

www.teeh0.com/tklk

1/2020



**EP-merkintä venäläisissä tavaravaunuissa
Reykjavikin satamarata
Chemnitzin puutarha- ja puistorata
VR:n kalustoyksiköiden kirjain- ja
numeromerkinnästä
Kuvia Kupittaaan asemalta**

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

Sisältää

Yhteystiedot	2
Vänkärin pukilta	3
EP-merkintä venäläisessä tavaravaunussa	4
Höyryveturi Reykjavikissa	5
Chemnitzin puutarha- ja puistorata	6
VR:n kalustoyksiköiden kirjain- ja numeromerkinnästä	9
Juuso Peltomäen muistokirjoitus	14
Kuvia Kupittaalta	15
Fichtelbergbahn	16
Kevätkokouskutsu	19
Kevään 2020 ohjelma	20

TENDERIn 1/2020 toimittivat

Timo Heiskari
Olli Savela

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2020

Puheenjohtaja Tapani Vuorio etunimi.sukunimi(at)gmail.com 040 820 9396	Varapuheenjohtaja Timo Heiskari etunimi.sukunimi(at)teeh0.com 040 568 4518
Jäsen Kai Kaistila etunimi.sukunimi(at)pp.inet.fi 040 568 4518	Jäsen Esko Ampio ealab(at)kolumbus.fi 040 552 9850
Jäsen Mikko Niiranen etunimi.sukunimi(at)gmail.com 040 513 7486	Sihteeri Heikki Uusvuo etunimi.sukunimi(at)gmail.com 040 7688305

Yhdistyksen internetsivuston ylläpidosta vastaa Timo Heiskari.

Rekisteriasioista vastaava yhteyshenkilö on sihteeri yhdistyksen sihteeri Heikki Uusvuo.



Kansikuva on Olli Savelan kuvaama:
Sr3-3320:n vetämä IC 947 saapuu Kupittaalte Pääskyvuoren kohdalla.
16.11.2019.

Vänkärin pukilta

Hyvää alkanutta vuotta 2020!

Kirjoitushetkellä elämme tammikuun puoliväliä. Talvesta ei ole tietoaakaan, kun ulkona on +8. Toisin oli esim. 2016 näihin aikoihin. Pakkasta oli reilusti. Voi sanoa, että ilmoja riittää. Nämä vaihtelut kuulemma mahtuvat normaaliin vaihteluväliin. Ilmaston muutos onkin sitten toinen tarina. Siitä riittää kommentoijia loputtomiin. Pitääkö olla huolissaan? Vastaus on, että ei tarvitse olla. Enemmän meidän täytyy olla huolissaan ilmastohysteriasta, jolla tavallisia ihmisiä syyllistetään. Siitä täytyy olla huolissaan. Tuntuu siltä, kuin maailmanloppu on tulossa. Meidän ei pidä siirtää tätä ahdistusta lapsillemme.

Mutta oliko asiat ennen paremmin kuin nyt? Ei ollut paremmin, vaan ihmisillä menee maailmanlaajuisesti paremmin kuin koskaan. Kaikki ovat varmaan seuranneet televisiosta sarjaa, joka kertoo mielensä pahoittajan elämästä. Tässä kirjailija Kyrön luoma hahmo joka ilmiön yhteydessä toteaa, että ennen kaikki oli paremmin ja paljon paremmin. Jotkut asiat olivat ennen paremmin, mutta nykyään pääsääntöisesti asiat ovat paremmin.

Kuuntelin emeritusprofessori Esko Valtaojan luennon, jossa on hän todisteli aukottomasti, että ihmiskunnalla on tällä hetkellä asiat paremmin kuin koskaan aikaisemmin. Taloudellinen ja teknologinen kehitys on parantanut ihmisten elinoloja viimeisten 100 vuoden aikana. Hän antaa kyytiä kaiken maailman pessimisteille ja maailmanlopun ennustajille. Hän on synnynnäinen optimisti ja eikä ymmärrä, miten pessimistinen asenne tulevaisuuteen voi tuoda mitään hyvää. Olen myös henkilökohtaisesti koettanut löytää asioista hyvät puolet. Ainoastaan näin on mahdollista toteuttaa asioita, joita arvostaa.

Jos jostain olen huolissani, niin Turun kaupungin päätöksistä, jotka eivät ole aina järjellä ymmärrettäviä. Nämä päätökset herättävät ulkopaikkakuntalaisissa ihmetystä. Rahaa käytetään aivan tolkkuttomiin projekteihin. Budjetit paukkuvat aina moninkertaisesti, kun piikki on saatu auki. En puutu kaikkien tiedossa oleviin rahareikiin. Yhtä kohdetta olen vuosien aikana ihmetellyt. Se Halisten kosken yläpuolelle rakennettua lossia, sitä nyttemmin on kaikessa

hiljaisuudessa vaihdettu siltaan. Lossi perusteltiin aikoinaan sillä, että siihen saatiin mittava EU-tuki. Kun palailin sunnuntaisin viikonlopun jälkeen Turkuun, totesin vaimolle, että tuo ei tule toimimaan, rahat olisi kannattanut käyttää siltaan. Lossi toimi lihasvoimalla, jos käyttäjällä sattui olemaan riittävästi ytyä. Myös sydänvikaisille sitä ei suositeltu. Lossi jäi muutaman kerran keskelle Aurajokea, niin sinne jääneet täytyi jotenkin hakea sieltä pois. Aurajoen lieju tukki nopeasti välityskoneiston. Lisäksi siinä oli yksi puute, sitä ei voinut käyttää talvella. Lossia korjailtiin useaan kertaan, mutta perusongelmaa ei saatu korjattua eli se ei toiminut. Tämä tapaus on ehkä niitä pienimpiä mokia, mutta hyvin tyypillistä toimintaa turkulaisilta poliitikoilta.

Muistan, kun tulin Turkuun 1967, niin Turussa liikkuneet ratikat tekivät minuun vaikutuksen. Vuonna -68, kun asuin Stålmarminkadulla, niin kuljin usein yliopistolle ratikalla, kolmosella ensin ja kakkosella torilla vaihtaen. Seuraava vuonna niitä ei sitten enää ollutkaan. Se jos mikään oli paremmin kuin nykyään eli ennen oli paremmin. Mutta jos lähdetään tätä asiaa tutkimaan positiivisuuden kautta, niin asialle voidaan tehdä vielä jotain. Turku ei ole tuomittu ikuisesti kaupungiksi, jossa ei ole ratikoita. Paljon on vuosien aikana tehty suunnitelmia ja laskelmia asian tiimoilta. Mutta poliitikoilta puuttui rohkeus ja näkemys hankkeen tuomista eduista. Muistan, kun Helsinkiin runnottiin metro, niin vastus oli ankaraa ja hankkeen toteuttajia syytettiin vaikkamistä. Mistä löytyy rohkeat turkulaiset, jotka toteavat, että Turku ei ole kaupunki isolla koolla, jos ei ole kaupungin sykkivää valtimoa eli toimivaa raitiotieliikennettä.

Kaupungissa toteutetaan ns. toriparkkia, jonka uskotaan elävöittävän Turun keskustaa. Valitettavasti se on tehty ilman keskustan kokonaissuunnitelmaa, jossa olisi voitu toteuttaa kiskoilla tapahtuva joukkoliikenne. Tällä hetkellä toteutetaan muutaman kunnallisvaikuttajan omaa unelmaa, saada parkkipaikka torin alta. Itse toria parkkihalli ei tule elvyttämään, sillä ihmiset ovat siirtyneet autoineen kaupungin ulkopuolella sijaitseviin ostoskeskuksiin. Toivoisin vielä elinaikanani näkeväni liikennöivät ratikat Turussa.

Timo Heiskari

ЕП -merkintä venäläisessä säiliövaunussa



Turku, 20.5.2019

Kuva: Olli Savela

(OS) Vuonna 2010 IVY-maiden rautatiekuljetusten neuvosto Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (Sovet po železnodorožnomu transportu gosudarstv - učastnikov Sodružestva) päätti ryhtyä kehittämään yhtenäistä sekä valtionrautateiden että yksityisten yritysten tavaravaunukaluston hallinto- ja käyttöjärjestelmää, jossa kaikki osalliset olisivat oikeutettuja käyttämään yhteistä kalustoa. Ajatuksena oli nostaa vaunujen käyttötehokkuutta ja vähentää tyhjäkuljetuksia, mutta aikeesta luovuttiin vuonna 2014. Ilmeisesti projekti oli liian kunnianhimoisen taloudelliselta kannalta eikä yksityisille vaununomistajille pystytty tarjoamaan sopivia ehtoja. Joihinkin vaunuihin, kuten yllä olevan kuvan OAO Kujbyšev Azot-firman ammoniakkivaunuun, oli kuitenkin ennätetty tekemään tuo yhteiskalustoa tarkoittava ЕП-merkintä, lyhennys sanoista Единый Парк (Edinyj Park, yhteiskalusto). Vaunu on valmistunut AO Ruzimmašin tehtaalta 2.11.2016, joten on hieman kummallista, miksi siihen on kuitenkin laitettu ЕП-merkintä, jos yhteinen vaunuparkkihanke keskeytettiin jo vuonna 2014.

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

Höyryveturi Reykjavíkissa

(OS) Islannissa ei tunnetusti ole rautateitä, vaikka Reykjavíkin satamassa Geirsgatan varrella seisookin höyryveturi. Kyseessä on Arnold Jungin veturitehtaan vuonna 1892 valmistama (valmistusnumero 129) kaksiakselinen Walschaertsin/Heusingerin luistiliikuntakoneistolla ja tasoluisteilla varustettu märkähöyry-tankkiveturi (akselijärjestys Bt n2) Minør, joka ostettiin käytettynä tanskalaiselta N.C. Monbergilta vuonna 1913. Kyseisenä vuonna otettiin käyttöön 900 mm:n kapearaiderautatie, joka koostui kahdesta rataosuudesta. Radan pituus oli yhteensä kaksitoista kilometriä.



Minør, Reykjavíkin satama 6.10.2016

Kuva: Matti Vainikainen

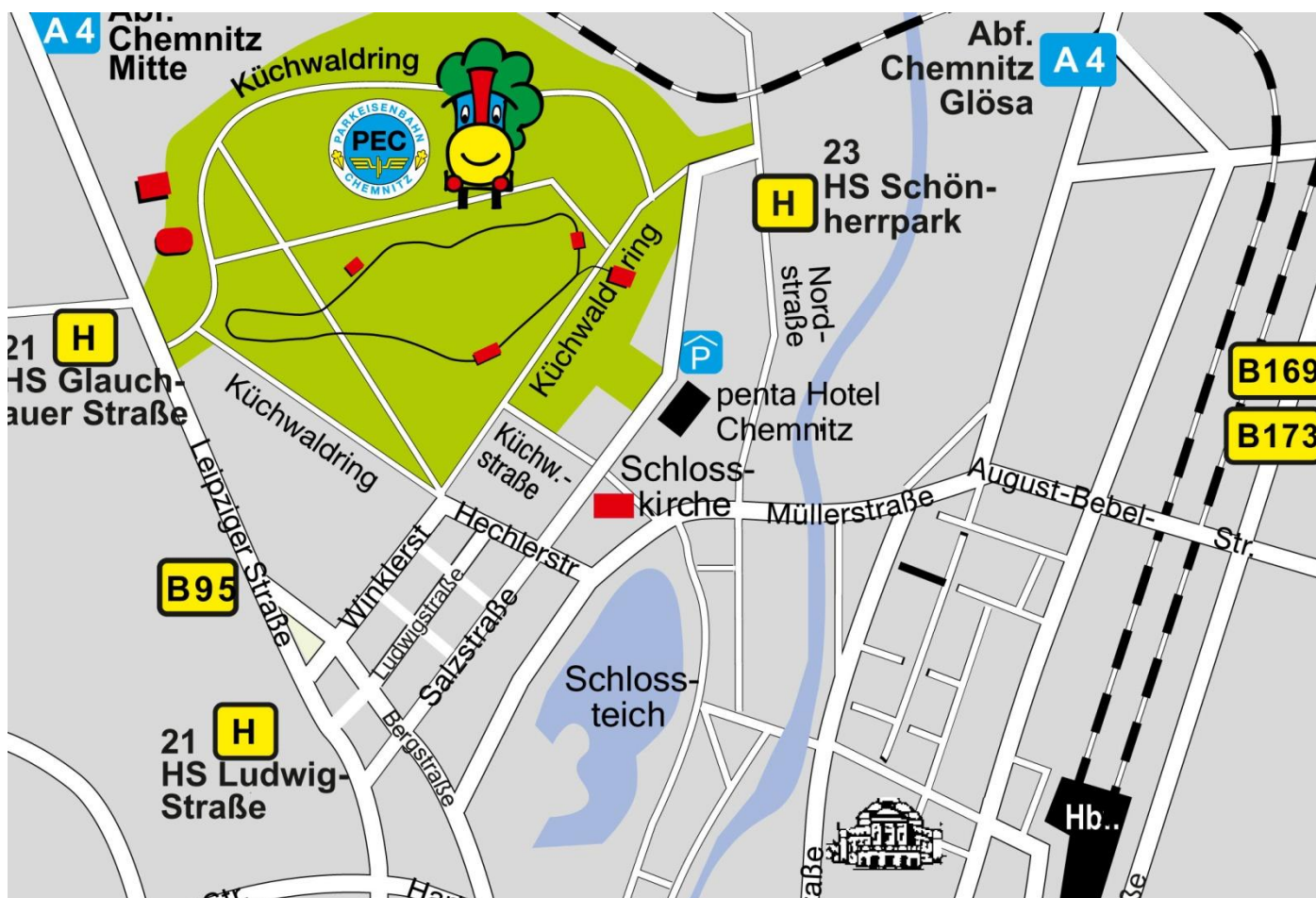
Rata oli tarkoitettu ainoastaan Reykjavíkin sataman laajennustöihin. Mitään henkilöliikennettä siellä ei ollut. Toinen rataosuus vei satamasta Öskjuhlíðiin, jossa on nykyisin Reykjavíkin nähtävyyksiin kuuluva Perlan-museo. Toinen osuus vei Skólavörðuholtiin, jonka tienoilla seisoo kuuluisa nähtävyys ja maamerkki, 74,5 metriä korkea Hallgrímskirkja eli Hallgrímurin kirkko, Islannin korkein rakennus. Sataman laajennustöiden valmistuttua vuonna 1917 rata oli vielä tavaraliikenteen käytössä vuoteen 1928. Sataman laajennustöissä oli toinenkin Jungin valmistama samantyyppinen veturi, Pionér (valmistusnumero 130), joka on esillä Árbæjarsafnin ulkoilmamuseossa, onneksi sisätiloissa.

Lähteet:

https://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Island

<http://www.islandsbloggen.com/2018/12/gastblogg-jarnvagar-pa-island.html>

Chemnitzin puutarha- ja puistorata



Chemnitzissä on iso puistoalue Küchwald, jossa sijaitsee 600 mm:n kapearaiteinen rata. Rata otettiin käyttöön 1954, jolloin liikennöinti tapahtui huhtikuusta lokakuuhun. 1997 nykyaikaistettiin viimeisellä kapearaidetekniikalla. Se oli silloin Euroopan nykyaikaisin 600 mm:n rata. Radalla on pituutta 2,3 km ja siihen kuuluu varikkotalli. Puistoalueella sijaitsee kaikenlaista vapaa-ajan toimintaa. Siitä on muodostunut eräänlainen kaupungin keskuspuisto. Päärakennuksessa sijaitsevat kokoustilat ja LGB-puutarharata sekä kalustohalli kaikkine aputiloineen.

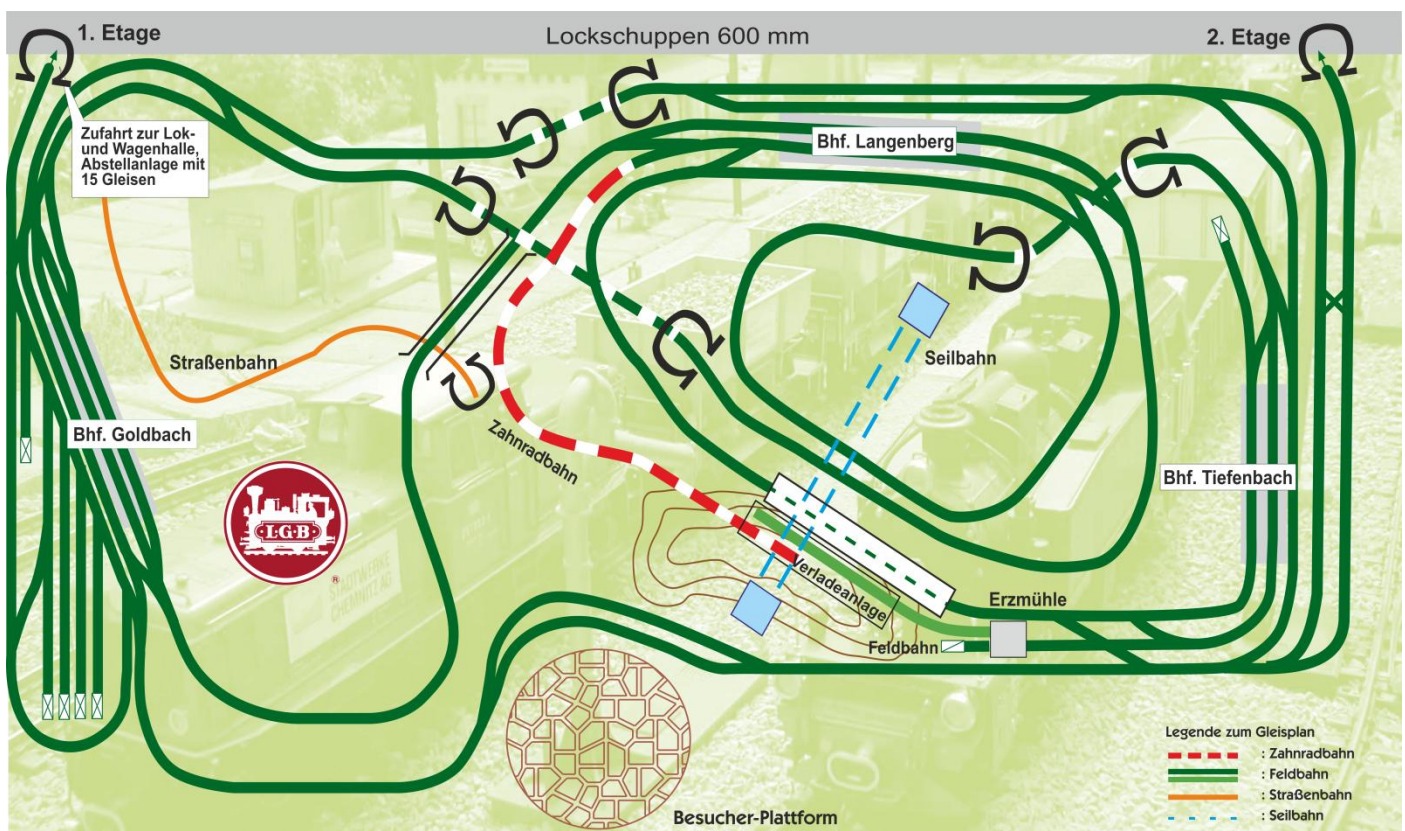


Kiskotus on modernisoitu ja raskasta. Kuvassa näkyy vaihde varikkoalueelle. Timo Heiskari 30.7.2019



Kuvaushetkellä liikennöinti tapahtui Schöma-veturilla CFL-60 DLC. Timo Heiskari 30.7.2019.
Muuhun kalustoon pääsee tutustumaan osoitteessa: <https://www.parkeisenbahn-chemnitz.de/lokomotiven/>
Höyryliikenne tapahtuu veturilla nimeltään Riesa, joka on Henschelin Kasselissa 1948 valmistama. Mikään kumipyörillä kulkeva puistojuna ei voita kiskoilla kulkevaa rautahepoa.

Varikkorakennukseen on toteutettu sisäpihalle LGB-puutarharata. Ratakaavio on esitetty seuraavassa:



Kuvan yläreunassa näkyvät käynnit piiloratapihalle, joka sijaitsee varikkotallien puolella. Kuten kaaviosta näkyy, kokonaisuus sisältää myös kenttäradan, köysiradan, raitiotien sekä hammasratasradan. Alareunassa on koroke, josta näkee kokonaisuuden hyvin. Rataa on näkyvillä 215 m ja piiloratapihalla 87 m. Vaihteita on yli 50 kpl.

Kalusto on tietenkin DDR-aikakaudelta. Radan keskellä on oikea lampi. Radassa on 4 erillistä virtapiiriä. Jokaiseen virtapiiriin voidaan johtaa joko analoginen tai digitaalinen (MZS) virta.



Rata sijaitsee rakennuksen sisäpihalla. Oikealla sijaitsee kalustohalli ja vasemmalla kokoustila. Tila ei ole katettu, vaan kysymyksessä on aito puutarharata. Kuva Timo Heiskari 30.7.2019.



Kuvassa on Bhf. Tiefenbach, Timo Heiskari 30.7.2019

Liikennöinti tapahtuu manuaaliohjauksella, joten liikenteenohjaajaa tarvitaan. Höyryvetureita on 18 kpl, dieselvetureita 12, moottorijunia 4. Vaunuja on n. 100 kpl. Koska puistossa järjestetään paljon lasten tapahtumia, niin tämä saa monen ihmisalun silmän kirkastumaan. Aikuisilla riittää myös varmaan ihmettä radasta. Heillä on mahdollisuus samaan aikaan istuskella ja nauttia tarjoiluista. Rata on sijoitettu sopivan matalalle, että se on pientenkin lasten katsottavissa. Rata on avoin lauantaisin ja sunnuntaisin toukokuusta syyskuuhun. Muista aukioloajoista ilmoitetaan erikseen. Lisää rataa liittyviä kuvia ja löytyy nettiosoitteesta: <https://www.parkeisenbahn-chemnitz.de/uebersicht/>

VR:n kalustoyksiköiden kirjain- ja numeromerkinnästä

(OS) Uskoisitko, että alla olevan kuvan vuonna 2013 valmistettu Edfs-vaunu kuuluu museokalustoon? Ainakin kun katsoo kyseisen vaunun kalustoyksikkönumeron eli EVN:n ensimmäistä numerotunnusta (= yhteentoimivuuskoodi) 55, joka merkitsee Euroopan Unionin komission päätöksen 2012/757/EU mukaan kotimaan liikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen erillisellä sopimuksella tarkoitettua museokalustoa, niin asia on sitten niin, vaikka vaunu ei kovin museaaliselta näytäkään.



Turun asema, 2.6.2019

No, eihän asia tietystikään näin ole. Vaunu on nimittäin numeroitu aikaisempien määräysten mukaan, esim. Euroopan Unionin komission päätöksessä 2011/314/EU numerotunnuksen 55 merkitys oli vielä silloin, että kyseessä oli kotimaan liikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen erillisellä sopimuksella tarkoitettu kalusto, jolla on teknisistä ominaisuuksista kertova erikoisnumerointi. Varmaankin tunnus 55 vastaa kirjaintunnuksia f (konduktöörihytti) ja s (palveluvaunu). Koska kaikki kaksikerrosvaunut ovat ilmastoituja ja painetiiviitä, olisi tunnuksen 55 asemesta oikea valinta tässä ollut tunnus 70 (= kotimaan liikenteen ilmastoitu ja painetiivis kalusto). Tunnus 70 on vain kaksikerrosmakuuvaunuissa.

Lisäksi rekisteröintimaan kirjaintunnus pitäisi EU-määräysten mukaan olla FIN (FIN alleviivattuna) eikä FI. Tämä virhe on lähes kaikissa kaksikerrosvaunuissa. Ainoastaan Gd-vaunut tekevät poikkeuksen. Väliviivan erottama merkintä VR on liikkuvan kaluston haltijan tunnus. Numerotunnus 10 ilmaisee, että rekisteröintimaa on Suomi.

Teknisistä ominaisuuksista kertova koodi 8497 pitäisi olla merkittynä muotoon 84-97 (väliviiva ja alleviivaus). Tunnus 84 tarkoittaa erikoisvaunukalustoa, jossa on matkustajapaikkoja kaikissa luokissa, joissa on erityisesti varustettuja alueita, kuten lasten leikkipaikkoja. Tosin tunnuksen 84 kohdalla ei mainita mitään kaksikerrosvaunuista, mutta voihan se erikoisvaunu tarkoittaa myös kaksikerrosvaunuakin.

Tunnus 97 merkitsee, että vaunun maksiminopeus on yli 160 km/h ja energiansyöttö on 1500 V:n vaihtovirta ja 1500 V:n tasavirta.

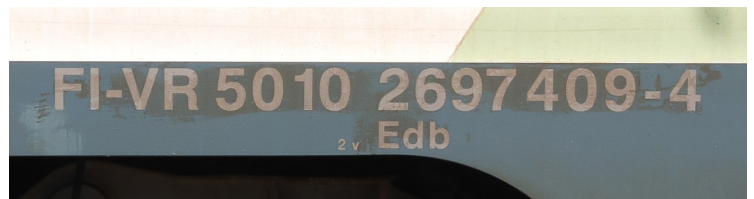
Luku 306, jonka kuuluisi myös olla alleviivattu yhdessä teknisistä ominaisuuksista kertovan numerokoodin kanssa, on vaunun sarjanumero/juokseva numero ja väliviivan erottama luku 6 on tarkistusnumero. Ajantasainen merkintä olisi jotensakin tällainen:

FIN-VR 70 10 84-97 306-7
Edfs

Vastaavasti Edb-vaunun ajantasaisessa merkinässä FI olisi korvattava FIN-merkinnällä, yhteentoimivuuskoodi 50 tunnuksella 70 ja teknisiä ominaisuuksia kuvaava koodi 2697 koodilla 3697, tai paremminkin merkinnällä 36-97.

Tunnus 26 merkitsee kaksikerrosvaunua, jossa on 2. luokan istumapaikkoja, mutta Edb-vaunussa on yläkerrassa Ekstra-luokka, joka on de facto 1. luokka. Miksi vaunun littera ei voisi olla CE_d, nyt vain kirjaintunnus b (business-luokka) viittaa Ekstra-/1. luokkaan.

Tunnus 36 tarkoittaa kaksikerroskalustoa, jossa on 1. tai 1. ja 2. luokan istumapaikkoja. Oikea kalustoyksikkönumero olisi näin ollen FIN-VR 70 10 36-97 409-8.



Turun asema, 2.6.2019



Turun asema, 29.4.2019

ERd-ravintolavaunun teknisiä ominaisuuksia kuvaavassa koodissa 8897 tunnus 88 tarkoittaa ravintolavaunua ja tunnus 97 yli 160 km:n tuntinopeutta sekä 1500 V:n vaihto- ja tasa-virtaa.

Ajantasainen merkintä olisi **FIN-VR 70 10 88-97 726-2**

Gd-autojenkuljetusvaunun merkintä on lähes oikein. Yhteentoimivuuskoodi 65 tarkoittaa kotimaan liikenteeseen tarkoitettua tai erillisellä sopimuksella myös kansainväliseen liikenteeseen soveltuvaa autojenkuljetusvaunua.

Tunnus 98 merkitsee, että kyseessä on erikoisvaunu, tarkemmin sanoen autojenkuljetusvaunu.

Kummallista, että vaunutyyppi ilmaistaan kaksi kertaa.

Tunnus 76 tarkoittaa, että vaunun maksiminopeus on 141-160 km/h ja energiansyöttö on 1500 V:n vaihtovirta.



Turun asema, 25.7.2017

FIN-VR 65 10 98-76 006-9
Gd

Oikea merkintä olisi tämännäköinen:

FIN-VR 65 10 98-76 006-9
Gd

KORJAUS

Koskien Gd-vaunun numeromerkintää TENDERiin 2/2013 sivulle 9 oli päässyt pujahtamaan pieni virhe. Olin nimittäin kirjoittanut tunnuksen 98 asemesta 78.

Tunnus 78 tarkoittaisi makuuvaunua, mutta kyseisen tunnuksen kohdalla lukee Varattu, t.s. tämä tunnus ei toistaiseksi ole käytössä.



Turun asema, 10.4.2010

Tässä säiliövaunussa on tyypillinen merkintäkilpi, mutta kirjain- ja numero-merkinnän asettelu ei vastaa OPE YTen määräyksiä, vaikka EVN onkin muuten aivan oikein ryhmitelty, t.s. mallia xx xx xxxx xxx-x. Ei siis yhdessä pötkyssä, mitä merkintätapaa myös esiintyy.





Turku, Pansion junalauttasatama, 20.4.1999

VR on kuitenkin käyttänyt kansainvälisen liikenteen tavaravaunuissaan oikeaa merkintätapaa, kuten Zas-kreosoottivaunun tunnistesta käy ilmi. Miksei siis kotimaan liikenteen vaunuissa?

Tunnuksen 83 numero 3 tarkoitti vielä 20 vuotta sitten kansainvälistä liikennettä erillisellä sopimuksella. Vastaavasti tunnus 10 tarkoitti vielä tuohon aikaan rautatieyrittystä eli tässä tapauksessa VR:ää.

Nyttemmin tunnuksen 10 perässä kuuluisi olla kirjain-merkintä FIN-VR.

Jos nyt halutaan olla oikein pilkunviilaaja, niin litteranumeron 7850 ja juoksevan numeron 103 välissä pitäisi olla pieni väli.

Edellisellä sivulla olevan Zaes-w-vaunun merkintäkilven tunnisteen asettelu pitäisi vastaavasti näyttää tältä:

82
10 FIN-VR
7880 019-9
Zaes-w

Oheista asettelumallia käytetään myös katettujen tavaravaunujen seinissä (G- ja H-vaunuissa) sekä muidenkin vaunujen koreissa (E,- F-, T- ja U-vaunuissa), mutta voi sitä nähdä myös laidattomissa avovaunuissakin, mikäli aluskehyksen pitkittäispalkki on tarpeeksi korkea.

Snpss-vaunun ensimmäinen numerotunnus 11 (= yhteentoimivuuskoodi) ei voi olla oikein jo siitä syystä, että suomalaisten vaunujen ulottuma on FIN1. Jotta vaunussa voisi olla tunnus 11, sen olisi täytettävä WAG YTE:n 321/2013 kohtien 4.2 ja 7.1.2 sekä Lisäyksen C kaikki edellytykset, ja yksi tärkeä edellytys on se, että vaunun ulottuma on G1.

Kuva on otettu vuonna 2009 eikä siihen aikaan WAG YTE 321/2013 ollut vielä voimassa.

Tosin eipä vanhemmankaan WAG YTE:n mukaan tunnus 11 olisi ollut mahdollinen.

Oikea yhteentoimivuuskoodi on tässä tapauksessa 8-alkuinen, esim. 81 – 88.

Mutta miksi ihmeessä kirjain- ja numerotunnuksia ei ole aseteltu samalla tavalla kuin VR:n esim. Shmmns-tw-teräskelavaunuissa, vaikka niissäkin on virheellinen yhteentoimivuuskoodi, t.s. 11 ja TEN, mutta muuten "taiteen sääntöjen" mukainen asettelu.



Turun asema, 13.8.2009

Mikäli vaunussa ei ole tarpeeksi tilaa, tämä koskee erityisesti avovaunuja (K-, L-, R- ja S-vaunuja), kirjain- ja numeromerkintä laitetaan tavallisesti aluskehysten pitkittäispalkkiin tai myös erilliseen merkintäkilpeen.

Tässä tapauksessa Snpss-vaunussa asettelu olisi tämännäköinen:

82 10 4710 052-3
FIN-VR Snpss

Jostain ihmeellisestä syystä tämä lähinnä avovaunuja varten tarkoitettu tunnuksien keskinäinen asettelu ei ole OPE YTE:ssä 2011/314 ja 2012/757 oikein kohdallaan, mutta AVV:n liitteessä 11 ne ovat oikein kohdistettu, kuten yllä olevassa Snpss-vaunun tunnisteiden asettelumallissa.

Nyttemmin on kaikissa VR:n Snpss-vaunuissa oikea yhteentoimivuuskoodi 82, mutta arvelisin, että yhdessäkään ei ole asettelultaan oikeanlaista kirjain- ja numeromerkintää, vaan perinteinen kotimainen merkintätapa, vaikkakin uusin numeromerkinnöin.

Edellä mainitsemieni Shmmns-tw-teräskela-vaunujen (litteranumero 4789) ohella myös Snpss- (litteranumero 4626), Tamn-tw- (litteranumero 0801) ja Uan-t- (litteranumero 9994) vaunuissa on numeerisena yhteentoimivuuskoodina virheellisesti 11 sekä sitä vastaava kirjaintunnus TEN, mutta asettelu on kuitenkin oikein.

Lisäksi Sgmmns-w-vaunujen (litteranumero 4508) yhteentoimivuuskoodien 82 ja 83 yhteydessä on koodi TEN, joka voisi olla mahdollinen 4- ja 8-alkuisten yhteentoimivuuskoodien kanssa, mutta yhtenä vaatimuksena on tuo kansainvälinen ulottuma G1.

No, muuallakin Euroopassa on tavaravaunuja, joiden tunnisteet eivät ole aivan ajan ja määräysten tasalla, ja kyllä ne ovat kulkeneet ja kulkevat edelleenkin siitä huolimatta.

Mutta tässä vielä foliohattuihmisille fundeeraamista:

17.12.2018 Turusta Helsinkiin menevä IC 968 jämähti Perniössä tunneliin yli kahdeksi ja puoleksi tunniksi. Varmaankin sen takia, koska vaunujen tunnisteet eivät ole kunnossa?

Kaikki kuvat: Olli Savela

Lähteet:

OPE YTE 2011/314

Komission päätös, annettu 12 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

Euroopan unionin virallinen lehti L 144, 31.5.2011

OPE YTE 2012/757

Komission päätös, annettu 14 päivänä marraskuuta 2012, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta

Euroopan unionin virallinen lehti L 345, 15.12.2012

WAG YTE 2006/861

Komission päätös, tehty 28 päivänä heinäkuuta 2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut” koskevasta yhtentoimivuuden teknisestä eritelmästä
Euroopan unionin virallinen lehti L 344, 8.12.2006

WAG YTE 321/2013

Komission asetus (EU) N:o 321/2013, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2013, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut” koskevasta yhtentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja komission päätöksen 2006/861/EY kumoamisesta
Euroopan unionin virallinen lehti L 104, 12.4.2013

AVV

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
Anlage 11: Anschriften und Kennzeichen an Güterwagen

PS RESIINAN numerossa 1/2019 mainitaan Tasoristeys-palstalla, että 23.1.2019 otettiin käyttöön VR:n uusi Ed-kaksikerrosvaunu 28110 (50 50 2697 110). Toimittajalle on sattunut siinä kirjoittaessa vain pieni virhe (lapsus plectri), koska rekisteröintimaan tunnus (3. ja 4. numero) on merkitty luvulla 50, joka ei ole enää käytössä. Aikaisemmin se tarkoitti DDR:n rautateitä DR (Deutsche Reichsbahn) ja sitten Bosnia-Hertsegovinan federaation rautateitä ŽFBH (Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine). Bosnian serbi-tasavallan rautateillä ŽRS (Željeznice Republike Srpske) oli koodi 44. Nytkin Bosnia-Hertsegovinan maakoodi on 49.

Mutta tuo yhteentoimivuustunnus (1. ja 2. numero) on edelleenkin 50, kun sen pitäisi tietysti olla 70. Oikea EVN olisi siis 70 10 26-97 110-4.

On ymmärrettävää, että vanhempien kaksikerrosvaunujen yhteentoimivuuskoodia 50 ei ole muutettu luvuksi 70, koska EVN on maalattu vaunun koriin ja suojattu vielä lakkakerroksella ja sitä on sen vuoksi vaikeampi maalata uusiksi. Mutta miksi aivan uuden vaunun yhteentoimivuuskoodia ei ole merkitty määräysten mukaiseksi, on kummallista. Onkohan siinä haluttu säilyttää enemmän yhtenäiseltä näyttävä numerosarja.



FI-VR 50 10 2697 409-4 Edb
Turun asema, 2.6.2019

VR Snps 11 10 4710 052-9
Turun asema, 13.8.2009



Juuso Peltomäen muistokirjoitus

Juuso peltomäen poika, Isto Peltomäki, jakoi ao. kirjoituksen FaceBook-ryhmälle Pienoisrautatieharrastajat.

Juuso Peltomäki (s. 1950) kuoli sairaskohtaukseen 7.1.2019. Juuso oli pitkäaikainen Märklin-pienoisrautateiden harrastaja. Ensimmäinen junaratamaisema rakentui Suomusjärven seurakunnan pappilan eli perheen silloisen kodin kellariin. Juuso oli Suomusjärvellä kirkkoherrana noin 20 vuoden ajan. Perhe muutti pappilasta vuonna 2008 ja se myytiin. Rata jäi niille sijoilleen eikä sen tilasta ole tietoa. Kuvaaja Veli Granön sivuilta löytyy kuva radasta ja Juusosta <https://veligrano.com/jupe/>

Juuso ei kuitenkaan jäänyt harmittelemaan ratansa kohtaloa, vaan keskittyi uusiin projekteihin. Viimeisin jäi kesken, mutta välissä rakentui ainakin yksi suurempi rataprojekti, joka löysi kodin Jämsän lelumuseosta.

Junarataharrastus oli tärkeä Juusolle, joka oli usein pöytänsä ylle maalaus- tai muun työn äärelle kumartuneena. Tietävästi hän sai ensimmäisen Märklin-radan 9-vuotiaana, mutta jäämistöstä on löytynyt jo 4-vuotiaana piirrettyjä juna-aiheisia kuvia. Innostus on siis alkanut varhain.

Juuson radat ovat tunnistettavia huolellisesti tehdystä maisemoinnista, rikkaasti toteutetusta valaistuksesta, suuresta ihmis- ja automäärästä sekä aktiivisesta ja iloisesta kyläelämästä, jossa ihmisillä on hauskaa ja paljon erilaista yhteistä tekemistä. Jokaisessa radassa on ollut kirkko ja hautausmaa, joiden mailla on runsaasti iloisia ihmisiä ja varsinkin lapsia. Se kertonee Juusosta pappina: kristittyinä eläminen oli hänelle ilon asia ja siksi seurakunnan tulee olla ihmisten kaikessa elämässä mukana.

Kirkollisessa elämässä Juuso oli värikäs persoona, joka ei antanut luutuneiden mielikuvien ja ennakkoluulojen määrittää omaa toimintaansa. 80-luvulla pidettiin poikkeuksellisen, että pappi ajoi keltaisella Vespalla paljain jaloin ja poltti piippua. Juuso saattoi kolektivirren aikana käydä sakastin rappusilla piipullisella ja pyysi suntiota keräämään kolehdin verkkaiseen tahtiin, jotta ehtii poltella rauhassa. Myöhemmin hän toki lopetti piipunpolton. Monet työtoverit ja seurakuntalaiset ovat muistaneet Juusoa erityisellä lämmöllä. Sen ohella Juuso oli myös ristiriitoja aiheuttanut persoona etenkin seurakunnan luottamushenkilöiden keskuudessa, jossa hän ei pitänyt perinteisestä tavasta tehdä asiat niin kuin ne on ennenkin tehty.

Ainakin Jämsän museoon päätyneet junarata kiersi monessa Model Expossa tai muussa pienoisjunaratanäyttelyssä. Myös aiemmin Juuso oli näyttelyissä mukana muun muassa Suomusjärven entiseen pappilaan jääneestä radasta irrotetuilla pienemmillä osilla. Monilla tässä ryhmässä olevilla lienee parempi muistikuva vuosien varrella näyttelyissä olleista Juuson junaradoista.

Juuso kirjoitti pienoisrautatieteen lehtiin artikkeleita junaratojen ja maisemien rakentamisesta 80- ja 90-luvuilla. Muiden muassa Mallikaupan, jonne jäämistönä ollut myyntikelpoinen tarvike toimitettiin myytäväksi, omistaja Arto Saarinen teki Juuson kanssa toimituksellista yhteistyötä lehtiartikkeleiden osalta.

Kerhomme on jälleen menettänyt pitkäaikaisen jäsenen ikuisten harrastajien kerhoon.



Höyryveturimatkat1009 Oy:n MUS 1942 saapuu 8.6.2019 Hangonsaaresta
Turku Itäisen/Åbo Östran asemalle.



Kuvat: Olli Savela



Silloin joskus 1990-luvun alkupuolelta, kun Kupittaaan uuden aseman
rakennustyöt olivat vasta alkamassa.

Fichtelbergbahn

Tämä kapearaiteinen rata on jatkuvassa ympärivuotisessa käytössä. Radan pituus 17,35 km ja se on avattu 20.7.1897. Radassa on erikoista se, että sillä on korkeuseroa 238 m. Kiskotuksen leveys 750 mm. Korkeusero aiheuttaa vetokalustolle kovat vaatimuksen. Liikennöinti tapahtuu vallan höyrykalustolla. Kalustona on viisi 99-sarjan veturia 73-76 ovat valmistanut Schwartzkopff Berliinissä vuosina 1928-1933. Veturit ovat 77-79 Lokomotivbau "Karl Marx" Babelsbergin valmistamat vuosina 1952-1956.



Oberwiesenthalin päässä sijaitsee kaluston huolto- ja korjaushalli. Koska vetureita on 5, 3 on kokoajan huollossa tai peruskorjauksessa. Kalusto joutuu korkeuserosta johtuen aika kovalle rasitukselle.



Kuvassa on veturityypin aluskehys huollettuna 29.7.2019, kuva Timo Heiskari
Tenderi 1/2020



Yllä on kuva, josta hyvin käy selville, kuinka kovalle rasitukselle vetokalusto joutuu. Sylinteriryhmä on repeytynyt irti rungosta. Viereisessä kuvassa on korjattuja pyöräkertoja. Kuvat Timo Heiskari.



Kuvassa on menossa kattilan korjaus veturille 991747-7. Numeron perusteella se ei kuulu radan vakiokalustoon. Konepaja on aika täydellinen, joten siellä voidaan tehdä kaikki peruskorjaukset itse. Kalustoon kuuluu myös pari dieselveturia, uudempi Schöma ja vanhempi romanialainen L45H. Nykyään kaikilla on kattavat nettisivut, www.fichtelbergbahn.de. Tästä linkistä löytyy kaikki muu tieto.

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Turussa osoitteessa Taskulantie 1, **keskiviikkona 25.3.2020 alkaen klo 18.00.**

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määräämät asiat.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Tapani Vuorio
puheenjohtaja

Heikki Uusvuo
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 2019
6. Käsitellään yhdistyksen tilit vuodelta 2019 ja toiminnantarkastajien lausunto
7. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille tilivelvollisille
8. Päätetään kokous



Kuva puutarharadalta, Cranzahl, Sachsen, 29.7.2019, kuva Timo Heiskari

Kevätkauden 2020 ohjelma

Yhdistyksen kerhoillat pidetään keskiviikkoisin klo 18.00 osoitteessa Taskulantie 1, Turku. Yhdistyksen sääntömääräinen **kevätkokous** pidetään 25.3.2020.

TAMMIKUU: 8.1.2020, 15.1.2020, 22.1.2020 ja 29.1.2020

HELMIKUU: 5.2.2020, 12.2.2020, 19.2.2020 ja 26.2.2020

MAALISKUU: 4.3.2020, 11.3.2020, 18.3.2020 ja 25.3.2020

HUHTIKUU: 1.4.2020, 8.4.2020, 15.4.2020 ja 22.4.2020

TOUKOKUU: 6.5.2020, 13.5.2020, 20.5.2020 ja 27.5.2020



Pressnitztalbahnin 99 1594-3 kesällä 28.7.2019. Valmistajalaatassa K447, kyljessä on teksti RBD Dresden Bw Aue, Deutsche Reichsbahn. Kuva Timo Heiskari