

www.netnic.fi/tklk

1/2007



**Pienoisrautatiepäivät Lahdessa 2006
Tubize 5 Länsisatamassa
Lyhyitä tiedotteita**

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

Sisältää

	sivu
Kuskin pukilta	3
Pienoisrautatiepäivät Lahdessa 2006	4
Lyhyitä tiedotteita	5
Tubize 5 Länsisatamassa	8
Kutsu kevätkokoukseen 2007	11
Kevätkauden 2007 ohjelma	12

TENDERIn 1/2007 toimittivat

Timo Heiskari
Ilmo Kajala
Kari Paananen
Olli Savela

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2007

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

Jäsen
Esko Ampio
Iso-Heikoistentie 54-2
21530 PAIMIO
(02) 470 3337
GSM 040 552 9850

Jäsen
Tapani Vuorio
Suovantie 32
20360 TURKU
GSM 040 820 9396

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

Sihteeri
Kari Paananen
Liekotie 7 as. 1
21500 PIIKKIÖ
(02) 479 6254
GSM 050 352 9558

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



toivottaa

Turun Kiskoliikennekerho ry.



Kansikuva: Schenker Cargo Oy:n maaliskuussa valmistuva logistiikka-keskus. Etualalla ja keskellä vasemmalla 1435 mm:n ja 1524 mm:n raiteiden ristikot.

Turun satama, Ovakon alue

29.12.2006

Kuva: Olli Savela



Kuskin pukilta

5.1.2007

Taas on vietetty vuodenvaihteen pyhät, tällä kertaa lumettomissa merkeissä; on ollut se niin sanottu musta jouluku. Ruotsissa sen sijaan on kuulemma ollutkin vihreä jouluku! Kuvastaneeko ilmaisujen erilaisuus kansanluonteitten eroa – suomalaisen synkkyyden ja pessimismin ja ruotsalaisen iloisuuden ja optimismin – en mene sanomaan, mutta kyllä vihreä jouluku, olkoon sitten miten ruotsalaista keksintöä hyvänsä, minusta kuulostaa ihan käyttökelpoiselta ilmaisulta mustan joulun sijaan, semminkin kun saamme vastaisuudessa yhä useammin kokea joulun lumettomana!

Väreistä ja värikkydestä puheen ollen, emme sitten taidakaan vielä saada lisää väriä raiteillemme yksityisten tavaraliikenteen harjoittajien tuomana, kilpailulle avatun rataverkon käyttäjiksi kun ei uutistietojen mukaan ole tullut yhtään hakijaa!

Rautatiet saivat melko lailla - ja jälleen kerran negatiivista - julkisuutta loppuvuoden aikana useitten tasoristeysonnettomuuksien johdosta. Ja syytähän vieritettiin taas oikein hartiavoimin rautateiden niskoille. Taas yltyivät yleisönosastokirjoittajat ja kai vähän muutkin esittämään mitä mielikuvituksellisimpia valo- ja äänivirityksiä vetureihin. En vain ymmärrä mitä hyötyä niistä sitten olisi, kun ei niitäkään varmaan katsottaisi; nytkin kaikki tasoristeykset on käsittääkseni asianmukaisesti merkitty, – on ajoneuvon kuljettajan asia käyttäytyä ja toimia merkkien edellyttämällä ja autokoulussa opetetulla tavalla – mutta merkeistä tai edes alhaalla olevista puomeista ei näytetä välitettävän! Kaikenlainen lisätilpehööri aiheuttaa vain lisää kirjavuutta ja sekavuutta sen sijaan että huomiota kiinnitettäisiin asenteisiin ja käyttäytymiseen – ja ehkäpä yksinkertaisesti vain osaamiseen - puolin ja toisin. Tulee tässä mieleen aika 1960-luvun alkupuolella, jolloin kasvava kuorma-auto- ja rekkaliikenne sekä ”Hyrylän hävittäjät” koettiin ennennäkemättömäksi uhkaksi tieliikenne-turvallisuudelle. En muista mitä kaikkea silloin esitettiin ratkaisuksi, mutta hienon huipennuksen asialle keksi mielestäni Uuden Suomen pakinoitsija Olli, joka esitti, että kaikkiin kuorma-autoihin asennettaisiin nokalle suuri, valovoimainen loisteputkista koottu K –kirjain, joka olisi vielä joka viikonpäivä erivärinen!

Hyvää alkanutta vuotta kerhomme jäsenille!

Ilmo Kajala

Pienoisrautatietpäivät Lahdessa 2006



Ari Eleniuksen valmistamat Finnstevien kaluston pienoismallit työssä



Kerhoradan uusi ylpeys Ahti-laiva, jonka Pekka Rantala on tehnyt Articenin rakennussarjasta



Mikko ja Märklin-kokoelma

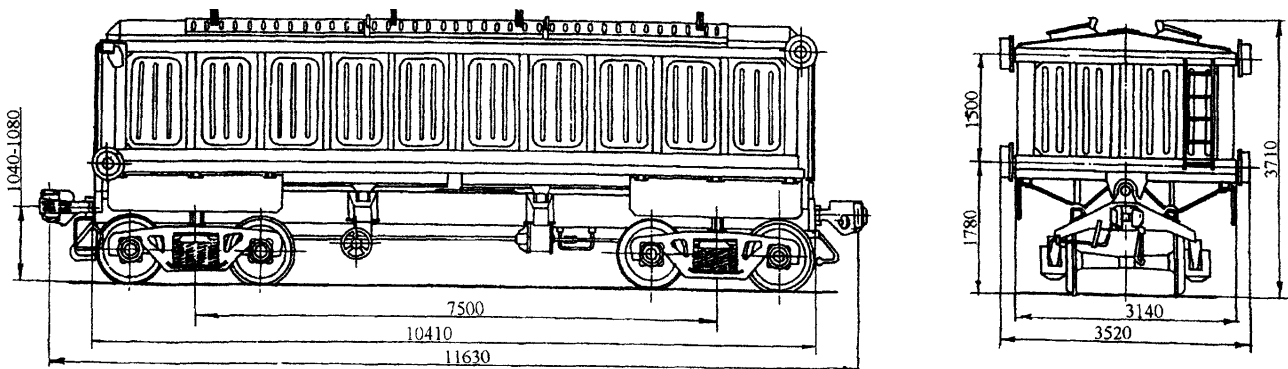
Yleisnäkymä kerhoradasta näyttelyssä

Lyhyitä tiedotteita

(OS) Ratahallintokeskuksen (RHK) määrelehdessä LIIKKUVAN KALUSTON TEKNISET MÄÄRÄYKSET JA OHJEET osassa 7 LIIKKUVAN KALUSTON HYVÄKSYMINEN LIIKENTEESEEN (LIMO 7) on sivulla 7 mielenkiintoinen merkintä. Luvussa 7.6.6 **Kaluston sarjatunnus (littera) ja numerot** määrätään nimittäin, että "uudet tavaravaunutyyppit litteroidaan määrelehden UIC 438-2 mukaan". Saa nähdä, milloin ensimmäiset todella UIC:n mukaiset litterat ilmestyvät suomalaisiin tavaravaunuihin ja saavatko vaunut myös litteraa vastaavan 12-numeroisen tavaravaununumeron. Uusin LIMO 7 on astunut voimaan 23.6.2006.

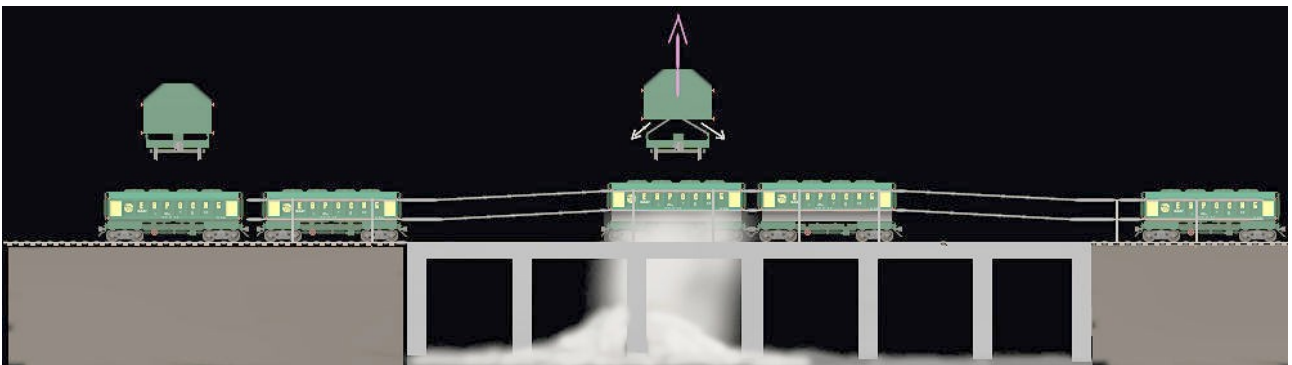
Nyt on sitten aivan "virallisestikin" saatavissa suomenkielellä Euroopan unionin nettisivuilta <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2006:359:SOM:FI:HTML> tavaravaunujen littera-avain, joka sisältyy Euroopan unionin viralliseen lehteen L359. Kohtaa **1** napsauttamalla avautuu pdf-tiedostona **Komission päätös (tehty 11.8.2006) Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "käyttötoiminta ja liikenteen hallinta" koske- vasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä**. Liitteestä P: **Liikkuvan kaluston tunnisteet** (sivut 109 - 153) löytyy sitten tavaravaunujen littera-avain. Valitettavasti suomenkielinen käännös on kertakaikkiaan *horribile visu et lectu*. Joko teksti on käännetty koneellisesti tai sitten kääntäjä/kääntäjät eivät ole perillä terminologiasta. Pikainen vilkaisu saksan-, alankomaiden-, tanskan-, englannin- ja vironkieliseen versioon osoittaa, ettei niissäkään terminologia ole aivan hallussa. Pahimpia käännöskukkasia on vironkielisen version "vaunuyksikkö", joka on käännetty termillä "mootorongivagun". Tämä tarkoittaa lähinnä moottorijunan vaunua. Ainoastaan ruotsinkielinen versio näyttäisi olevan kunnollinen, siinä on varmaankin asioista perillä olevilla henkilöillä sormensa pelissä. Kummallisinta on kuitenkin se, että tämän YTE:n saksankielinen versio poikkeaa melkoisesti UIC:n vastaavasta määrelehdessä 438-2, joka ei tosin sekään ole aivan virheetön. Haluaako EU laittaa oman puumerkinsä teettämällä oman käännöksen? Mene tiedä.

Yhtenä kummallisuutena voisi vielä mainita, että kaikissa näissä versioissa, mutta myös UIC:n määrelehdessä 438-2 löytyy erikoinen merkintä H-vaunujen kohdalta. Kyseessä on mitä ilmeisimmin käännösvirhe. Kyseessä on lisätunnus "dd", joka koskee vain vaunuja, joiden raideleveys on 1520 mm. Suomalainen käännös on "kallistettava runko" (ransk. à caisse basculante, saks. mit kippendem Wagenkasten, UIC 438-2: mit umkippbarem Wagenkasten, ruots. med tippbar kaross, engl. with tipping body, alank. met kippbak, vir. kallurkeregä). Mutta lisätunnuksen "dd" oikea merkitys löytyy venäjänkielisestä OSSHD:n määrelehdessä O+P 538-2, josta voi lukea, että kyseinen vaunu on varustettu "nostettavalla vaununkorilla" (с поднимающимся вагонным кузовом / s podnimaúšimsâ vagonnym kuzovom). Mikä tällainen H-vaunu sitten oikein on, jossa on nostettava vaununkori? Hyvänä esimerkkinä käyköön oheisten kuvien apatiitin kuljetukseen tarkoitettu vaunu, tyyppinro 10-475.



Kuva: <http://www.1520mm.com/r/w/027-050/10-475.html>

Tuntuu hieman oudolta, että kyseessä on H-vaunu. H-vaunua ajatellessa tulee ensimmäisenä mieleen, että siinä olisi jonkinlaiset ovet tai siirtoseinät. Apatiittivaunussa on kuitenkin umpinainen kori, katolla on vain täyttölukut. Itse luokittelisin kyseisen vaunun U-vaunuksi, mutta OSShD on päättänyt, että vaunutyyppi 10-475 on H-vaunu. Toisaalta H-vaunun, joka on erikoistyyppin tavaravaunu, perusominaisuuksien määrittelyssä ei mainita muuta kuin kuormauspituus ja kuorman painorajat. Erikoistyyppin tavaravaunut voivat siis olla rakenteeltaan melkein minkälaisia tahansa. Vaunu tyhjennetään ajamalla se erityiselle purkauspaikalle, jonka molemmin puolin on eräänlaiset kaiteet, joihin vaununkorin ylä- ja alakulmissa olevat pyörät ottavat kiinni. Vaunun liikkuaessa purkauspaikalla nostavat nämä asteettain kohoavat ohjauskaiteet vaununkorin ylös. Samalla vaunun lattia nousee myös ylös muodostaen harjalattian - päädyistä katsoen ylösalaisin olevan V-kirjaimen muotoisen lattian. Apatiittikuorma pääsee näin purkautumaan koko vaunun pituudelta lattian ja vaununkorin välistä. Alla oleva kuva (James McDonaldin ystävällisellä luvalla) selventää tyhjennysprosessin.



Kuva: James McDonald, Greenbelt MD, USA

Schenker Cargo Oy:n 22.000 m² logistiikkakeskus Turun sataman Ovakon alueella valmistuu maaliskuussa. Keskustaa voi myöhemmin laajentaa, varaus 10.000 m²:n laajennusosasta on jo tehty. Uusi varasto jaetaan seitsemään erilliseen 3.000 m²:n kokoiseen tilaan, mikä mahdollistaa yksilölliset varastointilämpötilat erilaisille tuotteille.

Linnanaukon satamasta on suora 1435 mm:n raideyhteys logistiikkakeskuksen kuormauslaiturin vierelle. Turun aseman suunnasta tulee taas 1524 mm:n raide samaan paikkaan, tarkemmin sanoen kuormauslaiturin edessä on sekä normaali- että leveäraide limittäin. Koska vaunujen pyöräkertoja ja telejä ei vaihdeta, on turvauduttava siirtokuormaukseen, mikäli tavarat jatkavat rautateitse muualle Suomeen. Olisi mielenkiintoista tietää, milloin Turun satamassakin otetaan käyttöön DB/ Rafil-raideleveydenvaihtolaitteisto, tällöin säästyisi aikaa vievä siirtokuormausta ja tavaravavauriot olisivat mahdollisimman pienet. Sitäpaitsi perinteinen pyöräkertojen ja telinvaihto jäisi pois, sekin aikaa vievää työtä.



Ovakon alue 8.5.2005 Pahanien sillalta nähtynä. Schenkerin logistiikkakeskusta ei ole vielä ryhdytty rakentamaan.

Kuva: Olli Savela



Sama paikka kuvattuna
28.5.2006.
Normaaliraideleveyden
yhteyttä ei ole vielä
rakennettu kuormaus-
laiturin vierelle.
Kuva: Olli Savela



1435 mm:n raideyhteys kaksine raideristikkoineen on valmis.
29.12.2006
Kuva: Olli Savela

Tubize nro 5 (Orion)

Turun Länsisatamassa

(OS) Mann Lines-varustamon m/s Estraden toi tiistaina 3.10.2006 Turun Länsisatamaan Museo-rautatieyhdistys ry:n takaisin ostaman entisen Jokioisten rautatien höyryveturin Tubize 5:n, joka oli Walesissa olon aikana saanut lisänimen Orion. Tubize 4:n sisarveturi ostettiin jo vuonna 1972 Isoon-Britanniaan, missä se vähän myöhemmin palveli Welshpool & Llanfair Light Railway-museorautatiellä. Sunnuntaina 15.10.2006 veturilla ajettiin jo ensimmäiset koeajot Jokioisilla. Kaikki kuvat: Olli Savela





Koska veturia ei voitu haarukkatrukkien avulla laskea kuljetuslavetille, se oli laskettava takaisin mafi-trailerille ja etsittävä toinen ratkaisu.



Jos joku ei sattuisi tietämään, ketkä oikeanpuoleisessa kuvassa ovat:
P. Välimäki ja J-P. Viitanen



Toisena ratkaisuna turvauduttiin näin ollen sataman nosturiin nro 15 (40/48 tonnin konttinosuri), koska trukkien haarukat eivät ulottuneet tarpeeksi pitkälle, jotta veturi olisi voitu laskea kuljetuslavetille.



**Mann Lines ja
Turun satama
tukivat Tubize 5:n
Suomeen tuontia.**

Tubize 5 on nyt valmiina kuljetettavaksi
Minköille Kuljetus R. Pietilä Ky:n lavetilla.



Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **tiistaina 27.3.2006 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 2006 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2006 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.



Kevätkauden 2007 ohjelma

Ti	09.01.07	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	16.01.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	30.01.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	06.02.07	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	13.02.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	27.02.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	06.03.07	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	13.03.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	27.03.07	klo 18.00	Pansio 5255	KEVÄTKOKOUS
Ti	03.04.07	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	10.04.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	24.04.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	08.05.07	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	15.05.07	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	29.05.07	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).

