

www.netnic.fi/tklk

1/2010



**Uusia kuvia kerhoradalta
CPC:t ja PWC:t**

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

Sisältää

sivu

Kuskin pukilta	3
Uusia kuvia kerhoradalta	4
CPC:t ja PWC:t	8
Pääskyvuoren monorail	14
Kutsu kevätkokoukseen 2010	15
Kevätkauden 2010 ohjelma	16

TENDERIn 1/2010 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 2010

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:
Transgarantin konttivaunu 54006192 [20]
kuormattuna GE SeaCon pallelevyisellä
40 jalan kontilla GESU 500169 0 4EG1.
Konteista lisää sivuilla 8 - 13.
Turku, 13.9.2009
Kuva: Olli Savela



Kuskinpukilta

Hyvää vuotta 2010

Luku muistuttaakin meitä Vempusta. Valmetin Dv 15 numerolla 2010 valmistui 1961 ja oli veturisarjan kolmanneksi viimeinen. Sarjan vetureita yksi taitaa olla museoituna Haapamäellä.

Kerrankin harvinaista herkkua on tarjolla etelän harrastajalle. Miten kauniita taiteellisia talvisia lumi kuvia saammekaan nyt aivan omista kuvauspaikoista. Säästämmepä aikaa ja rahaa kuvatessa talviset kuvamme kotikonnuiltamme. Kuka edes muistaa, montako vuotta on kunnon talvesta täällä meidän maisemillamme. Jos joskus lumi on käynytkin harvemmin, se on osunut kenenkin vapaapäivälle. Kun se vapaapäivä sitten on koittanut, on jo aamulla satanut vettä ja ollut sumuista. Iltapäivällä onkin sitten jo maa ollut ainakin lähes musta. Joten käyttäkäämme nyt kerrankin tilaisuus hyödyksi. Tosin on kerrottava allekirjoittaneen kohdalla, etten ole vielä yhtään kuvaa ottanut toivottavasti ensi viikonloppunakin paistaisi vielä aurinko. Pieni kiusa vain on kovat pakkaset, joita ainakin digitaalinen kamera hiukan vierastaa, akut meinaa hyytyä pakkasessa.

Omassa kerhossamme on hyvä ”pilke”, meillä on nyt uusia mukavan aktiivisia jäseniä.

Aamun lehdestä luin mielenkiintoista tekstiä Turun VR:n konepajan jättiremontista. Kaikki kerholaisemme tietänevät kerhomme veturin nykyvaikeuksista. Veturimme on lähes mieronniellä. Siksi meidän täytyy ponnistella, jotta saisimme veturimme uuteen ja arvonsa mukaiseen kotiin, johon se mielestäni suorastaan kuuluu. Sillä, jos vanha kaunis höyryveturi ei kuulu entiseen VR:n konepajaan rakennettavaan kulttuurikeskukseen, niin mikä sinne sitten kuuluu. On veturimme käyttö vanhaa käsityötaidetta ja -taitoa alusta loppuun. Samalla säilyy rakennuksen alkuperäisen käyttötarkoituksen tuntomerkit. Otetaan esimerkki Salosta. Siellä Vr1 on sijoitettu käännpöydälle osoittamaan rakennuksen historiasta

Terveisin Tapsa



Kuopion muistomerkkiveturi, Vr3 nro752, kuva Timo Heiskari

Uusia kuvia kerhoradalta



Salon varikolla on ruuhkaa, jonkun täytyy väistää, että Iita pääsee pois pilttuusta.
Mallit Esko Ampio, Pekka Rantala ja Timo Heiskari, kuva Timo Heiskari



Hv1 näyttäisi olevan kylmänä, kun piipusta ei tule sauhua. Heikki näyttäisi olevan halkoja vaila, sytykkeeksi. Malli Pekka Rantala, kuva Timo Heiskari



Dv16 odottelee pistoraiteella matkatavaravaunun kanssa, kuva ja malli Timo Heiskari



Räntämäen asemalla odottelevat matkustajat eivät näyttäisi olevan menossa Lättähatun kyytiin, koska laiturin toiselle puolelle on tulossa paikallisjuna. Laituri ja ihmiset ovat Rantalán Pekan käsialaa, Lättähattujuna on Timo Heiskarin kuten myös kuva.



Myös siniset metallivaunut ovat ilmestyneet kerhoradalle. Taustalla näkyy rakenteilla oleva Salon tavaramakasiini. Sinisen vaunun malli on Pekka Rantalan kokoama, kuva Timo Heiskari



Räntämäen sorakuopalla oleva kaivuri on muunnettu taitavasti suomalaiseksi. Kaivuri on myös Pekka Rantalan käsialaa, kuva Timo Heiskari



Räntämäen asema on saanut ulkorakennuksen. Mallin on rakentanut Pekka Rantala kuvaajan tekemistä valuosista, kuva Timo Heiskari



Pikajunan veturi Pekka ja raskaan sarjan tavarajunan höyryveturi Truman odottavat sulassa sovussa töihin pääsyä. Hr1:n malli on Timo Heiskari ja Tr2 Pekka Rantalan, kuva Timo Heiskari

CPC:t ja PWC:t - Pallettilevyiset kontit

(OS) Lehden edellisissä numeroissa ovat olleet esillä perinteiset kontit (merikontit, ISO-kontit), joiden leveys on 8' eli 2438 mm. Koska perinteisissä merikonteissa ei pystytä hyödyntämään kontin tilaa optimaalisesti, on kehitetty hieman leveämpiä kontteja, joihin saadaan ilman hukkatilaa mahtumaan sekä EUR-lavat (koko 1200 mm x 800 mm) että ISO-lavat /FIN-lavat/UK-lavat/teollisuus-lavat (koko 1200 mm x 1000 mm).

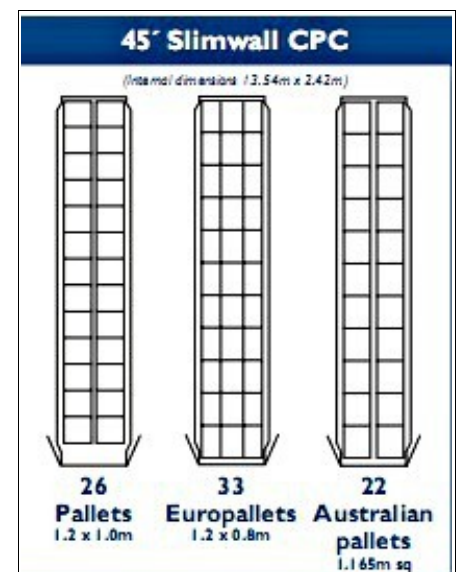
Euroopan Unioni on jo pitkän aikaa halunnut ottaa käyttöön ns. EURO-kontin eli EILYn (= euroop-palainen intermodaalinen lastausyksikkö), jossa yhdistyisivät tilavamman vaihtokorin sekä pinottavan ja lujarakenteisen merikontin ominaisuudet. Kyseiset lastausyksiköt olisi tarkoitettu lähinnä Euroopan sisäiseen maantie-, rautatie- ja sisävesiliikenteeseen. Toistaiseksi asiasta ei kuitenkaan ole tullut mitään. UIRR:n (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route) mukaan EU:n unelma tällaisesta universaalista lastausyksiköstä, eräänlaisesta "munivasta, villoja ja maitoa antavasta siasta" ("eierlegende Wollmilchsau") on käytännössä mahdoton toteuttaa, eikä sitä pitäisi väenväkisin tunkea markkinoille. Mitä hyötyä nimittäin olisi universaalikontista, jota voidaan kuljettaa kaikilla liikennemuodoilla, jos sitä ei kuitenkaan käytännössä hyväksytä, ja kuljetukset siirtyisivät uudestaan maantielle. Sitäpaitsi huomattava osa vaihtokoreista on pelkästään maantie- ja rautatieliikenteessä, eikä niiden tarvitse olla pinottavissa. Tällainen yhteentoimivuuteen pakottaminen vain vahingoittaisi kilpailua ja kombikuljetustoimintaa. Tätä mieltä on siis UIRR.

Lisäksi sisävesiliikennettä harjoittavat kuljetusyhtiöt ovat sitä mieltä, että EILYjen olisi mahdollista laivojen ruumassa oleviin konttienkuljetussoluihin. Tämä merkitsisi sitä, että EILYhin olisi tehtävä vastaavasti ohuemmat seinät, jotta ne säilyisivät pallettilevyisinä ja mahtuisivat laivan konttisoluihin. Valmistajien mukaan tämä ei ole mikään ongelma, mutta se jos mikä nostaisi EURO-kontin valmistus-kustannuksia huomattavasti. Koko EILY-hanke on ilmeisesti joutunut umpikujaan, tietääkseni missään ei ole vielä käytössä kyseistä lastausyksikköä.

Mieleenkiintoinen kohta löytyy Liikenne- ja viestintäministeriön muistiosta (18.8.2006, EURODOC nro: EU/2006/1120): *EU; tavaraliikenne; komission tiedonanto; Euroopan tavaraliikenteen logistiikka - kestävän liikkuvuuden avaintekijä; perusmuistio*, jossa sivulla 3 todetaan seuraavaa:

Eurooppalainen intermodaalinen lastausyksikkö on ollut esillä jo muutaman vuoden. Ajatus kirjaviiden yksiköiden standardoinnista on hyvä, mutta Suomen näkemyksen mukaan markkinoilla on jo käytössä EILY:n edut tarjoava yksikkö, 45-jalan pallettilevyinen merikontti. Se on markkinoiden hyväksymä ratkaisu, joka kuitenkin on nykyisin voimassa olevaan tieliikenteen mittasääntöön nähden 13 senttimetriä liian pitkä. Suomi katsoo, että olisi viisainta luopua uuden EILY:n kehittämisestä ja suosia mieluummin 45-jalan pallettilevyisiä kontteja. Tarvittaisiin nopeasti päätös, jolla sallitaan näiden yksiköiden käyttö vielä vuoden 2006 lopun jälkeenkin.

No, eipä huolta. Euroopan unioni salli ennen vuoden 2006 umpeutumista 45 jalan kontin maantieliikenteessä. Konttien etukulmat täytyy kuitenkin olla viistottu, koska EU:n lainsäädännössä on määrätty, että puoliperävaunun pituus ei saa ylittää 12 m mitattuna vetotapista vaunun perään ja kontin täytyy etupuolelta - samoin vetotapista mitattuna - pysyä 2040 mm säteen sisäpuolella. Jos etukulmia ei ole viistetty, kontin etuosa ylittäisi tuon vaaditun 2040 mm:n säteen. Minulle ei tosin ole vieläkaan selvinnyt, eikä myöskään kukaan ole pystynyt antamaan selvää vastausta, mihin kontin etukulmat ottaisivat kiinni, jos niitä ei olisi viistottu. Viisteet kun ovat ainakin näin maallikon mielestä aivan minimaaliset. Olkoon 45 jalan kontti sitten etukulmista viistottu tai viistoamaton, sama määrä kuormalavoja niihin kuitenkin mahtuu. Ohessa esimerkki Cronoksen 45 jalan pallettilevyiseen konttiin (Slimwall CPC; CPC = Cellular Palletwide Container) kuormattavien lavojen määrästä.





Cronos 45' CPC, CRXU 050641 9 LEG1, Turku 7.6.2009
Kuvat: Olli Savela

Koko- ja tyyppikoodi LEG1 tarkoittaa, että kontin pituus on 45'/13716 mm (merkki L), korkeus on 9'6"/2895 mm (ns. High Cube) ja leveys > 2438 mm ja ≤ 2500 mm (merkki E).

Cronoksen CPC:n ulkoleveys on 2462 mm ja sisäpuolinen leveys on 2420 mm, joten kaksi FIN-lavaa tai kolme EUR-lavaa mahtuu hyvin rinnakkain, asetettuna niin kuin edellisen sivun piirroksessa on kuvattu. Koodi G1 tarkoittaa, että kyseessä on yleiskäyttökontti ilman tuuletusta (merkki G) ja että kontissa on ovet päädyssä ja ilmareiät yläosassa (merkki 1).

Vaikka kontti on leveämpi kuin 8'/2438 mm, se mahtuu hyvin konttilaivojen solujen ohjureiden väliin. Edellyttäen tietenkin, että laivan solut on konstruoitu 45 jalan pituisia kontteja varten, kuten esim. Containerships Ltd Oy:n M/V Containerships VIII.



Viistotut etukulmat





Container Leasing/Transfennica 45' PWC (Palletwide Container) CLXU 450378 3 LEG1, Turku 13.9.2009
Kuvat: Olli Savela

Tämän sivun pallettilevyinen kontti ei ole perinteinen ISO-merikontti, koska sen leveys on 2,5 m. Varsinaisesti se onkin maakontti, koska siinä on merkintä **it** (alapuolella numero 70 = Iso-Britannia, joka on hyväksynyt kontin kansainväliseen rautatieliikenteeseen), joka tarkoittaa sitä, että kontti täyttää UIC:n määrelehdessä 592-2 määrätyt ehdot. Lisäksi maa-kontissa kuuluu aina olla sinisellä pohjalla avovaunu-konttiruoto-yhdistelmän päällä seisova valkoinen **T**.



HUOM. Kaksinkertainen merkintä (kontin BIC-koodi, koko- ja tyyppikoodi sekä vaihtokorin kodifointikilpi)



Leveys = 2,5 m

Pituus = 45 jalkaa (pituuskoodi L/ryhmänumero 45)

Liikenteeseen hyväksyvän rautatieyhtiön lupanumero

Rungon numero (tässä tapauksessa kontin tunnisteen ilman tarkistusnumeroa)



Korkeus/kulmakorkeus = 2896 mm (= profiili C44)

Ympyrässä oleva kirjainyhdistelmä **NR GB** on vaihtokorin liikenteeseen hyväksyneen rautatieyhtiön plaketti, tässä tapauksessa Iso-Britannian Network Rail.

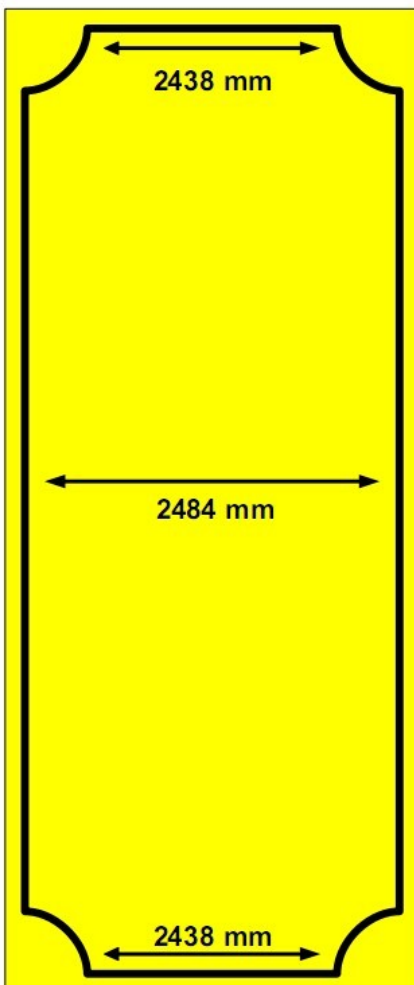
Kodifiointikilven alimmassa kentässä (oikeanpuoleinen kuva) on rekisteröintinumero, joka koostuu kombikuljetusyhtiön kansallisuusnumerosta (90 = Network Rail), kansallisessa kombikuljetusyhtiössä toimivan kuljetusliikkeen kombinumerosta (3319A) ja kuljetusliikkeen lastausyksikön tunnusnumerosta (tässä tapauksessa kontin rekisteröintinumero 450378).

Mielenkiintoista tässä onkin se, että kontti on merkitty kaksinkertaisesti (kontin tunnisteen eli BIC-koodi, koko- ja tyyppikoodi sekä vaihtokorin kodifiointikilpi). Eikä tämä mikään ainutkertainen tapaus ole. Monet kontit, jotka eivät ole varsinaisia ISO-kontteja, etenkin säiliökontit, on merkitty tuplasti. Arvelisin, että kodifiointikilvessä oleva profiilinumero helpottaa oikeiden rataosuuksien valintaa, kun konttijunan on lähdettävä esim. Pohjois-Saksasta Italiaan.





Transgarant 54006192 [20] ja GE SeaCo 40' Cellular Palletwide SeaCell GESU 500169 0 4EG1, Turku 13.9.2009
Kuvat: Olli Savela



GE SeaCon 40 jalan SeaCell-kontti on pallettilevyinen merikontti, johon mahtuu 30 EUR-lavaa tai 24 FIN-lavaa, kun taas normaaliin 8'/2438 mm:n levyiseen merikonttiin EUR-lavoja menee vain 25 kappaletta ja vastaavasti FIN-lavoja 21 kappaletta. SeaCell-kontti on ala- ja yläosastaan kuten perinteinen merikontti, leveys siis 2438 mm, jotta se voidaan pinota muiden ISO-konttien kanssa, mutta varsinainen leveys on 2484 mm. Sitä osoittamassa on kontin seinän oikeassa laidassa vieressä kuvattu kelta-musta merkki.

Tämän sivuvun kuvassa oleva konttivaunu kuuluu venäläiselle "OOO Firma Transgarant" -vaunuoperaattorille. Yritys kuuluu FESCO Transportation Groupiin, jolla on myös oma kauppalaivasto ja rekkakalusto. Kotivuillaan FESCO ilmoittaa olevansa Venäjän vanhin yksityinen kuljetusyhtiö – jo vuodesta 1880 lähtien. No, yrityksen toimintaan tuli varmasti melko pitkäaikainen keskeytys Venäjän vallankumouksen jälkeen.

Transgarantin oma vaunukalusto käsittää 12479 erilaista tavara-vaunua ja se on tällä hetkellä Venäjän toiseksi suurin yksityinen rautatieoperaattori. Tammikuussa 2009 Nurminen Logistics solmi seitsemänvuotisen sopimuksen, jonka mukaan Nurminen Logistics toimii Transgarantin edustajana Suomessa.





Huomaa typpi- ja kokokoodin 4EG1 ja korkeusmerkin 2.9 m/9'6" alapuolella oleva kontin leveyksiä 2438 mm/2484 mm ilmaiseva merkki.

Vaikka kyseessä on rautatiekuljetuksessa oleva merikontti, niin jostain syystä ei koko- ja tyyppikoodin alle ole merkitty **UIC**-tunnusta eikä sen alla olevaa hyväksyjämaan kaksi-numeroista koodia.

Lähteet:

UIC-Merkblatt 592-2 "Großcontainer für die Beförderung auf Güterwagen - Technische Bedingungen für die im internationalen kombinierten Ladungsverkehr zugelassenen Großcontainer", 6. Ausgabe, Oktober 2004

UIC-Merkblatt 596-6 "Huckepackverkehr - Technische Organisation - Bedingungen für die Codierung der Huckepackladeeinheiten und der Huckepackstrecken", 5. Ausgabe, November 2006

<http://www.uirr.com>

Einführung eines EUROCODES für Wechselbehälter

Intermodale Ladeeinheiten: Interoperabilität fördern, nicht erzwingen!

<http://www.transgarant.com/en/>

<http://www.nurminenlogistics.com/fi/>

Pääskyvuoren monorail



Turku Pääskyvuori 5.9.2009
Kuvat: Olli Savela

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen 2010

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa Pansion satamassa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255 , **keskiviikkona 24.3.2009 alkaen klo 18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määrittämät asiat.

Tarjolla kahvia ja kastettavaa.

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 vuoden 2009 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2009 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.



Mestarit keskustelevat, kuva Esko Ampion luona Tapani Vuorion ottamana.

Kevätkauden 2010 ohjelma

Ti	12.01.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	20.01.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	27.01.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	10.02.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	17.02.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	24.02.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	03.03.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	10.03.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	24.03.10	klo 18.00	Pansio 5255	KEVÄTKOKOUS
Ke	07.04.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	14.04.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	21.04.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	05.05.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	12.05.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	19.05.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	26.05.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta
Ke	25.08.10	klo 18.00	Pansio 5255	Kerhoilta



Kuva PR-tapahtumasta toukokuussa Hyvinkäällä, kuva Tapani vuorio