

TENDERI



- UIC ASIAA
- PR-PÄIVÄT 2001
- Helsinki-Turku radan vaiheita



1 - 2002

Tenderi tulee

Yhtä varmaa kuin uusi vuosi on myös uusi Tenderi. Vaikka talvi on toistaiseksi ollut vähäluminen, niin varmasti luntakin tulee taas riittävästi. Tänä talvena ei ole Röntämäessä tarvinnut tehdä lumitöitä ennen kokoukseen pääsyä, sillä Pansiossa lumenluonti kuuluu muille.

Vuoden 2001 merkittävin tapahtuma meidän harrastusrintamallamme oli eittämättä syksyllä Porvoossa järjestetyt pienoisrautatiepäivät. Saadusta palautteesta päätellen päivistä tuli kaikille mukaantulijoille, niin osanottajille kuin järjestäjille positiivisesti mukavat pienoisrautatiepäivät. Seuraavat PR-päivät järjestää Märklin Club of Finland. Paikka ei ole vielä varmistunut.

Meillehän sopivat taas mainiosti vuodet 2003 (yhdistyksen 20-vuotisjuhlavuosi) ja tietysti 2008, jolloin on 100-vuotta Turun raitiotien liikenteen aloittamisesta. Nämä myös päätettiin joulukuussa Porvoossa.

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.

Yhdistyksemme tulee olemaan jollain tavalla esillä myös 2002 Turun Kirjamessuilla. Ja toukokuun alussahan olemme mukana suuressa Keräilyn Maailma 2002 tapahtumassa Turun Messu- ja Kongressikeskuksessa,

Tenderimäisin terveisin

Esa Lindros
toimitussihteeri

Kannen kuva

Lainaus Suomen matkailusta nro 2 1955

Seuraava Tenderi

Seuraava Tenderi ilmestyy elokuussa ja siihen tuleva aineisto on oltava toimituksella heinäkuun loppuun mennessä. Tierankadulle ei enää voi jättää Tenderiin tarkoitettua postia mutta Brahe Centerin Keräilyosuuskunta Brahen postilaatikkoon voi käyttää. Sopii mainiosti es. Askartelukeskuksesta käydessä. Laatikolle pääsee arkisin 7-23 ja su 9-23,

Sisältö

- 3. Kuskin pukilta
- 4. Tku – Hki radan vaiheita
- 8. PR-päivät Porvoossa
- 11. UIC asiaa
- 15. Kokouskutsu ja yhteystiedot
- 16 Kokousaikataulu

Jäsenmaksu 2002

Lehden mukana on postitettu kaikille arvoisan yhdistyksemme jäsenille pankkisiirto jäsenmaksun suoritusta varten. Muistithan merkitä viitenumeron maksaessasi kotimikrolla tai automaattilla.

Tenderi

Tenderi on Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenlehti.

Lehden osoite: PL 61 20521 TURKU

Toimitus:
Päätöimittaja: Ilmo Kajala (vastaava)
Toimittajat: Mika Rantala
Olli Savela
Esa Lindros 0400-524146

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



Kuskin pukilta

27.12.2001

Tätä kirjoittaessani on joulunvietto vielä täydessä käynnissä. Tässä joulutunnelmiin vaipuneena tulee mieleeni, miten ennen vanhaan 1950- ja vielä 1960-luvuilla joulua odotellessa käytiin kaupungilla liikkeitten näyteikkunoita katsomassa ja laskettiin kuinka monessa oli sähköjuna kulkemassa. Tuolloin sähköjuna vielä tarkoitti nimenomaan pienoisorjuna, VR:n sähköistyksestä ei tavallisella kansalaisella ollut vielä hajuakaan. Sähköjuna oli vielä tärkeällä sijalla monen pojan lahjatoivomuslistalla, mutta ilmeisesti sillä oli suurta symboliarvoa yleisemminkin elintason ja tavaravaliokimien kohenemisen ilmauksena. Sähköjuna kun ei mitenkään ollut pelkästään lelukauppojen tai tavaratalojen rekvisiittaa, vaan semmoisen saattoi nähdä pumpulilumihankien keskellä melkein alan kuin alan myymälän ikkunassa. Muistan ainakin autoliikkeen Linnankadulla, maalikaupan Aninkaistenkadulla sekä kangaskaupan Eerikinkadulla; tämä jälkimmäinen ei ollut pelkkä soikiorata, vaan kokonainen pienoisorautatie. Oli Märkliniä, Fleischmannia, Pikoa ja Trixiä, ehkä vielä muitakin. Nyt kaupungilla kulkiessa voi vain todeta, että sähköjuna perinteisenä jouluikkunasomisteena on jo kokolailta kadonnut ilmiö; hyvin tunteamme lelukauppakin Linnankadulla pitää traditiota yllä hiukan hengettömän tuntuisesti.

Maailmalla on todettu pienoisorautatieharrastuksen olevan pahasti ukkoutumassa. Tämän voi havaita myös kaupallisten valmistajien valikoimista; ne ovat vastanneet ilmiöön lisäämällä viisikymppisiä harrastajia ja keräilijöitä kiinnostavien sodanjälkeiseen aikaan sijoittuvien mallien tarjontaa. Tämä toimii varmasti jonkin aikaa, onhan tämä ikäluokka nyt ostovoimaisinta, mutta kun se vähitellen poistuu, ei jälkikasvu olekaan enää samassa määrin eikä menekki enää taattu. Suomessa ei näytetä tarjontaan edes panostettavan, kuulin juuri, että Helsingissäkin Stockmann aikoo lopettaa Fleischmannin myynnin. Hintatasossa olisi täällä ehkä myös tarkistamisen aiheita, niin kauan kuin esim. Saksasta saa samat tavarat kuluineen melkein puolta halvemmalla kuin täältä.

Vaikka puhun tässä kaupallisista tuotteista, joita monet harrastajat eivät edes pidä oikeana pienoisorautatiekalustona, olen sitä mieltä, että niillä on - tai olisi - suuri merkitys nimenomaan uudelle sukupolvelle harrastuksen herättäjänä. Kaupallinen pienoisorautatie, tai sanotaan sitten vaikka leikkijuna, tarjoaa helpon tien saada tuntumaa niin pienoisorautatieharrastukseen kuin oikean rautatienkin maailmaan. Niin kauan kuin tarjonta on vähäistä ja kallista, ei kysyntääkään voi kovin paljon olla. Harrastajayhdistyksillä onkin asiassa jonkinlainen avainasema, niiden - siis meidän - vastuulla on aika pitkälti harrastuksen esilläolo julkisuudessa. Tässä yhteydessä voi kiitoksen tällä kertaa osoittaa porvooolaisille kollegoille, heidän ansiostaan tänäkin vuonna saatiin järjestetyksi pienoisorautatiepäivät, ja vältettiin katkos päivien jatkumossa!

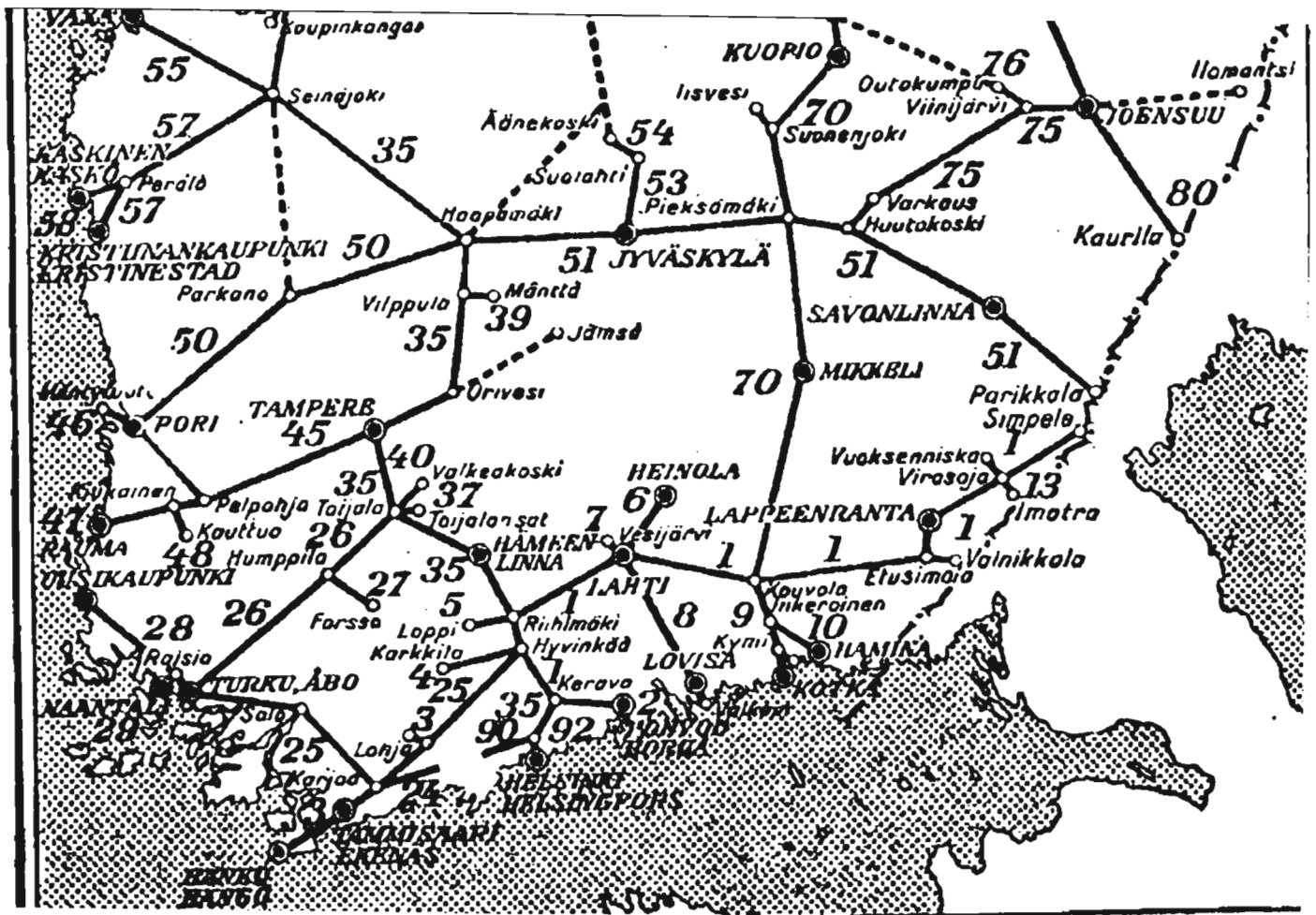
Toivotan kaikille kerholaisille oikein hyvää vuotta 2002! Muistatthän, että nyt sitten pelataan pelkästään Euroilla, niin jäsenmaksujen kuin muunkin rahaliikenteen osalta.

Ilmo Kajala

Matkustajaliikenne Turku-Helsinki-radalla 1940- ja 1950-luvulla

(A-MS) Pääasiallinen pitkän matkan kulkuneuvo 1940- ja 1950-luvulla oli juna. Linja-autoliikenne alkoi yleistyä 1950-luvulla, mutta henkilöautoja oli harvoilla ennen vuosikymmenen loppua. Ajan tapahtumat vaikuttivat tietysti eniten liikennöintimahdollisuuksiin ja -haluihin. Matkustamisen syynä oli yleensä selvä tarve: virallisten asioiden hoito, työmatkat, sairaanhoito, opiskelu, sukulais-tapahtumat tai vastaavat. Harvemmin syynä oli matkustamisen huvi tai halu. Olympialaisetkin koettiin mahdollisuudeksi näyttää, kuinka hyvin asiat Suomessa osattiin hoitaa. Matkailukin tuntui olevan vakava asia.

Vielä vuonna 1940 junat kulkivat kohtalaisen hyvin sotaa edeltäneen ajan tapaan. Helsingin ja Turun väliä kulki kaksi pikajunaparia ja kaksi henkilöjunaparia. Pikajunat käyttivät aikaa kolme ja puoli tuntia, henkilöjunat reilut viisi tuntia. Väli rauhan aikaan pystyttiin vielä lähes samaan, mutta sotatila näkyi nopeasti. Pikajunayhteydet poistettiin 1942, liikenne väheni selvästi ja matkustusajat pitenivät. Junat olivat täynnä ja ne myöhästelivät. Kesään 1944 mennessä junat tarvitsivat jo aika- taulunkin mukaan 5-6 tuntia tälle välille. Yksi pikajunapari selvisi sentään vajaassa neljässä tunnissa.



Rauhan jälkeen Porkkalan alueen vuokraaminen Neuvostoliitolle katkaisi junaliikenteen rantaradalla. Junat eivät saaneet kulkea tällä alueella 5.11.1944 lähtien. Junien oli kierrettävä Hyvinkään kautta. Syysaikatauluista 1944 näkyivät uudet junavuorot ja yhteydet. Aikoja oli vielä pidennettävä seuraavana vuonna. Pikajunat kulkivat 6 tuntia, joskus puoli tuntia pitempäänkin, Turku – Helsinki-väliä. Henkilöjunat tarvitsivat jopa 7 tuntia. Vielä kesällä 1947 kaikki junat kulkivat Hyvinkään kautta, mutta myöhemmin samana vuonna saatiin yksi junapari kulkemaan Porkkalan alueen läpi. Veturi piti vaihtaa venäläiseen Kaukalahdella ja Tähtelässä, vaunujen ikkunat peitettiin luukuilla ja vaunuissa oli venäläiset vartijat aseineen. Näin syntyi "Porkkalan tunneli". Toimenpiteet pidensivät Helsinki-Karjaa-välillä käytettävää aikaa 50 minuuttia verrattuna 1940 käytettyyn aikaan. Kaksi henkilöjunaparia saatiin kulkemaan vuokra-alueen läpi vuonna 1948. Suorat yhteydet matkustajaliikenteessä Hyvinkään kautta voitiin lopettaa. Toimenpiteet vuokra-alueen kummassakin päässä saatiin vähitellen sujumaan ja lopulta ne veivät enää 6-10 minuuttia kummassakin päässä. Pikajuna kulki Turku – Helsinki-välin vuosina 1947-1955 noin neljässä ja puolessa tunnissa, henkilöjuna tunnin kauemmin.



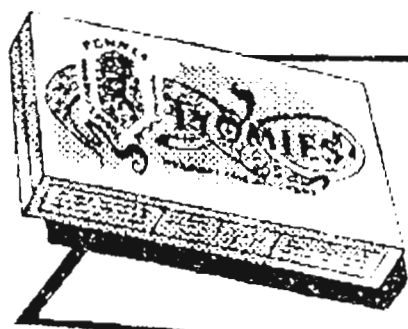
Matkustajavaunujen mukavuus tietysti lisääntyi 1950-luvun lopulle mentäessä. Sota-aikana ja pitkään sen jälkeenkin näkyi kalustopula ja ikääntyminen. Vaunut, käytävät ja eteiset olivat aina täynnä. Vaikka virallisesti toivottiin, ettei tarpeettomasti matkustettaisi, tarpeellistakin matkustamista oli yli kapasiteetin. Sota-aikana sotilaita riitti jokaiseen junaan tungokseen asti ja pahimpiin paikkoihin lisättiin härkävaunuja sotilaiden tarpeisiin. Niihin saattoi päästä siviilitkin odottamasta tuntikausia tai yli yönkin asemilla, koska juniin ei kertakaikkiaan mahtunut. Pommitusten takia junat myöhästelivät. Sodan jälkeen tungos helpotti, mutta kapasiteetti väheni, koska kalusto kului loppuun ja kaikesta oli pulaa. Tämä näkyi vaikeuksina ensimmäistä luokkaa myöten.

Rantaradalla oli ravintolavaunu satamaan menevissä junissa paitsi osan vuotta 1942 ja 1945. Pula oli silloin pahimmillaan. Muissakin lisämaksullisissa junissa saattoi vaihtelevasti olla ravintolavaunu. Paljon oli junia, joissa palveluja ei ollut, vaikka matka kesti 6-7 tuntia. Vuonna 1953 ei ravintolavaunuja ollut, mutta seuraavana vuonna laivapikajuniin saatiin kahvilaosasto. Kun liikenne 1950-luvun lopulla vilkastui, saatiin ravintolapalvelujakin lisää. Pysähdykset olivat jo niin lyhyitä, ettei asemien ravintolapalveluja enää kerinnyt käyttää. Turkuun valmistui uusi asemarakennus ravintoloiheen vuonna 1941.

Matkustamisen mukavuus näkyi myös aikatauluista. Niihin merkittiin ravintolavaunut ja kahvilaosastot, väliasemien ravintolat ja lehtienmyyntipisteet. Vaikka jonkinlaista matkailua hovin vuoksi alkoi jo esiintyä, olivat matkustajat yleensä edelleen vain "asiallista" väkeä.



- Kiusaa se oikeuttaa tämä Työmies-savuke.
- Kuinka niin, maistuuhan se.
- Tottakai, mutta sen makoisa tuoksu houkuttelee kaikkia tunkeutumaan tupakkavaunuun.



Joka antaa arvon
kunnan tupakalle
polttaa

TYÖMIESTÄ

Tupakkatehdos **FENNIA** Helsinki

Matkalaukut ja muut suuremmat pakaasit voitiin jättää asemalla junan kuljetettavaksi määräasemalle asti. Pienetkin asemat palvelivat matkustajia toisin kuin nyt. Pitkiä matkoja matkustettaessa junat pysähtelivät joillakin asemilla niin kauan, että asemilla kerkisi hyvin käydä kahvilla tai syömässä. Matkaravinto mainosti innokkaasti palvelujaan ja niitä käytettiinkin. Eväitä täytyi tietenkin olla ainakin lapsia varten. Matkaa varten pukeuduttiin paremmin. Miehillä oli puku päällä, naisilla kävelypuku ja lapsetkin olivat pyhätamineissaan. Vain työpaikkaliikenne lähialueilla tehtiin vaatimattomammin pukeutuneena.

Turku-Helsinki-junayhteyksissä näkyy selvästi kolme jaksoa: sota-aika 1940-44, sodan jälki-vaikutusten aika 1945-55 ja paluu normaaliin 1956-59. Junien nopeus ja matkustusmukavuus ylittivät lopuksi sotaa edeltäneen ajan. Rantarata jäi kuitenkin muun maan ratojen kehityksestä jälkeen tänä kautena. Liekö tämä syynä siihen, että vielä 1970-luvulla hitaat matkustajajunat kolkottelivat harvakseltaan radalla ja todelliset parannukset nopeudessa ja junien määrässä saatiin vasta vuosituhannen loppuun mennessä.



Teksti ja kuvat Esa Lindros

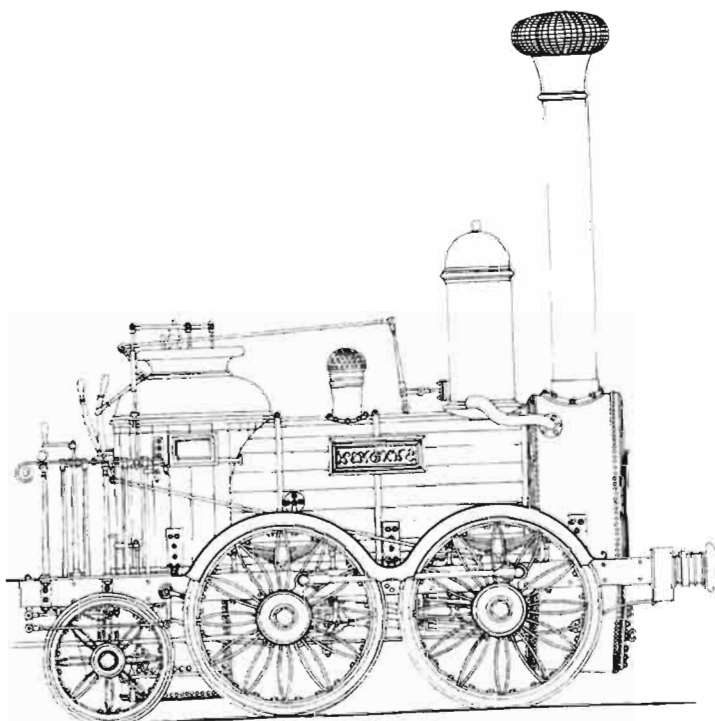
Raideharrastus kasvaa

Maassamme on satoja aktiivisia rautateistä ja kiskoliikenteestä innostuneita harrastajia. Uusia alan yhdistyksiä syntyy vuosittain ja monet välillä hiljaisemmin esillä olleet kerhot ovat tulossa takaisin harrastuksen parrasvaloihin.

Porvoolaiset järjestivät Kokonhallin liikuntasalissa näyttävät pienoisrautatiepäivät joulukuun ensimmäisenä viikonloppuna. Nuori pari vuotta sitten aloittanut Porvoon Pienoismalliharrastajat oli paneutunut tunnolla saamaansa tehtävään ja hoitivat järjestelyt mallikkaasti.

Näytteilleasettajia oli kolmisenkymmentä Rautatiemuseosta yksityisiin keräilijöihin. Myös alan tunnetuimmat kauppiat olivat mukana. Myynnissä oli rautatietavaraa laidasta laitaan ja sen lisäksi alan kirjallisuutta monella eri kielellä sekä tietysti satjoa erilaisia rautatieaiheisia postikortteja. Tapani Laaksomies on kunnostanut vanhan höyryveturin ja tekee sillä tilausmatkoja ja esitteli toimintaansa näyttelyssä.

Toimivia kokonaisuuksia oli pienistä salkkuradoista isoihin puutarharatoihin. Erilaisia autojen pienoismalleja löytyi useita tuhansia. Useat seurakunnat ovat perustaneet pienoisrautatiekerhoja ja toivat omalta osaltaan harrastusta esille.



V^{XIX} VALTAKUNNALLISET PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT

LA 1.12.2001 KLO 12-18.00
SU 2.12.2001 KLO 11-17.00





Lauantaina yleisö ei vielä kunnolla ollut löytänyt tietään näyttelypaikalle mutta sunnuntaina oli ovien aukeamisen jälkeen jatkuva tasainen virta innokkaista katsojista. Tapahtuma oli todellinen koko perheelle sopiva sunnuntainen päiväkävelyn tai autoajelun kohde.

Myös vanhojen pienoismallien keräilijöille riitti ostettavaa. Tarjolla oli runsain mitoin erilaisia vanhoja vetureita ja vaunuja sekä myös jonkun verran urheiluautoista rekkoihin. Useanlaista tavaraa kertyi innostuneiden keräilijöiden kasseihin.

Turun raitiovaunujen nostalgiset pienoismallit, vauhdilla kulkeneet erilaiset junat sekä upeasti maisemoidut radat saivat yleisön innostumaan.

Suomen kiskoliikennekalenteri 2002

Eero Laaksonen on jatkaa upeiden kiskoliikenneaiheisten kalentereiden julkaisua. Markku Nummelin ja Eero Laaksonen ovat tehneet tasokasta työtä. Taitavasti valikoitu kuvien kirja erilaisista radoillamme liikkuvista junista antavat kuvan raideliikenteen moninaisuudesta. Useat kuvat sisältävät suhteellisen nuoresta iästään huolimatta jo melkoisesti historiaa. Kuvat tarkasti kerrottuine kuvauspaikkoineen ja -aikoineen dokumentoivat usein myös paikallishistoriaa. Melkein kaikkia vanhoja kalentereita on vielä saatavissa kustantajalta, joitakin on tosin jäljellä vain muutamia kappaleita. Kustantaja Eero Laaksonen puh. (09) 728 6787



T u l o s s a

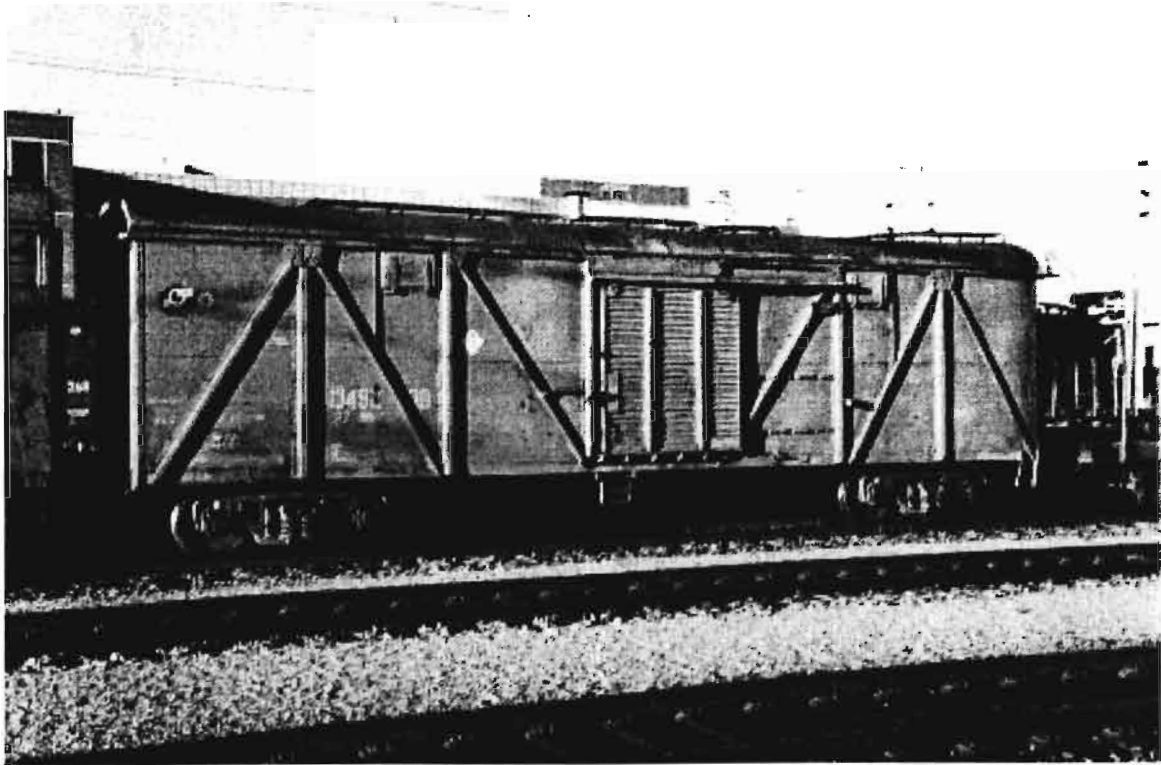
Toukokuun 4 ja 5 päivä suuri

Keräilyn Maailma 2002

Turun Messu- ja Kongressikeskuksessa

- Kymmeniä kokoelmia esillä
- Satoja näyttelyosastoja
- Museoita ja kauppiaita
- Keräilijöiden palveluja
- Toimivia pienoismalleja

UIC-PALSTA



27 KZH21349220 Turun asema 3.11.2001.

Syksyn 2001 tavaravaunusatoa

(OS) Kuluneen syksyn aikana on Turun satamissa – Linnanaukossa ja Pansiossa - sekä ratapihalla voinut nähdä melkoisesti mielenkiintoisia ulkomaisia tavaravaunuja. Sunnuntaina 16.9. ja lauantaina 29.9. havaitsin Turun ratapihalla Latvian (LDZ) ja Ukrainan rautateiden (UZ) umpivaunuja. Tiistaina 2.10. samalla paikalla oli kolme Uzbekistanin rautateiden (UTI) katettua tavaravaunua ja lauantaina 3.11. yksi Kazakstanin rautateiden (KZH) umpivaunu.

Baltian maiden ja IVY-maiden vaunuja on Suomen rataverkolla runsaasti liikkeellä, niihin ei vain tule kiinnitäneeksi usein huomiota, koska nämä vaunut ovat peräisin Neuvostoliiton rautateiden SZD:n melkoisen suuresta vaunuparkista, joka Suuren ja Mahtavan hajoamisen jälkeen jaettiin näiden maiden kesken. Merkinnät ja numerointi ovat edelleen samanlaiset kaikissa vaunuissa, mutta jos kiinnittää huomiota esim. umpivaunun vasempaan yläkulmaan, huomaa äkkiä, että sieltä löytyy mitä erilaisimpia logoja. Lisäksi 2-numeroinen maakoodi paljastaa, mistäpäin vaunu on kotoisin, esim. Venäjän RZD:n maakoodi on 20, Ukrainan UZ:n koodi on 22, Latvian LDZ:llä on koodi 25, Kazakstanin KZH:n koodi on 27 ja Uzbekistanin UTI:n maakoodi on 29.

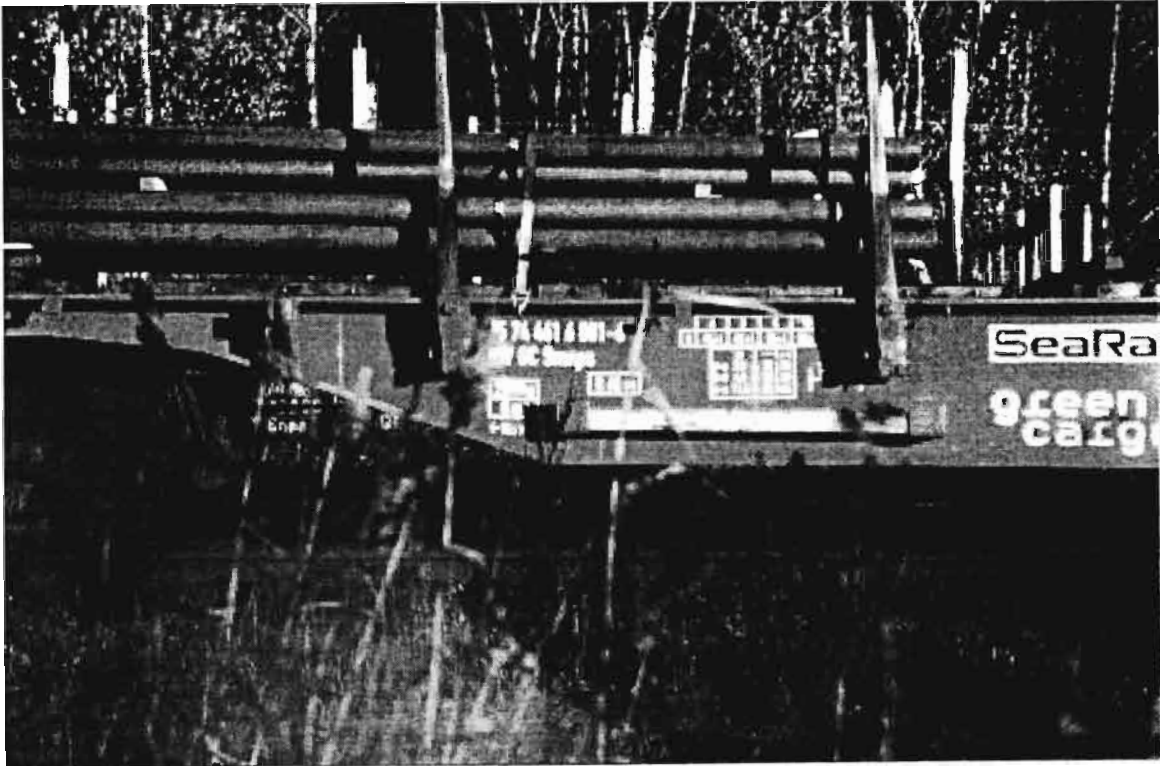
Tosin UTI eikä KZH ole UIC:n vaan pelkästään OSShD:n jäseniä, mutta kyllä kai tällä palstalla voi mainita muitakin kuin vain UIC:n jäsenten vaunuja, ovathan molemmat järjestöt yhteistyössä keskenään.



GreenGargo/SeaRail Smnps 35 74 461 6 001-6
Linnanaukko, SeaRailin telinvaihtohallin edessä 3.11.2001.

SeaRaililla tuli syksyn aikana koekäyttöön GreenCargolta vuokrattu avovaunu, joka jostain syystä ei olekaan maalattu GC:n omiin väreihin eli vihreäksi, vaan DB:n tyyliin punaisiksi. En ole aivan varma asiasta, mutta ainakin GreenCargon julkaisemien kuvien perusteella voi päätellä niin, että täysrevision jälkeen GC maalaa umpivaununsa vihreiksi ja avovaunut punaisiksi. Kyseisen avovaunun littera ja numero on Smnps 35 74 461 6 001-6 ja se rakennettu Combitrans Sweden AB:n Snps-vaunusta (entinen JIT-Transin vaunu), nro 83 74 472 3 015-7, lyhentämällä sitä runsaat 6 metriä, joten vaunun pituus puskimineen on nyt 16,9 m.

Uusi Smnps-vaunu on tarkoitettu lähinnä teräskuljetuksiin, mutta siinä on edelleenkin konttilukot, mikä seikka ei tosin ilmene vaunun litterasta, jonka pitäisi oikeastaan olla Sgmnp. Tätä litteraa UIC ei ole kylläkään toistaiseksi avannut. Lähin mahdollinen, avoinna oleva littera voisi olla Sgmns, jolloin litteranumero olisi 455 1. Eikä tämä ole ainoa omituisuus tässä vaunussa: vaunun revisiotaulukosta käy ilmi, että se on ollut viimeksi revisiossa 15.2.1997, mikä tarkoittaa tietysti entistä Snps-vaunua. Luulisi kyllä, että uusi vaunu olisi saman tien myös tarkastettu ja saanut siitä vastaavan merkinnän, jossa vuosiluku olisi ollut 2001. Toinen kummallisuus on vaunun numeron ensimmäinen 2-numeroinen luku eli vaihtomenettelykoodi 35, joka tarkoittaa vuokrattua telivaunua, mutta telit ovat kiinteät. SeaRaililta saamani tiedon mukaan vaunussa on kuitenkin vaihdettavat telit, lisäksi toistaiseksi ainoassa ottamassani kuvassa vaunu seisoo telinvaihtohallin leveäraidepuolella. Näin ollen pitäisi vaihtomenettelykoodin olla 36 eikä suinkaan 35.



GreenGargo/SeaRail Smmps 35 74 461 6 001-6
 Linnanaukko, SeaRailin telinvaihtohallin edessä 3.11.2001.

Apropos, GreenCargo on korvannut jo joidenkin vaunujensa omistajarautatien tunnuksen/rekisteröivän rautatien tunnuksen SJ tunnuksella GC. Esimerkkinä olkoon vaikkapa Nordwaggonin Laais⁹²¹-vaunu:

Ennen näin:

24 RIV

74 SJ

435 9 854 - 2^P

Nyt näin:

24 RIV

74 GC

435 9 854 - 2^P





VTG-Lehnkering AG/Russkij mir Zacs 83 56 792 9 002-2 P / 57933459 P. Pansion juna-lauttasatama siirtokuormaushalli 27.11.2001.

Perjantaina 16.11. Turkuun saapui Railshipillä VTG-Lehnkering AG:n omistama säiliövaunu Zacs. Turussa siihen vaihdettiin venäläiset CNII-H3-0-telit (tyyppi 18-100). Vaunu on vuokrattu venäläiselle vaununvuokrausyhtiölle *Russkij mir* ja erikoisuutena siinä on se, että sillä on kaksi numeromerkintää: UIC:n mukainen 12-numeroinen ja venäläinen 8-numeroinen merkintä. UIC:n mukainen numero on 83 56 792 9 002-2 [P] ja venäläinen numerosarja on 57933459 [P].

Koodi 56 tarkoittaa, että vaunu on rekisteröity Slovakian rautateiden ZSR:n alaisuuteen, mutta lisäksi vaunussa on koodi 20, joka tarkoittaa Venäjän rautateitä RZD:tä. Vaunun on rakentanut slovakialainen vaunutehdas Tatravagónka Poprad, joka tunnetaan eritoten AAE:lle ja muille vaununvuokrausyhtiöille valmistamista tuotteistaan.

Vaunu oli keskiviikkona 21.11. esiteltävänä Helsingissä ja se palautettiin Turun kautta takaisin Keski-Eurooppaan keskiviikkona 28.11. Saa nähdä, ruvetaanko näillä vaunuilla jossain vaiheessa kuljettamaan kemianteollisuuden tuotteita Suomen kautta Keski-Euroopan ja Venäjän välillä. 🚂

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus **5255**, **tiistaina 26.3.2002** alkaen klo **18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määräämät asiat.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Ilmo Kajala
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 vuoden 2001 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2001 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.

Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus

Puheenjohtaja
Ilmo Kajala
Lanatie 5 D 109
20540 TURKU
☎ (02) 237 6349

Varapuheenjohtaja
Jarkko Lehtonen
Maallikontie 36
20660 LITTOINEN
☎ (02) 246 1400
GSM 050 339 3048

Jäsen (Prtv)
Kalevi Patronen
Aunelantie 7
20210 TURKU
☎ (02) 230 9562
GSM 050 345 9327

Jäsen
Mika Rantala
Uimarinpolku 2 B 3
20660 LITTOINEN
☎ (02) 246 1500
GSM 0500 82 1500

Jäsen (K & M)
Tapani Vuorio
Suovantie 32
20360 TURKU
☎ (02) 238 2009
GSM 040 820 9396

Sihteeri
Olli Savela
Tikankatu 21 K 79
20610 TURKU
☎ (02) 244 2420

Prtv = Pienoisrautatievastaava

K & M = Kuljetuksesta ja majoituksesta vastaava

Yhdistyksen kerhohuonevastaavana toimii Pekka Rantala, os. Bergeninkatu 2 D 38, 20320 TURKU,
☎ (02) 239 0378 ja 0500 877 708

Kevätkauden 2002 ohjelma

Ke	02.01.02	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	08.01.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	22.01.02	klo 18.00	Pansio 5255	Höyryveturiasiaa, luennoitsijana J-P Viitanen
Ti	05.02.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	06.02.02	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	26.02.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	06.03.02	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	12.03.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	26.03.02	klo 18.00	Pansio 5255	KEVÄTKOKOUS
Ke	03.04.02	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	09.04.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	23.04.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

La	04.05.02		Turun Messu-	Keräilyn Maailma-tapahtuma
Su	05.05.02		keskus	

Ti	07.05.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	08.05.02	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	21.05.02	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

Kerhoradan rakentamisesta kiinnostuneet ottakoot yhteyttä Kalevi Patroseen tai Pekka Rantalaan. Kerhoiltojen ohjelmassa on diakuvien ja videoiden katselua. Tämän lisäksi on tietysti ajoharjoittelua kerhoradalla, joten ottakaa omaa kalustoa runsaasti mukaan.