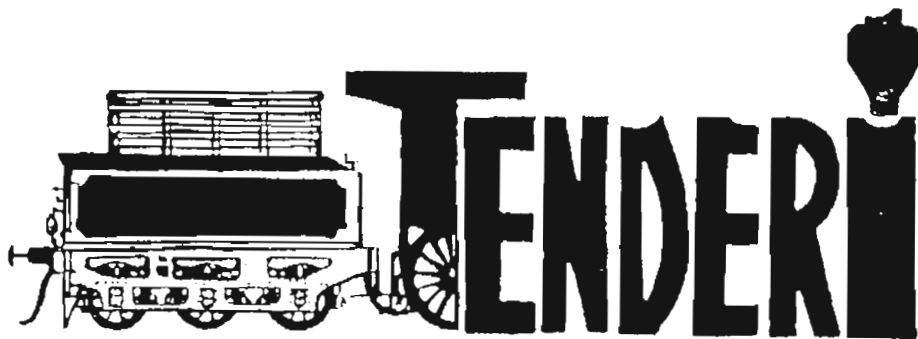




2 * 1998

* Metroasiaa

* UIC-Palsta

* Kaksikerroksiset IC-vaunut



Tenderi tulee

Vuoden toinen tenderi tulee sopivasti kesän lopussa kertomaan, että rautieharrastuskausi on taas sateisen kesän jälkeen alkanut.

Kulunut kesä on sateineen kohta jo muisto vain. Toivottavasti kaikilla on kesä sujunut suotuisissa merkeissä.. Tänä kesänä oli Turussa kaksi tapahtumaa, joissa molemmissa oli yhdistyksemme edustettuna sekä itse tapahtumia järjestämässä että ennenkaikkea antamassa tärkeää tietämystään.

Turun ratikoiden 90-vuotis näyttely sekä Aurajoen Höyrytreffit, joista molemmista enemmän toisaalla lehdessämme.

Tenderi toivoo edelleen aktiivisuutta jäsenistöltä, jotta lehden teko ei jäisi liian pienellä joukon tehtäväksi ja muodostuisi raskautukseksi. Toistaiseksi aktiivisuus on ollut kiitettävää ja toivon mukaan vain lisääntyy. Pelkästään yksi hyvä valokuva ja muutama sana tekstiä kertoo jo paljon. Hyvällä tarkoitan tässä mielenkiintoista kuvaa tai kuvaa uutuudesta. Myös tarinat siitä, mitä itse kukin keräilee rautatieharrastukseen tai sen lisäksi ovat mielenkiintoista luettavaa. Teksti voi olla aivan yhtä hyvin käsinkirjoitettua tai koneellisesti tulostettua kunhan sitä vain on.

Turun Pussi- ja kirjekuoritehdas on omalta osaltaan osallistunut yhdistyksemme toimintaan lahjoittamalla meille kirjekuoria.

Näissä merkeissä toivotan kaikille hyvää ja mieltä piristävää harrastuskautta koko toimituksen puolesta

Esa Lindros

Tässä numerossa mm

UIC-palsta	s. 5
Metro asiaa	s 9
Aurajoen höyrytreffit	s15
Uudet postikortit	s 22

Tenderi

Tenderi on Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenlehti

Lehden osoite PL 61 20521 TURKU

Fax 02-469 2840

Päätoimittaja Mika Rantala (vastaava)

Toimitus: Olli Savela
Esa Lindros 0400-524 146

Kannen kuva

Ukko-Pekka 1009 poistuu Aurajoen Höyrytreffeiltä 15.8.98. (kuva E.Lindros)

Kuskin pukilta - puheenjohtajan palsta

Kesä - jos kulunut kesä voi sellaiseksi kutsua - on takanapäin ja tarkat kiskoliikennekatseemme huomaavat syksyn pääopastimen näyttävän vihreää valoa. On aika tarttua harrastuksemme tehonsäätöpyörään ja naksautella tehot päälle. Suomeksi sanottuna: Kyllä turkulaisessa kiskoliikenneharrastuksessa tehtävää riittää. Uuden kerho- ja näyttelyratamme toteutus on päässyt alkuunsa. Muun muassa radan alusrakenteiden materiaalivalinnat on tehty. Lisäksi kiskot ja vaihteet on jo hankittu ratasuunnitelman mukaisesti. Radan teemasta ja esikuvasta kuulet lisää syksyn kerhoilloissa, joissa on tarkoituksena tulevana syyskautena pakertaa tämän uuden radan parissa varsin ponnekkaasti. Tervetuloa kaikki mukaan!

Tämän syksyn pienoisrautatietpäivät järjestetään Helsingissä. Otamme osaa päiville vanhalla radallamme ja jo tutuksi tulleella näyttelyosastollamme. Jos Sinulla on ideoita osastomme ilmeen uudistamiseksi, otamme ilomielin niitä vastaan.

Kirjoitan tätä palstaa juuri Aurajoen Höyrytreffien aikaan, jossa myös yhdistyksemme Tk 3 N:o 1108 on näytteillä. Veturi voideltiin hinauskuntoon Pekka Rantalan johdolla ja liukkaasti tuntuikin vanha rouva seuraavan hinaavaa päivystysveturia satamaan. Matkalla ei tullut mitään erityisiä ongelmia esille. Veturimme on herättänyt katsojien keskuudessa ansaittua huomiota ja kiitoksia on sadellut veturin komeasta ulkoasusta. Onpa veturia jo kyselty seuraavaksikin kesäksi näytteille samaan paikkaan. Saa nyt sitten nähdä, miten asiat edistyvät.

Eipä tässä muuta! Harrastakaa!

pj Mika

P.S. Kaikki mukaan kerhoiltoihin. Kerhoiltaan lähdetään komennolla: "Kerhoiltaan - lähde!" Komennon valmistavalla osalla "kerhoiltaan" asettaudutaan kerhoiltaanlähtemisasentoon ja komennon suoritusosan "lähde" kajahtaessa lähdetään kerhoiltaan vasemmalla jalalla aloittaen. Helppoa, mutta totta. Eikö vain?

Turun ratikat 90-vuotisnäyttely



Tänä sommitelma kuljettajasta ja rahastajasta toi elävästi mieleen omat kouluaikaiset matkani 60-luvun alussa Uudenmaankadulta Martin kouluun kolmosen ratikalla.

Turun ratikoiden 90-vuotistaipaleen kunniaksi oli Turku-seuran Föritupaan koottu näyttely Turun eri kansalaisjärjestöjen yhteistyönä. Näyttelyssä oli esillä runsaasti valokuvia Turun ratikoiden taipaleelta sekä Hannu Pulkkinen upseita pienoismalleja. Yhtenä hallitsevana tekijänä oli Mikko Laaksosen ehdotus pikaraitiotiestä Turkuun.

Paikalla oli mielipidekysely, mutta ehkä joku pieni moniste mukaan otettavaksi olisi saannut paikalla käyneet miettimään syvällisemmin ratikoiden saastettomuutta ja sopivuutta Turun kaupunkikuvaan.

Teksti ja kuva Esa Lindros

Ulkomaisia tavaravaunuja Railshipin ratapihalla Pansion satamassa

(OS/JL) Kuten kaikki valveutuneet rautatieharrastajat tietävät, aloitti Railship kesän 1998 alussa junalauttaliikenteen Turun Pansion satamaan. Kuluneen kesän aikana siellä on voinut havaita Railshipin omien vaunujen ohella melkoisen määrän ulkomaisia tavaravaunuja, joita kaikkia ei tosin viedä Pansion sataman ratapihaa pitemmälle, vaan vaunut siirtokuormataan.

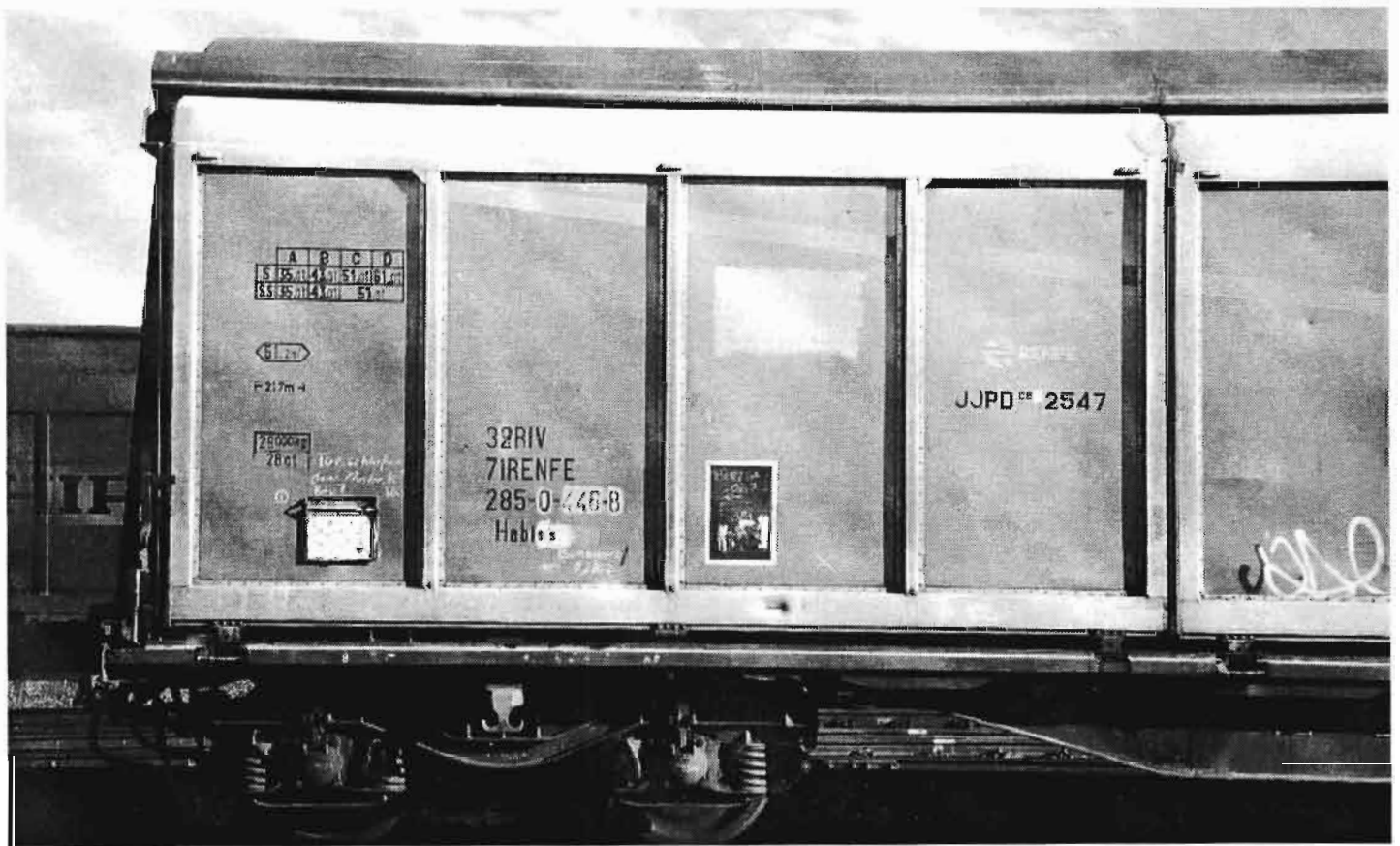
Lähes jokapäiväisiä vieraita ovat Espanjan rautateiden RENFE:n Habiss-vaunut (ks. kuvat), joissa tuodaan kaakeleita edelleen Venäjälle kuljetettavaksi. Näistä vaunuista on useampia värivariantteja. On vaunuja, joissa on alumiininväriset (tosin enimmäkseen jo reissussa rähjäntyneet) siirtoseinät ja ruskeat päädyt ja katto, on vihreäpäätyisiä ja -kattoisia sekä myös kokovihreitä vaunuja. Yhteistä kaikille on kuitenkin siirtoseiniin maalattu oranssinkeltainen viiva, joka kulkee koko vaunun pituudelta vasemmasta yläkulmasta oikeaan alakulmaan. Kaikissa tähän saakka nähdyissä RENFE:n Habiss-vaunuissa on Y 25-telit.

Pienoismallipuolella on Electrotrenillä oma Habiss-vaunu (nro 5517K), tosin siinä on vain kuusi siirtoseinää, kun taas Railshipin ratapihalla nähtävissä vaunuissa niitä on kahdeksan. Mutta muuten Electrotrenin malli vastaa riittävästi esikuvaansa, varsinkin jos ei ole niin nokon nuuka yksityiskohtien vastaavuudessa. Sitäpaitsi Electrotrenin mallissa on Y 25-telit, kuten esikuvillaankin.

Muita kesän aikana "spotattuja" vaunuja ovat esim. Belgian rautateiden SNCB/NMBS:n Res-vaunu, nro 11 88 393 6 771-1, Italian rautateiden FS:n Salmmp, nro 31 83 482 3 006-7 ja Saksan rautateiden DB:n Samms, nro 31 80 486 3 265-3. SNCB/NMBS:n ja FS:n vaunut eivät ole telinvaihtokelpoisia, minkä seikan osoittavat numerosarjan ensimmäiset luvut 11 ja 31 (ns. vaihtosopimusmenetelyn tunnusluku). RENFE:n vastaava luku 32 taas merkitsee sitä, että vaunu on telinvaihtokelpoinen, mutta vaunun äärimmäisenä oikella olevaan siirtoseinään merkitty pelkkä E (ilman kehystä/kehysiä) merkitsee sitä, että vaunu on tarkoitettu kulkemaan vain 1668 mm:n ja 1435 mm:n levyisillä raiteilla.



Fewj Reinholm on juuri todennut, että VTG:n butadieenin kuljetusvaunu nro 34 80 780 9 455-7P on menossa Ouluun. Turun rautatieasema 2.8.1998. Kuva Olli Savela



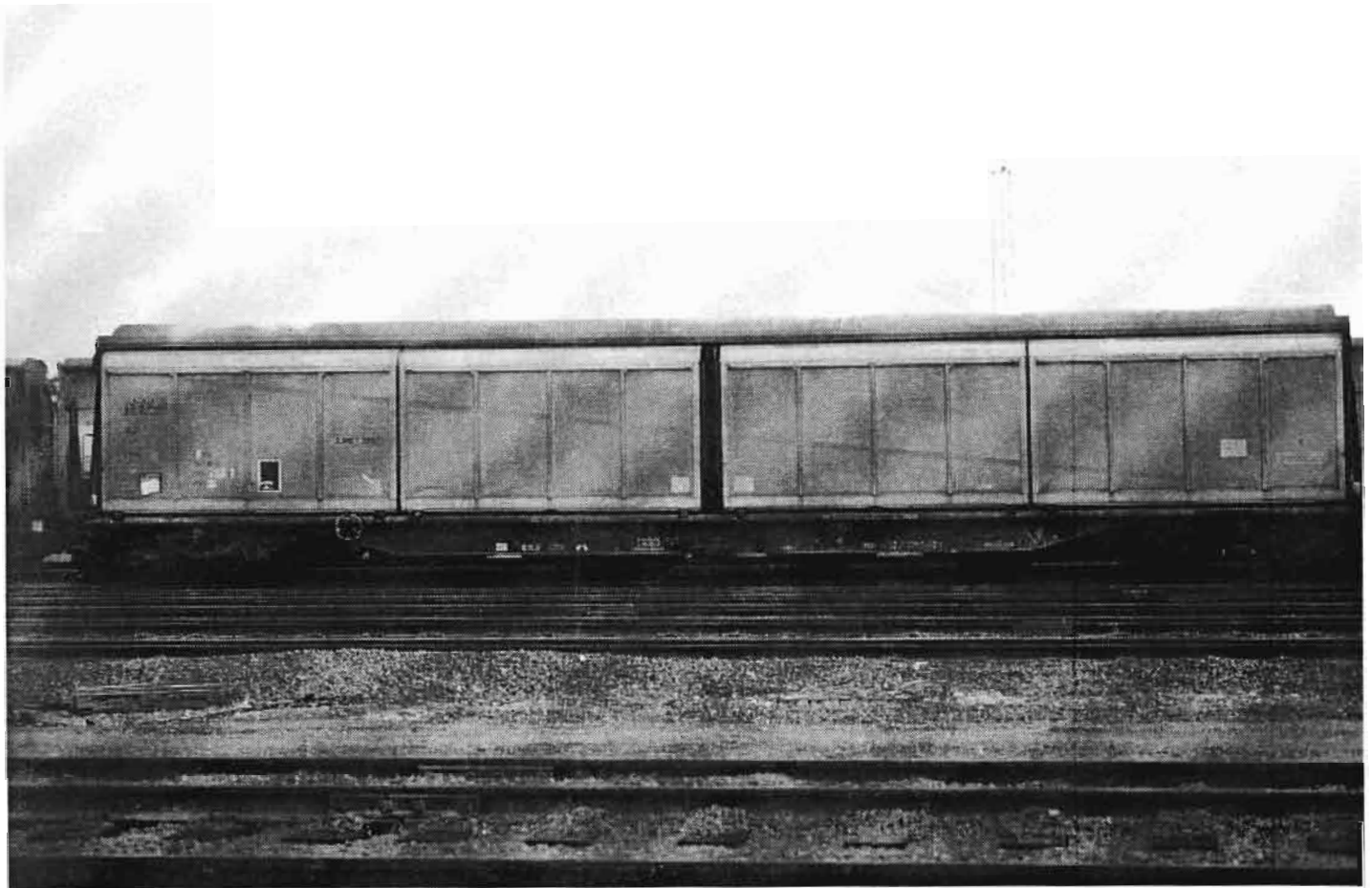
RENFE.N Habiss nro 32 71 285 0 446-8 Pansion junalauttasatamassa 21.7.98. kuva: Olli Savela

Keskiviikkona 5.8. seisoj ratapihan Turun puoleisessa päässä kolme Luxemburgin rautateiden CFL:n Kps-vaunua (nrot 21 82 339 5 155-5/265-2/191-0).

Tavaravaunujen mastodonteista voisi mainita Venäjän rautateiden RZD:n 8-akseliset laidattomat avovaunut, joita on nähty vedettävän junalauttasatamasta Turun asemalle. Valitettavasti venäläisissä vaunuissa ei vain ole UIC:n mukaisia litteroita eikä myöskään UIC:n mukaista numerointia.

Lisäksi on nähty ITG Transportmittel GmbH:n säiliövaunuja, esim. nro 34 80 792 9 935-3  seisoj 11.6. Turun rautatieaseman ratapihalla. Kyseessä on siis yksityinen eli P-vaunu, joka on rekisteröity DB:n alaisuuteen (numerosarjan toinen luku 80 = DB AG). Ja yhä enemmän näkee myös erilaisia VTG:n säiliövaunuja, esimerkkinä vaikkapa aurinkosuojalla varustettu 4-akselinen kaasunkuljetusvaunu (ks. kuva). Vaunun merkintäkilvessä ei ole litteraa, eikä myöskään kehyksessä, koska litteran merkitseminen ei ole yksityisvaunuissa pakollinen. Mutta jos littera olisi merkitty, se olisi mitä todennäköisimmin Zagns. Rocon nro 46792 vastannee aika hyvin kyseistä Z-vaunua.

Uuden junalauttasataman myötä tulee "wagonspotting" saamaan aivan uutta sisältöä tavaravaunujen rakastajien keskuudessa.



RENFE.N Habiss nro 32 71 285 0 452-6 Pansion junalauttasatamassa 12.6.98. kuva: Olli Savela

Merkkien selitykset

<u>littera</u>	<u>lajitunnus</u>	
Habiss	H	2-akselinen katettu erikoisvaunu kuormauspituus 9 m - alle 12 m, kantavuus 25 t - 28 t
	<u>lisätunnus</u>	
	a	4 pyöräkertaa (kaksi 2-akselista teliä), jolloin kuormauspituus 15 m - alle 18 m ja kantavuus 50 t - 60 t
	b	kuormauspituus 12 m - alle 14 m ja kuormaustilavuus 70 m ³ tai enemmän (2 pyöräkertaa)
		kuormauspituus 18 m - alle 22 m (4 pyöräkertaa tai enemmän)
	i	avattavat sivuseinät
	ss	suurin nopeus 120 km/h

<u>littera</u> Kps	<u>lajitunnus</u> K	2-akselinen avonainen yleisvaunu, alaskäännettävät laidat ja lyhyet pylvää kuormauspituus 12 m tai enemmän, kantavuus 25 t - 30 t
	<u>lisätunnus</u> p s	ilman laitoja suurin nopeus 100 km/h
<u>littera</u> Salmmp/ Samms	<u>lajitunnus</u> S	avonainen erikoisvaunu, 4 pyöräkertaa (kaksi 2-akselista teliä) kuormauspituus 18 m tai enemmän, kantavuus 50 t - 60 t;
	<u>lisätunnus</u> a l mm p s	6 pyöräkertaa (kaksi 3-akselista teliä), jolloin kuormauspituus 22 m tai enemmän, kantavuus 60 t - 75 t ilman pylvää kuormauspituus lyhempi kuin 15 m (4 pyöräkertaa) kuormauspituus lyhempi kuin 18 m (6 pyöräkertaa tai enemmän) ilman laitoja suurin nopeus 100 km/h
<u>littera</u> Zags	<u>lajitunnus</u> Z	2- tai 3-akselinen säiliövaunu, metallinen säiliö nesteiden tai kaasujen kuljetukseen kantavuus 25 t - 30 t (2 pyöräkertaa) kantavuus 25 t - 40 t (3 pyöräkertaa)
	<u>lisätunnus</u> a g n s	4 pyöräkertaa (kaksi 2-akselista teliä), jolloin kantavuus 50 t - 60 t tihennettyjen, nesteytettyjen tai paineen alaisena liuotettujen kaasujen kuljetukseen kantavuus yli 30 t (2 pyöräkertaa) kantavuus yli 40 t (3 pyöräkertaa) kantavuus yli 60 t (4 pyöräkertaa) suurin nopeus 100 km/h

METROT

Metroja on maailmalla lukematon määrä. Pääasiassa suurkaupungeissa, joissa liikenne on todella tukkoista. Metrojuna koostuu 2-8 vaunusta, joissa jokaisessa on tasavirtamoottori. Maailman ensimmäinen metrojuna lähti liikkeelle Lontoon tunneleihin 10.1.1863, mistä myöhemmin lisää. Eniten asemia, eli 467, on New Yorkin metrossa. Maailman vilkasliikenteisin metroverkko on Moskovassa, jota käyttää päivittäin lähes 7 miljoonaa matkustajaa.

Lontoon Metro

Lontoon metro on maailman vanhin sekä laajin. Ensimmäinen metrojuna kolisteli Lontoon tunneleissa 10.1.1863 linjalla Paddington-Farringdon Street. Lontoon metrossa on yhteensä 17 päälinjaa. Verkon pituus on 408 km, josta n. 241 km:ä on maan päällä. Aluksi Lontoon metro kulki höyryvetoisen veturin vetämänä, jonka perässä oli 2-4 puista vaunua. Metro muutettiin sähkökäyttöiseksi vuonna 1890.

Asemia on 273, joista 26:ssa on hissi, sekä 69:ssä liukuportaat. Pisimmät liukuportaat ovat Leicester Squaren asemalla (49,6 m). Syvimmällä oleva asema on Hampstead (58,52 m). Syvin tunnelikohta on n. 60 metrin syvyydessä. Lontoon metron vuotuinen matkustajamäärä on n. 769 milj.

Pariisin metro

Pariisin metro on maailman vanhimpia. Se otettiin käyttöön vuonna 1900. Metron rakentamispäätös tehtiin v.1897 ja ensimmäinen linja avattiin 1900 välillä Porte De Vincennes-Porte Maillot. Metroa laajennettiin tasaisesti ensimmäisen maailmansodan aiheuttamaa keskeytystä lukuunottamatta. Nykyiseen laajuuteensa se saatiin v. 1939.

Verkon pituus on lähes 200 kilometriä. Pariisin metro on siitä erikoinen, että se on

lähes kokonaan maan alla. Vain n. 15 kilometriä on maanpäällä. Pariisin metroa käyttää vuosittain yli 1,2 mrd. matkustajaa.

Pariisin metroa on viime aikoina täydennetty ns. pikametrolla, joka muodostuu syvälle tehdyistä uusista tunneliradoista sekä pintaradoista, jotka ovat useissa tapauksissa olleet Ranskan valtion käytössä olleita ratoja. Uusilla radoilla junien huippunopeudet ovat 100 km/h ja ne ottavat jopa 2500 matkustajaa. Junavälit ovat tiheimmillään 2,5 minuuttia.

Moskovan metro

Moskovan metro on maailman vilkasliikenteisin. Sitä käyttää päivittäin yli 6 miljoonaa matkustajaa. Metro avattiin v. 1935 ja nykyään sen pituus on 198 km. Asemia on 123, josta vaihtoasemia 15. Metroa alettiin rakentaa v. 1900 ja se työllisti yhteensä ennätyselliset 750 000 henkeä. Jotkut asemista ovat jopa 72 metrin syvyydessä (esim. Kirovskaya).

Moskovan metroa pidetään maailman kauniimpana hienoine asemineen sekä asemien sisällä paljon käytetty marmori.

Tukholman metro

Tukholman metro on, kuten monen muunkin kaupungin metro, rakennettu raitiotien tilalle. Ensimmäinen metro aloitti kulkunsa vuonna 1933 linjalla Slussen-Skanstull. Radan pituus on 131 km, josta n. 45 km tunneleissa. Asemia on 98, josta vaihtoasemia toiseen linjaan 8. Maanalaisia asemia on 23.

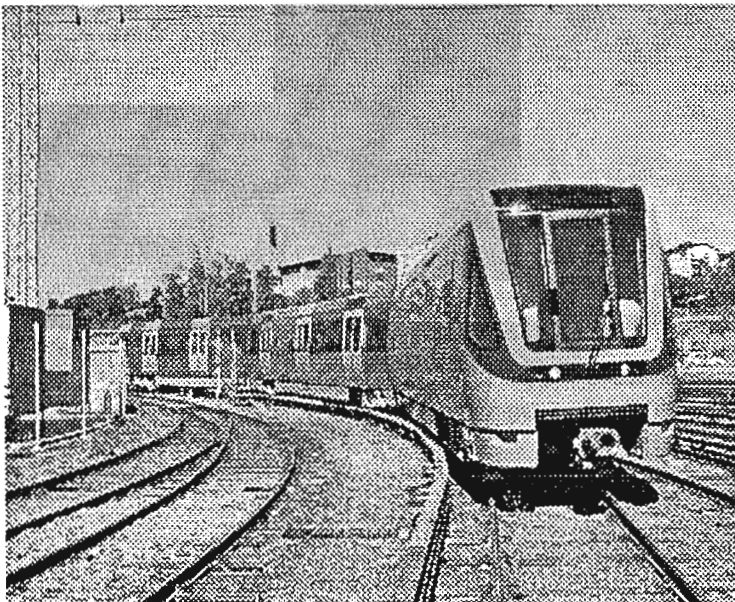
Vilkkain asema on tietenkin T-Central. Tukholman metroa käyttää päivittäin yli miljoona matkustajaa. Vanhin asema on Södra Bantorget, nyk. Medborgarplatsen. Tukholman metron tunnusmerkkinä voidaan pitää asemien seinissä olevia maalauksia, jotka ovat moderneja ja tyyli on sama kaikissa maalauksissa.

Tukholmassa on tänä vuonna otettu koekäyttöön uudet Vagn 2000 –metrojunat (kuva alhaalla). Junien penkkijärjestys on 1+3, eli tilaa on enemmän kuin vanhoissa. Kaikki, jotka ovat Tukholman metrolla liikkuneet ovat varmaan todenneet,

että ruuhka-aikoina junasta poistuminen on hankalaa. Ainakin SL lupaa esitteissään tilavampaa junaa. Itse en ole vielä matkustanut tällä junalla, mutta ainakin isäni mielestä muutosta on tapahtunut entiseen verrattuna



Hässelbyn juna juuri saapumassa Gullmarsplan:n asemalle



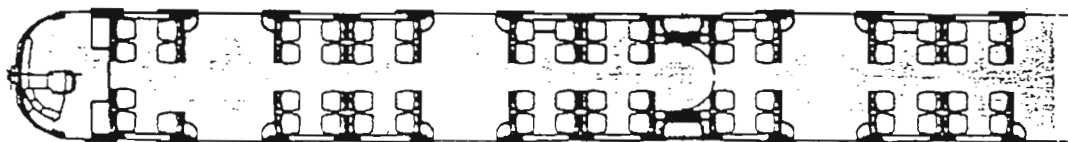
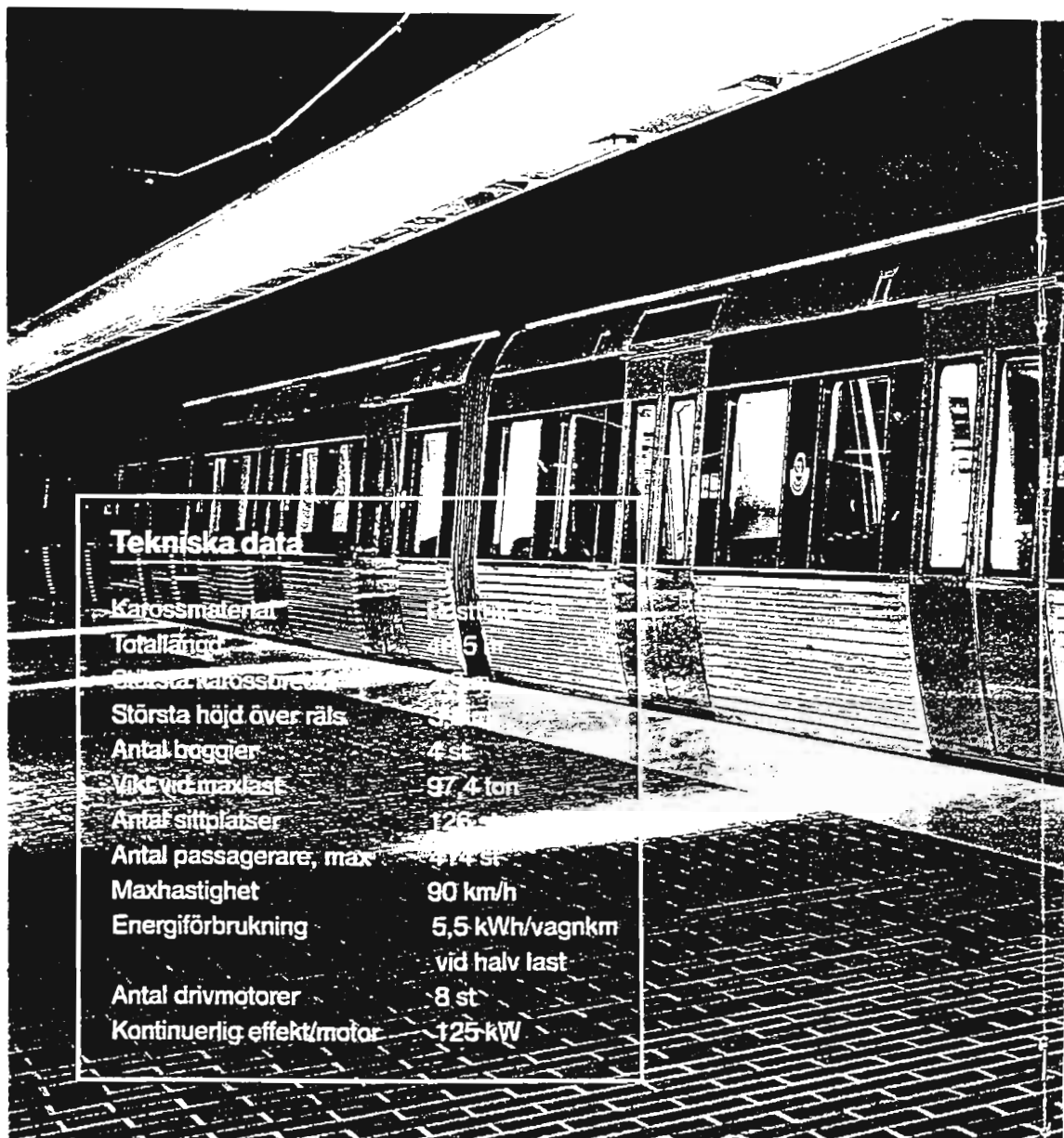
Uusi vagn 2000 koeajossa Tukholmassa keväällä 1998. Kuva SL arkisto.



Alvik:n juna saapumassa Gamla Stanille slussenilta

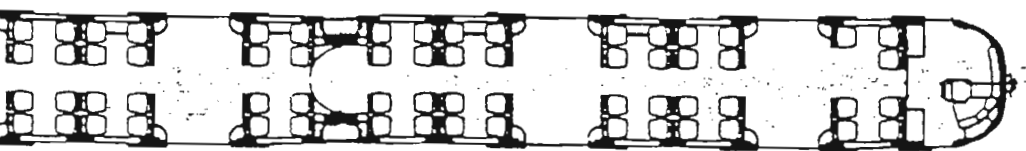


Vaunu 2000 on juuri tullut Medborgarplats:n asemalle

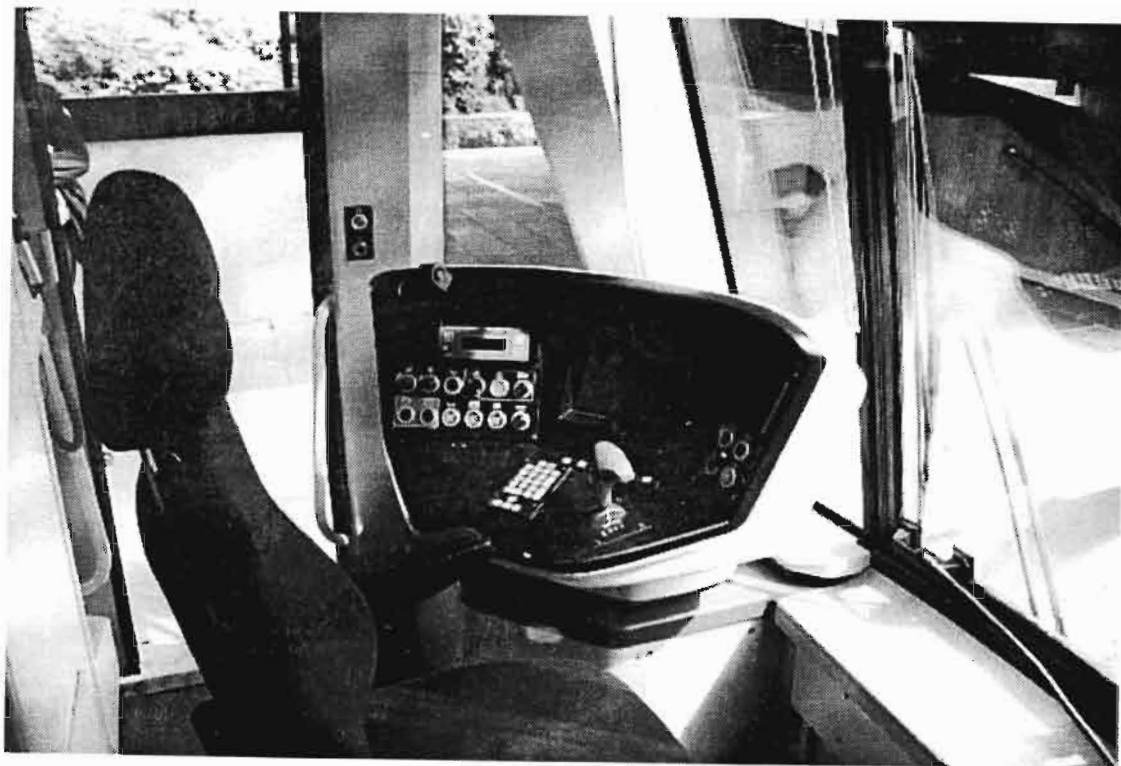


Interiör från Vagn 2000.

Uudet vagn 2000 sarjan vaunut ovat aloittaneet liikennöinnin linjalla. Vähitellen niitä tulee myös muille linjoille. Vaunut



Toukokuussa 1998 Tukolman maanalaisen vihreällä
rat tilavia ja matkustusmukavuus huippuluokkaa.

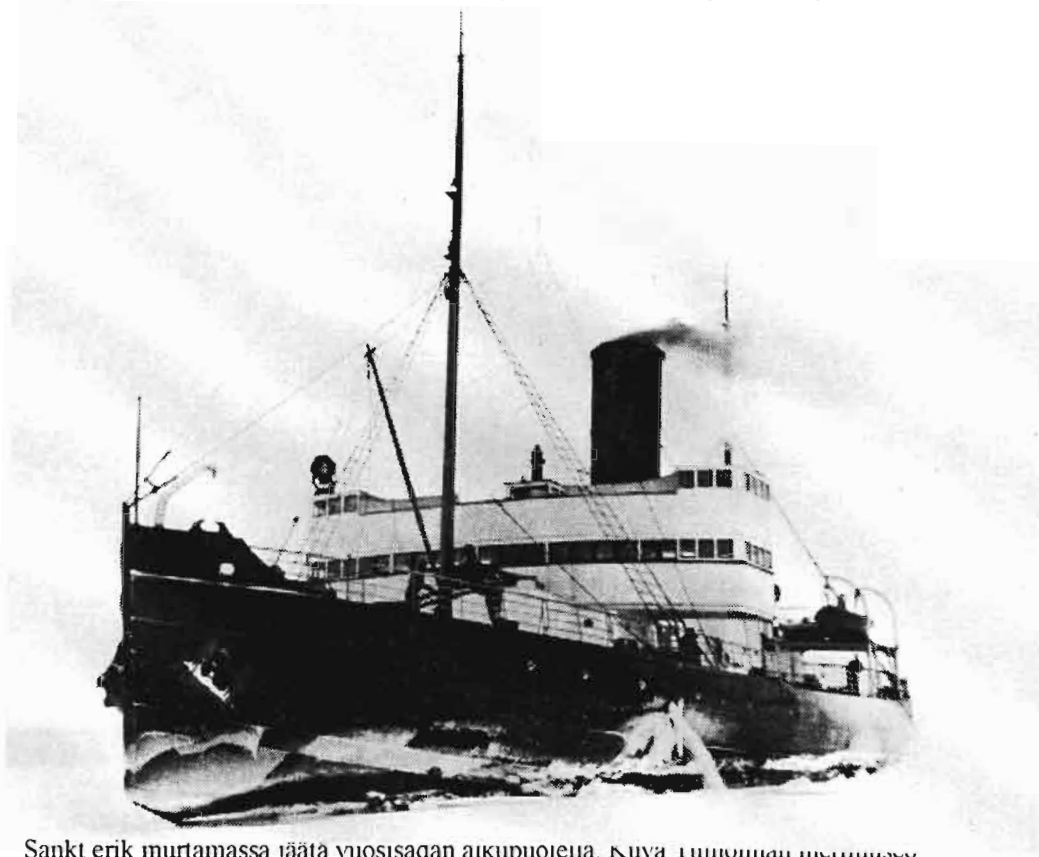


Vaunu 2000 on tilava ja valoisa.

Teksti Jan Lindros Kuvat Jan ja Esa Lindros ja SL-arkisto

Aurajoen Höyrytreffit

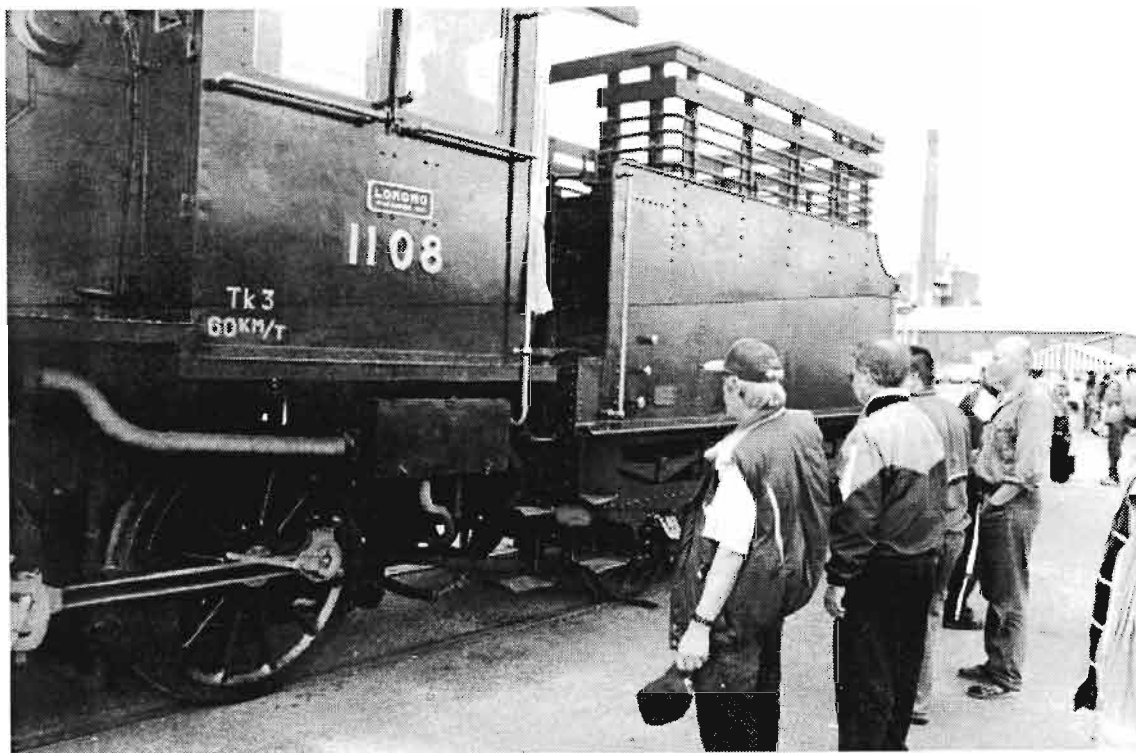
Elokuun puolivälissä järjestettiin Turun satamassa Höyrytreffit. Päivien kaksi vetonaulaa olivat oma 1108:nme ja ruotsalainen höyryjäänmurtaja Sankt Erik. Valitettavasti ei oma veturimme ollut vielä paikalla kun presidentti Mauno Koivisto seurueineen kävi päivää ennen avajaisia tutustumassa jäänmurtajaan.



Sankt Erik murtamassa jäätä vuosisadan aikupuolella. Kuva Tuusulan museon



Indententti Bodil Sundström ja satamamestari Kari Riutta komentosillalla.



Veturimme TK 3 nro 1108 oli jatkuvassa ihailijoiden ristitulessa. Kuvat esa Lindros

Vasamuseon vieressä
Galärvarvet, Djurgården
Tukholma

Jäänmurtaja Sankt Erik

Sankt Erik, Ruotsin ensimmäinen merikäyttöön suunniteltu jäänmurtaja rakennettiin Finnroda Varf-telakalla ja laskettiin vesille 1915. Tukholman kaupunki tarvitsi jäänmurtajaa, joka pystyisi pitämään kaupunkiin johtavat saaristoväylät avoimina.

Kylminä talvina jäänmurtajaa lainattiin valtiolle, joka sai ensimmäisen jäänmurtajansa 1927. Tällöin laiva avusti merenkulkua mm. Pohjanlahdella ja Skoonen rannikolla. *Sankt Erik* poistettiin käyöstä 1977 ja se on toiminut museolaivana vuodesta 1980.

Aluksi laivan nimi oli "Isbrytaren II", mutta nimi muutettiin vuonna 1958 tehdyn uudistustyön yhteydessä. Tällöin komentosilta rakennettiin sisätilaksi, niin ettei kapteenin, perämiesten ja miehistön tarvinnut seistä ulkona pakkasessa. Laiva varustettiin myös nykyaikaisella radiolaitteistolla ja tutkalla. Höyrykattilat muutettiin samalla öljykäyttöön sopiviksi. Tankkausvälit pitenivät näin lähes kaksinkertaisiksi.

Sankt Erik on tyyliltään klassinen itämerenjäänmurtaja. Keula on muotoiltu siten, että se pystyy liukumaan jään päälle ja murskaamaan jään laivan painolla ja voimalla. Keulassa on potkuri, joka työntää vettä ja jäämurskaa laivan kylkiä pitkin. Pyörästetty laivan runku vähentää jään painetta laivan kylkiä vasten. *Sankt Erikillä* on kallistusjärjestelmä, jonka avulla laivan sivuilla olevien säiliöiden välillä voidaan pumpata vettä. Jäänmurtaja "keinuu" sivusuunnassa, jotta jää ei tartuisi laivaan ja jotta railo levenisi. *Sankt Erikin* perässä on myös hanka, jota käytetään avustettavan laivan hinaamiseen.

Sankt Erikillä on kaksi kolmesylinteristä höyrykonetta. Perällä olevan teho on 2800 hv ja se on Ruotsin suurin toimiva merihöyrykone. Keulanpuoleisen höyrykoneen teho on 1200 hv.

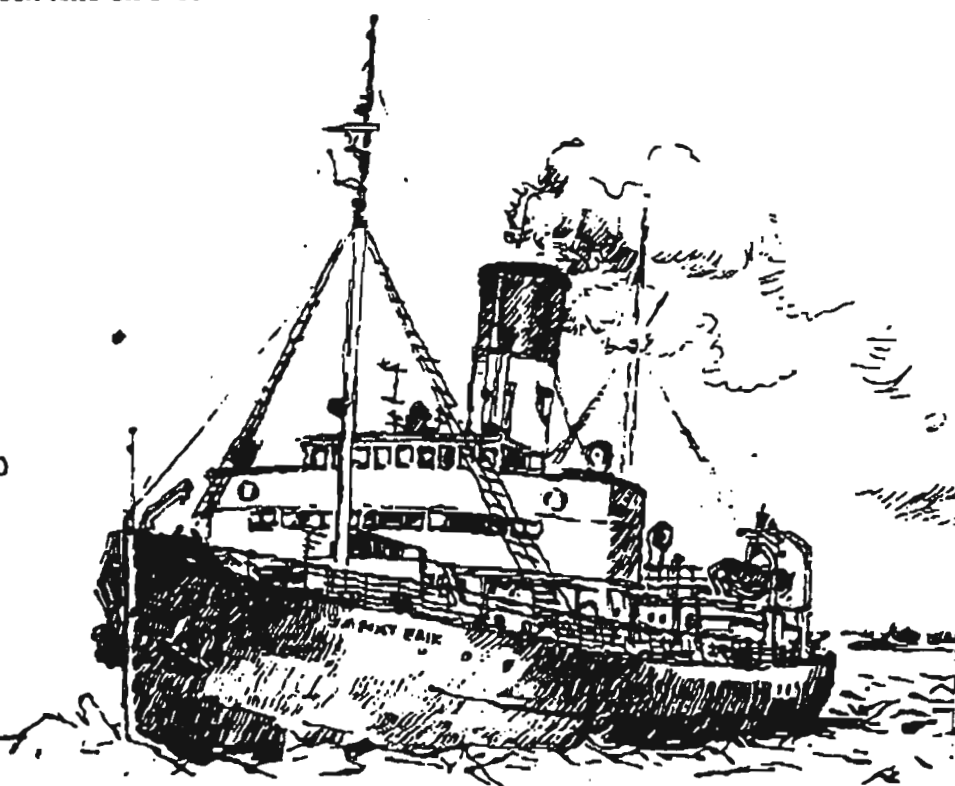
Tiedot

pituus 60 m
leveys 17 m
syväys 6,5 m
miehistö n. 30 henkeä

Aukioloajat

Kesäisin: päivittäin 12-17
Talvisin: lauantaisin &
sunnuntaisin 12-17

Lisätietoja: puh 08-666 48 00



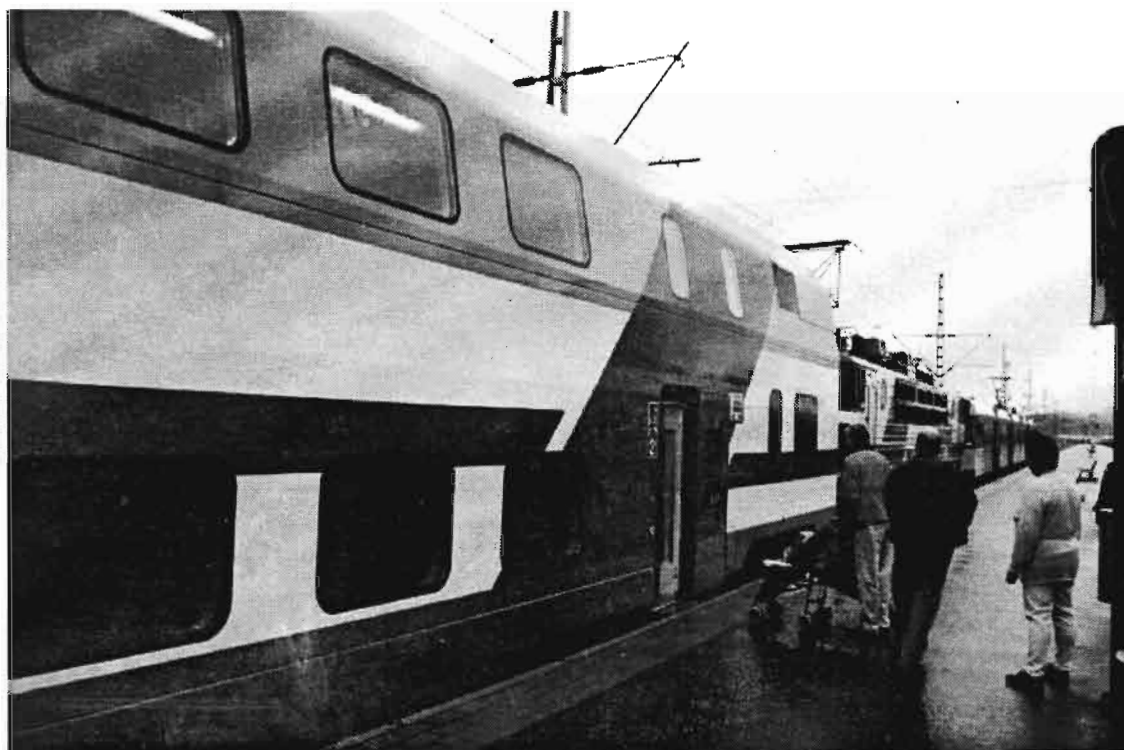
Kaksikerroksiset InterCity-vaunut liikenteeseen

Tämän vuoden heinäkuun alusta aloittivat Euroopan kaksi ensimmäistä kaksikerroksista InterCity-vaunua liikenteen Helsingin ja Vaasan välillä.

InterCity-palvelu paranee vuoden kaksituhatta loppuun mennessä kun Rautaruukin Transtechilta tilatut 42 toisen luokan vaunua saadaan liikenteeseen kaikille kahdeksalle InterCity-reitille. Vaunut ovat toisen luokan vaunuja ja kaksitoista niistä on palveluvaunuja. Heinäkuun alussa käyttöön otetuista vaunuista toinen on palvelu ja toinen matkustajavaunu. Kaupan kokonaishinta on 500 miljoonaa markka ja vaunujen kotimaisuusaste on 70 prosenttia.

Uusissa InterCity-vaunuissa on ilmastointi. Matkustajilla on mahdollisuus kuunnella radiota kuulokkeista. Jokaisen kiinteän pöydän alla on kaksi PC-pistoketta, jotka sopivat sylimikrolle tai matkapuhelimen lataukseen. Asiakkaiden käytössä on myös eri kokoisia pantulukolla varustettuja matkatavaralokeroita.

Vaunujen alatasolla on vahvistin, joka parantaa matkapuhelimen kuuluvuutta. Alhaalla on myös yleisöpuhelin. Ylätasen puhelinkoppi on varattu matkapuhelinta käyttäville matkustajille. Ylätasolla ei ole läpikulkua vaunusta toiseen, joten paikat soveltuvat rauhallista ympäristöä etsiville asiakkaille.



Kaksikerroksisen InterCity-palveluvaunun testaus käynnissä Helsingin rautatieasemalla sateisena tiistaina 18.8.98. Kuva: Esa Lindros

Lapsiperheet ja vammaiset huomioitu palveluvaunun suunnittelussa

Palveluvaunujen suunnittelussa on ajateltu erityisesti lapsiperheitä ja liikuntarajoitteisia.

Vaunun tilat on suunniteltu pyörätuolin kanssa matkustavalle. Vaunun alatasolla on kaksi inva-paikkaa, inva-wc ja yleisöpuhelin sopivalla korkeudella pyörätuolimatkustajalle. Pyörätuolimatkustaja pääsee itsenäisesti vaunuun niillä asemilla, joilla on korkea laitur.

InterCity-reiteillä laiturit on korotettu Helsingin, Pasilan, Tikkurilan, Hämeenlinnan, Jyväskylän, Parkanon, Vammalan ja Kokemäen asemilla. Ratahallintokeskus korottaa laiturcita ratapihojen uusimisen yhteydessä niin, että vuoteen 2005 mennessä kaikilta InterCity-reittien asemilta voi nousta matalalattiaiseen vaunuun suoraan laiturilta.

Palveluvaunun alataso sopii myös heikkokuuloisille matkustajille, koska kuulolaitteiden toimintaa on tehostettu T-silmukalla.

Lapsiperheitä varten palveluvaunussa on perhehytti ja lasten leikkitila sekä omat säilytyspaikat lastenvaunuille. Vaunuissa on myös tilaa kolmelle polkupyörälle. Polkupyöräpaikat varataan etukäteen. Talvella tilassa voi kuljettaa suksia.

Palveluvaunussa on yhteensä 83 istumapaikkaa ja kaksi pyörätuolipaikkaa.



Palveluvaunu ihunisten ihailtavana Helsingin asemalla 18.8.98. Kuva Esa Lindros.

Matkustajavaunussa hytit allergikoille

Matkustajavaunussa on kahdessa tasossa yhteensä 113 istumapaikkaa. Allergikoille on matkustajavaunussa kaksi hyttiä, toinen neljälle ja toinen kahdelle hengelle. Myös allergiahyteissä on PC-pistokkeet.

InterCity-junan yksikerroksista toisen luokan vaunuista löytyy thytti lemmikkien kanssa matkustaville sekä pistäytymishytti tupakoijille.

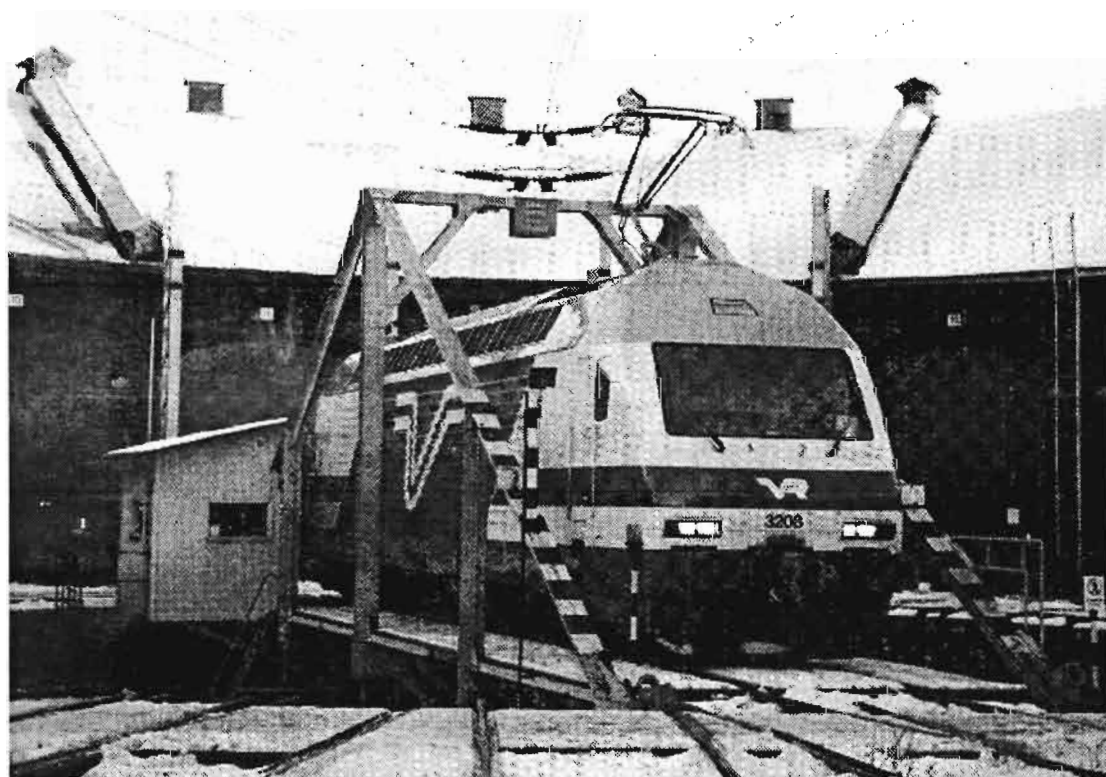
Kaksikerroksisten vaunujen rakenteellinen huippunopeus on 200 kilometriä tunnissa. Tällä hetkellä InterCity-junilla liikennöidään 140 kilometrin tuntinopeudella, mutta nopeutta voidaan nostaa tulevaisuudessa rataverkon kehittymisen tahdissa. Nykyisen kaluston huippunopeus on 160 kilometriä tunnissa.

Uudet postikortit

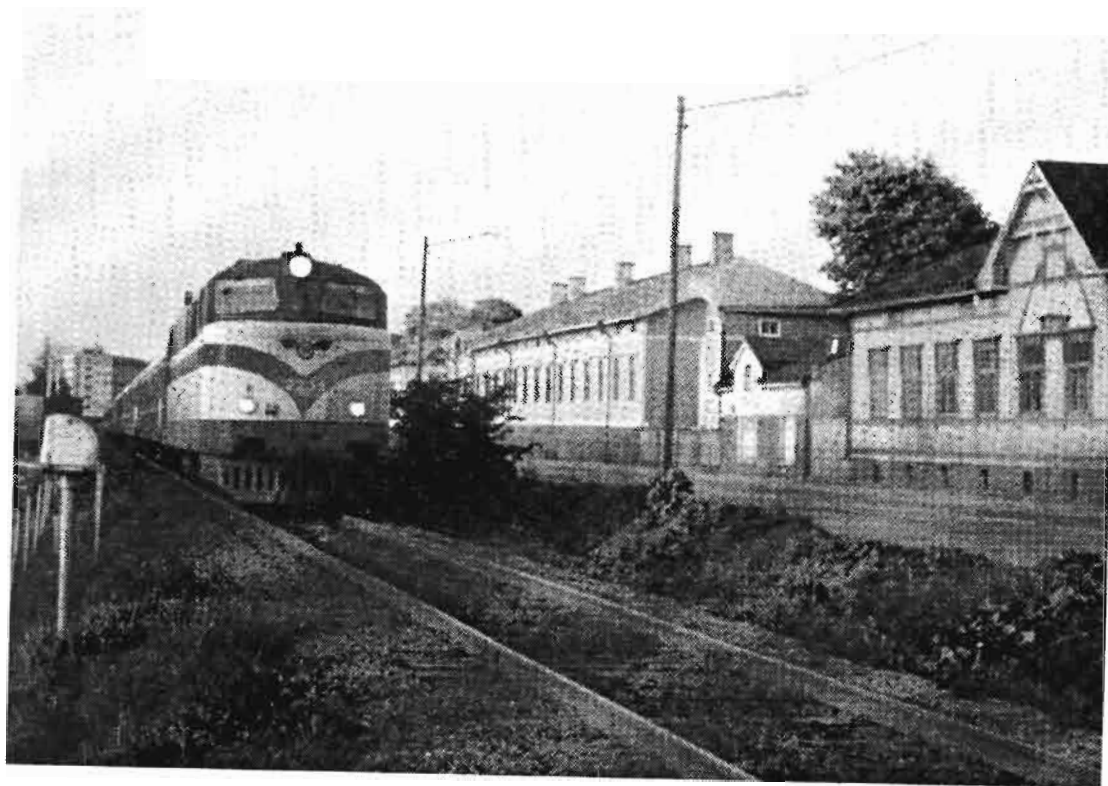
Yhdistyksemme uudet postikortit ovat valmistuneet ja ovat ostettavissa kerhoilloissa. Myös Rautatiemuseolla on korttejamme myynnissä. Korttiemme lisäksi museolla on kuusitoista uutta rautatieaiheista korttia myynnissä.



Turku asema Foto Mika Rantala 13.5.1984



Turku veturitallit Foto Jarkko Lehtonen 7.12.1997



Turku Portsa Foto Mika Rantala 24.5.1984

XVI PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT HELSINGISSÄ 24.10. - 25.10.1998

Helsingin pienoisorautatiepäivät, joiden järjestäjänä toimii Märklin Club of Finland ry., pidetään **lauantaina 24.10. ja sunnuntaina 25.10 Valkoisessa Salissa, os. Aleksanterinkatu 16-18.**

Näyttely on avoinna kumpanakin päivänä **klo 11.00 - 18.00.** Osastojen pystytysaika on perjantaina 23.10. klo 18.00 - 24.00 ja lauantaina 24.10. klo 7.00 - 10.30. **Yleisö pääsee sisälle 10.30 alkaen.**

Mikäli olet halukas lähtemään PRT-päiville pystyttämään osastoamme sekä tietysti edustamaan siellä Turun Kiskoliikennekerhoa, ilmoittaudu sihteerille **viimeistään sunnuntaina 13.9.** Ilmoita samalla, aiotko osallistua lauantaina järjestettävään illanviettoon.

Ne, jotka haluavat hotellimajoituksen, ilmoittautukoot sihteerille **viimeistään perjantaina 25.9.**, jotta huonevaraukset saadaan tehdyksi tarpeeksi ajoissa, sillä Helsingin hotellitilanne ei ole erityisen hyvä. Hotelli lienee näillä näkymin Eurohostel Katajanokalla (tämänhetkiset hintatiedot ovat 1 hh/yö 175 mk, 2hh/yö 230 mk, lisävuode 120 mk). Eikä sitten mitään soutamista ja huopaamista, kiitos. Sihteeri ja päämajoitusmestari julmistuvat moisesta menettelystä. Mutta itsekkin saa varata hotellihuoneen, mistä ikinä haluaa.

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Olli Savela
sihteeri

 (02) 244 2420

SUOMEN RAUTATIEMUSEO

KEISARIN JUNA

Romanovit rautateillä

Suomen Rautatiemuseon satavuotisjuhlanäyttely

Näyttely avataan 29.5.1998 ja se jatkuu aina vuoden 1999 loppuun saakka.

Suomen Rautatiemuseon keisarillinen juna on tehty keisari Aleksanteri II varten. Suomen rautateillä ovat matkustaneet sekä Aleksanteri II, hänen poikansa Aleksanteri III ja Venäjän viimeinen keisari Nikolai II.

Suomen Rautatiemuseon kolmivaunuinen keisarillinen juna on ainutlaatuinen nähtävyys. Vuonna 1898 perustetun museon juhlanäyttelyssä kerrotaan Venäjän keisariperheen matkoista Suomen rautateillä.

Suomen suuriruhtinaskunta otti aina loistokkaasti vastaan hallitsijansa. Köynnöksin, kukin ja lipuin koristetut asemarakennukset, juhla-valaistut kaupungit ja hurraavat alamaiset esitellään 100-vuotisnäyttelyssä, joka antaa myös uutta tietoa Venäjän keisarien, keisarinnojen ja monien suuriruhtinaiden junamatkoista Suomen rautateillä.

Suomen Rautatiemuseo
Hyvinkääntäti 9
05800 Hyvinkää
lipunmyynti (019) 456 4241
museonjohtaja (019) 456 4243
faksi (019) 456 4240

Syyskauden 1998 ohjelma

Ti	01.09.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	Kesän 1998 diakuvasataa Kerhoradan suunnittelua Videofilmejä
Ti	22.09.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	06.10.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	20.10.98	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
La	24.10.98	klo 11.00 -	Helsinki,	PIENOISRAUTATIE-	Lähtöajankohta perjantaina 23.10.98 ilmoitetaan myöhemmin
Su	25.10.98	klo 18.00	Valkoinen Sali	PÄIVÄT	
Ti	03.11.98	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	Vanhoja dioja (Mika Rantala)
Ti	17.11.98	klo 18.00	Räntämäki	SYYSKOKOUS	Lisäksi PRT-ilta
Ti	01.12.98	klo 18.00	Räntämäki	Pikkujoulu	Harrastajakuvia

Syksyn 1998 aikana on tarkoitus PRT-iltoina keskittyä uuden kerhoradan suunnitteluun ja rakentamiseen. Ohessa voidaan katsoa myös diakuvia ja videoita.

Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus vuonna 1998

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

KUTSU TKLK RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄISEEN SYYSKOKOUKSEEN

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Röntämäen asemalla, os. Heikki Huhtamäen katu 3, tiistaina 17.11.1998 alkaen klo 18.00.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Kokouksen jälkeen on pienenisrautatieilta.

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 työjärjestys.
5. Esitetään toimintasuunnitelma vuodeksi 1999 ja päätetään sen vahvistamisesta.
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodeksi 1999.
Hallituksen esitys: Jäsenmaksu pidetään ennallaan eli on siis 120,-.
7. Esitetään tulo- ja menoarvio vuodeksi 1999 ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodeksi 1999.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa sekä näiden varamiehet vuodeksi 1999.
10. Päätetään kokous.