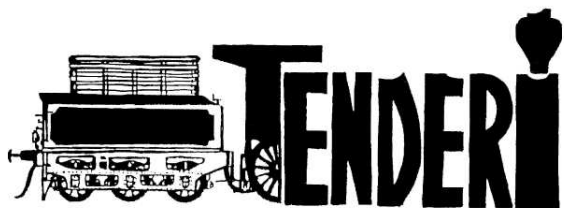


Jo 10 vuotta ja paksumpi kuin koskaan



1/2005



**Uutta kerhoradalla
Rocon Sr 2-version ajovalojen muutosehdotus
Höyryveturin jäljillä Englannissa II
O-, R- ja S-vaunujen littera-avain**

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

Sisältää

Kuskinpukilta	3
Uutta kerhoradalla	4
Rocon Sr 2-version ajovalojen muutosehdotus	6
Pekka Rantala – vuoden 2004 rautatieharrastaja	11
Höyryveturin jäljillä Englannissa II	16
O-, R- ja S-vaunujen littera-avain	22
Lyhyitä tiedotuksia	29
Kevätkokouskutsu	31
Kevään 2005 ohjelma	32

TENDERIn 1/2005 toimittivat

Ilmo Kajala	Pekka Välimäki
Esko Ampio	Olli Savela
Timo Heiskari	
Mika Rantala	



ESA LINDROS

25.4.1952 – 18.11.2004

Marraskuun loppupuolella saimme tiedon, että yhdistyksemme pitkäaikainen jäsen **Esa Lindros** oli kuollut, vain 52 vuoden ikäisenä. Hän oli luomassa uudelleen Turun Kiskoliikennekerhon jäsenlehti Tenderiä, jonka ensimmäinen numero ilmestyi vuonna 1995. Hän toimi pitkään Tenderin toimitussihteerinä ja vastasi myös sen valmistamisesta. Lisäksi hän oli aktiivisesti mukana järjestämässä Turun pienoisrautatiepäiviä vuosina 1999 ja 2003.

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2005

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
Timo Heiskari
Karviaiskatu 2 H 36
20720 TURKU
(02) 236 7937
GSM 040 568 4518

Jäsen
Esko Ampio
Iso-Heikoistentie 54-2
21530 PAIMIO
(02) 470 3337

Jäsen
Tapani Vuorio
Suovantie 32
20360 TURKU
GSM 040 820 9396

Sihteeri
Olli Savela
Tikankatu 21 K 79
20610 TURKU
(02) 244 2420
s-posti: olli.savela@pp.inet.fi

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

Kansikuva

Vuosi 2005 – Jo 10 vuotta TENDERiä
Dv 15 2005, rakentaja vuoden 2004
Rautatieharrastaja Pekka Rantala
Kuva: Olli Savela





Kuskin pukilta

29.12.2004

Jokaisen terveesti itseään kunnioittavan yhteisön toimintaan kuuluneen oman julkaisun toimittaminen. Niin asia on myös Turun Kiskoliikennekerhon osalta. Jo kerhon toimintaa vuonna 1983 aloitettaessa ohjelmaan sisällytettiin oman lehden aikaansaaminen. Kerhon aihepiiriin liittyvän sopivan ytimekkään nimen keksiminen lehdelle oli ensin yllättävän vaikeaa, kunnes aikaa vievän kypsyttelyn jälkeen kerhon silloisen sihteerin Juhani Kostetin ehdotuksesta lehden nimeksi tuli Tenderi. Lehden logon suunnitteli sitten varsin onnistuneesti Tellervo Kostet. Mikäpä sen sopivampi nimi, onhan lehtikin parhaimmillaan eräänlainen makasiini, aineistovarasto, josta voi ammentaa niin tietoa kuin huviakin sekä kerhotoiminnan että ns. todellisen elämän parista.

Tenderi ilmestyi aluksi A5 –kokoisena ja melko epäsäännöllisesti vuosina 1983 ja 1984, mutta uinahti sitten hiljaiseloon kymmeneksi vuodeksi. Numerosta 1/1995 alkaen lehti on taas ilmestynyt ulkoasultaan uudistuneena ja A4 –kokoisena. Ilmestymistahdiksi on vakiintunut kaksi numeroa vuodessa, yksi heti alkuvuodesta ja toinen kesäaikaan. Lehden painoasua on pyritty jatkuvasti kehittämään pitäen kustannukset samalla mahdollisimman pieninä. Tieto- ja tulostustekniikan kehittymisen myötä nyt ilmestyvä ”uuden” Tenderin epävirallinen kymmenvuotisjuhlanumero on saavuttanut tason, jota kyllä kelpaa näyttää missä yhteydessä tahansa.

Sanotaan, että kuolleeksi julistetut elävät kauimmin. Sanonta tuli mieleeni, kun kuulin, että Piikkiöstä on löytynyt kesämökinä ja saunana käytetty Turun liikennelaitoksen aikanaan rakentama jälki- eli perävaunu kokonaisuena ja melko ehjänä. Vaunu kuuluu numeroltaan sarjaan 106 – 115, todennäköisesti sarjan alkupäähän. Vaunusta kuultaneen enemmän kevään mittaan. Niinköhän vain tässä käy, että Turun raitiovaunuistakin ensimmäisten joukossa hävitetyt säilyvätkin viimeisinä?

Uuden kerhovuoden alkaessa toivotan taas kaikki vanhat ja uudet jäsenet tervetulleiksi kerhon toimintaan!

Ilmo Kajala

Uutta kerhoradalla

Halkokatos saanut sisuksiinsa valmiiksi pilkottuja ja sopivan pituisiksi katkottuja koivuklapeja. Kuvassa Tk3 on saanut kuorman täyteen. Halkokatos Johan Verkerkin käsialaa. Puusavotan on tehnyt Pekka Rantala. Alueelle tulee vielä halkopino sekä kasa katkottuja klapeja ja puusirkkeli. Halkokatoksen ja Salon asemarakennuksen väliin on tekeillä tavaramakasiini, joka jäljittelee Salon alkuperäistä tavara-asemaa. Salon ratapihalle tarvitsisi tehdä siellä ollut vaakarakennus sekä vaihdekopit ratapihan molempiin päihin. Myös ratapiha kaipaisi myös valotolpat.



Radalle on valmistunut 4 kpl 2-siipisiä opasteita.

Tolpan valot toimivat samalla tavalla kuin oikeissa siipiopasteissa eli siiven kääntyessä valo sammuu tai vaihtuu. Opasteiden siivet kääntyvät vielä manuaalisesti pöydän alla olevat vivut. Tulevaisuudessa siipien liikkuminen on tarkoitus tehdä moottoritoimiseksi. Valo-opasteen ovat Pekka Rantalan rakentamat Wikbergin syövytteistä. Radan varressa on myös runsaasti erilaisia rautateiden liikennemerkkejä. Kuvassa näkyy sillan yhteydessä käytettävät merkit. Rata-alueelle on ilmaantunut myös runsaasti erilaisia katuvaloja. Katuvaloja on kahdenlaisia, valkoisilla ledeillä toteutettuja sekä normaalilla hehkulampulla toimivia. Katu- ja rata-alueen valot ovat Esko Ampion käsialaa. Myös rakennukset ovat varustetut sisävalaistuksella. Sisävalaistukset voidaan kytkeä päälle ohjauspöydästä kuten myös katuvalot.



Kuvassa on näkymä radalle siten, että vasemmalla näkyy Räntämäki. Räntämäen takana olevassa kuusikossa näkyy uusin Tapani Vuorion tekemä asuinrakennus. Oikealla näkyy yksi neljästä siipiopasteesta.



Kiitolinja kohdalla näkyy yksi uusista ledillä toteutetuista katuvaloista. Veturitallin tallin torinissa näkyy hiukan valoa. Ratapihalla oli junia joka lähtöön Vapriikissa. Kuvassa pienivalikoima mukana olleesta kalustosta.



Rocon Sr 2 – version ajovalojen muutosehdotus

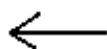
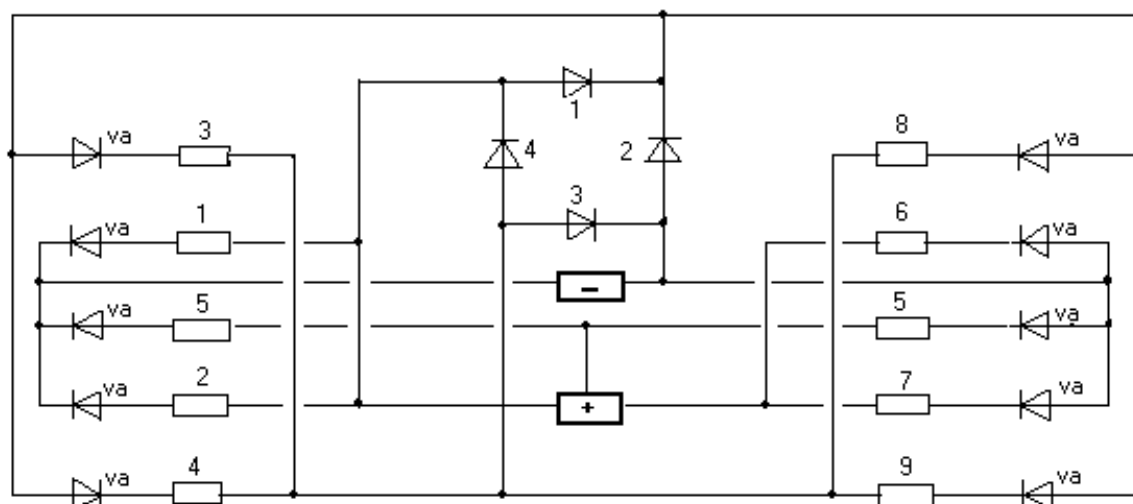
Teksti ja kuvat: Esko Ampio

Veturin esikuvassa on kahdennetut "alavalot". Niin myös tässä esityksessä on tarkoitus tehdä. Jokaisella ledillä on vastus. Tämä tekee hommaan lisää tavaraa, mutta toisaalta yhden ledin vioittuminen ei sammuta useampia. Myös viallinen ledi löytyy helposti.

Kuvassa 1. on varsinainen kytkentäkaavio. Vastuksina voi käyttää 1/4W tehoisia ja diodeiksi sopii 1N 4448, tai vastaava, jonka jännite sekä virtakestoisuus on riittävä. Vastukset R 1, 2, 6, 7 ovat 560Ω. R 3, 4, 8, 9 ovat 680 -1000Ω. R 5.1 ja 5.2 ovat 470Ω.

Roco Sr 2- version ajovalomuutos LED:llä toimiviksi

Kuva 1



Vastukset 1, 2, 6, 7, ovat 560 ohm. ja 3, 4, 8, 9 ovat 680 - 1000 ohm. Vastus 5. on 470 ohm.

Päävalot ovat 5mm ja alavalot 3mm LED:ejä. Nyt alkaa olla saatavilla hehkulampun sävyä lähestyviä ledejä. Niiden värilämpötila on 3000 ja 3500K. Ovat myös aiempia tehokkaampia. Niitä myydään tällä hetkellä ainakin ELFA:ssa. Ovat vain hieman kalliita, noin 4€/ kpl. Tasasuuntausdiodit voivat olla mitä vain, kunhan virta- ja jännitekestoisuus riittää. esim. 1N 4448 kelpaa, se on pienikokoinen.

Kytkenä voi tehdä myös yksillä LED:eillä toimivaksi. Tällöin voi vastukset 1, 2, 6, ja 7 LED:ineen jättää pois. Nämä ovat päävalojen kanssa suunnan mukaa palavia. Muut ovat suunnasta riippumattomia.

Veturin piirilevylle kuristimien jälkeen juotetaan 4 x 6 mm messinkilaatat kontakteiksi. Korin kattoon kiinnitetään piirilevy, jossa ovat vastukset ja diodit, sekä kontaktijouset. Nämä jouset koskettavat veturin piirilevyn ms- laattoihin. LED:ien johdotukset on hyvä tehdä ohuesta WRAP- johtimesta tai nauhakaapelin säikeistä. Tämä piirilevy kannattaa tehdä helposti irroitettavaksi.

Kaikki ajovalojen LED:t pitää tehdä sen verran litteiksi, että mahtuu paikkaansa, johon jätetään vain uloin "linssiä". Sama pitää tehdä alavalojen kanssa. Niitä pitää myös kaventaa, ettei mene punaisten puolelle. Muokkaaminen onnistuu hyvin mirkeliin avulla. Pitää vain käyttää "kevyttä kättä".

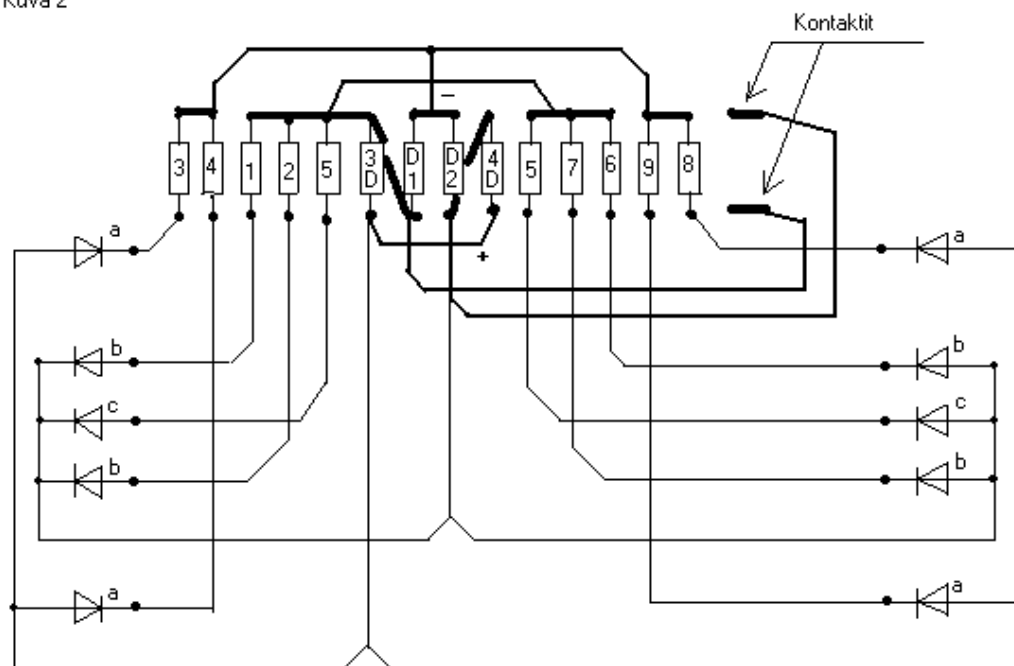
Kytkenässä on jokaiselle LED:ille oma vastus. Näin ei mahdollinen yhden LED:in oikosulku pimennä muitakin. Ja viallinen yksilö löytyy helposti.

Kuvassa 2. on ehdotus johdotuksesta ja piirilevystä. Sen voi tehdä syövyttämällä, tai helpommin sopivasta koekytkenälevystä pilkkomalla. Lasikuitupohjainen levy on oivallista. Ledien johdotuksiksi sopii wrap- tai nauhakaapelin johdin.

Päävaloina käytetään 5mm ledejä ja alavaloina 3mm ledejä.. Diodisiltaan kytketyt ledit palavat suunnasta riippumatta ja suoraan kytketyt ledit suunnasta riippuen. Näin saadaan eteen näkymään kahdet ledit ja taakse yhdet.

ROCO Sr 2- version ajovalomuutos. Piirilevy

Kuva 2



Levy on hyvä tehdä esim. BEBEK'n koekytkenälevystä sahaamalla sopiva kappale. Materiaalina mieluummin lasikuitupohjainen levy.

LED:ien johdotuksena voi käyttää ohutta WRAP - tai nauhakaapelin johdinta.

Vastuksiin 1/4 W riittää. Diodit voivat olla mitä vain, kunhan jännite ja virtakestoisuus on riittävä.

Esim. 1N 4448 on pienikokoinen ja riittävä.

R 5, R5 = 470 ohm
R1, R2, R6, R7 = 560 ohm.
R3, R4, R8, R9 = 680 -1000 ohm.

Valot "a" palavat suunnasta riippumatta.

"b" ----//---- suunnasta riippuen

"c" ----//---- ----//-----

Kytkenässä on kahdet alavalot, koska myös esikuvassa näin on. Tarpeen mukaan voi käyttöön kytkeä esimerkiksi vain valot "c" ja "a"

On myös mahdollista tehdä alavalot yksillä ledeillä. Tällöin jätetään ledit 1, 2, 6 ja 7 vastuksineen kytkemättä. Näin voidaan käyttää 5mm ledejä myös alhaalla.

Tai toinen lediryhmä sen mukaan, haluaako, että alavalot palavat alvariinsa vai suunnan mukaan. Voi myös tehdä siten, että perästä näkyy vain punaiset. Tällöin diodisilta ei kytketä. Punaiset kytketään rinnan muiden alavalojen kanssa siten, että punaisten ledien napaisuus on päinvastainen. Ja siten, että toinen valkoinen alvalo jää pois.

Ledit pitää ohentaa litteiksi, n. 2mm vahvuiseksi siten, että mahtuvat paikkaansa. Alavalojen myös kapeammiksi, ettei laitimmainen eksy punaisen puolelle. Ohentaminen käy hyvin ja nopeasti mirkelissä, pitää käyttää vain kevyttä kättä.

Veturin korista päävaloilta poistetaan muu, paitsi uloin linssiosa. Samoin alavaloilta. Piirilevyltä poistetaan hehkulamput tarpeettomina. Kuristimien jälkeen piirilevyllä juotetaan 4 x 6 x 0,5mm ms-laatat. Kattoon tulevaan piirilevyyn juotetaan pronssiliuskat, jotka kontaktoivat em. ms-laattoihin. Digiveturinkin ollessa kyseessä tämä toimii, koska kontakti otetaan moottorin piuhoista. Jos halutaan, että valot toimivat itsenäisesti, niin kontakti pitää laittaa toiseen paikkaan. Siitä ei ole tietoa toistaiseksi.

Kuvassa 3 on viitteellinen piirros ledien asentamisesta ja johdotuksesta.

ROCO Sr 2 - version ajovalojen muutos. LED:ien asennus

Kuva 3



Veturin runkoon alavalojen kohdalle pitää työstää syvennykset LED:ejä varten. Siitä on kuvia liitteenä.

Samoin on kattoon laitettavan piirilevystä kuva

Kuvassa 4 on esitetty ledin käsittely.

Kuva 4



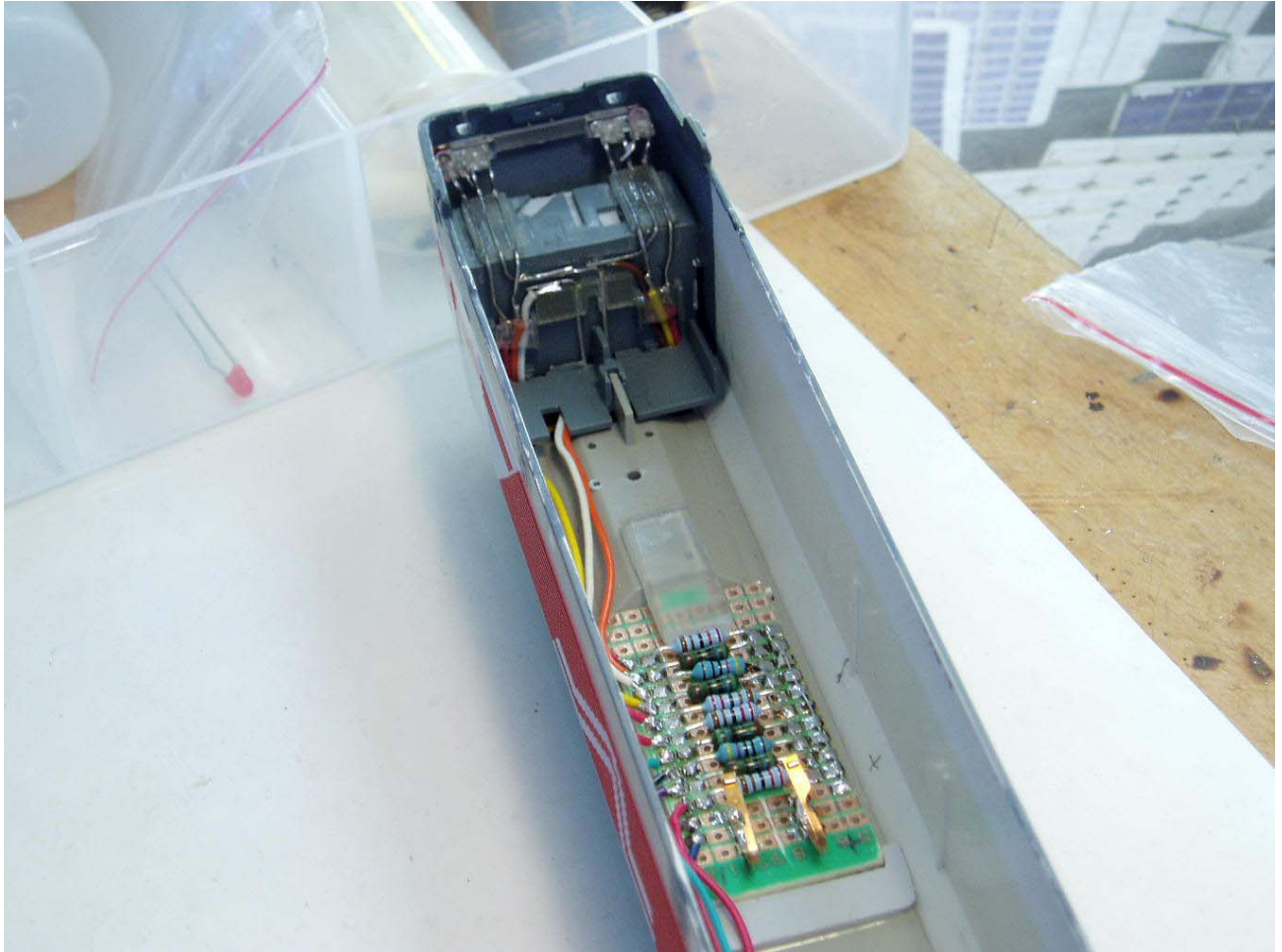
5mm LEDin muokkaus päävaloja varten. Sama tehdään 3mm LEDeistä alavaloille, niitä myös kavennetaan, ettei leviä punaiselle. Muokkaus on hyvä tehdä mirkelin avulla, kevyellä kädellä.



Oheisissa valokuuvissa on esimerkit toteutuksesta. Tosin versiosta "punaista taakse", joka tullaan muuttamaan myöhemmin "kaikki valkoisiksi". Tämä selostus ei juuri poikkea kuvien esimerkistä.

Nyt alkaa olla saatavilla varsin hyvin hehkulampunsävyä muistuttavia ledejä. Niiden ns. värilämpötila on tyypistä riippuen 3000 – 3500Å, eli valkea ja lämmin valkea. Tähän saattaa valkea sopia hyvin. Ovat vain tyyriitä, n. 4€/.





PEKKA RANTALA – VUODEN 2004 RAUTATIEHARRASTAJA

(teksti: Mika Rantala, kuvat: Mika Rantala ja Olli Savela)

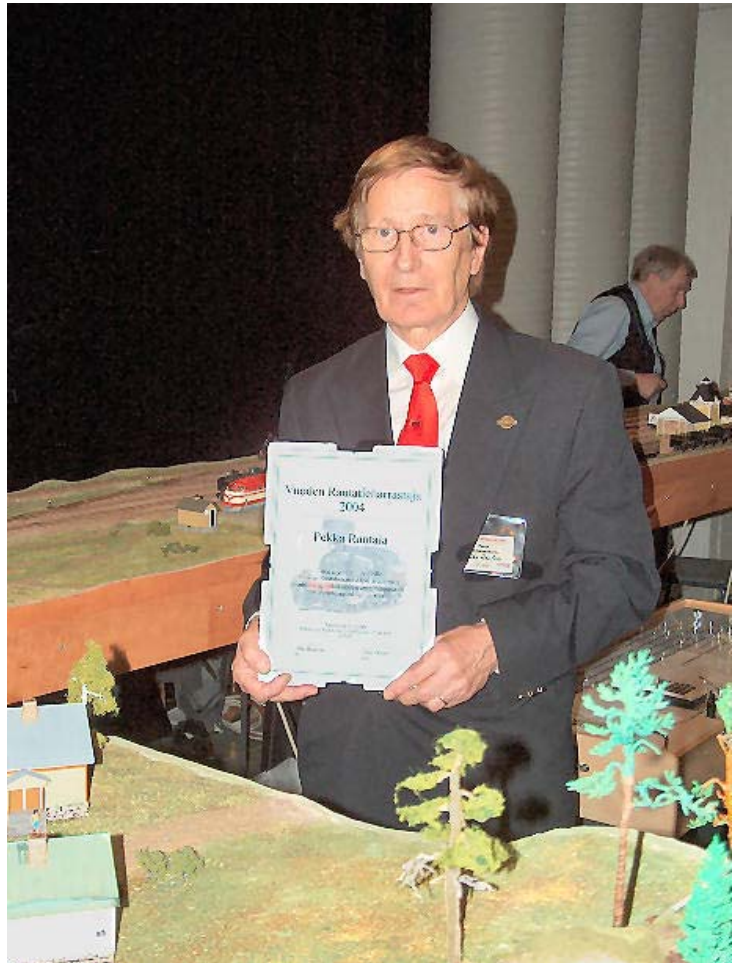
PEKKA RANTALA:

- synt 7.7.1934 Rymättylä
- naimisissa, 2 aikuista lasta
- kotipaikka: Turku
- ammatti: veturinkuljettaja (eläkk.)
- harrastukset: Suomen rautatiet, pienoismallien rakentaminen, erityisalueena VR:n liikkuva kalusto HO-koossa

Tampereella 23.-24.10.2004 järjestetyillä pienoisrautatiepäivillä valittiin jo tutuksi tulleet tapaamaan vuoden rautatieharrastaja. Tällä kerralla valinta osui Pekka Rantalaan. Varmastikin useimpien mielestä valinta osui juuri oikeaan henkilöön. Rautatiet ovat aina olleet merkittävä osa Pekan elämää. Leipätyönsä Pekka teki VR:n veturinkuljettajana ja myös hänen harrastuksensa ovat sivunneet hyvin pitkälti rautateitä muodossa tai toisessa.

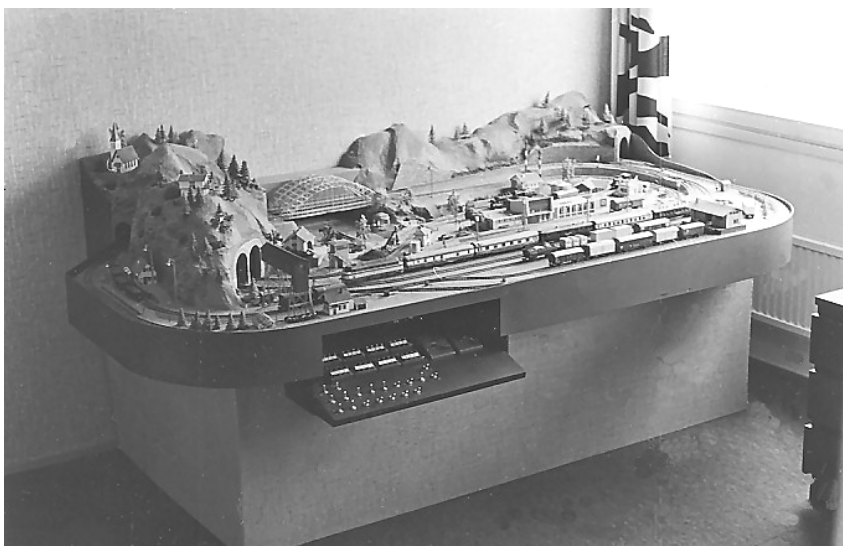
Ensimmäisen pienoismallinsa Pekka teki jo vuonna 1947. Kyseessä oli Harrastelijain Aitasta tilatun ”rakennussarjan” mukaan tehty 3-akselinen VR:n Gob bensinivaunun HO-malli, joka sai loppujen lopuksi Esson värit pintaansa. Kyseisessä Elmikan paketissa oli mukana piirustukset, puskimet ja kytkimet. Loput piti itse tehdä mukana seuranneiden piirustusten avulla. Pekan kertoman mukaan vaunu valmistuikin aikanaan, mutta on sittemmin hävinnyt johonkin elämän melskeisiin. Samoihin aikoihin Pekka aloitteli myös kotiradan rakentelua, mutta sodanjälkeisen materiaaliulan vuoksi projekti ei oikein edennyt toivotulla tavalla. Ratapölkkyä oli kyllä riittävästi hankittuna, mutta merkittävä osa kiskoja jäi puuttumaan. Niitä ei Pekka saanut loppujen lopuksikaan useista tilausyrityksistä huolimatta hankittua tarpeeksi.

Veturinkuljettajan ammatti oli erittäin hyvin Pekan rautatieharrastukseen sopiva tavoite. Pekka pääsikin vuoden 1950 syksyllä VR:n Turun konepajan veturimiesoppilaskouluun ja valmistui tavanomaisen 4 vuoden opiskelu- ja harjoittelujakson jälkeen veturinlämmittäjäksi. Sijoituspaikakseen Pekka sai Turun varikon. Vuonna 1964 oli vuorossa veturinkuljettajakurssi rautatieopistossa Helsingissä. Kyseinen kurssi kesti tuolloin puolen vuoden ajan. Kuljettajakurssin jälkeen Pekka jatkoi työssä Turun varikolla ja sai siellä vähitellen tyyppikoulutuksen Turun varikolla käytössä olleisiin dieselvetureihin. Pekka kertoo saaneensa ajokortit seuraaviin veturisarjoihin: Vv13, Vv15-16, Hr 12, Dm 4, Dm 6-7, Dm 8-9, Sv 12, Sr 12, Tve 4, Dr 13 ja Kisko-Kalle. Dr 13 tuli



Turun varikolle käyttöön vasta vuonna 1984, joten koulutus osui vasta melko myöhäiseen ajankohtaan Pekan työuralla. Viimeisen ajokorttinsa Pekka suoritti Kisko-Kallessa vain joitakin vuosia ennen vuonna 1989 tapahtunutta eläkkeelle jäämistään. Kisko-Kalleahan käytettiin Turun varikolla vetureiden siirtelyyn. Kuten arvata saattaa, Kisko-Kallen ajokortin suorittaminen kokeneelle kuljettajalle oli lähinnä hauska muodollisuus tavallisen arkityön joukossa. Sähkövetureihin Pekka ei saanut koulutusta. Sähköveturithan tulivat Turussa käyttöön vasta Pekan eläkkeelle jäämisen jälkeen. Kaiken kaikkiaan Pekka palveli Turun varikolla hieman vajaan 40 vuoden ajan, mikä on itse asiassa melko harvinaista. VR:llä on ollut usein tapana määrätä miehiä myös komennustöihin vieraille paikkakunnille.

Kuten olemme useilla pienoisrautatiepäivillä nähneet, Pekan mallinrakennus ei jäänyt pelkkään Esson säiliövaunuun. Hieman 1950-luvun puolivälin jälkeen Pekka alkoi pakertaa uuden projektin parissa. Tällä kertaa työn alle tuli Tv 1-sarjan veturi no 607 mittakaavassa O. Malli valmistuikin ennen pitkää ja oli Pekan kotona näytteillä kunniapaikalla aina vuoteen 1986 saakka, jolloin Jumbo joutui täyskorjaukseen ja sai muun muassa uudet pyörät. Myös monet muut yksityiskohdat saivat melko merkittävääkin parantelua osakseen. Pekka teki aikoinaan pitkään töitä veturinlämmittäjänä nimenomaan mallin esikuvana olleessa Tv 1 no 607:ssa veturinkuljettaja Olavi Toimisen kanssa.



Seuraava virstanpylväs Pekan harrastuksessa oli allekirjoittaneen kanssa yhdessä vuodesta 1972 alkaen rakennettu HO-mittakaavan kotirata. Kyseessä oli Märklin-tekniikkaan perustunut 3,5 m x 1,8 m kokoinen teemaltaan 1970-luvun Suomea edustanut rata, joka vähitellen sai kiskoilleen etupäässä Märklinin malleista enemmän tai vähemmän suomalaistettua liikkuvaa kalustoa. Muutostyöt aloitettiin saksalaisten matkustajavaunujen

suomalaistamisella. Vetojuhdaksi edellä mainitulle junarungolle valittiin Märklinin sveitsiläismallin alustalle tehty Dr 12 no 2217. Kyseinen "Huru" valmistui vuonna 1975 ja on nykyisin täyskorjauksen läpikäyneenä muutettu kaksikiskovirroituksella kulkevaksi, jotta veturi voi vastata nykyisen TKLK:n kerhoradan haasteisiin. Suikkilassa sijainnut Märklin-kotirata päätettiin sittemmin valitettavasti purkaa tilanpuutteen vuoksi vuonna 1979.

Kotiradan purkamisen jälkeen Pekan harrastusinto päässyt purkautumaan vuonna 1983 perustetun Turun Kiskoliikennekerhon parissa, jonka aktiivijäsen sanan varsinaisessa merkityksessä Pekka on ollut koko yhdistyksen olemassaoloaikana. Pekka on toiminut vuorollaan yhdistyksen hallituksen jäsenenä ja kerhohuone-vastaavana sekä ollut mukana edustamassa Turku Pienoisrautatiepäivillä yhtä kertaa lukuun ottamatta. Äänekosken pienoisrautatiepäiville Pekka ei syystä tai toisesta tullut lähteneeksi.

Vuonna 1986 haettiin Lievestuoreelta Turun Kiskoliikennekerho ry:lle ja Suomen Veturimiesten Liiton Turun osastolle yhteisesti VR:ltä lahjoitettu museoveturi Tk 3 no 1108. Pekka oli luonnollisestikin suuren osan hakumatkasta itse museovetureita hinanneen Dv 12:n ohjaimissa.

Tk 3 saatiinkin muutaman vuoden sisällä näyttelykuntoon ja on todettava, että Pekan työpanos kyseisen veturin kunnostustyössä oli todella huomattava. Nykyisin kyseinen veturi odottelee lopullista sijoituspaikkaansa VR:n Turun veturitallissa. Toivottavasti julkisuudessa hiljattain esillä ollut suunnitelma Turun uudesta keskusliikenneasemasta lähtee etenemään ja toisi samalla kaivattua myötämäkeä yhdistyksemme museoveturin lopullista sijoituspaikkaa ajatellen.



Turun seudulla järjestetyissä Turun varikolta hoidetuissa höyryjuna-ajeluissa Pekka oli aktiivisesti mukana kuljettajan ominaisuudessa. Ajopelinä oli useampaan otteeseenkin museojunissa tuohon aikaan niin tuttu Hr 1 no 1004. Mieleenpainuvimmaksi kuljettajatehtäväkseen Pekka mainitsee 25.6.1986 Toijala-Turku-rataosan 110-vuotispäivien kunniaksi ajatun 1004-vetoisen juhlanjunan. Pekka kävi myös 1990-luvulla useasti Minkiöllä kapearaiteista museojunaa kuljettamassa.

Tultaessa 1990-luvulle alkoi myös suomalaisten veturien ja vaunujen pienoismallien rakentelu tulla helpommaksi. Kaj Wikbergiltä tuli tarjolle Sk 2-veturin rakennussarja ja Mallijunilta puolestaan Ei-matkustajavaunun rakennussarja. Pekka hankki ja myös rakensi valmiiksi kummatkin. Seppo Liedeksen Dv 12-rakennussarja kuului tietysti myös hankintalistalle. Matti Vuorisalolta tuli tavaravaunujen rakennussarjoja (Gb,Hdk,Gg) ja niin edelleen. Näin Pekka alkoi rakentaa malleja 1990-luvulla likipitään siihen tahtiin, kun rakennussarjoja oli tarjolla. Vain joitain Millimallin tavaravaunuja Pekka ei kerinnyt hankkimaan. Jopa Pekka Jukan sarjan pohjalta tehty Sr 1 löysi tiensä Pekan pienoismallivitriniin, joka kaipaa jo kipeästi laajennusosaa.

Ostettujen rakennussarjojen rakentamisen lisäksi on Pekalla ollut aina vireillä myös täysin omia rakennusprojekteja, joissa on vain satunnaisia valmiina hankittuja osia kuten esimerkiksi pyörät tai kytkimet. Tällaisia viimeksi mainitunkaltaisia projekteja ovat olleet O-mittakaavaan tehty Hv 1 "Prinsessa" no 555 sekä HO-mittakaavassa muun muassa paikallisjunan postivaunu (P), hedelmienkuljetusvaunu (Ggh) sekä ehdottomana sokerina pohjalla Dm 4-moottorivaunu kolmivaunuisine kiitojuna-runkoineen. Viimeksi mainittua Pekka pitääkin ehdottomasti rakkaimpana mallinaan ensinnäkin siitä syystä, että kokonaisuus oli työläs rakennettava ja toiseksi kiitojunakokonaisuus on kokonaan omaa tuotantoa lukuun ottamatta tietysti moottoria, pyöriä ja kytkimiä.





Pekan vitriinissä on näytteillä noin 25 veturia ja 75 vaunua, itse tehtyjä siis. Ainoana poikkeuksena on Rocon Sr 2-sarjan sähköveturi, johon on tehty vain muutostöitä, jotka nekin ovat olleet kohtuullisen vaativia. Pekka on halunnut rakentaa pääasiallisesti sellaisten veturisarjojen malleja, joissa hän itse on työskennellyt. Vaunuiksi on valittu puolestaan edellä mainittujen vetureiden kanssa aikoinaan käytettyjä vaunumalleja. Rakennettavien veturien listalla on vielä riittävästi töitä. Dr 13 on jo rakenteilla, samoin

"lättähäät" (Dm 7) liitevaunuineen. Muun muassa Hr 11, Dm 8-9 ja Vr 2 ovat vielä puutelistalla. Tärkeimmät puuttuvat vaunut ovat niin sanotut siniset matkustajavaunut tarkalleen mittakaavan mukaisessa pituudessa, mutta tämäkin puute korjaantuneen ennen pitkää.

Jotta tekeminen ei loppuisi, on Pekka tietystikin ollut Turun Kiskoliikennekerhon sekä aiemman että nykyisen kerhoradan rakennuksessa kantavia voimia. Pekan tekemä uuden kerhoradan veturitalli toimivine kääntöpöytineen kuuluu luonnollisestikin radan hienoimpiin yksityiskohtiin. Niin, Pekka Rantalan valinta vuoden 2004 rautatie-harrastajaksi vaikuttaa tulleen "kotuullisen" hyvin perustelluksi. Onnea vielä kerran!

Tämän jutun lopuksi on koottu lista Pekan tärkeimmistä malleista (suluissa mallin valmistumisvuosi, mittakaava HO ellei muuta mainita):

Gob (-47)
 Tv 1 607 (mittakaava O, -55)
 Dr 12 2217 (-75)
 Sk 2 314 (-90)
 Dv 12 2734 (-89)
 Dv 15 2005 (-90)
 Dm 4 1614 + KCik 2071 + KEis 22405
 + KEi 22436 (-00)
 Vr 1 668 (-92)
 Vk 3 456 (-93)
 Tk 3 1108 (-95 Lahden pr-päiville)
 Hv 1 554 (-96)
 Otso Saalasti (-95)
 Tv 1 608 (-97)
 Hv 1 555 (mittakaava O, -99 Turun
 pr-päiville)
 Sr 1 ei vielä numeroa (-99)
 Tr 1 1040 (-03)



Hr 1 1014 (-01 Porvoon pr-päiville)

Bjurström-lokomoottori (-99)

Teijo-moottoriresiina (-99)

Sr 2 3207 (muutostyö, -00)

Vv 13 1777 (-03, henkilökohtainen ajokortti ko.sarjalle suoritettu tämän veturin esikuvassa)

Vk 12 103 (-04)

Vaunuja:

Ei, EFi, Fo, Rk, Eik, P, F,

Ek, Dk, Cm, CEm, Em

Gb, Hdk, Gbk, Gg, Ggh,

Sal, Hbr, Ma, Mas, XGs

Valmistumassa:

Dm 7 liitevaunuineen

Dr 13

Lähteet:

Pekka Rantalan

haastattelu 31.12.04

Mika Rantalan arkisto



HÖYRYVETURIN JÄLJILLÄ ENGLANNISSA

Pekka Välimäki

OSA 2

Tenderissä 2/2004 muisteltiin Kari Korpelan ja kirjoittajan viimekeväistä tutustumista National Railway Museumiin ja sen järjestämään RailFest 2004 -tapahtumaan. Matkakertomuksen toisessa osassa kerrotaan niistä perinnerautateistä, joilla ehdimme käydä lyhyen Englannin-matkamme puitteissa. Tutustuimme perusteellisemmin Severn Valley-, Welshpool & Llanfair-, Keighley & Worth Valley- ja North Yorkshire Moors -perinnerautateihin. Niiden ohella vierailimme ”lennosta” useilla muillakin radoilla.

Severn Valley Railway

Keski - Englannin merkittävin perinnerautatie Kidderminsteristä Bridgnorthiin seurailee Severn-joen rantoja. Severn Valley Railwayn toiminta alkoi 1970-luvun alkupuolella. Se on yksi parhaista kohteista, jos haluaa kokea epookinmukaisen 1930-luvun rautatiematkan englantilaisittain. Rautatie toimii paljolti palkkatyön varassa. Ratalinjan pituus on 16.5 mailia (n. 26.5 km), sillä on kuusi asemaa ja lisäksi seisakkeita. Rautatiellä on käytössä 27 höyryveturia, 18 dieseliä ja runsas vaunusto.



Great Western -penkkejä Kidderminsterin asemalaiturilla.

Näin laajan normaaliraitaisen junaliikenteen kulmakivenä on se, että radan kunnossapito voidaan teettää palkkatyönä. Tapahtumapäivinä monenlaisten lisätoimintojen järjestäminen on suhteellisen helppoa, koska taustayhteisön jäsenmäärä on suuri. Toiminnan laajuus on mahdollista osaltaan myös paikallisen väestöpotentiaalın ansiosta. Rautatie sijaitsee alueella, jolla on 100 kilometrin säteellä noin viisi miljoonaa asukasta.

Tämän lisäksi tunnetuimmat englantilaiset perinneradat vetävät puoleensa huomattavia määriä ulkomaisia kävijöitä.

Lähes päivittäistä liikennettä hoidettiin niin ammattimaisin ottein, että hyvä kun jonkin kysymyksen tohti sekaan heittää. Tässäkin olosuhteet poikkeavat suomalaisista: jos Severn Valleyn asiakasmäärillä liikennehenkilöstö paneutuisi liikaa pr-toimintaan, junat eivät liikkuisi lainkaan. Runsaan liikenteen lisäksi henkilöstöllä oli vastuullaan myös harjoittelijoita eri tehtävissä.



Tyypillinen vanhan ajan englantilainen umpitavara-vaunu Kidderminsterin asemalla.

Harjoittelijoiden runsas mukanaolo vetureissa, junissa sekä asema- ja varikkoalueilla olikin leimallinen piirre kaikilla näkemillämme perinneradoilla.



GWR:n Manor-luokan 4-6-0 "Bradley Manor" ajaa kiinni junaan Bridgnorthissa.

Kidderminsterin asema-alueella kiinnitti huomiota huolellinen paneutuminen epookki-ilmapiiriin luomiseen. Tämähän on tietysti englantilaisten vahva laji, minkä on saattanut havaita mm. useiden laadukkaiden historiallisten tv-sarjojen ja elokuvien yhteydessä. Englantilaiset perinnerautatiet ovatkin selvästi ottaneet tavoitteekseen mahdollisimman täysipainoisen aikamatkan tarjoamisen kävijöilleen.

Vertauksen voisi löytää myös pienoisorautatiepuolelta: on pienoisorautateitä, joilla kaluston ja muun rautatielaitteiston mallit ovat tarkkoja, mutta muu maisema on summittainen. Sitten on niitä, joissa huomiota on kiinnitetty tasapuolisesti kaikkeen näkyvillä olevaan. Kumpi sävyyttää enemmän?

Welshpool & Llanfair Light Railway

Walesissa kauniissa maisemissa sijaitsee 8 mailin pituinen 2' 6" - raideleveyden perinnerautatie. Vieraanvaraisen talkooporukan opastamina pääsimme tutustumaan säilytystilojen aarteisiin. Täällä näimme myös Orioniksi kastetun entisen Jokioisten rautatien Tubize-veturin nro 5, joka isäntiemme mukaan ei ole erityisen suosittu rautatien veturimiesten piirissä. Veturin leveys ja korkeus ovat keskeinen ongelma - Orion kulkee kaikkialla hieman nurkkia hipoen. Myöskään radan kunnossapidon kannalta veturi ei ole niitä helpoimpia tapauksia. JMR:n Nelosen päällä olleilla kiskoliikennekerholaisilla on veturin luikertelusta omat muistikuvansa. Radan veturihalleilla asian voi itsekkin todeta: Orion on selvästi kookkaampi kuin muut rautatien käyttökuntoiset veturit. Jokioisten Museorautatiellä ollaan kyllä valmiita neuvottelemaan Vitos-Tubizen hankkimisesta takaisin Suomeen, jos nykyiset omistajat kyllästyvät masiinaansa lopullisesti...

Kalustoa on haalittu ympäri maailmaa. Matkustajavaunut ovat pääosin Itävallasta ja veturikalusto Englannin lisäksi Itävallasta, Sierra Leonesta, Romaniasta, Suomesta jne. Kalustokirjavuus johtunee siitä, että henkilöliikenne radalla päättyi jo vuonna 1931 ja tavaraliikennekin vuonna 1956, joten rautatien omaa, alkuperäistä kalustoa ei liene ihmeemmin säilynyt. Tällä radalla ei siis ole "painolastinaan" autenttisen englantilaisen kapearaideliikenteen esittelyä. Vaarana on tietysti se, että kalustoa kunnostettaessa ei viitsitä pitää kiinni kalustoyksikön käyttöaikaisesta teknisestä varustelusta

tai ulkoasusta. Näin on tapahtunut juuri Jokioisten rautatien Tubizen eli ”Orionin” kanssa. Veturiin on tehty valitettavan paljon muutostöitä, jotka ovat etäännyttäneet sen hyötyliikenteen kauden olemuksestaan.

Severn Valleyn vastapainona Welshpool & Llanfair antoi itsestään perinteisemmän, talkooväen pyörittämän museoradan kiireettömän oloisen vaikutelman. Tällaiset pikaiset vaikutelmat saattavat kuitenkin olla harhaanjohtavia: sielläkin kyseessä on kuitenkin suhteellisen mittava toiminta, joka ei onnistuisi ilman Welshpoolin kaupungin voimakasta mukanaoloa. Ongelmana mainittiin toiminnan riippuvuus muutamasta harvasta avainhenkilöstä (tästä löytyykin jo yhtymäkohta tilanteeseen Suomessa), mikä edellyttäisi myös kunnostusprojektien entistä tiukempaa tarveharkintaa. Tästä huolimatta käynnistä jäi sellainen vaikutelma, että kapearaiteisen asiat ovat osaavissa ja vastuullisissa käsissä.

Keighley & Worth Valley Railway

KWVR toimii Keski-Englannin pohjoisosassa tunnin junamatkan päässä Yorkista, Manchesteristä ja Sheffieldistä. Junaliikennettä on päivittäin kesäkuun puolivälistä elokuun loppuun, muina kuukausina viikonloppuisin. Liikennöintipäiviä kertyy vuodessa 180 - 190. Henkilökunta on osin palkattua, mutta vapaaehtoisväkeä tarvitaan joka liikennöintipäivänä vähintään 50 henkeä kioskimyyjistä vaativiin liikenteenhoidon ja kaluston huollon tehtäviin. Tälläkin radalla huomio kiintyi henkilöstön ammattimaiseen toimintatapaan. Varmuus kasvaa tietysti parhaiten tekemällä ja työtähän lähes päivittäinen junaliikenne teettää.

Rautatiellä on rautatiehistoriallinen näyttely ja kuusi hienoa asemaa: mm. suosittu filmauspaikka Oakworth toimivine kaasuväläistuksineen, Britannian pienimmäksi asemaksi mainittu Damems sekä Haworth veturivarikkoineen ja museokauppoineen, joka on auki joka päivä vuoden ympäri. Myös Keighleyn hieno asemalaiturimiljöö muistuu mieleen useista epookkifilmeistä. Radalla on monia hienoja maisemia, vaikka se on vain viitisen mailia pitkä. Se, että englantilaiset perinnerautatiet operoivat pääasiassa omilla radoillaan, takaa sen, että myös rata laitteineen on ulkonäöltään epookinmukainen.

Rautatiellä on noin 30 höyryveturia, kuusi dieselveturia, pari dieselmoottorivaunua, kolme rautatienosturia, 30 matkustajavaunua, joista viisi on viktoriaaniselta ajalta ja 15 tavaravaunua. Höyryvetureista neljä on yksityishenkilöiden omistamia, 3 - 5 erilaisten sponsoriyhteisöjen ja loput rautatien omia. Liikenne hoidetaan aina höyryvedolla, dieselveto on harvinainen poikkeus.



Rautatien vuotuiset hiili- ja voiteluainekulut ovatkin noin 80 000 €.

Haworthissa saimme perusteellisen veturivarikon esittelyn kunnossapitotoiminnasta vastaavan henkilön seurassa. Varikon järjestelyt olivat vakuuttavat, samoin talkooväen majoitus ja muonitus oli hyvin hoidettu. Varikon kunnossapitotoiminta on laajaa ja

KWVR:n 2-6-2T -tankkiveturi ajopäivän jälkeen Haworthin varikolla.

mahdollistaa henkilöstön erikoistumisen tiettyihin tehtäviin. Haworthissa tehdään myös tiettyjä tilaustöitä toisille perinnerautateille, varikon erikoisosaamisen yhtenä vahvana alueena on Bulleidin suunnittelemien Pacific-vetureiden korjaustoiminta. Tapasimme näiden vetureiden eksperttinä pidetyn, likimain 60-vuotiaan haalariasuisen miehen.

Juttelimme - oikeastaan kuuntelimme - noin puoli tuntia. Tarina alkoi esittäytymisen jälkeen ammattimiehen yksinpuhelulla metrijärjestelmästä ja sen heikkouksista selkeään tuumajärjestelmään verrattuna. ”British Railin pölkypäät”, poliitikot ja muut herrat saivat aika pölytyksen siitä, kun olivat omaksuneet tämän ”ranskalaisten katalan tempun” sotkea höyryvetureiden kunnossapidon selvä tuumajärjestelmä. Päästyään vauhtiin mies kertoi yksityiskohtaisesti, millaisia ongelmia muutos oli aiheuttanut. Joka tapauksessa esityksen aikana kävi ilmeiseksi, että puhuja oli pitkälle erikoistunut höyryveturialan ammattimies, jollainen on korvaamaton myös englantilaisten ”suurissa” kuvioissa. Kun mainitsin tästä esitelmästä eräällä toisella rautatiellä vieraillessamme, isäntämme alkoi heti hymyillä: ” Se oli Jock, ihan varmasti”.

North Yorkshire Moors Railway

Koillis - Englannissa sijaitsee 18 mailin normaaliraiteinen huhtikuusta lokakuuhun päivittäin ympärivuotisesti liikennöivä perinnerautatie, jonka rataverkko kulkee osin paljaiden turvekohosuotyyppisten karujen alueiden läpi Pickeringistä Grosmontiin. Rautatie on ammattimaisesti - ja osittain myös palkatulla henkilöstöllä - hoidettu, liikennemäärältään Pohjois - Englannin suurin perinnerautatie. Liikennepäiviä vuonna 2004 oli yli 250. Vierailupäivänämme oli liikenteessä samanaikaisesti neljä höyryveturivetoista junaa.

Matkustaessamme junassa tuntui todella ajoittain siltä, kuin olisi siirrytty toiseen aikakauteen. Tosin kaiken aikaa edestakaisin kameroineen ramppaavat turistit (pois se meistä...) latistivat osaltaan aikamatkailua. Linja-asemalla tapahtunut kahden höyryvetoisen junan kohtaaminen oli suomalaiselle harvinaista herkkua. Tällaisissa tilanteissa osa perinnejunien matkustajista näytti ikävä kyllä kurkottelevan vaunujen ikkunoista oman turvallisuutensa vaarantaen. Jos tällainen riskikäyttäytyminen haluttaisiin eliminoida, joka vaunussa pitäisi olla oma turvamies. Sellaiseen eivät brittienkään hihat kuitenkaan riittäneet. Ei voi kuin ihmetellä, mihin katoaa aikuisenkin ihmisen tietous rautatieliikenteen sisältämistä vaaroista silloin, kun hän saapuu museorautatielle.



”Mustan Vitosen” eli Stanierin 5-MT 4-6-0:n kuonaus NYMR:n Grosmontin varikolla.
Tenderi 1/2005

Radan pohjoispäässä Grosmontissa näimme rautatien vetokalustovarikon kookkaine korjauspajoiineen (jota voisi yhtä hyvin kutsua pieneksi konepajaksi), kuonauspaikkoineen, hiilestystorneineen ja ylipäänsä kaikkine tarvittavine valmiuksineen, joita höyryveturilla operoiva voi toivoa. Kun veturit illalla tulivat ajosta, ne tulivat jonossa kuonaus- ja hiilestysraiteelle, jossa ne viivyttelivät ja ammattimaisin ottein huollettiin. Osa vetureista jatkoi liikennöintiä seuraavana päivänä, toiset pääsivät lepovuoroon vetureille laaditun käyttökierron mukaisesti. Kun sen illan oppaamme nousi kuonamontusta, hän kertoi, että äskeinen toimitus tehtiin pienen työryhmän toimesta puhtaasti palkkatyönä. Itse hän oli ollut jo vuosia NYMR:n vakinainen työntekijä.

Korjauspajalla oli hieno tilaisuus tutustua englantilaiseen veturiklassikkoon - osina. Gresleyn virtaviivainen A4 -pikajunaveturi nro 60007, ”Sir Nigel Gresley”, oli tuotu muualta täyskorjaukseen NYMR:n pajalle. Englannissa on tavallista, että perinnerautatiet tekevät alihankintatöitä toisilleen ja samalla myös erikoistuvat tiettyihin tehtäviin. Näin alan kunnossapitokapasiteetti pystytään ainakin teoriassa käyttämään tehokkaasti hyödyksi. Haittapuolena näissä tilaustöissä ovat kaluston siirroista aiheutuvat kulut - joihin tosin usein saadaan sponsoriapua. Myös raaka-aineiden hankinnassa tehdään yhteistyötä: suurissa erissä tehtävillä yhteishankinnoilla saavutetaan vuosittain tuntuvia säästöjä.



Lähtötunnelmia Grosmontin asemalla.

NYMR oli hienoin näkemistämme perinnerautateistä. Sekä määrä että laatu vakuuttivat, joskin ainutlaatuiset radanvarsimaisemat uhkasivat viedä ykkössijan. Myös höyryveturikauden turvalaitetekniikkaa oli hienosti esillä - ja toiminnassa. Kuvauskohteena rautatie maisemineen ja asemamiljöineen on ensiluokkainen, joskin linjakuvausta helpottavia pikkuteitä on radanvarressa harvinaisen niukasti. NYMR:stä kiinnostuneen kannattaa kuitenkin muistaa, että syrjäisestä sijainnista huolimatta sikäläisinä juhlapyhinä ja lomakautena väkeä saattaa olla paikalla niin paljon, että kuvissa vilisee Ray-Banejä ja lenkkitojsuja.

Muita perinnerautateitä

East Lancashire Railway tutustutti meidät englantilaisten perinnerautateiden yhteen vetonaulaan, ”Toinen maailmansota” -tapahtumaan. Jostain syystä 1940-luvun traagisen alkupuolen muistelemisen vetää kansaa, joten Bury Bolton Streetin asemalla parveili brittijoukkojen lisäksi ainakin saksalaisiin ja amerikkalaisiin vetimiin sukeltaneita sankareita. Kaikki oli tietysti viimeistään kokardia myöten oikeaoppista. Kun vielä laiturilla esitettiin 1940-luvun swingiä, tunnelma oli omalaatuinen. Rautatie oli edellä kuvailtuja normaaliraiteisia ratoja vaatimattomampi, mutta sielläkin liikennöitiin vuoden 2004 aikana noin 170 päivänä.

Englannin ainoana kaksiraiteista linjaa liikennöivänä perinnerautatienä itseään mainostava **Great Central Railway** oli Loughboroughssa jo lopettelemassa päivän liikennettä saapuessamme, mutta varikkokierros toki järjestyi. Keskenikäisten höyryveturikorjausten määrä herätti hiljaista ihmetystä ja isäntämme kertoikin pian, että kyseisen perinneradan pullonkaulaksi oli parhaillaan muodostumassa ammattitaitoisen veturinkorjaushenkilöstön puute.

Korjaustoiminta oli jo jonkin aikaa ollut kahden eläkkeellä olevan iäkkään ammattimiehen harteilla, eikä seuraajia ollut vielä tiedossa. Toki talkooväkeä olisi tarjolla, jos joku ohjeistaisi työt. Hieman pessimistinen isäntämme ennusti, että höyryveturitietouden huvetessa tätä vauhtia useammallakin englantilaisella joudutaan ennen pitkää turvautumaan yhä enemmän moottorikalustoon. Oudon ristiriitaista maassa, jossa rautatieharrastajia on pilvin pimein. Vai onko liikennetehtävien imu niin voimakas, että kunnossapito ei jaksa kiinnostaa?

Ja nähtiinhän matkalla yksi Putkinotkokin. Kunnianhimoisin tavoittein 1980-luvun alussa toimintansa aloittanut **Midland Railway Centre** Derbyn lähellä Butterleyssä osoitti selviä uupumisen merkkejä. Kalustoa rappeutuu ulkona, eivätkä sisätiloissa käynnissä olevat kalustokunnostukset ole edenneet toivotulla tavalla. Oppaamme kertoi avoimesti syyksi tekijöiden puutteen. Kaikesta alan yhteisöjen yhteistyöstä huolimatta Englannissa on havaittu sellainenkin ilmiö, että perinnerautatiet kilpailevat tietyistä osajista. Thomas the Tank Engine -naamarilla somistettu satulatankkiveturi sentään jaksoi tahkota käyttövaroja viiden kilometrin pituisella radalla paremman huomisen toivossa.

VARATTU

UIC:n mukaisen litterajärjestelmän avain

(OS) Tässä numerossa on vuorossa O-, R- ja S-vaunujen littera-avaimet. Koska UIC:n määrelehden 438-2 uusimpaan laitokseen, joka on yhteinen OSShD:n määrelehden O+P 538-2 kanssa, on tullut jonkin verran muutoksia, päivitetäkään tässä ensiksi E-, F-, G-, H-, I- ja L-vaunujen uudet lisätunnukset.

UIC ja OSShD

Uudet lisätunnukset

Lajitunnus	Lisätunnus	Merkitys
E	ll	umpinainen lattia (1)
	mm	vähintään 4-akselinen: kuormauspituus > 12 m (1)
	p	jarrusilta (1)
F	ppp	jarrusilta (1)
G	bb	4-akselinen: kuormauspituus > 18 m (1)
	ll	levennetyt oviaukot (1)
	p	jarrusilta (1)
H	dd	nostettava vaununkori (1)
	gg	sementin kuljetusta varten (1)
	hh	mineraalilannoitteiden kuljetusta varten (1)
	ii	erikoislujat, avattavat sivuseinät (2)
	mm	vähintään 4-akselinen: kuormauspituus > 18 m (1)
	p	jarrusilta (1)
I	mm	4-akselinen: kuormausala $\geq 39 \text{ m}^2$ (1)
L	ii	erikoisluja, siirrettävä metallikate (2) ja kiinteät päätyseinät

(1) Koskee vain yksittäisvaunuja (ei siis nivelvaunuja eikä vaunuyksiköitä), joiden raideleveys on 1520 mm.

(2) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1435 mm.

lähteet:

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

UIC Merkblatt Nr. 438-2, Kennzeichnungen der Güterwagen, 7. Ausgabe (Mai 2004)

O + P 538-2, Обозначение Грузовых Вагонов (Oboznačenie Gruzovyh Vagonov = Tavaravaunujen merkintä)

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

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



Os 21 74 370 2 853-3 Linnanaukko, 6.7.2002
Kuva: Olli Savela



Smmns⁸⁹⁵ 35 74 461 4 093-5, vuokrattu SSAB WELDOX:lle, Oxelösund Linnanaukko, 9.5.2002
Kuva: Olli Savela

Lajitunnus: O

Korkealaitainen yleisavovaunu

Litteranumerot: 3700 - 3799

Vaunun perusominaisuudet

alaskäännettävät laidat ja pylväät

2-akselinen:	kuormauspituus ≥ 12 m	$25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30 \text{ t}$
3-akselinen:	kuormauspituus ≥ 12 m	$25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 40 \text{ t}$

Lisätunnukset

a	3 akselia
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
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	2-akselinen: kuorma $> 30 \text{ t}$ 3-akselinen: kuorma $> 40 \text{ t}$

Korkealaitaisella avovaunulla tarkoitetaan tässä sellaista vaunua, joka on varsinaisesti avovaunu, mutta jota voidaan korkeiden, sisäänpäin tai ulospäin käännettävien, laitojensa vuoksi käyttää sellaisiin kuljetuksiin, joissa tavallisesti käytetään E-vaunuja (esim. romukuljetuksiin).

Lajitunnus: R

Yleisavovaunu (telit)

Litteranumerot: 350 0 - 369 9 ja 380 0 - 399 9

Vaunun perusominaisuudet

alaskäännettävät päätylaidat ja pylväät

$18\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 22\text{ m}$

$50\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 60\text{ t}$

Lisätunnukset

- b kuormauspituus $\geq 22\text{ m}$
- e alaskäännettävät sivulaidat
- g varustettu konttien kuljetusta varten (1) (2)
- h teräslevykelojen kuljetus vaaka-asennossa (3)
- hh teräslevykelojen kuljetus pystyasennossa (3)
- i siirrettävä kate ja kiinteät päätyseinät (4)
- j varustettu iskunvaimentimin
- k kuorma $< 40\text{ t}$
- kk $40\text{ t} \leq \text{kuorma} < 50\text{ t}$
- l ilman pylväitä
- m $15\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 18\text{ m}$
- mm kuormauspituus $< 15\text{ m}$
- n kuorma $> 60\text{ t}$
- o kiinteät päätyseinät, korkeus $< 2\text{ m}$
- oo kiinteät päätyseinät, korkeus $\geq 2\text{ m}$
- p ilman päätylaitoja
- 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 R-vaunuissa on mahdollista vain, jos vaunuun on lisävarustuksena asennettu konttilukot. Vaunut, jotka on tarkoitettu pelkästään konttien kuljetukseen, täytyy merkitä S-vaunuiksi.
- (3) Lisätunnusten "h" ja "hh" käyttö R-vaunuissa on mahdollista vain, jos vaunuun on lisävarustuksena asennettu kelojen kuljetukseen tarkoitetut alustat. Vaunut, jotka on tarkoitettu pelkästään teräslevykelojen kuljetukseen, täytyy merkitä S-vaunuiksi.
- (4) Lisätunnuksia "oo" ja/tai "p" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "i".



Rns 33 68 350 4 119-3 P Omistaja: AAE CARGO AG (Zug, Sveitsi)
Vuokrattu SRC:lle (= Schenker Rail Cargo AB), Malmö
Linnanaukko 2.5.2003 Kuva: Olli Savela

Lajitunnus: S

Erikoisavovaunu (telit)

Litteranumerot: 4500 - 4999

Vaunun perusominaisuudet

4-akselinen:	kuormauspituus ≥ 18 m	$50 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 60 \text{ t}$
vähintään 6-akselinen:	kuormauspituus ≥ 22 m	$60 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 75 \text{ t}$
nivelvaunu tai vaunuyksikkö:	2 elementtiä $22 \text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 27 \text{ m}$	

Lisätunnukset

a	6 akselia
aa	vähintään 8 akselia
aaa	4 akselia (kaksi 2-akselista teliä) (1)
b	pa-säiliöiden (suursäiliöiden) kuljetusvaunu (2) (3)
c	kääntöalusta (kääntyvä kuormanaluspalkki) (3)
d	maantiiliikenteen ajoneuvojen kuljetusta varten, yksi kuormaustaso (3) (5) nivelvaunu tai vaunuyksikkö: mootoriajoneuvojen kuljetusta varten, yksi kuormaustaso (3) (5)
e	henkilöautojen kuljetusta varten, kaksi kuormaustasoa (3) nivelvaunu tai vaunuyksikkö: mootoriajoneuvojen kuljetusta varten, kaksi kuormaustasoa (3)
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 (ei kuitenkaan pa-säiliöiden) kuljetusta varten, konttien kokonaispituus ≤ 60 jalkaa (18 m) (3) (4) (5)
gg	varustettu konttien (ei kuitenkaan pa-säiliöiden) kuljetusta varten, konttien kokonaispituus > 60 jalkaa (18 m) (3) (4) (5)
h	teräslevykelojen kuljetus vaaka-asennossa (3) (6)
hh	teräslevykelojen kuljetus pystyasennossa (3) (6)
i	siirrettävä kate ja kiinteät päätyseinät (3)
ii	erikoisluja, siirrettävä metallikate (8) ja kiinteät päätyseinät (3)

j	varustettu iskunvaimentimin
k	4-akselinen: kuorma < 40 t (7) vähintään 6-akselinen: kuorma < 50 t
kk	4-akselinen: 40 t ≤ kuorma < 50 t (7) vähintään 6-akselinen: 50 t ≤ kuorma < 60 t
l	ilman pylväitä (3)
m	4-akselinen: 15 m ≤ kuormauspituus < 18 m vähintään 6-akselinen: 18 m ≤ kuormauspituus < 22 m 2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus ≥ 27 m
mm	4-akselinen: kuormauspituus < 15 m vähintään 6-akselinen: kuormauspituus < 18 m 2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 22 m
mmm	4-akselinen: kuormauspituus ≥ 22 m (1)
n	4-akselinen: kuorma > 60 t (7) vähintään 6-akselinen: kuorma > 75 t
o	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
oo	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: vähintään 4 elementtiä
p	ilman laitoja (3)
r	nivelvaunu
rr	vaunuyksikkö

- (1) Koskee vain yksittäisvaunuja, joiden raideleveys on 1520 mm.
- (2) Pyörillä varustettuja kontteja varten UIC:n määrelehden nro 590 mukaisesti.
- (3) Tavaravaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "b", "c", "d", "e", "g", "gg", "h", "hh", "i" tai "ii", voidaan merkitä lisätunnus "l" tai "p". Tällöin vaunun numeromerkinnän täytyy kuitenkin aina vastata vaunuun merkittyä litteraa.
- (4) Vaunut, joita käytetään vain konttien kuljetusta varten tai on tarkoitettu vaihtokorien kuljetukseen UIC:n määrelehden nro 592-4 määräysten mukaisesti.
- (5) Tavaravaunuihin, joilla voidaan kuljettaa sekä kontteja ja vaihtokoreja että myös ajoneuvoja, merkitään lisätunnukset "g" tai "gg" ja "d".
- (6) Vaunu on tarkoitettu vain teräslevykelojen kuljetukseen.
- (7) Lisätunnuksia "a", "aa", "k", "kk" ja "n" ei merkitä nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin.
- (8) Koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1435 mm.

Lyhyitä tiedotuksia

(OS)

Kahden tähden (★★) käyttö tavaravaunujen kuormataulukoissa

Saksassa Eisenbahn-Bundesamt (EBA) on antanut määräyksen, että kahta tähteä ei saa enää käyttää uusien tavaravaunujen kuormataulukoiden yhteydessä. Aikaisemmin tavaravaunuihin, jotka soveltuivat kulkuteknisesti, mutta eivät kuitenkaan jarruteknisesti, 120 km:n tuntinopeuteen kuorman ollessa kuormataulukon sallima maksimikuorma, sai merkitä kaksi tähteä. Nämä vaunut sai siis liittää junaan, jonka suurin sallittu nopeus oli 120 km/h, kunhan vain junan kokonaisjarrutuskyky oli riittävä. Koska kahta tähteä ei enää merkitä uusiin tavaravaunuihin, se merkitsee näin ollen sitä, että nämä vaunut, akselipainon ollessa suurin sallittu 22,5 t, saa liittää vain sellaisiin juniin, joiden suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Yksittäisinä vaunuinahan ne eivät jarruteknisesti sovellu 120 km:n tuntinopeuteen.

lähde: VPI:n (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten) kiertokirje nro 1/04 16.3.2004



VTG-LEHNKERING AG Zacens 34 80 793 2 200-7 P Turku ras. 18.4.2004
Kuva: Olli Savela

Yllä olevan kuormataulukon kaksi 5-sakaraista tähteä ilmaisee, että vaunu voidaan liittää junaan, jonka sn = 120 km/h kuorman ollessa D-radalla 64,8 t (rataluokka D = vaunu voidaan kuormata 22,5 t:n akselipainoon).

VPI (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten) suosittelee kiertokirjeessään 4/02 (5.8.2002) jäsenilleen, etteivät ne kustannussyistä kiirehtisi merkitsemään ja numeroimaan tavaravaunujaan UIC:n määrelehden nro 438-2 (uusin laitos) määräysten mukaisesti. Syynä on toisaalta se, että uusi numerointijärjestelmä täytyy olla käytössä viimeistään 31.12.2010 (joten mitään kiirettä ei ole), toisaalta ns Yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE) ei ole EU:ssa vielä lopullisesti hyväksytty. Tämä tarkoittaa sitä, että kun YTE on lopullisesti hyväksytty, tavaravaunujen numerointi ei ehkä enää vastaakaan UIC:n määrelehden nro 438-2 määräyksiä. Silloin voi 12-numeroisen järjestelmän tilalla olla esim. 16-numeroinen tai vielä pidempi järjestelmä.

lähde: Gueterwagen-Correspondenz Nr. 98, s. 163



Sveitsiläinen Ferroviased Holding AG – Kühne+Nagel-ryhmän sataprosenttinen tytäryhtiö – on syksyn 2004 aikana integroitu emoyhtiöönsä. Ferroviased toimii nyt nimellä **Kuehne + Nagel Railfreight**. Vanhaa nimeä Ferroviased käytetään toistaiseksi enää Itä-Euroopan alueella.

VR:n uudet autojenkuljetusvaunut Hccmqqr (nro:t 445001 – 445015)

VR:llä on tällä hetkellä kaksi uutta autojenkuljetusvaunuyksikköä ja loput kolmesta toimitettaneen vuoden 2005 aikana. Vaunut on numeroitu matkustajavaunujen tapaan, mutta littera taas on UIC:n mukainen tavaravaunulittera – ja sekin vielä väärin! On se kumma, että oikean litteran merkintä on näin vaikeaa. Koska kyseessä on vaunuyksikkö eli kaksi kiinteästi yhteenkytkettyä vaunua, pitäisi vaunun litteran tietysti olla Hccmqqr. Nythän vaunun litterassa on vain yksi "r" (= nivelvaunu), mikä tarkoittaisi sitä, että kyseisessä vaunussa olisi kolme akselia, ja keskimäinen akseli olisi silloin vaununpuoliskojen välissä, nivelkohdassa.

Kummallista terminologiaa

UIC:n uusimmassa, päivitetystä saksankielisessä määrelehdessä nro 438-2 mainitaan E-vaunujen kohdalla lisätunnuksen "II" merkityksen olevan "mit Blindfußboden" (löytyy esim. Stinnesin/Railionin kotivuolta). Kummallisinta tässä on se, että sveitsiläisellä "tiedonantajallani" sekä hänen tšekkiläisellä kollegallaan ei ollut minkäänlaista aavistusta, mitä kyseinen termi voisi tarkoittaa – ja molemmat ovat vielä rautateiden palveluksessa. Kyse on varmaankin jonkinlaisesta käännöskukkasesta, koska UIC:n määrelehti nro 438-2 on alunperin ranskankielinen. No, vilkaisu OSShD:n vastaavaan määrelehteen nro 538-2 ilmoittaa yllä mainitun lisätunnuksen "II" merkityksen olevan venäjäksi "с глухим полом" (s gluhim polom = umpinaisella/aukottomalla lattialla, t.s. lattia, jossa ei ole lattialuokkuja). Mistähän syystä vaunun lattiasta on tullut saksaksi "sokea" eikä "kuuro", venäjän "глухой" (gluhoy) tarkoittaa nimittäin myös kuuroa.

www.netnic.fi/tklk

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus **5255** , **tiistaina 22.3.2005** 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 2004 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2004 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.

Tampereen Pienoisrautatie-
päivät pidettiin Vapriikissa
23. ja 24.10.2004

Erwin Stämpfli Kouvolan
Pienoisrautatiemuseosta

Kuva: Olli Savela



Kevätkauden 2005 ohjelma

Ti	11.01.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	13.01.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	25.01.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	03.02.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	08.02.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	22.02.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	03.03.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	08.03.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	22.03.05	klo 18.00	Pansio 5255	KEVÄTKOKOUS
Ti	05.04.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	07.04.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	19.04.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	03.05.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	05.05.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiovaunu- ja raitiotieilta
Ti	17.05.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

Kerhoillat ovat **joka toinen tiistai** ja raitiotieillat ovat aina kuukauden **ensimmäisenä torstaina**. Kerhorataa rakennetaan **tiistaisin** ja **lauantaisin**. Rakentamisesta kiinnostuneet ottakoot yhteyttä Pekka Rantalaan, Kalevi Patroseen tai Timo Heiskariin. Sihteerille ei kannata näissä asioissa soittaa.

Koska yhdistyksen kerhotilat ovat satama-alueella, joka on valvottua aluetta eikä avaimia ole mahdollista hankkia kaikille halukkaille, ei kerhotiloihin voi astua kuin havumajaan. Pansion sataman portti on arkisin avoinna klo 19.00 saakka ja rakennuksen 5255 ovetkin ovat tavallisesti aina kiinni, niin olisi suotavaa, että tulisitte kerhoiltoihin ja kokouksiin mahdollisimman täsmällisesti (klo 18.00). Jos ei pääse tulemaan juuri silloin, kannattaa soittaa 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

