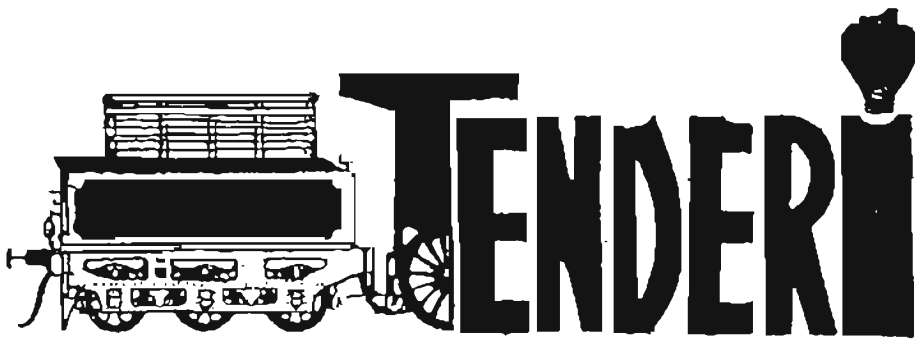
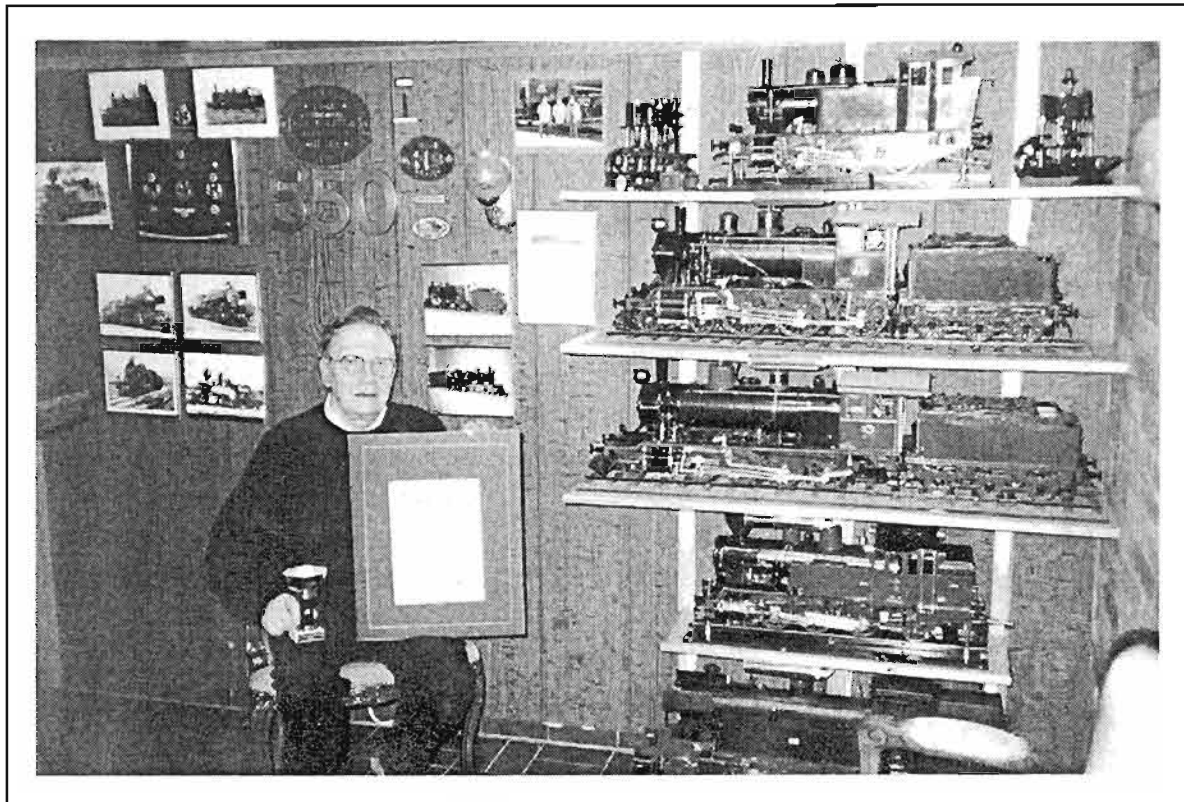




1 * 1997

* Vuoden 1996 rautatieharrastaja Paul-Erik Luoto

* Pekan pöytä



Tenderi tulee

Taas on yksi rautatieharrastusvuosi kulutettu ja uusi aloitettu. Toivottavasti vuosi 1996 säilyy kaikkien mielessä miellyttävänä.

Esittäisin taas kaikille yhdistyksemme jäsenille hartaan toivomuksen: Kun liikutte jos-sain kiskoilla liikkuvan parissa niin tuokaa aina mahdollisuuksien mukaan vaikka vain yksi aikataulu yhdistyksen arksitoon. Samoin ylimääräiset valokuvat, postikortit yms voi ja saa tuoda arksitoomme. Jos jokainen lahjoittaa vaikka yhden valokuvan vuodessa niin kymmenen vuoden kuluttua meillä on jo seitsemisensataa valokuvaa arksitossamme. Samoin kaikkea esitemateriaalia yms, sillä se mikä tänään on ilmaista ja helposti saatavilla voi olla vuosien kuluttua harvinaista ja kallista herkkua.

Esa Lindros
toimitussihteeri

Tenderi

Turun Kiskoliikennekerho ry:n
jäsenlehti

Toimitus
Mika Rantala vastaava
Olli Savela
Esa Lindros toimitussihteeri
0400-524 146

Postiosoite PL 61 20521 TURKU
Fax 02-469 2666

Kannen Kuva

Vuoden 1996 Rautatieharrastaja
Paul-Erik Luoto
(Kuva E. Lindros)

Ratikka Katiskassa

Perinteikäs turkulainen vapaa-ajantarvikeliike Katiska oli somistanut jouluikkunansa perinteisellä turkulaisella Raitiovaunulla.

Jäsenmaksu

Tämän Tenderin mukana postitettiin ps-lomake vuoden 1997 jäsenmaksua varten. Muistakaa käyttää viitettä ja maksaa ajoissa.

Pinssit, solmiot

Yhdistyksen pinssejä ja solmioita voi tiedustella sihteeriltä. Niitä myydään vain yhdistyksen jäsenille.

VR lisää juna- tarjontaa

Lähtöpäivien määrä yli kaksinkertaiseksi

Helsingin ja Kolarin välillä alkaa kulkea juna kolmena uutena päivänä. Paluumatkalle Kolarista voi lähteä maanantaina, keskiviikkona, perjantaina, lauantaina tai sunnuntaina. Syy tähän on Kolarin liikenteen voimakas kasvu viime vuosina.

Kuskin pukilta - puheenjohtajan palsta

Täsä se taas on se teijä kiskoliikenneharava kerämäs tiarommurusi. Syyskokouskin meni ja allekirjoittanut sai valtakirjan jatkaa yhdistyksen valtaventtilin varressa seuraavankin vuoden ajan. Käytän tässä tilaisuuteni hyväksi ja kiitän saamastani luottamuksesta.

Yhdistyksemme on jo varsinainen näyttelyhai. Kävimme ensin Helsingin pienoisorautatiepäivillä näyttelyosastomme kanssa lokakuussa ja polkaisimmepa samanlaisen osaston pystyyn miltei heti perään marras-joulukuun vaihteessa Turussa "Harraste -96" -päiville. Kummassakaan näyttelyssä ei tarvinnut hävetä turkulaisten osastoa millään lailla. Harrastuksemme eri osat alueet olivat monipuolisesti esiteltävänä osastoillamme; nähtävänä olivat niin 1:87 -pienorautatie, Luodon Ekin suuret höyrymallit kuin rautatieaiheiset valokuvatkin. Mukavan piristysruiskeen osastollemme toivat myös ensi kertaa käytössä olleet kerhosolmiot, joita myös muiden yhdistysten jäsenet hieman kateellisina ihastelivat. Upean kruunauksen pienoisorautatiepäiville antoi Luodon Ekin nimeäminen Vuoden Pienorautatieharrastajaksi. Onnea Eki vielä kerran! "Harraste -96" -päiville osallistuminen sujuikin jo sitten rutiinilla. Lisäpanostusta tällä kertaa vaati kahvion pitäminen. Kahviojärjestelyt onnistuivatkin erinomaisesti. Kiitos kaikille talkoissa olleille!

Tulevana vuonna toimintamme jatkuu entiseen malliin Rantämäen aseman kerhotiloissa. Emme lannistu, vaikka kerhotilaan olikin marraskuussa murtauduttu kahdesti. Varkaiden saaliiksi olivat päätyneet muun muassa videonauhuri, radio ja kahvikassan rahat. Aiomme asentaa isännöitsijän luvalla kalterit ikkunoihin. Uskon että tämä investointi kannattaa, sillä varmasti haluamme kaikki jatkaa toimintaa kerhotilassa, joka on kuin luotu juuri meidän kerhomme toimintaan vaikkapa vain jo miljoonsakin puolesta.

Normaalien kokoontumisten lisäksi teemme keväällä tilauslinja-autolla harrastusretken Turun-Toijalan rataosalle, joka on kokemassa lähitulevaisuudessa suuria muutoksia sähköistyksen myötä. Nyt on juuri sopiva hetki tutustua, miltä rautatiemaisema näyttää ennen sähköistystä.

Toivotan jäsenistölle hyvää alkavaa kiskoliikennevuotta 1997 !

Mika Rantala - "puheenjohtaja"

P.s. Yritetään käydä porukalla Pendolino-tallissa, kunhan vain lupa saadaan.



Vuoden rautatieharrastaja 1996 Paul-Erik "Eki" Luoto Turusta

Helsingissä pidetyillä pienois-rautatiepäivillä valittiin vuoden 1996 rautatieharrastajaksi yhdistyksemme jäsen Paul-Erik Luoto.



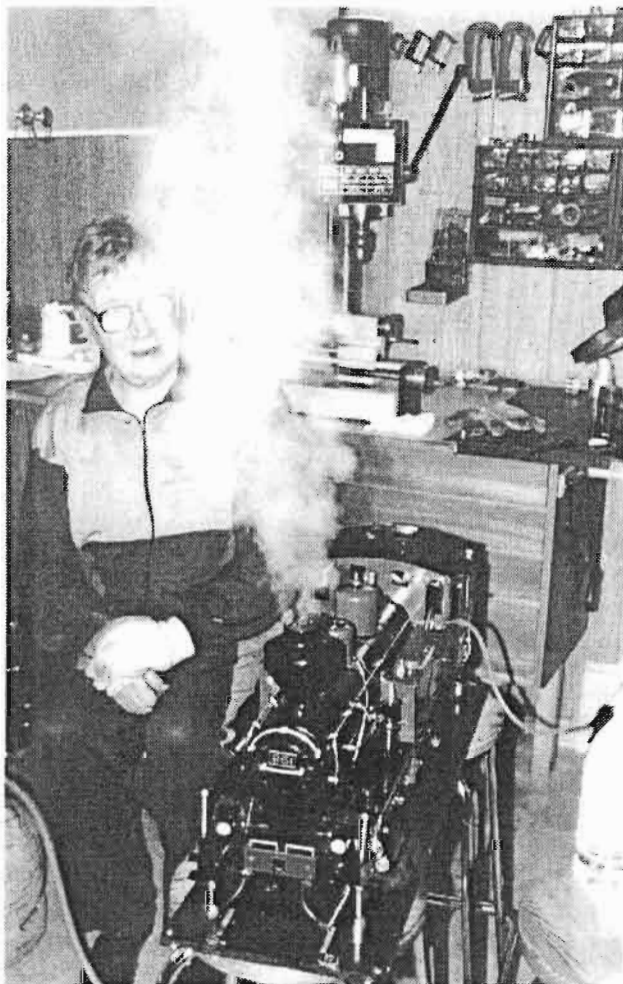
Ekin yhteistyö veturien kanssa alkoi jo hänen ollessaan pikkupoika. Koska hän oli Kähärin kasvatti ja asui vajaan 200 metrin päässä veturitalleilta, oli selvää, että nuoren pojan kiinnostus vei hänet usein talleille. Monesti pojat myös pääsivät veturin kyytiin. Ura ei johtanut kuitenkaan suoraan veturiin vaan isä tahtoi poikansa menevän sorvaajaoppilaaksi. Isä itse inhosi raskasta vuorotyötä ja halusi pojalleen parempaa. Eki viihtyi viitisen vuotta nuorempana sorvaajana ja sitten veri veti veturin päälle. Ensimmäisen veturinsa Eki aloitti jo vuonna 1952. Valmis tämä kaunotar oli vuonna 1982.



Täällä tehdään vetureita

Tämä matkustajaliikenteen Hv 1 "Heikki" oli Ekin nimikkoveturi useita vuosia. Ainoina lähtökohtinaan Ekillä oli ylimalkainen kokoonpanopiirustus vuodelta 1914. Lisäharmina oli vielä Turun konejakson päällikkö Tuomisen penseä suhtautuminen Ekin rakenteluun. Valmiita työkalujakaan ei ollut saatavilla vaan Eki rakensi itse sorvin, smirkelin ja porakoneen. Piirustukset Eki teki mittaillemalla ja valokuvaamalla vetureita. Kaikkiaan Eki oli VR:n palveluksessa 35 vuotta ja jäi eläkkeelle vuonna 1984. Eläkkeelle jäädessään Eki hankki oikean sorvin, porakoneen ja smirkelin. Ehtipä Eki välillä olla kuusi vuotta laivahommissa. Ekin vaimo Liisa on rakentanut mukana yli 30 vuotta. Ja Ekin innostuttua eläkkeelle jäätyään lähes ympä-

rivuorokautiseen veturinrakenteluun, muistutti vaimo, että ihmisen pitää joskus syödäkin.



VR 2 no 961

Tämä veturi valmistui vuonna 1995. Ko mallin esikuva ollut Turussa käytössä ja Eki on itse myös ajanut ja lämmittänyt tätä veturia. Kun lisäksi Ekillä oli jäljellä ylimääräiset pyörät ko malliin, ei päätös veturin rakentamisesta ollut vaikea.



Eki Veturissa

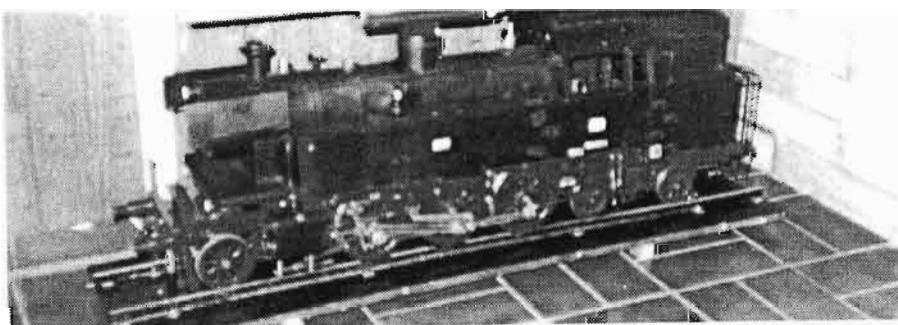
Ekin kaikki veturit on rakennettu mittakaavassa 1:15, koska ko koko on Ekin mielestä sopiva ns kotikoko.

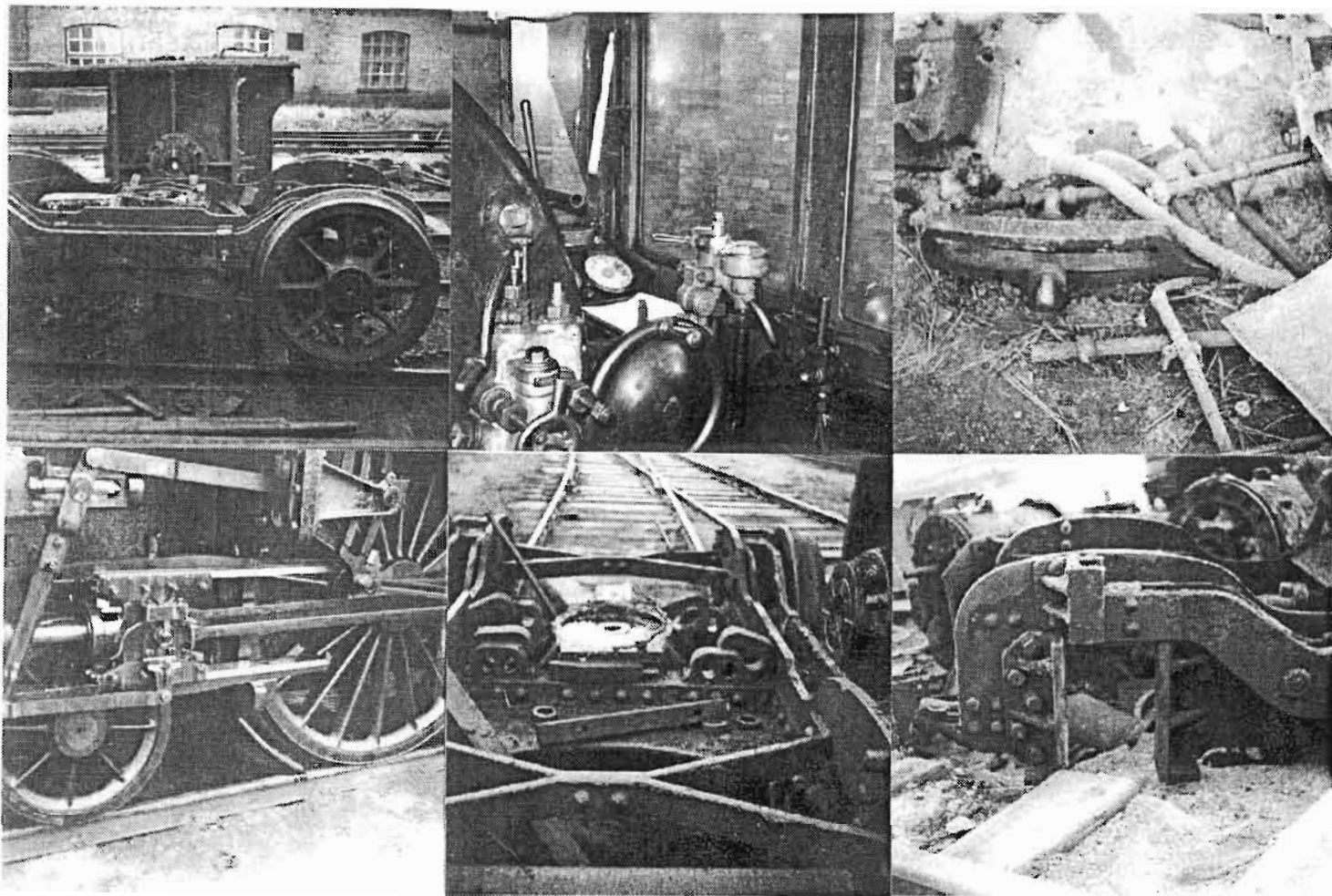


Liisa ja Eki omakotitalonsa alakerrassa suunnittelemassa.

Yhtenä isona ongelmana on ollut raaka-aineiden saatavuus. Ennen kun oli vielä rautakauppoja sai kaiken heti mukaansa pienissä erissä. Oivan peltisepäntiike on ollut korvaamaton materiaallintoimittaja.

Saksalaismallinen veturi 66001 oli alunperin puhdas mielikuviutusveturi. Yhtäläisyyksiä alkuperäiseen oli, mutta vasta kun Eki sai Välomäen Pekalta lainaksi saksalaisen kirjan, jossa oli ko veturin piirustus ja kun vielä junat lehdessä oli kuva veturista, niin Eki päätti rakentaa sellaisen. Allaoleva höyrykäyttöinen veturi valmistui 1993.





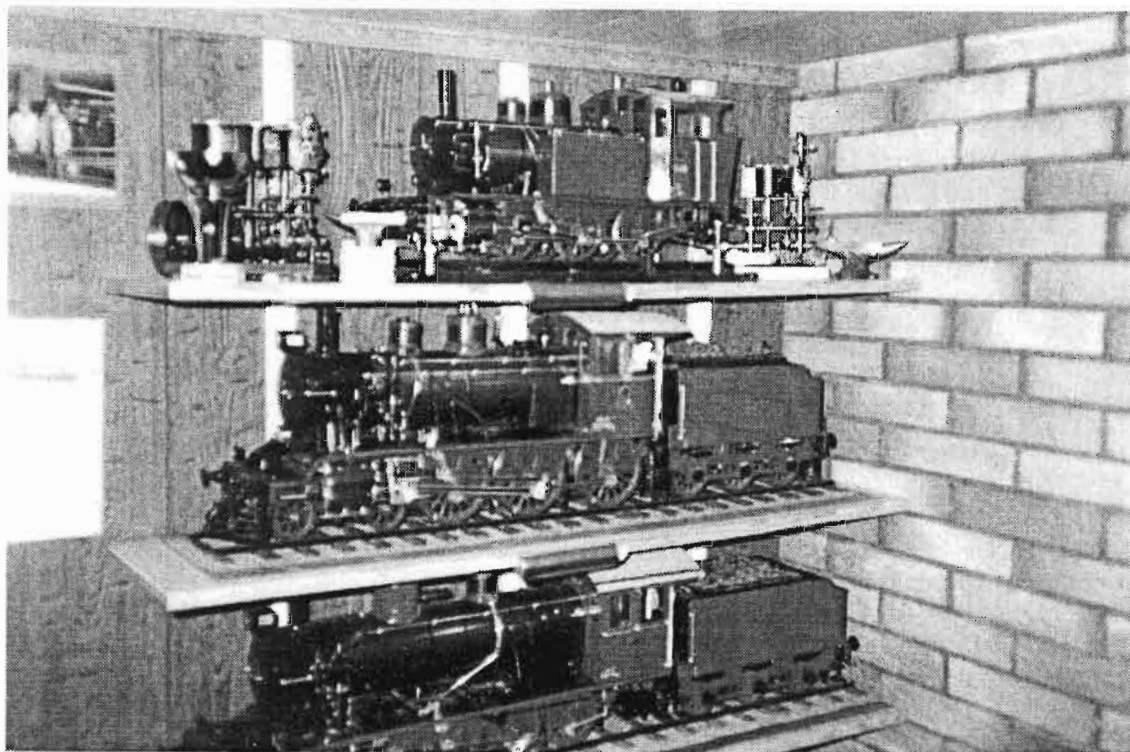
Yllä osa niistä lähes sadasta kuvasta, joita Eki otti piirtäessään ensimmäistä malliaan.

Keskimäärin Eki laskee jokaisen veturin valmistamiseen kuluneen noin 3 miestyövuotta.

Alla kuvassa Ekin poikansa 3-vuotislahjaksi vuonna 1967 tekemä puinen "Ankka" Vierellään vuotta myöhemmin valmistuneet toimivat pienet höyrykoneet. Ekin käsissä taipuu puu muutenkin, sillä veturien ohella hän on tehnyt veneitä sekä purjelaivojen pienoismalleja.

Eki on rakentanut myös kaksi höyrykonetta mittakaavassa 1:15. Toinen yleensä lastilaivoissa käytetty 2-sylinterinen kompoudi -höyrykone, korkeapaine ja matalapaine. Esikuvana ollut 250 hv kone, josta Eki piirtänyt piennenkäsen. Toinen on lähinnä matkustajalaivoissa käytetty 3-sylinterinen Trippeli-höyrykone jossa korkea-, keski- ja matalapaine. Esikuvana ollut 375 hv kone. Molemmat ovat ns paisuntakoneita eli sama höyry kiertää kaikissa sylintereissä.





Ylinnä VR1 ja laivakoneet, keskellä HV1 ja alinna TV1.
kaansa edellä teknisesti.

VR 1 Kana no540 on valmistunut vuonna 1992. Alkupään numeroita tämän veturin sarjasta. Tätä mallia ollut Turussa etenkin talvisin, kun muut satamat olleet jäässä. Ekin mielestä paras vaihtoveturi mitä VR:llä on ollut, nopea ja kätevä.

HV1 Heikki no 550. Valmistui siis vuonna 1982 ensimmäisenä veturina Ekin konepajalta. Oikeamman kuvan työn vaativuudesta saa kun ajattelee, että piirustuksetkin oli tehtävä itse.

TV1 Jumbo no 611 on valmistunut vuonna 1989. Tämän tavara-junaveturin sarjan ensimmäiset veturit olleet aikoinaan käytössä Turussa. Tätä mallia Eki kävi mittailemassa Toijalan veturitalleilla tehdessään piirustuksia. TV1 oli yksi niistä kolmesta veturista, joka toi kansalaissodan aikana 1918 viljajunan Venäjältä Suomeen. TV1 oli jo valmistuessaan 1917 ai-

Haapamäen veturit ovat ainutlaatuisia ja ne pitäisi Ekin mielestä saada katon alle.

Pendolinossa on Ekin mielestä vielä paljon kehittelyä toimiakseen Suomen oloissa. Muutenkin Eki on sitä mieltä, että kun ihmistyövoimaa vähennetään niin hommat hoituu huonommin esvaihteistojen sulatus yms.

Ekin kolme höyrykäyttöistä veturia sekä höyrykoneet käyvät Kosan-kaasulla, koska hyvä lämpöarvo ja hajuhaittoja vähän. Tosin venttiilien ja suuttimien saanti ollut vaikeaa.

Omakotitalon lisäksi Eki harrastaa matkailua, Europpa ja sen rautatie henkilökuntineen tulleet Ekille tutuiksi.

"Höyryveturilla on sielu!"

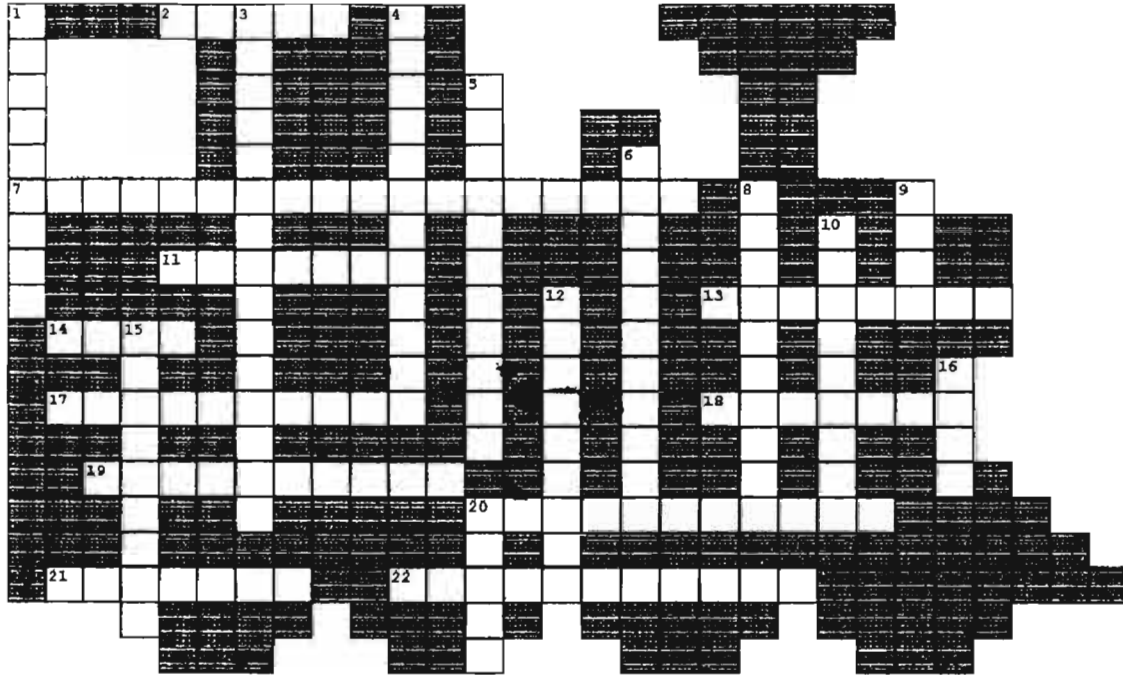
Esa Lindros

Mitä tiedät Sr2:sta ?

1. Minä vuonna ensimmäinen Sr2- veturi ajoi Suomen radoilla ?
a)1994 b)1995 c)1996
2. Mistä numerosta alkaa Sr2- vetureiden numerosarja ?
a)3200 b)3201 c)4001
3. Huippunopeus ?
a)210 b)220 c)230
4. Mistä maasta nämä veturit ovat alunperin lähtöisin ?
a)Saksasta b)Sveitsistä c)Itävallasta
5. Millä nimellä Sr2 kulkee alan piireissä ?
a)Alppiruusu b)Euroruusu c)ÄsÄrrkaks
6. Sr2:en paino?
a)72 t b)82 t c)96 t
7. Ajomoottorien lukumäärä ?
a)1 b)2 c)4
8. Kuinka monta veturia VR sai vuoden 1996 loppuun mennessä käyttöönsä ?
a)6 b)7 c)10

Oikeat vastaukset s.22





VAAKAAN

2. HÖYRYVETURIN POLTTOAINEPUMPPU
 7. PUTIIKKI TAMPEREELLA
 11. KOIMELLA KISKOLLA??
 13. JUUREKSIA RADALLA??
 14. AIKANSÄ SUURIN DIESEL SUOMESSA
 17. TURUSTAKIN LÄHTEVÄ
 18. LUETTAVA KULKUPELI
 19. KUSKIN APUNA
 20. KULKI TURUSSA
 21. MALLARI JAAPPANISTA
 22. LYHYT VETURI
 22. KAPONEN KÄVELTÄVÄKSI

PYSTYYN

1. "KUNINKAALLINEN" HÖYRYVETURI
 3. HARRASTUSKOHDDE
 4. PITKÄN LINJAN HARRASTAJA
 5. SAKUJEN KAMAA
 6. JUNAN KIPPARI
 8. ISO HÖYRYVETURI
 9. ISO TYTTÖ
 10. KAPPEERAITEISTEN KULKUPAIKKA
 12. NOPEA, MUTTA VÄHÄN ARKA TALVELLE
 15. TUTTU ASEMARAKENNUS
 16. HÖYRYÄVÄ LINTU
 20. ISO TAVARAHÖYRY

Rautaristikron oikeat vastaukset seuraavassa Tenderissä.

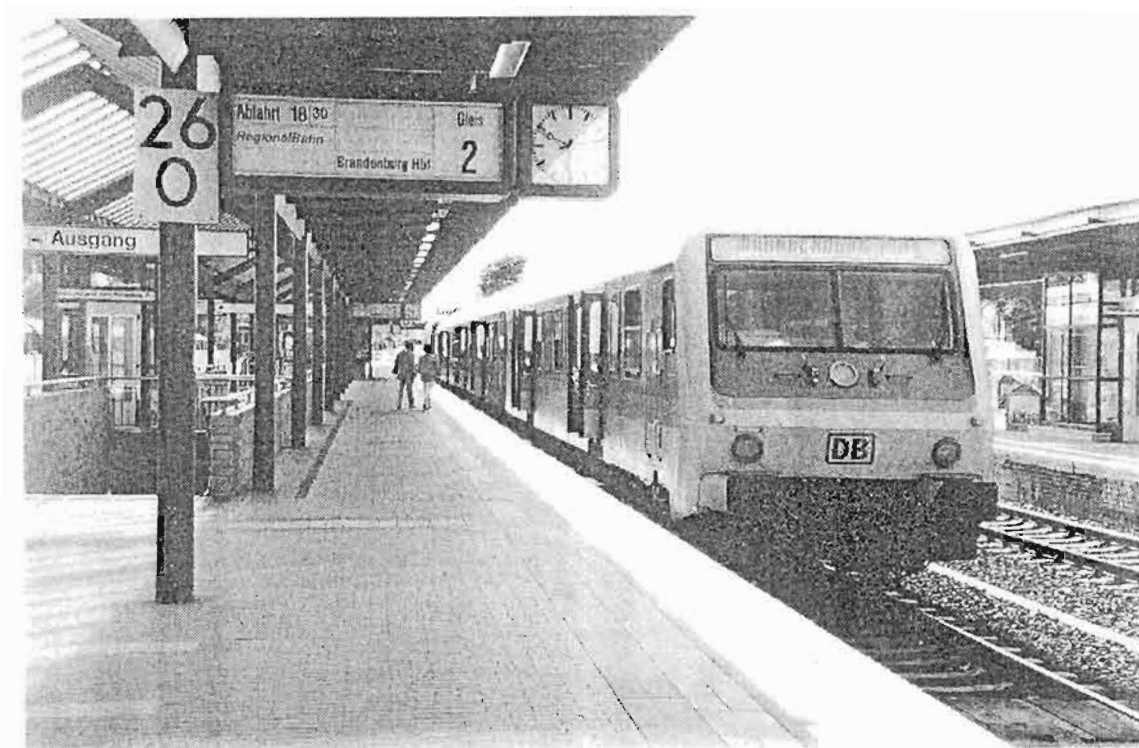
Huonoja uutisia

Koskien 21. vuosisadan tavaraliikennettä uutisoi Saksan Rautateiden Deutsche Bahn AG:n asiakaslehti ZUG 3/1996 artikkelissaan "Wie die Räder das Flüstern lernen" erittäin huolestuttavia asioita. Ainakin kaikkien meidän tavaravanujen rakastajien kannalta.

DB kokeilee nimittäin Rosenheimin ja Itävallan Kufsteinin välisellä rataosalla, joka myötäilee Innjoen laaksoa, "Low Noise Train"-yksikköä (ilmeisesti DB:n uutta rautatiesaksaa). Kyse on junayksiköstä, joka koostuu yhdestä katetusta tavaravaunusta ja kymmenestä konttien kuljetukseen tarkoitettua avovaunusta, joiden telit on peitetty sukkulanmuotoisilla helmapelleillä. Nämä erittäin futuristisen näköiset pellit on maalattu kirkkaanpunaisiksi (DB Cargon uusi tavaravaunujen väri), toisessa helmapellissä on teksti "DB Cargo" ja toisessa teksti "Testzug Akustik". Ja kuten yllä olevasta englanninkielisestä termistä voi päätellä, näiden helmapeltien tarkoituksena on vähentää melua rautatiekuljetuksissa.

Toivottavasti tällainen epäesteettinen kokeilu ei johda lopulta mainitunlaisten tavaravaunujen sarjatuotantoon. Miten käy silloin tavaravaunuharrastajien, eri toten telifetisistien? Ettei vain tarvitsisi ryhtyä harrastamaan telivoyeurismia

Eilen vielä junia, tänään "tuotteita"



RB 5596 valmiina lähtemään Brandenburgiin (Hbf). Kuvassa ohjausvaunutyyppi Byd2f 482. Potsdam Stadt, 15.6.1996 (kuva Olli Savela)

Pussillinen uusia on parempi kuin vanhat keinot, näin ainakin Saksan rautateiden Deutsche Bahn AG:n mielestä. Kyse on nimittäin DB:n lanseeraamista uusista matkustajajunakategorioista. Käsitem juna (der Zug) esiintyy enää hyvin harvoin Bahn AG:n sanavarastossa, sen sijaan se puhuu enemmänkin tuotteista, joita kuluttajille (= matkustajille) tarjotaan. D-Zug on tällä hetkellä ainoa matkustajajuna, jossa sana juna vielä esiintyy, mutta kunhan kaikki pikajunavaunut on saatu saneeratuksi uuteen asuun, mikä tarkoittaa sitä, että niistä tulee InterRegio-vaunuja, silloin on vanha kunnon D-Zug enää muisto vain. Uusi asu merkitsee mm sitä, että vaunun sisustus on designattu ns "istuinmaisemaksi", joka koostuu sekä perinteisistä osastoista että avo-osastoista, joissa on sivukäytävä ja istuimet on ryhmitetty rinnakkain vuorotellen järjestykseen 2 + 3. Ja tietysti vaunut on maalattu sinisiin ja vaaleanharmaisiin InterRegio-väreihin.

28.5.1995 alkaen on Bahn AG:n lähiliikenteessä seuraavat junalajit: S-Bahn (S), Regionalbahn (RB), StadtExpress (SE) ja RegionalExpress (RE). Sellaiset perinteiset junalajit kuten Eilzug (E-Zug) ja Nahverkehrszug ovat siten lopullisesti hävinneet DB:n kielenkäytöstä. Regionalbahn korvasi Nahverkehrszugin (lähiliikennejuna) ja RegionalExpress korvasi Eilzugin sekä sen uudistetun version RegionalSchnellBahnin (RSB), junalajin, joka ei ennättänyt olla kymmentäkään vuotta liikenteessä. StadtExpress taas syrjäytti CityBahnin (CB), joka liikennöi ensimmäistä kertaa syyskuussa 1984 Kölnin ja Gummersbachin välillä. Mutta jostain käsittämättömästä syystä yhä vieläkin puhutaan alan lehdissä uusista lähiliikennevaunuista CityBahn-vaunuina, vaikka CityBahnia ei enää olekaan. Berliinin alueen lähiliikenteeseen Regionalbahnjunat tulivat 2.6.1991, tosin silloin liikennöitiin vielä vanhalta kalustolla (vetureina mm 202-sarjan diesel-



Vasemmalla RB 4577 lähdössä Potsdam-Pirschheiden.
Ohjausvaunutyyppi Bybdfz 482.3.
Oikealla RB 4070 lähdössä Neuruppinin.
Dieselmoottorijuna 628/928 647.
Oranienburg, 16.6.1996 (kuva Olli Savela)



Uutta ja vanhaa kalustoa RB 3106:ssa, suuntana Rheins-
berg (Mark).
Oranienburg, 16.6.1996 (kuva Olli Savela)

veturit ja tietysti 143-sarjan sähköveturit ja vaunuina Bghw-sarjan Reko-vaunut ja neli-vaunuiset DBvq-kaksikerrosjunat eli ns "niskalaukausyksiköt"). Vanhan kaluston käyttö selittää varmaan sen, että Berliinin alueella ei käytetty vielä silloin "merkkituotteen" tunnusta RB tai RegionalBahn, vaan nimitystä R-Bahn, Regionalbahn (bahn pienellä b:llä), Regionalverkehr, Regionalzug tai kirjainta R, joka oli aikataulujen linjatunnuksissa, muttei junan numeron edessä, sekä vaunujen linjakilvissä.

Vasta 28.5.1995 alkaen on myös Berliinin alueen Regionalbahn-junilla ja -linjoilla ollut "aidon merkkituotteen" tunnus eli RB tai RegionalBahn, kun uutta/uudistettua kalustoa alkaa olla yhä enemmän. Mutta yhä vieläkin liikennöidään joillakin linjoilla vanhalla DR-kalustolla, esim. halberstadtilaisilla entisillä pika-junanvaunuilla (littera: Bom) sekä toistaiseksi modernisoimattomilla kaksikerrosvaunuilla (littera: DBmu). Bghw-vaunut ovat kuitenkin -

valitettavasti - kadonneet kokonaan liikenteestä. Päivittäin junaa käyttävät ihmiset eivät tietystikään ole tyytyväisiä siihen, että joutuvat työmatkaliikenteessä matkustamaan vielä vanhoilla vaunuilla, kun taas alan harrastajia surettaa se, että pian koittaa aika, jolloin niitä ei enää voi bongata asemilla ja ratojen varsilla.

Tarkka lukija on varmaan huomannut, että näiden uusien junalajien, anteeksi "tuotteiden", nimet kirjoitetaan normaaleista oikeinkirjoitussäännöistä poikkeavalla tavalla. Yhdyssanan toinen osa alkaa isolla kirjaimella (esim. Stadt-Express), vain perinteinen S-Bahn on säästynyt tältä DB:n ikiomalta uussaksalta. Mutta S-Bahn syntyiikin joulukuussa 1930, se on jo käsite, johon kukaan ei uskalla puuttua.

Se, mitä entiset junalajit D-Zug, E-Zug, Personenzug ja Nahverkehrs zug tarkoittavat, oli tavallisen matkustajan helppo ymmärtää. Mutta kun avaa Bahn AG:n aikataulukirjan ja lukee selityksistä, mitä RE, SE ja RB tarkoittavat, jää huuli pyöreänä äimistelemään, mistä oikein on



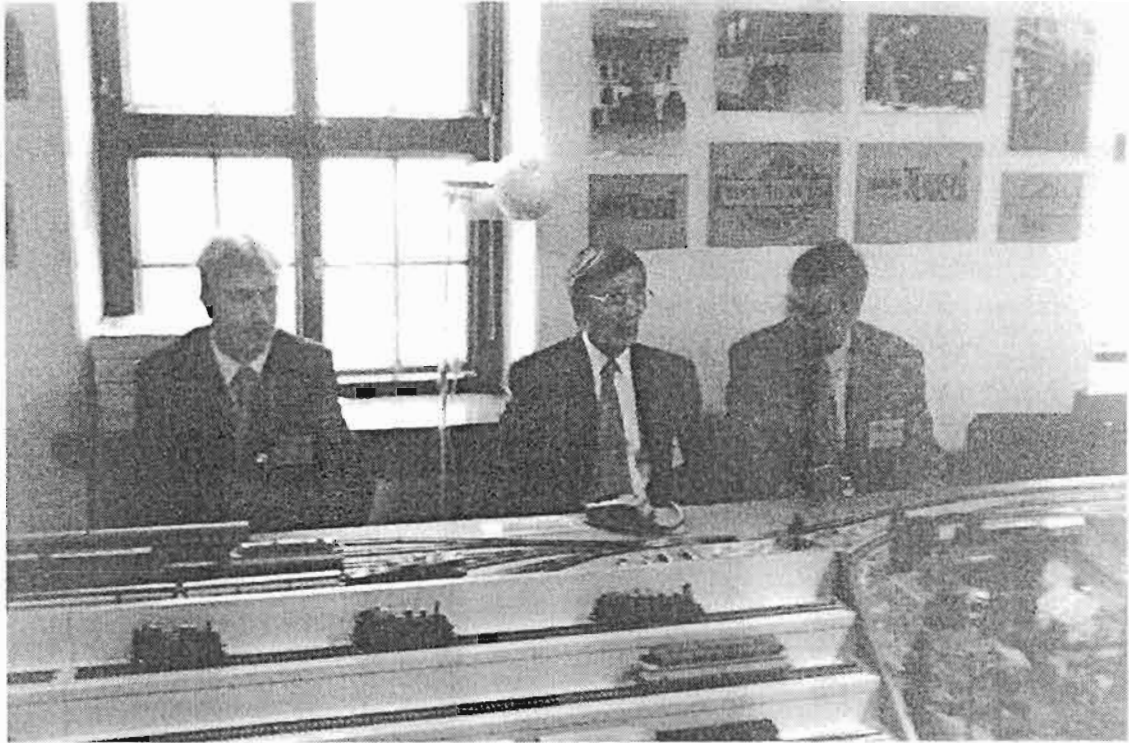
RE 3176 lähdössä Cottbusiin.
"Ljudmila" (BR 232) on saanut vaaleanharmaan ruokalapun.
Dresden Hbf, 18.6.1996 (kuva Olli Savela)

kyse, ja miksi lähiliikenteessä on tämännimisiä junia. Ja kun sitten selailee aikataulukirjaa, niin rupeaa ihmettelemään, minkä takia Hallen ja Leipzigin väliä kulkevat SE-junat pysähtyvät vain yhdellä väliasemalla (Schkeuditzissa), vaikka määritelmän mukaan SE-junat pysähtyvät S-Bahnin tariffialueella vain muutamilla asemilla ja tariffialueen ulkopuolella jokaisella asemalla. Eikä yksikään Hallen ja Leipzigin välillä olevista 7 väliasemasta kuulu kummankaan kaupungin S-Bahn-vyöhykkeeseen. Mutta samaa osuutta pendelöivät RB-junat pysähtyvät joka asemalla. Tällä samalla rataosuudella liikennöivillä IR- ja pikajunilla (D-Zug) aikaa kuluu 27 tai 26 minuuttia, IC-junilla taas 27 minuuttia ja SE-junilla 26 minuuttia. Jos siis aikoo matkustaa Hallesta Leipzigiin tai päinvastoin, kannattaa tietysti mennä SE-junalla. Silloin ei tarvitse maksaa kaukojunien lisämaksua.

Vastaavanlainen esimerkki on 48 km:n pituinen rataosuus Zwickau - Chemnitz. RE-junat ovat 2 minuuttia nopeampia kuin IR-junat. Ja jos nousee Zwickauissa IR-junaan matkustaakseen Chemnitziin, on maksettava lisämaksu, koska välimatka on alle 50 km.

Mutta eniten ihmetyttää, miksi Berliinin (Lichtenberg) ja Stralsundin välisellä rataosuudella kulkevat RE-junat pysähtyvät Berliinin ja Züssow'n välillä 19 kertaa, kun taas Berliinin (Hauptbahnhof) ja Wolgastin (Hafen) väliä - tosin vain lauantaisin ja pyhäpäivinä - liikennöivä junapari RB 3158/3159 pysähtyy Berliinin ja Züssow'n välillä vain 7 kertaa! Kaiken kukkuraksi tämän RegionalBahn-junaparin nimi on "Usedom Express"! Minkä ihmeen takia DB ei tehnyt siitä RE-junaa, kun se kerran haluaa nostaa "tuotteidensa" profiilia? Olihan "Usedom Express" vielä aikataulukaudella 1994/1995 Eilzug eikä suinkaan mikään Nahverkehrszug. Sitäpaitsi RB 3158 ajaa Berliinin ja Züssow'n välisen osuuden 2 tunnissa 19 minuutissa ja illalla Berliiniin palaavalta RB 3159:ltä menee aikaa 5 minuuttia enemmän, mutta Stralsundin RegionalExpress-junilta menee samaisella rataosuudella pohjoiseen mennessä aikaa parhaimmillaan 2 t. 25 min. ja pahimmillaan 2 t. 39 min. Vastaavasti paluumatkalla Berliiniin aika on 2 t. 31 min. ja 2 t. 39 min. Kaikesta tästä tuli lopuksi mieleeni: Milloinkahan meillä Suomessa aletaan junien asemesta matkustaa "tuotteilla"?

Pienoisrautatiepäivät 1996



Oma osastomme erottui edukseen paitsi näyttävyydellään niin myös tyylikkäästi ja yhdenmukaisesti pukeutuneilla esittelijöillään.

Vuoden 1996 Pienoisrautatiepäivät järjestettiin Helsingissä lokakuun 26 ja 27 päivä Valkoisessa salissa.

Näyttelyssä oli vajaa kolmekymmentä näytteilleasettajaa. Kahden päivän aikana näyttelyyn tutustui järjestäjän Märklin Club of Finlandin ilmoituksen mukaan 878 aikuista ja 806 lasta eli yhteensä komeat 1684 vierasta.

Ulkoisilta puitteiltaan Valkoinen sali on upea, mutta ei ehkä kuitenkaan paras mahdollinen paikka pienoisrautatiepäiville, Pysäköintimahdollisuudet lähellä ovat rajoitetut samoin näyt-

telytilojen jako ei onnistu parhaalla mahdollisella tavalla talon arkkitehtuurista johtuen. Järjestäjien kunniaksi on sanottava, että tilan käyttö oli varmasti lähellä optimaalista. Talon valaistus on suunniteltu kaikkea muuta kuin näyttelyä varten samoin ravintolatilat alakerrassa olivat ahtaantuneiset. Ilmeisesti ravintolapalvelut on taloa käytettäessä ostettava ulkopuoliselta, joka varmasti heikentää järjestäjien kassaa tältä osin.

Lipunmyynti oli ainakin lauantaina aloitettu jo vähän kymmenen jälkeen vaikka näyttelyn alkamisajankohdaksi oli ilmoi-

kiusallista, kun yleisö kierteli jo talossa.

Näyttelyn käsiohjelma oli hyvin yleisöä palveleva A4-kokoinen osittain nelivärinen 28-sivui- nen monipuolisilla artikkeleil- la höystetty tietopaketti.

VR:n pääjohtaja Eino Saarinen avasi näyttelyn ja kertoi, että he VR:ssä antavat erittäin suu- ren arvon rautatieharrastajien työlle. Ainoana pienenä kau- neuspilkkuna oli järjestäjien puheenjohtajan asu hänen olles- saan lavalla pääjohtaja Saari- sen seurassa. Hän oli tosin pukeutunut messuosastonsa asuun mutta ehkä avajaisia olisi voi- nut juhlistaa toisenlaisella pukeutumisella.

Kaupallisten osastojen tarjonta oli runsasta ja paljon sai ta- varaa kohtuullisella rahalla, myös kirjallisuutta oli ilah- duttavan runsaasti kaupan.



Laaksosen pojat osaston rata kertoi, ettei hienos- ti maisemoidun radan tar- vitse olla suuri kooltaan.



Sallisten osastolla oli mielenkiintoista seurata mallivalmistusta käytän- nössä.

Muutamat osastot olivat kyllä melko sekavia, ts oli ylimää- räistä rekvisiittaa yms. Pie- noisrautatiekerhon sekava ja korkea pöytäviidakko antoi luo- taantyöntävän kuvan. Katsoja näki enemmän pöydän alla liik- kuvia ihmisiä kuin itse rataa.

VR:n poissaolo jäi kummastutta- maan kun kuitenkin paikalla oli viikonlopun aikana lähes kaksi- tuhatta rautateistä kiinnostu- nutta ihmistä.

Suurin yllätys oli kuitenkin miesten WC:ssä ollut ilmoitus vuoden 1997 pienoisrauta- tiepäivistä ja tervetulotoivo- tus Tampereelle. Muualla ei ko- tiedotetta ollut.

Kaikenkaikkiaan näyttely oli miellyttävä kokonaisuus.

Esa Lindros

HARRASTE-96 NÄYTTELY



Turun seudun harrasteyhdistykset järjestivät yhdessä Turun kaupungin nuorisotoimen kanssa Harraste-96 näyttelyn Puolalan koululla marras- ja joulukuun vaihteen viikonloppuna. Edustettuina oli kerhoja laidasta laitaan, lentokoneista autoihin ja olipa paikalla ainakin yksi majakka.

Upeisiin malleihin kävi viikonloppun aikana tutustumassa kuutisensataa innokasta katselijaa, jota ajankohta ja lyhyt "markkinointiaika" huomioon ottaen on pidettävä enemmän kuin kohtuullisena. Paikallisradiot jakoivat kiitettävästi menovinkeissään tietoa tapahtumasta suurelle yleisölle.

Suurelle yleisölle ja varsin-

kin nuorisolle, kiinnostavimmat osastot olivat radio-ohjattavat autot, jotka huimaa vauhtia sukkuloivat juhlasaliin rakennetulla radalla sekä tietysti oman yhdistyksemme osasto. Nämä kaksi osastoa nimenomaan sen takia, että näissä molemmissa oli vauhtia, voimaa ja ennenkaikkea liikettä.

Oma osastomme oli varmasti näyttelyn parhaiten pukeutunut osasto, olihan meillä kaulassa yhdistyksemme edustussolmiot. Järjestäjät olivat myös viisaasti sijoittaneet kahvion meidän osastomme viereen.

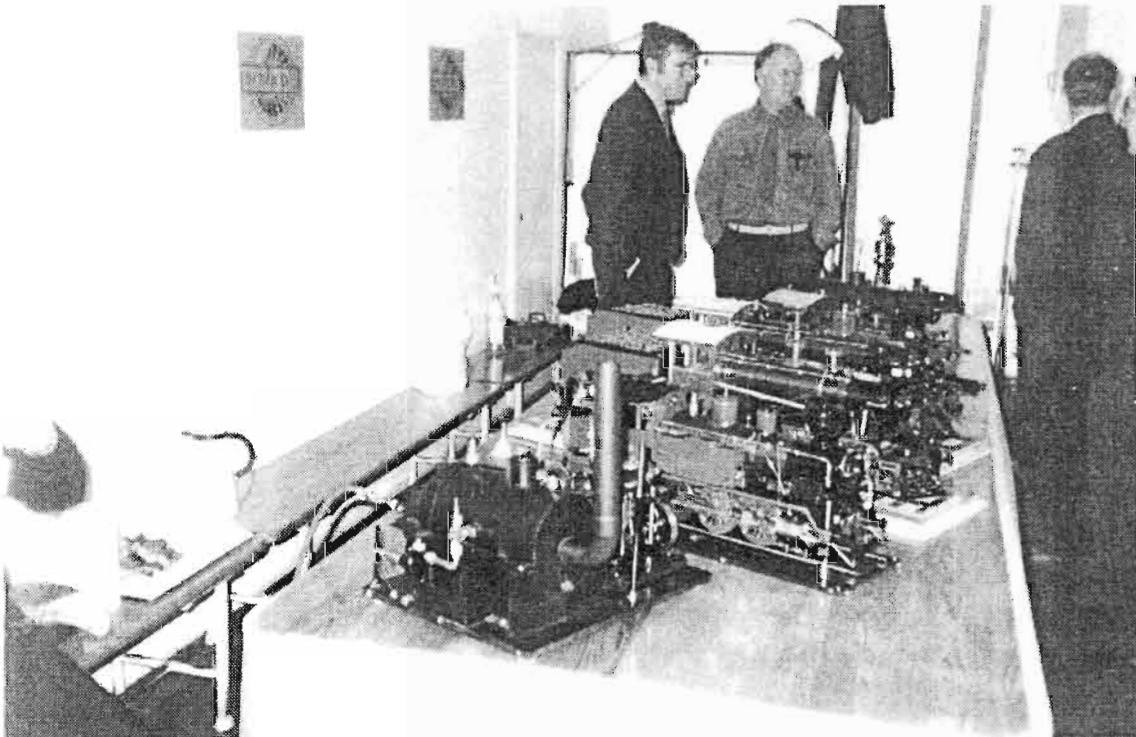
Näyttelyn kuvallista antia seuraavalla sivulla.



Näyttelytelineessä upeat mallit pääsivät oikeuksiinsa.



Hannu Pulkkisen tekemät upeat turkulaiset raitiovaunut herättivät ihastusta sekä nuorissa että vanhoissa.



Paul-Erik Luodon upeaa tuotantoa.

Pekan pöytä

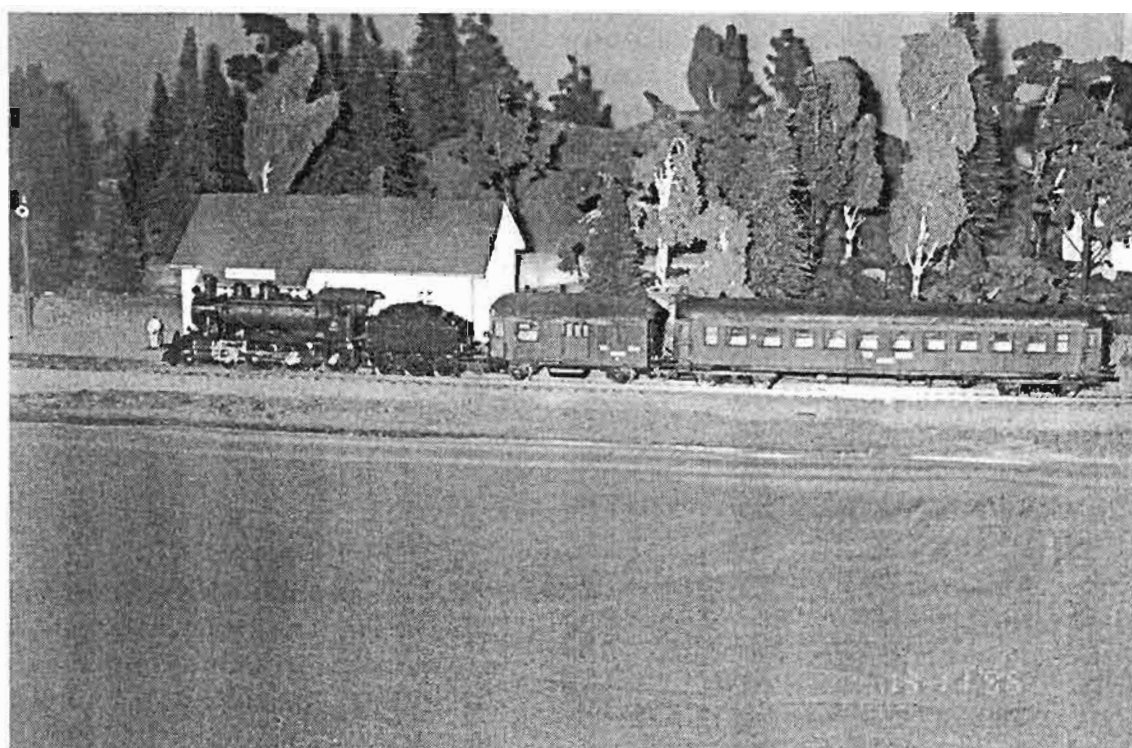
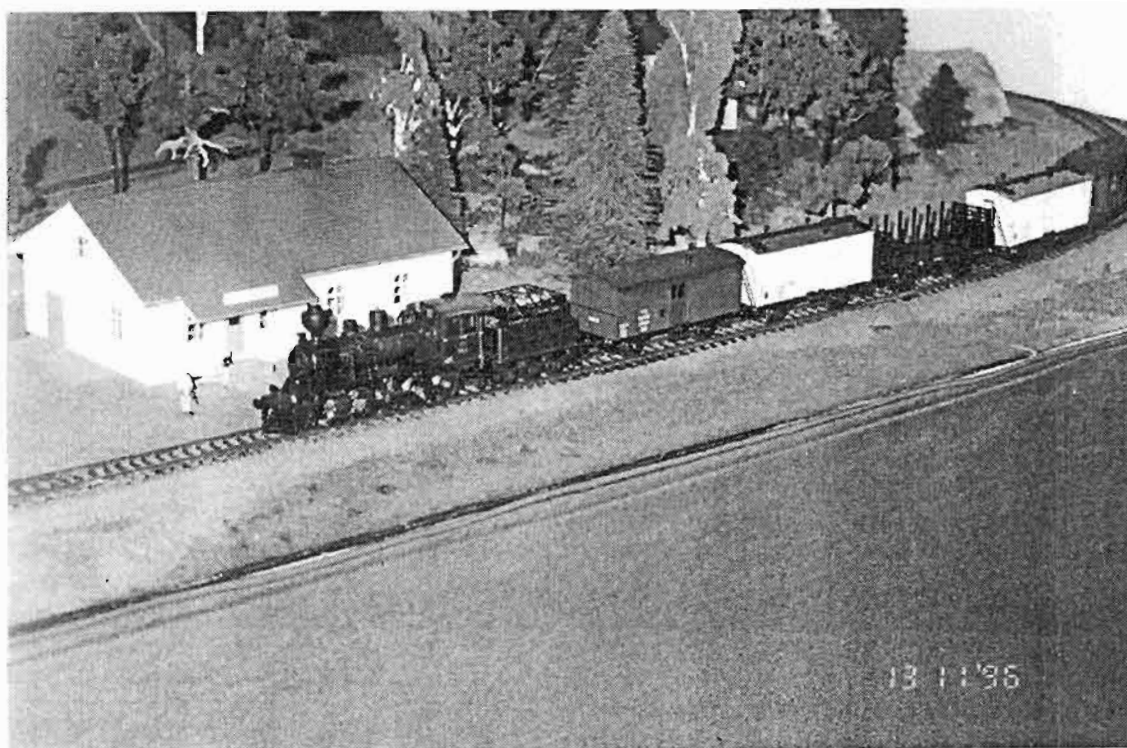


Katselin tässä päivänä muutamana työpöytäni yhdessä lasteni äidin kanssa. Hän totesi pitkän vaitiolon jälkeen: Pöytäsi on täynnä romua kuin Mustamäen tori Tallinnassa. Voisitko siivota sen kun sukulaiset tulevat joulua toivottamaan. Tämä loukasi rautatieharrastajaa sanoin kuvaamattomasti, eihän kukaan eikä koskaan, edes jouluna saa siivota näitä pinna- ja tähtipyöriä, umpi- ja avovaunun osia ym. ym. rakasta pulttia tai mutteria laatikkojen pimentoihin. Istuin pöytäni ääreen miettimään mitä nämä kaikki esineet ovat ja voisiko osan poistaa. Tyhjä oluttölkki tuntui vähän oudolta viilapenkin vieressä. Selitys on kuitenkin tämä, kun raskaan harrastuspäivän päätteeksi on nauttinut tölkin "aikuisten juomaa" jää tästä oivallinen keräilyastia metallipalasilte, langanpätkil

le ym. joita on sahaillut vaikka Hv- 1 osia tehdessä. Myös kruunukorkit, joita näkyy olevan "aika" paljon, ovat apuvälineitä. Esimerkiksi epoksiliimaa tarvitaan usein ja pieniä eriä. Korkissa on helppo sekoittaa aine ja sen jälkeen heittää korkki rojukoppaan. Pienet maalierät voi myös mainiosti sekoittaa kruunukorkissa ja penslata kohteisiin.

Olen näköjän saanut isänpäivän lahjaksi paidan, koska läpinäkyvä kaulanauha on säästetty vaunujen ikkunoiksi. Myös seitsemän pientä nuppineulaa on otettu talteen luistinliikuntalaitteiden niveliä varten. Nippu kukkalankaa, raudoittajan lmm sidelankaa, kupari- ja messinkilankaa eri paksuista, kaikkia näitä tarvitaan, kun rakentaa junia ! Erilaisia messinki-, alumiini-, kupari- ja muovilevyjä ja niiden palasia pitää olla paljon. Esimerkiksi alumiinien kirjapainolevy on

Rantala ja poika tuotantoa



mainiota raaka-ainetta, kaiken lisäksi täysin ilmaista tavaraa, sen kun vaan hakee ystävälliseltä kirjapainoimiselta.

Ylpeänä totesin työpöytäni esineiden kansainvälisyyden. Olihan venäläisten poranterien vieressä japanilaiset tähtipyörät, korealainen teräsharjaa, saksalainen kolvi, englantilaiset O- mittakaavan Hv 1:n vetopyörät, puhumattaakaan suomalaisesta tervalevepistä höylättyjä kattoaihioita puumarkustajavaunuihin. Leppä on muuten mainio puuaines, hienosyinen, helposti työstettävä, eikä vedä kieroön kuivuessaan.

Työkalupuolelta parhaat kaverit ovat ehdottomasti Viialan viilat. On turha ostaa halpasatseja, jos on tarjolla 8 kpl:een sarja viialalaisia. Hinta on korkeampi, mutta kestävät vuosia. Lehtisahan terät ovat toinen tärkeä asia. Japanilaiset tekevät 4-5 eri kärkeutta, suomen markkinoilta on vaikea löytää yhtäkään. Alle millisten poranterien laita on samoin.

En viitsi enempää mainostaa mikä on Suomessa hyvää, viilojen ja Billnäsin kirveitten lisäksi! Oivallisen kattojen hiekottajan saa kun pilttipurkin kanteen leikkaapyöreän reiän ja laitaa tilalle hienoa merrinkiverkkoa. Purkkiin hienoa hiekkaa ja kansi kiinni, siitä vaan tuoreelle maalipinnalle ripottelemaan. Maalin kuivuttua liika harjataan pois. Juotosnestettä ja tinaa tarvitaan joka hetki, jos rakennusaineena on messinki, kupari tai läkipeltti. Typpihapon ja selenidioksidin sekoituksella saa mainiosti patinoitua metalliosat tummiksi, mm. pyörät, kaiteet, hiekkaputket ja jarrulaitteet.

Yksi varteenotettava työkalu voidaan rakentaa terävähampaisesta kellon rattaasta, joka laakeroidaan tukevaan kädensijaan. Viivoitinta vasten pyörítettäessä saadaan suoria niitti rivejä tendereihin, öljysäiliöihin ym. Hammaslääkäriminiäni on luovuttanut käytöstä poistettuja poria ja hiomalaikkoja käyttööni. Nämä purevat vielä hyvin muovia, alumiinia ja kevytmetallia. Käytettuja kirurginveitsiä on myös ilmestynyt pöydälleni. Veitsi on aikanaan poistanut ehkä hyvinkin tuhoisan kasvaimen, nyt se on päässyt junaharrastajan työkaluvalikoimaan.

Läpinäkyvät filmipurkit pitää säästää erilaisten ruuvien, muttereitten, puslinten, kytkimien ym. säilytyspaikoiksi. Itselläni näitä on kolmisenkymmentä kaapin hyllyllä, ja aina tarvitaan lisää varastotilaa. Uutuuttaan hohtava Badgerin kompura seisoo vielä lattialla odottamassa maalauksien aloittamista. Suurin huoleni tällä hetkellä on, mihin uusin tulo kas ja maalauslaatikko sijoitetaan, samoin kaikki maalit ja ohenteet

Oikeastaan mitään turhaa romua pöyvälläni ei sitten ollutkaan. Katselin vielä kerran oikein suurennuslasivalaisimen läpi, ei kerrassaan mitään turhaa romua, tai! Olisikohan tuo mökiltä talvievakkoon tuotu TV-töllötin sitä turhaa rojua, eihän viilatessa voi kuitenkaan katsella ohjelmia. Ok, siivotaan se komeroon ja kompura tilalle, niin ompahan siistiä. Joten "syövytteistä" ja "uretaanista" loppuvuotta kaikille alan miehille ja naisillekin. Toivotaan että vuosi 1997 on hiili- ja halkopolttoinen harrastusvuosi.

Pekka

Turun Kiskoliikennekerho r.y.

toimintasuunnitelma vuodelle 1997

Yhdistyksen sääntömääräisenä tehtävänä on olla rautateitä, niiden historiaa ja pienoisrautateitä sekä yleensä kiskoliikennettä harrastavien yhdysside Yhdistyksen tehtävänä on myös edistää rautateiden perinteiden säilyttämistä sekä pienoisrautateiden suunnittelu- ja rakentamistaitoa.

Yhdistyksen tehtävien toteuttamiseksi järjestetään vuoden 1997 aikana entiseen tapaan kerhoiltoja noin kahdesti kuukaudessa lukuunottamatta kesäkuukausia, jolloin kokoonnutaan eri määräyksestä. Kerhoiltojen teemat pyritään jakamaan sopivasti harrastuksen eri osa-alueiden mukaan.

Yhdistyksen tiedotus hoidetaan aiempien vuosien tapaan kerhotiedotteella, joka ilmestyy noin 3-4 kertaa vuodessa. Jos tiedotteeseen todetaan tulevan tarpeeksi julkaisukelpoista aineistoa, voidaan kerhotiedotteen sijasta julkaista yhdistyksen oma Tenderi-lehti. Tenderiin voi kirjoittaa kuka tahansa kiskoliikenteestä kiinnostunut henkilö. Tenderin toimitus pidättää itsellään oikeuden päättää lehdessä julkaistavista artikkeleista. Yhdistyksen puitteissa on myös mahdollista käyttää julkaisufoorumina Museorautatieyhdistys r.y:n julkaiseman Resiina-lehden yhdistyksellemme varaamaa kerhopalstaa, joka julkaistaan tarvittaessa. Aiempien vuosien tapaan yhdistyksemme jäsenet saavat Resiina-lehden jäsenetuna.

Kerhoiltojen lisäksi tehdään jäsenistön kiinnostuksen mukaan tutustumismatkoja rautatieaiheisiin tai muihin yhdistyksen sopivaksi katsomiin kohteisiin. Sähköistystään odottava rataosa Turku-Toijala tulee olemaan yhdistyksen tutustumiskohteena vuoden 1997 aikana. Rautatiehistorialliselta kannalta on järkevää tehdä tutustumismatka mitä pikimmin, sillä kyseessä

olevalle rataosuudelle on tulossa huomattavia muutoksia sähköistyksen yhteydessä.

Yhdistyksen Haapamäellä olevan "kummiveturin" n:o 1014 ruostesuojausta ja osittaista kunnostusta tullaan jatkamaan. Haapamäelle järjestetään kiinnostuksen mukaan 1-2 kunnostusmatkaa. Muuta normaalikokoista rautatiekalustoa voidaan kunnostaa yhdistyksen harkinnan mukaan, mutta tässä yhteydessä tulee tarkasti selvittää ensin mahdollisten kunnostettavien veturien tai vaunujen säilytyksestä koituvat vuokratulot.

Yhdistyksen edustajat osallistuvat sopivassa määrin rautatiehistoriaan ja -harrastukseen liittyviin valtakunnallisiin kokouksiin. Yhdistys pitää näin ja sopivaksi katsotussa laajuudessa muutenkin yhteyttä alan muihin yhdistyksiin maassamme. Rautatieharrastukseen liittyviin näyttelyihin, kuten esimerkiksi pienoisrautatiepäiville yhdistys osallistuu, jos näin yhdistyksen keskuudessa päätetään.

Yhdistys jatkaa edelleen Rantämäen asemalla sijaitsevan kerhotilan vuokraamista VR:ltä, ellei tähän jostain syystä todeta estettä VR:n taholta. Kerhotilassa tullaan jatkamaan pienoisrautatie eli niin sanotun näyttelyradan rakentamista soveltuvilta osin. Myös uuden radan eli niin sanotun kerhoradan suunnittelutyötä pyritään jatkamaan.

Yhdistys pitää myös museoveturinsa Tk 3 n:o 1108 asianmukaisessa kunnossa ja veturi voidaan tarvittaessa siirtää lyhytaikaista esittelyä varten esimerkiksi Turun asemalle. Yhdistyksen hallitus selvittää myös mahdollisuutta saada edellämainitulle veturille arvonsa ja siihen käytetyn talkootyön edellyttämä sijoituspaikka. Asiasta on jo olemassa alustavia suunnitelmia

VR:n taholla. Toistaiseksi veturi on sijoitettuna Turun veturitalliin. Veturia pyritään esittelemään myös kunnostustyötä rahallisesti avustaneille henkilöille ja tarvittaessa myös muille asiasta kiinnostuneille.

Mikäli tarvetta ilmenee, voivat Turun Kiskoliikennekerho r.y:n jäsenet toimia haluamassaan määrin erinäisten historiallisten tai kaupallisten kiskoliikenneharrastukseen liittyvien hankkeiden, kuten Muumimaailman höyryjunaliikenne tai Turun museoraitiotie, parissa ja antaa siten alan harrastukseen liittyvää tietotaitoa kyseessä oleville hankkeille parhaalla mahdollisella tavalla.

TALOUSARVIO VUODELLE 1997

TUOTOT

Jäsenmaksutulot (60 x 120 mk)	7.200,-
Korkotulot	900,-
	8.100,-

KULUT

Vuokrakulut (12 x 150 mk)	1.800,-
Resiina-lehden tilausmaksut 4 numeroa/vuosi	2.100,-
Tenderi-lehden ja jäsentiedotteiden kulut sekä postituskulut	1.900,-
Kerhoradan tarvikkeet	1.000,-
Pankkikulut	200,-
Matkakulut	700,-
Muut kulut	400,-
	8.100,-

Pula-ajan kalustopalsta

Kierrätys, tulosvastuu ja säästäminen ovat päivän sanoja. Turun Kiskoliikennekerhon Suomen kalustovastaava Aki M. Ranta-ala on suunnitellut toimituksemme pyynnöstä muutamia ehdotuksia VR:n vetureiden vauriokorjauksia varten.

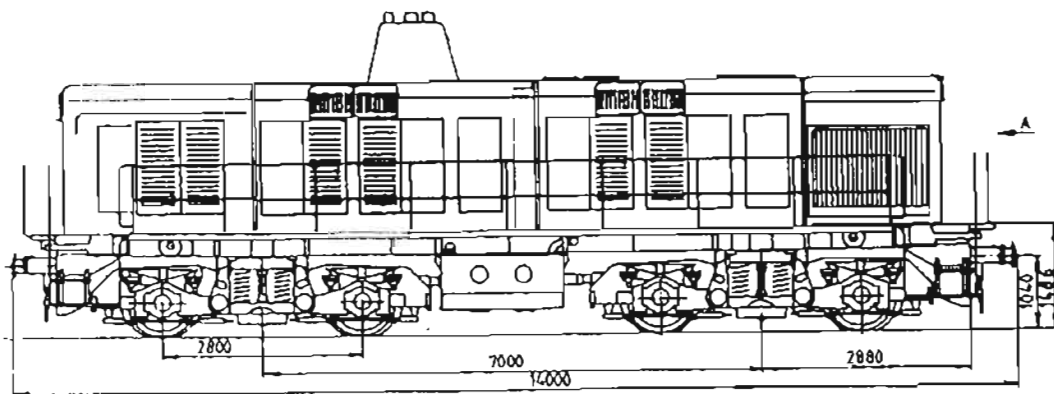
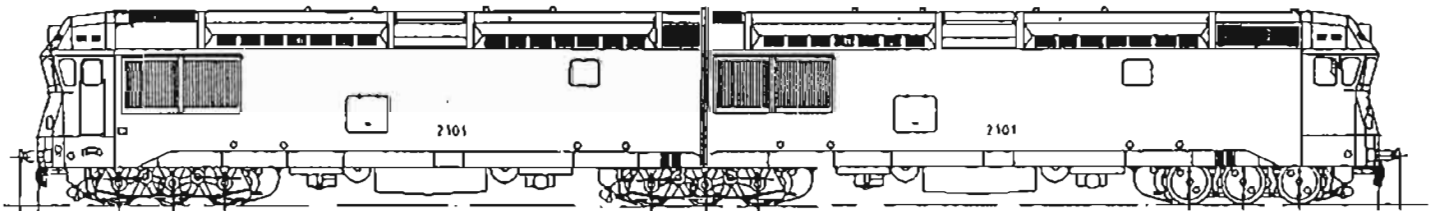
Drr 17 = erittäin raskas dieselvehuri

- α numerosarja 2101-
- α kaksi nokkansa menettänyttä Dr 13 -veturia voidaan yhdistää todelliseksi voimanpesäksi
- α 4 Tampella MGO -moottoria
- α huippunopeus 141 km/h

Dvn 17 = hyttien väli-raskas dieselvehuri, ns. "nupopää"

- α numerosarja 2901-
- α kolarissa hyttinsä menettänyttä Dv 12 -veturia voidaan käyttää hyvin moniajossa ilman hyttiäkin

Nyt vaan bongaamaan, valitettavasti ko. vetureita ei ole liikenteessä kovin monta...



Tietokilpailun oikeat vastaukset

1) B, 2) B, 3) C, 4) B, 5) A, 6) B, 7) C, 8) A

Kevätkauden 1997 ohjelma

Ti	14.01.97	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	video: "Horseshoe Curve"
Ti	28.01.97	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	11.02.97	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	diaesitys: Näkymiä Norjasta ja Tanskasta
Ti	25.02.97	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	11.03.97	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	diaesitys: Venäläisiä höyryjä MRY:n syysretkellä 1992
Ti	25.03.97	klo 18.00	Räntämäki	KEVÄTKOKOUS	Lisäksi PRT-ilta
Ti	08.04.97	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	video: "Conrail's Chicago Gateway"
Ti	22.04.97	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	13.05.97	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	diaesitys: Rautatieaiheita 10 vuoden takaa
La	17.05.97	klo 08.00	Räntämäki	Kevätretki	Toijalan radan vartta seuraten Ilmoittautuminen sihteerille mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta saadaan selville, minkäkokoinen bussi varataan.
Ti	27.05.97	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta ja pihatalkoot	

TKLK RY:n hallitus vuonna 1997

pj.	Mika Rantala	Lankakatu 5 A 2	20660 LITTOINEN	(02) 246 1500
vpj.	Jarkko Lehtonen	Maallikontie 36	20660 LITTOINEN	(02) 246 1400
j.	Kalevi Patronen	Aunelantie 7	20210 TURKU	(02) 230 9562
j.	Pekka Rantala	Bergeninkatu 2 D 38	20320 TURKU	(02) 239 0378
j.	Tapani Vuorio	Suovantie 32	20360 TURKU	(02) 238 2009
siht.	Olli Savela	Tikankatu 21 K 79	20610 TURKU	(02) 244 2420

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

Martti Rinne, Sirukatu 2, 15340 LAHTI

PUH: 03-756 3880 TAI 0400-715 055



LÄH TENDERI
PL 61
20521 TURKU

KUTSU TKLK RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄISEEN KEVÄTKOKOUKSEEN

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Röntämäen asemalla, os. Heikki Huhtamäenkatu 3, tiistaina 25.3.1997 alkaen klo 18.00

ESITYSLISTA

1. Avataan kokous.
2. Kokouksen järjestäytyminen
 - 2.1. Valitaan kokouksen puheenjohtaja.
 - 2.2. Valitaan kokouksen sihteeri.
 - 2.3. Valitaan kaksi pöytäkirjan tarkastajaa.
3. Todetaan kokouksen päätösvaltaisuus.
4. Hyväksytään kokouksen menettelytavat.
5. Hyväksytään kokouksen työjärjestys.
6. Esitetään vuoden 1996 toimintakertomus.
7. Esitetään vuoden 1996 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
9. Käsitellään muut esille tulevat asiat.
10. Päätetään kokous.

