

2/2004



**Pienoisveturi Vk12
Höyryveturin jäljillä Englannissa I
I-, K- ja L-vaunujen littera-avain
UIC- ja OSShD-uutisia**

TENDERI on Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenlehti, joka ilmestyy vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Sisältää

Kuskin pukilta	3
Pienoisveturi Vk12	4
Höyryveturin jäljillä Englannissa I	6
I-, K- ja L-vaunujen littera-avain	10
UIC- ja OSShD-uutisia	16
Yhteentoimivuuskoodit	19
Maakoodit	21
Syyskokouskutsu	23
Syksyn 2004 ohjelma	24

TENDERIn 2/2004 toimittivat

Ilmo Kajala
Timo Heiskari
Pekka Välimäki
Olli Savela



www.netnic.fi/tklk

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2004

Puheenjohtaja	Varapuheenjohtaja
Ilmo Kajala	Jarkko Lehtonen
Lanatie 5 D 109	Maallikontie 36
20540 TURKU	20660 LITTOINEN
(02) 237 6349	(02) 246 1400
GSM 050 336 0454	GSM 050 339 3048

Jäsen	Jäsen
Timo Heiskari	Kalevi Patronen
Karviaiskatu 2 H 36	Aunelantie 7
20720 TURKU	20210 TURKU
(02) 236 7937	(02) 230 9562
GSM 040 568 4518	GSM 050 345 9327

Jäsen	Sihteeri
Tapani Vuorio	Olli Savela
Suovantie 32	Tikankatu 21 K 79
20360 TURKU	20610 TURKU
(02) 238 2009	(02) 244 2420
GSM 040 820 9396	s-posti: olli.savela@pp.inet.fi

Yhdistyksen kerhuhuonevastaavana toimii Pekka Rantala
Bergeninkatu 2 D 38, 20320 TURKU
(02) 239 0378 ja GSM 0500 877 708



Aasiankiertäjät Bengt Dahlberg (oikealla) ja Till Klingenhäger ovat juuri saapuneet P 832:lla Turkuun.
Vapunaatto 2004
Bengtin ja Tillin matkakertomuksen voit lukea osoitteesta
<http://www.iran-by-train.net/>
Kuva: Olli Savela

Kansikuva

RŽD:n 8-akselinen bensiinivaunu
79456604 [20]
Turku, 2.4.2004
Kuva: Olli Savela





Kuskin pukilta

15.6.2004

Tätä kirjoittaessani poden kesäflunssaa kuumeen kourissa yskänpuuskien ravistellessa ruumist... kroppaani. Mikä siinä onkin, että kun kesä on parhaimmillaan(?), ihmisen pitää saada jotain häiriötä estämään vuodenajasta nauttimista. No, ei pitäne valittaa niin kauan kuin on hengissä, onhan sentään elämä ihmisen parasta aikaa! Niin, ja se kesäkin taisi jo olla se viikko siinä vapun tienoissa...

Kevään edistymistä on ollut mukava seurata kun tiistai-iltaisina kerholle ajellessani siinä Pohjolan sillan alla huomio on kiinnittynyt ratapihankin lisääntyvään vihreyteen. Olen seurailut esimerkiksi saksalaisissa alamme lehdissä julkaistavia kuvapareja joissa teemana on "ennen ja nyt"; takavuosisikymmeninä näissä yleensä seurattiin käyttövoiman muuttumista höyrystä dieseliin ja sähköön tai esitettiin liikennemäärän kasvua. Sitten jouduttiinkin esittelemään liikenteen vähentymistä ja virattomaksi jäänyttä kalustoa. Viime aikoina onkin sitten nähty purettuja ratalinjoja ja autioituneita ja umpeen kasvamisensa aloittaneita ratapihoja. Kaiken edistyksen ja kehityksen nimissä tehdyn yhtiöittämisen, pilkkomisen ja yksityistämisen jälkeen alkaa perinteisissä länsimaissakin nyt olla jo samanlainen puskarys... - siis meininki kuin autuaasti edesmenneen rautaesiripun takaisissa maissa aikoinaan. No, Turun ratapihan ilme ei vielä ole mitenkään paha, kehityksen suunta vain on näkyvissä. Onpahan Suomikin sitten ajan hermolla ja mukana edistyksessä. Eurooppa yhdentyy ja sen ilme yhtenäistyy...

No, kerhoratamme ei toivottavasti tule pusikoitumaan - ainakaan vääristä paikoista - sen paremmin liikenteen puutteesta kuin yhtiöittämisen tms. epämääräisten liiketaloudellisten kähmintöjenkään vuoksi. Päinvastoin radallamme on kuluneena kautena ollut ilahduttavasti liikennettä ja vielä varsin vaihtelevin kalustoin.

Syyskautta ajatellen voidaan olla tyytyväisiä siitä, että pienoisorautatiepäivien järjestäminen tänäkin vuonna toteutuu. Tamperelaiset harrastajat ovat saaneet tila- ja muut kysymykset kuntoon ja päivät tullaan pitämään lokakuun loppupuolella. Että sinne!

Pitemmittä puheita, hyvää kesää kaikille!

Ilmo Kajala

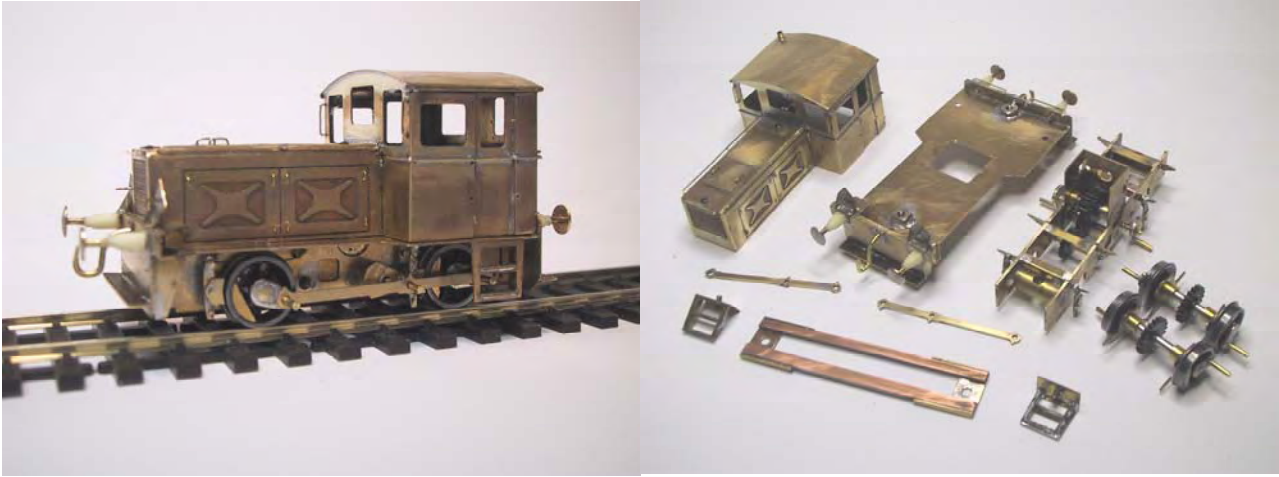
Pienoisveturi Vk12 eli Tve-Ko 3 ja 4

Tätä veturityyppiä oli käytössä 2 kpl. Moottoriveturia käytettiin aluksi kevyeen vaihtotyöhön Turun, Tampereen ja Pieksämäen varikoilla. Junien kasvettua näitä vetureita käytettiin varikkotehtävissä konepajoilla. Valmistajana tälle tyyppille oli Orenstein & Koppel vuonna 1937. Suurin nopeus on 30 km/t ja vetovoima 3030 kp. Tätä moottoriveturia on tallella yksi kappale, numero 104, Savonradan museossa Pieksämäellä. Vetureissa kaikkiin pyöriin vaikuttava vipujarru, hiekoituslaite, paineilmaviheltimet sekä sähkövalot. Vetureiden numerot olivat alussa 103 ja 104. Sarjamerkintänä aluksi oli Mt, vuodesta 1953 Vk12. Vuonna 1962 siirrettiin pienveturisarjaan Tve-Ko ja saivat uudet numerot Tve-Ko 3 ja Tve-Ko 4. Vuodesta 1969 Tve-Ko 4:sta tuli Tve-Lko 4. 1970 Tve-Ko 3:sta tuli Tve 405, kunnes siitä tuli 1972 Tve1 405 ja Tve-Lko 4:stä Tve 409.



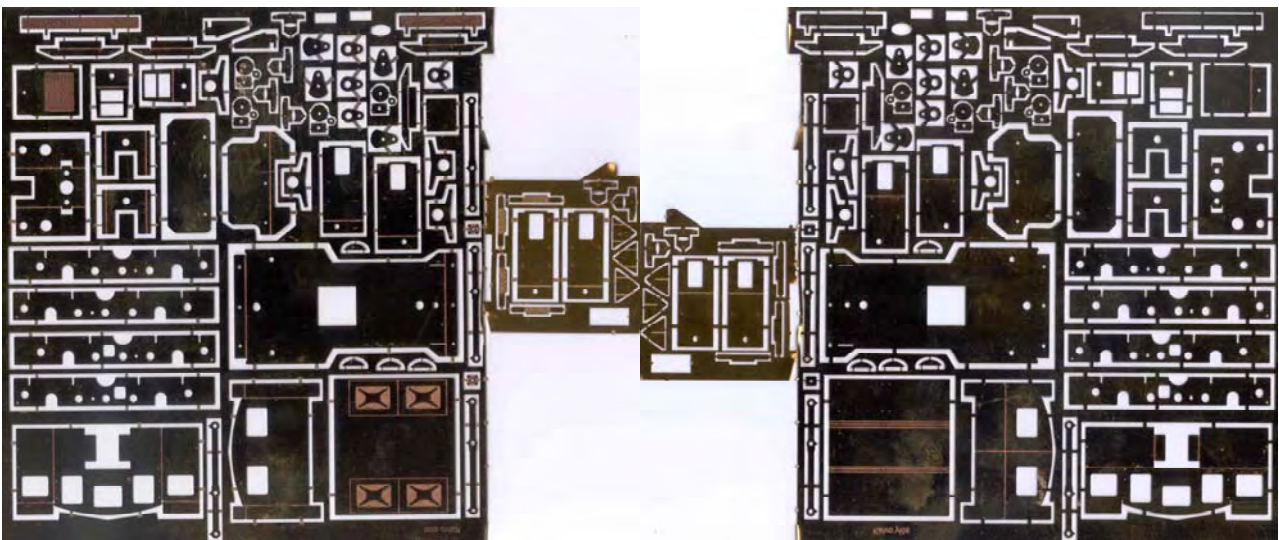
Vk12 104 Pieksämäellä v. 2003, kuva Timo Heiskari

Pienoisveturista on Kai Wikbergin ja Sallisten ansiosta tehty syövytesarja H0-koossa. En ole nähnyt missään julkaisussa piirustuksia ko. pienveturista. Mutta valokuvien avulla mallin kokoaminen ja maalaaminen onnistuu hyvin. Veturin kokoaminen on syytä aloittaa aluskehyksestä. Aluskehyksen sivut tehdään kaksinkertaisesta syövytelevystä. Ulommaisat syövytekehykset eroavat hiukan sisimmäistä. Kehyksen puoliskot kiinnitetään toisiinsa messinkikierreholkilla ja ruuveilla. Juottamisen jälkeen ruuvien kannat hiotaan pois. Moottorin ja pyörinen välity on toteutettu rattaila. Kankikoneisto on vapaasti pyörien mukana liikkuva. Koska näin pieniä pyöriä ei ole saatavana kankitapeilla, joutuu kankitappikiinnitykset tekemään itse syövytteistä. Tätä varten pyörien akseli muodostuu putkesta ja sen sisälle tulevasta messinkiakselistä. Välitysrattaiden akselit ovat samalla tavalla kaksiosaiset. Rattaiden akselit laakeroidaan päistä messinki laakereilla tai kuten minä, akseliputki pyörii sisimmäisen akselin päällä. Tällä tavalla systeemistä tulee ”kestovoideltu”, koska öljy pysyy putken ja akselin sisällä paremmin kuin avonaisessa laakerissa. Jarrukengät kiinnitetään yläpäästä aluskehyksen poikkitukiin.



Malli juotosvalmiina koottuna ja purettuna osiin, kuva Timo Heiskari

Käyntisillan ja puskinlevyjen kokoamisessa ei ole mitään erityisiä ongelmia. Moottorin välityksen aukkoa joutuu hiukan leventämään. Portaat voi juottaa aluslevyyn kiinni tai jättää ruuveilla kiinnitettäväksi. Portaat kiinnittyvät samalla, kun kori kiinnitetään alustaan.



Syövytelevyt molemmilta puolilta, levyt Kai Wikberg, kuva Timo Heiskari



Kuva Petri Sallinen, malli Petri Sallinen

Kirjallisuutta: Eljas Pöhlö ja Mia Pykälä-aho: Finnish Motive Power 1.1.1996. Malmö 1996.
 Tapio Joensuu, Pekka Honkanen ja Eljas Pöhlö: Suomen veturit osa 2. Moottorikalusto, Jyväskylä 1995

HÖYRYVETURIN JÄLJILLÄ ENGLANNISSA

Pekka Välimäki

OSA 1

Kesän kynnyksellä englantilaiset viettivät veturivetoisen rautatieliikenteen 200-vuotisjuhlia National Railway Museumissa Yorkissa. Sehän oli tietenkin nähtävä. Samalla tarjoutui mahdollisuus tutustua englantilaiseen perinnerautatietoihintaan, joka on monessakin mielessä omaa luokkaansa koko maailmassa. Matka herätti monia ajatuksia myös siitä, mitä Suomessa voitaisiin oppia englantilaisten toimintatavoista - ja mitä meillä ei kannata edes yrittää.

Ensimmäinen rautatieaiheinen kirjani oli The Observer's Book of Railway Locomotives of Britain vuodelta 1962, taskukirja englantilaisten höyryvetureiden tunnistamista varten. Kuten moni muukin suomalainen rautatieharrastaja, olen lukenut runsaasti englantilaista alan kirjallisuutta, koska sitä on ollut tarjolla. Englantilaiset ovat onnistuneet luomaan jonkinlaisen sädekehän rautatiehistoriansa ylle, joten myös heidän liikkuvaan kalustoonsa kuuluu lukuisia "klassikoita", olipa siihen asiaperusteita tai ei.



Näkymä RailFestin kentältä: paikoillaan seisovat höyryveturit lämpiminä. Varoventtiilien pauhaamista ei sentään tarvinnut kuunnella.



"Royal Scotsman", 2,2 miljoonan punnan arvoinen (?) museoveturi. Pitkään odotettu tilanne, jossa kuvaajan ja veturin välissä ei parveillut väkeä.

"Mallard", "Flying Scotsman", "Evening Star" ja kumppanit olivat painuneet mieleen niin perusteellisesti, että kun Kari Korpela keväällä 2004 esitti ajatuksen rautatieharrastusmatkasta Englantiin, asiaa ei tarvinnut miettiä pitkään. Tavoitteena oli tutustua National Railway Museumin RailFest 2004:n tarjontaan sekä tärkeimpiin kohtuullisella etäisyydellä Yorkista toimiviin alan museoihin ja perinnerautateihin (englantilaisten museorautateistään yleisesti käyttämä nimitys on "heritage railways", perinnerautatiet).

Matka suunniteltiin mahdollisimman kevyesti, jotta perillä jäi varaa improvisoida. Lensimme Birminghamiin ja vuokrasimme sieltä auton, jolla sitten muutaman matkapäivän aikana ajettiin noin 1000 kilometriä. Majoituksen haimme illalla siltä paikkakunnalta, jolle olimme päätyneet. Konsepti edellytti jonkinlaista kenttäkelpoisuutta, mutta pienet epämukavuudet unohtuivat, kun savutorvet alkoivat lykätä mustaa lakritsaa.

Tarinan ensimmäinen osa keskittyy National Railway Museumiin ja RailFestiin, toisessa osassa kerrotaan näkemistämme perinnerautateistä ja muistakin alan kohteista ja kolmannessa osassa koetetaan tehdä jonkinlaisia päätelmiä matkalla kertyneistä havainnoista.

National Railway Museum ja RailFest 2004

National Railway Museum (NRM) Yorkissa on maailman suurin rautatiemuseo. Sillä on kokoelmissaan yli 100 veturia ja lähes 200 muuta liikkuvan kaluston yksikköä. Lisäksi esineistöön kuuluu noin 3300 pienoismallia. Runsaasta esineistöstään museo itse mainitsee tiedotemateriaalissaan muun muassa 350 000 matkalipun kokoelman. Piirustuksia on niin ikään noin 350 000. Valokuva-arkistossa on noin 1,4 miljoonaa otosta. Talletettavaa riittää, sillä maassa on tehty rautatiehistoriaa yli 200 vuotta - aluksi hevosvedolla ja sitten konevoimalla. Lisäksi siellä on ollut suuri määrä itsenäisiä rautatieyhtiöitä, joiden kaikkien historia ja esineistö kuuluu museon vastuualueeseen.

NRM tekee jo pelkillä mittasuhteillaan vaikutuksen alan harrastajaan. Ollaan rautateiden alkuperämaassa ja se näkyy kaikessa. Ilman RailFestin kaltaista voimannäytettäkin museo tarjoaa paljon nähtävää. Kuitenkin tuo rautatiemuseoiden riesaksi noussut näyttelyiden veturi- ja vaunukeskeisyys on myös NRM:n näyttelytarjonnan ongelmana. Selvähän se, että jos ”Mallard” ja muut vastaavat eivät ole näytteillä, nurinaa kuuluu. Liikkuva kalusto nielee valtavasti säilytys- ja näyttelytilaa ja aina, kun rautatiealan museo saa uusia tiloja, lisää kalustoa on jo odottamassa pääsyä katon alle. Tämä vaikeuttaa rautatiehistorian eri osa-alueiden tasapuolista esittelyä museoiden tiloissa.

NRM:n tapaisessa museossa kierrellessä tulee ajatelleeksi sitä, kuinka valtavasti materiaalia kokoelmassa on ja kuinka pieni osa siitä samanaikaisesti on näytteillä. Tilat, taloudelliset resurssit ja näyttelypolitiikka sanelevat lähtökohdat ja näyttelyitä suunnittelevat henkilöt tekevät ratkaisut näytteille pantavista esineistä. Museovieraat eivät koskaan näe kuin murto-osan kokoelmien aarteista. On kuitenkin muistettava, että museon ensisijaisena tehtävänä on kerätä ja tallentaa jälkipolville omaan vastuualueeseensa liittyvää aineistoa. Näyttelytoiminta on tuon päätehtävän rinnalla toisarvoinen ja käytännössä myös riippuvainen sen toteutumisesta.

Museon myymälässä oli runsaat valikoimat rautatieaiheista tavaraa, osittain asiallista ja osittain rihkamaa. Itseäni viehättivät erityisesti jäljenteet vanhoista rautateiden mainosjulisteista sekä hienot veturiaiheiset väripiirroksot. Erikoisuutena olivat kivihiilestä tehdyt noin HO-mittakaavaiset veturimallit, jotka olivat materiaaliinsa nähden hämmästyttävän tarkkoja. No, jos Suomessa myydään puujunia, mikä ettei Englannissa hiilikoneita.

RailFest 2004:n aikana kirjallisuutta ja muutakin rautatieaiheista myyntitavaraa riitti, sillä alueella oli myös ennätysmäinen määrä alan yhteisöjen ja yritysten myyntipöytiä. Pelkästään myynnissä olevan valikoiman huolellinen läpikäyminen olisi vienyt koko päivän. Uutta ja käytettyä kirjallisuutta oli niin paljon, että hankintakynnystä oli korotettava heti alkumetreillä. Myös englantilaisten esikuvien mukaista pienoisorautatiekalustoa oli saatavissa runsaasti.



Veturiaiheista tarinaa kuultiin päivän mittaan runsaasti. Tässä kerrotaan tankkiveturiaiheista kaskua.

RailFest 2004 järjestettiin 29.5. - 6.6.2004 veturivetoisen rautatieliikenteen 200-vuotisjuhlien kunniaksi. NRM:n laajalle ulkoalueelle koottiin englantilaisenkin mittapuun mukaan poikkeuksellisen suuri liikkuvan kaluston näyttely, pääasiassa vetureita. Kalusto oli peräisin sekä NRM:n että monien perinnerautateiden eli harrastusyhteisöjen kokoelmista. Huomattava osa kuluneista kahdesta vuosisadasta oli höyryveturiaikaa, joten rautahevot olivat tässäkin tapahtumassa keskeisellä sijalla. Lähes kaikki tunnetuimmat englantilaiset höyryveturityypit olivat edustettuina - ja pääasiallisesti sekä käyttökuntoisina että höyryssä. Veturin kehityksen alkuvaiheita juhlissa edusti maailman ensimmäisen höyryveturin, Richard Trevithickin vuonna 1804 rakentaman ”Penydarrenin”, toimiva replica.

Myös Stephensonin kuuluisa ”Rocket”, Rainhillin veturikilpailun voittaja vuonna 1829, oli toimivana replicana näytteillä. Vetureita riitti peräti kymmenen periodisen pääotsikon alle: vain muutama niistä saattoi liikkua alueella, mutta paikallaan seisovien vetureiden hytteihin oli pääsy siltoja myöten ja esittelijät tuntuivat olevan varsinaisia tietäjiä. Juhlien valmistelut olivat edellyttäneet sekä määrällisesti että laadullisesti mittavaa työpanosta ja voimavaroja oli riittänyt myös yksityiskohtien hiomiseen. Järjestelyistä ei tule mieleen erityisempää huomautettavaa, tilaisuus oli hyvin junailtu.

Veturiklassikoita

NRM:n festivaalialueella saattoi vajota yhteen rautatieharrastajan peruspaheeseen, höyryvetureiden tuijotteluun. Hyteissä vierailuun meni mielenkiinto muutaman jonottamisen jälkeen, sillä tapahtumassa oli liikaakin yleisöä. Yhdeksänpäiväisiin juhliin osallistui yli 70 000 kävijää, mitä on pidettävä hyvänä saavutuksena. Myös kuvaaminen oli vaikeaa, sillä väkeä liikkui alituisesti kohteiden ympärillä. Niinpä liiat kuvausambitiot oli unohdettava ja koetettava nauttia tapahtuman ainutlaatuisesta ilmapiiristä.



Vanhoihin vetopeleihin kohdistuvan kiinnostuksen kiihkeys hämmensi välillä suomalaista harrastajaa.

Veteraanivetureita edusti 2-2-2 -pyörästöinen London & North Western Railwayn veturi ”Cornwall”. Single Driverit eli yksillä vetopyörillä varustetut veturit olivat varsin yleisiä rautateiden alkuvuosikymmeninä. Ennen 1800-luvun puoliväliä ratojen, vaunuston ja jarrulaitteiden tekniset rajoitukset ehkäisivät vetureiden suurimpien nopeuksien käyttöä vakioliikenteessä. Vuoden 1840 paikkeilla englantilaisen 50 tonnin painoisen matkustajajunan keskinopeus oli vajaat 40 kilometriä tunnissa. Rautatieyhtiöiden välinen kilpailu alkoi kuitenkin kiihtyä, ja yhtenä kilpailun aiheena oli nopeus. Kun isopyöräinen Single Driver sai kevyen junansa liikkeelle, vauhtia riitti.

Rautateiden kulta-ajan, 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun vetokalustosta nousi esille NRM:n omiin kokoelmiin kuuluva Great Western Railwayn (GWR) 3700-sarjan 4-4-0 -veturi ”City of Truro” vuodelta 1903, joka kuljetti juhlakentän raiteistolla yleisöä kaksivaunuksella junalla. Veturi palautettiin äskettäin käyttökuntoon £ 130 000 hintaisella korjauksella. Veturin tekee tunnetuksi se, että sillä saavutettiin ensimmäisenä veturina Englannissa 100 mailin tuntinopeus vuonna 1904.

Merkittäväksi englantilaiseksi pyörästötyypiksi muodostui 1920-luvulta lähtien 4-6-0, jollainen oli myös VR:n Hk- ja Hv-sarjojen pyörästö. Suurilla rautatieyhtiöillä oli omat muunnelmansa teemasta, ja GWR luotti näihin ”Tenwheelereihin” vielä silloinkin, kun muut yhtiöt jo siirtyivät 4-6-2 -vetureiden käyttöön raskaimmissa pikajunissa. Englantilaisten käytössä isopyöräinen 4-6-0 nähtiin paljon useammin myös tavarajunan edessä kuin Suomessa. Näitä ja muitakin vastaavan kokoluokan vetureita oli esillä sanottaisiinko riittävästi.

BR:n Standard 9F -veturi oli ansaitusti esillä. Näitä 2-10-0 -pyörästöisiä vetureita rakennettiin vielä 1950-luvun loppupuolella 251 kappaletta ja ne olivat kiistatta parhaat BR:n kaudella hankitut höyryveturit. Täysmusta 9F toi mieleen Trumanin - sama tylyn tehokas olemus, jollaista brittivetureista yleensä saa hakea. Englantilaiset maalasivat perinteisesti tavaraliikenneveturit mustiksi ja henkilöliikenneveturit minkä milläkin koristeväreillä. Hyvä että nämä rautateiden mustat leipäkoneetkin olivat juhliassa edustettuina.

RailFestin varsinaiset tähdet kuuluivat joka tapauksessa höyryvetureiden aristokratiaan eli 4-6-2 ”Pacific” -pikajunavetureihin. Oli Southern Railwayn (SR) West Country ”Blackmoor Vale” virtaviivakotelolla malakiitinvihreässä värissä, London, Midland & Southernin (LMS) punaruskea ”Duchess of Sutherland”, BR:n tummanvihreä 7MT Britannia ”Oliver Cromwell” ja sisällä näyttelyhallissa London & North Eastern Railwayn (LNER) sininen A4 ”Mallard”, jolla saavutettiin höyryvetureiden nopeusennätys, 202 km/h, vuonna 1938.

Juhlan keskipiste oli kuitenkin ”Mallardin” veroinen veturiyksilö, englantilaisten palvoma LNER:n A3-Pacific numero 4472, ”Flying Scotsman”. Veturi oli ollut pitkään yksityisomistuksessa ja se myytiin hiljattain tarjouskilpailun perusteella. Liike-elämän piiristä oli osoitettu huomattavaa kiinnostusta veturin hankkimiseen, ja oli pelättävissä, että veturi kyseisen tarjoajan toimesta saatettaisiin viedä pois maasta. Syntyi kansanliike veturin hankkimiseksi NRM:n kokoelmiin. Lukuisat sponsorit riensivät apuun museon tarjousta korottamaan.

Kun tarjouskilpailu päättyi, NRM oli selvinnyt voittajaksi ja legendaarinen veturi liitettiin NRM:n arvokkaaseen kansalliseen kalustokokoelmaan. Veturin hankintahinta vain jäi askarruttamaan tällaista tavallista suomalaista alan miestä: 2,2 miljoonaa puntaa! Junien liikuttamiseen käytetyn vanhan vetokoneen täytyy jo olla jokin kansallinen arvoesine, jos siitä tuollainen summa maksetaan. Suomessa höyryveturista vielä nykyisinkin haluttaisiin maksaa vain romumetallin hinta.



Yksi kirjoittajan suosikeista: Southern Railway West Country-luokan pikajunaveturi, johon omia polkujaan kulkeva suunnittelija O.A.V. Bulleid oli kehittänyt mielenkiintoisia teknisiä ratkaisuja. Toimiakseen kunnolla veturisarja edellytti korkeatasoista käyttöä ja kunnossapittoa.

Myös museaalista moottori- ja sähkökalustoa oli näytteillä ja aktiivikäytössäkin oleva kalusto Pendolinoa myöten oli hyvin edustettuna. Aikapulan takia oli kuitenkin keskityttävä omalta kannalta kiinnostavimpaan tarjontaan. Yksi kokonainen päivä ei tuntunut riittävän ja harkitsimmekin Karin kanssa palaamista museoon vielä seuraavana päivänä. Muitakin houkuttelevia kohteita oli kuitenkin listalla, joten päätimme että yksi päivä Yorkissa sai riittää. Lähdimme museosta viimeisten joukossa todella tyytyväisinä asiakkaina.

UIC:n mukaisen litterajärjestelmän avain

(OS) Tässä numerossa on vihdoinkin vuorossa I-vaunujen eli jäähdytysvaunujen littera-avain. Jäähdytysvaunut (parempi termi tosin olisi vakioilämpövaunut) alkavat tosin olla jo katoava vaunukategoria keskeisessäkin Euroopassa, mutta koska kyseisiä vaunuja on edelleenkin liikenteessä, ei ole mitään syytä sivuuttaa I-vaunujen litteramerkintöjä. Lisäksi vielä K- ja L-vaunujen littera-avaimet.

lähteet:

UIC Merkblatt Nr. 438-2, Kennzeichnung der Güterwagen + Anlage 3 Einheitliche numerische Kennzeichnung der Güterwagen

UIC Leaflet N. 438-2, Identification marking for freight rolling stock + Appendix 3 Uniform numerical marking of freight wagons

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

Alameri ja Ilkka Hovi: Rautatiet ja pienoisorautatiet, Kustannusosakeyhtiö Tammi, 1984



Ibbehlnps 03 80 825 9 463-1 P Stuttgart-Hafen, 9.9.2000
Kuva: Philipp Zipf (DE)



Iaghs 13 80 877 3 830-6 P Kornwestheim Rbf, 22.3.2003
Kuva: Philipp Zipf (DE)

Lajitunnus: I

Jäähdytysvaunu

Litteranumerot: 800 0 - 899 9

Vaunun perusominaisuudet

normaali lämpöeristys (luokka IN)
ilmankierrätys tuulen voimalla pyörivillä roottoreilla
lattiaritilät
jääsäiliöiden tilavuus vähintään 3,5 m³

2-akselinen:	$19 \text{ m}^2 \leq \text{kuormausala} < 22 \text{ m}^2$	$15 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 25 \text{ t}$
4-akselinen:	$\text{kuormausala} \geq 39 \text{ m}^2$	$30 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 40 \text{ t}$

Nivelvaunu tai vaunuyksikkö: erilliset akselit, 2 elementtiä
 $22 \text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 27 \text{ m}$

Lisätunnukset

- a 4 akselia
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: telit
- b 2-akselinen: $22 \text{ m}^2 \leq \text{kuormausala} \leq 27 \text{ m}^2$ (1)
- bb 2-akselinen: $\text{kuormausala} > 27 \text{ m}^2$ (1)
- c lihakoukut
- d kalan kuljetusta varten
- e sähkökäyttöinen ilmankierrätys
- ee nivelvaunu tai vaunuyksikkö: vähintään 4 elementtiä
- f soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, junalautalla tai Kanaalin tunnelin kautta
- ff soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, vain Kanaalin tunnelin kautta
- fff soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, vain junalautalla
- g koneellinen jäähdytys (2) (3)
- gg nestekaasujäähdytys (2)
- h vahvistettu lämpöeristys (luokka IR)

i	vaunun jäähdytyskoneisto saa sähköenergian teknisestä saattovaunusta (2) (3) (5)
ii	tekninen saattovaunu (2) (5)
k	2-akselinen: kuorma < 15 t (1) 4-akselinen: kuorma < 30 t
l	ilman jääsäiliöitä (2) (4)
m	2-akselinen: kuormausala < 19 m ² 2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus ≥ 27 m
mm	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 22m
n	2-akselinen: kuorma > 25 t (1) 4-akselinen: kuorma > 40 t
o	jääsäiliöiden tilavuus alle 3,5 m ³ (2) (4)
oo	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
p	ilman lattiaritiloita
r	nivelvaunu
rr	vaunuyksikkö

Termillä jäähdytysvaunu tarkoitetaan tässä kaikkia kylmäkuljetuksiin soveltuvia, lämpöeristettyjä vaunuja, joiden lämpötila on säädeltävissä.

- (1) Lisätunnuksia "b", "bb", "k" ja "n" ei merkitä nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin.
- (2) Lisätunnusta "l" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "g", "gg", "i" tai "ii".
- (3) Vaunua, johon on merkitty sekä lisätunnus "g" että "i", voidaan käyttää joko yksittäisvaununa tai jäähdytysvaunujunassa (konevaunun kanssa).
- (4) Lisätunnusta "o" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "l".
- (5) Termi "tekninen saattovaunu" viittaa samanaikaisesti junan mukana kulkevaan konevaunuun, korjausvaunuun (molemmissa voi olla majoitustilat) sekä asuntovaunuun, jossa on makuutilat.

Lajitunnus: K

2-akselinen yleisavovaunu

Litteranumerot: 300 0 - 349 9

Vaunun perusominaisuudet

alaskäännettävät laidat ja lyhyet pylväät

kuormauspituus ≥ 12 m

$25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30 \text{ t}$

Lisätunnukset

b	pitkät pylväät
g	varustettu konttien kuljetusta varten (1) (2)
i	siirrettävä kate ja kiinteät päätyseinät (3)
j	varustettu iskunvaimentimin
k	kuorma $< 20 \text{ t}$
kk	$20 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 25 \text{ t}$
l	ilman pylväitä
m	$9 \text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 12 \text{ m}$
mm	kuormauspituus $< 9 \text{ m}$
n	kuorma $> 30 \text{ t}$
o	kiinteät laidat
p	ilman laitoja (3)
pp	irrotettavat laidat

- (1) Ei kuitenkaan UIC:n määrelehdessä nro 590 mainittujen pyörillä varustettujen konttien eli pa-säiliöiden (suursäiliöiden) kuljetusta varten.
- (2) Lisätunnuksen "g" käyttö K-vaunuissa on mahdollista vain, jos vaunuun on lisävarustuksena asennettu konttilukot. Vaunut, jotka on tarkoitettu pelkästään konttien kuljetukseen, täytyy merkitä L-vaunuiksi.
- (3) Lisätunnusta "p" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "i".

Lajitunnus: L

Erikoisavovaunu (erilliset akselit)

Litteranumerot: 400 0 - 449 9

Vaunun perusominaisuudet

2-akselinen:	kuormauspituus ≥ 12 m	$25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30 \text{ t}$
nivelvaunu tai vaunuyksikkö:	2 elementtiä	$22 \text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 27 \text{ m}$

Lisätunnukset

a	nivelvaunu
aa	vaunuyksikkö
b	pa-säiliöiden (suursäiliöiden) kuljetusvaunu (1) (2)
c	kääntöalusta (kääntyvä kuormanaluspalkki) (2)
d	moottorijoneuvojen kuljetusta varten, yksi kuormaustaso (2)
e	moottorijoneuvojen kuljetusta varten, kaksi kuormaustasoa (2)
f	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, junalautalla tai Kanaalin tunnelin kautta
ff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, vain Kanaalin tunnelin kautta
fff	soveltuu Ison-Britannian liikenteeseen, vain junalautalla
g	varustettu konttien kuljetusta varten (2) (3)
h	teräslevykelojen kuljetus vaaka-asennossa (2) (4)
hh	teräslevykelojen kuljetus pystyasennossa (2) (4)
i	siirrettävä kate ja kiinteät päätyseinät (2)
j	varustettu iskunvaimentimin
k	kuorma $< 20 \text{ t}$ (5)
kk	$20 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 25 \text{ t}$ (5)

l	ilman pylväitä (2)
m	9 m ≤ kuormauspituus < 12 m nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 18 m ≤ kuormauspituus < 22 m
mm	kuormauspituus < 9 m nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 18 m
n	kuorma > 30 t (5)
o	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
oo	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: vähintään 4 elementtiä
p	ilman laitoja (2)

- (1) Pyörillä varustettuja kontteja varten UIC:n määrelehden nro 590 mukaisesti.
- (2) Tavaravaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "b", "c", "d", "e", "g", "h", "hh" tai "i", voidaan merkitä lisätunnus "l" tai "p". Tällöin vaunun numeromerkinnän täytyy kuitenkin aina vastata vaunuun merkittyä litteraa.
- (3) Vaunu on tarkoitettu vain konttien (ei kuitenkaan pa-säiliöiden) kuljetukseen.
- (4) Vaunu on tarkoitettu vain teräskelojen kuljetukseen.
- (5) Lisätunnuksia "k", "kk" ja "n" ei merkitä enää nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin. Niissä vaunuissa, joihin ne on aikoinaan merkitty, nämä lisätunnukset saavat olla toistaiseksi.



SeaRail/Nordwaggon Laais⁹²¹ 24 74 435 9 364-2 P Turku, 15.4.2000
Kuva: Olli Savela

UIC- ja OSShD-uutisia

Kazakstan

(OS) Kazakstanin rautatiet hyväksyttiin 19.11.2003 UIC:n aktiivijäseneksi. Samalla muuttui rautatien lyhenne. Tunnus oli aikaisemmin KZH, nyt KTŽ (= Kazakstan Temir Žoly).



Vanha logo



Uusi logo

Uudet määrelehdet UIC 438-2 ja OSShD O+P 538-2

(OS)Ns. yhteentoimivuussäännösten, joiden taustalla on mm Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/16/EY koskien Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta, käyttöönottamisen myötä ovat sekä UIC:n että OSShD:n jäsenten tavaravaunut saamassa yhtenäisen kirjain- ja numeromerkinnän.

Tavaravaunun numero on edelleenkin 12-numeroinen, mutta niiden merkitystä on hieman muutettu. Vaunun numero koostuu 5 osasta, joiden merkitys ja järjestys on seuraava:

- | | |
|--|-------------|
| a) yhteentoimivuus
(aikaisemmin vaihtomenettelykoodi, ks. Tenderi 2/1999) | (2 numeroa) |
| b) maa, jossa tavaravaunu on rekisteröity
(aikaisemmin rautatiekoodi, ks. Tenderi 2/1999) | (2 numeroa) |
| c) tärkeimmät tekniset tunnusmerkit eli litteranumero | (4 numeroa) |
| d) sarjan numero eli järjestysnumero | (3 numeroa) |
| e) tarkistusnumero | (1 numero) |

Yhteentoimivuus- ja maakoodi merkitään sekä numeroin että kirjaimin. Koodi RIV, jota käytetään uudessakin merkintätavassa, tarkoittaa sitä, että vaunun ominaisuudet vastaavat yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE, ransk. STI) ja COTIF-sopimuksen määräyksiä (luettelo 1). Kirjaimin ilmaistu maakoodi, joka on numeerisen maakoodin perässä, on sama, jota käytetään maantieliikenteen ajoneuvojen kansallisuuskilvissä (luettelo 2). Tämä maatunnus on alleviivattu, jonka jälkeen on yhdysviivalla erotettuna rautatieyrityksen/vaununhaltijan tunnus.

Vaununumeron 3. ja 4. luku ilmoitti aikaisemmin rautatien, joka oli joko vaunun omistaja tai jonka alaisuuteen P-vaunu (yksityisvaunu) oli rekisteröity. Monien maiden rautatieuudistukset kuitenkin vaativat rautatiekoodin muuttamista maakoodiksi, joka paremmin vastaa uutta tilannetta. Uudessa maakoodissa otetaan huomioon se seikka, ettei mikään rautatieyritys ole vaunujaan rekisteröidessään enää riippuvainen toisesta rautatieyrityksestä (eli perinteisestä valtiollisesta rautatiestä) ja että jokainen vaununhaltija voi vapaasti valita rautatieyrityksen kuljettamaan omia vaunujaan.

Alla 4 esimerkkiä siitä, miten tavaravaunun numero- ja kirjainkoodit on merkittävä vaununkoriin:

31	RIV	23	RIV	33	RIV	43	
80	<u>D</u> -DB	80	<u>D</u> -BASF	84	<u>NL</u> -ACTS	87	<u>E</u>
0691	235-2	7369	553-4	4796	100-8	4273	361-3
Tanoos		Zcs		Slpss		Laeks	

Mikäli numero- ja kirjaintunnuksia ei voida merkitä yllä olevalla tavalla, kuten on tavallisesti avovaunujen kohdalla, voidaan merkintä tehdä vaunun kehykseen seuraavalla tavalla:

01 87 3320 644-7
RIV E-SNCF Ks

Mielenkiintoista tässä onkin se, että nämä merkinnät koskevat siis myös OSShD:n jäseniä eli siis IVY-maita, esim. Venäjää, Valko-Venäjää ja Ukrainaa sekä Baltian maita. Saa nähdä, milloin ensimmäiseen RŽD:n tai EVR:n tavaravaunuun ilmestyvät UIC:n mukaiset merkinnät.

Yhteentoimivuussäännökset koskevat tietysti myös Suomea, joten kaiken järjen mukaan vastaavat merkinnät tulee maalata myös suomalaisiin tavaravaunuihin, olivat ne sitten kotimaan tai ulkomaan liikenteessä. Onhan VR UIC:n aktiivijäsen ja RIV-sopimukseen kuuluva rautatieyrittäjä.

Perin kummallista on, että UIC:n uusimman määrelehden 438-2 (7. laitos) liite B (=luettelo 1) eroaa monessa kohdassa OSShD:n määrelehden O+P 538-2 vastaavasta liitteestä (liite 1.2), mutta en aio tässä yhteydessä puuttua niihin. Tulevaisuus näyttäköön, kummassa liitteessä on virhe. Kaikki uudet tavaravaunut, jotka on otettu käyttöön 1.7.2003 lähtien, saavat edellä mainittujen määrelehtien mukaiset uudet merkinnät. Muiden tavaravaunujen merkinnät, jotka eivät tällä hetkellä vastaa näiden määrelehtien määräyksiä, muutetaan aina sitä mukaa, kuin sopiva ajankohta ilmenee. Merkintämuutokset on kuitenkin saatava päätökseen viimeistään 31.12.2010.

PPW-sopimuksen alaiset 8-numeroiset vaunut, joiden raideväli on 1524 mm ja joita käytetään ulkomaanliikenteessä sellaisiin maihin, joissa jollakin RIV-sopimukseen kuuluvalla rautatieyrittäjällä on pääkonttorinsa, on numeroitava 12-numeroiseksi viimeistään 31.12.2008. Kaikkien muiden PPW-vaunujen kohdalla takaraja on 31.12.2014.



1.7.2003 voimaan astunut merkintätapa, josta puuttuu kuitenkin littera Sgns. Sitä paitsi maatunnusta NL ei ole alleviivattu.

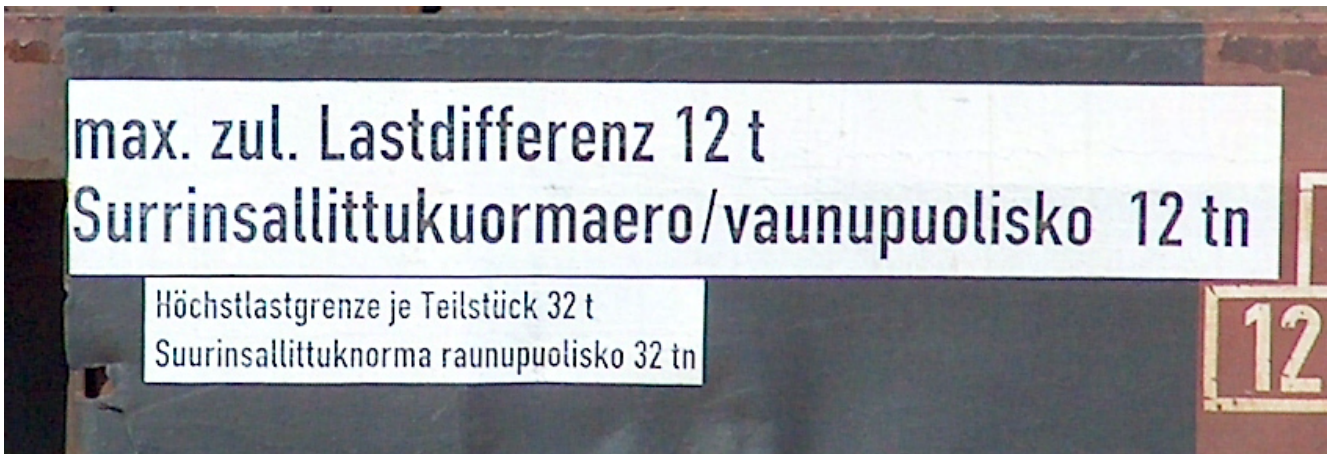
Kuva: Ole M. Nielsen (DK)

Jo syksyn 2003 aikana Ferroviasped/KN Nordic Rail palautti kaikki 40 DB Cargolta vuokrattua Shimmns⁷³⁰-teräskelavaunua (36 80 467 0 291 – 330 P) takaisin Saksaan. Näiden tilalle se vuokrasi 40 saman-tyyppistä Shimmns²-vaunua (34 80 477 7 000 – 039 P) Transwaggonilta.



TRANSWAGGON Shimmns² 34 80 477 7 024-6 P Turku, 24.4.2004
Kuva: Olli Savela

Jaaha, mitähän tästäkin voisi sanoa. No, ihan kiva joka tapauksessa.



KVG Laans (vuokrattu Ferroviasped AG:n KN Nordic Railille) Turku, 24.4.2004
Kuva: Olli Savela

COTIF = Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus

STI = Spécifications techniques d'interopérabilité
Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (YTE)

Tavaravaunujen yhteentoimivuuskoodit

luettelo 1

2. numero ➡		0	1 ¹	2 ¹	3	4	5	6	7	8	9
1. numero ➡	Raideleveys	kiinteä tai vaihdettava	kiinteä	vaihdettava	kiinteä	vaihdettava	kiinteä	vaihdettava	kiinteä	vaihdettava	kiinteä tai vaihdettava
STI/COTIF ² PPW ^{3 7}	0	vapaa	STI/COTIF-vaunut, joiden haltija on RIV-rautateyryitys ⁴		STI/COTIF-vaunut ⁵ , joiden haltija on RIV-rautateyryitys ^{4 6}						
	1	Teollisuuden käyttämät vaunut ⁸									
	2	Erilliset akselit	STI/COTIF-vaunut, joiden haltija on RIV-rautateyryitys ⁴		STI/COTIF-vaunut, joiden haltijalla (rautateyryitys tai ei rautateyryitys) on sopimus RIV-rautateyryityksen ⁴ kanssa		Muut vaunut STI/COTIF		PPW-vaunut ⁹		
	3	Telit	PPW-vaunut ⁹		PPW-vaunut ⁹						
ei STI/COTIF ² ei PPW ³	4	Virkatarve-vaunut ¹	Muut vaunut		Muut vaunut, joiden haltijalla (rautateyryitys tai ei rautateyryitys) on sopimus RIV-rautateyryityksen kanssa, joka on mainittu luettelon ² palstalla D tai E		Muut vaunut		Vaunut, joissa on erikois-numeroit ¹⁰		
	8	Telit ⁵									
	Liikenne	Kotimaan liikenne tai kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	Kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	Kotimaan liikenne	Kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	Kotimaan liikenne	Kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	Kotimaan liikenne	Kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	Kotimaan liikenne tai kansainväl. liikenne erityissopimusten mukaan	

Selitykset

- 1 Poikkeuksia lukuunottamatta ovat koodit 1x ja 2x sekä koodit 40 ja 80 varattu niille vaunuille, joiden haltijat ovat luettelon 2 sarakkeessa D.
- 2 Ennen kuin STI:n tai COTIF:n määräykset astuvat voimaan, ilmaisee tavaravaunuun merkitty lyhenne RIV, että vaunun tekniset ominaisuudet vastaavat UT:n ja UIC:n ohjeita.
- 3 Täydennyksenä PPW-ohjeeseen tavaravaunuun merkitty lyhenne PPW ilmoittaa, että se vastaa tätä ohjetta.
- 4 RIV-jäsenten lista on maakoodiluettelon sarakkeessa E.
- 5 Kiinteä tai vaihdettava raideleveys
- 6 Koodit 0x ja 1x on osoitettu samalle rautatieyritykselle.
- 7 PPW-jäsenten lista on maakoodiluettelon sarakkeessa F.
- 8 STI/COTIF-ohjeet eivät ole velvoittavia teollisuuden käyttämien vaunujen kohdalla. Koskee myös tavaravaunuja, jotka on varustettu erillisillä akseleilla. Koskee myös OSShD:n jäsenten koevaunuja.
- 9 PPW-vaunut, joiden raideleveys on 1435 mm ja joilla on nämä koodit, ovat STI/COTIF-kelpoisia. Sama koskee tiettyjä PPW-vaunuja, joiden raideleveys on 1520 mm (asiaan-kuluvien ohjeiden mukaisesti).
- 10 Määrelehden 438-2 kappaleet 3.3 ja 3.4* eivät koske numerointia, joka sisältää tämän koodin.

*

3.3. - Tärkeimpien teknisten tunnusmerkkien tunnistaminen

4-numeroinen luku ilmaisee jokaisen tavaravaunun tärkeimmät tekniset tunnusmerkit.

Huomautus: Tietyt vaunut saavat erikoisnumeroinnin (ks. liite B), jota kohtien 3.3. ja 3.4. määräykset eivät koske.

Tämä luku käy selville tämän määrelehden liitteessä G olevista taulukoista, jolloin ensimmäinen numero ilmaisee vaunulajin - yleistyyppi tai erikoistyyppi - johon tavaravaunu kuuluu.

3.4 - Sarjaan kuuluvan tavaravaunun numero

Jokaisen vaunulajin sisällä osoitetaan yhtäläisten teknisten tunnusmerkkien avulla määritellylle tavaravaunusarjalle yksi tai useampi 1000 numeron sarja (järjestysnumerot 000 - 999, huom. OS).



Kls⁴⁴³ 21 80 336 1 726-5 Stuttgart-Hafen, 19.8.2000
 Kuva: Philipp Zipf (DE)

Maakoodit

luettelo 2

Numero- koodi A	Maa B	Kirjain- koodi C	Luettelossa 1 mai- nitut rautatieyritykset D	RIV-rautatie- yritykset E	PPW-rautatie- yritykset F
10	Suomi	FIN	VR, RHK	VR	
20	Venäjä	RUS	RŽD		RŽD
21	Valkovenäjä	BLR*	BC		BC
22	Ukraina	UA	UZ		UZ
23	Moldova	MD	CFM		CFM
24	Liettua	LT	LG	LG	LG
25	Latvia	LV	LDZ		LDZ
26	Viro	EST	EVR		EVR
27	Kazakstan	KZ	KTŽ		KTŽ
28	Georgia	GE	GR		GR
29	Uzbekistan	UZ	UTI		UTI
30	Pohjois-Korea	PRK*	ZC		ZC
31	Mongolia	MGL	MTZ		MTZ
32	Vietnam	VN	DSVN		
33	Kiina	RC	KZD		KZD
40	Kuuba	C	FC		
41	Albania	AL	HSh	HSh	
42	Japani	J	EJRC		
44	Bosnia-Hertsegovina ¹	BIH	ŽRS	ŽRS	
50	Bosnia-Hertsegovina ²	BIH	ŽFBH	ŽFBH	
51	Puola	PL	PKP	PKP	PKP
52	Bulgaria	BG	BDŽ, SRIC	BDŽ	BDŽ
53	Romania	RO	CFR	CFR	CFR
54	Tšekki	CZ	ČD	ČD	
55	Unkari	H	MÁV	MÁV GySEV/ROeEE ³	MÁV
56	Slovakia	SK	ŽSSK, ŽSR	ŽSSK	ŽSSK
57	Azerbaidzan	AZE*	AZ		
58	Armenia	ARM	ARM		
59	Kirgisia	KS	KRG		KRG
60	Irlanti	IRL	CIE		
61	Etelä-Korea	ROK	KNR		
65	Makedonia	MK	CFARYM (MŽ)	CFARYM (MŽ)	
66	Tadzikistan	TJ	TZD		TZD
67	Turkmenistan	TM	TRK		

Numero- koodi A	Maa B	Kirjain- koodi C	Luettelossa 1 mai- nitut rautatieyritykset D	RIV-rautatie- yritykset E	PPW-rautatie- yritykset F
70	Iso-Britannia	GB	EWS, RT	EWS	
71	Espanja	E	RENFE	RENFE	
72	Serbia ja Montenegro	YU	JŽ	JŽ	
73	Kreikka	GR	CH	CH	
74	Ruotsi	S	GC, BV	GC	
75	Turkki	TR	TCDD	TCDD	
76	Norja	N	NSB, JBV	NSB	
78	Kroatia	HR	HŽ	HŽ	
79	Slovenia	SLO	SŽ	SŽ	
80	Saksa	D	DB	DB AAE ³	
81	Itävalta	A	ÖBB	ÖBB	
82	Luxemburg	L	CFL	CFL	
83	Italia	I	FS	FS FNME ³	
84	Alankomaat	NL	NS	NS	
85	Sveitsi	CH	SBB/CFF/FFS	SBB/CFF/FFS BLS ³	
86	Tanska	DK	DSB, BS	DSB	
87	Ranska	F	SNCF, RFF	SNCF	
88	Belgia	B	SNCB/NMBS	SNCB/NMBS	
90	Egypti	ET	ENR		
91	Tunisia	TN	SNCFT		
92	Algeria	DZ	SNTF		
93	Marokko	MA	ONCFM		
94	Portugali	P	CP, REFER	CP	
95	Israel	IL	IR		
96	Iran	IR	RAI		
97	Syyria	SYR	CFS	CFS	
98	Libanon	RL	CEL		
99	Irak	IRQ	IRR	IRR	

Selitykset

- * Koodia ei ole vielä vahvistettu
- 1** Koskee Bosnia-Hertsegovinan Serbian tasavaltaa
- 2** Koskee Bosnia-Hertsegovinan kroaattien ja muslimien federaatiota
- 3** Toistaiseksi (viimeistään 31.12.2010 saakka) voivat seuraavat yritykset käyttää numeerisena maakoodina vanhoja numerokoodejaan:
- | | |
|-------------|----|
| GySEV/ROeEE | 43 |
| BLS | 63 |
| FNME | 64 |
| AAE | 68 |

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen syyskokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **tiistaina 19.10.2004 alkaen klo 18.00.**

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Tarjolla kahvia ja kastettavaa.

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 toimintasuunnitelma vuodeksi 2005 ja päätetään sen vahvistamisesta.
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodeksi 2005.
Hallituksen esitys: Jäsenmaksu pidetään ennallaan eli 30 €:ssa.
7. Esitetään tulo- ja menoarvio vuodeksi 2005 ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodeksi 2005.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa sekä yksi varatilintarkastaja tarkastamaan vuoden 2005 tilejä.
10. Päätetään kokous.

Syyskauden 2004 ohjelma

Ti	07.09.04	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	09.09.04	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunuilta
Ti	21.09.04	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

Ti	05.10.04	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	07.10.04	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunuilta
Ti	19.10.04	klo 18.00	Pansio 5255	SYYSKOKOUS

La	23.10.04	klo 12.00 – 18.00	PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT
Su	24.10.04	klo 12.00 – 18.00	TAMPERE VAPRIIKKI

Ti	02.11.04	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	04.11.04	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunuilta
Ti	16.11.04	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	30.11.04	klo 18.00	Pansio 5255	Pikkujoulu

To	02.12.04	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunuilta
----	----------	-----------	-------------	-----------------

Kerhorataa rakennetaan **tiistaisin** ja **lauantaisin**. Rakentamisesta kiinnostuneet ottakoot yhteyttä Pekka Rantalaan, Kalevi Patroseen tai Timo Heiskariin.

Koska yhdistyksen kerhotilat ovat satama-alueella, joka on valvottua aluetta eikä avaimia ole mahdollista hankkia kaikille halukkaille, ei kerhotiloihin pääse ihan milloin vain. Pansion sataman portti on arkisin avoinna klo 19.00 saakka ja rakennuksen 5255 ovetkin ovat tavallisesti aina kiinni, niin olisi suotavaa, että tulisit kerhoiltoihin ja kokouksiin mahdollisimman täsmällisesti (klo 18.00). Jos et pääse tulemaan juuri silloin, soita siinä tapauksessa johonkin seuraavista kännykkänumeroista:

Timo Heiskari	040 568 4518
Ilmo Kajala	050 336 0454
Jarkko Lehtonen	050 339 3048
Kalevi Patronen	050 345 9327
Pekka Rantala	0500 877 708
Tapani Vuorio	040 820 9396

