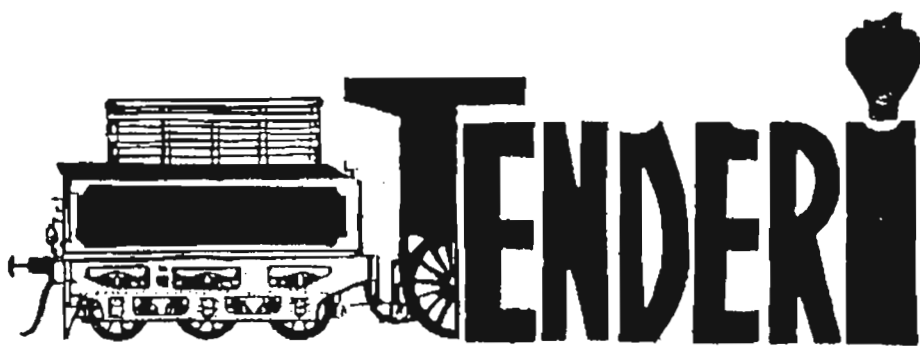
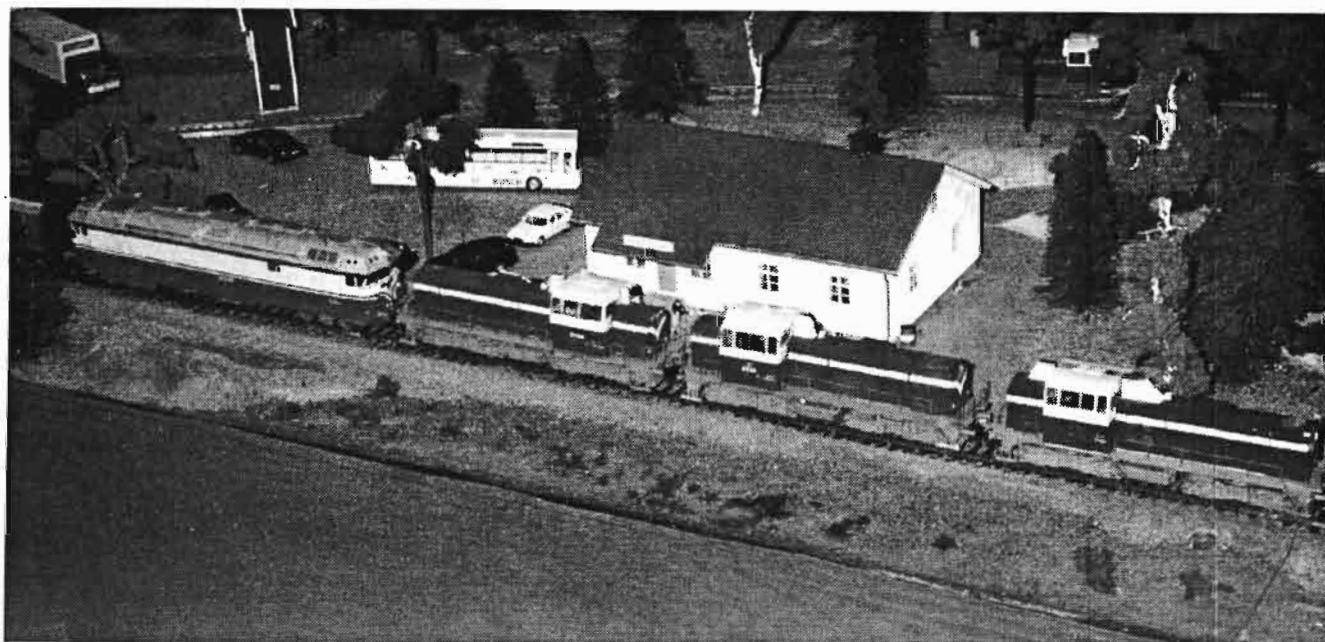




1 * 1998

- * Vuoden 1997 pienoisrautatiepäivät Tampereella
- * UIC-Palsta
- * Kerhoradasta



1 - 1998

Toimitussihteerin nurkkaus

Tenderi ilmestyy edelleen kulloisenkin aineiston määrän edellyttämällä aikataululla ja sivumäärällä. Eli ainakin vielä osa yhdistyksen tiedotusta hoidetaan kirjeitse. Mutta uskon vakaasti siihen, että saamme lehden aikataulutettua ehkä jo tänä vuonna kahtena numerona ilmestyväksi. Aineistoa saisi tulla enemmänkin, mutta jo Tampereen pienoisorautatiepäivillä tuli muutamia lupauksia tulevasta jutuista ja myös raitiovaunujuttua kehitellään parhaillaan.

Omat ensi vuoden PR-päivämme lähestyvät myös koko ajan. Tänä vuonna PR-päivät järjestää Märklin Club Helsingissä valkoisessa salissa lokakuun 24 ja 25 päivä.

Tilasin Eero Laaksoselta jouluahjaksi tuttavalleni kiskoliikennekalenterin. Eero hoiti asian todella ripeästi, kalenteri tuli joulun alla postissa parissa päivässä. Kalentereita oli silloin vielä muutamia jäljellä, joten jos et ole ko kalenteria hankkinut ja haluat sen, niin kysypä Eerolta.

Lainaussysteemi on myös käynnistynyt. Siitä lisää toisaalla tässä lehdessä.

Esa Lindros

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 2840

MCoF muutti

Märklin Club of Finland on muuttanut ja uusi osoite on:
Kurenojentie 47
15540 VILLÄHDE

Huru TS:ssä

Joulukuun lopulla oli Turun Sanomissa kuvallinen juttu Bhutanin postimerkeistä, joissa yhdessä oli kuvattuna Huru. Ko merkkiä on tulossa myyntiin myös Suomeen mutta tällä hetkellä ei ole tarkkaa tietoa siitä, milloin ko merkki on saatavilla ja mikä sen hinta. Jos olet kiinnostunut merkistä, niin ilmoita toimitussihteerille kiinnostukseksi. Saat heti tiedot saatuaamme itsellesi tiedon merkin hinnasta ja ostopaikasta.

Jäsenmaksu 1998

Tämän Tenderin mukana on postitettu kuluvan vuoden jäsenmaksupankkisiirrot. Muistathan käyttää viitettä ja hoitaa asian ajoissa.

Rautatie

sanastotutkimus

Arto Kirrin mielenkiintoisesta Rautatiesanastotutkimuksesta "Ilmarisesta Pendolinoon" on ilmestynyt viime vuonna toinen lisätty painos.

Kannen kuva

Vetureita Räntämäessä
(kuva Mika Rantala)

Kuskin pukilta

Vuodet vierivät ja vaihtuvat, mutta jotain pysyvääkin tuntuu sentään olevan. Yhdistyksemme toiminta vaikuttaa vakiintuneen varsin aktiiviselle tasolle. Eikä ihmeekään, sillä kiskoliikennettä voi harrastaa Turun seudulla monilla eri tavoilla. Yhdistyksemme kerho- ja pienoisrautatieilloissa harrastajat ovat voineet tavata toisiaan ja vaihtaa tuoreimpia kuulumisia keskenään vaikkapa kalustohavainnoista. Laskin juuri taannoin, että VR:n vetokalustosta Turussa voi nähdä ainakin yhdeksän eri sarjamerkin edustajia, tosin tässä on sitten jo Pikkujumbo ja Kisko-Kallekin mukana. Junalauttaliikenne vilkastuu Turussa lähitulevaisuudessa. Tämä lisää kansainvälisen kaluston määrää rataverkollamme. Tätä kirjoitettaessa on tilattu juuri uusia Pendolino-junia, kiskobussejakin tulee varmaan aikanaan, Sm 4 -junat ovat tulossa, kaksikerroksiset Intercity-vaunut esitellään piakkoin ja niin edelleen. Juuri tällä hetkellä rautatieharrastus vaikuttaa varsin mielenkiintoiselta. VR:n rataverkolta löytyy uutta ja vanhaa seurattavaa. Niin, muistakaapa myös seurata Alsthomien viimeisiä vaiheita. Näyttää siltä, että Turku-Tampere -väli jää näiden "Pikikirjien" viimeiseksi sillanpääasemaksi, kunnes sitten sähköistys siirtää nämäkin työjuhdat eläkkeelle.

Turun seudun harrastajilla on ollut jo pitkään mahdollisuus harrastamiseen "oikean" museokaluston parissa Jokioisten museorautatiellä ja nyt näyttää Turun museoraitiotiehankekin nostavan päätään. Lisäksi yhdistyksen hallitus on selvittänyt mahdollisuutta saada Turkuun kunnostettavaksi VR:n tai Rautatiemuseon museokalustoa. Yhdistyksemme pystyisi tarjoamaan apuaan lähinnä talkootyön muodossa. Tilat ja varat pitäisi saada kyllä muulta taholta. Katsotaan nyt sitten, mitä tuleman pitää!

Viimeisessä kappaleessa, mutta ei vähäisimpänä mainitsen yhdistyksemme pienoisrautatieoiminnan. Uuden niin sanotun näyttelyradan suunnittelu on koko ajan käynnissä ja hyviä ideoita onkin tullut. Mahdollisesti pääsemme tulevan kevään aikana jo tarvikkeiden hankintavaiheeseen. Kunnianhimoisena haaveena olisi saada rata jonkinlaiseen näyttelykuntoon syksyn -99 pienoisrautatiepäiville. Missä päivät sitten järjestettäneenkään? (Puolalanmäen lukion joukkue veikkaa Turkua!?!?)

Mika, puh.joht.

P.S. "Kiskoliikennemiehet mustissa", jatketaan samaan malliin!



VR tilasi Pendolino

Kaun odotettu tieto Pendolinoista tuli viimein kun VR 11.12.97. tilasi kahdeksan uutta Pendolinoa. Näiden kahdeksan junan on tarkoitus olla liikenteessä vuoden 2002 loppuun mennessä. Ensimmäinen uusi Pendolino-juna liikennöi näillä näkymin vuonna 2000 Helsingin ja Tampereen välillä. Pendolino junat tulevat kaikille pääreiteille.

Nyt tilattujen junien yksikkö-hinta on 77 miljoonaa markkaa. Pendolinojen koeajo alkoi 27.

11.95. Turun ja Helsingin välillä. Koeliikenteen aikana ajettiin 3000 junavuoroa kahdella koeliikenteessä olleella junayksiköllä.

Nyt tilatut junayksiköt valmistetaan Fiatin tehtailla Saviglianossa Italiassa.

Uusiin juniin tulee joitakin muutoksia verrattuna kahteen ensimmäiseen esisarjan junayksikköön. Toisen luokan osastot muuttuvat nelirivisiksi ja vain ensimmäiseen luokkaan jää 2+1 penkitys. VR:n tekninen johtaja Ilkka Pusa kertoi, että sininen kalusto korvataan aikaa myöten Pendolino-kalustolla ja kunhan rataverkko saadaan kuntoon niin matkajat nopeutuvat.

Rautaruukki Oy ei päässyt optiosopimuksesta sopimukseen Fiatin kanssa. Rautaruukki Oy on edelleen mukana VR:n SR-2 veturien valmistuksessa sveitsiläis-suomalaisen konsortion Adtranz/SLM alihankkijana. Lisäksi Rautaruukin Otanmäen tehtaalla valmistetaan VR:lle kaksikerroksisia Inter-City vaunuja. Näiden sopimusten optio-osista päätettäneen tämän vuoden aikana.

Kiskobussit

Kuten tiedotusvälineet ovat kertoneet VR purki GEC Alsthom Transporten kanssa tehdyn kiskobussikaupan marraskuussa, koska Suomeen toimitetut kiskobussit eivät täyttäneet soveltuvia vaatimuksia.

VR Osakeyhtiö on käynnistänyt EU-lainsäädännön mukaisen hankintamenettelyn uusista kiskobusseista. VR on pyytänyt valmistuksesta kiinnostuneita yrityksiä ilmoittautumaan tammikuun alkuun mennessä. Tämän jälkeen lähetetään tarjouspyynnöt 12-20 kiskobussista.

Kiskobusseja on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa seuraaville rataosille: Iisalmi-Ylivieska, Parikkala-Savonlinna, Joensuu-Nurmes, Nurmes-Kontiomäki, Haapamäen kolmio eli rataosat Haapamäeltä Seinäjoelle, Jyväskylään ja Tampereelle sekä Karjaa-Hanko. Liikenne näillä rataosilla jatkuu toistaiseksi veturi-junakalustolla. VR:n mukaan alkuvaiheelle palautuminen merkitsee hankkeelle noin 2,5 vuoden viivästymistä.

Hinnankorotus

Junamatkojen hinnat nousivat vuoden alussa keskimäärin viisi prosenttia. Syynä hinnankorotuksiin on joukkoliikenteen arvonlisäverokannan nousu kuudesta kahdeksaan prosenttiin sekä rautatieliikenteen muiden kustannusten nousu. Pikajunan istumapaikkalippujen hinnat porrastettiin matkan mukaan. Myös junissa ostetuista kaukoliikenteen lipuista ja lisämaksuista peritty 10 markan palvelumaksu nousi 15 markkaan. Pendolino-junissa vastaava maksu on myös entinen eli 30mk.

UIC-PALSTA

Rns AAE → NORDWAGGON → SeaRail

(OS) Turun satamassa näkee, kuten on jo aikaisemmin tullut todetuksi, "eksoottisempiakin" tavaravaunuja (Tenderi 1/1996 kertoi). Oheisissa kuvissa, jotka on otettu 17.6.1997 Turun junalauttasatamassa, on Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH:n omistama avonainen 4-akselinen yleisvaunu Rns. Ensin kuitenkin vähän taustatietoa Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH:sta.

Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH (AAE) on Saksassa, tarkemmin sanoen Nordrhein-Westfalenin osavaltiossa, toimiva yksityinen rautatieyhtiö, jolla on vain 9,3 km pitkä oma rataosuus Ahausin ja Alstätten välillä. Aikaisemmin rata ulottui Enschedeen puolelle Alankomaihin. Rataosuus Ahaus-Enschede kuului vuonna 1903 perustetulle Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaftille (AEE), joka kuljetti ennen kaikkea kivihiiltä Ruhrin alueelta Enschedeen.

Vuonna 1966 hiilikuljetukset kuitenkin vähenivät voimakkaasti, koska Alankomaat siirtyi yhä enemmän maakaasun käyttöön. Näin ollen AEE joutui taloudellisiin vaikeuksiin, ja 25. kesäkuuta 1966 lakkautettiin tappiollinen henkilöliikenne radalla. Toukokuun 1. päivänä 1967 lakkautettiin sitten tavaraliikenne Alstätten ja Enscheden välillä, joten jäljelle jäi vain rataosuus Alstättestä Ahausiin. Radalla oli vielä tämän jälkeen apulantakuljetuksia sekä ammuskuljetuksia Bundeswehriin varikolle Lünteniin, mutta kuljetukset vähenivät kuitenkin joka vuosi. Lisäksi eri vaununvuokrausyhtiöt kuten EVA, Transwaggon ja Cargowaggon käyttivät AEE:n raiteita vaunujensa säilytyspaikkana, maksua vastaan tietysti.

Helmikuun 2. päivänä 1989 osti Bentheimer Eisenbahn AG (BE) AEE:n rautatiet ja saman kuukauden 24. päivänä perustettiin Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH (AAE). AAE:n omistaa Bentheimer Verkehrsmittel GmbH, joka taas on Ahaus-Alstätter Eisenbahn Holding AG:n - kotipaikkana Zug Sveitsissä - omaisuutta. Omistussuhteet eivät voisi olla monimutkaisempia. Samana vuonna (1989) tuli sekä AAE:stä että BE:stä UIC:n jäseniä ja ne saivat näin ollen tietysti oman UIC-numeron, joka on 68.

Vaikka AAE:llä on edelleen tavarakuljetuksia radallaan, sen varsinainen toiminta on tavaravaunujen vuokraaminen eri rautatiehallinnoille, kuten esim. Belgian rautateille SNCB/NMBS:lle, Ruotsin rautateille SJ:lle tai sitten muille vaununvuokrausyhtiöille kuten esim. ruotsalaiselle NORDWAGGONille. NORDWAGGON on muuten Euroopan toiseksi suurin tavaravaunujen vuokraaja, sen vaunukanta käsittää tätä nykyä 2800 vaunua ja vuodenvaihteessa se lieene noussut jo 3000:een. Suurin on sveitsiläis-saksalainen Transwaggon, jolla on tavaravaunuja siinä 7000 kpl. Suurin osa AAE:n vaunuista liikkuu eri puolilla Euroopan rataverkkoa käymättä koskaan omalla radalla.

Kuvissa olevan AAE:n Rns-vaunun 33 68 351 7 853-2 on rakentanut tšekkoslovakialainen (nytemmin slovakialainen) Vagónka Poprad. Alunperin sen littera oli Rens, mutta erinäisten muutosten jälkeen, mm vaunusta poistettiin alaskäännettävät sivulaidat, sen litteraksi tuli Rns.

AAE on vuokrannut vaunun NORDWAGGONille, ja yhteensä näitä AAE:ltä vuokrattuja Rns-vaunuja NORDWAGGONilla on 70 kpl. Ja NORDWAGGON on sitten vuokrannut vaunun edelleen SeaRailille. Jos on AAE:n omistussuhteet monimutkaiset, niin yhtä monimutkaisia tuntuvat olevan rautatie- ja vaunuyhtiöiden väliset vuokraussopimukset.

Mutta niin ovat sitten numeromerkinnätkin kaikkea muuta kuin johdonmukaiset. UIC:n mukainen numerosarjahan on 12-numeroinen, jossa ensimmäinen 2-numeroinen luku ilmaisee kyseisen vaunun ns. vaihtomenettelyn eli siis kuuluuko vaunu RIV-, PPW- vai RIV/PPW-sopimukseen, kuuluuko se edellisten lisäksi vielä EUROP-, OPW- vai IF-vaunuihin, vai johonkin muuhun erikoissopimukseen sekä onko kyseisessä vaunussa erilliset pyöräkerrat vai onko se telivaunu (ensimmäinen numero). Toinen numero ilmaisee taas, onko vaunussa kiinteät vai vaihdettavat pyöräkerrat/telit sekä kuuluuko vaunu jollekin rautatiehallinnolle, onko se yksityinen vaunu (P-vaunu) vai onko se vuokrattu vaunu.

Kuvassa olevan Rns-vaunun vaihtomenettelynumero on 33, mikä tarkoittaa sitä, että se on RIV-sopimuksen alainen yksityinen kiinteätelineinen tavaravaunu. Näin siitä huolimatta, että kyseessä on vuokrattu vaunu. Mikä sitten on syynä siihen, että AAE:n vuokraamia Rns-vaunuja ei ole merkitty vuokratuiksi, niin se on kai niitä asioita, joita on erittäin vaikea selvittää. Ehkä oikean vaihtomenettelynumeron merkintä on vain jäänyt tekemättä. Kaiken järjen mukaan vaihtomenettelynumeron pitäisi kuitenkin olla 35, kuten on AAE:n SNCB/NMBS:lle vuokraamissa Habins⁹⁴¹-tavaravaunuissa, jotka muuten kulkevat NORDWAGGONin alaisuudessa. Pienenä erikoisuutena näissä vaunuissa on sekä B-CARGON että NORDWAGGONin logo. Näitä kun näkisi Suomenkin radoilla, mutta silloin niiden vaihtomenettelynumeron pitäisikin olla 36.

Lyhenteiden ja merkkien selitykset

EVA = Eisenbahn Verkehrsmittel AG

EUROP = Saksan, Ranskan, Tanskan, Alankomaiden, Luxemburgin, Belgian, Itävallan, Italian ja Sveitsin rautateiden yhteinen tavaravaunupooli

IF = INTERFRIGO (Rautateiden kansainvälinen kylmäkuljetusyhtiö)

OPW = Obštšij Park gruzovyh Vagonov (Yhteinen tavaravaunukalusto); sosialististen maiden yhteinen tavaravaunupooli, vastaa EUROP-poolia

PPW = Pravila Polzovanija Vagonami (Määräykset vaunujen käytöstä (kansainvälisessä henkilö- ja tavaraliikenteessä)); sosialististen maiden rautateiden RIV:tä vastaava sopimus; PPW:n alaiset vaunut on merkitty kirjainyhdistelmällä MC

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

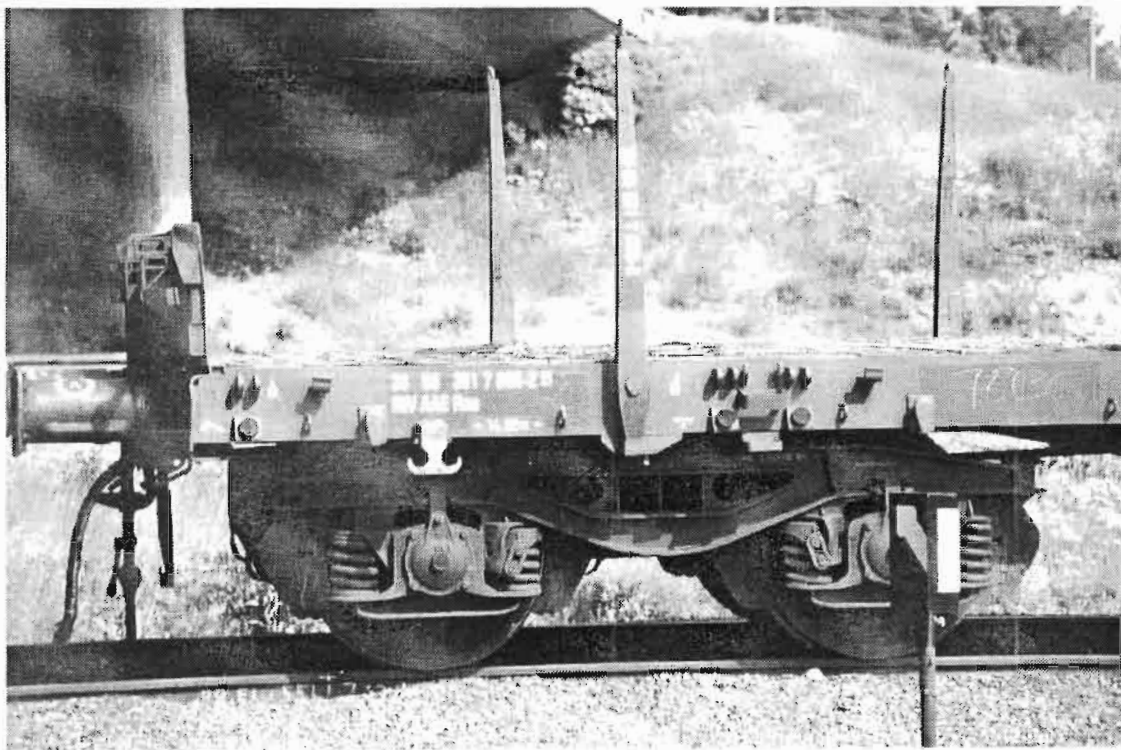
SJ = Statens Järnvägar

SNCB/NMBS = Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

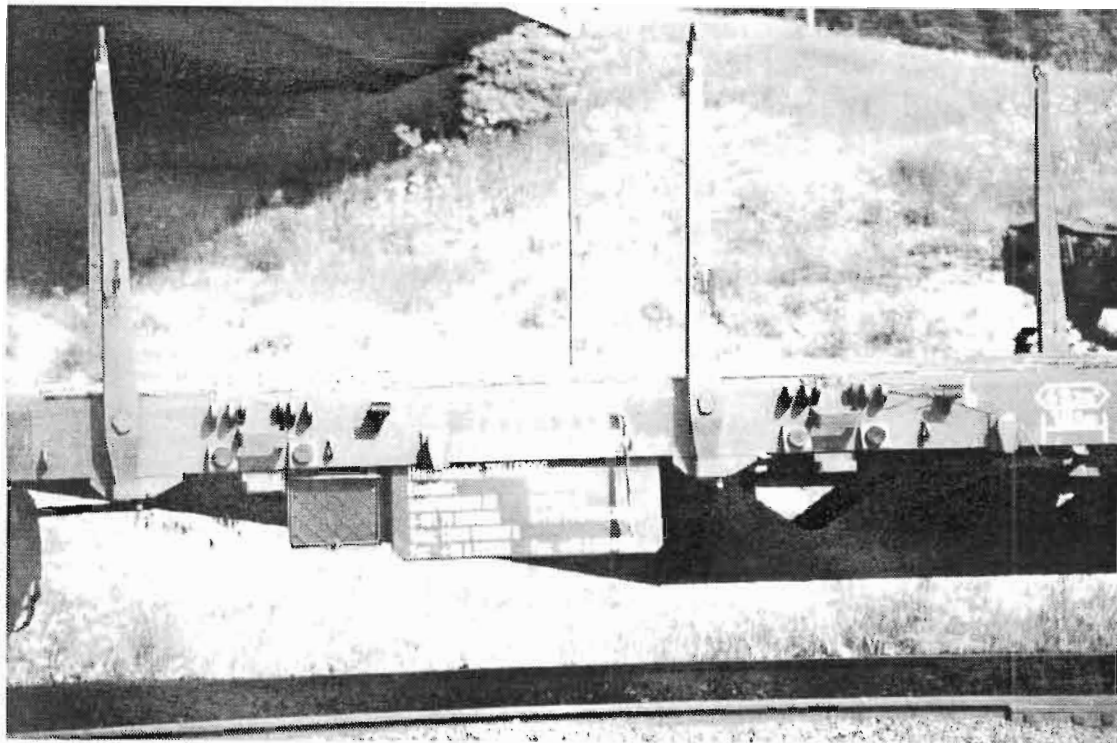
<u>littera</u>	<u>lajitunnus</u>	
Rns/Rens	R	kaksi 2-akselista teliä, avonainen yleisvaunu alaskäännettävät päätylaidat ja pylväät kuormauspituus 18 m - alle 22 m, kantavuus 50 t - 60 t
	<u>lisätunnus</u>	
	e	alaskäännettävät sivulaidat
	n	kantavuus yli 60 t (akselipaino 22,5 t)
	s	suurin nopeus 100 km/h

littera	lajitunnus	
Habins	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 m ³ tai enemmän telivaunut: kuormauspituus 18 m - alle 22 m
	i	avattavat sivuseinät
	n	2-akseliset vaunut: kantavuus yli 28 t (akselipaino 22,5 t) telivaunut (2-akseliset telit): kantavuus yli 60 t (akselipaino 22,5 t)
	s	suurin nopeus 100 km/h

- Lähteet:
- Adler, Gerhard et al.
Lexikon der Eisenbahn. 6., bearbeitete und ergänzte Auflage. Berlin 1981.
- Autorenkollektiv unter Leitung von
 Ing. Ing.-Päd. Werner Prausner
Reisezug- und Güterwagen. 3., unveränderte Auflage. Berlin 1988.
- Hertwig, Roland
Privatbahn-Lexikon 1991. EK-Verlag GmbH. Freiburg 1991.
- Obermayer, Horst J. & Deppmeyer, J.
Taschenbuch deutsche Güterwagen. Deutsche Bundesbahn. 2. Auflage.
 Stuttgart 1985.
- Heusinkveld, E.J.A.
De spoorlijn Ahaus - Alstätte. Op de Rails 12/1991. S 439-440. Amsterdam.
- Lundstrøm, Jan
Många olika typer hos stor vagnägare I. TÅG 3/97. S 20-25. Stockholm.
- Lundstrøm, Jan
Många olika typer hos stor vagnägare II. TÅG 5/97. S 30-34. Stockholm.
- UIC leaflet 438 - 2
Identification marking for freight rolling stock. 1987 - 1993.
- 5th Place on the Fast Growing Company's list in Sweden. NEWs Bulletin 2-97.
www.nordwaggon.se
- Nordwaggon har växlat in på tillväxtspåret.
www.b-svd.se



Turun junalauttasatama 17.6.1997



Turun junalauttasatama 17.6.1997

Kuvat ja teksti Olli Savela

Uutissi "Räntä" rara penkalt

Vuas 1999 on taas ens vua tähä aika vuareverra likempän. Ja jos kaik muistava, ni meijä yhrystys lupas sillo orkanisoira pianoisrautatiäpäivät tääl Turuus. Ja sitä varte me olla vähä jo sillai niinku sovittu, et yritettäs siähe menness saara yhristysel hiukka jottai uutta esil pistettävää. Ja kaisse uus pianoisrautatiä olis varmaste kaikkist paras. Ja sit aika komia ja reilunkokkone kans.

Rarast o jo tullu jottai ehrotuksiki. Sitä lopullist ei viäl o tullu... Misä liä viipyy??? Mut näist mitä mää ny ole kuullu, ni mu miälest päälmäiseks olis noussu semmone ajatus, ett yhtenä (ja kunsei rara ainoanaki) liikennepaikkana vois olla tää meijä kaikkitte tuntema Räntämäki. Aikakautena olis vaik 50-60-luku. Ei kellä mittä vanhoi kartoi tai valokuva ol täst Räntsyn nurkilt? Saa olla kyl muualtki. On niist ai appu ku mallaa taloi ja vaik vanhoi paskahuussei. Joku vois vaik muistaa kummone esimerkiks toi romuvarasto miljöö oli joskus 50-luvul. Noin niinku suunnittelun tueks.

Mallaamista Räntsynki ympäristös piisaa kyl iha tarpeeks. Mittasuhteit pittää kummiski jonkuv verrar rukata, ettei raran koko ryästäyry käsist.

Raran muaroks on esitetty keskelt aukinaist melko suurt soikiot (ulkomitaj jottai 2,5 x 4,5m), josa "julki"puoli olis mallattu Räntämäkkee ja "seinänpuali" vähemmäm mallattu "Mikä-Mikä-Maan" ratapihhaa. Ratapihan yhteyteen (omalle ratapalallens) vois mum miälest tehreä vaik esimerkiks veturitalli-kokonaisuuren kääntöpöytinens. (Saa olla Turustki, jos joku vaa viittii...)

Isokokone soikio sinälläns o suhteellise hyvä yleismuato; ei tul semmossi likimai koko ympyröi raran päihi; ja vähä reilu koko ja sisusta aukinaisuus auttaa taas siihe, ettei koko kokonaisuus näytä nii rinkulalt. Päätykappalakki vois olla mum

miälest vaik iha kapioi siivui. Ai enämpi hukkuisis se rinkulan näkö siit poijes.

Rakentelu noi yleensä voitasis orkanisoira simmottos, ett rataosaj ja kiskotukses sähköstyksines tehtäsis kerhol valmiiks ja rataositte jatkojalostus tapah-tuisis sit vaik ite kunki koton. Näin saatasis kummiski urakkaa eres hiukka enämpi jaetuks usseemmal tekijäl. Tiätyste yhtenäisyys vuaks kaikkitte piräsis käyttää samoi maastosirotteit ja färei ainaski liitoskohris, mut se on vaa semmone järjestelykysymys. Liitoskohritte maastojutut jourutaj joka tapaukses so-vittama yhte.

Noi ylipäätäns ne rara rakentet piräsis suunnitella simmottos, et ko joskus myähemmi tulee joku hauska lisäys miäleen, niin ei tartte ku tehreä sil oma palans ja liittä se nykyse kylkke. Tää meijä tähetkinenki rata vois olla osa uutta, sovituspala vaa rakko. Tiätyste semmose lisäosa vois olla vaik pelkki maisemakokonaisuuksi ilman mittä ratta, jollo yhteenso-vittamine ei o likikä nii nuukaa ko kiskotte kans.

Olis kiva kuulla kui moni olis halukas ruppema ratatalkoissi ja mitä kaikkee kukakin vois tehreä? Toistaseks taitava halukkaa mahtuu kahren pään korvii, ja se ei ole viäl kauhian monta...

Vappaaehtoset! Kaks askelt etteenpäin! Mars!

Terveissi Turuust ja hyvää uutta vuotta

T: *Ka//u*

Et simmossi!! Lukekas muuton seuraava sivu sit kans... siäl o hiukka lissä asja.

Ehdotus putkirungoksi:

Aineena olisi 20x20mm nelikulmainen huonekaluputki 1,5mm seinämävahvuudella. Paino 0,840 kg/m.

Yhden 700 x 1800 x 200 osan putkirungon paino olisi siis ~11,8kg (~14 metriä putkea). Maasto- ja sivulevyjen sekä rata-alustojen yms. paino tulee tietysti lisäksi, mutta yksi osa jää silti alle 20 kilon (vrt. *kaljakori*). Em. kokoinen osa on todennäköisesti suurin mitä rataan tulee...

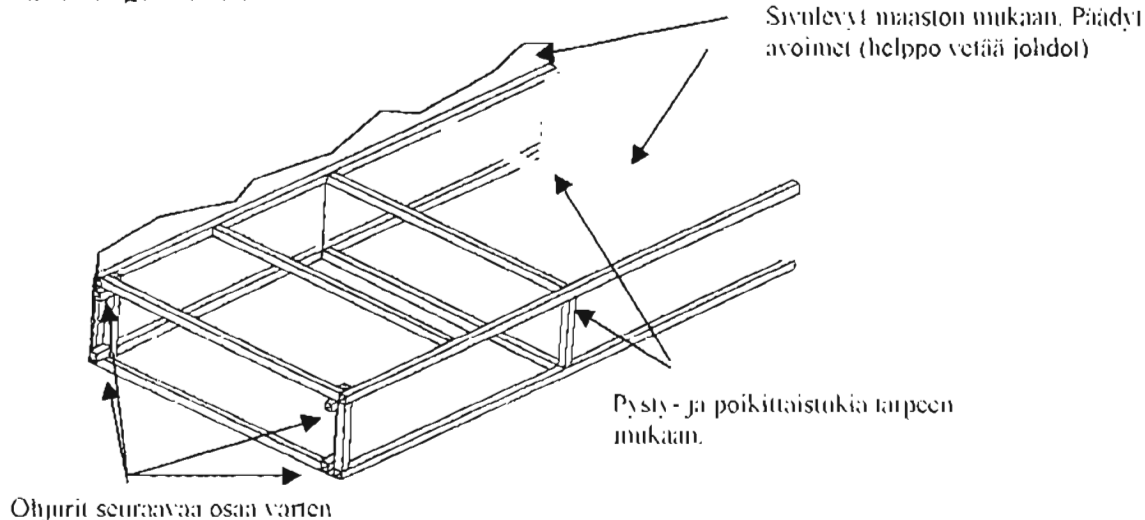
Erikokoisia runkoja:

400 x 1500 x 200 ~ 8,5 kg

300 x 1500 x 200 ~ 7,8 kg

Putkirungon etuna saadaan melkoinen vääntöjäykkyys joka suuntaan ja siten pöydän jalkarakenne ei ole niin kriittinen suoruuden ja vahvuuden suhteen. (vrt. löylymäen ristikkorakenteet, tietysti se kuuluisa "huojuminen" pitää saada pois...). Rungon korkeuden lisääminen lisää samalla myös jäykkyyttä, vaan ei vaikuta paljoakaan kokonaispainoon. Optimikorkeus pitää tarkkaan harkita. Ehkä 20 – 30 cm on sopiva.

Runko voisi olla vaikkapa tämännäköistä kamaa. Tässä rungon koko on 1400x700x200



Vaan eiköhän siinä taas tullut jaaniteltua yhdeksi kerraksi ihan tarpeeksi. Joka tapauksessa: kannanottoja vastaanotetaan, ja jos oikein hyviä the juttuja tulee, niin ehkä we can käyttää niitä in jossain myöhemmässä jaksossa. Vaan nyt otetaan uusivuosi vastaan ja jatketaan The Radan suunnittelua taas ensi vuonna. Ja sillee...

INNOVATIIVISTÄ UUTTA VUOTTA KAIKILLETOIVOTTAEN

KALLU

Kuljettamista varten on joka tapauksessa tehtävä omat yksilölliset telinesysteemit joilla rataosat saadaan jonkin verran pinotuksi keskenään.

Ratapohjana voisi olla ~10mm vanerista sahattu suikale, mutta vain kiskotuksen alla. Tietysti rakennustenkin alla voi levyä käyttää, mutta omina paloinaan. Näin saataisiin vanerin taipumisen ja kuivumisen aiheuttamat rakoilut mahdollisimman pieniksi. Yhden rataosan vaneripenkan ei tarvitse olla koko osan pituinen, vaan se kannattaa tehdä pätkistä, jolloin yksittäiset kuivumisraot pysyvät melko pieninä.

Muu maasto voitaisiin sitten rakentaa mistä vain, styrofoamista, uretaanilevystä, paperimasasta ja kanaverkosta jne. Ehkei sentään kipsisysteemeitä painon ja murtumaherkkyiden vuoksi.

RAITIOVAUNUASIAA

Kuten tiedotusvälineet ovat kertoneet, on kaupunginhallitukselle luovutettu vetoomus viime syksynä. Julkaisemme vetoomustekstin tässä. Vetoomus liitteineen on lainattavissa yhdistyksen arkistosta. Tiedotusvälineet ovat käsitelleet asiaa määrällisesti paljon.

"Vetoomus Turun kaupunginhallitukselle"

Turun sähköraitioiteiden 1908 - 1972 säilynyt kalusto, 12 raitiovaunua, museobussi sekä säilynyt johtojenkorjausauto tulee säilymisen takaamiseksi siirtää säilytettäväksi Turun entisiin raitiovaunuhalleihin. Kaikki kaupungin omistamat vaunut tulee siirtää Maakuntamuseon hallintaan ja yksityisessä omistuksessa olevat vaunut hankkia kaupungin omistukseen.

Raitiovaunujen entistämiseen on annettava tilat, materiaaleja ja määrärahoja. Suuri osa entistämisestä voidaan tehdä vapaaehtois- ja oppilastöinä, mutta työn ohjaamiseen tarvitaan palkattu ohjaaja. Entistämispajaksi sopii hyvin Turun raitiovaunuhallien maalaamo.

Entistetyt raitiovaunut tulee asettaa näytteille. Ensimmäinen tilapäisnäyttely tulisi pitää vuonna 1998 Turun kaupungin liikennelaitoksen 90-vuotisjuhliin liittyen. Kun entistämistyöt ovat edenneet tarpeeksi pitkälle, tulee raitiovaunuhalleille avata pysyvä näyttely, Turun raitiovaunumuseo.

Raitiovaunujen entistämisen edettyä tarpeeksi pitkälle on mahdollista käynnistää museoraitiotieliikenne Turussa, ensin raitiovaunumuseon yhteyteen rakennettavalla näytösradalla. Toimiva museoraitiotielinja olisi vanhan linjan 1 osuus Satama - Linnankatu - Kauppatori - Puutori. Keskustan kehittämissuunnitelmassa on tehtävä tilavaraukset museoraitiotielle. Museoraitiotie olisi erinomainen turistihoukutin: se yhdistäisi Turun linnan, Merikeskuksen, Sataman ja muut jokivarren matkailukohteet keskustaan.

Museoraitiotie voidaan laajentaa Turun joukkoliikenteen tärkeimmät runkoreitit kattavaksi nykyaikaiseksi pikaraitiotieksi. Pikaraitiotiereitit tulee suunnitella Turun laadittavassa yleiskaavassa 2020 ja siihen liittyvässä Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

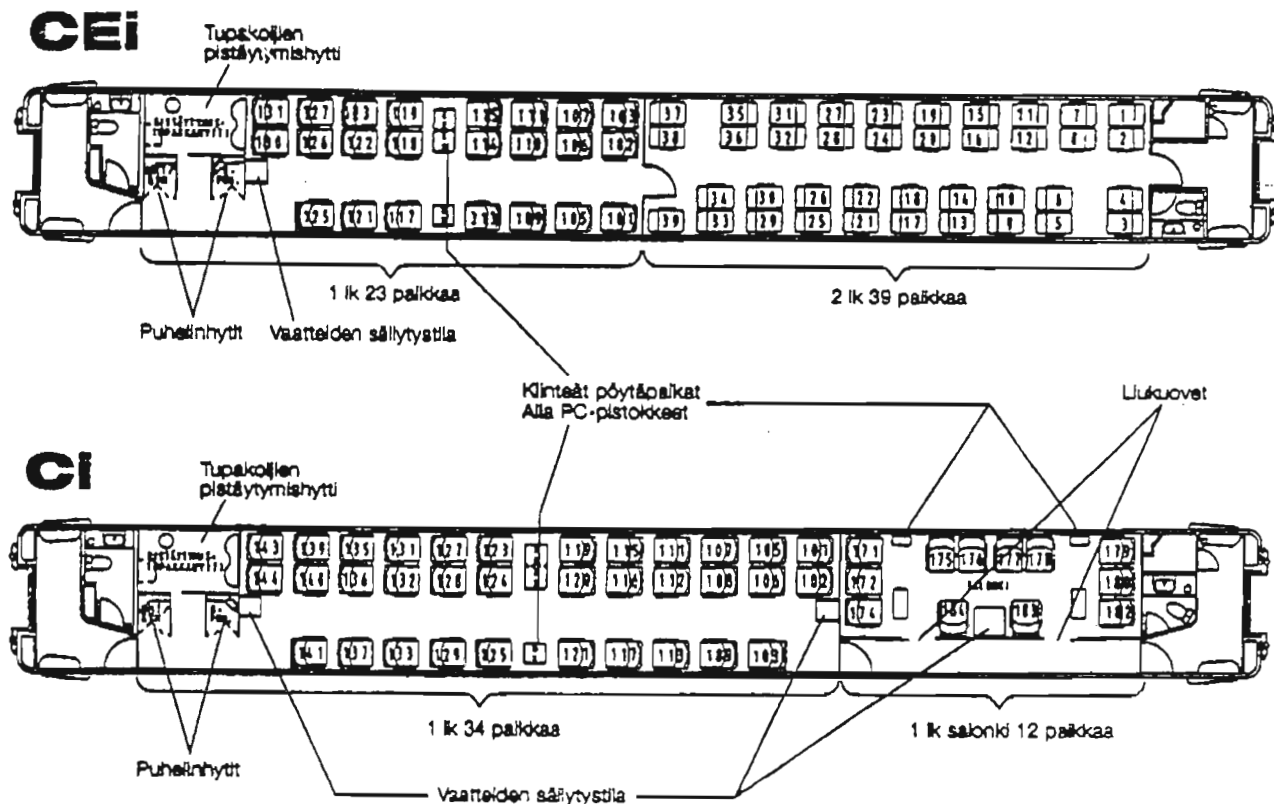
Meidän Turku ry - Vårt Åbo rf

Turun kaupungin liikennelaitos

Turun kiskoliikennekerho

VR UUDISTAA

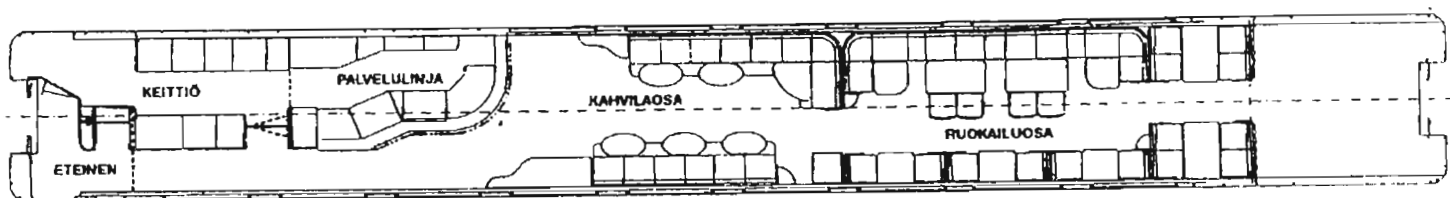
VR:n kalustoa on uudistettu 90-luvulla ja uudistetaan edelleen, Sinisen kaukojunakaluston osalta uudistukset maksavat noin 129 miljoonaa markkaa ja lähijunien osalta 200 miljoonaa markkaa. Kaukojunien uudistustyöt on tehty pääasiassa VR:n Turun konepajalla ja lähijunien VR:n Hyvinkään konepajalla.



Kaikkiaan 34 siniseen kalustoon kuuluvaa ensimmäisen luokan vaunua saadaan uusituiksi vuoden 1998 loppuun mennessä. Vaunuja on kahdentyypisiä. Toinen vaunu on kokonaan ensimmäistä luokkaa ja toisessa vaunutyypissä on puolet ensimmäistä ja puolet toista luokkaa. Uusiminen maksaa yhteensä noin 25 miljoonaa markkaa. Vaunujen sisustussuunnittelusta vastaa sisustusarkkitehti Pentti Hietanen. Selkein muutos on se, että hyttien tilalle on tehty avo-osasto, jossa istuinratkaisu on 2+1. Kokonaan ensimmäistä luokkaa olevassa vaunussa on 46 paikkaa, joista 34 on avo-osastossa. Vaunussa on myös edelleen 12-paikkainen salonki, joka nyt on erotettu käytävästä lasiseinällä. Toisessa vaunutyypissä on 23 ensimmäisen luokan paikkaa, jotka kaikki ovat avo-osastossa.

Vaunujen ensimmäisen luokan matkustajaosastojen kaikki sisäpinnat on uusittu. Uutta ovat myös istuimet, PC-pistokkeet vaunun keskellä, istuinkohtaiset selkänojista laskeutuvat pöydät sekä avo-osastojen päädyissä olevat erilliset vaatteiden säilytystilat, istuinnumerot on ensimmäistä kertaa tehty myös sokeainkirjoituksella. Sisustuksen pääväri on harmaa, piristystä antaa keltainen väri muun muassa verhoissa. Entisenlaista vaunuissa ovat WC:t ja eteiset. Kummassakin vaunutyypissä on kaksi puhelinkoppia, toisessa on yleisöpuhelin ja toinen on tarkoitettu matkapuhelinten käyttäjille. Molempiin vaunutyyppeihin asennetaan toistimet, jotka parantavat matkapuhelinten kuuluvuutta.

RK-VAUNUN POHJAPIIRROS



Ravintolavaunuja uusitaan kaikkiaan 12 kappaletta tämän vuoden loppuun mennessä. Uusittavat vaunut otettiin käyttöön 1970-luvun puolivälissä. Uusituissa ravintolavaunuissa on aikaisempaa enemmän asiakaspaikkoja, monipuolisempi tuotevalikoima ja paremmat työskentelytilat. uudistetut ravintolavaunut palvelevat matkustajia pitkien matkojen päiväpikajunissa.

Junien ravintolapalvelujen uudistaminen käynnistyi huhtikuussa 1991 kun ensimmäinen baarivaunu otettiin liikenteeseen. Nyt liikenteessä on seitsemän baarivaunua. Baarivaunut palvelevat matkustajia lyhyiden matkojen päiväpikajunissa.

Lasten puuhavaunut Siniseen vaunukalustoon tehtyjä puuhavaunuja on uusittu vuosina 1990-93. Liikenteessä on 11 puuhavaunua. Vaunuissa on vauvanhoituhuone, tuttipullon lämmitysmahdollisuuksineen. Leikkiosastossa on leluja, lehtiä, liukumäki ja leikkiveturi.

Invavaunut Liikuntarajoitteisille on päivittäin vähintään yksi edestakainen junayhteys kaikilla pääreiteillä. Invavaunut on tehty siniseen vaunukalustoon 1990-95. Käytössä on 14 invavaunua.

Lemmikkiosastot Lemmikkiosastolla vaunuja on kaikissa kaukoliikenteen junissa. Päivävaunujen lemmikkiosastoissa on neljä paikkaa isojen koirien ja 16 paikkaa pienten lemmikkien kanssa kulkeville. Näitä vaunuja on käytössä 39.

Entisistä tupakkaosastoista tehtiin vuosina 1995-96 lemmikkiosastoja. Niissä on isojen koirien kanssa matkustaville varattu kaksi paikkaa ja pienten lemmikkien kanssa kulkeville kymmenen paikkaa. Lisäksi osastoissa on tupakoiden pistäytymistila. Vaunuja on 79.

Makuuvaunuhyttien lukot Vuoden 1993 lopulla makuuhyttien oviin asennettiin reikäkorttilukot. Sisältäpäin hytin voi lukita myös turvaketjulla. Liikenteessä on 112 makuuvaunua.

Allergiapaikat Allergikoille soveltuvia vaunuja on kaikissa kaukojunissa. Siniseen vaunukalustoon tehtyt allergiavaunut tulivat liikenteeseen vuosina 1993-94. Allergiapaikkoja on 123 vaunussa. Allergiapaikat ovat toisen luokan avo-osaston keskellä. Paikkoja on kahdeksan, istuimnet on päällystetty allergiatestauksella materiaaleilla.

Sinisten vaunujen sisätilat Kaukoliikenteen sinisen vaunukaluston sisätiloja on uusittu viime vuosina. Osa penkeistä uusittiin ja istuimet saivat uuden verhoilun. Myös ikkunaverhot uusittiin. Liikenteessä on 462 sinistä päivävaunua. Vaunun portaiden alaskelmaa on levennetty, jotta uusi korkea laiturirakennus on samalla tasolla alemman portaan kanssa. Ensimmäiset sinisen vaunukaluston vaunut tulivat liikenteeseen vuonna 1964.

InterCity-junien istuimet InterCity-vaunut saivat uudet istuimet vuoden 1994 aikana. Istuimet uusittiin matkustajien toivomusten perusteella ja uudet istuimet kallistuvat entisiä istuimia enemmän. Matkustajaväljyyttä toisessa luokassa on lisätty poistamalla neljä istumapaikkaa. Ensimmäiset InterCity-junat aloittivat liikenteen elokuussa 1988 Vaasasta ja Imatralta Helsinkiin.

Tupakoijien pistäytymishytit Kaukojunien sinisiin vaunuihin on läpikuljettavien tupakkaosastojen tilalle tullut pistäytymishytit tupakoijille. Pistäytymishytit ovat vuonna 1995 voimaan astuneen tupakkalain mukaiset. Kaikissa kaukojunissa on vähintään yksi tupakointitila. Ensimmäinen tupakkahytillä varustettu vaunu aloitti liikenteen marraskuussa 1985. Tupakkahyteissä on seisomapaikat kahdeksalle henkilölle, kääntöistuim, nojailukaide ja tuhkakupit. Hytin ovi on itsestään sulkeutuva. Alipaineistettu ilmanvaihto estää tupakansavun leviämisen vaunuun.

Lähijunat Pääkaupunkiseudun 100 lähijunayksiköstä uusitaan puolet vuoden 2001 loppuun mennessä. Loput 50 junayksikköä uusitaan vuosina 2001-2005. Ensimmäinen uusittu yksikkö aloitti liikenteen tammikuussa 1996. Tällä hetkellä (18.11.97) liikenteessä on 21 uusittua junayksikköä. Sisustuksiltaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan lähes kokonaan uusittu juna voi palvella lähiliikenteessä vielä ainakin 15 vuotta. Ensimmäinen lähijunayksikkö otettiin käyttöön kesäkuussa 1968.

Junien kuulusjärjestelmä Kaikissa kauko- ja lähijunissa on automaattinen kuulusjärjestelmä. Kuulutukset ovat cd levyllä digitaalisessa muodossa. Lähijunissa järjestelmä otettiin käyttöön vuoden 1996 alussa ja kaukojunissa kesällä 1996.

Kuulusjärjestelmässä kerrotaan pysähdyspaikat sekä vaihtoyhteydet. Kuulutukset tulevat pääkaupunkiseudun lähijunissa suomeksi ja ruotsiksi. Kaukojunissa kuulusjärjestelmää käytetään myös englanniksi. Kuulusjärjestelmä käyttää GSP-satelliittipaikannusta. Kuulusjärjestelmä käynnistyy automaattisesti ennalta määrättyissä paikoissa. Konduktööri syöttää lähtöasemalla laitteeseen junan numeron ja tämän jälkeen toiminta jatkuu automaattisesti. Junan kuljettaja ja konduktööri hoitavat kuulutukset edelleen muun muassa liikennehäiriötilanteissa.

15. Pienoisrautatiepäivät

Viidennettoista valtakunnalliset pienoisrautatiepäivät järjestettiin Tampereella Kalevan Lukion viihtyisissä tiloissa lokakuun 25 ja 26 päivä. Päiviä isännöin tamperelainen Pirkanmaan Rautatieharrastajien kerho PIRAKE ry.

PIRAKE ry on yhdistys, johon nimestään huolimatta kuuluu rautatieharrastajien lisäksi useita pienoisautojen keräilijöitä ja varmasti osaltaan tästä syystä näyttelyssä oli paljon nähtävää rautatieaiheiden lisäksi. Itse ihailin "ulkopuolisista" aiheista paloautokokoelmaa, joka käsitti useita kymmeniä autoja eri vuosikymmeniltä.

Näyttelystä oli Aamulehdessä pieni ilmoitus ja Aamulehden viikkoliitteen Minne mennään-palstalla oli muiden menojen kohdalla maininta pienoisrautatienäyttelystä. Ehkä koulun porteille olisin kaivannut isompia mainoksia mutta toisaalta varmasti paikkakuntalaiset tuntenevat omat koulunsa ja vieraat osannevat kysyä tietä paikalle.

Kaikkiaan näyttelyssä oli kolmisenkymmentä näytteilleasettajaa ja kävijöitä kaikki mukaan lukien kahden päivän aikana reilut 2500.

Suurimpana miinuksena oli täysin järjestäjistä johtumaton moka kun Aamulehdellä oli ollut taittovuorossa lukutaidoton latoja ja sunnuntain Aamulehdessä oli näyttelyn alkamisajaksi ilmoitettu tuntia aikaisempi eli kello

kymmenen. Tilanne oli harmillinen kun ulkona pikku pakassessa oli kymmeniä perheitä odottamassa sisään pääsyä ja toisaalta näyttelyosastot olivat miehittämättä. Mutta kärsivällisesti ihmiset odottivat ja sisään päästyään innostuneina hajaantuivat pitkin näyttelyä nauttimaan upeista osastoista.

Suurimpana puutteena koin itsen, ettei näyttelyssä ollut yleisölle jaossa näyttelyluetteloa, ei edes yhtä aanelosta, joka olisi kertonut kaikki näytteilleasettjat ja heidän sijaintipaikkansa. Tosin nyt näyttelyn sisätilojen opastus oli selkeästi hoidettu varmasti suurin osa kävijöistä kävi kaikilla osastoilla tai ainakin ohitti ne näköetäisyydeltä. Eli Lahden 95-päiviin verrattuna opastus sisällä oli kyllä mallikkaasi hoidettu. Ja kun näitä järjestelyhommia kuitenkin yleensä aika pienellä porukalla joudutaan hoitamaan niin siihen nähden järjestelyt sujuivat todella mallikkaasti.

Tarjolla oli kohtuuhintaan kumpanakin päivänä ainakin kahta eri ruokailuvaihtoehtoa koulun kellarikerroksessa ja kellarikerroksen näyttelyravintolan lisäksi oli sisääntuloaulassa kevyempi kahvinmyyntipiste.

aupalliset osastot olivat selkeästi omana ryhmänään alaaulassa ja muut näyttelyosastot kerroksissa. Olosuhteet huomioiden käytettävissä olivat tilat olivat mielestäni hyödynnetty hyvin.



Yhdistyksemme omalla osastolla oli taas paljon upeata katseltavaa.

Näyttelyn tiedotusvälineissä saama julkisuus oli mahtavaa. Sunnuntain Aamulehdessä oli lähes kaksi upein värikuvin varustettua sivua harrastusestamme. Paikalla oli myös MTV 3, joka sunnuntain uutisten loppupätkänä näytti lyhyen koosteen pienoisorautatiepäiviltä. Lyhyen pätkään oli koottu nopea yleiskuva ja asiantuntevasti välähdys alkoi Röntämäen asemalta. Tämän julkisuusasian oli näyttelytiimi Kimmo T Lumirakeen johdolla hoitanut loistavasti. Muutenkin Kimmo oli kaikkien kiireidensä keskellä aina auusti kertomassa myös Tenderin toimitukselle kaipaamiamme asioita.

Juhlasalissa oli oma osastomme sijoitettu salin päähän toisen sisäänkäynnin läheisyyteen. Pöytiä ja tuoleja oli riittävästi ja loput hoidimme omalla rekvisiitalla. Osastomme oli totuttuun tapaan taas yksi parhaimmista kokonaisuuksista. Kokonaiskuvaan ei varmasti vähiten vaikuttanut yhtenäisen

kerhosolmion antama viimeinen silaus.

Kaupallisilla osastoilla oli runsaasti autoja ja melko paljon rakennuksia mutta vaunuja oli hyvin vähän kaupan. Laaksojen pojat möi taas kalenteriaan ja edullista postikorttisarjaa. Suomen Rautatiemuseon osastolla kaupan oli erilaista rekvisiittaa ja kirjallisuutta. Suomen kielellä kirjoitettujen rautatieaiheisten kirjojen määrä kasvaa tassaaisesti.

Pienoorautatiepäivillä järjestettiin ensimmäiset veturien tunnustuskilpailut, joista toisaalla lehdessämme.

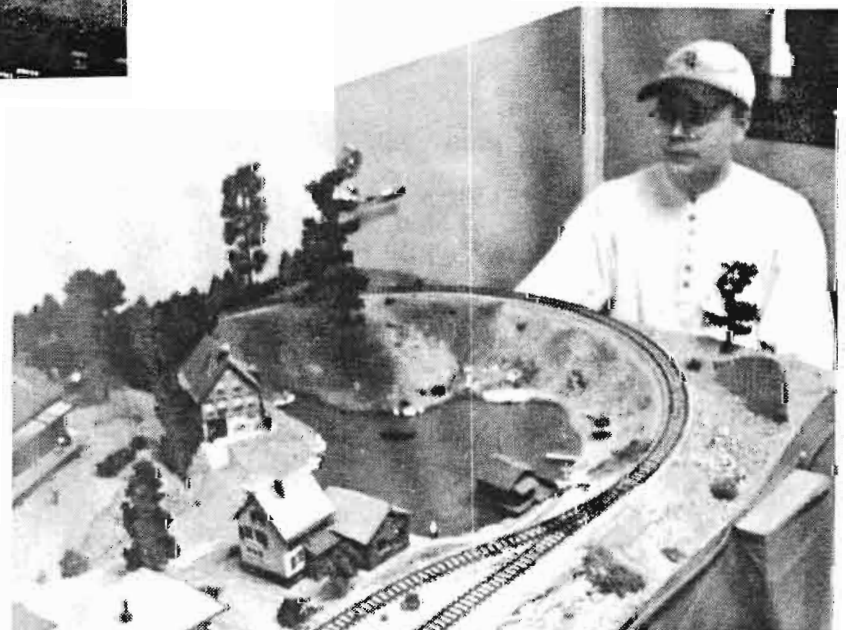
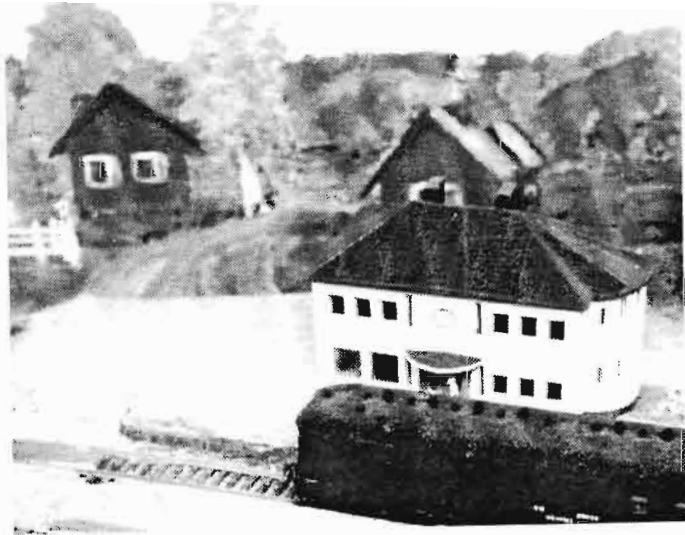
Näyttelyn yleisin veturi oli SR 2. Kahvion munkit olivat mahtavia, lämpimiä ja maukkaita.

Yleisö tuntui erittäin tyytyväiseltä näkemäänsä ja itse nautin ilmapiiristä kahden loistavan päivän ajan.

Pienoorautatiepäivät on tapahtuma, jota ei voi jättää väliin.

Esa Lindros

Pienoisrautatiepäivien kuvasatoa



1. Valtakunnalliset veturin tunnistuskilpailut

Pienoisrautatiepäivien yhteydessä järjestettiin 1. Valtakunnalliset veturintunnistuskilpailut. Kilpailuun osallistui 10 kaksihenkistä joukkuetta, jotka edustivat pienoisrautatiealan merkittävimpiä yhteisöjä. Kilpailussa oli kaksi osuutta: suomalaisten veturityyppien tunnistus-pieniä yksityiskohtia esittävistä dioista ja näytteillä olevien pienoisrautatieveturien valmistajien tunnistaminen. Kilpailun voitti Pienoisrautatiekerhon joukkue. PRK:n asiantuntijat olivat pistämättömiä ja haksahdivat vain muutamassa tehtävässä. Hyvänä kakkosena tuli Jyväskylän Kiskoliikennekerhon joukkue myös erinomaisella suorituksella. Kolmanneksi tuli Turun Kiskoliikennekerhon joukkue, jonka suorituksen arvoa nostaa se, että he eivät alentuneet arvailemaan veturityyppejä vaan jättivät peräti neljä kohtaa tyhjiksi. Niukasti palkinnotta jäivät Hyvinkään Pienoisrautatieläiset, jotka tunnistivat Pienoisrautatieveturit kaikkein parhaiten (vain kaksi väärin!). Tuloksen pilasi kuitenkin huono oikeiden vetureiden tunnistus.

Palkinnoksi voittajat saivat ETS:n, J. Jokipiin ja Risteysaseman lahjoittamia tavarapalkintoja. Vaikeiksi paloiksi oikeiden veturien puolella osoittautui OTS0

1-pienveturi, jonka katolta otettua kuvaa ei tunnistanut kukaan. Toinen vaikea pala oli Dv15-veturin laipanvoitelulaitteen käyttökampi. Tämän osan tunnisti ainoastaan Museorautatieyhdistyksen joukkue. Pienoisrautatieveturien puolella vaikea pala oli Rocon valmistama BR220-dieselveturi. Veturin harvinaisempi turkoosibeige-väritys ja kytkinten puuttuminen harhauttivat kaikkia paitsi kahta joukkuetta. Myös TRIXin 221-luokan dieselveturi jäi tunnistamatta muilta kuin Hyvinkään Pienoisrautatieläisiltä. Hämmästyttävän hyvin joukkueet tunnistivat N-mittakaavaisia vetureita ja niinkin harvinainen merkki kuin HAG tuntui olevan kaikille tuttu.

Turun kiskoliikennekerhon mitelijoukkueen muodostivat Mika Rantala ja Olli Savela. Onnitelut hienosta suorituksesta.

Pakan pojan ratikat



Hannu T Pulkkinen ja upea raitiovaunukokoelma Tampereen pienoisrautatiepäivillä 1997.

Hannu T Pulkkinen syntyi Turussa viitisenkymmentä vuotta sitten melkein raitiovaunussa. Kun Hannun oli aika tulla maailmaan ei Hannun isä saanut heti taksia ja alkumatka laitokselle tehtiin raitiovaunulla. Kymmenvuotiaana Hannu alkoi veistellä puisia ratikoiden pienoismalleja, joita hän saikin tehtyä seitsemänkymmentä. Mutta Hannun ollessa 15-vuotias tuhosi tulipalo ratikat. Silloin Hannu päätti, että kerran vielä hän tekee uudet pienoismallit Turun ratikoista.

Muutettuaan kahdeksankymmentäluvulla Porvooseen alkoi Hannu suunnittelemaan raitiovaunujen rakentamista. Hannu ensimmäiset vaunut, vaunu 16 ja perävaunu 101, valmistuivat joulukuksi 1987 ja viimeinen vaunu valmistui helmikuun 13 päivä vuonna 1996 klo 5.15.

Hannun vaunujen mittakaava on 1:61. Suurimpia ongelmia on ollut se, että kaikki osat on käytännössä ollut tehtävä itse. Eniten on rakentamisessa hyödynnetty Märklinin osia. Aika ison osan osista Hannu on joutunut suunnittelemaan ja tekemään itse.

Ensimmäiset vaunut Hannu lahjoitti vuonna 1991 Porvoon nukkemuseoon. Muutamia vaunuja

hän on myynyt ja joitakin hän on lahjoittanut ystävilleen mutta tällä hetkellä kokoelma käsittää pienoismallit kaikista Turun 102 raitiovaunuista. Osasta vaunuja ei ollut saatavana piirustuksia ja niinpä Hannu teki itse valokuvia ja raitiovaunun osia apuna käyttäen piirustukset vaunujaan varten.

Kaikista vaunuistaan Hannu pitää tarkkaa ajopäiväkirjaa, joihin merkitään kaikki vaunun tapahtumat, käyttötunnit yms aivan kuten oikeissakin kulkuneuvoissa. Uusia vaunuja ei Hannu enää suunnittele rakentavansa, sillä yli sadan vaunun kunnossapito vie oman aikansa. Uusia ja tarkempia osia hän vaihtaa vaunuihinsa eli pienoismallien hoito on vähintään yhtä työlästä kuin oikeiden kulkuneuvojen.

Hannun raitiovaunut nähdään toivon mukaan Turun pienoisrautatiepäivillä ensi vuoden syksyllä, jolloin kaikilla turkulaisilla olisi mahdollisuus tutustua Hannun upeisiin käsityön tuloksiin.

teksti ja kuva E.Lindros

INTER RAIL

Inter Rail-kortti uusiutui vuoden alussa. Aikuisten eli yli 26-vuotiaiden Inter Rail-kortilla voi matkustaa lähes kaikissa Euroopan maissa. Uusina maina tulivat mukaan Belgia, Ranska, Italia, Espanja, Portugali, Sveitsi ja Marokko. Utta on myös se, että alle 12-vuotiaille lapsille tulee oma kortti. Inter Rail-kortilla voi matkustaa 29 maassa. Inter Rail-kortti tuli käyttöön vuonna 1972. Aluksi se oli suunniteltu vain alle 21-vuotiaille ja mukana oli 22 maata. Vuonna 1976 ikäraja nousi 23 vuoteen ja kolme vuotta myöhemmin 26 vuoteen. Vuonna 1996 Suomessa myytiin noin 2500 nuorten IR-korttia, Global-kortin lisäksi suosituin oli kolmen vyöhykkeen B+C+E-kortti. Aikuisten IR-kortteja myytiin vuonna 1996 yli 1000 kappaletta. VR:n uusittu "Koko Eurooppa junalla"-esite valmistuu matkamessuille tammikuussa tänä vuonna.

Ruotsalaista

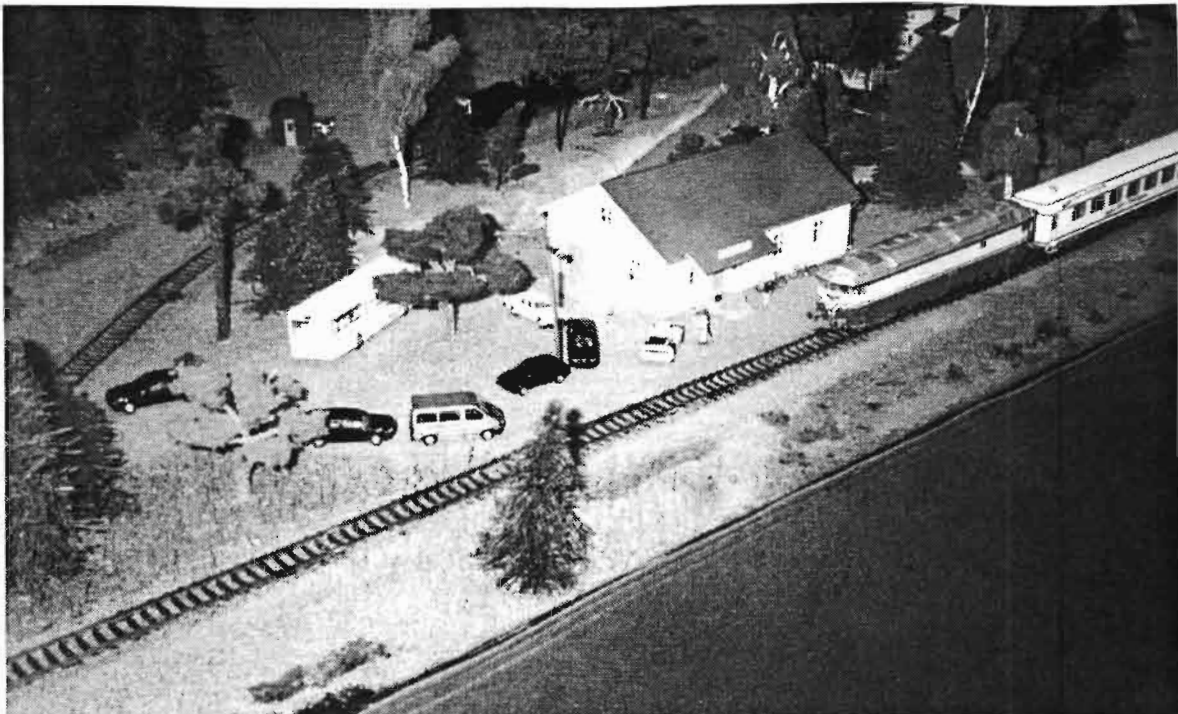
Ruotsin SJ on julkaisut upean monivärisen 48-sivuisen "Euro-pa med tåg"-vihkosien, jossa laajasti esitellään junamatkailumahdollisuuksia Euroopassa. Löytyy myös yhdistyksen arkistosta.

Arkistomme

Arkistomme järjestely on edennyt vihdoinkin niin pitkälle, että lainaussysteemit on luotu. Räntämäen "keittiön" puolella on tyhjiä lomakkeita ja lainausohjeet. Systeemi astuu voimaan seuraavasta kerhoilasta lähtien.

Copy Shop

Täyden palvelun kopiopalvelu Copy Shop on Lemminkäisenkatu 18:ssa Datacityn katutasolla. Yhdistyksen toimintaan liittyvät kopiot voi ottaa kuitusta vastaan. Kysy lisää arkistinhoitajalta. Copy Shopista saa myös värikopioita eli täyden kopiointipalvelun.



Räntämaessä tapahtuu (kuva Mika Rantala)

Toimintasuunnitelma 1998

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

Yhdistyksen tehtävien toteuttamiseksi järjestetään vuoden 1988 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 itselleen oikeuden päättää lehdessä julkaistusta artikkelista. Yhdistyksen puitteissa on myös mahdollista käyttää julkaisufoorumina Museorautatieyhdistys ry:n julkaiseman Resiina-lehden yhdistyksellemme varaa-
maa 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. Yhdistyksen Haapamäellä olevan "kummiveturin" n:o 1014 ja mahdollisesti myös jonkin muun veturin ruostesuojauksesta ja osittaista kunnostusta tullaan jatkamaan. Haapamäelle järjestetään vetureiden kunnostusmatka, joka on samalla yhdistyksen kevätretki. Muuta normallikokoista 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 katsottussa laajuudessa muutenkin yhteyttä alan muihin yhdistyksiin maassamme. Rautatieharrastukseen liittyviin näyttelyihin, kuten esimerkiksi pienoisrautatiepäiville yhdistys osallistuu, jos näin yhdistyksen keskuudessa päätetään.

Yhdistys jatkaa edelleen Rantämäen aemalla sijaitsevan kerhotilan vuokraamista VR:ltä, ellei tähän jostain syystä todeta estettä VR:n taholta. Kerhotilassa tullaan jatkamaan pienoisrautatien eli niin sanotun näyttelyradan taken-
tamista soveltuvilta osin. Myös uuden radan eli niin sanotun kerhoradan jo alkanutta suunnittelutyötä jatketaan.

Yhdistys pitää myös museoveturinsa Tk 3 n:o 1108 asianmu-
kaisessa kunnossa ja veturi
voidaan tarvittaessa siirtää
lyhytaikaista esittelyä varten
esimerkiksi Turun aemalle.
Yhdistyksen hallitus selvittää
myös mahdollisuuksia saada
edellämäinutulle veturille
arvonsa ja siihen käytetyn
talkootyön edellyttämä sijoit-
uspaikka. Asiasta on jo ole-
massa alustavia suunnitelmia
VR:n taholta. Toistaiseksi
veturi on sijoitettuna Turun
veturitalliin. Veturia pyri-
tään esittelemään myös kunnos-
tustyötä rahallisesti avusta-
neille henkilöille ja tarvit-
taessa myös muille asiasta
kiinnostuneille.

TALOUSARVIO 1998

TUOTOT

Jäsenmaksutulot (60 x 120 mk)	7.200,-
-------------------------------	---------

Korkotulot	500,-
------------	-------

	7.700,-
--	---------

KULUT

Vuokrakulut (12 x 150 mk)	1.800,-
---------------------------	---------

Resiina-lehden tilausmaksut 4 numeroa/vuosi	2.300,-
--	---------

Tenderi-lehden ja jäsentiedotteiden kulut sekä postituskulut	2.000,-
---	---------

Kerhoradan tarvikkeet	1.000,-
-----------------------	---------

Pankkikulut	200,-
-------------	-------

Matkakulut	1.700,-
------------	---------

Muut kulut	400,-
------------	-------

	9.400,-
--	---------

Mikäli tarvetta ilmenee, voi-
vat Turun Kiskoliikennekerho
ry:n jäsenet toimia haluamas-
saan määrin erinäisten histo-
riallisten tai kaupallisten
kiskoliikenneharrastukseen
liittyvien hankkeiden, kuten
esimerkiksi Turun museorai-
tiotie, parissa ja antaa siten
alan harrastukseen liittyvää
tietotaitoa kyseessä oleville
hankkeille parhaalla mahdolli-
sella tavalla.

Kevätkauden 1998 ohjelma

Ti	13.01.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	MRY:n syysretken 1997 kuvasatoa
Ti	27.01.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	Kerhoradan suunnittelua
Ti	10.02.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	24.02.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	10.03.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	24.03.98	klo 18.00	Räntämäki	KEVÄTKOKOUS	Lisäksi PRT-ilta
Ti	07.04.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	21.04.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	05.05.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	Kevätsiivoustalkoot
La	16.05.98	Yhdistetty kevätretki ja ruostesuojausmatka Haapamäelle. Tarkempi ajankohta ilmoitetaan myöhemmin. Halukkaat ottakoot jo nyt yhteyttä puheenjohtajaan tai sihteerin.			
Ti	19.05.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	

Kevään 1998 aikana on tarkoitus sekä kerho- että PRT-iltoina keskittyä uuden kerhoradan suunnitteluun ja rakentamiseen. Ohessa katsotaan tietysti myös uusinta diakuvasatoa ja videoita.

Turun Riskoliikennekerho ry:n hallitus vuonna 1998

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

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Rantämäen asemalla, os. Heikki Huhtamäen katu 3, tiistaina 24.3.1998 alkaen klo 18.00.
Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määräämät asiat.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Mika Rantala
puheenjohtaja

Olli Savela
sihteeri

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 1997 toimintakertomus.
7. Esitetään vuoden 1997 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
9. Käsitellään muut esille tulevat asiat.
10. Päätetään kokous.

