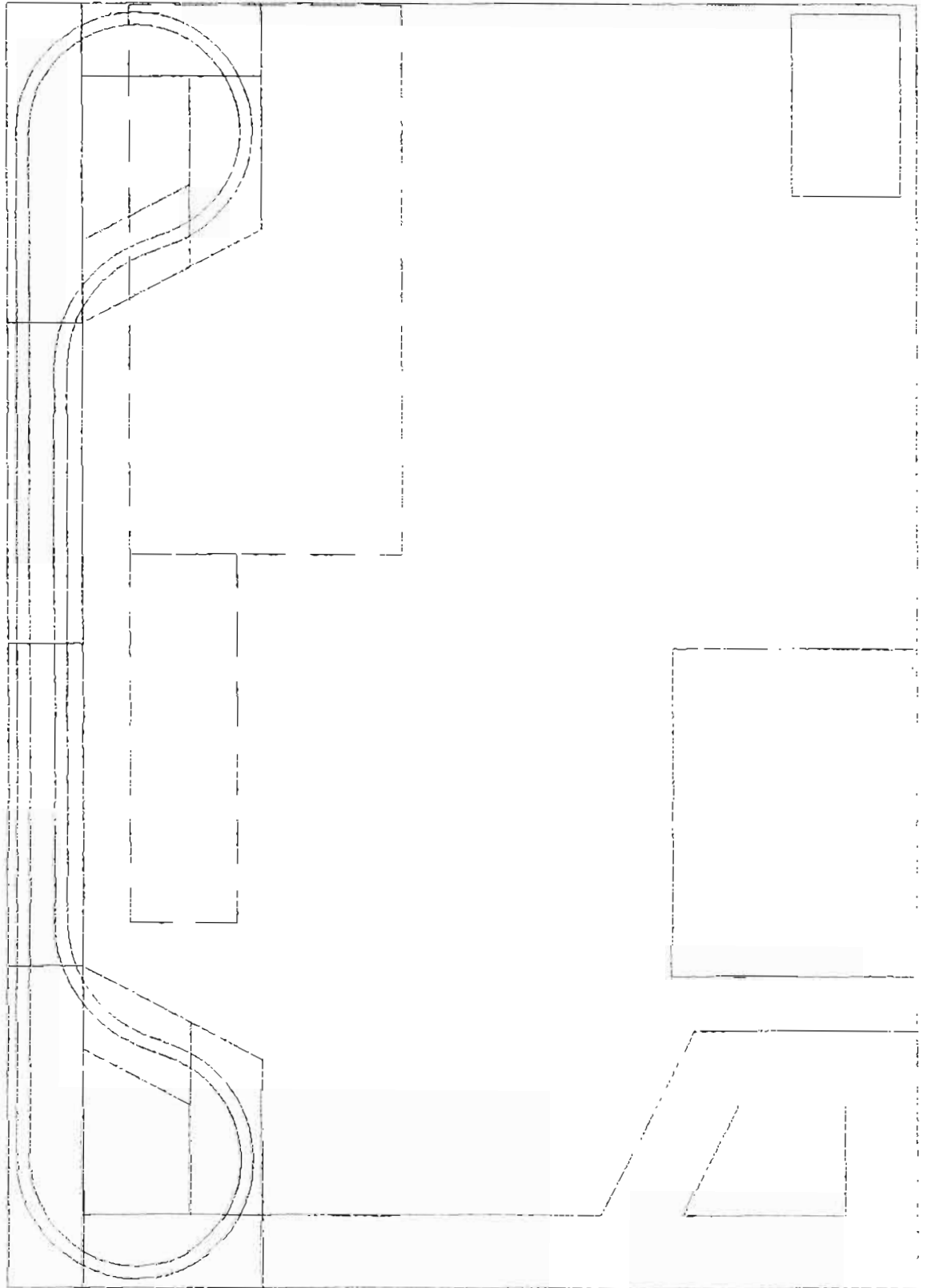
radanrakennuksen tiimoilla pitää vaikka vähän useammin.... (pakkokin se kai on, jos jotain valmista aiotaan saada).

Siinä vähän jutun juurta siitä asiasta, oli mulla mielessä yks toinenkin. Nimittäin nämä meitin kerhopaidat alkaa olla vähän vanhoja ja monta kertaa pyykissä käyneitä. Taitais olla aika hommata uudet vetimet, vaikka jotain ihan uutta kuosia. Kerhopaita vois olla vaikka semmonen pikkutakin tyylinen asuste (ei ny mikään rakki tai mokki, mut ehkä jonkinmoinen "pleiseri"). Viininpunanen tai veturinvihree saattas olla hyvä väri. Tai sitte jotain siltä väliltä. Olis meinaan aika sikasiisti juttu noissa yleisötilaisuuksissa; pleiseritakki ja kauluspielessä kerhomerkki. (Ja vaikka kerhomerkillä varustettu kravattineula siähen tykö, jos oikein hianot juhlat on). Ei oo meinaan missään alan bileissä vielä näkyny vastaavia. Enpä uskoisi, että joku pikkutakin tyylinen riepu olis paljonkaan kalliimpi kuin hyvälaatuinen collegepaita painatus-ten kanssa. Saattas olla vaikka monikäyttöisempikin (merkit piiloon ja markkinoille ja sillee...). Pantaneen harkintaan. Ja voitashan silti hommata vaikka T-paita, noin ninku kesäkäyttöön. Jos jollain on suhteita valmistajiin niin kyselkää ja kertokaa muillekin! Saisi olla nimenomaan valmistaja, että olisi mahdollista hoitaa hankinnat menekin mukaan. Ja voitaisiin tilata vaikka myöhemmin lisää samanlaisia??

Siinä niitä mielteitä taisi yhdelle kerralle ollakin. Mielipiteitänne odotellen:

Hyvää Joulua ja alkavaa vuotta kaikille toivoo:

Kallu



Lahdessa 11-12.11.1995



Turun Kiskoliikennekerhon kerhorata (kuva Esa Lindros)

Viime syksyn pienoisrautatiepäivät järjesti Topparoikka ry Lahdessa Salpausselän koululla. Näyttelypaikka sinänsä oli tiloiltaan sopiva vaikka isommankin näyttelyn pitämiseksi. Ennakkomainontaa varmasti oli suoritettu, mutta kun itse saavuin perjantaina 10 päivä puolen päivän jälkeen Lahteen, niin ainoa mainos, jonka koko päivänä löysin, oli sisääntulotien risteyksessä lähellä Salpausselän koulua. Myöskään ko päivän paikallinen valtalehti Etelä-Suomen Sanomat ei noteeranut näyttelyä sanallakaan. Useampien paikkakuntalaisten kanssa keskustellessani kaikki kyllä totesivat tietävänsä, että päivät ovat Lahdessa, mutta se, että ne olivat ko viikonloppuna oli kaikille tuttavilleni yllätys. Toivottavasti kaikki halukkaat kuitenkin löysivät paikalle.

Näytteilleasettajia oli kaikkiaan kolmisenkymmentä, siksi noin, koska joillain osastoilla oli useita näytteilleasettajia, mutta mistään ei oikein selvinnyt keliä kullakin osastolla loppujen lopuksi oli. Osastojen sijoittelu ei allekirjoittaneen mielestä ollut paras mahdollinen. Osastot oli ripoteltu sinne tänne taloa eli juhlasaliin ja kahteen kerrokseen luokkahuoneisiin sekä porrasauloihin.

Itse opastuksessa koululla oli toivomisen varaa. Osa vieraista löysi vain juhlasalin ja osa taas luokkahuoneet. Asiaa olisi varmasti helpottanut joko selkeämmät ja riittävät opaskilvet ja edes yksi A4 kokoinen paperi, jossa olisi mainittu kaikki näytteilleasettajat. On maksavan yleisön aliarviointia, että minkäänlaista läpyskää ei ollut saatu näyttelyvieraille jaettavaksi. Sijoittelusta sen verran, että olisin itse jättänyt juhlasalin väliin ja sijoittanut kaikki näytteilleasettajat ensimmäisen ja toisen kerroksen luokkahuoneisiin, jolloin kulku olisi sujunut helposti, koska molemmissa päissä käytävää oli portaat.

Tavaraa oli paljon myynnissä ja kauppa kävi. Ovathan nämä kuitenkin ainoa tilaisuus vuodessa, jossa yhden viikonlopun aikana voi ostaa monenlaista sekä rautateihin että pienoisrautateihin liittyvää tavaraa saman katon alta. Rautatiemuseon ja Höyryraiteen osastoilla oli tavara selkeästi esillä ja pengottavissa. Osalla kaupallisista osastoista tuntui tavaraa olevan liikaa ja sen tutkiminen oli hankalaa ahtaudessa.

Kaikki osastot olivat omalla tavallaan hyviä ja näkyi selvästi, että kaikki olivat paneutuneet parhaansa mukaan tavaroidensa esittelyyn. Oman osastomme lisäksi mieleeni jäivät erikoisesti olutvaunujen ja muun olutrekvisiitan yhdistelmä sekä Musco-rautatieyhdistyksen osasto.

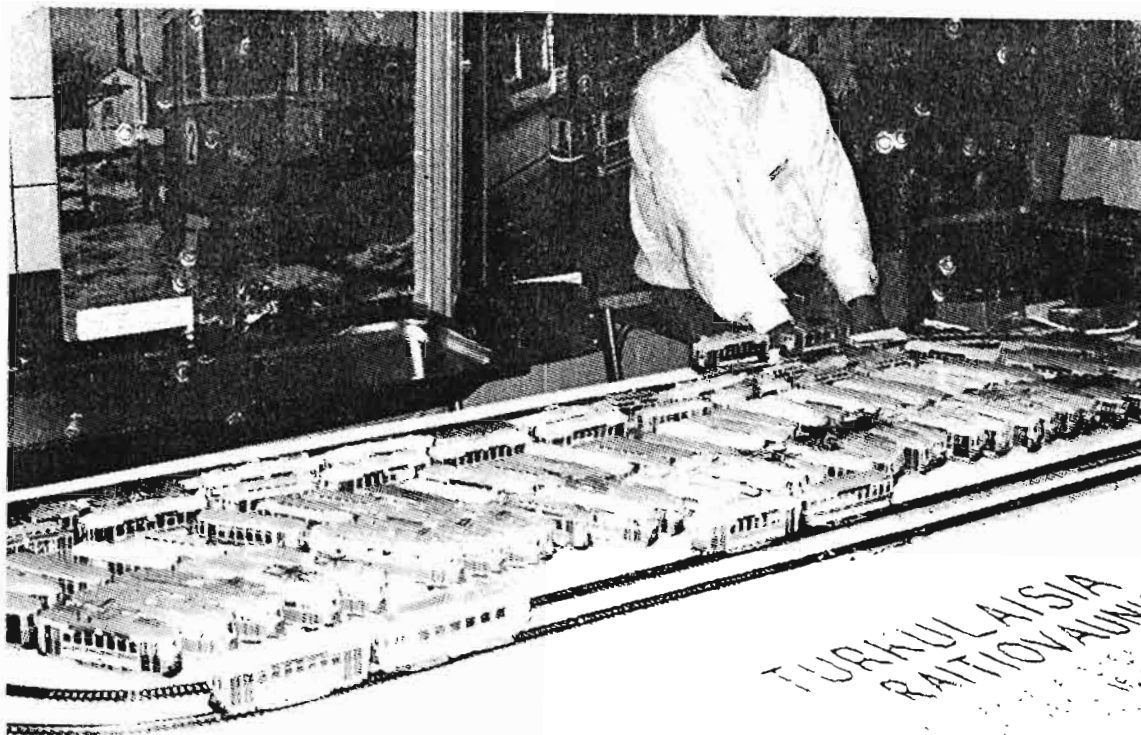
Ostoksien luettelemisesta saisi ihan oman lehden aikaan. Paljon ja kaikkea tuntuivat ainakain oman yhdistyksemme jäsenet hankkivan runsaista valikoimista.

Erittäin kiitettävästi koko näyttelyn ajan pelasivat sekä buffetti että näytteilleasettajien ruokailu. Valikoimaa oli riittävästi, kahvi hyvää ja hinnat kohtuulliset. Myös sisäänpääsyhinnat (aik. 20,-, lapset 10,- ja alle 12v aikuisten mukana ilmaiseksi) olivat tapahtuman laatuun ja laajuuteen nähden sopivat.

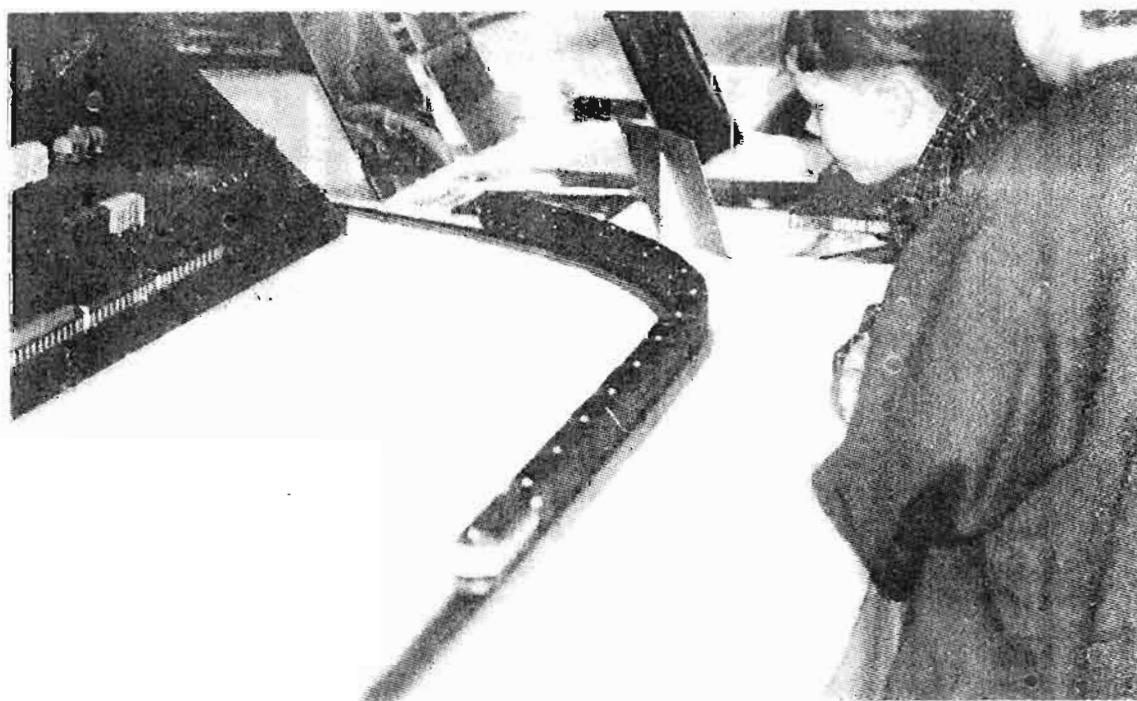
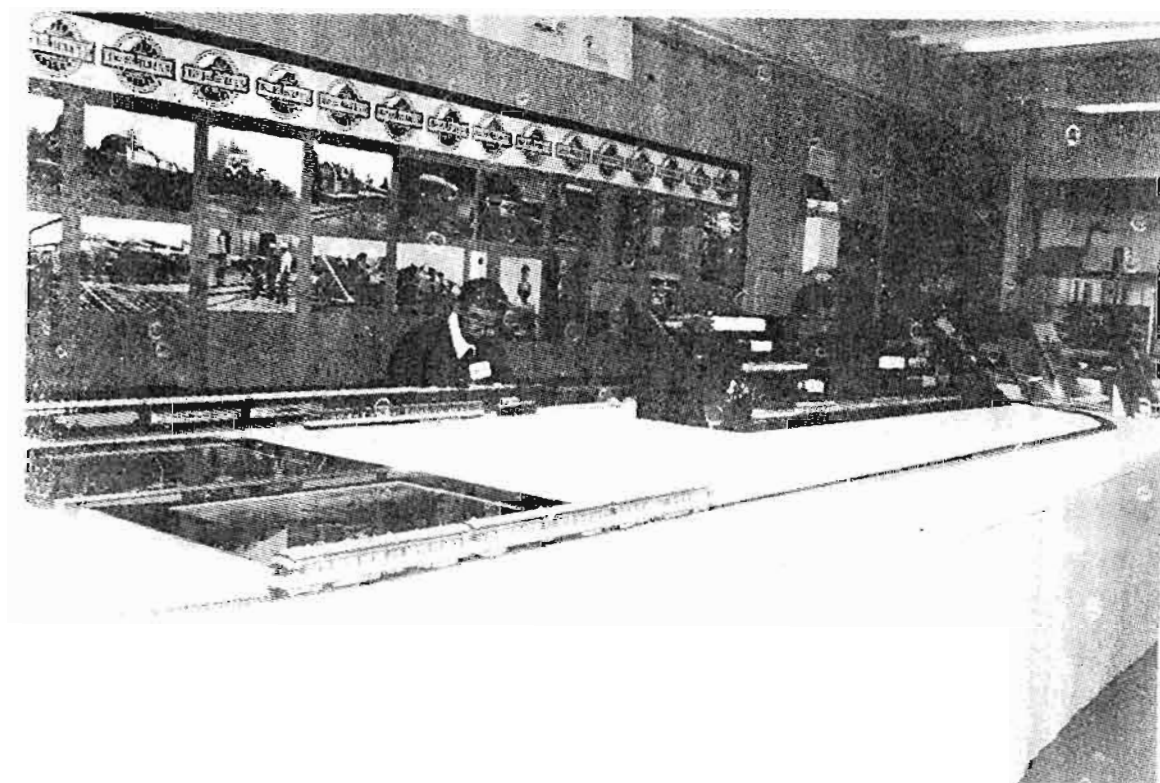
Eniten jäin kaipaamaan VR Oyn osastoa. Alakerran aulassa oli tosin yksi pieni pöytä ja seinällä Lahdesta lähtevien ja Lahteen tulevien junien aikataulut. Lauantai aamulla oli pöydällä kourallinen Pendolino esitteitä, mutta ne menivät heti. Kun ajattelee, että lähivuosina VR:lle tulee valtavasti uutta, olisin luullut, että tällaisessa rautateista kiinnostuneiden ihmisten kokoontumisessa olisi nähnyt VR:n osaston. Varsinkin kun kaikennäköisillä konttori- yms messuilla VR on ollut esillä.

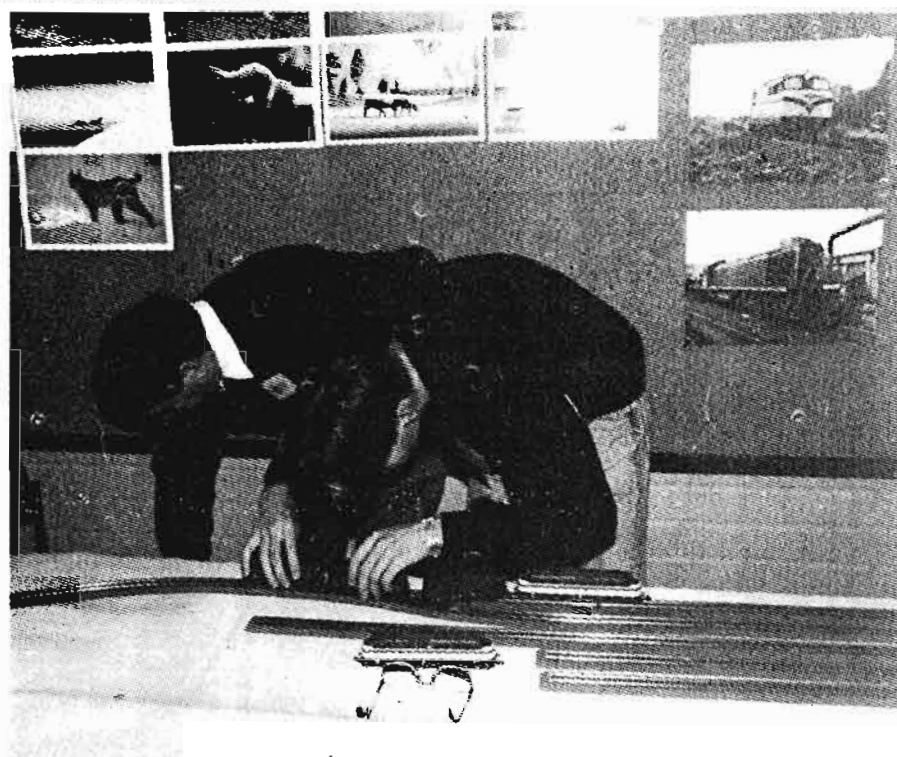
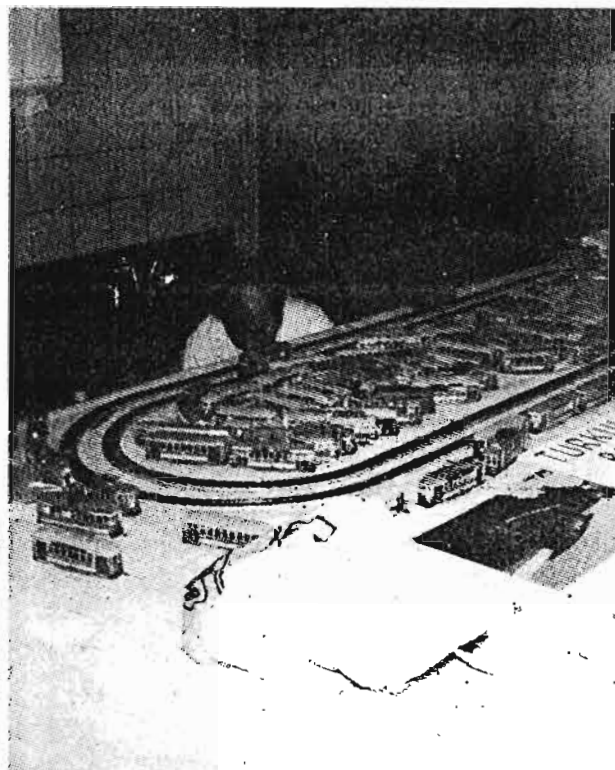
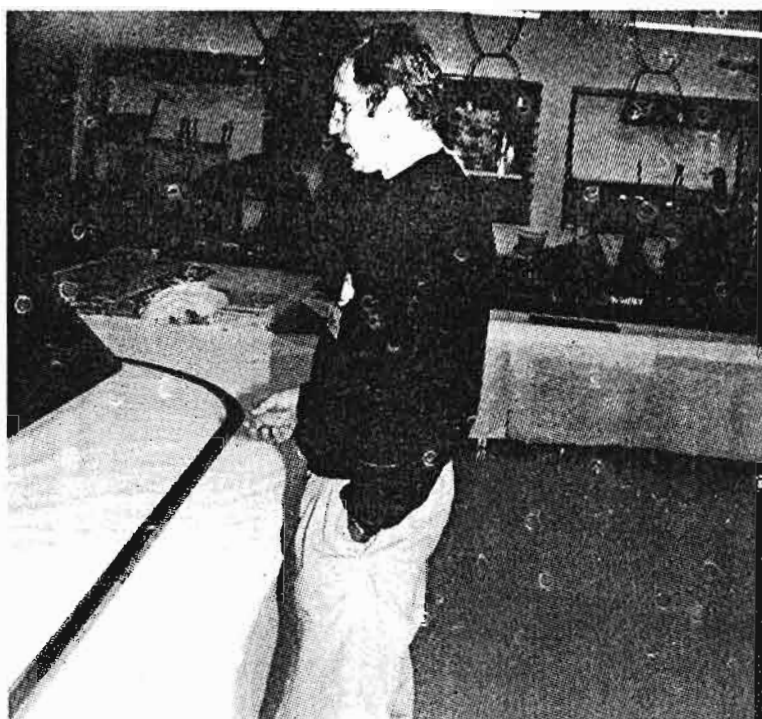
Koska nämä olivat ensimmäiset pienoisrautatiepäivät, joissa olin mukana muutenkin kuin yleisönä, en voi suorittaa vertailevaa kritiikkiä aikaisempiin vastaaviin. Vuoden 1996 päivät järjestetään Helsingissä ja niiden jälkeen kirjoitan taas tuntojani ja tuntemuksiani. Kaiken kaikkiaan on todettava, että tapahtuma oli kuitenkin mahtava ja kritiikistäni huolimatta jäi erittäin paljon miellyttäviä muistoja.

Esa Lindros



Hannu Pulkkinen upeat raitiovaunut toimivat katseen-
vangitsijoina (kuva Pekka Rantala)





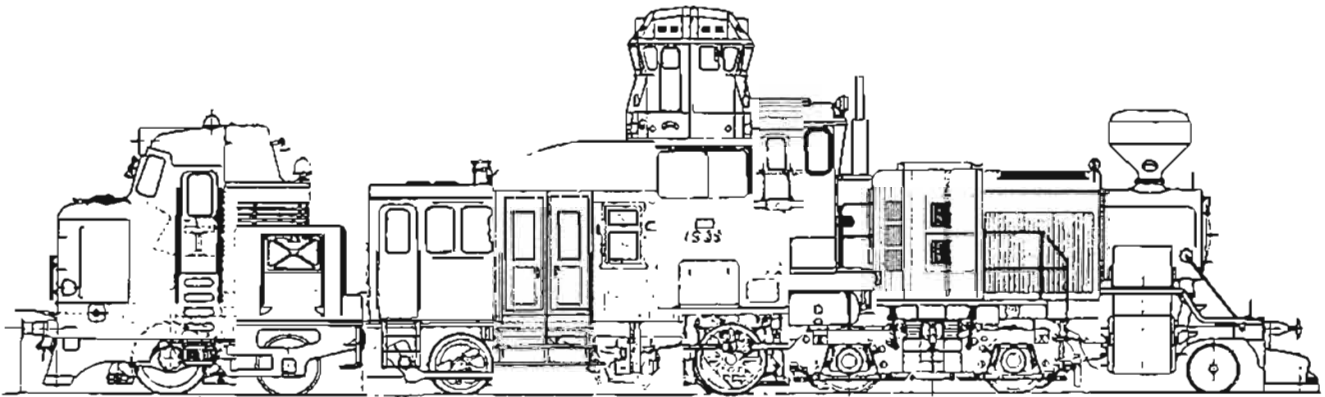
Kiskokalustopähkinä

Eurooppa yhdistyy, niin myös veturit ja vaunutkin. Oheen turahtaneeseen kiskoliikennehivitykseen on käytetty osia monesta eri veturista tai vaunusta. Kysymys kuuluukin, **monesta-**ko eri sarjamerkistä löytyy kuvasta osia? Kaikki tyypit ovat VR:n käyttämiä, joko aiemmin tai nykyisin.

Vastaukset saa lähettää Tenderin osoitteeseen tai tuoda kerhoiltaan toimitukselle helmikuun -96 ensimmäiseen kerhoiltaan mennessä. Oikein vastanneiden kesken arvotaan hauska kiskoliikenneaiheinen yllätyspalkinto. Jos kuvan laatija itse ei pysty ratkaisemaan tehtävää, palkinto arvotaan kaikkien vastanneiden kesken.

Lisätehtävänä on laatia ko. "köntsälle" sarjamerkintä (UIC-kelpoisuus ei välttämätön), pyörästön merkintäkaavio ja nimetä myös laitteen käyttötarkoitus.

Aki M. Ranta-ala



Sr 2 Turussa 8.9.1995. (kuva Pekka Rantala)

Kevätkauden ohjelma

Huomatkaa, että kevään 1996 kerho- ja prt-illat pidetään torstaisin eikä tiistaipäivinä, kuten viime vuosina on ollut tapana.

Sekä ensimmäisessä kerhoillassa että ensimmäisessä prt-illassa päätetään seuraavan kerhoillan ja prt-illan teema.

Muusta ohjelmasta tiedotetaan erikseen lähetettävällä jäsenkirjeellä.

To	11.01.96	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	Diaesityksiä Tk 3 + tavaravaunut ja Dv 12-pari + venäläiset RIC-makuuvaunut
To	25.01.96	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
To	08.02.96	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
To	29.02.96	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
To	14.03.96	klo 18.00	Räntämäki	KEVÄTKOKOUS	
To	28.03.96	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
To	11.04.96	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
To	25.04.96	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
To	09.05.96	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
To	23.05.96	klo 18.00	Räntämäki	Siivoustalkoot	

TKLK RY:n hallitus vuonna 1996

pj.	Mika Rantala	Lankakatu 5 A 2	20660 LITTOINEN	(921) 2461 500
vpj.	Jarkko Lehtonen	Maallikontie 36	20660 LITTOINEN	(921) 2461 400
j.	Kalevi Patronen	Aunelantie 7	20210 TURKU	(921) 309 562
j.	Pekka Rantala	Bergeninkatu 2 D 38	20320 TURKU	(921) 390 378
j.	Tapani Vuorio	Suovantie 32	20360 TURKU	(921) 382 009
siht.	Olli Savela	Tikankatu 21 K 79	20610 TURKU	(921) 2442 420



**OSTAN VANHOJA MÄRKLIN TUOTTEITA:
JUNAT, AUTOT, LAIVAT, LENTOKONEET,
KIRJAT YMS.**

Martti Rinne, Sirukatu 2, 15340 LAHTI
PUH: 918-7563111 TAI 9400-715055

Fleischmann Harrastaja
Tapani Suominen
Ostan 60-luvun Fleischmann junia
puh: 949-826710



KUTSU TKLK RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄISEEN KEVÄTKOKOUKSEEN

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Röntämäen asemalla, os. Heikki Huhtamäen katu 3, torstaina 14.3.1996 alkaen klo 18.00.
Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määäämät asiat.

ESITYSLISTA

1. Avataan kokous.
2. Kokouksen järjestäytyminen
 - 2.1. Valitaan kokouksen puheenjohtaja.
 - 2.2. Valitaan kokouksen sihteeri.
 - 2.3. Valitaan kaksi pöytäkirjan tarkistajaa.
3. Todetaan kokouksen päätösvaltaisuus.
4. Hyväksytään kokouksen menettelytavat.
5. Hyväksytään kokouksen työjärjestys.
6. Esitetään vuoden 1995 toimintakertomus.
7. Esitetään vuoden 1995 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
9. Käsitellään muut esille tulevat asiat.
10. Päätetään kokous.

