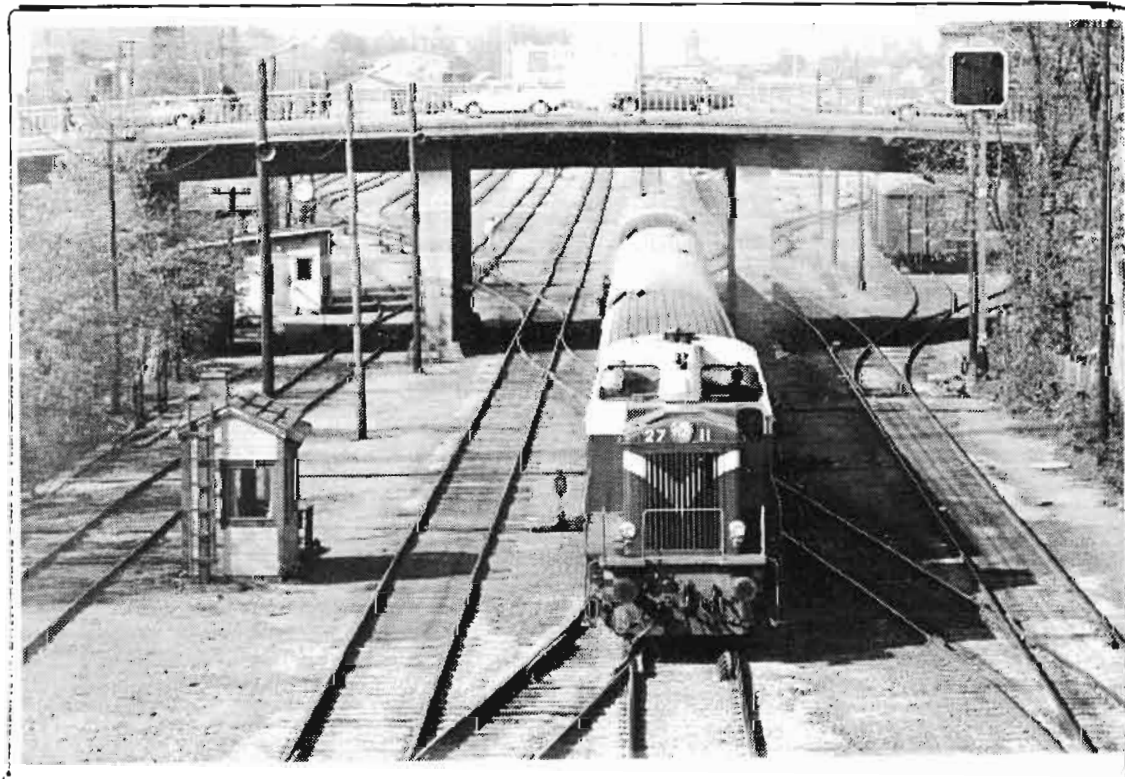


2 # 99

- UIC - Palsta**
- Uudet kaupunkijunat**



2 - 9 9

Tenderi tulee

Toisen jo kerran tänä vuonna ja ensi kuussa vielä kolmannenkin kerran.

Tämän vuoden merkittävin tapahtuma meidän harrastusrintamallamme on eittämättä tämän vuoden syksyllä Turussa järjestettävät pienoisorautatiepäivät. Toivottavasti päivistä tulee kaikille mukaantulijoille, niin osanottajille kuin järjestäjille positiivisesti unohtumattomat pienoisorautatiepäivät.

Ilmoittautuminen PR-päiville on käynnistynyt ja myös ensimmäiset tiedotteet ovat postitettut tiedotusvälineille.

Seuraava Tenderi eli numero 3-99 tulee painosta näyttelyn aattona ja jäsenet saavat omansa PR-päiviltä. Jos joku ei jostain ihmeen ja kumman syystä voi tutustua näyttelyyn, niin hänelle lähetetään lehti näyttelyä seuraavalla viikolla eli marraskuun alkupäivinä.

Edelleen toimitus odottaa myös uusilta tekijöiltä juttuja ja kuvia. Jutut voivat olla millä tahansa luettavalla tavalla tehtyjä, toisin sanoen myös käsinkirjoitetut jutut ja jutunpätkät otetaan kiitollisina vastaan. Myös kaikki uudet ja vanhat valokuvat otetaan aina vastaan.

Jokainen varmasti kerhoilloissa käydessään on havainnut aseman seudun muuttuneet liikennejärjestelyt. Kaupungin asettamia merkkejä noudatettaessa on ajettava vieressä olevan naapurin pihan kautta. Kesäkuun alussa oli Turun poliisilla hyväksyttävänä ehdotus, jonka mukaan Leafin puoleista merkkiä siirrettäisiin riittävän kauaksi eteenpäin, ettei tarvitsisi rikkoa sääntöjä, kun saapuu autolla kerhoiltaan. Syksyn edetessä kaupunki ehkä muilta kiireiltään ehtii hoitaa merkin siirron sopivammalle paikalle.

Tenderimäisin terveisin

Esa Lindros
toimitussihteeri

Kannen kuva

Katoavaa infrastruktuuria P103 21.05.81. (Kuva M.Rantalan kokoelma)

Sisältö

3. Kuskin pukilta
4. Uudet kaupunkijunat
7. Merkkipäivätapahtumia
- 8, UIC-palsta
17. Aikataulumuutoksia
18. SL-kuulumisia
19. Vanha valokuva kertoo
20. Auto junaan
22. Vanha valokuva kertoo
23. Kokousaikataulu ja yhteystietoja

Jäsenmaksu 1999

Lehden mukana on postitettu kaikille arvoisan yhdistyksemme jäsenille pankkisiirto jäsenmaksun suoritusta varten. Muistithan merkitä viitenumeron maksaessasi kotimikrolla tai automaatilla. Niille, joilla ei ollut tilaisuutta olla läsnä syyskokouksessa, kerrottakoon pienen korotuksen johtuvan siitä, että joudumme jatkossa kustantamaan kerhotilojen lämmityksen itse.

Tenderi

Tenderi on Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenlehti.

Lehden osoite: PL 61 20521 TURKU

Toimitus:

Päätoimittaja: Mika Rantala (vastaava)

Toimittajat: Olli Savela

Esa Lindros 0400-524146

Toimitus pidättää oikeuden valita julkaistavat kirjoitukset ja valokuvat noudattaen hyvää lehtimiestapaa.



Kuskin pukilta - puheenjohtajan palsta

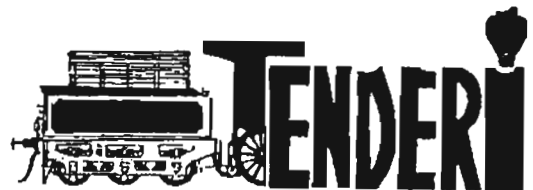
Pienoisrautatiepäivät tulevat - oletko valmis?

Pienoisrautatiepäivät 1999 järjestetään Turussa 30.-31.10.99 ja yhdistyksemme vastaa päivien järjestelyistä. Kuten monet muistavat, olemme järjestäneet aiemmin Pienoisrautatiepäivät vuosina 1989 ja 1993 hyvällä menestyksellä. Jopa niin hyvällä, että jotkut aiemmille Turun Pienoisrautatiepäiville osallistuneet ovat sanoneet ehdottomasti tulevansa Turkuun, kun päivät taas järjestetään täällä. Huomaan, että olemme asettaneet itsellemme paineita tulevien päivien suhteen. Uskon kylläkin, että onnistumme järjestelyissä aiempaan tapaan, kunhan vain saamme taas talkooporukan kokoon. Pienikin työpanos oikealla hetkellä voi olla tosi arvokas. Tärkeimmät järjestelyt ovat luonnollisesti yhdistyksemme hallituksen vastuulla, mutta muita tehtäviä voidaan jakaa halukkaille jäsenille. Aikanaan tullaan tarvitsemaan näyttelyn käsiohjelman mainostilan myyjiä, julisteiden levittäjiä, pääsylipun myyjiä ja niin edelleen. Suosittelen jäsenille käyntejä syyskauden kokouksissa, joissa sitten selviää, minkälaista toimintaa olisi kulloinkin tarjolla. Jos jokainen jäsen hankkii yhden mainoksen käsiohjelmaan, saamme siihen 55 mainosta...

Tehdään tulevista Pienoisrautatiepäivistä taas jälleen kerran "hyvät Turun päivät"!



Pienoisrautatiepäivät
Konserttitalo Turku
30. – 31. 10. 1999



VR:N UUDET KAUPUNKIJUNAT LIIKENTEeseen SYKSYLLÄ

VR:n 10 uutta kaupunkijunaa tulevat pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen syksyllä. Marraskuusta alkaen junat kulkevat aikataulun mukaan pääasiassa P- ja I-junina kaupunkiradalla Helsingin ja Hiekkaharjun välillä. Tätä ennen junat ovat satunnaisesti muillakin reiteillä.

Junat tilattiin vuonna 1996 Fiat Ferroviarialta. Kaupan arvo on noin 300 miljoonaa markkaa, ja sopimukseen sisältyy optio 40:stä junasta. Kaupunkijunien tyyppitestit alkoivat keväällä Suomessa, ja ne päättyvät heinäkuun puolivälissä. Testiajoja tehtiin pääosin rantaradalla ja Pohjanmaalla. Junia testataan vielä ensi talvena kaksi viikkoa.

Väljyyttä eteistiloihin

Kaupunkijunan kehittämisessä on sovellettu VR:n lähiliikenteessä kerräämiä kokemuksia ja matkustajilta saatua palautetta. Uusissa junissa on leveät ovet ja väljät eteiset, mikä nopeuttaa junaan astumista ja junasta poistumista. Väljä eteinen on suunniteltu etenkin päivittäisiä ruuhka-aikoja varten. Yhdessä junayksikössä on kaksi vaunua ja 184 istumapaikkaa sekä 8 klaffi-istuinta. Seisomapaikkoja on noin sata.

Lastenvaunujen, pyörätuolin ja polkupyörän kuljettaminen junaan helpottuu, koska sisäänkäynti ja eteisten välinen matkustajaosasto ovat samalla tasolla kuin korotetut laiturit. Kaupunkiradalla joka asemalta voi astua junaan laituritasolta. Päätyosastoissa istumapaikat ovat muutaman portaan matalalattiaosastoa ja eteistiloja ylempänä.

Uutuutena ilmastointi ja infomonitorit

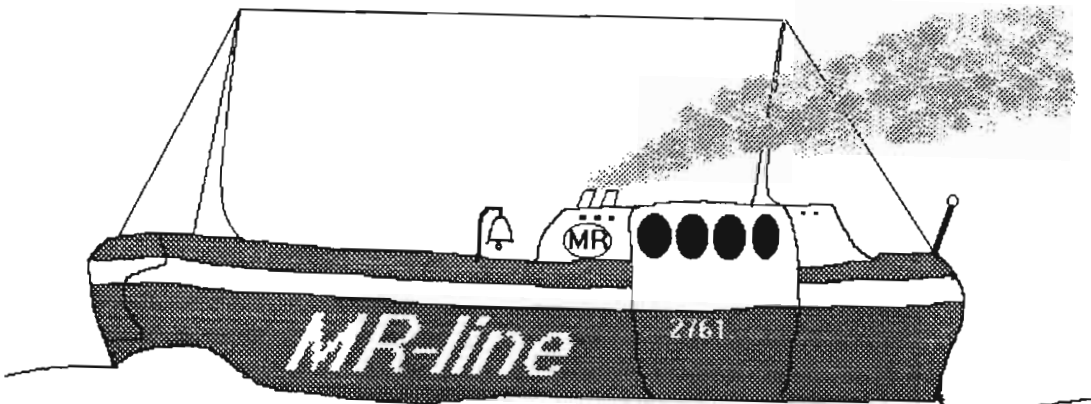
Muita matkustusmukavuutta lisääviä asioita ovat junien ilmastointi, tilat lastenvaunuille ja polkupyörille junan molemmissa päissä, pyörätuolipaikka matalalattiaosastossa ja inva-WC. Kuulutusten apuna vaunuissa toimivat infomonitorit, joista näkee esimerkiksi sen, mille asemalle ollaan tulossa ja onko vaunussa lipunmyyntiä. Monitoreihin voidaan myös lisätä tietoa liikenteen poikkeusjärjestelyistä. Turvallisuutta lisäämään juniin on asennettu valvontakameroita.

Pienoisrautatiepäivät Konserttitalo Turku 30. – 31. 10. 1999

Energiaa säästyy

Uudet junat säästävät energiaa jarrutusenergian takaisinsyötön ansiosta. Tällä saadaan noin 25 prosentin säästö energiankulutukseen.

Junilla on edessään 35-40 käyttövuotta. Sen takia ne on suunniteltu vastaamaan nykyajan ja tulevaisuudenkin vaatimuksia. Kaupunkijunan huippunopeus on 160 km/h, jota voidaan myöhemmin hyödyntää taajamajunissa mm. Helsingin ja Tampereen väillä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella kulkevilla reiteillä junat pääsevät liikkumaan nopeammin kuin lähiliikenteessä.



Käyttöehdotus hylätyille 2700-sarjan Deevereille: Ruotsinlaival

Aki M Ranta-ala

KAUPUNKIJUNAN (SM4) TÄRKEIMMÄT TIEDOT


Junayksikön kokoonpano	Kaksi yhteenkytkettyä moottorivaunua
Istumapaikkojen lukumäärä	184
Ylösnousevia istuimia	8
Seisomapaikkoja	100
Istuinasetelma	2 + 3
Suurin nopeus	160 km/h
Suurin kiihtyvyys	1,0 m/s ²
Junayksikön pituus puskimineen	54 370 mm
Korin ulkoleveys	3 200 mm
Junayksikön korkeus	4 400 mm
Lattiakorkeus päätyosastoissa	1 210 mm
Lattiakorkeus matalalattiaosastossa	580 mm
Matkustajaosaston korkeus	2 200 mm
Paino ajokunnossa	114 t
Moottoriteho (jatkuva)	1 200 kW
Korin materiaali	Alumiinisuorprofiilit
Jarrujärjestelmä	Levyjarrut, kiskojarut, verkkoon syöttävä sähköjarru

Palvelutilat - paikka yhdelle lastenvaunulle jokaisessa eteisessä
 - paikka kolmelle polkupyörälle kummassakin vaunussa
 - paikka puhelimelle
 - tila yhdelle pyörätuolille matalalattiaosastossa
 - inva-WC

Muut laitteet - ilmastointi
 - matkustajainformaatio myös litteillä videotauluilla
 - automaattinen kuulutus
 - lipunleimauslaitteet myös etäkortille

Valmistajat	Fiat Ferroviaria (Italia) Parizzi (Italia) Fiat-SIG (Sveitsi) CAF (Espanja) Stone (Espanja) Temoina (Espanja) Faiveley (Espanja) IFE (Itävalta) Hübner (Saksa) Instrumentointi Oy Riihimäen Metallikaluste Oy Securitas Tekniikka Oy	Junien toimittaja Sähkökäytöt Telit Junien suunnittelu ja kokoonpano Ilmastointi ja lämmitys WC-moduuli Automaattiset sisäovet Ulko-ovet Ylikulkutunnelit Informaatiojärjestelmät Istuimet Videovalvontajärjestelmä
-------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Merkkipäivätapahtumia

Tammikuun 16. päivänä 1999 vietti yhdistyksemme jäsen Paul Erik Luoto 70-vuotispäiviään. Turun Kiskoliikennekerhon puolesta olivat onnitelukäynnillä varapuheenjohtaja Jarkko Lehtonen, sihteeri Olli Savela ja hallituksen jäsen Pekka Rantala. 



Paul-Erik Luodon 70-vuotispäivillä. Vasemmalta Pekka Rantala, Kaarina Rantala ja itse juhlakalu P-E Luoto. (kuva Olli Savela)

Pienoisrautatiepäivät

Konserttitalo Turku

30. – 31. 10. 1999

Teksti: Olli Savela

UIC-palsta

Tavaravaunujen UIC:n mukainen numeromerkintä

(OS) Tarkoitukseni on tässä artikkelissa selvittää, mitä kaikkea kätkeytyy tavaravaunujen numeromerkinnän taakse. Suomalaisten tavaravaunujen numeroinnissa, ulkomaille meneviä vaunuja lukuunottamatta, käytetään omaa kansallista numeromerkintää, eikä se aiheen otsikon vuoksi kuulu tämän artikkelin piiriin.

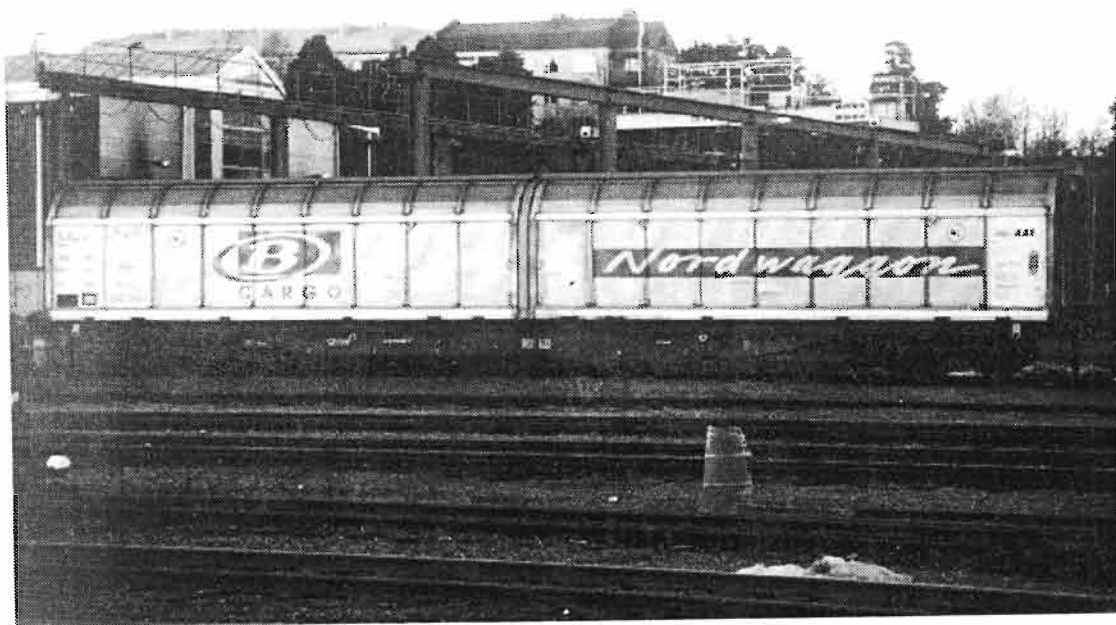
UIC:n mukainen, kansainvälisessä liikenteessä pakollinen, tavaravaunun numero on 12-numeroinen sarja, joka koostuu viidestä osasta (koodinumerosta). Otettakoon esimerkeiksi vaikkapa seuraavat viisi vaunua: DB:n Shimmns⁷⁰⁸ 36 80 467 0 302-2 [P], Nordwaggonin Laais⁹²¹ 24 74 435 9 256-0 [P] ja Habins⁹⁴¹ 35 88 278 2 880-9 [P], RENFEn Habiss 32 71 285-0-446-8 ja Oy VR Rata Ab:n Zas-kreosottivaunu 83 10 7850103-6 [P]. Kaikki edellä mainitut vaunut on havaittu SeaRailin telin-vaihtoasemalla ja Pansion junalauttasatamassa.

1. ja 2. numero ilmaisevat tavaravaunun ns. vaihtomenettelyyn. Tästä koodinumerosta käy ilmi, kuuluuko vaunu RIV-sopimuksen/RIV- ja PPW-sopimuksen piiriin vai ei, onko vaunu yhteiskäytössä (kuuluuko vaunu EUROP-pooliin) vai ei, onko vaunussa yksittäiset akselit vai telit, onko vaunu jonkin rautatien oma vaunu vai onko se yksityinen vaunu (P-vaunu) vai jonkin rautatien jollekin yritykselle vuokraama vaunu ja onko vaunussa kiinteät vai vaihdettavat pyöräkerrat/telit.

Shimmns-vaunun koodi 36 merkitsee, että vaunu on RIV-sopimuksen piiriin kuuluva vuokrattu (tässä tapauksessa DB:n Railshipille vuokraama) vaihdettavilla teleillä varustettu tavaravaunu. Laais-vaunun kohdalla koodi 24 taas tarkoittaa RIV-sopimuksen piiriin kuuluvaa vaihdettavilla pyöräkerroilla varustettua P-vaunua.

Nordwaggonin Habis⁹⁴¹ onkin sitten jo sui generis. Kyseisen vaunun on Belgian rautatiet SNCB/NMBS vuokrannut Ahaus Alstätter Eisenbahniita (AAE) "omaksi" vaunuksi ja koska B-Cargo on valinnut Nordwaggonin yhteistyökumppanikseen, se vuokrasi tämän vaunusarjan edelleen Nordwaggonille (kuva 1). Vaihtomenettelykoodi 35 tarkoittaa siis, että kyseinen vaunu on RIV-sopimuksen alainen kiinteillä teleillä varustettu vuokrattu vaunu.

Yksityisten ja yleensä myös vuokrattujen vaunujen 12. numeron perässä on lisäksi yksityistä vaunua merkitsevä [P]-merkki.



Kuva 1 Sea Railin telinvaihtoasema 9.4.1999 (Kuva Olli Savela)

Pienoisrautatiepäivät Konserttitalo Turku 30. – 31. 10. 1999

Habiss-vaunun 32 merkitsee, että kyseessä on RIV-sopimukseen piiriin kuuluva oma vaunu (tässä tapauksessa tietysti RENFEn omistama), joka on varustettu vaihdettavilla teleillä.

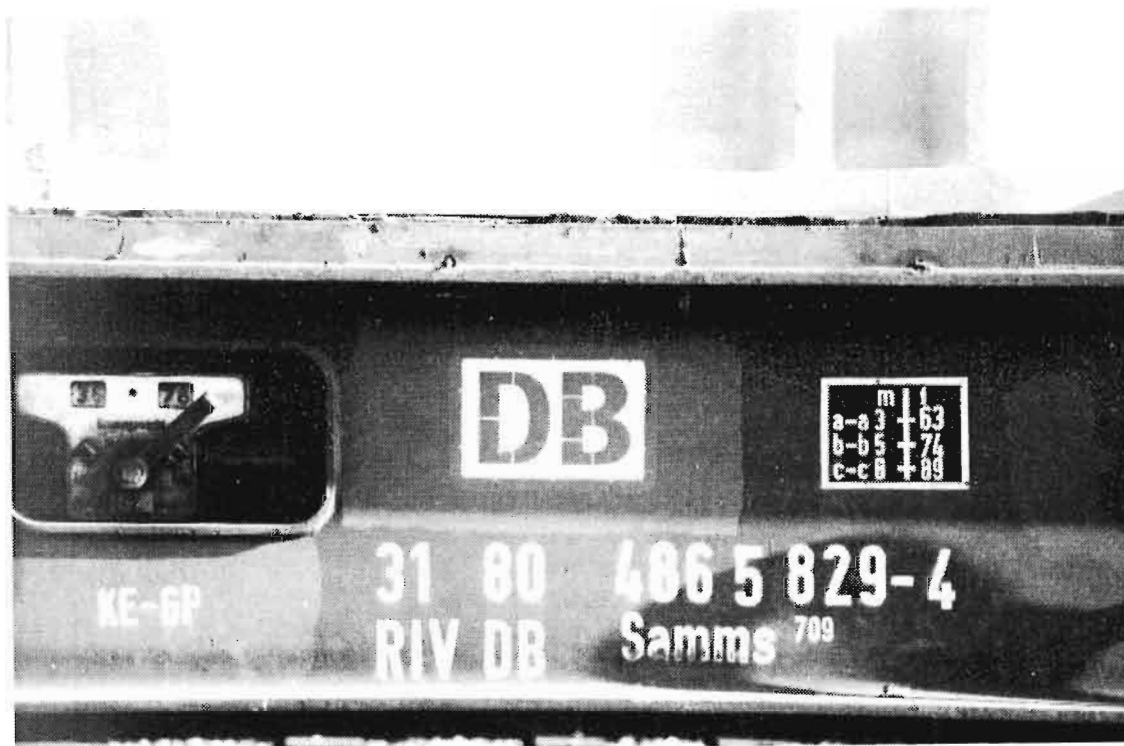
Zas-kreosoottivaunun 83 taas merkitsee, että kyseinen vaihdettavilla teleillä varustettu P-vaunu ei kuulu RIV-sopimuksen piiriin, mutta se on tarkoitettu ulkomaanliikenteeseen.

Koodinumeron perässä tai sen alapuolella on tavallisesti myös kirjaimin ilmaistu tunnus (RIV, RIV-EUROP, MC RIV tai RIV-IF). Mikäli koodinnumero alkaa 4:lla tai 8:lla, ei sen perässä ole mitään merkintää (kuvat 2, 3 ja 4).

Kaavio vaihtomenettelymerkinnöistä on tämän artikkelin lopussa liitteenä.



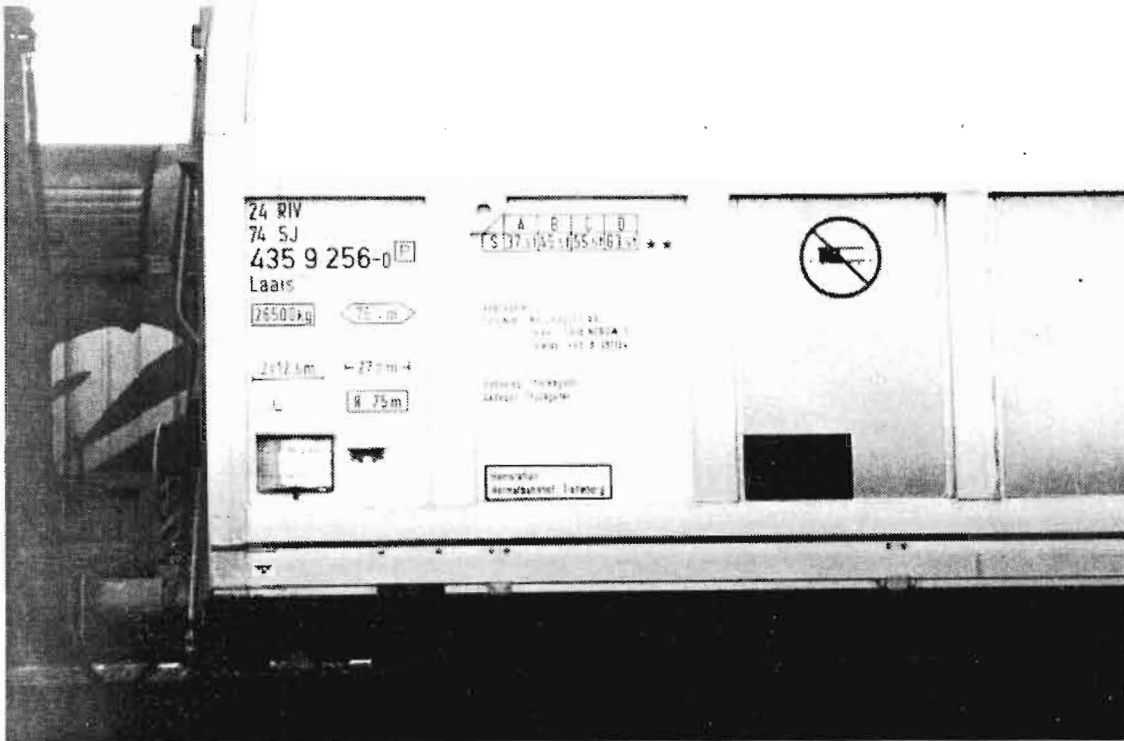
Kuva 2 Pansion junalauttasatama 11.6.1999 (Kuva Olli Savela)



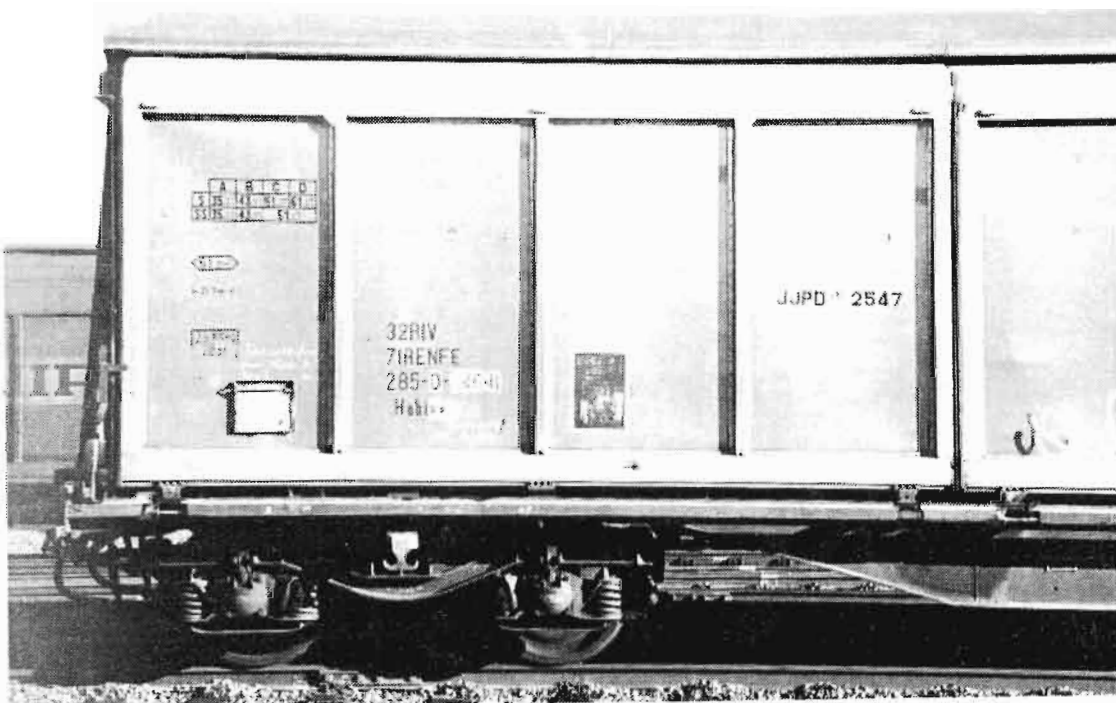
Kuva 3 Pansion junalauttasatama 20.4.1999 (Kuva Olli Savela)



Kuva 4 Pansion junalauttasatama 20.4.1999 (Kuva Olli Savela)



Kuva 5 Turku, Sea Railin junalauttasatama 26.11.1994 (Kuva Olli Savela)

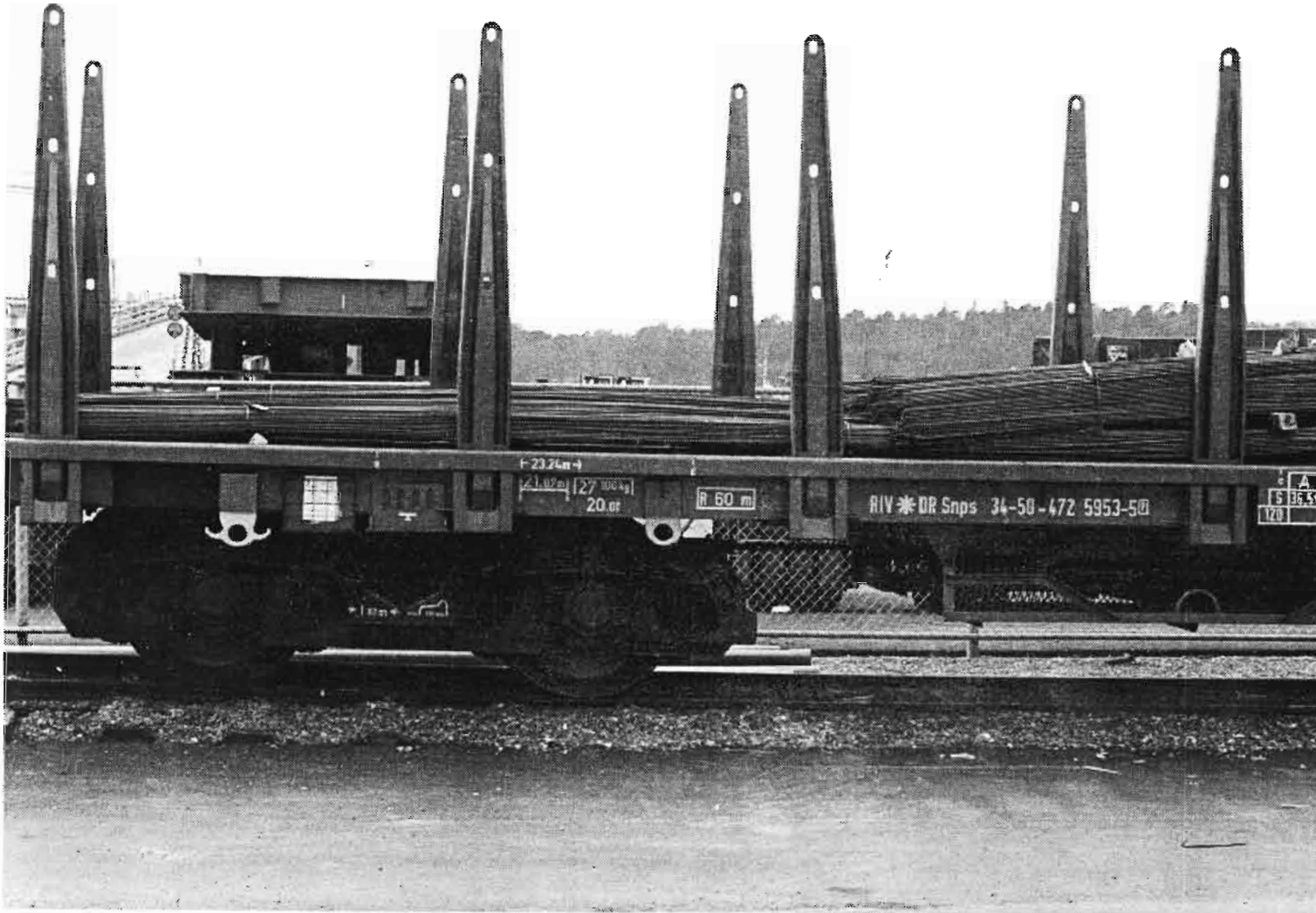


Kuva 6 Pansion junalauttasatama 21.7.1998 (Kuva Olli Savela)

3. ja 4. numero ilmaisevat vaunun omistavan rautatien tai, jos kyseessä on P-vaunu, sen rautatien, joka on rekisteröinyt kyseisen vaunun.

Shimmns-vaunun koodi 80 tarkoittaa Saksan rautateitä DB:tä, Laais-vaunun koodi 74 tarkoittaa Ruotsin rautateitä SJ:tä, 88 on Belgian rautateiden SNCB/NMBS:n tunnus, Habiss-vaunun 71 tarkoittaa Espanjan rautateitä RENFEä ja Zas-vaunun 10 tarkoittaa Suomen rautateitä VR:ää.

Myös omistajan ilmaiseman koodinumeron jälkeen tai sen alapuolella on vastaava tunnus kirjaimin (kuvat 3, 5 ja 6).

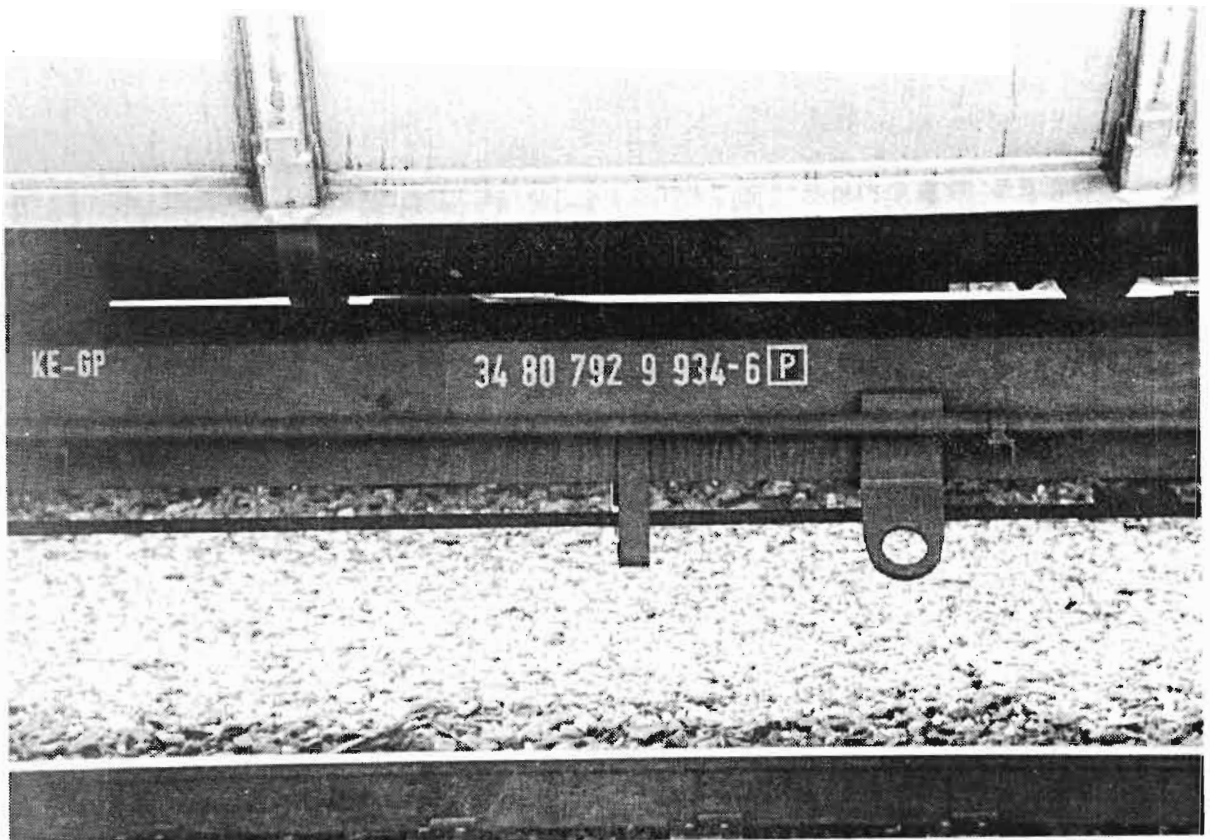


Kuva 7 Turku, Sea Railin junalauttasatama 15.4.1990 (Kuva Olli Savela)

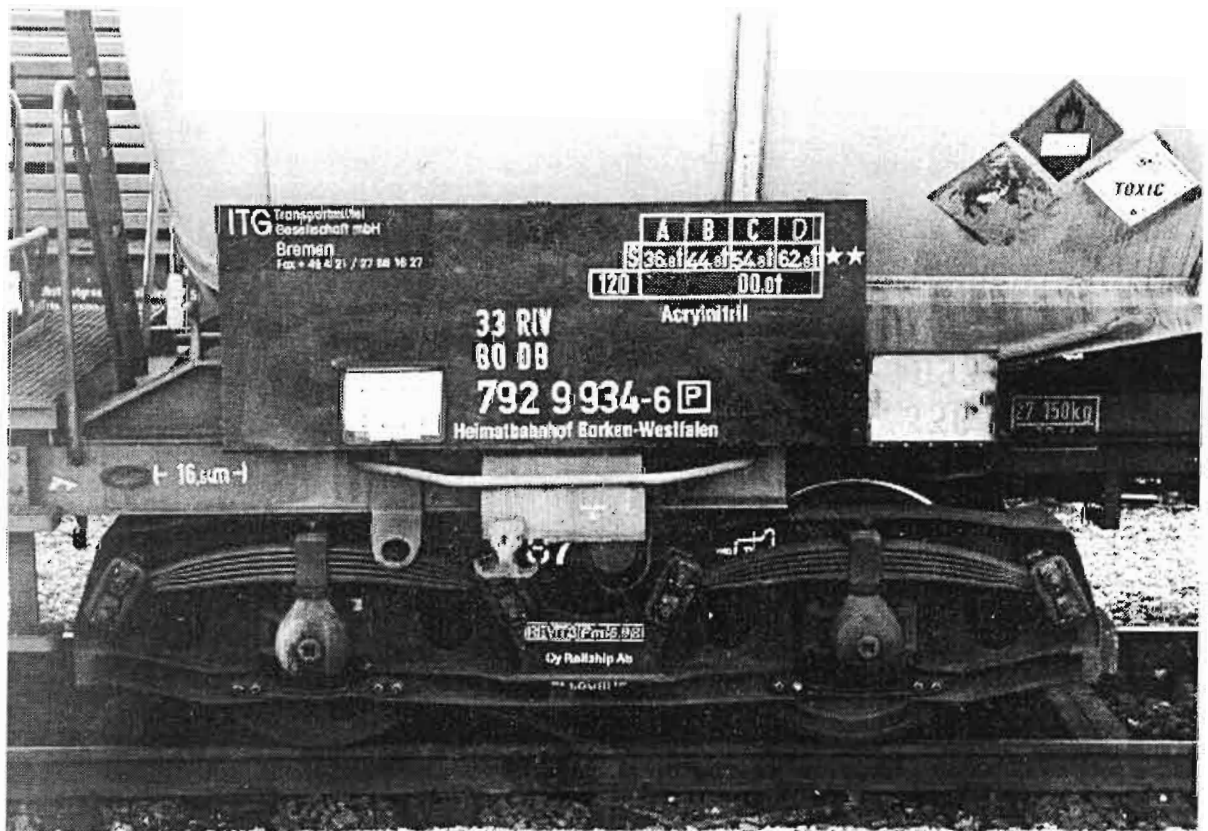
Kun vaunun numero on merkitty alas vaunun runkoon tai runkopalkkiin, on kirjaimin ilmaistu vaihtomenettely- ja omistajatunnus tilan kapeuden vuoksi usein merkitty samalle riville vaunun numeron eteen tai sitten ne on jätetty pois (kuvat 7 ja 8).

Muut eurooppalaisten rautateiden koodinumerot ja kirjaintunnukset ovat

20 = RZD (Venäjä)	53 = CFR (Romania)	79 = SZ (Slovenia)
21 = BC (Valko-Venäjä)	54 = CD (Tšekki)	81 = ÖBB (Itävalta)
22 = UZ (Ukraina)	55 = MAV (Unkari)	82 = CFL (Luxemburg)
23 = CFM (Moldova)	56 = ZSR (Slovakia)	83 = FS (Italia)
24 = LG (Liettua)	65 = MZ (Makedonia)	84 = NS (Alankomaat)
25 = LDZ (Latvia)	70 = BR (Iso-Britannia)	85 = SBB (Sveitsi)
26 = EVR (Viro)	72 = JZ (Jugoslavia)	86 = DSB (Tanska)
41 = HSH (Albania)	73 = CH (Kreikka)	87 = SNCF (Ranska)
51 = PKP (Puola)	76 = NSB (Norja)	89 = ZBH (Bosnia-Herzegovina)
52 = BDZ (Bulgaria)	78 = HZ (Kroatia)	94 = CP (Portugali)



Kuva 8 Turun asema 8.4.1999 (Kuva Olli Savela)



Kuva 9 Sama vaunu kuin kuvassa 8, mutta merkintäkilvessä oleva vaihtiomettelynumero samoin kuin tarkistusnumero on väärä. Lukija laskekoon oikean tarkistusnumeron.(Kuva Olli Savela)

Vuoden 1993 loppuun saakka oli käytössä vielä koodinnumero 50, joka oli DDR:n rautateiden DR:n tunnusluku. Yksityisrautateistä mainittakoon tässä vain Euroopan suurimpiin vaununvuokraajiin kuuluva AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn), jonka koodinnumero on 68 ja unkarilais-itävaltalainen GySEV/RÖEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn), jonka koodinnumero on 43.

Vaunun varsinaisen numeron muodostavat numerot 5. - 11. Tämä numero jakaantuu kahteen osaan: litteranumeroon (numerot 5. - 8.) ja järjestysnumeroon (numerot 9. - 11.).

Numerot 5. - 8. (tavallisesti 7. ja 8. numeron välissä on tyhjä tila) ilmaisevat vaunutyyppin. Tämä koodinnumero vastaa kirjaimilla ilmaistua sarjamerkkiä eli litteraa, joka koostuu lajitunnuksesta (iso kirjain) ja yhdestä tai useammasta lisätunnuksesta (pienet kirjaimet). Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että yhtä litteraa vastaisi aina yksi litteranumero. Esimerkiksi Res-vaunuilla voi litteranumerona olla 393 6, 393 7, 394 1 ja 399 7, vain muutamia mainitakseni. Eas-vaunuilla voi litteranumeroina olla esim. 542 1, 542 5, 596 0 tai 594 7. Tämä selittyyne suurilla ja pitkän aikavälin valmistussarjoilla sekä erilaisilla rakenne-eroilla.

5. ja 6. numerosta voi kuitenkin aina päätellä lajitunnuksen, kun taas 7. ja 8. numerosta ei suoraan voi lukea lisätunnusta/lisätunnuksia, koska näiden numeroiden merkitys on riippuvainen 5. ja 6. numerosta. Sama asiahan koskee myös litteroita, joissa lisätunnusten merkitys riippuu kulloisestakin lajitunnuksesta.

P-vaunuilla litteramerkitä ei ole pakollinen, mutta numeromerkintä on UIC:n määrämä.

Alla on luettelo litteranumeroista ja niitä vastaavista vaunutyypeistä.

000 0 - 099 9	= T-vaunut
100 0 - 199 9	= G-vaunut
200 0 - 299 9	= H-vaunut
300 0 - 349 9	= K-vaunut
350 0 - 369 9, 380 0 - 399 9	= R-vaunut
370 0 - 379 9	= O-vaunut
400 0 - 449 9	= L-vaunut
450 0 - 499 9	= S-vaunut
500 0 - 559 9, 590 0 - 599 9	= E-vaunut
560 0 - 589 9	= T-vaunut (31.12.1995 saakka)
600 0 - 699 9	= F-vaunut
700 0 - 799 9	= Z-vaunut
800 0 - 899 9	= I-vaunut
900 0 - 999 9	= U-vaunut sekä yleensäkin kaikki muut tavaravaunut kuten virkatarvevaunut ja tavarajunien matkatavaravaunut

Viimeinen väliviivan erottama 12. numero on vaunun tarkistusnumero, jonka avulla voidaan tarkistaa, että vaunun koko numero on oikein syötetty tietokoneen uumeniin.

Vaunun tarkistusnumeron laskeminen on helppoa (jokainen vaunujen harrastajahan osaa laskea sen), mutta jos joku ei tiedä, kuinka se tehdään, niin tässä tulee esimerkki siitä. Otetaan vaikka DB:n Shimmns 36 80 467 0 302. Vaunun 11 numeroa kerrotaan vuorotellen 2:lla, 1:llä, 2:lla, 1:llä jne. Tämän jälkeen lasketaan tulojen yksittäiset numerot yhteen (kaksinumeroiset tulot katsotaan kahdeksi yksinumeroiseksi luvuksi).

Summaksi saadaan 48, josta otetaan viimeinen numero 8. Tämä luku (8) vähennetään 10:stä, jolloin saadaan yllä mainitun Shimmns-vaunun tarkistusnumero, joka on 2.

3 6 8 0 4 6 7 0 3 0 2	vaunun numero
2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2	kertoimet
6 6 16 0 8 6 14 0 6 0 4 = 48	tuloista saatu yksittäisten lukujen poikittaissumma
8	poikittaissumman viimeinen numero
2	tarkistusnumero (10 - 8)

Jos poikittaissumman viimeinen numero on 0, on myös tarkistusnumero 0. Esimerkkinä olkoon yllä mainittu Laais-vaunu, jonka numerosta 24 74 435 9 256 kertolaskun jälkeen saatu poikittaissumma on 50.

Vaihtoehtoinen laskutapa: Poikittaissummaa lähinnä seuraavasta suuremmasta tai yhtä suuresta täydestä kymmenluvusta vähennetään kertolaskun jälkeen saatu poikittaissumma. Shimmns-vaunun kohdalla tämä olisi siis $50 - 48 = 2$ ja Laais-vaunun kohdalla $50 - 50 = 0$. Mitä tarkistusnumeron laskemistapaan tulee, jokainen tehköön "makkaran" mieleisekseen.

DB:n tavaravaunujen litteroiden jäljessä oleva hieman ylemmäs merkitty kolminumeroinen luku (esim. Samms⁷⁰⁹) on ns. tyyppinumero (Bauartnummer), joka ilmaisee kyseisen vaunun rakenneominaisuuksia erotuksena muista vaunutyypeistä, joilla on sama littera. Vastaavasti ruotsalaisten tavaravaunujen litteroiden jäljessä on samanlainen kolminumeroinen tyyppinumero (esim. Laais⁹²¹), jonka kaksi ensimmäistä numeroa ilmaisee vaunun suunnitteluvuoden, tässä tapauksessa 92 = 1992. Kolmas numero on järjestysnumero.

Kummatkaan näistä tyyppinumeroista eivät ole UIC:n määräämiä, vaan ne ovat pelkästään DB:n ja SJ:n omia tyyppimerkintöjä.☞☞

Liitteessä olevat lyhenteet:

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

IF = INTERFRIGO (Rautateiden kansainvälinen kylmäkuljetusyhtiö)

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

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

Transfesa = Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Rautateiden erikoiskuljetukset)

Lähteet: Carstens, Stefan: **Die Güterwagen der DB AG**. Zahlen, Fakten, Entwicklungen, Fotos. Stand 1998
MIBA-Verlag GmbH, Nürnberg 1998

Diener, Wolfgang: **Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen**. Das äußere Erscheinungsbild deutscher Güterwagen von 1864 bis heute.
Abend, Stuttgart 1992

Reisezug- und Güterwagen

Autorenkollektiv unter Leitung von Ing. Ing.-Päd. Werner Prausner
3., unveränderte Auflage. Berlin 1988

ÖBB-Handbuch 1995, zusammengestellt von Alfred Horn
Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft mbH & Co. KG, Wien 1995

Lundström, Jan: **Många olika typer hos stor vagnägare I**. TÅG 3/97. S. 20-25. Stockholm

Rauhala, Jorma: **Tavaravaunun tarkistusnumeron laskenta**. RESIINA 3/88. S. 30. Helsinki

Anschriften und Zeichen an Güterwagen

(Valokopiot DR:n julkaisusta)

Identification marking for freight rolling stock

UIC leaflet 438 - 2. 1987 - 1993

Märkning på godsvagnar. SJ GODS Kundcenter

<http://www2.sjgods.sj.se/godsvagnar/markn.html>

Nielsen, Per Topp: Internationales Güterwagenarchiv (IGA)

DOS-pohjainen tietokanta tavaravaunuista

© 1991 dantech DK-4990

Tavaravaunujen vaihtomenettelymerkinnät

Omistaja		Rautatien omat vaunut (1)							
Raideleveys		Kiinteä	Kiinteä	Vaihhd.	Kiinteä	Vaihhd.	Kiinteä	Vaihhd.	
2. numero		0	1	2	3	4	5	6	
1. numero		→	→	→	→	→	→	→	
RIV ja RIV/PPW	Yhteiskäytössä	Erilliset akselit	0	EUR, IF	IF	IF (5)	IF (5)	IF (6)	IF (6)
		Telit	1	Teollisuuden käytämät vaunut (3)	EUR, IF	IF	IF (5)	IF (6)	IF (6)
		Erilliset akselit	2	-	RIV, PPW	RIV, PPW	RIV, PPW	RIV, PPW	RIV, PPW
ei RIV ei PPW	Erilliset akselit	Telit	3	-	RIV, PPW	RIV, PPW	RIV, PPW	RIV, PPW	
		Telit	4	Virkatarve-vaunut	Kansainväl. liikenne (4)	Kotimaan liikenne (4)	Kansainväl. liikenne (4)	Kotimaan liikenne (4)	
PPW	Telit	8	Virkatarve-vaunut	Kansainväl. liikenne (4)	Kotimaan liikenne (4)	Kansainväl. liikenne (4)	Kotimaan liikenne (4)		

Huomautuksia

- (1) paiksi koodinnumero 10
- (2) rautateiden muille vuokraamia vaunuja käsitellään P-vaunuina, esim. DB:n Railshipille vuokraamat Shimms-vaunut
- (3) koodinnumero 10 on myös vaunuissa, joissa on erilliset akselit; RIV- ja PPW-määräykset eivät ole pakollisia teollisuuden käyttämien vaunujen kohdalla
- (4) kiinteä tai vaihdettava raideleveys; kansainvälinen liikenne erityissopimusten mukaan
- (5) koskee vaunuja, joiden lajitunnus on I ja jotka ovat INTERFRIGON omaisuutta
- (6) koskee vaunuja, joiden lajitunnus on I ja jotka kulkevat INTERFRIGON alaisuudessa, mutta eivät ole INTERFRIGON omaisuutta, esim. DB:n Transhermos GmbH:lle ja FS:n Transfesalle vuokraamia vaunuja

VR:N KAUKOLIIKENTEEEN AIKATAULUIHIN MUUTOKSIA 16.8.

VR:n kaukoliikenteen aikataulut muuttuvat 16.8.1999 alkaen. Helsingistä klo 6.58 Ouluun lähtevä ja Oulusta klo 15.52 Helsinkiin lähtevä pikajuna muuttuvat InterCity-juniksi.

Uusien InterCity-junien lähtö- ja saapumisasema on Oulu, kun aiemmin pikajunat jatkoivat matkaansa Rovaniemelle. Rovaniemen yhteys ei kuitenkaan häviä, vaan Rovaniemen yhteydet uusille InterCity-junille hoituvat pikajunilla P 974 ja P 973. Matkustajille uudet järjestelyt merkitsevät junan vaihtoa Oulussa. Junien saapumis- ja lähtöajat Rovaniemeltä säilyvät ennallaan.

Pikajuna P 974 Rovaniemen ja Kajaanin välillä liikennöi kaikkina päivinä. Perjantaisin ja sunnuntaisin se jatkaa Kuopioon. Pikajuna P 973 liikennöi Kuopiosta Rovaniemelle maanantaisin ja lauantaisin sekä muina päivinä Kajaanista Rovaniemelle.

16.8. alkaen Helsingin ja Turun välillä liikennöi jälleen kaksi Pendolino-junaa. Kesän aikana liikenteessä oli vain yksi Pendolino-juna kerrallaan ovien korjaustöiden takia.

Aamun ensimmäinen Pendolino-juna lähtee Turusta klo 6.40 maanantaista perjantaihin, lauantaisin ja sunnuntaisin lähtöaika on klo 6.35. Klo 11.00 lähtevä Pendolino liikennöi maanantaista lauantaihin, ja sunnuntaisin vuoro ajetaan pikajunana. Iltapäivälähdöt Turusta Helsinkiin ovat päivittäin klo 13.10 ja 18.00.

Helsingistä Turkuun Pendolino-junat lähtevät klo 9.06, 15.38, 17.02 ja 21.30. Klo 17.02 lähtevä juna ei kulje sunnuntaisin.

Kesän uudet InterCity-yhteydet jäävät voimaan. Helsingistä klo 19.30 lähteneen junan lähtöaika muuttuu neljä minuuttia myöhemmäksi. InterCity-junat lähtevät Helsingistä klo 13.06 ja 19.34, Turusta klo 7.30 ja 15.50. Helsingistä klo 19.34 lähtevä vuoro ei kulje lauantaisin. Vastaavasti Turusta aamulla klo 7.30 lähtevä juna ei liikennöi sunnuntaisin.

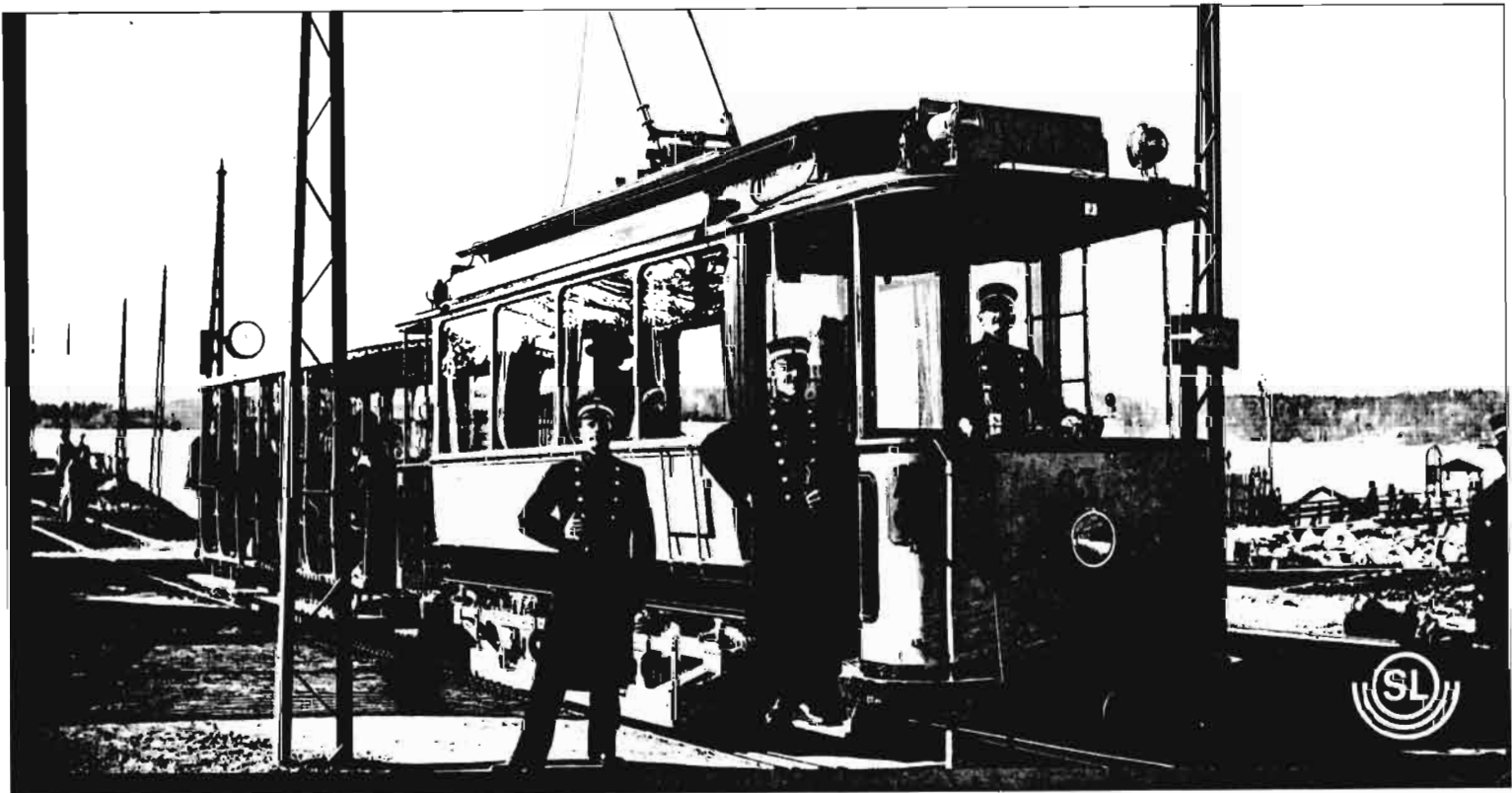
Turusta klo 16.55 Helsinkiin lähtevä pikajuna kulkee 16.8. alkaen joka päivä.

Lisätietoja aikatauluista saa asemilta, VR:n palvelunumeroista, Internetistä osoitteesta: www.vr.fi ja teksti-TV:stä sivulta 434.



SL-KUULUMISIA

Tidtabell • Sommar
Tunnelbana Röda linjen
 Fruängen/Norsborg–Mörby/Ropsten
 From 28 juni tom 15 augusti 1999

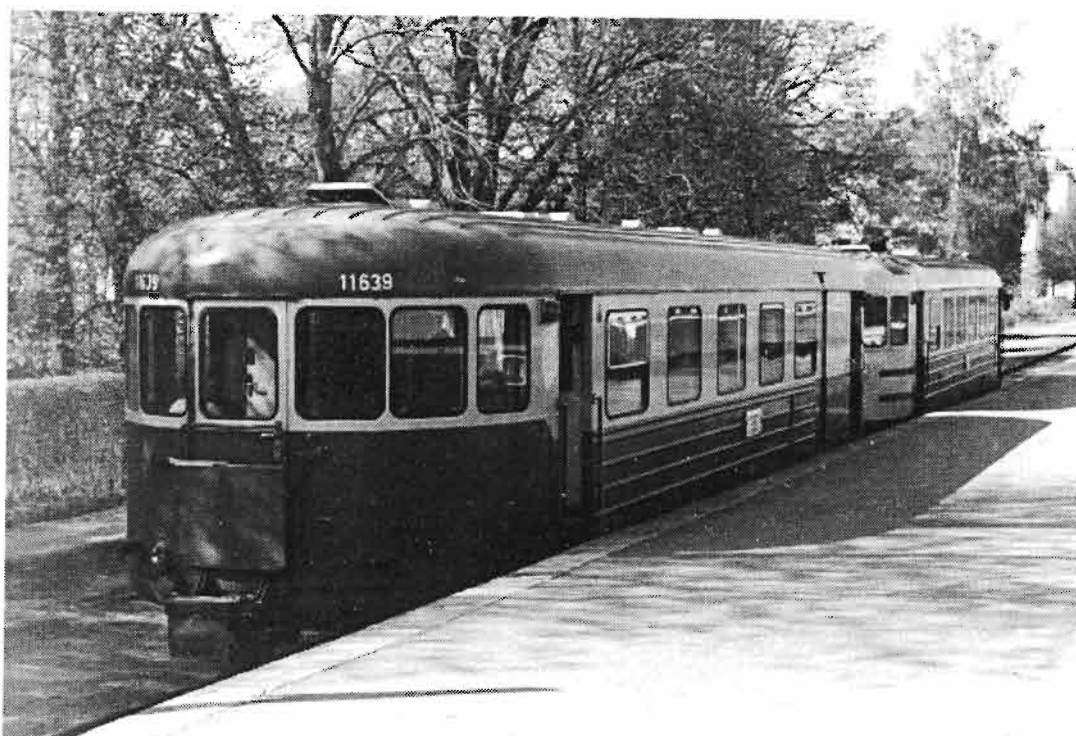


Stockholms Lokaltrafik esitteli tämän kesän kesäaikataulujensa kansissa vanhoja valokuvia 1900-luvun linjaliikenteestä Tukholman läänissä. Kuvassamme on A2-tyyppinen Asean 1904-06 valmistama moottorivaunu. Kuva on otettu Ropstenilla 1910-luvulla. Vaunu liikennöi silloin linjalla 5 reittiä Karlberg-Tegelbacken-Normalmstorg-Sturegatan-Ropsten. Vuosien 1909-1914 aikana kuljetettiin linja 5:n vaunut lisäksi lautalla Lidingöön, jossa ne jatkoivat Kyrkvikeniin Pohjois-Lidingössä. (Foto: Spårvägmuseets arkiv). Verratkaapa vain paikallisiin tai helsinkiläisiin kuiviin ja hankalasti luettaviin aikataulukirjoihin. Tarttiskos tehrä jottai? Uutta vaunu 2000:ta on jo runsaasti liikenteessä. Parhaimmillaan näimme elokuussa kolme vaunua vihreällä linjalla, kun vaihdomme junasta toiseen ja vastakkaisesta suunnasta tuli juna asemalle.

Esa Lindros

VANHA VALOKUVA KERTOO

H 375 (Dm 7 x 2) 21.05.81 Raisio(Kuva M.Rantala)



H 373 (Dm7 + EFiab) 21.05.81. Turku (Kuva M.Rantala)

Teksti ja kuvat Tapani Vuorio

Junaan "Suomi kuorma-auto"

Mistä saan pienoisrautatielle suomalaisen 40-60 luvun kuorma-auton. Kuvan 1. Magirus kuorma-auto ei oikein näytä suomalaiselta. Takapyörien päällä olevat pyöreät pyörän mukaiset kurasuojat eivät oikein anna oikeaa vaikutelmaa , sillä ne olivat melko harvinaisia siihen aikaan, samoin suistolistan puuttuminen lavan reunasta häiritsee. Ensin siis pyöreä kurasuoja pois, ota ne veistämällä tai sahaamalla jos ne eivät ole irtosaana. Suistolista tai suistorauta tehdään lavan ala reunasta vähän ylös. Ohuesta styreeni suirosta sen saa kätevästi, suistoraudan taas 0,3mm:n messinki ym. langasta. Vielä pyörän taakse roiskeläpät esim. paperista tai ohuesta metalli levystä. Vaikutelma kuvassa 2 on selvästi toinen. Merkistä riippuen puskurin päihin voi vielä tehdä oja nuolet . Tosin se oli enemmän merkki ja malli kohtaista. Rakennus aineeksi sopii myös 0,3mm:n lanka. Mallin kuorma-autossa on myös kiinteä pressu joka myös oli melko harvinaista.



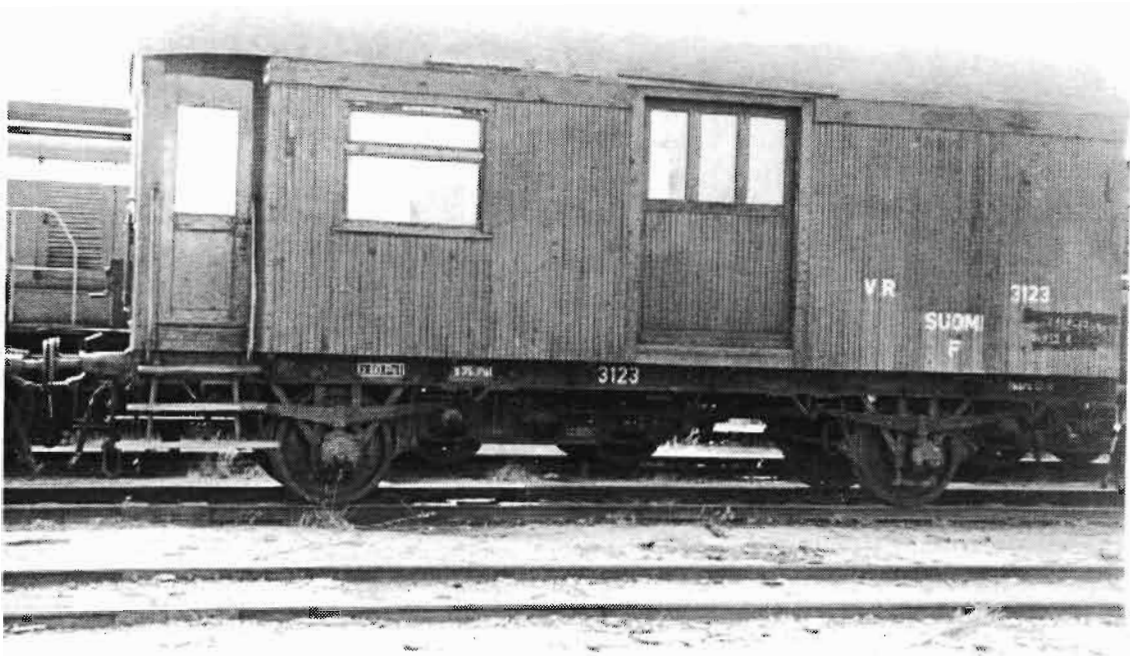
Kuva 1



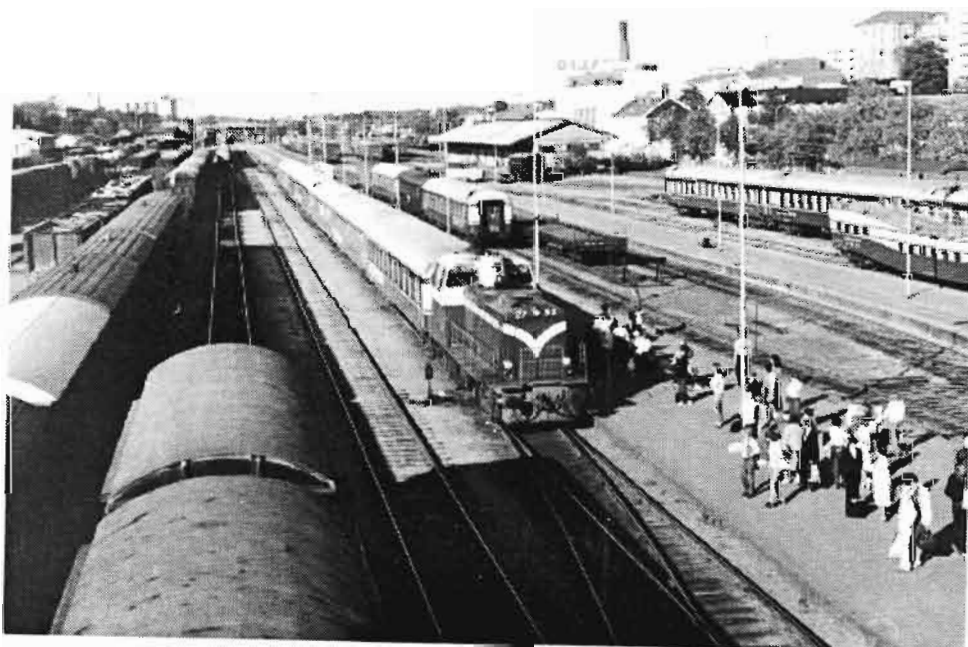
Kuva 2 yllä ja alla



VANHA VALOKUVA KERTOON



F 3123 Pieksamäen ratapihalla romujonossa kesäkuu 82 (Kuva M.Rantala)



P 127 tulossa Turun asemalle 2.6.81. (Kuva M.Rantala)

Syyskauden 1999 ohjelma

Ti	07.09.99	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	Kesäkauden diakuvasatoa
Ti	21.09.99	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	
Ti	05.10.99	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	19.10.99	klo 18.00	Räntämäki	PRT-ilta	

La	30.10.99	klo 12.00 - klo 18.00	Turun Konserttitalo	17. VALTAKUNNALLISET PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT
Su	31.10.99	klo 11.00 - klo 17.00		

Ti	09.11.99	klo 18.00	Räntämäki	Kerhoilta	
Ti	23.11.99	klo 18.00	Räntämäki	SYYSKOKOUS	Lisäksi PRT-ilta
Ti	07.12.99	klo 18.00	Räntämäki	Pikkujoulu	Harrastajakuvia

Sekä kerho- että PRT-illat ennen PIENOISRAUTATIEPÄIVIÄ kulunevat pienoisrautatiepäivien valmisteluun.



Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus

Puheenjohtaja	Mika Rantala	Uimarinpolku 2 B 3	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

LÄH. TENDERI
PL 61
20521 TURKU

KUTSU TKLK RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄISEEN SYYSKOKOUKSEEN

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Röntämäen asemalla, os. Heikki Huhtamäen katu 3, tiistaina 23.11.1999 alkaen klo 18.00.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Kokouksen jälkeen on pienoisrautatieilta.

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 2000 ja päätetään sen vahvistamisesta.
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodeksi 2000.
Hallituksen esitys: Jäsenmaksu pidetään ennallaan eli on siis 150,-.
7. Esitetään tulo- ja menoarvio vuodeksi 2000 ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodeksi 2000.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa sekä näiden varamiehet vuodeksi 2000.
10. Päätetään kokous.