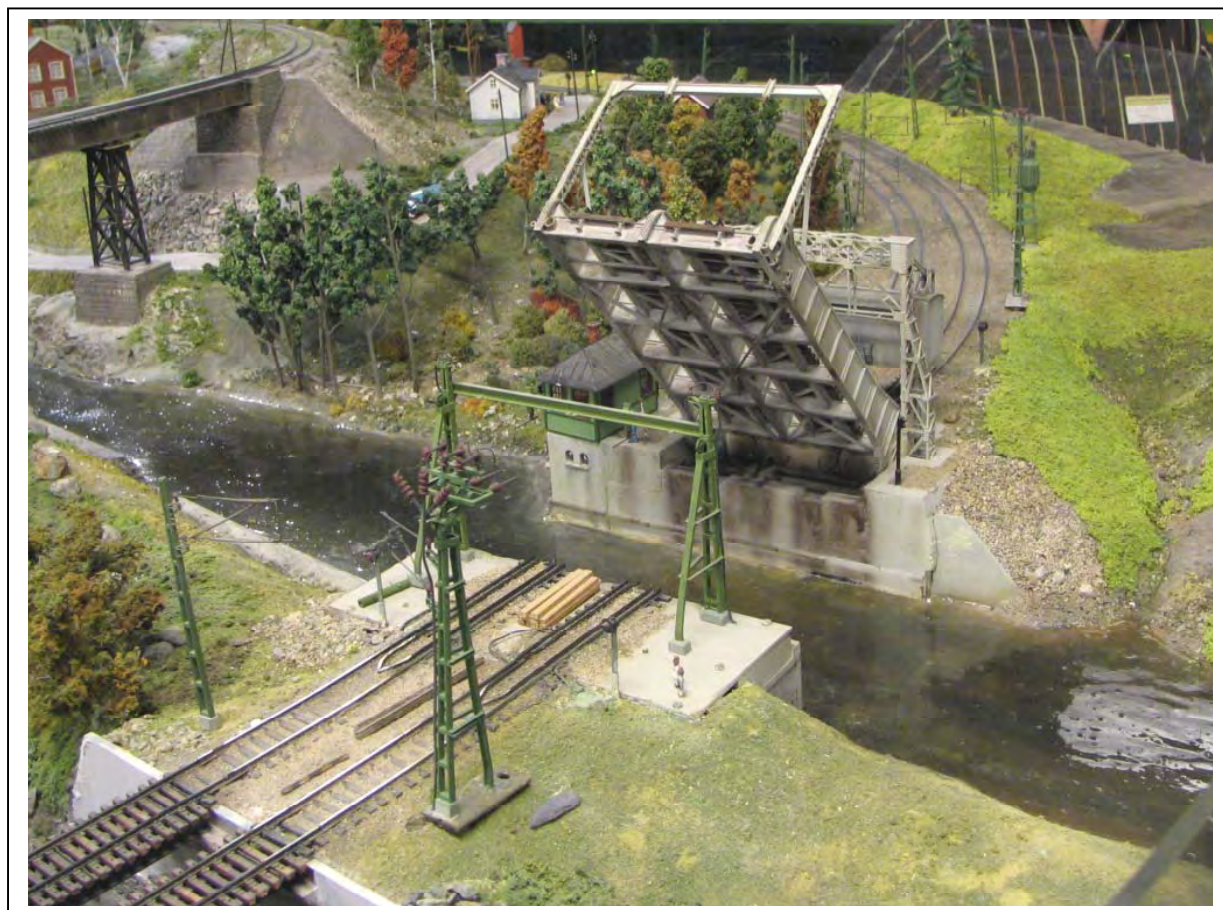


www.netnic.fi/tklk

2/2005



**Skövden Bankalas ja SMJ:n retki
Höyryveturin jäljillä Englannissa III
T-, U- ja Z-vaunujen littera-avain**

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

Sisältää

Kuskinpukilta	3
Skövden Bankalas	4
Tutustuminen Tukholman kerhon rataa	6
Höyryveturin jäljillä Englannissa III	7
T-, U- ja Z-vaunujen littera-avain	13
Ulkomaisia tavaravaunuja	23
Turussa 2005	
Venäläisiä tavaravaunuja	25
Entisten Railship-Spns-vaunujen uusi habitus	26
Syyskokouskutsu	27
Syksyn 2005 ohjelma	28

TENDERIn 2/2005 toimittivat

Ilmo Kajala
Timo Heiskari
Pekka Välimäki
Olli Savela

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2005

Puheenjohtaja
Ilmo Kajala
Lanatie 5 D 109
20540 TURKU
(02) 237 6349
GSM 050 336 0454

Varapuheenjohtaja
Jarkko Lehtonen
Maallikontie 36
20660 LITTOINEN
(02) 246 1400
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
theca25-sihteeri@yahoo.de

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

MalliExpo 2005 LAHTI
Pienoismalli- ja harrastemessut
Lahden messukeskuksessa 29.-30.10.2005

T U L E J A O S A L L I S T U

Mukana myös:
VALTAKUNNALLISET XXIII
PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT

JÄSEN SELVÄKUNNAN SIIVET
LENNOKKIKERHO

Menossa mukana:

Lahti Fanatic 3 roolipeliturnaus

Kaiken maailman pienoismallien ja harrasteiden monipuolinen messutapahtuma
29. ja 30.10.2005
Lahden messukeskus

LIPUT
Aikuinen 8 €
Lapsi 5 €
Perhe 19 €

Avoinna La-Su 10-17
Lahden Messukeskus

Esillä koko pienoismalli- ja harrastusmaailma:

- Pienoisrautateitä
- Autoratoja
- Lennokit
- Pienoismallit
- Rakennussarjat
- Radio-ohjattavat:
 - autot, lentokoneet, laivat
- Tuote-esittelyitä/näytöksiä
- Tarjouksia
- Harraste- ja työnäytöksiä
- Nukkeja, nukkekoteja
- Robotteja ja esityksiä
- Käsityöharrastajia
- Ym.

www.messut.org INFO 0400-495 777 FAX 03-7515113



Etusivun kuva: SMJ:n kerhoradan oikeasti toimiva nostosilta
Kuva: Timo Heiskari



Kuskin pukilta

15.8.2005

No niin, alkaa taas olla aika palailta kesälaitumilta turmioelämää viettämästä syksyn aikataulujen ja lukujärjestysten turvallisiin raameihin. Kiskoliikenneharrastukseen vakavasti suhtautuvat kerhomme jäsenet ovat tietysti yhdistäneet kesänvieron ja harrastuksen hedelmällisesti rakennellen, matkaillen, valokuvaten, museoliikenteen palveluksessa toimien ym. ym., joista hedelmistä ehkä saadaan talvikauden mittaan nauttia yhteisesti kerhoilloissa.

Tarpeelliseksi koetun lisätilan hankkiminen kerholle tuli kevätkaudella uudelleen ajankohtaiseksi, kun jo aikoinaan haikailemamme huone kerhotilojen välittömästä läheisyydestä vapautui. Pitkähkön harkinnan jälkeen tehtiin asiassa päätös ja alkukesällä huone vuokrattiin kerhon käyttöön. Ajatuksena on, että raitiotie”jaos” saa käyttöönsä oman tilan samalla kun muiden huoneiden kalustusta ja käyttötarkoitusta päästään järjeistämään. Kerhotilan laajennuksen myötä voidaan nyt saada vauhtia esimerkiksi maisemoidun pienoisraitiotieradan rakentamiseen.

Lisäneliömetrit aiheuttavat tietysti lisäkustannuspaineita kerhon talouteen, mutta tärkeämpää lienee se, että näin tarjoutuu mahdollisuus entistä paremmin vastata jäsenistön eri intressipiirien tarpeisiin. Uskon, että toimintamahdollisuuksien paraneminen lisää aktiivisuutta ja voi jopa kasvattaa jäsenmäärää, niin että pitkällä aikavälillä investointi muodostuu kannattavaksi.

Pitäkäämme mielessä, että olemme lupautuneet järjestämään vuoden 2008 pienoisrautatiepäivät Turussa. Vaikka aikaa on näennäisesti vielä reilusti, on syytä alkaa vähitellen pohtia käytännön järjestelyitä, etenkin näyttelytilakysymys olisi parasta ratkaista hyvissä ajoin.

Toivotan niin uudet kuin entisetkin jäsenet jälleen tervetulleiksi osallistumaan kerhon toimintaan!

Ilmo Kajala

Skövden Bankalas

Joukko pienoisrautatieharrastajia Turusta, Hyvinkäältä ja pääkaupunkiseudulta, yhteensä 11 henkilöä, teki retken 17.-20.6. Skövden Bankalas-tapahtumaan. Samalla kävimme paluumatkalla Tukholman pienoisrautatiekerhossa. Matka tehtiin Turusta Muurisen pikkubussilla Tapani Vuorion ollessa kuljettajana. Laivamatka tapahtui Seawind-lautoilla.

Skövden pienoisrautatiekerho

Kerho toiminut vuodesta 1976 Skövden kunnan omistaman koulukiinteistön kellarissa. Yhdistyksen ei ole tähän mennessä tarvinnut maksaa vuokraa ko. tiloista, mutta tilanne muuttunut tältä osin sielläkin. Tiloista joudutaan nyt maksamaan markkinaehtoista vuokraa ajan hengen mukaisesti. Vuokran maksaminen vaatisi yhdistyksen jäsenmääräksi 200, kun tällä hetkellä jäseniä on 30. Kerho on syntynyt aikanaan eripuolelta Ruotsia toimineiden pitkälle ehtineiden harrastajien yhteistoiminnan tuloksena. Harrastajat tulevat paikalle pitkienkin matkojen päästä. Tulevaisuus kerhon osalta on hiukan epäselvä rahoitustilanteen takia. Yhdistys voi toimia nykyisissä tiloissa ainakin 2 vuotta. Voi olla tänä vuonna järjestetty Bankalas-tapahtuma oli sen verran onnistunut, että jatko voi olla turvattu pidemmäksikin aikaa. On mahdollista, että rata joudutaan vielä purkamaan jossain vaiheessa ja hakemaan sille uusi sijoituspaikka.

Kerhorata



Radan uusi osa, kuva: Timo Heiskari, 18.6.05, Skövde

Kerhoradasta ratakaavio löytyy ainoastaan Järnvägs Hobby-julkaisun numerosta 3 vuodelta 1983. Esikuvana radalle on SJ:n ratalinja 1930-luvulta. Rata on perusmuodoltaan silmukka. Se polveilee kolmen huoneen välillä, jolloin siinä on kolme erillistä osiota. Lisäksi siinä on erillisen kapearaiteisen miljöön. Elektroniikka on toteutettu perinteisesti tasavirtatekniikalla. Radan luonnetta Krister Brand kuvaa seuraavasti: "Rata on lyhyt matka läpi Westergötlandin". Kokonaisuus ei ole varsinainen pienoisorautatie vaan pienoismalli rautatiestä. Tällä radalla liikennöinti ei ole pääasia, vaan rautatiemiljöön luominen. Tässä rakentelussa kaikki rautatie-aiheinen materiaali on tärkeämpää kuin liikkuva kalusto. Esim. Forsvikin asema on erittäin laaja kokonaisuus. Siinä voi nähdä yhdellä silmäyksellä kaikki asiat, mitä kuuluvat aseman ympäristöön ja sen yhteydessä tapahtuvaan toimintaan. Radalla on kaiken kaikkiaan seitsemän asemaa. Yhden junan liikennöinti mittakaavan mukaisella nopeudella kestää etelästä pohjoiseen n. 3 tuntia. Tämä johtuu siitä, että liikennöinti hoidetaan, kuten se tapahtuu oikeastikin. Vaunut merkitään osoitelapuilla ja tyhjiille vaunuille laitetaan kotiasemat. Junat kootaan sitten niiden määränpään mukaan ja vaunut toimitetaan oikealle sivuraiteelle. Junien kokoamisessa menee paljon aikaa. Täten liikennöinti muistuttaa enemmän peliä kuin ajamista. Yhdistyksellä on erittäin hienot virtuaalisivut ositteessa: www.wnj.se.

Bankalas-tapahtuma

Tapahtuma veti tällä kertaa ennätysmäärän osallistujia. Tilaisuuteen ei ollut pääsymaksua, paikalla myytiin arpoja, jossa palkintoina oli lahjoituksina saatuja rautatieaiheisia tuotteita. Arvat maksoivat 50 kr ja loppuivat kesken. Meikin jäimme ilman arpoja. Mutta ei hätää, me kaikki maksoimme yhdistykselle 50 kr/hlö kannatusmaksun näyttelytilassa olevaan keräyslippaaseen. Tapahtuman yhteydessä oli myytävänä ruotsalaisia piensarjoja ja rakentelussa tarvittavia alustoja, koreja, pyöräsarjoja, vaihteistoja, syövyteosia sekä jigejä. Merkittävää oli myös se, että monet kerhot möivät omia tuottamiaan sarjoja tai osia eli harjoittivat pienimuotoista liiketoimintaa.



Esittelypöytä, kuva: Timo Heiskari, 18.6.05, Skövde

Kirjallisuutta:

Krister Brandt: Westergötland – Nerikes Årsberättelser. Allt om Hobby, Stockholm, ISBN 91-85496-36-7.

Tutustuminen Tukholman kerhon rataan

Stockholms Modelljärnvägsklubb (SMJ) on vanha ja perinteikäs pienoisrautatiekerho. Yhdistyksellä on hyvät 183 neliömetrin tilat Tukholmassa keskustan tuntumassa. Näissä tiloissa kerho on toiminut vuodesta 1969 alkaen. Tämän radan pääidea on liikennöinti. Radan pinta-ala on 160 neliömetriä ja yhdelle ratakiekkokselle kertyy mittaa 160 m, josta SJ:n osuus on 88 m. Radan ympäriajo kestää n. 20 min. Radan aihe sijoittuu 1950-luvulle. Radan keskus on risteysasema, jossa SJ:n ja yksityisen malmiradan junat kohtaavat. Tällä asemalla junat pilkootaan kahtia ja malmivaunut vietään satamaan malmin laivausta varten.



SMJ:n kerhoradan ohjaamo, kuva Timo Heiskari, 19.6.05 Tukholma

Radan sähköistys on toteutettu DCC-järjestelmällä ja ohjaus tapahtuu tietokone-ohjelmalla, jonka valmistaja on saksalainen Railroad & Co. SJ:n osuus täysin automaattinen. Radalla on toteutettu linjasuojausjärjestelmä valo-ohjauksineen. Tämä toimii erittäin hienosti. Samalle linjalle pystyi ajamaan kolmekin junaa peräkkäin. Kun ensimmäinen sai luvan lähteä opastimella liikkeelle, niin myös linjalla perässä pääsivät eteenpäin. Yksityisradan osuus hoidetaan manuaalisesti DCC-järjestelmällä. Koska tällä osalla ei ole linjasuojausta, niin liikennöinti hoidetaan puhelimitse. Radan kaikki rakennukset eivät ole vielä valmiita. Osa rakennuksista on pahvimalleja, jotka myöhemmin korvataan lopullisilla versioilla. Esim. satama-alue on erittäin hieno kokonaisuus. Samoin valmistumassa ruukkialueesta tulee erittäin näyttävä. Myös erilaisia radan miljööseen liittyviä tarinoita on keksitty. Näitä on sitten mukava kertoa näytösiltojen yhteydessä. Tarinat elvyttävät kokonaisuutta. Näin radan ja kaluston sekä rakennusten ja maisemoinnin kokonaisuuteen tulee myös ihmisiä tarinoiden myötä.

Kerhoon kuuluu n. 60 jäsentä. Hyväksi rahoituskeinoksi on keksitty näytösajojen järjestäminen. Näytökseen voidaan ottaa mukaan 50 katsojaa, joista jokainen maksaa 50 kruunun sisäänpääsymaksun. Tätä kautta he ovat saaneet myös uusia jäseniä. Näytösajo on eräänlainen ennalta suunniteltu show, jossa kokoajan ohjaamosta kuulutetaan kaiuttimien avulla, mitä radalla tapahtuu. Katossa roikkuu opastekylttejä, joilla saadaan katsojat seuraamaan tiettyä kohdetta. Kerhon nettisivut tukevat tätä markkinointitoimintaa. Kerholla on myös omaa rakennussarjatuotantoa. Kerhon toimintaan ja rataa voi tutustua kerhon verkkosivuilla: www.smj.org.

HÖYRYVETURIN JÄLJILLÄ ENGLANNISSA

Pekka Välimäki

OSA 3

Englantilaisilla perinnerautateilla oli helppo todeta, että monet sikäläiset ratkaisumallit toimivat suhteellisen suurten talous- ja henkilöresurssien ansiosta. Toki briteilläkin on ollut ja tulee olemaan ongelmia, joihin he etsivät ratkaisuja. Tässä matkakertomuksen toiseksi viimeisessä osassa kerrotaan tiivistetysti englantilaisen perinnerautatietoiminnan yleispiirteistä ja problematiikasta.

Historiallista taustaa

Ensimmäinen liikkuvan kaluston säilyttämistä koskeva päätös tehtiin Britanniassa jo vuonna 1840-luvun lopulla, kun South Eastern Railway varastoi käytöstä poistetun ”Invicta” -veturin. Julkisen vallan toimesta rautatieaiheista esineistöä museoititi ensimmäisen kerran vuonna 1857. Harrastuspohjaisesti ensimmäiset kalustoyksiköt suojeltiin 1920-luvulla, joskin käytännön vapaaehtoistoiminta oli vähäistä 1950-luvulle saakka. London & North Eastern Railway perusti rautatiemuseon Yorkiin vuonna 1927. Britanniassa otettiin ensimmäisen kerran harrastajavoimin hallintaan kokonainen rautatie vuonna 1951, kun kapearaiteinen Talylllynin rautatie Walesissa oli jäänyt pois hyötykäytöstä.

Britannian normaaliraiteisten museoratojen runsaudella on selityksensä.

Maan rataverkkoa saneerattiin kovalla kädellä 1960- ja 1970-luvuilla. Tällöin hyötyliikenteen rataverkon pituus supistui 20 000 mailista 12 000 mailiin. Monet vähäliikenteiset, maisemallisestikin idyllisinä säilyneet haararadat rakennuksineen ja laitteistoineen jäivät vaille käyttöä. Tässä tilanteessa eri puolilla maata virinneille perinneratahankkeille tarjoutui hyviä käytännön edellytyksiä.



Autenttista haararatamiljöötä North Yorkshire Moors Railwayn pohjoisella pääteasemalla Grosmontissa.

Prosessin seurauksena monien englantilaisten perinnerautateiden koko miljöö on suhteellisen autenttinen. Uudisrakentamisen tarve on pysynyt kohtuullisena, mikä on tietenkin antanut mahdollisuuden keskittyä itse rautatietoimintaan. Jatkuvasti tiukentuneita kaluston teknisiä vaatimuksia yleisellä rataverkolla liikkumista varten ei ole useilla tahoilla ollut tarvetta täyttää, kun omassa käytössä oleva rata on täysin varustettu ja siellä riittää matkustajia. ”Main Line” -sertifikaatti onkin nykyisin vuosittain vain 25-30 höyryveturilla.

Toiminnan laajuus

Britanniassa on nykyisin yli 160 perinnerautatie- tai rautatiemuseokohdetta, joista 90 on normaaliraitaisia ja 45 kapearaitaisia rautateitä. Lisäksi kahdeksassa kohteessa on sekä normaaliraitaista että kapearaitaista rataa. Sellaisia kohteita, joiden osalta ei löydy mainintoja liikennöinnistä, on noin 25. Ne ovat pääasiassa pienempiä alan museoita, mutta luultavasti monilla niistäkin on jonkinlaista pienimuotoista liikennöintiä ainakin omalla piha-alueellaan. Darlington Railway Centre & Museumin pihalla ainakin liikkui lyhyellä radalla höyryveturi vaunuineen siellä käydessämme, vaikkei asiasta alan yhteisöjen yhteisesitteessä mainitakaan.

Liikennöinti on monilla radoista meikäläisen mittapuun mukaan erittäin vilkasta. Matkalta mukaan tarttuneissa esitteissä mainostettiin usein peräti 200-275 vuotuisen liikennepäivän tarjontaa. Hiljaisimpia kuukausia ovat tammi- ja helmikuu. Kun otetaan huomioon, että kaiken kulkuvälineisiin ja liikenteen historiaan liittyvän tarjonnan yhteenlaskettu vuotuinen yleisömäärä Britanniassa on yli 15 miljoonaa henkeä, perinnerautateiden luokseen



Junakohtaus North Yorkshire Moors Railwayn Levishamin asemalla. "Älä kurkota vaunun ikkunasta junien kohdatessa", kuului rautatien turvallisuusohje matkustajille...

houkuttelemat yhdeksän miljoonaa henkeä ja näiden vuodessa tekemät 12 miljoonaa junamatkaa ovat Britanniankin oloissa kunnioitettava saavutus. Keskiarvoksi saadaan näin lähes 90 000 matkaa vuodessa kutakin perinnerautatietä kohti, mutta todellisuudessa kysyntä jakautunee eri toimijoiden kesken huomattavan epätasaisesti. Britannian perinnerautateiden yhteenlasketut vuotuiset liikennetulot ovat peräti noin £ 30 000 000.

Aikataulun mukaisen liikenteen lisäksi monilla radoilla on paljon tuottoisaa tilausliikennettä, kuten suurten yritysten asiakkailleen tai henkilöstölleen järjestämiä elämysmatkoja sekä filmiryhmien kuvausajaja. Ainakin suuremmat radat tarjoavat asiakkailleen hääpaketeista tai interaktiivisista opintomatkoihin alkaen monenlaisia matkakokonaisuuksia, joihin muun muassa epookin mukaiset tasokkaat ravintolavaunupalvelut kuuluvat itsestään selvästi. Suomessa ei valitettavasti ole tarjota käyttöön ensimmäistäkään autenttisessa asussa olevaa höyryveturikauden ravintolavaunua.

Liikenteen ja matkustajien runsaudesta sekä talkootyöstä huolimatta perinnerautatiet tarvitsevat muutakin rahoitusta kuin matkalippu- ym. liikennetulot. Yksi tulonhankintakeino on osakeanti, jollaisella perinnerautatie parhaimmillaan saattaa haalia kokoon satoja tuhansia puntia, jopa pari miljoonaa. Projektikohtaiset rahankeräyskampanjatkin ovat usein tuottoisia. Julkista tukea saadaan sekä paikallisviranomaisilta että valtakunnallisista veikkausvaroista (perinnetoimintaa rahoittavana elimenä Heritage Lottery Fund). Myös EU-raha on löytänyt tiensä näihin hankkeisiin.

Radat eivät ole pitkiä. Englantilaisten perinnerautateiden linjapituuksia laskemalla sain englantilaisen perinnerautatien keskimääräiseksi pituudeksi hieman yli kolme mailia eli noin viisi kilometriä. Lyhimmät radoista ovat lähinnä kaluston esittelyratoja, pisin museolinja on Wensleydale Railwayn normaaliraiteinen 22 mailin mittainen rata. Jos verrataan Jokioisten Museorautatien 14 kilometrin raidepituuteen, vain 12 englantilaista perinnerataa ohittaa sen pituudessa. Käytäntö lienee jo varhain opettanut brittiharrastajille, että museojunailun suurimpia murheita on radan kunnossapito.

Maassa on perinneratoja yhteensä hieman yli 400 mailia, josta suurin piirtein kolme neljäsosaa on normaaliraiteista rataa. Mikäli kaikki nyt vireillä olevat perustamis- ja laajennushankkeet toteutuvat, englantilaisten perinneratojen kokonaispituus kasvaa noin 600 mailiin. Kunnossapidettävää riittää rakennuksissakin, onhan perinneratojen varsilla jo noin 570 erikokoista asemarakennusta muusta rakennuskannasta puhumattakaan.

Liikkuvan kaluston määrä suhteessa raidepituuteen on monissa englantilaiskohteissa suuri; tämä lienee yleistä muidenkin maiden museorautateilla. Museovetureita (höyry-, moottori- ja sähköveturit sekä moottorivaunut mukaan lukien) maassa on noin 2600 kappaletta, joskin vain jonkin verran yli puolet tästä määrästä on yleensä samanaikaisesti liikennekelpoisia. Höyryvetureiden osuus kokonaismäärästä on noin 1200 kappaletta, joista noin 50 on seisovina näyttelyesineinä alan museoissa. Vajaan sadan höyryveturin kunnostus käyttökuuntoon on vielä meneillään. Höyryvetureiden runsaslukuisuudesta huolimatta englantilaisilla perinnerautateilla esiintyy ajoittain veturipulaa, koska kaikki käyttökuntoiset höyryveturit eivät ominaisuuksiltaan sovellu harjoitettuun liikenteeseen.



Britanniassa löytyy juna kaikenlaisiin kuljetustarpeisiin.

Vaunuja perinnerautateilla on noin 4500, joista kymmenesosa on yli satavuotiaita. Matkustajavaunuja on noin 3400, joista yli 2800 on normaaliraiteisia ja yli 920 kappaletta rautateiden kansallistamista (1948) edeltävältä ajalta. Puukorisia matkustajavaunuja on säilynyt yli 500 kappaletta ja tavaravaunuja kolmisen tuhatta. Tavaravaunujen määrä on vaikeammin arvioitavissa. Niitä on otettu talteen varsin runsaasti, mutta ymmärrettävästi matkustajavaunujen kunnostaminen asetetaan monesti tavaravaunuprojektien edelle. Säilytettyjen tavara-, työ- ym. vaunujen määrä on noin 2500 kappaletta.

Suuren kalustomäärän yksi kiistaton etu on se, että kaluston liikennekäyttöä - jopa käyttökuntoisuutta - voidaan kierrättää, jolloin kalustoyksiköiden kokonaisikä pitenee. Ja syytä onkin, sillä museaalisen rautatiekalustonhan pitäisi säilyä ikuisesti.

Väkilukuja verratessa englantilaisten suhteellisesti suurempi harrastuneisuus rautatieperinteen tallentamiseen näkyy selvästi. Selitys löytyy englantilaisesta perinnehenkisyydestä sekä tietysti siitä, että veturivetoinen rautatie syntyi Englannissa. Suurimpien englantilaisten rautatieharrastusyhteisöjen jäsenmäärät liikkuvat viisinumeroisissa luvuissa, suomalaisittain suuren Museorautatieyhdistys ry:n jäsenmäärä on hieman alle 800 henkeä.

Omistussuhteista

Useissa tapauksissa englantilaisten perinnerautateiden toiminta on organisoitu siten, että liikennettä harjoittaa yhtiö, joka myös palkkaa mahdolliset työntekijät. Taustayhdistys omistaa usein esim. kiinteistöt ja huolehtii rahoitusjärjestelyistä. Monesti kunnat ovat oivaltaneet perinnerautateiden kulttuuriset ja etenkin matkailulliset arvot ja ovat hankkineet radan sekä rakennukset antaen ne asianmukaisten, pitkäkestoisten sopimusten nojalla harrastusyhteisöjen käyttöön usein veloituksetta tai muodollista vuokraa vastaan.

Liikkuvan kaluston kohdalla kunkin yksikön tapauskohtainen historia vaikuttaa niiden hallinta- ja omistussuhteisiin. Toki monet veturit ja vaunut ovat niillä liikennöivien yhteisöjen omaisuutta, mutta hyvin yleistä on sekin, että perinnerautateilla liikennöidään yksityishenkilön tai jonkin pienen ryhmän omistamalla kalustolla. Aikoinaan, kun veturi tai vaunu on tulipalokiireellä pelastettu romutukselta, asia on hoitunut nopeimmin yksityishenkilöiden rahoituksella, eivätkä omistajat monissa tapauksissa olekaan jälkeensä halunneet luopua hankinnastaan.

Esimerkiksi höyryvetureista vajaat 200 kappaletta on yksityishenkilöiden omistuksessa, joskin useimmissa tapauksissa kalustoyksikön sijoituksesta ja käytöstä on tehty pitkäaikaissopimus jonkin perinnerautatien kanssa. Yleensä tällainen sopimus velvoittaa haltijan vastaamaan kaikesta kalustoyksikön kunnossapidosta. Osa englantilaisista museovetureista on myös vuokrattavissa lyhytaikaista käyttöä varten, jolloin veturin päivävuookra on tyypillisesti noin £ 350 - 400. Myös Britannian kansallinen rautatiemuseo, National Railway Museum Yorkissa, vuokraa joitakin omistamiaan vetureita perinnerautateiden käyttöön.



Vaunusto on suurelta osin yksityisomistuksessa. Monet perinnerautatiet ovat pyrkineet hankkimaan omistukseensa jonkinlaisia perusrunkoja, jotka koostuisivat tiettyjen rautatieyhtiöiden vaunuista tietyiltä aikakausilta. Tähän on vaikuttanut maailmalla yleistynyt pyrkimys ”epookkijuniin”, joissa veto- ja vaunukalusto eivät vain ole ”wanhoja” vaan myös muodostavat autenttisen kokonaisuuden, jollainen on liikkunut hyötyliikenteessä.

Great Westernin kuuluisa ”City of Truro” vuodelta 1901. Veturi ylitti ensimmäisenä Britanniassa 100 mailin tunti-nopeuden vuonna 1904. Veturi on palautettu käyttökuntoon.

Harrastustoimintaa?

Englantilaisten perinnerautateiden kasvu on tehnyt niistä paitsi suosittuja matkailukohteita, myös melkoisia kuluautomaatteja. Bluebell Railwayn vuotuinen hiililasku on yli £ 100 000 ja keskimääräiset kunnossapitokulut noin £ 450 000. Vaikka tämä 275 päivänä vuodessa liikennöivä merkittävä perinnerata kerääkin huomattavat myyntitulot, ”liiketoiminta” perustuu edelleenkin talkootyöhön. Hieman alle kahtena satana päivänä vuodessa liikennöivä Keighley & Worth Valley Railway tarvitsee tyypillisenä liikennöintipäivänään noin 50 tehtäviinsä pätevöitynyttä vapaaehtoista toiminnan pyörittämiseen.

Tosin britit ovat tässä suhteessa joutuneet tekemään myönnytyksiäkin: arviolta yli 13 000 henkeä työskentelee englantilaisilla museoradoilla ja heistä osa- tai kokopäiväisesti palkattuja on 1100 henkeä. Noin 12 000 vapaaehtoisen työpanoksen on laskeskeltu vastaavan hieman alle 2000 kokopäiväisesti palkatun ammattilaisen työpanosta. Tämän laskelman perusteista minulla ei ole tarkempaa tietoa, muun muassa siltä osin, onko tässä kyse aivan kaikesta perinnerautateiden hyväksi tehdystä taustatyöstäkin. Sopii olettaa, että kaikki välilliset tukitoiminnot eivät sisälly arvioon. Joka tapauksessa verrattaessa perinneratojen kokonaismäärää suurimpien ratojen talkoopanoksiin on ilmeistä, että osassa pienimmistä kohteista - jollaisiin matkallamme emme ehtineet tutustua - toimitaan hyvinkin vähäisillä talkooresursseilla

Se, mikä suomalaista hiukan ihmetyttää, on monien perinnerautateiden lähes ympärivuotisen ja usein liki päivittäisen liikennöinnin hoitaminen voittopuolisesti talkootyönä. Haastattelemamme North Yorkshire Moors Railwayn palkattu työntekijä kertoi, että radan liikennetehtävät hoidetaan lähes täysin vapaaehtoisvoimin. Tuntuu todella oudolta, että suuremmistakin talkoolaismääristä saadaan täytettyä näin laajan liikenteen miehityslistat. Joidenkin kommenttien mukaan sitoutuneisuus ”oman rautatien” tehtävien hoitoon on todella korkealla tasolla ja monien aktiivien kohdalla kyse on elämäntavasta.

Liikennöintiä seurattaessa vaikutti välillä siltä, että henkilöstö käyttäytyi korostetun epäamatöörimäisesti. Työt hoidettiin vähäeleisesti ja kaikki toiminta lipunleikkuusta veturin kuonaukseen toivat mieleen jotain aivan muuta kuin harrastajien vapaa-ajan vieton. Saattaa tietysti olla, että vaikutelma korostui kohteistamme johtuen: ainakin neljä näkemistämme radoista kuului suurimpiin normaaliraitteisiin perinneratoihin, jotka liikennöivät lähes ympärivuotisesti.

Kuten edellä mainituista luvuistakin ilmenee, Britannian perinnerautatiet eivät ainakaan enää ole mitään veturifanaatikkojen hiekkalaatikkoja, vaan merkittävä osa maan matkailuelinkeinoa. ”Pieni on kaunista” ei ole ajankohtainen lause ainakaan suurimmilla radoilla, joista osa lienee jo kasvanut ohi sen, mikä monista harrastajista olisi mukavaa. Suurimmat perinneradat muistuttavat liikeyrityksiä, jotka kilpailevat keskenään asiakkaista ja oman toimialansa osajista.

Toiminnan laadullinen taso

Liikennettä harjoittavien museorautateiden kohdalla toiminnan laadullinen arviointi kohdistuu lähinnä teknisen ja liikenteellisen turvallisuuden varmistamiseen. Toissijaisina ovat museaalisuus, pedagogisuus, yleisönpalvelu, myytävien tuotteiden valikoimat ja niin edelleen.

Tekniseltä kannalta katsoen vanhan rautatieperinteen vaaliminen on taistelua aikaa ja luonnonlakeja vastaan. Yhtenä suurena ongelmana ovat olleet Britannian perinnerautateiden hyvin runsaslukuisen liikkuvan kaluston säilytystilat. Olipa kalustoyksikkö näytteillä, kunnostusta varten varastoituna tai käyttökuntoinen, se olisi saatava sisäsäilytykseen.

Yli 80% matkustajavaunuista on ulkosäilytyksessä ja vanhempaa sukupolvea edustavista puukorisista vaunuistakin noin 70% on taivasalla, osa peittein suojattuina. Tavaravaunut jäävät tässä tilanteessa lähes aina ulkosalle. Käyttökuntoista veturia ei tietenkään säilytetä ulkona, sen sijaan esimerkiksi North Yorkshire Moors Railwayn varikolla Grosmontissa oli melkoinen määrä tulevia kunnostuskohteita ilman peitteitä säiden armoilla.

Kunnossapito kohtaa kasvavia haasteita kaluston kuluessa ja pitkään jo eläkkeellä olleiden ammattimiesten väistämättä siirtyessä autuaammille konepajoille. Kalustoturvallisuuden keskeiseksi ongelmaksi tulee ilmeisestikin nousemaan osaavan kunnossapitohenkilöstön vähyys. Asiaa on lähdetty korjaamaan nuoreen jäsenistöön kohdistetuilla koulutuskampanjoilla. Tekijöistä ei ainakaan kaikkialla ole puutetta, mutta osaamisen taso on säilytettävä riittävän korkeana.

Höyryveturin kattila on englantilaisessa museoajossa sen verran lujilla, että seitsenvuotisen täystarkastusvälin umpeuduttua tehtävä korjaus maksaa tyypillisesti £ 50 000 - 200 000. Tämä johtaa helposti siihen, että keskitytään uudempien ja hyväkuntoisten vetureiden kunnossapitoon ja veturin rautatiehistoriallinen merkitys muuttuu korjaamisesta päätettäessä toissijaiseksi perusteeksi.

Höyryveturin korjaaminen raadosta käyttökuntoon saattaa aiheuttaa jopa £ 400 000 kustannukset ja suurikokoisen linjaveturin täyskorjaus maksaa pahimmillaan noin £ 250 000. Tällaisten summien suuruus tietysti riippuu suuresti siitä, kuinka paljon rautatien ulkopuolista työtä joudutaan ostamaan. Monilla englantilaisilla perinnerautateilla on erittäin kattavat omat kunnossapitovalmiudet, mutta jatkossa saarivaltakunnastakin jouduttaneen lisääntyvässä määrin lähettämään töitä höyryvetureiden korjaamiseen erikoistuneeseen Meiningenin konepajaan Saksaan.

Rautatieliikenteen turvallisuus edellyttää hyvän teknisen kunnon ohella tehtävänsä hallitsevaa henkilöstöä. Liikennetehtäviin halukkaita on niin paljon, että monilla perinnerautateilla voidaan tehdä myös soveltuvuuteen perustuvaa karsintaa. Koulutuksessa teoriaopetuksen lisäksi kiinnitetään erityistä huomiota siihen, että kaikki liikennetehtäviin opiskelevat ovat mukana käytännön harjoittelussa. Matkamme aikana saattoi todeta, että näitä liikenne- ja veturimiesharjoittelijoita oli lähes joka junassa ja ainakin Severn Valley Railwayn aikataulun mukaisten junien seassa liikkui tyhjävaunujuna, joka oli liikenteessä koulutussyistä. Britannian perinnerautatiet ovat henkilöstön osaamisen tasoa ajatellen sikäli hyvässä asemassa, että siellä käytännössä ympärivuotinen ja runsas liikennöinti automaattisesti ylläpitää harrastajataustallakin toimivan henkilöstön valmiudet rutiinitasolla.

Museaalisuuden tai pitäisikö sanoa historiallisen todenmukaisuuden kannalta Britannian perinnerautateiden taso on kirjava. Erityisesti liikkuvan kaluston usein yksityinen omistus pohja avaa mahdollisuudet sellaisiin kunnostusratkaisuihin, että entisöintiajatus ei toteudu parhaalla mahdollisella tavalla. Mikäli omistajataho ei ole taloudellisesti riippuvainen julkisista varoista myönnettävistä avustuksista, toimintatapoihin on vaikeaa muuten vaikuttaa. Parhaimmillaan kunnostustyötä tehdäänkin sitten niin tarkasti, että Suomessakin olisi aiheesta paljon opittavaa.

Tutustumismatkamme perusteella jäi vaikutelma, että perinnerautateiden yleisönpalvelu ja alan aineiston kaupallinen tarjonta ovat suomalaisen harrastajan näkökulmasta esimerkillistä tasoa. Muussakin toiminnassa kuin liikenteen hoidossa punaisena lankana oli ympärivuotisen ja mittavan toiminnan mukanaan tuoma ammattimainen varmuus. Mitä taas rautatiehistorian pedagogiseen esittelemiseen tulee, se oli näkemissämme kohteissa varsin vähäistä. Perinnerautatiet näyttivät asettaneen pää tavoitteekseen elämyksellisen aikamatkan myymisen ja se niiltä onnistuikin. Parhaissa tapauksissa ”museaalinen matkailu” voisi olla sopiva termi kuvaamaan kokemaamme.

Julkiset rahoittajatahot ovat kuitenkin viime vuosina alkaneet vaatia, että näihin kohteisiin on saatava yleisön nähtäväksi lisää pedagogisesti oikein laadittua materiaalia rautateiden historiasta. Käytännössä tämä tarkoittanee jonkinlaisten rautatiehistoriasta kertovien perusnäyttelyiden pystyttämistä tai vastaavansisältöisten painotuotteiden tarjoamista yleisölle. Perinteisesti tämä on kuulunut ammatillisesti hoidettujen rautatiemuseoiden tehtäväkenttään, joten voidaan tietysti kysyä sitäkin, onko joka kohteessa selostettava enemmän tai vähemmän samoja asioita. Olisiko tässä aihetta harkita jo olemassa olevan työnjaon säilyttämistä ennallaan?

UIC:n mukaisen litterajärjestelmän avain

(OS) Tässä numerossa on esittelyssä viimeiset kolme tavaravaunujen littera-avainta. Kyseessä ovat T-eli avattavakattoiset vaunut, U- eli erikoisvaunut ja Z- eli säiliövaunut. Tosin tämä UIC:n määrelehti 438-2:een perustuva kirjain- ja numeromerkintä voi jo lähitulevaisuudessa olla makulatuuria, mikäli Euroopan rautatievirasto ERA päättää ottaa käyttöön täysin UIC:n ohjeista poikkeavan merkinännän. Mutta onpa sitten taas aihetta kirjoittaa uudesta merkintätavasta.

Esimerkki UIC:n määräyksistä poikkeavasta litteramerkinnästä - ei tosin ERA:n määräämänä - on alla olevassa kuvassa. Litteran pitäisi tietystikin olla Hirrs eikä HiRRs. Silloin tällöin näkee tavaravaunuissa melkoisen ”vapaamielisesti” maalattuja litteroita.



GE Rail Services Hirrs 43 80 292 1 621-7 [P], Pansion junalauttasatama 9.4.2004
Kuva: Olli Savela

Erikoista kuvassa on myös se, että vaunun seinään on kiinnitetty ankkurimerkki, jolla perinteisesti on merkitty sellaiset junalauttavaunut, jotka soveltuvat Iso-Britannian liikenteeseen. Lisäksi vaunun litterassa tulisi tällöin olla lisätunnus "f", "ff" tai "fff". Mutta ehkäpä ankkurimerkki ilmaisee nykyään, että kyseessä on junalauttavaunu, meni se sitten Iso-Britanniaan tai Suomeen.

Omaperäisesti on myös toteutettu omistajamerkintä alla olevassa kuvassa. Normaalisti eli määrelehti 438-2:n mukaan luvun 74 jäljessä kuuluisi olla pelkästään kirjaimet GC eikä green cargo.



GC/SeaRail Snps 83 74 472 3 047-0, Turku 9.10.2004

Kuva: Olli Savela

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 pienoisorautatiet, Kustannusosakeyhtiö Tammi, 1984

Lajitunnus: T

Avattavakattoinen vaunu

Litteranumerot: 0000 - 0999

Vaunun perusominaisuudet

2-akselinen:	$9\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 12\text{ m}$	$25\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30\text{ t}$
4-akselinen:	$15\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 18\text{ m}$	$50\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 60\text{ t}$
vähintään 6-akselinen:	$15\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 18\text{ m}$	$60\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 75\text{ t}$
nivelvaunu tai vaunuyksikkö:	erilliset akselit, 2 elementtiä $22\text{ m} \leq \text{kuormauspituus} < 27\text{ m}$	

Lisätunnukset

- a 4 akselia
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: telit
- aa vähintään 6 akselia (1)
- b suuri kuormauspituus: (2) (3)
2-akselinen: $\text{kuormauspituus} \geq 12\text{ m}$
vähintään 4-akselinen: $\text{kuormauspituus} \geq 18\text{ m}$
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: oviaukon korkeus $> 1,90\text{ m}$ (3)
- c päätyovet
- d säädeltävä painovoimatyhjennys vaunun molemmille puolille tai vain toiselle puolelle, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
- dd säädeltävä painovoimatyhjennys vaunun molemmille puolille tai vain toiselle puolelle, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
- e oviaukon korkeus $> 1,90\text{ m}$ (2)
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
- 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 viljan kuljetusta varten

h	teräslevykelojen kuljetus vaaka-asennossa
hh	teräslevykelojen kuljetus pystyasennossa
i	avattavat sivuseinät (2)
j	varustettu iskunvaimentimin
k	2-akselinen: kuorma < 20 t (1) 4-akselinen: kuorma < 40 t vähintään 6-akselinen: kuorma < 50 t
kk	2-akselinen: $20 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 25 \text{ t}$ (1) 4-akselinen: $40 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 50 \text{ t}$ vähintään 6-akselinen: $50 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 60 \text{ t}$
l	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys samanaikaisesti vaunun molemmille puolille, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
ll	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys samanaikaisesti vaunun molemmille puolille, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
m	2-akselinen: kuormauspituus < 9 m (3) vähintään 4-akselinen: kuormauspituus < 15 m 2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus $\geq 27 \text{ m}$
mm	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 22 m
n	2-akselinen: kuorma > 30 t (1) 4-akselinen: kuorma > 60 t vähintään 6-akselinen: kuorma > 75 t
o	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys kiskojen väliin, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
oo	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys kiskojen väliin, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
p	säädeltävä painovoimatyhjennys kiskojen väliin, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
pp	säädeltävä painovoimatyhjennys kiskojen väliin, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (2) (3) (4)
r	nivelvaunu
rr	vaunuyksikkö

- (1) Lisätunnuksia "aa", "k", "kk" ja "n" ei merkitä nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin.
- (2) Lisätunnus "e" voidaan merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "b". Lisätunnusta "e" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "d", "dd", "i", "l", "ll", "o", "oo", "p" tai "pp".
- (3) Lisätunnusta "b" ja "m" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "d", "dd", "l", "ll", "o", "oo", "p" tai "pp".
- (4) Painovoimatyhjennyksellä varustettujen T-vaunujen kattoaukko on yhtä pitkä kuin vaunun kori. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä voi kipata päädyn yli tai sivulle. Säädeltävä tyhjennys: Tyhjennystä voi säädellä tai se voidaan keskeyttää milloin vain.
Kertatyhjennys: Tyhjennysaukot voidaan sulkea vasta, kun vaunu on kokonaan tyhjennetty.
Korkealla sijaitseva tyhjennysaukko: Tyhjennysaukon alareuna (lukuunottamatta liikkuvia laitteita, jotka voivat pidentää tyhjennysaukkoa) on vähintään 70 cm kiskon harjan yläpuolella, mikä mahdollistaa hihnakuljettimen käytön kuorman poissiirtämisessä.
Matalalla sijaitseva tyhjennysaukko: Tyhjennysaukon alareuna on niin matalalla, ettei hihnakuljettimen käyttö ole mahdollista kuorman poissiirtämisessä.



Taams 31 83 085 4 275-8, Linnanaukko 18.3.2003

Kuva: Jari Lehtinen/SeaRail

Lajitunnus: U

Muut erikoisvaunut

Litteranumerot: 9000 - 9999

Vaunun perusominaisuudet

ne erikoisvaunut, jotka eivät kuulu vaunulajeihin F, H, L, S tai Z (1)

2-akselinen: $25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30 \text{ t}$

3-akselinen: $25 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 40 \text{ t}$

4-akselinen: $50 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 60 \text{ t}$

vähintään 6-akselinen: $60 \text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 75 \text{ t}$

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

Lisätunnukset

- a 4 akselia
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: telit
- aa vähintään 6 akselia (2)
- c paineilmatyhjennys
- d säädeltävä painovoimatyhjennys vaunun molemmille puolille tai vain toiselle puolelle, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
- dd säädeltävä painovoimatyhjennys vaunun molemmille puolille tai vain toiselle puolelle, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
- e nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
- 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 viljan kuljetusta varten
- i varustettu sellaisten esineiden kuljetukseen, jotka yleisvaunuihin kuormattuina ylittäisivät kuormaulottuman (4) (5)

k	2- tai 3-akselinen: kuorma < 20 t (2) 4-akselinen: kuorma < 40 t vähintään 6-akselinen: kuorma < 50 t
kk	2- tai 3-akselinen: $20 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 25 \text{ t}$ (2) 4-akselinen: $40 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 50 \text{ t}$ vähintään 6-akselinen: $50 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 60 \text{ t}$
I	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys samanaikaisesti vaunun molemmille puolille, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
II	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys samanaikaisesti vaunun molemmille puolille, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
m	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus $\geq 27 \text{ m}$
mm	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 22 m
n	2-akselinen: kuorma > 30 t (2) (5) 3-akselinen: kuorma > 40 t 4-akselinen: kuorma > 60 t vähintään 6-akselinen: kuorma > 75 t
o	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys kiskojen väliin, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
oo	painovoimalla tapahtuva kertatyhjennys kiskojen väliin, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
p	säädeltävä painovoimatyhjennys kiskojen väliin, korkealla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
pp	säädeltävä painovoimatyhjennys kiskojen väliin, matalalla sijaitsevat tyhjennysaukot (3)
r	nivelvaunu
rr	vaunuyksikkö

- (1) Tähän vaunulajiin kuuluvat mm. pölymäisten, jauhemaisten ja rakeisten aineiden kuljetuksiin tarkoitetut säiliövaunut, erilaiset syväkuormausvaunut, SA3-automaattikytkimellä varustetut välivaunut sekä konduktööri- ja virkatarvevaunut. Myös trailerista ja niiden alle kytketyistä teleistä koostuvat erikoisvaunut (esim. Kombirail- ja RoadRailer-vaunut kuuluvat U-vaunuihin.
- (2) Lisätunnuksia "aa", "k", "kk" ja "n" ei merkitä nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin.
- (3) Painovoimatyhjennyksellä varustetut U-vaunut ovat suljettuja vaunuja, jotka kuormataan yhden tai useamman vaunun yläosassa olevan täyttöaukon kautta. Täyttöaukko tai täyttöaukot ovat kokonaisuudessaan pienempiä kuin vaunun korin pituus. Näissä vaunuissa ei ole tasaista lattiaa eikä niitä voi kipata päädyn yli tai sivulle. Säädeltävä tyhjennys: Tyhjennystä voi säädellä tai se voidaan keskeyttää milloin vain. Kertatyhjennys: Tyhjennysaukot voidaan sulkea vasta, kun vaunu on kokonaan tyhjennetty.
Korkealla sijaitseva tyhjennysaukko: Tyhjennysaukon alareuna (lukuunottamatta liikkuvia laitteita, jotka voivat pidentää tyhjennysaukkoa) on vähintään 70 cm kiskon harjan yläpuolella, mikä mahdollistaa hihnakuuljettimen käytön kuorman poissiirtämisessä.
Matalalla sijaitseva tyhjennysaukko: Tyhjennysaukon alareuna on niin matalalla, ettei hihnakuuljettimen käyttö ole mahdollista kuorman poissiirtämisessä
- (4) Erityisesti syväkuormausvaunut ja vaunut, joiden kuormaus tapahtuu vaunun kehyksen väliin sekä kiinteällä vinoasennossa olevalla kuormaustelineellä varustetut vaunut.
- (5) Lisätunnusta "n" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "i".



Uaai⁸³⁰ 82 80 996 0 401-3, Bbf Berlin-Schöneweide 7.7.2000

Kuva: Olli Savela

Lajitunnus: Z

Säiliövaunu

Litteranumerot: 7000 - 7999

Vaunun perusominaisuudet

metallisäiliö

nestemäisten tai kaasumaisten aineiden kuljetusta varten

2-akselinen: $25\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 30\text{ t}$

3-akselinen: $25\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 40\text{ t}$

4-akselinen: $50\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 60\text{ t}$

vähintään 6-akselinen: $60\text{ t} \leq \text{kuorma} \leq 75\text{ t}$

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

Lisätunnukset

- a 4 akselia
nivelvaunu tai vaunuyksikkö: telit
- aa vähintään 6 akselia (1)
- b raakaöljytuotteiden kuljetusta varten (2)
- c paineilmatyhjennys (3)
- d elintarvike- ja kemiantuotteiden kuljetusta varten (2)
- e varustettu lämmityslaitteistolla
- 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 puristettujen, nesteytettyjen tai paineen alaisena liuotettujen kaasujen kuljetusta varten (3)
- i ei-metallinen säiliö
- j varustettu iskunvaimentimin

k	2- tai 3-akselinen: kuorma < 20 t (1) 4-akselinen: kuorma < 40 t vähintään 6-akselinen: kuorma < 50 t
kk	2- tai 3-akselinen: $20 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 25 \text{ t}$ (1) 4-akselinen: $40 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 50 \text{ t}$ vähintään 6-akselinen: $50 \text{ t} \leq \text{kuorma} < 60 \text{ t}$
m	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus $\geq 27 \text{ m}$
mm	2-elementtinen nivelvaunu tai vaunuyksikkö: kuormauspituus < 22 m
n	2-akselinen: kuorma > 30 t (1) 3-akselinen: kuorma > 40 t 4-akselinen: kuorma > 60 t vähintään 6-akselinen: kuorma > 75 t
o	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: 3 elementtiä
oo	nivelvaunu tai vaunuyksikkö: vähintään 4 elementtiä
p	jarrusilta (2)
r	nivelvaunu
rr	vaunuyksikkö

- (1) Lisätunnuksia "aa", "k", "kk" ja "n" ei merkitä nivelvaunuihin eikä vaunuyksiköihin.
- (2) Koskee vain yksittäisvaunuja, joiden raideleveys on 1520 mm.
- (3) Lisätunnusta "c" ei merkitä vaunuihin, joihin on merkitty lisätunnus "g".



KVG Zces 24 80 747 5 824-9 P, Turku 23.3.2003

Kuva: Olli Savela

Ulkomaisia tavaravaunuja Turussa 2005



PKP Simms 31 51 464 4 366-0, Linnanaukko 14.6.2005

Kuvat: Olli Savela





Railion Deutschland AG Samms⁷⁰⁹ 31 80 486 5 152-1, Linnanaukko 14.6.2005

Kuva: Olli Savela



EVA Zaces 33 80 787 2 435-2 [P], Linnanaukko 14.6.2005

Kuva: Olli Savela

Venäläisiä tavaravaunuja



RŽD 39040613 [20], Turku 1.6.2004

Kuva: Olli Savela



Thomforest 59734483 [20], Kouvola 1.7.2004

Kuva: Olli Savela

Entisten Railship-Snps-vaunujen uusi habitus

(OS) Kuten aikaisemmin on tullut mainituksi (Tenderi 2/2003 kertoi), myi Finnlines Railship-tavaravaununsa vaununvuokrausyhtiö KVG:lle (Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH). Tosin Finnlines myi osan vaunuistaan myös Ranskan rautatieyhtiö SNCF:lle (mm Hbbins-vaunuja). Nytemmin on itävaltalainen SETG (Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH) yhdessä KVG:n kanssa modernisoinut ja tehnyt muutostyöt 50:een, aiemmin Finnlinesin vaunuparkkiin kuuluneeseen Snps-vaunuun. Vaunut on varustettu kiinteillä raakapuun kuljetukseen tarkoitetuilla pankoilla ja Y25-teleillä. Vaunut ovat saaneet uuden, UIC:n määräyksistä poikkeavan litteran Snps-XL. Finnlinesin omistuksessa oli yhteensä 100 Snps-vaunua (numerosarja 34 80 472 5 000 – 099), mutta mitkä näistä vaunuista on muutettu sarjaan Snps-XL, sitä on varmastikin mahdotonta selvittää. Ei ole myöskään tiedossa, ovatko nämä vaunut saaneet uuden numeroinnin vai onko entiset numerot säilytetty. SETG:n ECCO-SHUTTLE-junat kuljettavat näillä vaunuilla Etelä-Ruotsin ja Tanskan metsätuhoalueilta myrskyn kaatamia puita Itävallan sahoille. Koko kuljetusketjusta huolehtivat yksityiset rautatieyritykset, Tanskassa kuljetukset hoitaa NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH), Saksassa Pressnitztalbahn ja Itävallan puolella lopulta SETG, joka on muutenkin yhteistyössä useiden yksityisten rautatieyritysten kanssa. Veturinsa SETG on nimittäin vuokrannut MWB:ltä (Mittelweserbahn GmbH) ja SLB:ltä (Salzburger Lokalbahn GmbH) ja tavaravaununsa mm. KVG:ltä, AAE:ltä (Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG) sekä Transwaggonilta. Lähde: www.setg.at



Kuva: SETG

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen syyskokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **tiistaina 18.10.2005 alkaen klo 18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Kahvia ja pullaa tarjotaan.

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 2006 ja päätetään sen vahvistamisesta.
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodeksi 2006.

Hallituksen esitys: Jäsenmaksuluokkia on 2 yhden asemesta.

Jäsenmaksu, johon sisältyy Tenderi- ja Resiina-lehtien vuosikerrat, on varsinaiselta jäseneltä 30 €/vuosi.

Enintään 15 vuotiaalta jäseniltä jäsenmaksu, johon ei sisälly em. lehtien vuosikertoja, on 5 €/vuosi. Alle 16 vuotiaalla on kuitenkin mahdollisuus maksaa täysjäsenmaksu ja saada täten em. lehdet.

Yhdistyksen sääntöjen mukaan kaikilla jäsenillä on ääni- ja osallistumisoikeus yhdistyksen kokouksiin.
7. Esitetään tulo- ja menoarvio vuodeksi 2006 ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodeksi 2006.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa sekä yksi varatilintarkastaja tarkastamaan vuoden 2006 tilejä.
10. Päätetään kokous.

Syyskauden 2005 ohjelma

To	01.09.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	06.09.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	20.09.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

Ti	04.10.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	06.10.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	18.10.05	klo 18.00	Pansio 5255	SYYSKOKOUS

La	29.10.05	klo 12.00 – 18.00	PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT	
Su	30.10.05	klo 12.00 – 18.00	LAHTI MESSUKESKUS	

Ti	01.11.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	03.11.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	15.11.05	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	29.11.05	klo 18.00	Pansio 5255	Pikkujoulu

To	01.12.05	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
----	----------	-----------	-------------	---------------

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

