

www.teeh0.com/tklk

1/2018



**ILYjen ja tavaravaunujen merkinnästä
Kuvia pienoisjunatreffeiltä 2018
Lähikytinmekanismista**

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

Sisältää

Yhteystiedot	2
Kuskin pukilta	3
Intermodaalisten lastaus-yksikköjen ja tavaravaunujen merkinnän "hillitty" charmi	4
Kuvia Pr-treffeiltä 2018	13
Nuntii Ferriviarii 17.11.2017	15
Lähikytinmekanismit	16
Tietosuoja-lause	17
Syyskokouskutsu	19
Syksyn ohjelma	20

TENDERIn 1/2018 toimittivat

Timo Heiskari
Olli Savela
Tapani Vuorio

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2018

Puheenjohtaja	Varapuheenjohtaja
Tapani Vuorio	Jarkko Lehtonen
etunimi.sukunimi(at)gmail.com	etunimi.sukunimi(at)ppb.inet.fi
040 820 9396	050 339 3048
Jäsen	Jäsen
Timo Heiskari	Esko Ampio
etunimi.sukunimi(at)teeh0.com	ealab(at)kolumbus.fi
040 568 4518	040 552 9850
Jäsen	Sihteeri
Mikko Niiranen	Ilmo Kajala
etunimi.sukunimi(at)gmail.com	etunimi.sukunim(at)gmail.com
040 513 7486	050 336 0454

Yhdistyksen internetsivujen ylläpidosta vastaa Timo Heiskari.

Hallituksen nimeämä rekisteriasioista vastaava yhteyshenkilö
Olli Savela
osavela(at)yahoo.de
0432 00 70 15



Kansikuva:

IC 984 Turusta Helsinkiin saapuu Medisiina D:n viereisestä "tunnelista" Kupittaaan asemalle.
26.6.2018

Kuva: Olli Savela

Kuskinpukilta

Tervehdys pitkästä aikaa!

Lehtemme ilmestyy taas pienen odottelun jälkeen. Tekosyynä voidaan pitää sihteerin ja lehden tekijöiden muuttokiireitä. Kerhotilammekin on muuttunut tänä aikana Pansiosta osoitteeseen Taskulantie 1. Sisäänkäynti on sisäpihan porttikongista. Ilokseni olen huomannut, että tauonkin aikana on saatu uusia jäseniä.

Uutta kerhorataa olemme parhaillaan suunnittelemassa. Vanha rata ei mahdu uuteen kerhotilaan, josta syystä on sijoitettu nyt Jokioisten Rehtijärvelle. Tila on uusi ja lämmin, joten rata säilyy siellä hyvin. Suunnitelmat uudesta radasta ovat melko pitkällä. Uusi on Fremo-tyyppinen moduulirata. Siihen voi liittää kerholaisten omia Fremo-moduuleja tarvittaessa. Ratakaaviota ei ole vielä päätetty. Rata on tarkoitus digitalisoida mahdollisimman pitkälle. Radanrakentajat ja suunnittelijat ovat tervetulleita projektiin. Toivotaan kerhotoiminnan muutenkin vilkastuvan.

Kerholla on nyt parempi mahdollisuus toimia, kun rahoitus on varmalla pohjalla. Uudesta kehotilasta ei ole vuokrakuluja.

Kerhoveturi Pikku-Jumbo liikkuu Logomon kupeessa pari kymmentä metriä etelään. Katos siirtyi veturin mukana.

Terveisin Tapsa
Tapani Vuorio

Vuoden 2018 Suuri Snadi järjestetään 6.-7.10.2018 Otahallissa, Espoon Otaniemessä. Tarkemmat tiedot löytyy osoitteesta: <http://www.suurisnadi.fi/>

Tukholmassa järjestetään vuotuinen MJ-hobbymässän 3-4.11.2018. Jos kiinnostusta lähteä Tukholman messukeskukseen, niin kannattaa ottaa yhteyttä Tapani Vuorioon. Tarkemmat tiedot tapahtumasta löytyy osoitteesta: <http://www.mjhobbymassan.se/>



Tampereen onnikka eli nysse. Kuva Tapani vuorio.

Intermodaalisten lastausyksikköjen ja tavaravaunujen merkinnän ”hillitty” charmi

(OS) Olen käsitellyt jo TENDERIssä 1/2009 (s. 4 – 10), 1/2010 (s. 8 – 13) ja 1/2011 (s. 7 -10) intermodaalisten lastausyksikköjen (ILYjen) eli konttien, vaihtokorien ja puoliperävaunujen merkintää. Käsittelen tässä artikkelissa lähinnä vaihtokorien ja puoliperävaunujen (semitrailerien) sekä niiden kuljettamiseen tarkoitettujen tavaravaunujen merkintää, mutta en ota esille kaikkea sitä, mitä olen jo yllä mainituissa TENDERIn numeroissa käsitellyt.

UIRR (Union Internationale pour le Transport Combiné Rail-Route; Yhdistettyjen rautatie- ja maantiekuljetusten kansainvälinen unioni) on se elin, joka on vuoden 2011 heinäkuun 1:stä päivästä lähtien myöntänyt ns. ILU-koodin uusille vaihtokoreille ja puoliperävaunuille.

Rakenteeltaan ILU-koodi on samanlainen kuin konteissa käytettävä BIC-koodi.

Samanaikaisesti siirryttiin uusiin rautatiekuljetuksissa välttämättömiin kodifiointikiilpiin, joista käy ilmi ILYn tekniset ominaisuudet. Kaikki uudet lastausyksiköt kodifioidaan uuden menettelyn mukaisesti.

Vuoden 2014 heinäkuun 1:stä päivästä lähtien ainoastaan ILU-koodi on ollut sallittu. Myös vanhemmassa kalustossa on tästä ajankohdasta lähtien ILU-koodi ollut pakollinen.

Vuoden 2019 heinäkuun 1:stä päivästä lähtien täytyy kaikissa vaihtokoreissa ja puoliperävaunuissa, joita kuljetetaan myös rautateitse, olla myös uusi kodifiointikiilpi. Vanhan kodifiointimenettelyn mukaiset kilvet (ks. TENDERI 1/2009, s. 5 ja 1/2011, s. 9) eivät ole enää tästä ajankohdasta lähtien voimassa.

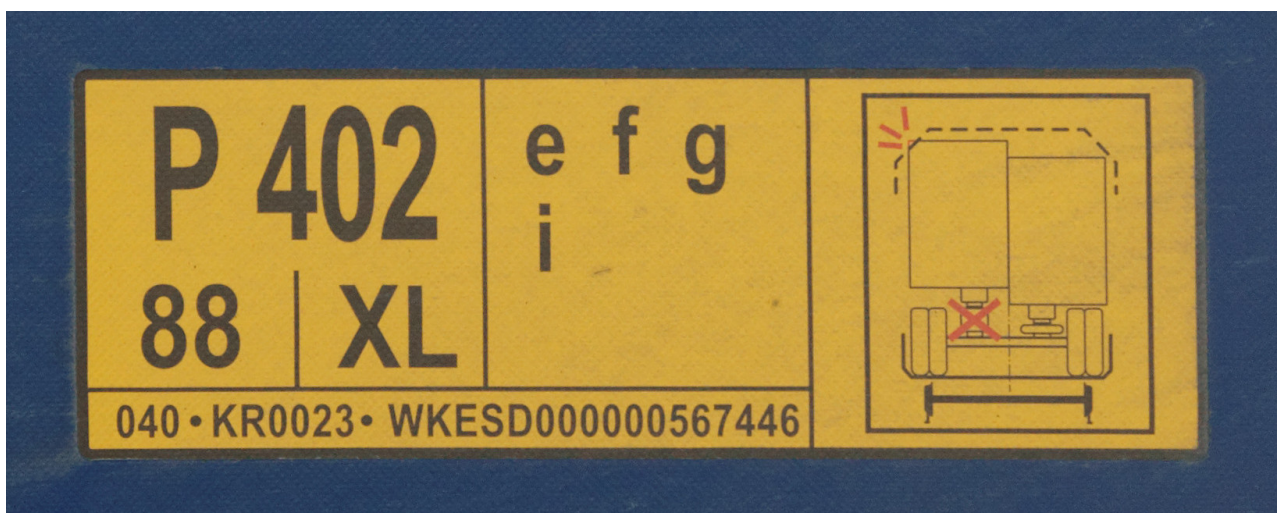


Turun satama, Ovakon alue

Kuva: Olli Savela, 13.6.2015



Kuvassa ylinnä on tanskalaisen DSV Road Holding A/S:n ILU-koodi DSVA 730011 [1] ja sen alla uuden kodifiointimenettelyn mukainen kodifiointikilpi. ILU-koodin ensimmäiset neljä kirjainta ovat UIRR:n myöntämä omistajakoodi, jonka neljäs kirjain, ns. kalustotunnus, voi olla A, B, D, E tai K. Konteilla neljäs kirjain on aina U, joka tosin voi olla myös vaihtokorien kalustotunnuksena. Mikäli jollain kuljetusyhtiöllä on konttien lisäksi vaihtokoreja, se voi rekisteröidä vaihtokorinsa BIC:llä (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal) niin, että omistajakoodin neljäs kirjain on U. Puoliperävaunuja ei voi rekisteröidä BIC:llä, vaan UIRR:llä, jolloin neljäs kirjain voi olla ainoastaan A, B, D, E tai K. Kirjainyhdistelmän jälkeen on rekisteröintinumero, jonka omistaja itse voi päättää ja viimeinen, usein neliön sisällä oleva numero on tarkistusnumero.



Kodifiointikilven P 402 on puoliperävaunun profiilikoodi, jossa P viittaa taskuvaunuun ja 402 puoliperävaunun kulmakorkeuteen 4,02 m. Luku 88 tarkoittaa sitä, että kuormattaessa taskuvaunun tukipukin korkeus on oltava 88 cm ja XL (lujuusluokka) ilmaisee sen, että

lastausyksikkö on lujitettu niin, että se voidaan kuormata juniin, joiden nopeus on 140 km/h tai enemmän.

Kirjaimet e, f, g ja i ovat ns. yhteensopivuuskoodeja (saks. Kompatibilitätscode, ransk. code de compatibilité, engl. compatibility code), jotka tarkoittavat taskuvaunun sisäpuolista vapaata tilaa, ns. suojatilaa (saks. Hüllraum, ransk. enveloppe, engl. clearance envelope). Suojatila on taskuvaunun se alue, joka antaa tilaa kaikille puoliperävaunun alle sijoitetuille osille, kuten alustarungolle, akselistolle, alleajosuojille jne. Yhtä hyvin voisi puhua kuormaustilasta tai vaikkapa taskusta. Yhteensopivuuskoodit ilmaisevat sen, millaisiin taskuvaunuihin puoliperävaunu saadaan kuormata, ilman että mitkään yllä mainitut osat ottavat kiinni taskuun tai taskun osiin.

Yhteensopivuuskoodi merkitään myös taskuvaunuun.

Käytän tässä itse luomaani termiä suojatila, koska suomen kielessä ei tiettävästi ole vastaavaa virallista termiä. Taskuvaunujahan ei ole Suomessa käytössä.

Kuvassa oleva DSV:n puoliperävaunu DSV 730011 [1] voidaan kuormata ainoastaan seuraaviin taskuvaunutyyppeihin:

T5 Sdgnss (koodi **e**)

T3000 Sdggmrss (koodi **f**)

T3000e Sdggmrss (koodi **e**)

Twin Sdggmrss (koodi **g**)

MTW (= Multitaschenwagen) Sdggmrss (koodi **i**)

Näiden taskuvaunutyyppeiden kuormaustaso on 270 mm kiskonharjan yläpuolella, 6 cm matalammalla kuin taskuvaunujen alkuperäinen ns. referenssitaso (ks. TENDERI 1/2009, s. 6 – 9).

Kodifiointikilven alimmassa kentässä luku 040 ilmaisee kodifiointilaitoksen numeron.

KR0023 on sertifiointinumero (enintään 6 merkkiä) ja WKESD000000567446 on lastausyksikön runkonumero.

Kodifiointikilven oikeassa laidassa oleva piktogrammi tarkoittaa sitä, että puoliperävaunun ilmajousitus on tyhjättävä ennen kuormausta, koska kuljetuksessa sallittu korkeus voisi muuten ylittyä.



31 80 4993 854-7

TEN D-DB Sdggmrs 738.1

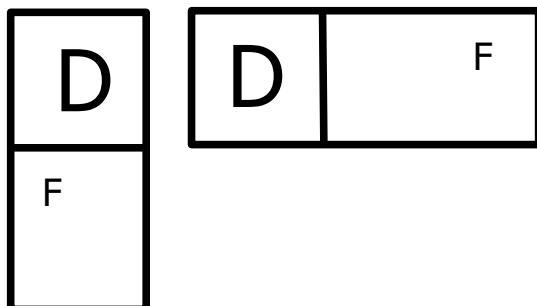
Kuva: Philipp Zopf, 22.2.2018

DSVA 730011 [1]-puoliperävaunun voi kuormata edellisen sivun kuvassa näkyvään taskuvaunuun, koska se on tyyppiä T3000e, jonka yhteensopivuuskoodi on **e**.



33 85 4993 047-1
RIV CH-AAEC Sdggmrs S154
Kuva: Philipp Zipf, 28.2.2018

Yllä olevassa kuvassa on kyse AAEC:n taskuvaunutyyppistä Twin II, jonka yhteensopivuuskoodi on **g**, eli DSVA 730011 [1] voidaan kuormata myös tähän vaunutyyppiin. Erikoista on se, että vaunun kirjaimin ilmaistu yhteentoimivuuskoodi on RIV, vaikka RIV-sopimus ei ole ollut enää pitkään aikaan voimassa. Sen korvasi 1.7.2006 alkaen AVV-/GCU-/CUU-sopimus. Joissakin tavaravaunuissa on edelleen myös merkintä TEN-RIV, joka ei ole ollut enää voimassa 1.1.2011 lähtien. Kyseistä tunnusta saa kuitenkin käyttää edelleen vuoden 2020 loppuun saakka. Tavaravaunujen merkintä on viime aikoina mennyt niin monimutkaiseksi, ettei ole mikään ihme, jos vaunukaluston haltijat eivät pysy alati muuttuvien säännösten perässä. Tästä on hyvänä esimerkkinä YTEt (Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät), eritoten WAG YTE (liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut), jossa säädetään myös tavaravaunujen oikeasta merkinnästä. Mikäli vaunu täyttää WAG YTE 321/2013:n pelkästään kohdan 4.2 vaatimukset, siinä on oltava ns. hyväksymistaulukko (saks. Zulassungsraster tai Zulassungsschild), joka ilmaisee sen, mikä jäsenvaltio on ensimmäisenä myöntänyt vaunulle käyttöönottoluvan ja mikä jäsenvaltio on toisena myöntänyt käyttöönottoluvan jne. Vaunun EVN:n (eurooppalainen kalustoyksikkönumero) ensimmäinen numero on silloin joko 4 tai 8, mutta vaunussa ei ole TEN-merkintää.



Käyttöönottoluvan myöntäneet jäsenvaltiot merkitään vaunuun jommallakummalla tavalla. Tässä tapauksessa Saksa (D) on ensimmäisenä myöntänyt käyttöönottoluvan ja Ranska (F) toisena.
(Piirokset eivät ole mittakaavan mukaisia.)



83 85 4958 003-6

CH-HUPAC Sdggmrrss

Kuva: Christian Ochsner, 2.5.2016

Yllä olevan vaunuyksikön yhteensopivuuskoodi on **i**, mikä tarkoittaa sitä, että DSV 730011 [1] voidaan kuormata kyseiseen vaunuun, jonka toinen puolisko on taskuvaunu ja toinen puolisko konttivaunu. Tosin taskuvaunuunkin voidaan kuormata kontteja ja vaihtokoreja.

Näitä HUPACin vaunuparkkiin kuuluvia MTW-tyypin multitaskuvaunuja on vain viisi, näin ainakin Christian Ochsnerilta saamani tiedon mukaan.

Vaunussa ei ole TEN-merkintää, mikä tarkoittanee sitä, että vaunu täyttää ainakin WAG YTE:n kohdan 4.2 vaatimukset.

Mikäli tavaravaunu täyttää WAG YTE 321/2013:n kohdan 4.2 lisäksi kohdan 7.1.2 edellytykset, merkitään vaunuun tunnus TEN. Tällöin vaunun EVN:n ensimmäinen numero on myös joko 4 tai 8.

Jos tavaravaunu täyttää WAG YTE 321/2013:n kohdan 4.2 ja kohdan 7.1.2 lisäksi Lisäys C:n kaikki edellytykset, jotka tosin ovat valinnaisia, merkitään vaunuun TEN **GE** sekä kansainvälinen ulottuma G1. Vaunun EVN:n ensimmäinen numero on silloin 0, 1, 2 tai 3. Tosin numeroita 0 ja 1 olisi syytä välttää, koska näitä numeroita käytettiin aikoinaan EUROP-vaunukaluston merkintään.

Jos taas tavaravaunu täyttää WAG YTE 321/2013:n kohdan 4.2, kohdan 7.1.2 ja Lisäys C:n muut edellytykset, mutta ei jotakin/joitakin seuraavista edellytyksistä:

C.3 (Soveltuvuus vaihtotöihin laskumäessä) ja/tai

C.6 (Yksikön on vastattava vertailuprofiileja G1 ja GIC1, jotka määritellään kohdan 4.2.3.1 mukaisesti.) ja/tai

C.7b (Yksikön kahden vierekkäisen akselin välinen etäisyys ei saa olla suurempi kuin 17500 mm.*),

merkitään vaunuun TEN **CW** (sekä G1, jos vaunu täyttää C.6:n edellytykset). Vaunun EVN:n ensimmäinen numero on 4 tai 8.

* Oletan, että tämä koskee myös telikeskiöiden välistä etäisyyttä.

Lisäys C:n 5. edellytyksessä säädetään, että merkintä GE (= Go Everywhere) tai CW (= Compatible With) "on sijoitettava sen alueen oikealle puolelle, jossa on eurooppalainen kalustoyksikkönumero ja TEN-merkintä".



33 52 4956 072-3

TEN BG-WASCO Sdggmrss

Kuva: Philipp Zipf, 11.4.2018

Tämän T3000e-tyyppisen vaunun
GE-merkintä on ilmeisesti oikeassa

paikassa, lisäksi vähän kauempana oikealla on G1-ulottuman merkintä. Mutta on sellaisiakin tapauksia, joissa mainitut merkinnät ovat päinvastaisessa järjestyksessä. Jokainen tekee niin, kuin itse parhaaksi näkee.

Merkkillistä on kuitenkin, miksi taskuvaunun ns. vaunukoodi (saks. Wagenbestimmungscode) on merkitty kolme kertaa (kirjain P keltaisen kolmion sisällä).

Ensimmäisen kolmiomerkinnän, jossa P on sulkumerkkien välissä, luulisi jo olevan vanhentunut. Sillä merkittiin aikoinaan ne taskuvaunut, joissa oli suurempi suojatila verrattuna esim. T1-tyyppin (UIC:n tyypit 1a ja 1b) vaunuihin, jotka merkittiin kirjaimella P ilman sulkumerkkejä. Viimeisen, valkoisen kehyksen sisällä olevan kolmiomerkinnän, jossa on mukana suojatilan yhteensopivuuskoodi **e**, pitäisi kaiken järjen mukaan riittää. Mutta eihän näistä aina tiedä. Kolmion sisällä oleva C-kirjain viittaa kuitenkin siihen, että tässä vaunussa voi kuljettaa myös kontteja ja vaihtokoreja.

Tuntuu enemmän kuin monimutkaiselta, eikä siis ole mikään ihme, että keskisen ja eteläisen Euroopan rautateillä on liikenteessä virheellisesti merkittyjä vaunuja.

Sen, mitä WAG YTE 321/2013:n kohtiin 4.2, 7.1.2 ja lisäykseen C kokonaisuudessaan sisältyy, lukija saa itse katsoa kyseisen YTE:n sivuilta. Niiden tässä luetteleminen räjäyttäisi tämän artikkelin raamit. ERAn (European Union Agency for Railways) sivuilta pääsee asiakirjoihin käsiksi.

Tuntuu siltä, että tavaravaunujen merkinnät ovat jatkuvan muutoksen kourissa.



Edellisen sivun kuva tarjoaa mielenkiintoisia yksityiskohtia. Vaunun omistaa sveitsiläinen vaununvuokrausyhtiö Wascosa AG, vaunu on rekisteröity Bulgariassa (numerokoodi: 52, kirjainkoodi: BG) ja Wascosa on vuokrannut sen turkkilaiselle Ekol-logistiikkayhtiölle. Vaunuun on kuormattu kaksi Ekolin konttia, vai ovatko ne ehkä sittenkin konteilta näyttäviä vaihtokoreja? Lähimpään lastausyksikköön ei nimittäin ole merkitty BIC-koodia, vaan ILU-koodi EKOE 597079 [6], lisäksi sen alustassa on kodifiointikilpi (jopa kaksi samalla sivulla):

C45 ja S45 = kulmakorkeus 290 cm

45 = ryhmänumero eli pituuskoodi 45'

2550 = yksikön leveys (mm)

XL = lujuusluokka 140 km/h tai enemmän

Mutta yksikön koko- ja tyyppikoodi LNG8 on kuten konteilla:

L = pituus 45' eli 13716 mm

N = korkeus 9'6" eli 2896 mm ja leveys yli 2500 mm

G = yleiskäyttökontti, ilman tuuletusta

8 = ? (toistaiseksi ei ole mitään määritelmää)

Kyseisen lastausyksikön tiedot on siis merkitty kaksinkertaisesti. Kontin/Vaihtokorin Ekol on hankkinut tai vuokrannut alankomaalaiselta UNIT45 B.V.:ltä.

Kontin ja vaihtokorin raja alkaa nykyisin joidenkin lastausyksiköiden kohdalla olla melkoisen häilyvä.



33 85 4526 018-8

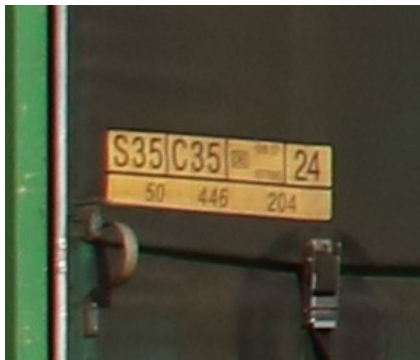
RIV CH-HUPAC Sdgnss

Kuva: Philipp Zipf, 18.8.2017

Tähän taskuvaunuun (huom. vanhentunut yhteentoimivuusmerkintä RIV) DSV 730011 [1]:n kuormaaminen ei ole sallittu, koska kyseessä on tyyppi T4.2 taskuvaunu, jonka yhteensopivuuskoodi on **h**. T4.2-tyyppisen vaunun tukipukin säätökorkeudet ovat 113 cm ja 98 cm ja DSV 730011 [1] vaatii 88 cm:n korkeuden.



31 80 4992 179-0
TEN D-DB Sdggmrss 738
Kuva: Philipp Zipf, 16.7.2017



Bremeniläisen Kieserlingin huolinta- ja logistiikkayhtiön curtainside-vaihtokoreissa on kodifiointikilpi, joka ei ole enää voimassa 1.7.2019 alkaen. Kieserling on kuulunut 1.1.2018 lähtien brakelaiselle L.I.T. AG:lle.



Kaikkien "taiteen" sääntöjen (= WAG YTE) mukaan tässä T3000e-tyyppin taskuvaununyksikössä kuuluisi olla myös GE-merkintä, onhan vaunun EVN:n ensimmäinen numero 3. Ilmeisesti vaunussa on kuitenkin vanhan WAG YTE 2006/861 ja 2009/107:n vaatimusten mukaiset merkinnät.

Tavaravaunujen, lähinnä 1435 mm:n raideleveyksisten, merkintään on viime aikoina tullut huomattavan paljon uutta informaatiota. Kenttä, johon merkinnät tehdään, on siinä määrin paisunut, että siitä on tullut melkoisen sekavan näköinen ja vaikeasti hahmotettava. Eikä tämä ole pelkästään minun mielipiteeni. Mihinkä tarvitaan niin paljon uusia merkintöjä (esim. GE, CW, G1, G2 jne.)? Nyt ei kukaan ole oikein selvillä, mitä merkintöjä vaunun kylkeen olisi tehtävä. Euroopan unionin komissio kun suoltaa vähän väliä uusia asetuksia ja päätöksiä, jotka kumoavat ja muuttavat aikaisempien asetusten ja päätösten osia. Kulkivathan ne tavarajunat ennenkin kansainvälisessä liikenteessä. RIV-tunnus takasi sen, että kyseinen vaunu soveltui rajat ylittävään liikenteeseen. Voisi sanoa, että RIV-merkintä on korvattu kolmella merkinnällä, TEN-, GE- ja G1-merkinnällä.

Miksei merkintää voisi yksinkertaistaa niin, että niiden tavaravaunujen, jotka täyttävät **kaikki** WAG YTE:n vaatimukset, EVN:n ensimmäinen numero olisi 0 (erilliset akselit), 1 (telit), 2 (erilliset akselit) ja 3 (telit) ja sillä hyvä. Numeerisen merkinnän lisäksi olisi kirjainmerkintä TEN, mutta mitään GE-merkintää ei tarvittaisi.

Muilla vaunuilla olisi sitten numero 4 (erilliset akselit) ja 8 (telit), ilman TEN-merkintää, mutta siinä olisi ns. hyväksymistaulukko, jos vaunu täyttää vain WAG YTE 321/2013:n kohdan 4.2 vaatimukset. Mikäli vaunu täyttäisi sekä kohdan 4.2 että kohdan 7.1.2 vaatimukset, niin vaunussa olisi lisäksi TEN-merkintä.

Vai olisiko se CW-merkintä sittenkin tarpeellinen?

Lähteet:

AVV/GCU/CUU-sopimus

AVV version 01.jan.2018, Anlage 11: Anschriften und Kennzeichen an Güterwagen

BIC

<https://www.bic-code.org/>

ERA

<http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx>

ERFA/UIC/UIP

Wagenanschriften – Leitlinien, 11.5.2016

Euroopan unionin virallinen lehti L 104, 12.4.2013

WAG YTE 321/2013

Euroopan unionin virallinen lehti L 144, 31.5.2011

OPE YTE 2011/314

ILU-Code

<https://www.ilu-code.eu/de/>

Kombimodell

<http://www.kombimodell.eu/kombimodell.html>

UIP

Kennzeichnungsänderungen an Güterwagen

(TEN-RIV zu TEN-GE) und Fahrzeugregisterwechsel

14. TECHNISCHE INFORMATIONSVERANSTALTUNG DER VPI

Köln, 11. Juni 2015

Markus Vaerst, Technical Coordinator UIP



Kuvia Pienoisjunatreffeiltä 2018

Treffit järjestettiin perinteisesti Hyvinkään rautatiemuseolla toukokuussa. Koska toukokuu oli tänä vuonna lämmin, niin hallitkin olivat sopivat näyttelyn onnistumiselle. Aikaisemmin kylmyys on haitannut tapahtumaa hienoista puitteista huolimatta.



Kuva on Liikenneviraston kolmea eri aikakautta esittävää pienoisorautatietä, jotka esittävät rautateiden muuttumista ajan kuluessa. Kuva: Tapani Vuorio



Tapani Pullinen on 3D-mallinnuksen pioneeri rakennettaessa H0-malleja suomalaisista esikuvista. Malleja on riittänyt myös muille harrastajille. 3D-tulosteista on uusi tapa toteuttaa tarkkoja malleja. Tulostustekniikat ovat kehittyneet valtavasti. Malleja ei tarvitse enää pintakäsitellä niin paljon, koska tarkkuus on parantunut huomattavasti. Mutta aina jonkun täytyy tehdä 3D-malli tietokoneella. Kuva: Tapani Vuorio.

Nuntii ferriviarii

Rautatieuutisia latinaksi

Primum tramen onerarium ab urbe Kouvola Finniae orientalis in urbem Xian Sinarum die Veneris (10.11.) profectum est. Iter est circiter octo milium chiliometrorum, quod illud tramen decem fere diebus perficiet. Est octingenta metra longum et uno et quadraginta contentris oneratum. Machina traminis vectoria bis mutatur, primum in limite Finniae et Russiae, iterum in limite Russiae et Cazastaniae. In statione Khorgos contentra in aliud tramen tollenonibus tolluntur, quia in Sinis latitudo orbitarum differt. Hoc anno quinque tramina eius generis inter Finniam et Sinas commeant.

Tuomo Pekkanen
Nuntii Latini 17.11.2017
<https://areena.yle.fi/1-4242485>

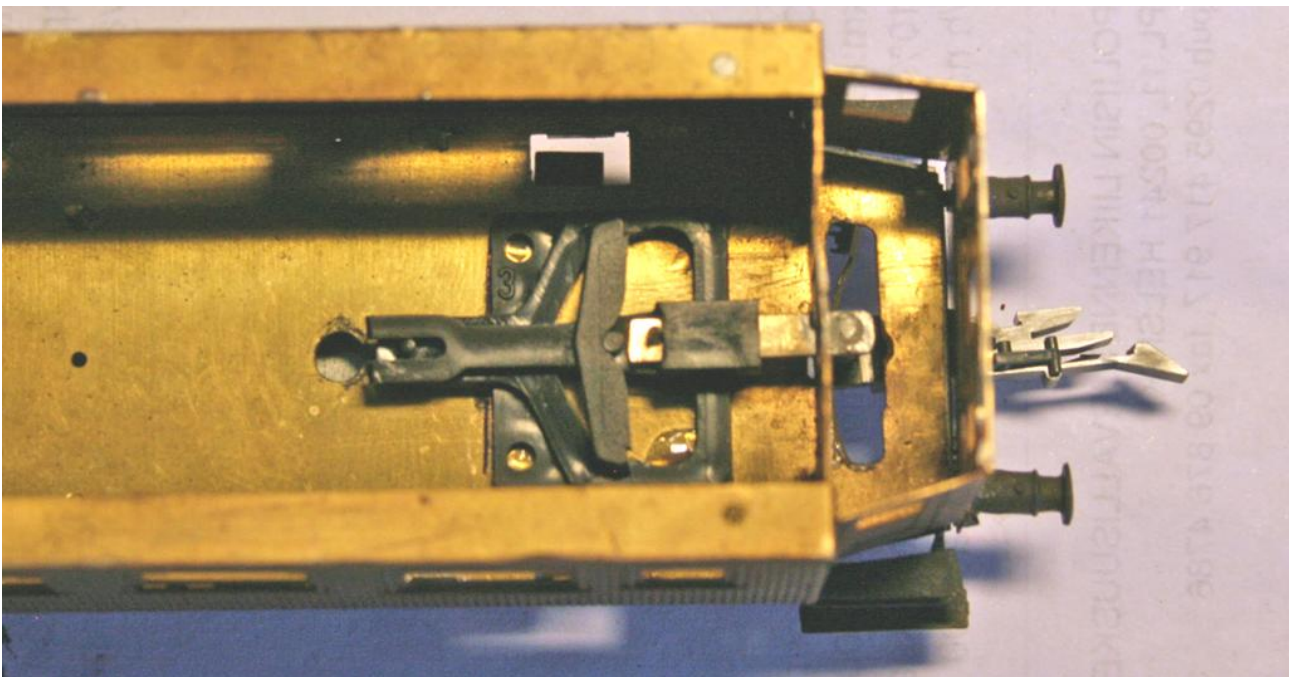
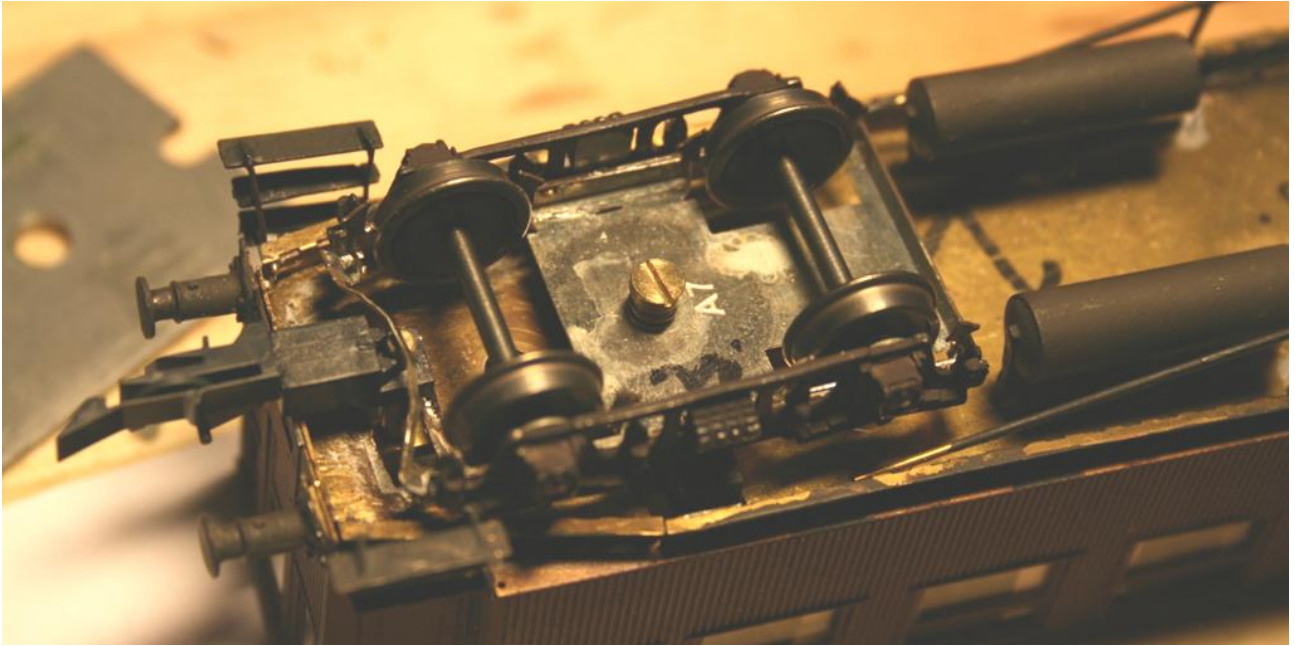
Ensimmäinen tavarajuna on lähtenyt perjantaina (10.11.) Itä-Suomen Kouvolaan Kiinan Xianin kaupunkiin. Matkaa, jonka tuo juna suorittaa noin kymmenessä päivässä, on noin 8000 kilometriä. Juna on 800 metriä pitkä ja sen kuormana on 41 konttia. Junan veturi vaihdetaan kaksi kertaa, ensimmäisen kerran Suomen ja Venäjän rajalla, ja uudestaan Venäjän ja Kazakstanin rajalla. Horgosin asemalla kontit nostetaan nostureilla toiseen junaan, koska Kiinassa on eri raideleveys. Tänä vuonna liikennöi viisi samanlaista junaa Suomen ja Kiinan välillä.

Käännös: Olli Savela



Lähikytkinmekanismi 4-akselisiin puuvaunuihin

Syövytteinä saataviin pitkiin 4-akselisiin puuvaunuihin lähikytkinmekanismi tuottaa hiukan päänsäivää. Esim. Roco-lähikytkin mekanismin sijoittaminen telin ja rungon väliin aiheuttaa sen, että vaunut eivät kulje enää alle 600 mm:n säteellä. Toinen vaihtoehto on Symoban kytkinmekanismi, jota Mestarimallit käyttää. Tämä mekanismi toimii lyhyemmissä vanuissa hyvin, mutta pitkissä tulee ongelmia. Mekanismi on alkujaan suunniteltu TT-mittakaavaan, joten liikerata ei riitä kaarteissa pitkille H0-vaunuille. Yksi vaihtoehto on sijoittaa kytkin vaunun sisälle. Myös Symoba on helppo sijoittaa vaunun sisälle, koska siinä pitkä varsi tuppeloa varten. Alla on esitetty yksi tapa toteuttaa kytkimen sijoitus. Tavan on toteuttanut Tapani Vuorio.



Kuvat: Tapani Vuorio

TIETOSUOJASELOSTE

Henkilötietolaki (523/1999) 10 § ja 24 §

Rekisterinpitäjä

Turun Kiskoliikennekerho ry.
Yhdistysrekisterinumero: 139.991
c/o Puheenjohtaja Tapani Vuorio
Äärentie 3
21380 AURA

Rekisteriasioista vastaava yhteyshenkilö

Olli Savela
osavela(at)yahoo.de
0432 00 70 15

Rekisterin nimi

Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenrekisteri

Henkilötietojen käsittelyn tarkoitus

Henkilötietojen käsittelyn tarkoitus on yhdistyslain (503/1989) 11 §:n määrittämä velvoite ylläpitää jäsenluetteloa sekä jäsenmaksutietojen ja yhteystietojen ylläpito yhdistyksen toimintaa varten.

Rekisterin käyttötarkoitus ja käsiteltävät henkilötiedot

Rekisteröityjä ovat Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenikseen hyväksymät henkilöt.

Jäsenrekisteri sisältää seuraavat tiedot:

- Etu- ja sukunimi
- Postiosoite jäsenmaksulomakkeen, yhdistyksen TENDERI-lehden ja mahdollisen muun paperisen jäsenpostin lähettämistä varten
- Sähköpostiosoite jäsentiedotteiden ja kokouskutsujen lähettämistä ja muuta yhteydenpitoa varten
- Puhelinnumero, vapaaehtoinen

Jäsenrekisteriin tallennettuja henkilötietoja säilytetään jäsenyyden keston ajan.

Säännönmukaiset tietolähteet

Tietoja kerätään suoraan jäseneksi hakemisen yhteydessä. Jäsenillä on mahdollisuus itse päivittää tietonsa yhdistyksen kotisivuilla olevan jäsenlomakkeen kautta tai ottamalla yhteyttä rekisteriasioista vastaavaan yhteyshenkilöön.

Henkilötietojen säännönmukaiset luovutukset

Jäsentietoja luovutetaan ainoastaan Museorautatieyhdistys ry:n ja Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry:n kustantaman RESIINA-lehden käyttöön lehden postitusta varten Turun Kiskoliikennekerho ry:n jäsenille.

Henkilötietojen siirrot Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle

Henkilötietoja ei siirretä Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Rekisterin suojauksen periaatteet

Jäsenrekisteri on toteutettu Google Sheets -palvelussa ja jäseneksi ilmoittautuminen sekä jäsentietojen päivitys Google Forms -palvelussa.

Jäsenrekisterin käyttöoikeus on Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallituksen nimeämällä toimihenkilöllä ja sihteerillä, jotka tarvitsevat tietoja tehtävissään. Rekisteriin pääsy on sallittu myös kerhon hallituksen nimeämälle Internet-sivuja ylläpitävälle henkilölle. Rekisteristä otetaan varmuuskopio aina, kun rekisterin tietoja muutetaan.

Rekisteri ei sisällä henkilötietolain 11 §:ssä mainittuja arkaluonteisia tietoja.

Tarkastusoikeus

Rekisteröidyllä on oikeus tarkastaa itseään koskevat tiedot. Tarkastuspyyntö osoitetaan joko kirjallisesti tai sähköpostilla rekisteriasioista vastaavalle yhteyshenkilölle.

Oikeus vaatia tiedon korjaamista

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia virheellisen tiedon oikaisua. Korjauspyyntö osoitetaan joko kirjallisesti tai sähköpostilla rekisteriasioista vastaavalle yhteyshenkilölle.



Kuva: Tapani Vuorio

Tämä on toimituksen kommentti tietosuojaselosteeseen. Maitolaitureiden aikaan ei ollut tietokoneita eikä ihmisillä sosiaaliturvatunnuksia. Tällöin ihmiset olivat ihmisiä. Kokoonnuttiin maitolaiturille vaihtamaan tietoja välittämättä siitä, oliko asia arkaluonteista tai ei. Tieto ei varmasti mennyt väärään paikkaan, sillä kukaan ei mennyt torille kuuluttamaan. Tieto oli yhteistä niin kuin pienissä yhteisöissä kuului. Ihmiset huolehtivat toisistaan siten. Kukaan ei jäänyt yhteiskunnan ulkopuolelle.

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen syyskokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa osoitteessa Taskulantie 1, **keskiviikkona 17.10.2018 alkaen klo 18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Tapani Vuorio
puheenjohtaja

Ilmo Kajala
sihteeri

ESITYSLISTA

I Kokouksen järjestäytyminen

1. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
2. Valitaan pöytäkirjantarkistajat
3. Todetaan kokouksen laillisuus
4. Hyväksytään kokouksen työjärjestys

II Varsinaiset kokousasiat

5. Esitetään toimintasuunnitelma vuodelle 2019 ja päätetään sen vahvistamisesta
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodelle 2019
Hallituksen esitys: Jäsenmaksu pidetään ennallaan eli 40 €:ssa.
Jäsenmaksu, johon sisältyvät Tenderi- ja Resiina-lehtien vuosikerrat, on varsinaiselta jäseneltä 40 €/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 tulo- ja menoarvio vuodelle 2019 ja päätetään sen vahvistamisesta
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodelle 2019
9. Valitaan kaksi toiminnantarkastajaa sekä yksi varatoiminnantarkastaja tarkastamaan vuoden 2019 tilejä ja hallintoa
10. Päätetään kokous

Syyskauden 2018 ohjelma

Yhdistyksen kerhoillat pidetään keskiviikkoisin klo 18.00 osoitteessa Taskulantie 1, Turku. Yhdistyksen sääntömääräinen syyskokous pidetään 17.10.2018. Kokoontua voidaan myös muulloinkin sopimuksesta, varsinkin uutta rataa rakentamaan. Kerhoilloissa on mahdollisuus katsoa videoita DVD:ltä ja keittää kahvia keskustelujen ohessa.

ELOKUU: 15.8.2018, 22.8.2018, 29.8.2018

SYYSKUU: 5.9.2018, 12.9.2018, 19.9.2018, 26.9.2018

LOKAKUU: 3.10.2018, 10.10.2018, **17.10.2018**, 24.10.2018, 31.10.2018

MARRASKUU: 7.11.2018, 14.11.2018, 21.11.2018, 28.11.2018

JOULUKUU: 5.12.2018, 12.12.2018

Vuoden 2019 ensimmäinen kerhoilta Taskulantiella on keskiviikkona 9. tammikuuta.



Kuvassa kerhorata on sijoitettuna uuteen ympäristöön. Rehtijärventie 180, 31630 Minkiö. Rata toimii hyvin, koska alusta on aivan suora. Tila on talvellakin lämmin ja ilmastoitu.
Kuva: Timo Heiskari