



www.teeh0.com/tklk

1/2019



**Venäläisiä tavaravaunumerkintöjä
Jäämeren rautatie
Vanhan kerhoradan kuulumiset**

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

Sisältää

Yhteystiedot	2
Kuskin pukilta	3
Merkintöjä venäläisissä tavaravaunuissa	4
Suomen-Norjan rautatie Lappiin ja Ruijaan	12
Vanhan kerhoradan kuulumiset	13

TENDERIn 1/2019 toimittivat

Timo Heiskari
Olli Savela
Tapani Vuorio

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2019

Puheenjohtaja Tapani Vuorio etunimi.sukunimi(at)gmail.com 040 820 9396	Varapuheenjohtaja Timo Heiskari etunimi.sukunimi(at)teeh0.com 040 568 4518
---	---

Jäsen Esko Ampio ealab(at)kolumbus.fi 040 552 9850	Jäsen Kai Kaistila etunimi.sukunimi(at)pp.inet.fi 040 747 5040
---	---

Sihteeri
Ilmo Kajala
etunimi.sukunimi(at)gmail.com
050 336 0454

Kerhohuonevastaava
Kalevi Nieminen
(02) 231 8763

Yhdistyksen internet-sivujen ylläpidosta vastaa Timo Heiskari

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



ETUSIVUN KUVA

Pietarilaisen OOO RS-TRANSin vuokraama katettu tavaravaunu tyyppiä (Модель) 11-7038 Turun ratapihalla 16.6.2015.

Vaunun merkinnöistä enemmän artikkelissa **Merkintöjä venäläisissä tavaravaunuissa.**

Kuva: Olli Savela

Kuskinpukilta

Tervehdys alkaneelle harrastuskaudelle!

Lehtemme ilmestyy taas vuoden odottelun jälkeen. Tekosyynä voidaan pitää sihteerin ja lehden tekijöiden muuttokiireitä. Kerhotilammekin on muuttanut vuoden 2018 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.

Ratakaaviosta saa käsityksen lehdessä myöhemmin olevasta jutusta. 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 varmallalla pohjalla. Uudesta kehotilasta ei ole vuokratuloja.

Kerhoveturi Pikku-Jumbo on tällä hetkellä Logomon kupeessa pari kymmentä metriä etelään. Veturille ei ole vuoden aikana tehty korjauksia. Syksyllä käytiin porukalla tutustumassa Otahallin Suuri Snadi-tapahtumaan. Vierailimme myös PRK:n joulunäyttelyssä, joka oli Espoossa Heikintorilla.

Jos kerholaisilla ajatuksia toiminnan kehittämiseksi, tervetuloa keskiviikkoisin kerhoiltaan keskustelemaan.

Terveisin Tapsa
Tapani Vuorio



Kuvassa on venäläinen säiliövaunu kuvattuna Pansiossa, kuva Timo Heiskari

Merkintöjä venäläisissä tavaravaunuissa

(OS) Venäläisissä tavaravaunuissa on paljon merkintöjä ja tekstiä, jotka eivät ehkä avaudu kaikille. Tässä artikkelissa selvitän, mitä nämä merkinnät ja tekstit tarkoittavat.

Venäläisen tekstin translitteroinnissa olen käyttänyt SFS 4900 -standardia eli kansallista standardia. Tämän standardin mukaisesti translitteroitua venäläistä tekstiä ei voi mekaanisesti palauttaa kyrilliseen asuunsa, mutta se antaa selvemmän käsityksen sanan ääntämisestä. ISO 9 -standardissa eli kansainvälisessä standardissa taas translitteroitu teksti voidaan mekaanisesti palauttaa alkuperäiseen kyrilliseen kirjaimistoon, toisin sanoen yhtä kyrillistä merkkiä vastaa yksi latinalainen merkki. Esimerkiksi kirjain Щ on translitteroitu kirjaimella Š (S, jonka päällä on sirkumfleksi) ja kirjain Я on translitteroitu kirjaimella Â (A, jonka päällä on sirkumfleksi). SFS 4900 -standardissa Щ on translitteroitu kirjainyhdistelmällä ŠTŠ ja Я on translitteroitu kirjainyhdistelmällä JA.

Valokuvien kannalta tämä artikkeli on miellyttävämpi lukea sähköisesti yhdistyksen sivuilta, koska tiedostoa voi tarvittaessa suurentaa ja lähemmin tarkastella merkintöjä.



Turku, 16.6.2015

Kuva: Olli Savela

Etusivun kuvassa olevan RS-TRANSin tavaravaunun merkinnöistä vasemmassa laidassa ylhäällä on Venäjän rautateiden РЖД:n (РЖД) logo, sen alapuolella ukrainalainen UkrSEPRO-sertifiointimerkki (УкрСЕПРО) ja sen alapuolella venäläinen ССФЖТ-sertifiointimerkki (Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте eli Federaation rautatiekuljetusten sertifiointijärjestelmät).

Alinna vasemmalla on merkintä ПОСТРОЕН 27 ja sen alapuolella on päivämäärä 20.08.12. Tämä tarkoittaa sitä, että vaunu on rakennettu (postrojen = rakennettu, valmistettu) Ukrainan Kremenchukissa PAT Krjukivin vaunutehtaalla 20.8.2012. Luku 27 on kyseisen yrityksen numeerinen koodi (клеймо, kleimo). Lisäksi mukana on Krjukivin tehtaan logo, jossa on ilmeisesti tyyllitelty kyrillinen V-kirjain eli В, joka viitanee sanaan vaunu (Вагон). Jokaisella vaunutehtaalla, konepajalla ja korjausvarikolla on oma numeerinen koodinsa. Seuraavassa kentässä, oikealle siirryttäessä on merkintä КР ja sen alapuolella päivämäärä 20.08.25. КР = Капитальный Ремонт (Kapitalnyi Remont) tarkoittaa täyskorjausta, toisin sanoen vaunu on täyskorjattava 13 vuoden jälkeen sen valmistumisesta lukien. Viereisessä kentässä oikealla on merkintä ДР ja sen alapuolella päivämäärä 20.08.15. ДР = Деповской Ремонт (Depovskoi Remont) tarkoittaa taas välikorjausta, joka on tehtävä 3 vuoden jälkeen vaunun valmistumisesta lähtien. Päivämäärän alapuolella oleva ПРОБЕГ-merkintä (probeg, kulkumatka), ilmaisee, että mikäli vaunu on ollut liikenteessä joko 210 000 km tai 3 vuotta, se on toimitettava välikorjaukseen (ДР). Aivan alhaalla toisessa kentässä on merkittynä vaunun taara tonneissa (ТАРА 25,20 Т).

Mitään UIC:n litterajärjestelmää ei Venäjällä ole käytössä, eikä muissakaan OSŽD-maissa, joissa on 1520 mm:n raideleveys, vaan vaunun ominaisuudet on ilmaistu tyyppinumerolla (Модель) sekä 8-numeroisella järjestelmällä, jossa ensimmäinen luku ilmaisee vaunulajin, toinen luku ilmaisee akselimäärän ja vaunun perusominaisuudet ja kolmas luku ilmaisee mahdolliset lisäominaisuudet. Neljäs, viides, kuudes ja seitsemäs luku ovat vaunun järjestysnumero. Viimeinen eli kahdeksas luku on tarkistusnumero, ilman väliiviivaa. Edellisellä sivulla olevan vaunun, tyyppiä 11-7038, numeron 29014263 ensimmäinen luku ilmaisee sen, että vaunu kuuluu kategoriaan Katetut vaunut eli Крытые вагоны (Krytyje vagony). Toinen luku merkitsee ainakin sitä, että vaunu on neliakselinen tavaravaunu, luultavasti toiseen lukuun sisältyy myös tilavuus, joka tällä vaunulla on 150 m³, mikä näkyikin kuvassa oikealla ylhäällä. Valitettavasti tietoni, jotka perustuvat Agonta Ltd:n luetteloon vuodelta 2010, loppuvat katettujen tavaravaunujen osalta numeroon 29005980, joten en voi sanoa kolmannenkaan luvun ilmaisemista ominaisuuksista mitään. Vuoden 2010 jälkeen tavaravaunuja on varmasti rakennettu melkoisen paljon.

Vaunun numeron perässä on kehyksessä oleva Р, mikä tarkoittaa, että kyseessä on yksityinen vaunu. Läntisessä Euroopassa Р-merkintää ei ole enää pitkään aikaan käytetty, koska "valtion rautateiden" ja yksityisten vaunujen välille ei enää tehdä eroa. Vaunun numeron alapuolella, neljännessä kentässä oleva luku 20 ilmaisee, että vaunun rekisteröintimaa on Venäjä. Tilavuusmerkinnän 150 m³ edessä on merkintä vaunun kantavuudesta, joka on 68 t. Viidennessä kentässä alhaalla on merkintä vaunun kotiasemasta (ПРИПИСАН, pripisan = rekisteröity), joka on Lokakuun rautatien alainen Berjozki. Kyseinen asema sijaitsee n. 80 km Moskovasta luoteeseen. Alimmaisena on merkintä КОД 070003, joka on Berjozkin asemakoodi. Kaikilla asemilla on oma numerokoodinsa, mutta sitä ei ole kaikkiin vaunuihin merkitty. Ilmeisesti se merkitään kaikkiin uusiin tavaravaunuihin ja myös niihin vaunuihin, jotka ovat saaneet viimeisimmän täyskorjauksen.

Alimmaisena on merkintä А-483, joka tarkoittaa kyseisen vaunun jarrulaitteiston toiminta-venttiilityyppeä.

Seisontajarrun punaiseksi maalatun käsipyörän yläpuolella on teksti ТОРМОЗИТЬ (tormozit = jarruttaa) ja tekstin yläpuolella on oikealle osoittava kaarinuoli, joka ilmaisee sen, mihin suuntaan käsipyörää on käännettävä, jotta vaunun jarrut menevät päälle.



Turku, 16.6.2015

Kuva: Olli Savela

Vaunun oikeassa puoliskossa on luettavissa, kenelle vaunu on vuokrattu (АРЕНДА, аренда = vuokraus, vuokralleotto) ja kuka on sen omistaja (СОБСТВЕННИК, sobstvennik). Tavallisesti vaunussa lukee АРЕНДОВАН (arendovan, vuokrattu), mutta jostain syystä tässä vaunussa on käytetty sanaa vuokraus. Tässä tapauksessa vuokraaja on ООО RS-TRANS ja vaunun omistaja on pietarilainen rahoituspalveluja tarjoava yritys ООО Lentransleasing. Vuokraajan ja omistajan alle on merkitty myös yritysten yhteystiedot.

Omistajan tietojen alla on merkintä siitä, että vaunujen automaattinen kytkentä rataosalla, jolla suora ja kaareva (säde 135 m) osa liittyvät yhteen, esim. vaihteessa, on tehtävä kytkijän (junamiehen) valvonnan alaisuudessa.

Vaunun numero merkitään myös aluskehykseen, samoin rekisteröivän maan tunnus, joka merkitään aina hakasulkujen sisään.

Toisessa kentässä oikealta lukien on aluskehykseen merkitty, että vaunussa on kuorma-jarruautomaatti eli АВТОРЕЖИМ (avtorežim), kuten on kaikissa venäläisissä tavaravaunuissa. Aluskehysessä, ensimmäisessä kentässä oikealta lukien, on merkintä, jossa on K-kirjain ympyrän sisällä. Merkintä on kansainvälinen ja tarkoittaa, että vaunussa on komposiittimateriaalista valmistetut jarruanturat.

Seuraavalla sivulla olevan ZAO RTH-Logisticin OAO VEB Leasingiltä vuokraaman säiliövaunun, tyyppiä (Модель) 15-9872, numeron 77749190 ensimmäinen luku ilmaisee sen, että vaunu kuuluu kategoriaan Säiliövaunut eli Цистерны (Tsisterny). Toinen luku ilmaisee sen, että vaunu on neliakselinen tavaravaunu ja kolmannen luvun merkitys on luultavasti se, että kyseisen säiliövaunun kuorma on nestekaasu eli СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ (sžizennyi gaz), tarkemmin sanoen propaani (ПРОПАН), kuten säiliön kyljessä punaisin kirjaimin lukeekin. Käytössäni olevat lähteet eivät valitettavasti kerro toisen ja kolmannen luvun merkitystä. Sen verran uusi tämä vaunu on. Mutta nämä ominaisuudet ovat kyllä kuvasta havaittavissa muutenkin.



Turku, 14.10.2015

Kuvat: Olli Savela



Sanojen propaani ja nestekaasu välissä lukee ОГНЕОПАСНО (ogneopasno), mikä tarkoittaa tulenarkaa. Leveän punaisen, nestekaasua tarkoittavan raidan alapuolella lukee punaisin kirjaimin, että vaunua ei saa päästää laskumäestä (С ГОРКИ НЕ СПУСКАТЬ, S gorki ne spuskat). Nämä yllä mainitut tiedot on merkitty myös säiliön päätyihin. Näiden merkintöjen alle päätyyn on merkitty TO 4090 sekä päivämäärä 30.09.14. TO = Техническое Обслуживание (Tehnitšeskoje Obsluživaniye) eli tekninen huolto. Tämä merkintä tarkoittaa sitä, että Taigan vaunuvarikko (koodi 4090) on syyskuun 30. päivänä 2014 tarkistanut säiliön tiiviyn ennen vaunun ensimmäistä lastausta.

Vaunun on valmistanut Novoaltaiskissa 13.9.2014 OAO Altaivagon (ПОСТРОЕН 22), joka on osa holdingyhtiö ZAO SDS:ää (СДС = Сибирский Деловой Союз, Sibirski Delovoi Sojuz eli Siperian Liikeliitto). SDS:n ja Altaivagonin logo näkyy säiliön vasemmassa laidassa ylhäällä vaunun numeron yläpuolella. Vaunun kotiasema (ПРИПИСАН) on Balakovo, joka kuuluu Volgan rautatien (ПРВ, PRV) alaisuuteen ja jonka asemakoodi (КОД СТАНЦИИ)

on 625107. Kaikilla IVY:n, Ukrainan ja Baltian maiden asemilla on oma numerokoodinsa. Samalla rivillä kuin kotiasema on merkintä TP (Текущий отцепочный ремонт, Tekuštši ottsepotšnyi remont), joka tarkoittaa pikakorjausta pikakorjaamossa. Kun vaunu joutuu

pikakorjaukseen, korjauksen suorittanut korjaamo maalaa merkinnän TP perään korjaamon numerokoodin ja korjauksen ajankohdan.

Kotiasema Balakovo toimii myös paikkana, jonne vaunu on liikennetehtävän jälkeen mahdollisimman nopeasti palautettava (СРОЧНЫЙ ВОЗВРАТ, srotšnyi vozvrat = pikainen palautus). Merkintä tästä on säiliön vasemalla puolella, punaisen raidan alapuolella.

Merkintä ПРОБЕГ säiliön päädyssä ilmaisee sen, että tämä vaunutyyppi on toimitettava valmistumisensa jälkeen välikorjaukseen (ДР), kun se on kulkenut 210 000 km:ä tai ollut liikenteessä 2 vuotta. Ensimmäinen välikorjaus oli 13.9.2016. Ensimmäinen täyskorjaus (КР) tehdään kymmenen vuoden kuluttua vaunun valmistumisesta eli 13.9.2024. Merkinnät väli- ja täyskorjauksen ajankohdasta näkyvät vaunun aluskehyksessä (tikkaiden vasemmalla puolella). SDS:n ja Altaivagonin logon oikealla puolella ovat merkinnät säiliön täytöksestä (НАПОЛНЕНИЕ, napolnenije), joka on 71,3 m³ sekä tilavuudesta (ЕМКОСТЬ, jomkost), joka on 83,85 m³. Säiliön tilavuus on ilmaistu myös vaunun numeron ja punaisen raidan alapuolella lieriöpiktogrammin sisään. Lieriöpiktogrammin vasemmalle puolelle on merkitty vaunun maksimaalinen kuorma, joka on 52,1 t.

Säiliön vasemmassa laidassa, punaisen raidan alapuolella on kansainvälisten RID-määräysten*) mukainen merkintä koskien vaarallisten aineiden kuljetuksia rautateillä.

Säiliökoodin P27,6DN ensimmäinen merkki ilmoittaa säiliötyypin. P = nesteytetyille tai paineen alaisena liuotetuille kaasuille.

Toinen merkki ilmoittaa säiliön ns. mitoituspaineen. 27,6 on säiliön paine baareissa.

Kolmas merkki ilmoittaa säiliön aukot. D = säiliössä on ylhäällä sijaitsevat aukot täyttöä ja tyhjennystä varten sekä kolme lukkoa.

Neljäs merkki ilmoittaa säiliön varoventtiililaitteiston. N = säiliössä on varoventtiili, mutta säiliö ei ole ilmatiiviisti suljettu.

RID:n erikoismääräys TE22 tarkoittaa keskuspuskimellisten vaunujen osalta sitä, että yhteentörmäysten ja onnettomuuksien aiheuttamien vahinkojen vähentämiseksi on säiliövaunut, joissa kuljetetaan vaarallisia nesteitä ja kaasuja, varustettava erilaisilla törmäyselementeillä. Automaattinen keskuspuskin on varustettava törmäys-/joustoelementeillä, joiden energian sitomiskyky on vähintään 130 kJ/vaunun pääty. Tässä tapauksessa vaunu on varustettu 73ZWY2-mallisella puskinen joustolaitteella (Эластомерный погощающий аппарат 3-го класса, Elastomernyi pogoštšajuštši apparat 3-go klassa), jota valmistetaan moskovalaisen LLMZ KAMAXin tehtaalla, joka taas on osa puolalaista Axtone S.A. -yritystä. Merkintä joustolaitteen tyypistä on säiliön suojakilvessä.

RID:n erikoismääräys TE25 tarkoittaa taas sitä, että säiliö täytyy olla suojattu jonkinlaisella suojalaitteella "ylipuskurointien" varalta (saks. Überpufferung), siis nousemasta ylös toista vaunua vasten ja raiteelta suistumisten estämiseksi tai hätätilassa vahinkojen vähentämiseksi. Kyseinen säiliövaunu on varustettu suojakilvellä, jonka tehtävänä on estää törmäävä vaunu nousemasta ylös kiskoilta ja estää samalla säiliön puhkaiseminen.

Suojakilvessä on myös merkintä, että Altaivagon (koodi 22) tekee syyskuussa 2024 täyskorjauksen (КР). Alimmaisena suojakilvessä on merkintä PO 09 18, (PO = Регламентный Осмотр, Reglamentnyi Osmotr), joka tarkoittaa, että joustolaitteen määrävalitarkastus on syyskuussa 2018. Se tehdään aina vaunun välikorjauksen ja täyskorjauksen yhteydessä.

Säiliön paine (ДАВЛЕНИЕ, davlenije) on 2,0 mPa (= 20 bar). Vesipainekokeessa (Гидравлическое Испытание, gidravlitšeskoje ispytanije), lyhennettynä ГИДР ИСП (gidr isp), säiliö on ponnistettu arvoon 2,76 mPa (= 27,6 bar). Säiliön vesipainekoe on tehty (ИСП = ИСПЫТАН, koetettu) 12.9.2014.

Punaisen raidan alapuolella on säiliön rekisteröintinumero РЕГ N. 43-18-1069 ОК, joka tarkoittaa myös, että säiliö on rekisteröity Gosgorteknadzoriin eli Venäjän kaivos- ja teollisuusvalvontaviraston alaisuuteen.

Tämän alapuolella on merkintä СРОК СЛЕД ВОГИ 27 02 25 (srok sled. vogi). СРОК СЛЕД on varsinaisesti Следующий срок (sledujuštši srok) = seuraava määräaika ja ВОГИ on lyhennys

sanoista Внутренний Осмотр и Гидравлическое Испытание (Vnutrenni Osmotr i Gidravlitšeskoje Ispytaniye) eli sisäpuolinen tarkastus ja vesipainekoe. Siis säiliön seuraava sisäpuolisen tarkastuksen ja vesipainekokeen määräaika on 27.2.2025.

Tikkaiden vasemmalla puolella ylhäällä on pieni varoituslipuke, jossa lukee ОСТЕРЕГАЙСЯ КОНТАКТНОГО ПРОВОДА (Osteregaisja kontaktnogo provoda) eli varo ajolankaa.

Tikkaiden oikealla puolella alhaalla on myös lipuke, jossa on varoitus НЕ ВЛЕЗАЙ!

УБЬЁТ (Ne vlezai! Ubjot) eli älä kiipeä sekä hengenvaara (kirjaimellisesti: tappa).

Alimmaiseksi, tikkaiden vasemmalle puolelle on merkitty ПЕРЕВОЗКА ПРОПИЛЕНА ЗАПРЕЩЕНА (Perevozka propilena zaprešena) eli propyleenin kuljetus on kielletty.

Aivan oikeassa laidassa, punaisen raidan yläpuolella on merkintä 1- T, joka viittaa GOST 9238-2013 -normin mukaiseen liikkuvan kaluston ulottumaan.

Aluskehyksessä aivan vasemmalla ja aivan oikealla on koukun kuva, joka ilmaisee siirtosangan paikan. Tässä vaunussa se on kuitenkin ankkurin muotoinen ja jostain syystä punainen.

Tavallisesti siirtosanka on maalattu keltaiseksi. Seuraavana on maininta vaunun taarasta, joka on 36500 kg, sitten on (vastaavasti oikeassa laidassa) L-kirjaimen muotoinen merkintä, joka ilmaisee paikan, johon tunkki tai nostolaite on sijoitettava, kun vaunu nostetaan esim. pois teleiltä. Seuraavana on revisiomerkintä, johon merkitty vain REV ja 22, t.s. seuraavan määrävälikorjauksen (välikorjauksen) tekee Altaivagon (koodi 22) 13.9.2016. Koska kuva on otettu 14.10.2015, revisiomerkinässä ei ole vielä merkintää suoritetusta korjauksesta.

Tikkaiden oikealla puolella merkintä 483A-03 ilmaisee jarrulaitteiston toimintaventtiiliityypin.

Hakasulkeissa olevan maakoodi 20:n jälkeen on merkintä АВТОРЕЖИМ (kuormajarru-automaatti) ja sen alapuolella ПОРОЖНИЙ – 6,5 TC/2,1 – 2,3. Tämä merkintä ilmaisee, että jarruanturoiden laskettu voima (tonni-voimana) on 6,5 t. akselia kohden sekä jarrusylinterissä tarvittava paine on 2,1 - 2,3 kgf/cm², kun tyhjää (порожний, porožni = tyhjä) vaunua jarrutetaan käyttövoimaisella jarrutuksella. Erikoista on se, voima ilmaistaan tonni-voimana eikä kN:na ja että säiliön paine ilmaistaan mPa:na, mutta jarrusylinterin paine kgf/cm²:nä.

Aluskehyksessä oikealla puolella on numeromerkintä 7733, mutta sen merkityksestä minulla ei ole tietoa. Saamieni tietojen mukaan aluskehyn siinä kohdassa ei pitäisi olla minkäänlaista merkintää.

Säiliön oikealla puolella on vielä kansainväliset lipukkeet vaarallisten aineiden kuljetukseen. Kärjellään seisovan kolmion, vaihtotyölipuke 13, merkitys on *Varovasti vaihdettava*, vieressä oleva kärjellään seisova neliö, varoituslipuke 2.1, on *Palavat kaasut*.

Näiden alapuolella oleva lipuke AK 206 viittaa varoituskortin numeroon (AK = Аварийная карточка, avariinjaja kartotška; kirjaimellisesti käännettynä: hätäkortti). Nämä lipukkeet ovat käytössä IVY-maissa, Liettuassa, Latviassa ja Virossa, mutta varoituskorttimerkinnot eivät ole sitovia Suomessa. Varoituskorttiin on merkitty tiedot kuljetettavasta aineesta, henkilökohtaisista suojavälineistä sekä toimenpiteistä vahinkotilanteessa. Kortin numero, jonka edessä on kirjaimet AK, on merkitty rahtikirjaan ja numero 206 tarkoittaa propaania.

Alimmainen lipuke, oranssikilpi, on kuljetettavan aineen tunnusnumerokilpi. Ylempi numero (aikaisemmin Kemler-numero) ilmaisee vaaran laadun, tässä tapauksessa 23 tarkoittaa palavaa kaasua. Alempi 4-numeroinen UN- tai YK-numero on kuljetettavan aineen tunnusnumero, 1978 tarkoittaa propaania.

*) RID

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Anhang C - Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Gültig ab 1. Januar 2017



Turku, 4.3.2017

Kuvat: Olli Savela

Yllä olevan vaunun, tyyppiä 19-9950, numeron 95271334 ensimmäinen luku ilmaisee sen, että vaunu kuuluu kategoriaan Muut vaunut eli Прочие вагоны (Protšije vagony), erotuksena esim. normaaleista katetuista vaunuista sekä korkealaitaisista vaunuista. Toinen luku merkitsee sitä, että vaunu on neliakselinen tavaravaunu ja kolmas luku ilmaisee sen, että kyseessä on katettu itsepurkava irtotavaravaunu eli hopper viljan (ЗЕРНО, zerno) kuljetusta varten. Vaunun omistaa ООО Brunswick Rail, joka on vuokrannut sen pietarilaiselle ООО BTLK-ГРУППille. Suppilosäiliön tilavuus on 105 m³, maksimaalinen kuorma 70,5 t ja taara on 22,75 t.



Vaunun on valmistanut OAO Barnaulin konepaja 23.4.2014 (koodi 68 ja Barnaulin logo merkinnän vasemmalla puolella). Barnaul sijaitsee Ob-joen varrella parinkymmenen kilometrin päässä Novoaltaiskista. Vaunu on ollut välikorjauksessa (ДР) 23.4.2017 ja joutuu täys-

korjaukseen (KP) 23.4.2029. Samana päivänä, kun vaunu on valmistunut, sille on tehty ennen liikenteeseen asettamista tekninen huolto (koodi TO).

Vaunun kotiasema (ПРИПИСАН) on Lokakuun rautatien alainen Tihvinä (asemakoodi 047505). Tämän merkinnän alapuolella lukee РЕВИЗИЯ РАЗГРУЗОЧНЫХ УСТРОЙСТВ 68 (revizija razgruzotšnih ustroistv 68) eli tyhjennyslaitteiden tarkistus, jonka on tehnyt Barnaullin konepaja (koodi 68).



Turku, 4.3.2017

Kuva: Olli Savela

Maakoodin 20 alapuolelle on merkitty teksti ПЕРЕД РАЗГРУЗКОЙ ОТКРЫТЬ ДВА ЗАГРУЗОЧНЫХ ЛЮКА (pered razgruzkoi otkryt dva zagruzotšnih ljuka) eli ennen tyhjennystä kaksi kuormausluukkua on avattava. Aivan alinna, aluskehyksessä on maininta, että käsipyörät on lukittava, ШТУРВАЛЫ ЗАФИКСИРОВАТЬ (šturvaly zafiksirovat).

Omistajan ja vuokraajan ilmaisevien kenttien välissä alhaalla on teksti ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОСТАВЛЯТЬ ЛЮКИ ОТКРЫТЫМИ (zapreštšajetsja ostavljat ljuki otkrytymi), suomeksi luukkujen aukijättäminen kielletty.

Käsipyörien yläpuolella on kaksipäiset kaarinuolet ja niiden yläpuolella on merkinnät ОТКР. (ОТКРЫТЫЙ, otkrytyi) = auki ja ЗАКР. (ЗАКРЫТ, zakryt) = kiinni.

Verrattuna läntisiin tavaravaunuihin on venäläisissä vaunuissa, etenkin säiliövaunuissa, uskomattoman paljon merkintöjä ja ohjeita. Tosin täytyy todeta, että ei sentään kaikissa venäläisissä tavaravaunuissa.

Kiitokset Tero Mäkiselle, Roman Volkoville ja Joel Lindströmille, joilta sain tätä artikkelia varten arvokasta apua.

Suomen-Norjan rautatie Lappiin ja Ruijaan.

Ruijan Mehavnin suurkauppias Nils Övre on ollut Bergenissä ja lehdet ovat häntä haastatelleet, mainiten häntä >tunnetuksi> mieheksi, jonka sanoilla on arvoa. Hän on puhunut radan rakentamisen tarpeellisuudesta Smalfjordista (Tenojoen kunnasta) Suomen rajalle, jota väliä on n. 70 km., jos vain Suomi tekee rautatien Rovaniemeltä rajalle, johon on 120 km. Norjan puolella rata tulisi maksamaan n. 9 milj. kruunua ja se edistäisi suuresti Ruijan taloudellisia oloja, etenkin kalastusta, jonka saaliita saisi siten suoraan kuljettaa Suomeen ja Venäjälle. Suomesta taas voitaisiin Ruijaan tuoda hyvin tarpeellisia meijerituotteita ja puutavaroita. Matkailuliikenteelle se myös merkitsisi paljon. Miten suomalaiset tähän tuumaan suhtautuvat, ei hra Ö. sanonut tietävänsä, mutta arveli heidän hyvinkin ymmärtävän sen hyvät puolet ja hyödyn, koska Suomenkin eduksi on saada niin vilkas kauppayhteys ja liikenne Ruijan kanssa kuin suinkin.

Epäilemättä tuuma on kaunis, mutta rahojen saanti Rovaniemen-Tenojoen rataa lienee verraten kaukaisen tulevaisuuden asia, jota paitsi kai Suomen oma Jäämeren rannikko tulisi ensi sijassa kyseeseen.

Uutinen Helsingin Sanomista 10.9.1925



Smalfjord

Karttalähde:
Velhagen & Klasings
Kleiner Handatlas
in 108 Kartenseiten
Dritte, vermehrte und
verbesserte Auflage
Herausgegeben von
Dr. Ernst Ambrosius
2. Ausgabe
Bielefeld und Leipzig
Verlag von Velhagen
& Klasing
1922

Toimituksen huomautus: Matka Smalfjordista Suomen rajalle olisi siinä vähän yli 50 km ja matka Rovaniemeltä Norjan rajalle olisi 500 km:n tienoilla. Herra Övren arvio 120 km:stä on aika lailla alakanttiin.

Kerhoradan kuulumiset

Vanha kerhorata saatiin vuoden 2018 muuton aikana sijoitettua allekirjoittaneen juuri sopivasti valmistuneihin tiloihin. Tilassa on laattalattia ja on täten pölytön, kunhan joku huolehtii siivouksesta. Saman tilaan on sijoitettu myös oma pienoisrautatieni. Sekin muutti Kaarinasta Jokioisille. Sen paloittelu muuttoa varten ei ollut niin helppo kuin kerhoradan. Jälleen kasaamisessakin meni kuukausi.



Kuva kerhoradalta muuton jälkeen, kuva Timo Heiskari

Kuten kuvasta näkyy, niin tein ohjauspöydälle uuden pyörillä olevan jalustan. Lattia on nyt suora, jolloin rataa tehtävät korjaukset oli nyt helpompi tehdä. Pitkissä moduuleissa on hiukan taipumista, eli ne keskeltä hiukan notkolla. Rata on muutenkin kärsinyt runsaasta matkustelusta, lämpötilan vaihtelusta ja kosteusvaurioista.



Moduuleiden välit on tilkitty ohuella uretaani-vaahdolla. Niiden päälle on tehty saumojen häivyttäminen hiekalla ja sirotteilla. Saumat aukeavat helposti, jos rata tarvitsee purkaa. Salon ratapihan kiskoliitoksen on nyt korjattu jatkamalla kiskoja. Nyt moduuleiden taipumista on saatu korjattua. Myös maastojensaumat on korjattu. Tällä hetkellä radalla ei ole saumat näkyvillä missään. Muutenkin radan hiekoitusta on korjattu.



Ristoon on vetämässä postijunaa sillalla kohti Salon asemaa. kuva Timo Heiskari

Seuraavaksi radalla tehdään digitalisoinnin vaatimat muutokset. Vaihteiden kärjet eristetään, jotta ne ei aiheuta oikosulkua veturin kulkiessa niiden yli. Tähän löytyi loppuen lopuksi kohtuullisen helppo ratkaisu. Ohjauspöydän rataosuuksien virtakytkimet vaihdetaan 1-napaisesta 2-napaiseen. Tämä onnistuu, koska rataa tehdessä eristettiin molemmat kiskot ja niissä on virtajohtimet valmiina.



Hr11 on tankkaamassa polttoainetta Salon veturitallilla, kuva Timo Heiskari

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa osoitteessa Taskulantie 1, **keskiviikkona 20.3.2019 alkaen klo 18.00**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §: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 hallituksen laatima toimintakertomus vuodelta 2018
6. Käsitellään yhdistyksen tilit vuodelta 2018 ja toiminnantarkastajien lausunto
7. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille tilivelvollisille
8. Päätetään kokous



Kuva kerhoradalta, kuvaaja ja kalusto Timo Heiskari

Kevätkauden 2019 ohjelma

Yhdistyksen kerhoillat pidetään keskiviikkoisin klo 18.00 osoitteessa Taskulantie 1, Turku.
Yhdistyksen sääntömääräinen **kevätkokous** pidetään 30.3.2019.

TAMMIKUU

9.1.2019, 16.1.2019, 23.1.2019 ja 30.1.2019

HELMIKUU: 6.2.2019, 13.2.2019, 20.2.2019 ja 27.2.2019

MAALISKUU: 6.3.2019, 13.3.2019, 20.3.2019 ja 27.3.2019

HUHTIKUU: 3.4.2019, 10.4.2019, 17.4.2019 ja 24.4.2019

TOUKOKUU: 8.5.2019, 15.5.2019, 22.5.2019 ja 29.5.2019



Tuttuja kerholaisia Höyryfestareilla, kuva Timo Heiskari