

www.netnic.fi/tklk

1/2006



**Höryveturin jäljillä Englannissa IV
Move 21 syövytemallina
Pienoisrautatien varoituslaitos
Yhdistysuutisia**

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

Sisältää

Kuskinpukilta	3
Höyryveturin jäljillä Englannissa IV	4
Move 21 syövytemallina	10
Pienoisrautatien varoitustila	12
Yhdistysuutisia 2005	15
Pikahavaintoja	16
XXIII pienoisrautatiepäivät Lahdessa	18
Kevätkokouskutsu	19
Kevään 2006 ohjelma	20

TENDERIn 1/2006 toimittivat

Esko Ampio
Ilmo Kajala
Timo Heiskari
Pekka Välimäki
Olli Savela

Kansikuva: Suurkuormavaunu Osg 199560-4
Turun asema 11.9.2005
Kuva: Olli Savela

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2006

Puheenjohtaja	Varapuheenjohtaja
Ilmo Kajala	Jarkko Lehtonen
Lanatie 5 D 109	Maallikontie 36
20540 TURKU	20660 LITTOINEN
(02) 237 6349	(02) 246 1400
GSM 050 336 0454	GSM 050 339 3048
Jäsen	Jäsen
Timo Heiskari	Esko Ampio
Karviaiskatu 2 H 36	Iso-Heikoistentie 54-2
20720 TURKU	21530 PAIMIO
(02) 236 7937	(02) 470 3337
GSM 040 568 4518	GSM 040 552 9850
Jäsen	Sihteeri
Tapani Vuorio	Kari Paananen
Suovantie 32	Liekotie 7 as. 1
20360 TURKU	21500 PIIKKIÖ
GSM 040 820 9396	(02) 479 6254
	GSM 050 352 95

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

Lahjoitus Turun Kiskoliikennekerho ry:lle

Lahjoitan tänään 18.12.2005 Turun Kiskoliikennekerho ry:lle oheisen isäni ja seuranne entisen aktiivijäsenen, huhtikuussa 2002 kuolleen Matti Soinin kiskoliikenneaiheisen valokuvakokoelman. Uskon, että myös isäni Matti olisi toivonut kokoelman päätyvän seuranne haltuun. Te olitte isälleni hyvin tärkeitä ystäviä ja Turun Kiskoliikennekerho ry:n toiminta oli hänelle hyvin tärkeää aina hänen kuolemaansa asti. Kokoelma käsittää kuvia kymmeniltä matkoilta kotimaasta ja eri puolilta Eurooppaa. Kuvat sisältävät valtavan määrän rautatie- ja raitiotieaiheista historiaa ja myös nykypäivää. Toivon, että kokoelmasta on iloa seuranne toiminnassa myös tulevana vuosina.

Olisin itse halunnut tulla henkilökohtaisesti lahjoittamaan kuvakokoelman seurallenne. Valitettavasti en löytänyt tänä syksynä sellaiselle aikaa. Olen ollut tämän vuoden toukokuusta töissä Helsingissä ja 30.12.2005 koko perheemme on muuttamassa Espooseen. Olen kulkenut päivittäin junalla Turusta Helsinkiin ja takaisin, ja oppinut nauttimaan junalla matkustamisesta.

Turussa 18.12.2005


Petteri Soini



Kuskin pukilta

1.1.2006

Tähän on taas tultu; vuosi on vaihtunut, tekee mieleni sanoa, yllättävän pian. Ovatkohan ajat ruvenneet huonontumaan, kun vuosikaan ei enää tunnu yhtä pitkältä kuin joskus ennen. Vaikka kulunut vuosi ei ollut mitenkään erityisen dramaattinen kerhomme vaiheissa, sen aikana tapahtui joitakin muutoksia niin organisaatiossamme kuin kerhotilojen osalla.

Kerhon hallitus on kuluneena vuonna kokenut merkittävän muutoksen; pitkäaikainen pätevä sihteerimme Olli Savela on jättänyt tehtävänsä seuraajalle. Olli ansaitsee täyden kiitoksen vaativan sihteerintehtävän asiantuntevasta ja antaumuksellisesta hoitamisesta.

Toinenkin kiitoksen aihe kerholla on, nimittäin saamamme huomattava kuvalahjoitus; olemme saaneet jäsenemme Matti Soinin jäämistöstä suuren kiskoliikenneaiheisen valokuvakokoelman, joka on kertynyt Matin lukuisilta koti- ja ulkomaanmatkoilta vuosien varrella. Tästä lämmin kiitos lahjoittajalle Petteri Soinille!

Muutoin kerhon toiminnan voi todeta jatkuneen tasaisen turvallisissa kuvioissa, kerhorata on saanut jatkuvasti pieniä ja suurempia täydennyksiä ja pienisrautatiepäivillä saatettiin jo esitellä julkisuudelle uudisrakennus

”Kaerlan myllyn raiteella”.

Kerhotilan uudisosan käyttöönotto taisi sujua hiukan tahmeasti, mutta nyt on uusi huoneemme oman lukon ja avaimen takana. On siis aika ryhtyä innokkaasti täyttämään huonetta toiminnalla!

Tervetuloa kaikki jäsenet jatkamaan maailman parhaimmistoan kuuluvan harrastuksemme parissa tänäkin vuonna; hyvää alkanutta vuotta kaikille – ja muistakaa taas maksaa jäsenmaksu!

Ilmo Kajala

Suurkuormavaunu Osg 199560-4

Mittatietoja

Taara	230,0 t
Kuorma	450,0 t
Kuormausalan pituus	14,0 m
Kuormausalan leveys (portaattainen säätö)	3,0 m, 3,2 m, 3,4 m tai 3,6 m
Akselien lukumäärä	32

Vaunua käytetään sekä muuntajankuljetusvaununa että syväkuormausvaununa.

Lähde: VR Kuljetustieto

HÖYRYVETURIN JÄLJILLÄ ENGLANNISSA

Pekka Välimäki

OSA 4

Englantilaisia perinnerautateitä kokevan artikkelisarjan viimeisessä osassa luodaan katsaus yhteen toiminnan polttavista ongelmista: mitä pitäisi säästää ja miksi? Muuallakin kuin Britanniassa alan museot ja museorautatiet joutuvat yhä enemmän tekemään valintoja, koska kaikkea ei pystytä asianmukaisesti kunnostamaan tai edes säilyttämään. Teemme vertailun vuoksi myös pienen katsauksen siihen, kuinka ruotsalaiset ovat ongelmaa lähestyneet.

Priorisointi ja työnjako - ratkaisuja ongelmiin?

Rautatieliikennettä harjoitettaessa teknisen turvallisuuden näkökohdat nousevat helposti niin tärkeiksi, että esimerkiksi rautatiehistoriallisesti tärkeät kohteet saattavat jäädä kunnostuspäätöksiä tehtäessä listan häntäpäähän. Englantilaisilla perinnerautateillä näin on käynyt erityisesti vanhoille matkustajavaunuille, koska uudemmat British Railways -kauden teräskoriset vaunut ovat olleet lähtökohtaisesti paremmassa kunnossa ja kestävätkä paremmin ulkosäilytystä.

Niin ikään vuoden 1948 jälkeen valmistuneiden eli vasta British Railwaysin kaudella käyttöön otettujen Standard-sarjojen höyryvetureiden yleisyys perinneratojen liikenteessä heijastaa sitä, että vanhempien veturisarjojen kunnossapito alkaa jo käydä kalliiksi kulumisen ja varaosaongelmien takia. Koska kyse on monessa tapauksessa koko perinneradan jatkuvuuden turvaamisesta, toimintavarmoihin ja helppohoitoisiin vetureihin panostetaan yhä voimakkaammin.

Niinpä uhkakuvana on, että joka toisella radalla ennen pitkää liikennöidään Standard 5 -vetureilla samalla, kun ”Big Four” -kauden rautatieyhtiöiden mielenkiintoisemmat veturit pysyvät tallissa.



2-6-0 –pyörästöllä valmistettiin Britanniassa näinkin moderneja vetureita 1950-luvun alussa. Joka paikan höylä Standard 4 Gros-montin varikolla. Veturin takana näkyvät veturitallit, vasemmalla konepajan seinää.

Säilytettävän kaluston määrän kasvaessa tullaan lopulta vaiheeseen, jolloin on pakko alkaa priorisoida. Se on ensin alkanut kunkin rautatien omana sisäisenä pohdiskeluna, mutta viime vuosina Britannian perinnerautateillä tehtävän priorisoinnin kriteereitä on pyritty yhdenmukaistamaan ja systematisoimaan sekä keskittämään tarveharkintaa siten, että yksittäisten ratojen kalustoratkaisut niveltäisivät entistä paremmin maan kokonaistilanteeseen.

Kaikkialla ei kannata säilyttää kaikkea. Jollakin seudulla toimiva perinnerautatie voisi - ja sen pitäisikin - keskittyä sellaiseen liikkuvaan kalustoon ja muuhun tekniikkaan, jota on hyötyliikenteen vuosina käytetty juuri kyseisellä seudulla. Nyt monilla perinnerautateillä on kalustoa joka puolelta Britanniaa, ja kokonaisvaikutelma on ainakin asioista jonkin verran ymmärtävän silmin sekava. Tun-

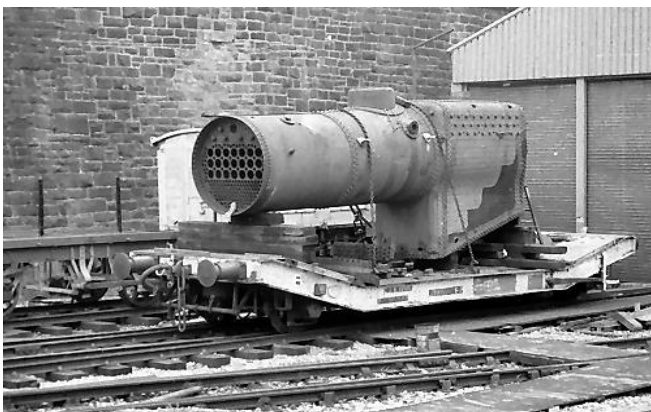
tuu siltä, että juuri liikkuvan kaluston haalimisessa ovat osin unohtuneet ne terveet periaatteet, joita näkee noudatettavan perinnerautatietoiminnan useilla muilla osa-alueilla.

Asiaa 2000-luvun alkuvuosina selvitelty työryhmä tuotti jälleen yhden version niistä kriteereistä, joilla priorisointia voidaan harjoittaa. Tässä työssä oli lähtökohtana se, mitä perusteluja olisi käytettävä myönnettäessä arpajaisvaroista avustusta kunnostusprojekteihin. Alla esimerkkinä ehdotus siitä, kuinka englantilaisen höyryveturin pisteyttäminen sujuu:

perustelu:	pisteet:
1) sarjansa ainoa säilynyt yksilö	4
2) ajalta ennen v. 1923 (= ”ennen Big Four-vaihetta”)	4
3) sarjansa varhainen edustaja	3
4) teknisesti mielenkiintoinen konstruktio	4
5) harvinainen näyte suunnittelijan tai valmistajan työstä	3
6) paikallista merkitystä omaava	1
7) kuuluu rautatieperinteen kannalta tärkeälle radalle	1
8) tärkeä osa tiettyä kalustokokoelmaa	1

Mielestäni ainakin 3 ja 7 ovat aika outoja kriteerejä, mutta ehkäpä ne englantilaisittain katsoen ovat jotenkin perusteltavissa. Kokonaisia perinnerautateitä rahoituskohteina voitaisiin vuorostaan arvioida seuraavin perustein:

1) alkuperäistä infrastruktuuria vähintään 75%	1
2) vähintään yksi höyryveturi säännöllisessä käytössä	1
3) yksi radalla aikoinaan käytetty höyryveturityyppi edustettuna	1
4) osa junien vaunustosta periodisesti aitoa	1
5) liikenteessä on täydellisiä epookkijunia	1
6) radalla on hyvät kaluston säilytystilat	1
7) asianmukaista pedagogista aineistoa yleisön nähtävissä	1



Nämäkään eivät kaikilta osin vakuuta, mutta onpahan esitelty. Tulee mieleen, että nuo ovat kovin mekaanisen oloisia arvioperusteita ajatellen sitä, kuinka teknisesti, historiallisesti, kulttuurisesti tai vaikkapa maisemallisesti monivaihteisista kohteista on kyse. Mutta tällaisessa toiminnassa on aina kyse prosessista, jonka edetessä arviointiperusteetkin kehittyvät. Ja lopulta kaikki riippuu siitä, kuinka näkemyksellisesti kriteerejä sovelletaan valintoja tehtäessä.

”Lupaava aihio”. Veturikattila odottaa jatkotoimenpiteitä Severn Valley Railwayn Bridgnorthin varikolla.

Julkisen rahoituksen jakoperusteiden avulla tapahtuva ohjailu ei tietenkään estä päällekkäisen tai kokonaisuuden kannalta muulla tavoin epämielekkään toiminnan jatkumista, mutta aivan varmasti sillä voidaan viedä asioita oikeaan suuntaan. National Railway Museum on tehnyt varsin pitkään hyvää yhteistyötä englantilaisten perinnerautateiden kanssa, joten sillä johtavana asiantuntijatahona lienee hyvät mahdollisuudet vaikuttaa järkevän priorisoinnin ja työnjaon lisäämiseen.

Priorisointia ruotsalaisittain

Rautatiehistorian säilyttämiseen sisältyy valtavia haasteita, koska osa ”esineistöstä” on kookasta ja etenkin kokonaisten rautatiehistoriallisten miljöiden suojeleminen asettaa minkä tahansa tahon voimavarat koetukselle. Niinpä keskeiseksi ongelmaksi on noussut valintojen teko ja oikeiden kriteerien löytäminen päätösten tueksi. Lähes kaikissa rautatiehistoriaansa arvostavissa maissa on onneksi tehty vakavissaan töitä tällaisen normiston luomiseksi. Tämä aihe olisi jo oman artikkelisarjansa arvoinen aihe, mutta riittäköön tässä yhteydessä lyhyt katsaus Ruotsissa takavuosina kehitettyyn liikkuvan kaluston pisteytysperiaatteeseen – pienenä vertailuna englantilaisten näkemyksille.

Tarve yhtenäisten rautatiehistoriallisten suojelukriteerien kehittämiseen Ruotsissa korostui 1990-luvun loppupuolella, jolloin käytettävissä olevien resurssien ja eri tahoilla virinneiden säilytys- ja kunnostushankkeiden välinen epäsuhta oli kasvanut lähes kestäättömäksi. Todettiin, että kaikki alan yhteisöt oli saatava mukaan suunnittelutyöhön. Vaikka jokin suppeampi työryhmä olisikin nopeampi työskentelyssään, ongelmaksi jäisi se, tulisivatko kaikkien tahojen näkemykset tasapuolisesti huomioon otetuiksi ja sitoutuisivatko kaikki tahot käytännön toiminnassaan jonkin pienen tietäjäjoukon tekemiin linjauksiin.

Pääkriteereinä ruotsalaisten luokittelussa ovat 1) kalustoyksikön kulttuurinen, tekninen tai rautatiehistoriallinen arvo, 2) sen asu tai tila eli status ja 3) ulkoinen ja tekninen kunto. Historiallisen arvon arviointiperusteissa on sovellettu kulttuuriympäristön suojelussa käytettyjä kriteerejä. Siten liikkuvaa kalustoa voidaan arvioida samankaltaisin perustein kuin suojeltavia rautatiemiljöitä, kuten asemia, raiteistoja jne. Koska liikkuvaa kalustoa on käyttökänsä aikana jatkuvasti korjattu ja muuteltu, tarvitaan historiallisen painoarvon lisäksi näkökulmat kohteen asuun ja kuntoon. Usein näkee arvostettavan erityisesti kalustoyksikön vaikkapa 60 vuoden takaiseen alkuperäisasuun palauttavaa entisöintiä, mutta tosiasiallisesti mikä tahansa aikataso on yhtä arvokas kuin alkuperäinen – joka useimmiten on myös se vaikeimmin toteutettava.

Kulttuurihistorialliselta kalustoyksikön arvoa voidaan punnita monilla yleisluontoisilla kriteereillä, kuten esimerkiksi sitä, onko sillä käyttöaikanaan ollut valtakunnallista, alueellista tai paikallista arvoa. Tällainen tarkastelu saattaa vaikuttaa mm. siihen, minne tällainen kalustoyksikkö kunnostuksen jälkeen on perustelluinta asettaa näytteille. Liikenteellistä merkitystä voidaan punnita teknisen käyttöarvon kannalta. Muita historiallisia arviointiperusteita ovat:

-edustavuus	jollekin aikakaudelle tai radalle luonteenomaista kalustoa
-tekninen mielenkiinto	kalustoyksikkö edustaa merkittävää teknistä kehitysvaihetta
-”settiarvo”	yksikkö on ollut osa jonkin aikakauden tyypillistä junakokonaisuutta
-ainutlaatuisuus	yksikkö liittyy johonkin tapahtumaan, siinä on jokin erillisratkaisu tms.
-taiteellinen arvo	muotoilu, sisustus tms. taiteellisesti arvokas

Historiallisten perusteiden ollessa säilytyspäätösten pääperusteina kaluston asu/tila ja kunto ovat niitä arkisia realiteetteja, jotka tuovat verastason todellisuuden mukaan päätöksentekoon. Niillä on todellisuudessa varsin paljon merkitystä päätettäessä, mihin kalustoyksiköihin kohdennetaan eniten hoitoja ja kunnostusresursseja. Asun/tilan määrittelyssä ruotsalaiset ovat valinneet alkuperäisasusta asteittain etääntyvän luokittelun:

1) alkuperäisasu	ei ole muutettu käyttöaikana tai sen jälkeen (käytännössä harvinaista)
2) lähes alkuperäinen	pieniä muutoksia käyttöaikana tai sen jälkeen
3) jälleenrakennettu	olemus muuttunut: suuria muutoksia, esim. vaunun sisustus uusittu
4) muutettu	olennainen muutos, esim. käyttöaikana virkatarvevaunuksi

Yllämainitut kriteerit saattavat eri tilanteissa painaa vaakakuppia eri suuntiin, olennaista kriteereissä on, että niitä sovelletaan harkiten ja näkemyksellä kussakin yksittäistapauksessa. Aikatasosta riippuen muutettu kalustoyksikkö voidaan nähdä hyvinkin eriarvoisena. Esimerkiksi entinen SJ:n matkustajavaunu Co1 nro 1057 vuodelta 1894 jälleenrakennettiin Co9-tyyppiseksi vaunuksi vuonna 1926: 1890-luvun vaununa kategoria on 4, 1920-luvun vaununa kategoria 2. Toisin sanoen on ratkaistava, mitä aikatasoa kukin säilytettävä kalustoyksikkö parhaiten edustaa.

Kolmantena ratkaisevana tekijänä kalustoyksikön vastaista säilytystä ja kunnossapitoa määriteltäessä on sen ulkoinen sekä tekninen kunto. Tässäkin ruotsalaiset ovat päätyneet viiden kohdan jaotteluun:

- | | |
|-------------------------|---|
| a) erittäin hyvä kunto | toimenpiteitä ei tarvita / ei saa tehdä |
| b) hyvä kunto | konservointia; maalauksen korjailua, pientä osien vaihtoa |
| c) tyydyttävä kunto | korjaukset tarpeen; täysmaalaus, osien uudisvalmistusta |
| d) huono kunto | restaurointi; osittaista rakenteiden uusimista |
| e) erittäin huono kunto | rekonstruointi; uudelleen rakentaminen huomattavassa määrin |

Kunto ratkaisee, kuinka raskaalla kädellä kalustoyksikön olemukseen puututaan: esimerkiksi a- tai b-kuntoinen yksikkö asussa/tilassa 4 pitäisi jättää palauttamatta alkuperäisasuun, jos samaan tarkoitukseen on käytettävissä vastaavanlainen yksikkö d-kuntoisena. Tosin tällaisessa tilanteessa taloudelliset näkökohdat vaikeuttavat museaalisesti oikeaoppista ratkaisua.

Yksittäisten kalustoyksiköiden vastuullisella ja suunnitelmallisella suojelulla tähdätään myös siihen, että mahdollisuudet koota eri aikakausien oikeaoppisia junakokonaisuuksia varmistetaan. Tässä pääpaino on luonteenomaisella ja jokapäiväisellä, mutta myös erikoisuuksilla tulee olla oma kohtuullinen sijansa kokonaisuudessa. Tämän tasapainon löytäminen ja yhteisten näkemysten saavuttaminen eri tahojen kesken on vaikeaa, mutta vuosi vuodelta tärkeämpää – niin Ruotsissa kuin muuallakin.

Englantilaisten perinnerautateiden tulevaisuudennäkymiä

Vaikka englantilaisilla perinnerautateilla edelleenkin tapahtuu kasvua, monet sinänsä hyvinkin menestyvät radat ovat joutuneet tarkastelemaan toiminnan laajentumista kriittisesti. Aina kun käyttöön otetaan uusi kalustoyksikkö tai rakennus, vuotuinen kunnossapitovelvoite kasvaa. Ja näissä ympyröissä ei yleensä haluta luopua mistään sellaisestakaan, mille ei enää varsinaisesti olisi käyttöä.

Erityisen tarkasti on syytä harkita ratojen lisärakentamista. Tunnetaan jo tapauksia, joissa perinnerautateiden toiminnan kannattavuus on pitkäaikaisesti heikentynyt ratalinjan pidentämisen jälkeen. Tyypilliset kävijät ovat usein lapsiperheitä, joiden kannalta jokin kolmen tunnin junamatka ei todellakaan ole tarkoituksenmukainen. Tilastollisesti kannattavinta Britanniassa oli erään vertailututkimuksen mukaan viiden mailin pituisella linjalla operoivan North Norfolk -rautatien liikenne.

Kun junassa istuminen kuitenkin on vain junassa istumista, asiakkaat ovat vuosien mittaan alkaneet toivoa itselleen aktiivisempaa roolia perinnerautatiellä vieraillessaan. Joka paikkaan pitäisi päästä katsomaan ja mieluiten vähän koskemaankin. Tämä taas saattaa aiheuttaa turvallisuusriskejä. Rautatiehän ei missään nimessä ole paikka, jossa jokainen voi halutessaan käydä ”vähän kokeilemassa”.

Koska asiakkaan tyytyväisyys kuitenkin on hyvin tärkeä asia, ovat monet rautatiet alkaneet tarjota asiakkaille mahdollisuuden maksua vastaan valvotusti kokeilla liikennetehtävässä toimimista. Tämä tietenkin edellyttää hyvissä ajoin tehtyä erillistä ajanvarausta. Suosituin kohde on – kuinkas muuten – veturinkuljettajan istuin. Kahden tunnin ja 45 minuutin pituinen ”höyryveturin kuljettajakurssi” linja-

ajoineen maksaa Welshpool & Llanfair Light Railwaylla vaatimattomat £ 275. Yleisön kiinnostus myös kunnossapitotoimintaa kohtaan on kasvanut, ja yhtenä uutena ideana on tarjota mahdollisuus tutustua verstaiden toimintaan joko ohjatuilla kiertokäynneillä tai lasiseinän takaa teekupin ääressä istuen. On tietysti toinen asia, miltä talkoolaisista tuntuu vapaapäivänään korjata veturia terraariossa.

”Operation attracts regulation” on yksi tämän päivän museorautatietoiminnan perusrealiteeteista. Monet terveyteen, turvallisuuteen ja teknisiin seikkoihin liittyvät vaatimukset ovat nykyisin paljon tiukempia kuin höyryveturikaudella - itse asiassa työsuojelukin lienee monissa maissa ottanut merkittävimmät askeleensa vasta höyryveturikauden päätyttyä. Myös perinnerautateiden liikennetehtävissä toimivien henkilöiden pätevyysiin kohdistuvat vaatimukset tiukentuvat asteittain, mikä asettaa uusia haasteita koulutustoiminnalle.

Heritage Railway Magazinen päätoimittaja Robin Jones ennusti taannoisessa pääkirjoituksessaan, että toimivien replica-höyryvetureiden rakentaminen yleistyy tulevaisuudessa, kun alkuperäisten höyryvetureiden kattilat joka tapauksessa jouduttaisiin korvaamaan uusilla. Höyryveturin valmistaminen yksittäiskappaleena on tietenkin erittäin kallista ja herättää myös keskustelua siitä, mikä tällaisen uudisveturin historiallinen arvo on. Toisaalta kokonaan uuden veturin hankkiminen lienee toimintavarmuuden ja turvallisuuden kannalta perusteltua. Korkeista kustannuksista johtuen mitään replicavetureiden suurta esiinmarssia tuskin on ainakaan lähivuosina odotettavissa.

Replicaprojekteja voi olla monenlaisia. Didcot Railway Centerissä on rakennettu rataa I.K. Brunelin Great Western -rautatielle 1830-luvulla kehittelemällä 7 jalan 0¼ tuuman eli 2140 mm raideleveydellä ja siellä on viime keväänä liikennöity Brunelin vuonna 1840 valmistuneen ”Firefly” -veturin repli- calla. Hanke liittyy siihen, että tänä vuonna Britanniassa vietetään tekniikan yleisneron Brunelin syntymän 200-vuotisjuhlia.



A1-tyyppisen 4-6-2- eli Pacific-tyyppisen ”Tornado” - replicaveturin rakennusprojekti on ollut Britannian ensimmäinen merkittävä nimenomaan nykyai- kaista päärataliikennöintiä varten toteutettu höyryveturin uudisra- kennushanke. Perusajatuksena on, että uudisveturi on ulkoisesti täysin esikuvansa mukainen, mutta teknisiä parannuksia tehdään siten, etteivät ne näy ulos- päin.

”Tornado” -replicaveturin tukiyhdistyksen yleisökilpailu: arvaa, paljonko A1:n kiertokanki painaa?

Lopuksi

Suomessa ei ole Britannian tapaan vapautunut käytöstä suurta määrää museoliikenteeseen sopivia haararatoja eikä suomalaisilla harrastusresursseilla sellaisia todennäköisesti olisi pystytty ottamaan-

kaan haltuun. Britanniassakin tämä on onnistunut vain hyvin tiiviillä yhteistyöllä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Yksityisen sektorin sponsoriavun saaminen perinnerautateille lienee Britanniassa ollut moninkertaisesti helpompaa kuin Suomessa.

Englantilaisten alan yhdistysten suuret jäsenmäärät mahdollistavat ainakin sen, että perinnerautateiden ja niiden taustayhteisöjen organisaatioissa todellinen työnjako voidaan viedä paljon pitemmälle kuin pienemmällä väkimäärällä toimittaessa. Onhan Museorautatieyhdistykselläkin johtokunta ja Jokioisten Museorautatien liikenne- sekä kunnossapito-organisaatiot erikseen, mutta käytännössä yhdistyksen johtokunnan jäsen saattaa olla myös yksi museorautatien vastuupäälliköistä ja lisäksi toimia sekä liikenne- että kunnossapitotehtävissä. Tällaiset järjestelyt tietysti rasittavat tekevien harrastajien suhteellisen pientä joukkoa, mutta Suomessa ei ainakaan vielä ole tämän enempään pystytty. Resurssit eivät myöskään toistaiseksi ole riittäneet vakinaisesti palkatun henkilöstön käyttöön.

Ehkäpä englantilaisten harrastajien kakku olisi hieman helpommin lusikoitavissa, jos liikkuvaa kalustoa olisi otettu talteen harkitummin. Tässä tulevat erityisesti mieleen ulkomailta tuodut veturit ja vaunut, joilla ei ole kerrassaan mitään tekemistä Britannian rautatiehistorian kanssa. Toisaalta voidaan todeta, että näin on esimerkiksi säilynyt Jokioisten rautatien Tubize numero 5 tai joukko entisiä VR:n kriisivarastoveturia, jotka muuten olisi jo romutettu. Muualta takaisin hankitut englantilaisen veturi-teollisuuden tuotteet ovat toinen asia, ne ovat englantilaista teollisuushistoriaa.



Richard Trevithickin vuonna 1804 valmistaman maailman ensimmäisen höyryveturin replica Yorkin RailFest 2004:n piha-alueella.

Priorisoinnista puhuttaessa englantilaisten ongelmana saattaa olla se, että suurimmat perinnerautatiet ovat jo niin suuria toimijoita, että niille on rahoitustukea myönnettäessä vaikea sanella esimerkiksi kaluston kunnostamisesta tehtävien päätösten perusteita. Niinpä saatetaan ajautua käyttämään liian monitahoisia ja tapauskohtaisesti räätälöityjä perusteita päätettäessä julkisesta tuesta kunnostusprojekteille.

Monissa maissa nyt olemassa olevat museaaliset rautatiekalustomassat ovat valitettavasti hyvin umpimähkäisen valintaprosessin tuote, joten on vain toivottava, että tulevat säilytettävän kaluston valinnat ja nykyisen museokaluston kunnossapitoratkaisut alkaisivat kasvavassa määrin heijastaa rautatiehistorian valtavirtaa. Suomessakin hävitettiin monet kevyiden akselipainojen höyryveturisarjoista viimeistä yksilöä myöten 1950- ja 1960- lukujen vaihteen tienoilla, jolloin nämä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa hankitut sarjat tulivat pitkän käyttöikänsä päähän. Näiden ratkaisujen seurauksia on mahdotonta korjata jälkikäteen.

Yksi myönteisimmistä matkalla nähdyistä seikoista oli perinnerautateiden kesken ilmeisen laajastikin harjoitettu kunnossapitopalveluiden työnjako, joka on johtanut eri tahojen välisiin alihankintasuhteisiin. Kun kenenkään rahkeet eivät riitä kaiken hallitsemiseen, kukin taho kehittää erikoisosaamistaan ja myy sitä toisille. Toki varikoiden ja pajojen yleiset kunnossapitovalmiudet ovat riittävät, mutta briteillä on kalustokannassaan myös Gresleyn ja Bulleidin ym. omaperäisten suunnittelijoiden hienouksia, jotka vaativat todellista vihkiytymistä. Toinen ilmeisen hedelmällinen yhteistyömuoto ovat kunnossapidon tarvikkeiden ja materiaalien yhteishankinnat.

Perinnerautatie-termi lienee englantilaisten ratojen kohdalla monella tavoin osuvampi termi kuin museorautatie, koska yhä suurempia yleisömääriä palvellessaan nämä rautatiet ovat monessa suhteessa myös loitontuneet rautateiden historiallisesta todellisuudesta, jota vaalimaan monet niistä aikoinaan perustettiin. Toki monissa asioissa pidetään tiukasti kiinni historiallisesta totuudesta ja käydään jopa oppiriitoja, mutta juuri yleisölle suunnattu tarjonta on sekalaista. Esimerkkejä: Pohjois-Englannissa ajetaan Southern Railwayn kalustolla, junassa ratkotaan murhamysteeriä ja asemalla esiintyvät taikuri sekä tulennielijä. Tyypillistä on, että miljöössä, kalustossa, virka-asuissa jne. esiintyy samanaikaisesti materiaalia useilta eri aikakausilta. Perinnerautatiet ovat myös suuri matkailubisnes, ja samaan suuntaan ajauduttaisiin varmaan meilläkin, jos kysyntä olisi samaa luokkaa. Missä määrin vähäeleisempi suomalainen museorautatietoiminta sitten kertoo autenttisesti rautatiehistoriasta, olisi oma keskustelunaiheensa.

Kaiken kaikkiaan vierailu englantilaisilla perinneradoilla oli ajatuksia herättävä kokemus. Suomalainen harrastaja huumautuu aluksi toiminnan laajuudesta, kunnes ensi järkytyksestä toivuttuaan alkaa katsella touhua kriittisemmin. Myös brittien toimintamalleista löytyy puutteita.

Ne ovat kuitenkin siedettäviä saavutusten määrään ja laatuun verrattuna. Jos jokin asia täytyisi muistikuvista nostaa esille, se oli tapaamiemme perinnerautatieläisten vakaa kiinnostus alaansa ja selkeä käsitys siitä, että he tekevät tärkeää ja arvostettua työtä. Syitä tähän tuskin tarvitsee arvailla.

Move 21 syövytemallina

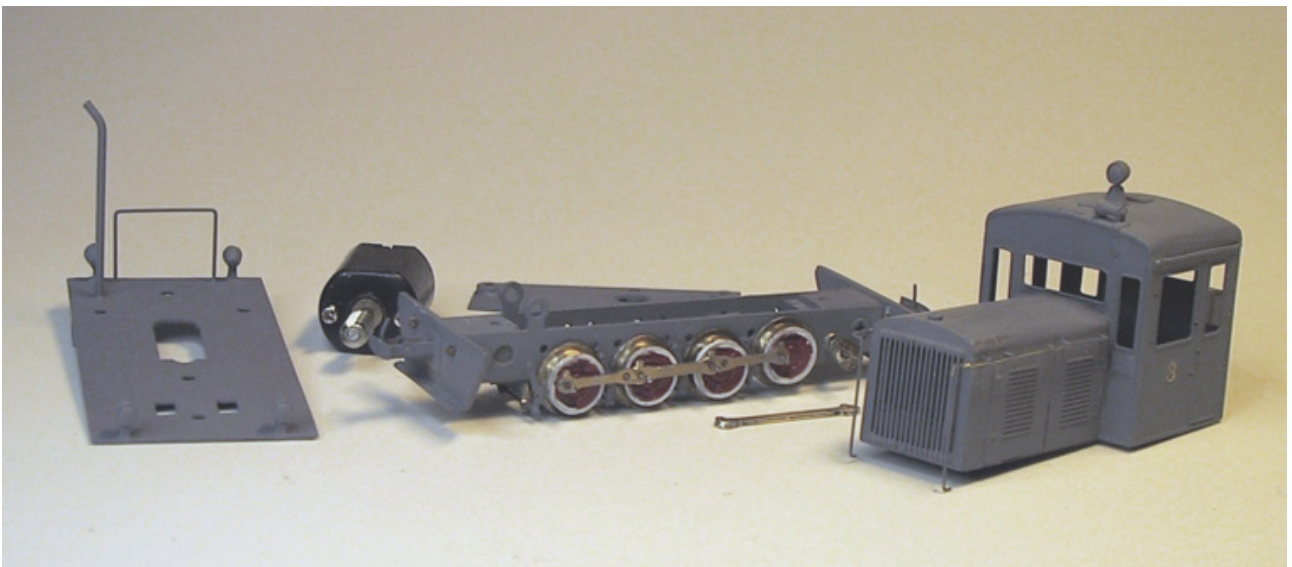
Kapearaiteista pienoisorautatiekalustoa ei ole paljon tähän mennessä paljon ollut saatavilla. Jos on ollut, niin se on ollut harvojen kiinnostuksen kohteena. Kapearaiteisen harrastusta on myös rajoittanut sopivien kerho- ja kotiratojen puute. Jokioisten museorautatien myötä myös kapearaiteisen pienoiskaluston rakentamiseen on ilmennyt kiinnostusta. Sallinen–Wikberg-yhteistyön tuloksena on syntynyt sarja syövytteitä, josta on rakennettavissa useita Suomessa käytössä olleita pienoismetureita ja vaunuja. Tässä yhteydessä rakennetaan yhtä niistä. Esikuva liikennöi aikoinaan Loviisa-Wesijärven rautateillä vuosina 1956-60 ja sen jälkeen Forssa-Humppilan radalla. Tällä hetkellä nro 3 palvelee yleisöliikennettä Humppila-Jokioinen museorautatiellä.

Höyrymetureista ei ole vielä ole tullut yhtään sarjaa, mutta eiköhän sellainenkin tulla joskus näkemään. Yksi Suomessa viime sodan aikana Kuusamon kenttäradalla liikennöinyt kapearaiteinen tenderihöyryveturi on tullut Rocon valikoimiin, tyyppimerkinnältään HF110C. Näitä oli sodan aikana Kuusamossa useita. Tästä saa helpolla kapearaiteisen Suomalaismallin. Tämä malli kuten rakennettavat syövytemallitkin liikennöivät H0e standardin mukaisella radalla.



Jokioisten 3 kuvattuna Minkiöllä 19.9.2000, kuva Timo Heiskari

Kapearaitainen kalusto vaatii juottamisessa hiukan suurempaa tarkkuutta ja huolellisuutta, koska mittakaava vastaa enemmän N-kokoa kuin H0:aa. Varsinkin jarrukenkien juottaminen on erittäin tarkkaa työtä, jotta ne eivät ole pyörissä kiinni. Etusäleikön suunnittelussa on nähty vaivaa, jotta lopputulos on aidon näköinen. Mallin kokoamiseen ovat olemassa ohjeet, joiden avulla osat löytyvät paikoilleen. Tosin välitystä on muutettu alkuperäisestä yksinkertaisemmaksi ja samalla toimivammaksi. Virroitus on toteutettu eristämällä aluskehysten puoliskot. Johtimet lähtevät aluskehyksessä näkyvistä juotoskorvista moottoriin. Akselit ovat eristetty keskeltä muoviholkeilla. Mallin kulkua en ole vielä päässyt kokeilemaan, mutta eiköhän se toimi, kuten muutkin näiltä toimittajilta tulleet mallit. Mallin mukana tulee numerot kylkinumerot 1-3.



Malli osina ja pohjamaalattuna, kuva Timo Heiskari

Pienoisrautatien varoituslaitos

Tämä kytkentä on toiminnallisesti riisuttu versio "oikeista" laitoksista. Näin esim. ns. suuntarelekytkentää ei ole. Käytännössä tapahtuu ns. läpisoitto, eli hälytys lakkaa, kun veturi tai viimeinen virtaa kuluttava kapistus on poistunut jättösuunnan eristetyltä osuudelta.

Kytkenässä voi käyttää yhtä tai useampia rinnakkaisia eristettyjä raideosuuksia useampiraiteisilla radoilla.

Käytössä olevassa laitoksessa piirilevyt ovat tehdyt BEBEK:n no:105 koekytkentälevyn kappaleille. Komponentit ovat löytyneet ns. laatikon pohjalta. Opastimien mallit ovat 60- luvulta. Opastinlamppuina ovat ledit, punainen ja variton (valkoinen).

Laitos alkaa hälyttää, kun veturi saapuu eristetylle raideosuudelle, ja siinä alkaa kulkea virta. Hälytys lakkaa, kun virtaa ei kulje.

Toiminta voidaan tehdä myös riippuvaiseksi tulo- opastimesta, joka on ennen tasoristeystä. Lisätään semaforilta kosketin Er- yksikön lähtödiodien ja vilkkuyksikön vastuksen 22K väliin. Tällöin laitos ei hälytä, kun opastin on SEIS- asennossa ja juna " seisoo tolalla". Vasta, kun tulee AJA-opaste, laitos alkaa hälyttää.

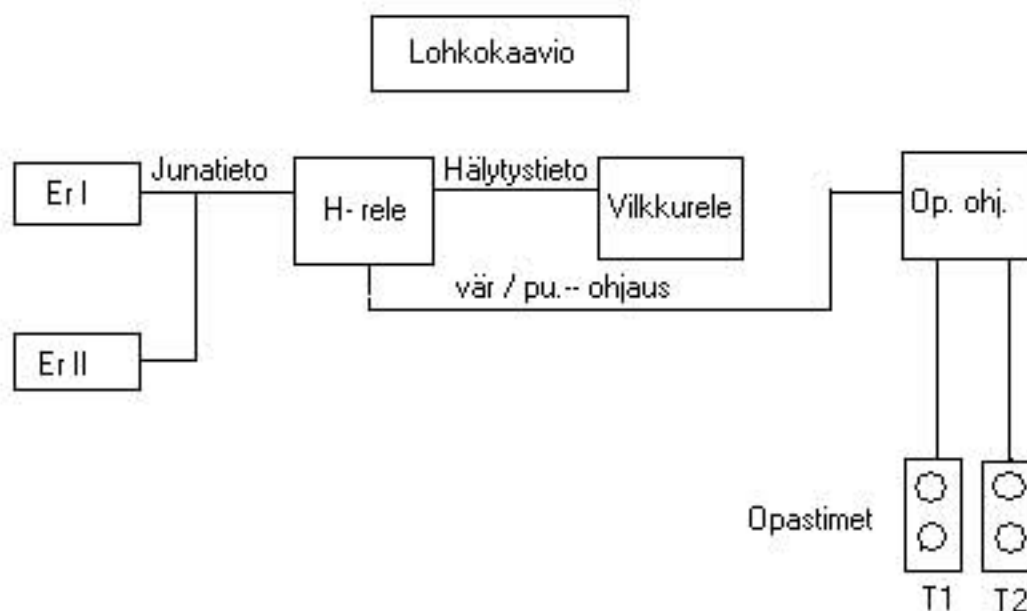
Tällöin on tarpeellista kytkeä kaksi ER-ää peräkkäin, joista toinen on tulosuunnassa.

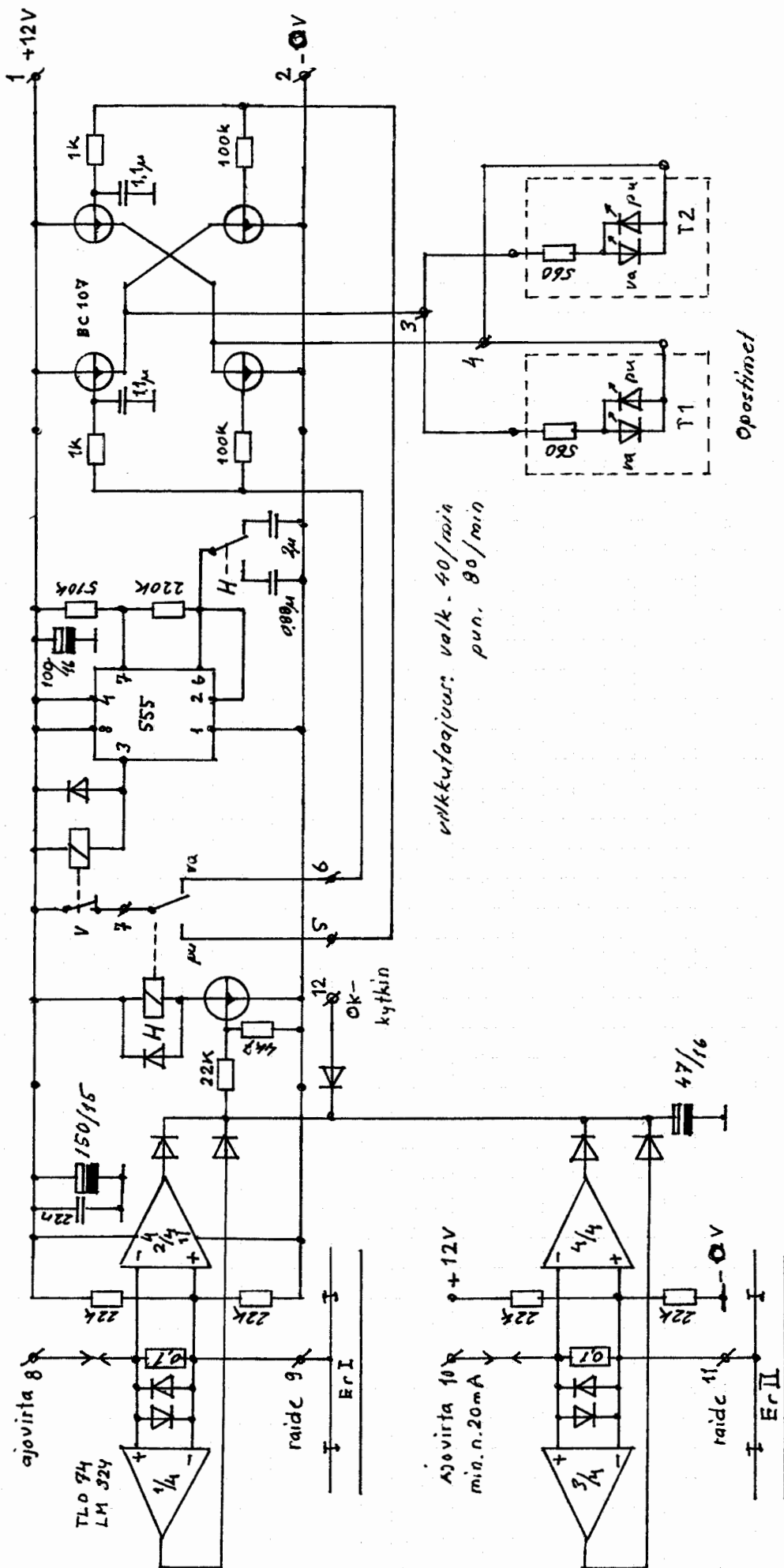
Väliristys tällöin opastimen kohdalla.

Tämä opastimen takana olevan raideosuuden ajovirta voidaan myös tehdä opastimesta riippuvaksi. Näin saadaan juna pysähtymään SEIS- opasteelle. Tällöin pitää tehdä sopivan pituinen Er- osuus ennen opastinta. Molemmista päistä eristetty. Opastimen ohjaama rele kytkee ajovirran osuudelle AJA- opasteella.

Kuva kertoo, että piirikortit ovat tehty koekytkentälevyn kappaleista. Kukin lohkokaaavion osa omalla levyllään. Sopivaa levyä n:o 105 on saatavana BEBEK:stä. Kotelon voi tehdä mistä vain. Esimerkissä se on viallisesta modemista otettu.

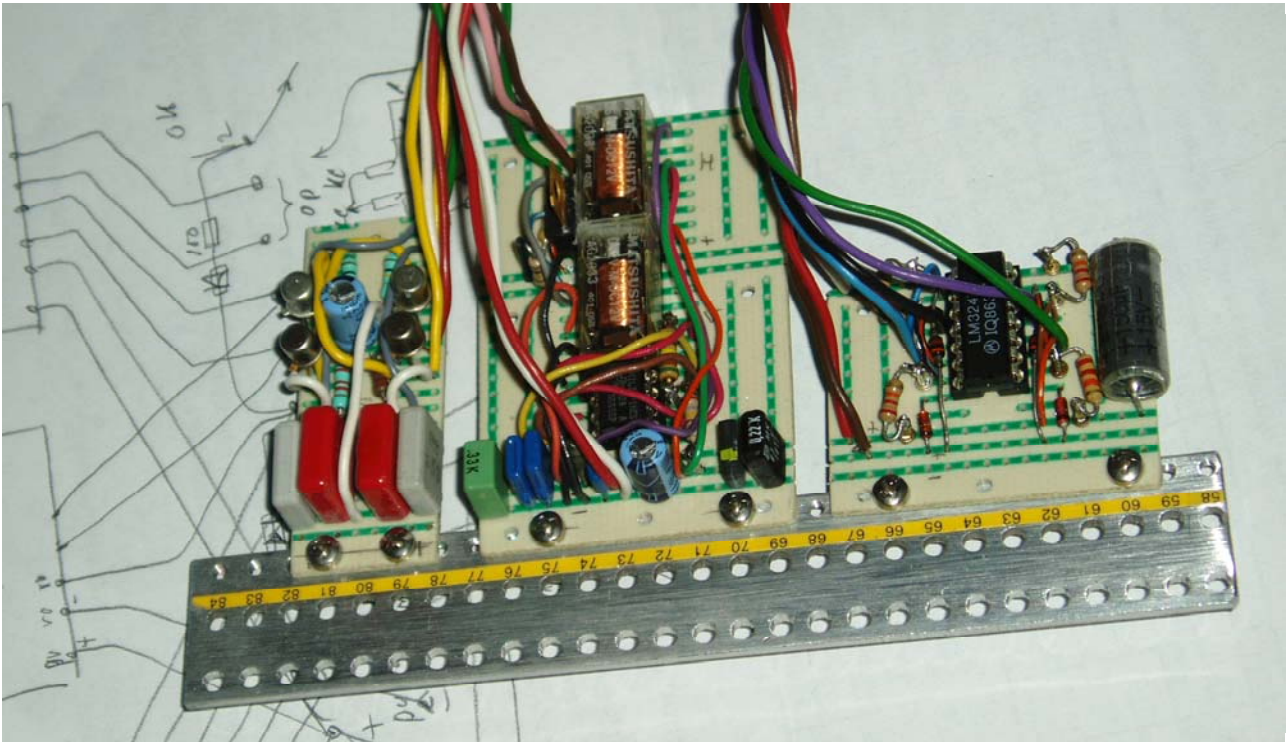
Kytkenäkaavio liitteenä Valokuvat Turun kerhoradalta





suunn: <i>Sh</i>	EALAB - varoituslaitos
piirt: <i>Sh</i>	lits-toiminen
19.02.2005	Turun kielikollikenne kerho
tehtyt: <i>Sh</i>	kerhorata
19.02.2005	

Elektroniikan komponentit ovat samat kuin oikeassakin valokytkenässä, mutta pienempi tehoisina. Piirikortti on sijoitettu muovikoteloon. Releet naksuvat kuten oikeastikin, ainoastaan varoituskellon ääni puuttuu.



Elektroniikkamoduli sisältä, kuva ja toteutus Esko Ampio



Ylikäytävä kuva kerhoradalta, kuva Esko Ampio

Yhdistysuutisia 2005

Yhdistys vuokrasi kesäkuussa Turun satamalta 14 m²:n suuruisen lisätilan raitiotiejaoksen käyttöön. Uuteen huoneeseen on tarkoitus rakentaa raitiotiedioraama.

* * *



Erwin Stämpfli Kuvolan Pienoisrautatiemuseosta vieraili tiistaina 20. syyskuuta yhdistyksemme kerhotiloissa.

* * *

Yhdistys päätti syyskokouksessaan 18. lokakuuta, että vuodesta 2006 alkaen jäsenmaksuluokkia on kaksi. Jäsenmaksu, johon sisältyy Tenderi- ja Resiina-lehtien vuosikerrat, on varsinaiselta jäseneltä 30 €/vuosi. Enintään 15-vuotiailta jäseniltä jäsenmaksu, johon ei sisälly em. lehtien vuosikertoja, on 5 €/vuosi. Alle 16-vuotias saa kuitenkin niin halutessaan maksaa täyden jäsenmaksun, jolloin hän saa em. lehdet. Kaikilla jäsenillä on joka tapauksessa ääni- ja osallistumisoikeus yhdistyksen kokouksiin.



www.netnic.fi/tklk

Pikahavaintoja

(OS) Deutsche Bahnia ei voi ainakaan syyttää siitä, että sen tavaravaunujen logot olisivat aina yhtä ja samaa. Onpahan ainakin alan harrastajille jotain äimisteltävää.

Vuonna 2003 DB Cargo muuttui Railioniksi, joka sitten integroitiin Deutsche Bahn AG:n ostamaan Stinnes AG:hen. Stinnes AG:n alaisuuteen kuuluivat seuraavat neljä osastoa: Schenker, Freight Logistics, Intermodal ja Railion. Nyt DB haluaa ilmeisesti korostaa rautatien roolia, koska suhteet on järjestetty kokonaan uudelleen. Stinnes on hävinnyt nimenä ylemmältä tasolta, DB:n kuljetus- ja logistiikkaosasto (Ressort Transport und Logistik) on nyt nimeltään DB Logistics, jonka alaisuudessa toimii neljä ala-osastoa: Schenker, Stinnes Freight Logistics, Stinnes Intermodal ja Railion (Railion Deutschland AG, Railion Nederland, Railion Danmark ja Railion Italia).

Alla on nähtävissä uudet logot, joissa kaikissa on mukana DB Logistics. Uusia Railion-logoja on jo nähty mm Hiirrs-tt³²⁴-vaunuyksiköissä.



Ristiriitaisuuksia tavaravaunujen litteroinnin ja varustuksen välillä? Rilns-vaunun lisätunnuksen "I" merkitys on "ilman pylväitä", mutta mitä sitten ovat nuo pressukatteen alta esiintulleet esineet? Jos eivät pylväitä, niin kuormatukiako vai jotakin aivan muuta? Toisaalta, eivätkö pylväät ole kuormatukia? Vai pitääkö pylväiden olla kiinnitetty vaunun kehyksessä oleviin tuppeloihin eikä vaunun lattiassa oleviin reikiin?



Rilns 35 74 354 6 009-6 P, Turku Linnanaukko

Kuva: Olli Savela



WE RAILTRANS

Nordic Rail-liikenteessä (ent. Railship-liikenne) tapahtuu 1.1.2006 alkaen rautatieharrastajan kannalta valitettava muutos. Oy Kuehne + Nagel Ltd ja Oy Railtrans Ltd ovat nimittäin päättäneet luopua kokonaan nykyisestä akselin- ja telinvaihtokelpoisesta tavaravaunukalustosta. Junalauttaliikenne hoidetaan tämän vuoden alusta lähtien Railionin ja muiden keskieurooppalaisten rautatieyritysten vaunuilla Pansion satamaan, jossa rahti siirretään VR:n tavaravaunuihin tai kuorma-autoihin. Tämä muutos ei kuitenkaan koske säiliövaunuja, joten ITG:n, KVG:n, On Railin ja VTG:n vaunuja nähdään vastedes Suomen rataverkolla.



TWA:n ja KVG:n katettuja ja avonaisia vaunuja ei näy vuodesta 2006 lähtien Suomen rataverkolla.

SeaRail



Luovuttuaan 100 Sis-vaunustaan on SeaRail EEIG vuokrannut TGOJ Trafik AB:ltä (lyhenne tulee alunperin nimestä Trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar) kolmekymmentä (30) Shimms-vaunua (sarja 33 74 477 3 0xx-x [P]) teräskelojen kuljetukseen. Jokaisessa vaunussa on 7 kehoa tavallisemman viiden asemesta. Lisäksi SeaRail on vuokrannut AAE Cargo AG:ltä yhdeksän (9) Rilns^{R 14}-vaunua (sarja 33 68 354 6 0xx-x [P]) teräslevyarkkien kuljetukseen. Vaunut eivät ole - valitettavasti - telinvaihtokelpoisia, joten kuorma siirretään joko VR:n tai RŽD:n vaunuihin tai kuorma-autoihin.

XXIII Valtakunnalliset Pienoisrautatiepäivät Lahdessa

Lauantaina 29. ja sunnuntaina 30.10.2005 järjesti Märklin Club of Finland Lahdessa pienoisrautatiepäivät, joihin Turun Kiskoliikennekerhokin tietysti osallistui omalla osastollaan. Vuoden rautatieharrastajaksi valittiin Pekka Siiskonen Tapiolan seurakunnan pienoisrautatiekerhosta. Kuvat: Olli Savela



Yleisötungosta TKLK:n osastolla

Pekka Siiskonen vastaanottaa vuoden 2005 rautatieharrastajan kunniakirjan Martti Rinteeltä.



Topparoikan Päivi Viholaisen possuosasto

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **tiistaina 21.3.2006 alkaen klo 18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määräämät asiat.

Tarjolla kahvia ja kastettavaa.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Ilmo Kajala
puheenjohtaja

Kari Paananen
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 2005 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2005 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.

UIC:n mukaisen litterajärjestelmän avain (täydennys)

Kansainväliset lisätunnukset, jotka ovat yhteisiä kaikille lajitunnuksille

q	sähkölämmitysjohto
qq	sähkölämmitysjohto ja –laitteisto
s	suurin nopeus 100 km/h
ss	suurin nopeus 120 km/h

Kansalliset lisätunnukset

t, u, v, w, x, y ja z

Kansallisten lisätunnusten merkitys, jonka jokainen rautatieyritys voi itse päättää, riippuu kulloisestakin lajitunnuksesta.

Kevätkauden 2006 ohjelma

Ti	10.01.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	12.01.06	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	24.01.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	02.02.06	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	07.02.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	21.02.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	02.03.06	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	07.03.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	21.03.06	klo 18.00	Pansio 5255	KEVÄTKOKOUS
Ti	04.04.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	06.04.06	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	18.04.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	02.05.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
To	04.05.06	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	16.05.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	30.05.06	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta

Kerhorataa rakennetaan pääasiassa **tiistaisin** ja **lauantaisin**.

Rakentamisesta kiinnostuneet ottakoot yhteyttä Pekka Rantalaan (GSM 0500 877 708), Kalevi Patroseen (GSM 050 345 9327), Timo Heiskariin (GSM 040 568 4518), Tapani Vuorioon (GSM 040 820 9396) tai Esko Ampioon (GSM 040 552 9850).

Koska yhdistyksen kerhotilat ovat satama-alueella, joka on vartioitua aluetta eikä avaimia ole mahdollista hankkia kaikille halukkaille, ei kerhotoiloihin pääse ihan milloin vain.

Pansion sataman portti on arkisin avoinna klo 19.00 saakka ja rakennuksen 5255 pääovi on tavallisesti

kiinni, niin olisi suotavaa, että tulisit kerhoiltoihin ja kokouksiin mahdollisimman täsmällisesti (klo 18.00). Jos et pääse tulemaan juuri silloin, soita siinä tapauksessa johonkin yllä mainituista kännykkänumeroista. Voit myös soittaa seuraaviin numeroihin: Ilmo Kajala (GSM 050 336 0454) tai Jarkko Lehtonen (GSM 050 339 3048).

