

www.netnic.fi/tklk

2/2009



Pienoisrautatietapahtuma Hyvinkäällä 2009

Uusia tavaravaunuja

Severstal'in vaunuja

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

Sisältää

sivu

Kuskin pukilta	3
Pienoisrautatietapahtuma	4
Hyvinkäällä 2009	
Uusia tavaravaunuja	7
Severstal'in vaunuja	13
Kutsu syyskokoukseen 2009	15
Syyskauden 2009 ohjelma	16

TENDERIn 2/2009 toimittivat

Timo Heiskari
Kari Paananen
Olli Savela
Tapani Vuorio

Postiosoite:
Turun Kiskoliikennekerho ry.
c/o sihteeri Kari Paananen
Liekotie 7 as. 1
21500 PIIKKIÖ

Käyntiosoite Pansiossa (kerhotilat):
Pansiontie 48-52, rakennus 5255

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2009

Puheenjohtaja 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 Esko Ampio Iso-Heikoistentie 54-2 21530 PAIMIO (02) 470 3337 GSM 040 552 9850	Jäsen Timo Heiskari Karviaiskatu 2 H 36 20720 TURKU (02) 236 7937 GSM 040 568 4518
--	---

Jäsen Ilmo Kajala Lanatie 5 D 109 20540 TURKU (02) 237 6349 GSM 050 336 0454	Sihteeri Kari Paananen Liekotie 7 as. 1 21500 PIIKKIÖ (02) 479 6254 GSM 050 352 9558
---	---

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

Jäsenmaksu: 30 € (sis. TENDERIn ja RESIINAN)
Tilinumero: Nordea 205718 – 36499
IBAN: FI90 2057 1800 0364 99
BIC: NDEAFIHH



Kansikuva: Venäläinen vai suomalainen vaunu?
Vastaus on: Kyllä.

Nurminen Logistics ►► Oyj:lle kuuluvan Pietarissa majapaikkaansa pitävän OOO Huolintakeskuksen omistama katettu tavaravaunu 52112430 [20] seisoi 28.6.2009 Turun asemalla. Vaunu on melko uusi, rakennettu 5.8.2008. Vaunun valmistaja on OAO Altajvagon Novoaltajskista. Nurminen Logisticsilla on tätä vaunutyyppiä yhteensä 450 kpl. Kokonaisuudessaan Nurmisen oman tavaravaunukaluston määrä on 979.

Kuva: Olli Savela

Kuskin pukilta

Hyvää alkusyksyä jokaiselle!

Seison Pohjolan sillalla katson etelään eli asemalle päin, miten näkymä onkaan muuttunut vuosien varrella. Mitä tästä ennen näkikään, Ratakadun toisella puolella oli Valio, Kesko ja toinen toistaan hienompia puutaloja. Eikä junan sähköjohtimet eikä turvapleksit haitanneet eivätkä pilanneet näkymää kuten tänään. Silta ympäristöineen on aivan toinen, nykyisessä sillassa on 3 kaistaa per suunta ynnä kevyen liikenteenväylät. kun vanhassa sillassa oli 2 kapeaa kaitaa ja soukka jalkakäytävä. vanhan sillan alla oli erilaisia varastoja kun taas uuden sillan alaosa on täysin auki.

Itse kiskotus on pysynyt pääsääntöisesti melko samanlaisena, vaikka kiskojen käytön tarkoitus on vaihtunut. Kiskoilta, joilta ennen lähti henkilö-junia Loimaalle ja Toijalaan, lastataan nykyisin autoja pohjoisen juniin ja Venäjälle. Asemarakennuksen eteläpuolelta lähti aikanaan junat Naantaliin ja Uuteenkaupunkiin, nykyisin tämäkin alue on pyhitetty peltilehmille, mikä sekin junamatkustajille hyvä. Läntinen puoli ratapihaa, vai pitäisikö sanoa VR:n alue, on kokenut enemmän muutoksia. Konepaja ja kääntöpöytä ovat paikoillaan, vaikkakin käyttämättöminä alkuperäiseen tarkoitukseensa. Seuraavaksi vastapäätä asemaa on uusi vaununhuoltohalli joka ulottuu lähelle vanhaa laivalevyjen purkupaikkaa. Purkupaikka oli lähellä entistä Kauneutta, nykyistä Veturipuiston aluetta. Vielä on yksi muutos, joka lienee vanhin, asema-alueen yli johtava kevyen liikenteen silta, josta oli ennen sähköistystä mainiot näkymät ratapihalle. Sanoisin liikenteen muuttuneen kovasti henkilöpainotteisesta tavarapainotteiseksi, samoin liikenne on enempi kauko- kuin lähiliikennettä. Tässä ylimalkainen yhteenveto Turun asemasta, olkoon se vaikka alkusysäys jollekin tarkemman analyysin tekoon asiasta.

terv. pj Tapsa.



Hr12-2227 ottamassa polttoainetta Kuopiossa kesällä 1963, Kuva Timo Heiskari

Pienoisrautatietapahtuma Hyvinkäällä 2009



Kuvassa on tapahtumaan osallistuneita harrastajia höyryvetoisen pienoishjunan kyydissä. Höyrykäyttöisen Kanan on rakentanut kuljettajana toimiva Jan-Erik Nyström.



Tältä näyttää Kanan ohjaamo. Polttoaineena on nestekaasu. Kuvat: Timo Heiskari



Mestarimallit Tmi esitteli näyttäviä pienoismalleja toteuttamistaan rakennussarjoista. Suomalaisista rintamamiestaloista löytyy 4 neljä eri versiota, joista kuvissa 2 esillä ollut malli. Rakennussarjoja on myytävänä esim. Hyvinkään Rautatiemuseossa. Mallit on tehty uretaanista valamalla ja ikkunapuitteet ja ovet messinkisyövytteenä. Sarjojen mukana tulee hyvät kokoamisohjeet. Mestarimalleilta löytyy laaja valikoima erilaisia suomalaistaloja rautatieympäristöön.





Tämäkin toimi höyryllä ja on lisäksi radio-ohjattava. On hieno, ei voi muuta sanoa.



Myös kalustoa oli runsaasti. Näillä liikennöinti vaatii jo tilaa. Tyypillisesti näillä ajellaan puutarhoissa. Meillä liikennöinti onnistuu ympärivuotisesti vain sisätiloissa. Näyttäviä!

VR Cargon uusia tavaravaunuja

(OS) Kuluvan vuoden aikana on VR Cargo hankkinut uusia tavaravaunutyyppejä, joissa on lisäksi UIC:n/OPE-YTE:n mukaiset litterat ja 12-merkkiset vaununumerot. Helsingissä pidetyillä **Kuljetus – Logistiikka 2009** -messuilla 6. - 9.5. oli uusia vaunutyyppejä näytteillä, mutta valitettavasti en itse päässyt lähemmin tutustumaan niihin. Vaunut.org-sivuilla on esim. Simo Toikkasen ottamia kuvia näistä uusista vaunuista, kuten esim.

11 10 4789 007-9 TEN <u>FIN</u> -VR Shmmns-tw	teräskelojen ja romunkuljetussäiliöiden kuljetusta varten (romunkuljetussäiliöt kelakehtojen päissä)
11 10 0801 015-4 TEN <u>FIN</u> -VR Tamn-tw	kalkkikiven kuljetukseen Talvivaaran kaivokselle
11 10 9994 002-0 TEN <u>FIN</u> -VR Uan-t	sulfidisakan kuljetuksia varten Talvivaaran kaivokselta
82 10 7832 002-4 Zans-w	natriumhydroksidin kuljetukseen Talvivaaran kaivokselle
82 10 7836 011-1 Zans	rikkihapon kuljetukseen Talvivaaran kaivokselle
82 10 0816 004-5 Tadds	poltetun kalkin kuljetukseen Talvivaaran kaivokselle
82 10 4508 033-9 TEN <u>FIN</u> -VR Sgmmns-w	Yaran (ex Kemira GrowHow) Siilinjärven tehtaiden ferro-oksipasutteen kuljetusta varten Kokkolan satamaan Innofreightilta vuokratuilla WoodTainer XS -konteilla

Kesän aikana sain sentään itsekin muutaman uuden kotimaisen tavaravaunun linssin eteen, kuten tämän propaanivaunun, jonka littera on Zagkks-z ja numero 82 10 7912 001-9:



Turku 17.7.2009 Kuva: Olli Savela



Litteran ja numeron - vaikka ovatkin UIC:n ja OPE-YTE:n mukaisia - asettelu on jostakin syystä toteutettu "vanhan" kaavan mukaisesti. Varsinkin numero on kirjoitettu yhteen pötkyyn. Miksikähän? Mikäli vaunulla kuljetettaisiin vain propaania ("kuorma" max 32,15 t), pitäisi litterassa olla vain yksi "k", mutta koska vaunulla voi kuljettaa myös butadieenia ("kuorma" 42,1 t), on lisätunnus "kk" aivan oikein.

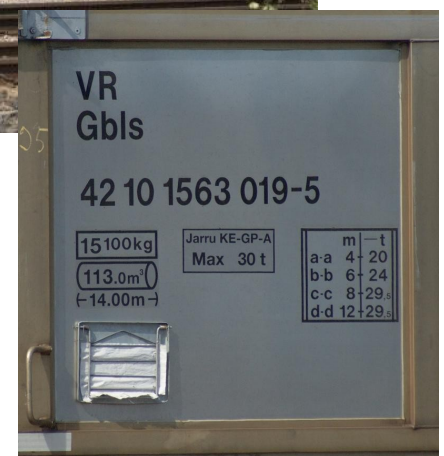
Turku 17.7.2009 Kuva: Olli Savela

Perinteisistä Gbln-t -vaunuistakin on nyt tullut uusi versio: Gbls



Turku 29.7.2009 Kuvat: Olli Savela

Itse vaunun numero on ryhmitelty UIC:n/OPE-YTE:n mukaisesti, mutta kokonaisuudessaan, ts. haltijan, litteran ja numeron osalta asettelu on kuitenkin jälleen toteutettu perinteisellä tavalla. "Taiteen kaikkien sääntöjen" mukaan vaunun tiedot täytyisi ryhmitellä vaunun seinään (kuten myös säiliövaunujen merkintäkilpeen) seuraavalla sivulla kuvatulla tavalla.



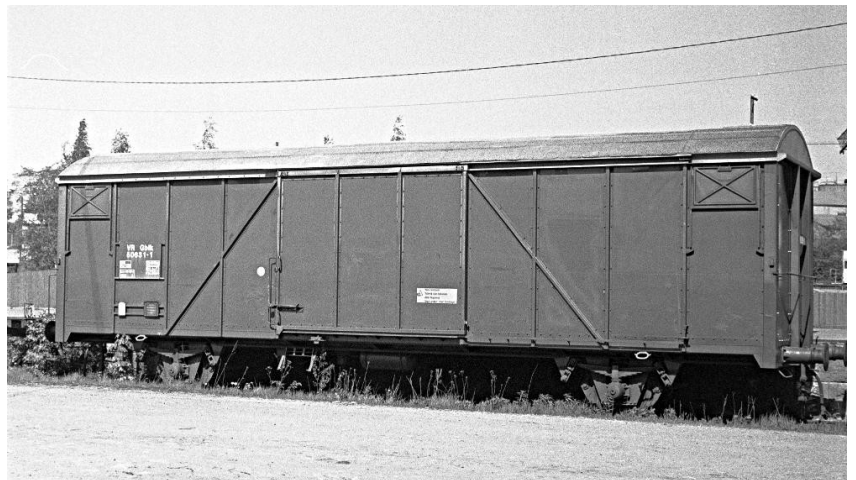
42
10 FIN-VR
1563 019-5
Gbls

Kun katsoo Gbls-vaunua tarkemmin, nousee väkisinkin mieleen kysymys, miksi vaunu on luokiteltu G-vaunuksi. Arvelisin sen johtuvan siitä, että VR on perinteisesti luokitellut tavaravaununsa kahteen suureen ryhmään: yleisvaunuihin ja erikoisvaunuihin. Jaottelu on tehty kuljetettavan tavarantoimen perusteella, ts. yleisvaunu soveltuu useiden erilaisten tavarantoimen kuljetukseen, kun taas erikoisvaunuissa kuljetetaan vain tiettyä tavaraa/tiettyjä tavarantoimen, esim. teräskeloja. Mutta UIC:n määrelehdessä 438-2 ja OPE-YTE:ssä tavaravaunut luokitellaan normaalityyppisiin ja erikoistyyppisiin vaunuihin. Jaottelu tehdään vaunun rakenteellisten ominaisuuksien eikä niinkään kuljetettavan tavarantoimen perusteella.

Normaalityypillä tarkoitetaan, että vaunu on rakenteeltaan, rakenteellisilta ratkaisuiltaan perinteinen, sellaisia, kuin vaunut olivat esim. 1950-luvulla. Vasta 60-luvulla alkoi liikenteeseen tulla erikoistyyppin vaunuja. Saksan termit Regelbauart ja Sonderbauart sekä venäjän стандартной/типовой конструкции [standartnoj/tipovoj konstrukcii] ja особой/специальной конструкции [osoboj/special'noj konstrukcii] (= normaali-/vakio-/standardirakenteinen vs. erikoisrakenteinen) kuvaavat oikein hyvin sitä, että vaunun ominaisuuksien määrittelyssä juuri rakenteelliset seikat ovat etusijalla. Hyvänä esimerkkinä normaalityypistä kävisi vaikkapa VR:n Gblk.

Normaalisti G-vaunuissa on 8 ilmanvaihtoaukkoa, VR:n vaunuissa niitä on ollut vain 4. UIC:n mukainen littera olisi tässä tapauksessa Gbl (lisätunnus "l" = vähemmän kuin 8 ilmanvaihtoaukkoa). Lisätunnusta "k" ei tarvittaisi, koska sen merkitys 2-akselisella vaunulla on "kuorma < 20 t". VR:n Gblk-vaunun maksimikuorma on nimittäin 26,5 t.

Tyypillinen piirre G-vaunuissa on ilmanvaihtoaukkojen lisäksi vaunun molemmilla puolilla keskikohdalla sijaitseva liukuovi.

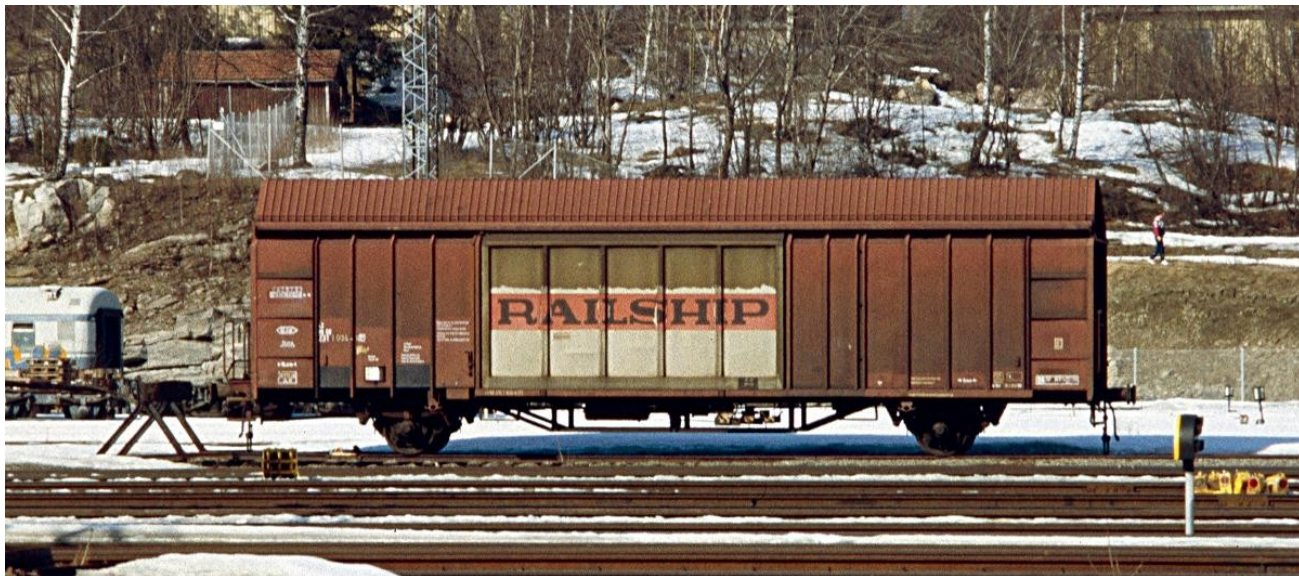


VR Gblk 50631-1

Kupittaaan asema, kevät 1988 Kuva: Olli Savela

VR:n uudessa Gbls-vaunussa ei ole normaalityypin katetulle tavaravaunulle tyypillisiä ilmanvaihtoaukkoja eikä myöskään vaunun keskiosassa olevaa liukuovea. Sitä vastoin vaunun seinä voidaan avata puoliksi, tarkemmin sanoen vaunussa on molemmilla puolilla kaksi siirtoseinää. Tämä jos mikä on antaa mielestäni aiheen nimittää vaunua erikoistyyppin vaunuksi. Otettakoon vertailun vuoksi tarkasteltavaksi vaikka Railshipin Hbs-vaunu. Enemmän se muistuttaa normaalityypin kuin erikoistyyppin vaunua, koska siinä on vain yksi liukuovi vaunun keskikohdalla. Mutta oviaukko onkin sitten huomattavasti leveämpi (5,5 m) kuin normaalityypin vaunuissa, joiden oviaukko on yleensä 2,5 m leveä. Eikä Hbs-vaunussa ole myöskään ilmanvaihtoaukkoja. Transwaggon osti kaikki Railshipin Hbs-vaunut (yhteensä 40 kpl) ja muutti ne 2 vaunun vaunuyksiköiksi, jotka ovat edelleenkin liikenteessä. Kummallista on se, että vaunut ovat saaneet litteraksi Hiimrrs. Mielestäni vaunussa ei ole siirtoseiniä, pelkästään liukuovet, määrelehdissä ei tosin ole määritelty, mikä on siirtoseinä ja mikä on on liukuovi. Vaunun haltija voi siis tehdä, mitä itse haluaa. Tietääkseni näiden vaunujen littera oli aluksi Hmrrs, mikä olisi mielestäni oikea merkintätapa.

Eivätkä ihmeellisyydet tähän lopu: Hbs-vaunun litteran olisi oikeastaan pitänyt olla Hbkks, koska vaunun suurin sallittu kuorma on 23,5 t. Miksi lisätunnusta "kk" ei merkitty vaunuun, sitä voi vain arvailla. Yksityisvaunujen omistajat eivät koskaan ole olleet niin nokonnuukia vaunujen litteroinnissa. No, onpahan alan harrastajilla äimisteltävää ja retosteltavaa ja pysyy mieli vireänä.



Hbs 43 80 231 1 034-1 [P], Turku 6.4.1996 Kuva: Olli Savela

Koska VR:n uusi Gbls-vaunu on mielestäni oikeastaan erikoistyyppiä, pitäisi sen litteran olla Hbins.
Gbls-litteraa vastaava litteranumero 1563 pitäisi tietysti muuttaa Hbins-litteraa vastaavaksi, tarjolla olisi kolme vaihtoehtoa OPE-YTE:n liitteessä P.9: 2262, 2265 ja 2266. Jos valitsemme esim. litteranumeron 2262, näyttäisi vaunun merkintä tältä:

Vastaavasti olisi nestekaasuvaunun Zagkks-z merkinnän asettelu seuraavanlainen:

82
10 FIN-VR
7912 001-9
Zagkks-z

42
10 FIN-VR
2262 019-7
Hbins

Mikäli yhteentoimivuuskoodi (vaunun numeron kaksi ensimmäistä numeroa) olisi esim. 11 tai 31, kuuluisi koodin yhteydessä olla vielä merkintä TEN, mikä tarkoittaa, että vaunu "täyttää kaikkien asianmukaisten käyttöönottohetkellä voimassa olevien YTE:ien vaatimukset ja sille on myönnetty direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukainen käyttöönottolupa" sekä lisäksi että vaunulla "on kaikkien jäsenvaltioiden tunnustama direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukainen lupa tai se on saanut kaikkien jäsenvaltioiden erillisen hyväksynnän". TEN-merkintä vastaa yhteentoimivuuskoodin ensimmäistä numeroa 0-3. Mikäli vaunu ei ole YTE:ien vaatimusten

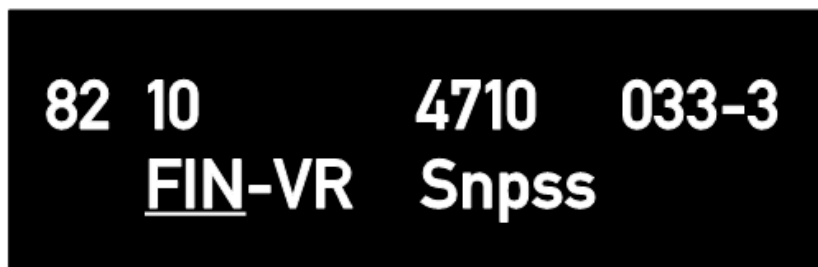
mukainen tai sille ei ole myönnetty kaikissa jäsenvaltioissa käyttöönottolupaa (vaikka olisikin YTE:ien mukainen), on niihin merkittävä 4:llä (2-akseliset vaunut) ja 8:lla (telivaunut) alkava yhteentoimivuuskoodi. Viimeksi mainitussa tapauksessa vaunuun on vielä erikseen merkittävä niiden maiden koodi, jotka ovat myöntäneet sille käyttöönottoluvan. VR:n uuden Innofreightin WoodTainer XS -kontteja kuljettavan Sgmmns-w-vaunun yhteentoimivuuskoodin 82 yhteydessä on TEN-merkintä, en tosin ymmärrä, miksi.

Uusiin vaunuihin ei enää tehdä RIV-merkintää, koska RIV-sopimus on lakkautettu, mutta vanhemmassa kalustossa se luonnollisesti vielä on. Sekin poistunee lopullisesti, kun vaunu joutuu täysrevisioon. Monissa keski-eurooppalaisissa vaunuissa on varmuuden vuoksi merkintä TEN-RIV. On käynyt nimittäin niinkin, että vastaanottava maa ei ole päästänyt rajan yli vaunuja, joissa on vain TEN-merkintä, koska TEN ei määrittele kalustotyyppiä - paitsi TEN-rataosuuksille! Minkähän takia YTE-kelpoisten vaunujen merkintä on TEN (Transeuropäische Netze/Trans-European Networks) eikä TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität/Technical Specifications for Interoperability = Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät = YTE)? Ei se voi johtua siitäkään, että YTE lyhennetään ranskaksi STI, koska TEN-merkinnän ranskalainen lyhennys taas olisi RTE (Réseaux transeuropéens). Ota näistä nyt selvää!



Turku 23.8.2008 Kuvat: Olli Savela

Jos vaunussa, kuten esim. avovaunussa, ei ole tarpeeksi tilaa numero- ja litteramerkinneille, merkintä tehdään joko erilliseen kilpeen tai suoraan vaunun aluskehukseen seuraavalla tavalla (tässä sovellettuna VR:n Snpss-vaunuun):



Omituista kyllä Snpss-vaunuissa voi olla myös yhteentoimivuskoodi 11, mikä tietysti tarkoittaisi, että vaunu on YTE-kelpoinen. Mutta alla olevan vaunun merkinnöistä puuuttuu kuitenkin TEN-tunnus.



Turku 13.8.2009 Kuvat: Olli Savela

11	10	4710	052-9
TEN	FIN-VR	Snpss	

Uusimpien määräysten mukaan merkinnän täytyisi olla näin.

VR:n Snpss-vaunut kuuluvat tosin ensimmäisiin kotimaan liikenteen tavaravaunuihin, joissa on UIC:n/OPE-YTE:n mukaiset merkinnät, joten on luultavaa, että merkintätapa ei ole vielä silloin ollut täysin vakiintunut. **Kuljetus – Logistiikka 2009** -messuilla 6. - 9.5. esillä olleissa Shmmns-tw-, Sgmmns-w-, Tamn-tw- ja Uan-t-vaunuissa on jo määräysten mukaiset numero-, yhteentoimivuus-, haltija- ja litteramerkinnät.

Lähteet: UIC:n määrelehti 438-2, **Kennzeichnungen der Güterwagen** 7. Ausgabe, Mai 2004

KOMISSION PÄÄTÖS, 11.8.2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää **käyttötoiminta ja liikenteen hallinta** (OPE-YTE, 2006/920/EY) koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä
Euroopan unionin virallinen lehti L359, 18.12.2006

KOMISSION PÄÄTÖS, 23.1.2009, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmiä koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä tehtyjen päätösten 2006/861/EY ja 2006/920/EY muuttamisesta
Euroopan unionin virallinen lehti L45, 14.2.2009

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2008/57/EY, 17.6.2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto)
Euroopan unionin virallinen lehti L191, 18.7.2008

TransPress 2/2009

GUETERWAGEN-CORRESPONDENZ Nr. 118 3/2009

Severstal'in vaunuja Turun asemalla

(OS) Tässä vuoden 2009 ehdottomat suosikkini, OAO SEVERSTAL'in teräskelojen ja -levyjen kuljetuksiin tarkoitetut vaunut. Tästä ei tavaravaunun ulkonäkö voi enää pah..., korjaan – parantua.

Kuvat: Olli Savela



Kuva 1) 54218805 P [20], omistaja OAO SEVERSTAL'
Turku 1.5.2009



Kuva 2) 54444062 [20], omistaja OAO PERVAJA GRUZOVAJA KOMPANIJA, vuokrattu OAO SEVERSTAL'ille
Turku 1.5.2009



Kuva 3) 54210208 [20], omistaja OAO SEVERSTAL'
Turku 1.5.2009



Kuva 4) 54212428 [20], omistaja OAO BRUNSWICK RAIL LEASING, vuokrattu OAO SEVERSTAL'ille
Turku 1.5.2009

Nurminen Logisticsille kuuluvalla ZAO Itransilla on 12 kpl kuvien 1), 3) ja 4) tyyppisiä vaunuja (модель/model' 13-4094).

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen syyskokoukseen 2009

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **tiistaina 27.10.2008 alkaen klo 18.00.** Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määäämät asiat.

Kahvia ja pullaa tarjotaan.

Tervetuloa!

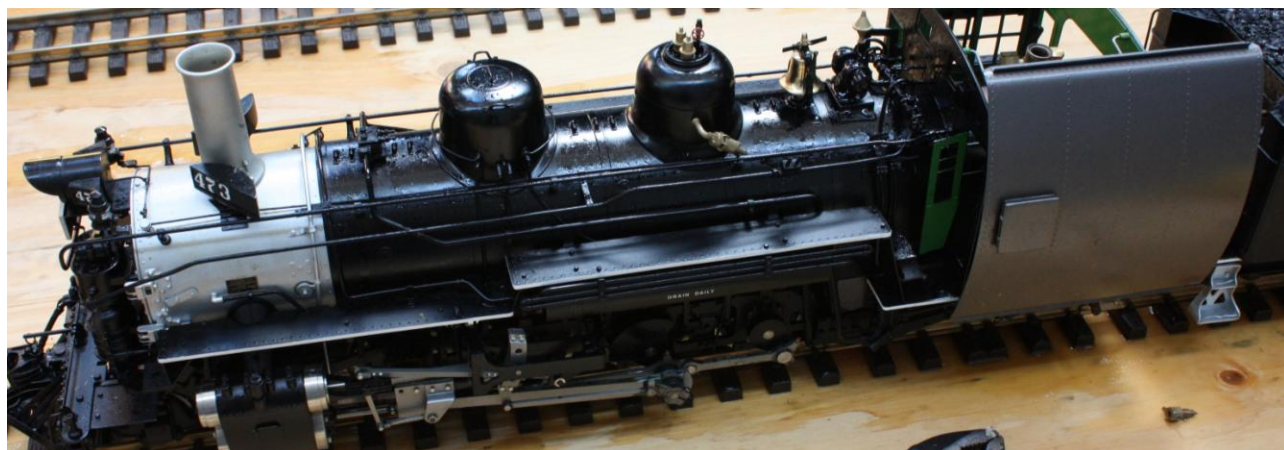
TKLK ry:n hallituksen puolesta

Tapani Vuorio
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 toimintasuunnitelma vuodeksi 2010 ja päätetään sen vahvistamisesta.
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodeksi 2010
Hallituksen esitys: Jäsenmaksut ennallaan
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-vuotiaalla on kuitenkin mahdollisuus maksaa täysjäsenmaksu ja saada täten em. lehdet.
Yhdistyksen sääntöjen mukaan kaikilla jäsenillä on ääni- ja osallistumisoikeus yhdistyksen kokouksiin.
7. Esitetään tul- ja menoarvio vuodeksi 2010 ja päätetään sen vahvistamisesta.
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodeksi 2010.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa sekä yksi varatilintarkastaja tarkastamaan vuoden 2010 tilejä.
10. Päätetään kokous.



Syyskauden 2009 ohjelma

Ti	25.08.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	01.09.09	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	08.09.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	22.09.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	06.10.09	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
Ti	13.10.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	27.10.09	klo 18.00	Pansio 5255	SYKKOKOUS
Ti	03.11.09	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
La	07.11.2009	klo 10-17	PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT	
Su	08.11.2009	klo 10-17	Lahden messukeskus, LAHTI	
Ti	10.11.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	17.11.09	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ti	01.12.09	klo 18.00	Pansio 5255	Raitiotieilta
To	08.12.09	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 kerhotiloihin 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).