

1/2026



**Uuden kerhoradan kaavio
Reko WRge ravintolavaunu
Vanhan kerhoradan kuulumisia
Vr2 Turussa
Erilaisia vaihdereleitä
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde**

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

Sisältää:

Toimituksen mietteitä ad 2026
Reko WRge ravintolavaunu
Kuulumisia vanhalta kerhoradalta
Erilaisia vaihdereleitä
Vr2 Turussa
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde
Kevätkokouskutsu

TENDERIN 1/2026 toimittivat

Timo Heiskari
Olli Savela
Frej Reinholm

Kansikuva: Vr2 965 Turun satamassa.
Taustalla näkyy ilmarata, joka kuljetti kivihiiltä
Oy Vuoksenniska Ab:n/Ovako Oy:n rautatehtaalle
Pahaniemeen. Kuva: 30.1.1970 Frej Reinholm

Turun Kiskoliikennekerho ry. Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2026

Puheenjohtaja
Tapani Vuorio
Työmiehenkatu 9 as 25
20320 Turku
Puh. 040 820 9396

Varapuheenjohtaja
Eino Tuominen
Tampurinkatu 2 C 12
20660 Turku
Puh.

Sihteeri
Timo Heiskari
Rehtijärventie 180
31630 Minkiö
Puh. 040 568 4518

Jäsen
Pertti Silvan
Suovantie 55
20360 Turku
Puh. 040 5911614

Kerhon internet-sivut: www.teeh0.com/tklk
Sihteerin s-posti: [tim.heiskari\(at\)gmail.com](mailto:tim.heiskari(at)gmail.com)
Kerhosivuja ylläpitää sihteeri.



Kuvassa VR Fks 30803, jossa oli päätyovet läpikulkua varten, kuva Timo Heiskari 3.5.2003 Riihimäki

Toimituksen mietteitä AD 2026

Tätä kirjoittaessani eletään maaliskuun alkua ja odotellaan kesän tuloa. Kuluva vuotta on eletty jo tovin. Ihmisten arkea hallitsee jatkuva uutisvirta sodista ja ympäristöstä aiheuttaen ahdistusta ja jopa lapsikielteisyyttä. Maailman meno on tällä hetkellä sen verran hurjaa, että jokainen ihmetelkään näitä asioita ahdistumatta mielessään. Tässä on vierähtänyt Tenderi-lehden edellisen numeron ilmestymisestä pari vuotta. Nyt julkaistava numero ei tule ollenkaan paperiversiona. Syynä on painatuksen ja postituksen kalleus. Tässä on kuitenkin tapahtunut kerhon toiminnassa asioita, joista on hyvä tehdä juttuja jälkipolville.

Turun tunninjunan suunnitelma taitaa hautautua hamaan tulevaisuuteen. Hanke on saanut kovaa vastustusta kotimaassa. Hankkeelta puuttuu lisäksi EU:n rahallinen tuki, koska sitä ei nähdä taloudellisesti kannattavaksi. Samoin hankkeeseen vaikuttavat kunnat eivät osallistu rahallisesti suunnitelmaan. Se on ymmärrettävää tässä taloudellisessa tilanteessa. Aikoinaan hanke tunnettiin oikoratana Helsingin ja Salon välillä. Rata kulkisi Lohjan kautta samalla tavalla kuin tunninjunahankkeessa. Myös Salon merkitys Nokian aikana korostui molemmissa hankkeissa. Hanketta ovat ajaneet varsinkin Espoo ja Lohja, joille se olisi lisäruike rakentamiselle. Ratahanke kannattaisi mielestäni toteuttaa osittain kaksoisraiteisena. Tämä mahdollistaisi rataosuuden monipuolisempaa käyttöä. Se lisäisi myös rataosuuden toimintavarmuutta varsinkin, kun ajatellaan huoltovarmuutta. Länteen suuntautuva rataliikenne voi tulevaisuudessa olla entistä tärkeämpi. Itäliikenne on koko ajan hiipunut ja viimeisetkin tavarakuljetukset loppuvat ensi vuonna. Huoltovarmuuden kannalta mielestäni tärkein hanke on jäämerenrata.

Turun uudet matkustajaraiteet on otettu käyttöön. Jotenkin tuntuu oudolta, että mitään odotustiloja ei ole käytettävissä. Täten matkakeskus jäi torsoksi.

Turun kaupunkia vaivannut päättämättömyys korostuu Turun alueen raitiotiehankeissa. Suunnitelmia on tehty jo 30 vuotta. Valitettavasti Tampere ehti ensin. Hankkeelle olisi saatu varmasti EU-rahoitusta Tampereen tapaan. Raitiotie on niissä kaupungeissa, joissa se liikennöi, kaupungin ja sen lähialueen pääsuoni, jonka ympärille asutus keskittyy. Tällöin bussien ei välttämättä tarvitse kulkea keskusta kautta, vaan liikennöinti tapahtuu sopivilta raitiotieasemilta. Nyt näperrellään sähköbussilla, joita ei Suomen talvessa voi käyttää ilman dieselpohjaista lisälämmitystä. Jotenkin on aina tuntunut siltä, että kaikki infrahankkeet on toteutettu niin, että raitiotien tekeminen on mahdollisimman hankalaa ja kallista. Kaikkialla, missä raitiotie on toteutettu, se on elävöittänyt kaupunkikuvaa.

Timo Heiskari, kerhon sihteeri



DR:n Reko-ravintolavaunu



(OS) Toisen maailmansodan jälkeen Deutsche Reichsbahnilla eli DR:llä oli käytössä vanhoja Saksan eri osavaltioiden rautateiden henkilövaunuja (Länderbahnwagen), Deutsche Reichsbahnin 1920-luvulta lähtien kehittämiä rakenteeltaan ja kunnossapidoltaan yhdenmukaistettuja vaunuja (Einheitswagen), ulkomaisia vaunuja sekä yksityisvaunuja, jotka eivät 1950-luvulla enää vastanneet ajan vaatimuksia, olivat siis – käyttäkseni DDR-tyypistä käsitteistöä – *fyysisesti ja moraalisesti kuluneita*.

Koska vanhojen vaunujen kunnostus ja uustuotanto eivät kuitenkaan riittäneet rautatieliikenteen tarpeisiin, DR käynnisti 50-luvun puolivälissä ns. rekonstruointiohjelman (Reko-Programm), jossa edellä mainittuja erityyppisten vanhojen vaunujen rakennetta uudistettiin ja yhtenäistettiin eli rekonstruointiin. DDR-termi Rekonstruktion ei suinkaan tarkoittanut ennallistamista, ennalleen saattamista, vaan modernisointia, uudistamista. Länsi-Saksan DB:llä vastaavasta ohjelmasta käytettiin termiä Umbau (uudelleen rakentaminen, muutostyö). Reko-ohjelmalla pyrittiin saattamaan vanhat vaunut uusimmalle tekniselle tasolle sekä poistamaan vaunujen rakenteellisia ja teknisiä erilaisuuksia. Näin saatiin myös vähennetyksi työmäärää revisioiden yhteydessä sekä erilaisten varaosien määrää. Eli säästettiin työhön käytettävää aikaa ja resursseja.

Vuodesta 1957 alkaen rekonstruointiin kaksi- ja kolmiakselisia henkilövaunuja ja vuodesta 1964 alkaen neliakselisia vaunuja. Enimmäkseen muutostyöt teki Halberstadtin konepaja (Raw Halberstadt), mutta koska Raw Halberstadtilla ei ollut siihen aikaan tarpeeksi pitkää siirtolavaa, oli neliakselisten Reko-vaunujen osalta tyydyttävä 18,7 m:n pituuteen.

4-akselisista Reko-vaunuista tunnetuin lienee päivävaunusarja Bghwe/Bghw, jota rakennettiin yli 3000 vaunua aina 1970-luvun puoliväliin saakka. Suurin osa näistä vaunuista oli kuitenkin uustuotantoa.





Reko-Wagen 51 50 28-14 251-9 Bghw

Sachsenmodelle H0 (1:87)

Yllä olevan vaunutyyppin pohjalta aloitettiin WRge-ravintolavaunun tuotanto vuonna 1973.



MITROPA Speise-Büfettwagen 51 50 88-45 040-5 WRge (2. sarja)

Tillig TT (1:120)

REV | Go | 22.10.84

käyttöönotto 26.9.1975

DDR:n rautateillä oli 70-luvun alussa pula kotimaan liikenteen ravintolavaunuista, koska liikenteessä olevat päivävaunu-ravintolavaunuyhdistelmät (Halbspeisewagen) eivät riittäneet tyydyttämään kysyntää, varsinkin kun kotimaan liikenteen junat olivat melkoisen pitkiä. Koska Reko-vaunu-ohjelma oli edelleen käynnissä ja Halberstadtin konepajalla oli kaikki tilat valmiina, niin mikäpä siinä oli silloin kehittää ravintolavaunumalli hyväksi havaitujen Bghwe- ja BDghwse-vaunujen pohjalta.

WRge-vaunut rakennettiin vuosina 1973 – 1975. Koska 1. sarja, joka käsitti 20 vaunua, ei vielä riittänyt, tarvittiin vielä 30 vaunua käsittävä 2. sarja. Yhteensä valmistettiin 50 Reko-ravintolavaunua. Kaikki vaunut olivat uustuotantoa.

1. sarja: 20 vaunua

numerointi käyttöön otettaessa (alkuperäinen numerointi):

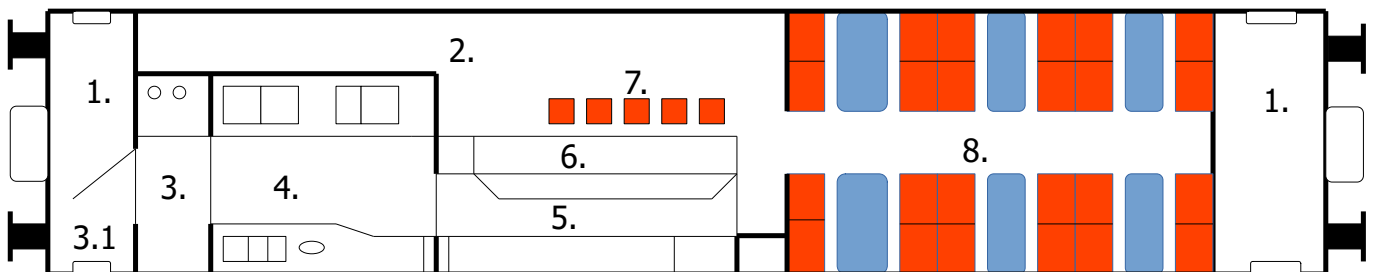
51 50 88-45 000-9 - 51 50 88-45 009-0 (valmistusvuosi 1973) 10 vaunua

51 50 88-45 010-8 - 51 50 88-45 019-9 (valmistusvuosi 1974) 10 vaunua

Ulkonaisesti 2. sarjan vaunut erosivat 1. sarjan vaunuista siinä, että bufetin takana oli kaksi ikkunaa, joissa oli valkoinen tausta. 1. sarjan vaunuissa näitä ikkunoita ei ollut, mikä aiheutti sen, että bufetti oli melko pimeä. 1. sarjan vaunuissa oli tarjoilutiskin edessä viisi kiinteää selkänöjällistä baarituolia, mutta 2. sarjan vaunuista ne jätettiin pois.

MITROPA Speise-Büfettwagen WRge

1. sarjan WRge-vaunun pohjapiirros/tilajako (mittasuhteet eivät ole oikeat)



1. eteinen, sisäänkäynnit
2. sivukäytävä
3. varastotila
- 3.1 varastotila oli laajennettavissa avaamalla osa takaseinästä eteiseen, jolloin sisäänkäyntiovi ei ollut käytettävissä
4. keittiö
5. bufetti (tarjoiluvälikkö)
6. tarjoilutiski
7. 5 selkänöjällistä baarituolia (vain 1. sarjan vaunuissa)
8. ruokailutila, 6 pöytää ja 24 paikkaa

2. sarja: 30 vaunua

numerointi käyttöön otettaessa (alkuperäinen numerointi):

51 50 88-45 020-7 - 51 50 88-45 049-6 (valmistusvuosi 1975)

WRge-vaunut eivät olleet perinteisiä ravintolavaunuja, koska niissä oli myös bufetti. Bufetin tarjoilutiskiltä tarjoilijat saattoivat noutaa ruoat ruokailutilaan asiakkaille vietäväksi, mutta matkustajat voivat myös itse ostaa tiskiltä syötävää ja juotavaa. Sen takia ravintolavaunuja käsittelevässä kirjallisuudessa ei tästä vaunutyypistä ole käytetty yhtenäistä termiä. Milloin käytetään termiä *Speisewagen*, milloin *Büfettwagen*, milloin *Speise-Büfettwagen*. Viimeksi mainittu termi tuntuu omasta mielestäni parhaalta.

Normaalisti ravintolavaunuissa on ruokailutilassa istumapaikkojen järjestys 2+1, mutta WRge-vaunussa järjestys on 2+2. Pöydät ja istuimet olivat nostettavissa ylös, mikä helpotti siivousta.

Vaunut soveltuivat sekä RIC- että PPW-liikenteeseen (vaunun numerossa oli vaihtomenetelymerkintä 51) ja kansainvälisyyttä osoittivat lisäksi ikkunoiden yläpuolella olevat merkinnot SPEISEWAGEN, VOITURE RESTAURANT, VAGONE-RISTORANTE ja БАГОМ РЕСТОРАН.

Tuskinpa ne kuitenkaan koskaan kävivät Pariisissa tai Roomassa, saati sitten Moskovassa. Ne olivat etupäässä kotimaan liikenteessä pikajunissa ja Städte-Express-junissa.

Lisäksi vaunuissa oli myös -merkki, joka viittasi PPW-liikenteeseen

Vaunujen alkuperäinen väritys:

katto: vaaleanharmaa, TGL 1808 Hellgrau (vastaa suunnilleen RAL 7000 Fehgrau -väriä), vuodesta 1982 alkaen peuranruskea, TGL 0247 Rehbraun (vastaa suunnilleen RAL 8000 Grünbraun-väriä)

kori, alustan pitkittäispalkit ja päädyt: Bordeaux'n punainen, TGL 0775 Bordeaux (vastaa suunnilleen RAL 3004 Purpurrot-väriä)

korin merkinnät: keltaoranssi, TGL 0308 Gelborange (vastaa suunnilleen RAL 1007 Narzissengelb-väriä), vuodesta 1982 alkaen vaalea norsunluu, TGL 0210 Hellelfenbein (vastaa suunnilleen RAL 1015 Hellelfenbein-väriä)

telit, Görlitz V: musta, TGL 1010 Schwarz (Tiefschwarz) (vastaa suunnilleen RAL 9011 Graphitschwarz-väriä)

Vuonna 1976 DR lanseerasi aivan uuden junakategorian. Toukokuussa 1976 SED:n IX:llä puoluepäivillä päätettiin nimittäin, että liikenneyhteyksiä Berliinin (siis Itä-Berliinin) ja piirikuntien pääkaupunkien välillä on parannettava. Homma kävi DDR:n oloihin nähden harvinaisen nopeasti. Uusi junakategoria oli Städte-Express. Se sai käyttöönsä aivan uudet vaunut, jotka VEB Waggonbau Bautzen oli rakentanut Tšekkoslovakian rautateille ČSD:lle. Mutta koska Tšekkoslovakian ja DDR:n välinen maksutase oli Tšekkoslovakialle negatiivinen, ei ČSD voinut ottaa niitä käyttöön. Näin Städte-Express sai heti käyttöönsä 43 1. luokan päivävaunua (littera Ame) ja 60 2. luokan päivävaunua (littera Bme). Vaunut olivat tyyppiä Y/B 70, pituus puskimineen 24,5 m. Ravintolavaunuja ei sisällynyt ČSD:lle tarkoitettuun kalustoon ja jostain sellaisia oli kuitenkin saatava.

Ensi alkuun 12 Bordeaux'n punaista WRge-vaunua sai samanlaisen norsunluu/oranssin väriyksen kuin uusissa Ame- ja Bme-vaunuissakin oli. Mistä valmistussarjasta ne otettiin, on lähteissä ristiriitaisia tietoja. Erich Preuß mainitsee kirjassaan "Der Städte-Express der Deutschen Reichsbahn", että ne olisi otettu 1. sarjasta, siis siitä, jossa on keittiön ja bufetin puoleisessa seinässä vain neljä ikkunaa. No, itse en ole vielä tähän mennessä nähnyt ainoatakaan kuvaa, jossa Städte-Expressissä olisi ollut 1. sarjan WRge-ravintolavaunu. Netissä oli vielä jokin aika sitten Reko-vaunuille omistettu sivusto, mutta sitä ei valitettavasti enää ole. Jos nyt oikein muistan, niin juuri tältä sivulta sain tiedot, kummasta sarjasta Städte-Expressin ravintolavaunut saatiin. Samat tiedot saa myös Drehscheibe Online-sivustolta, osa 10 – Wagen-Forum, "Frage zu DR WRge in Städte-Express-Lackierung".

Jotenkin luotan näihin lähteisiin enemmän kuin Preußin antamaan tietoon, vaikka hän oli-kin, alun perin rautatieläinen Deutsche Reichsbahnilla, tunnettu rautateitä käsittelevien kirjojen tekijä ja myös *Fahrt frei* -lehden toimittaja.

Siispä nojaudun jo lakkautetun bghw-wagen-sivuston ja Drehscheibe Onlinen tietoihin.

Vuonna 1976 maalattiin 2. sarjasta 12 WRge-vaunua Bordeaux'n punaisesta norsunluu/oranssin väriseksi. Vaunujen numerot olivat 51 50 88-45 020-7 - 51 50 88-45 031-4. Vuosina 1985 ja 1987 maalattiin vielä 8 vaunua norsunluu/oranssin väriseksi, numerot olivat 51 50 88-45 033-0, 035-5, 036-3, 042-1, 043-9, 046-2, 048-8 ja 049-6. Yhteensä 20 vaunua. Kaikissa vaunuissa oli keittiön ja bufetin puoleisessa seinässä kuusi ikkunaa.



Eri lähteissä on neljä kirjoitustapaa käytössä: Städteexpress, Städte-Express, Städteexpresß ja Städte-Expresß



Speise-Büfettwagen 51 50 88-45 021-5 WRge (2. sarja) Sachsenmodelle H0 (1:87)
REV | Go | 18.4.80

käyttöönotto 14.5.1975, vuonna 1976 Städte-Express-väreihin
numeroinnin muutos 23.6.1986: 51 50 88-15 021-1 WRge

Städte-Expressin ravintolavaunuissa oli alkuaikoina merkintä SPEISEWAGEN ja ikkunoiden yläpuolella sama merkintä vielä ranskaksi, italiaksi ja venäjäksi. SPEISEWAGEN poistettiin

80-luvulla ja korvattiin merkinnällä MITROPA, samalla poistettiin ranskan-, italian- ja venäjänkieliset tekstit ikkunoiden yläpuolelta. Tosin alan harrastajat ovat nähneet vielä 90-luvun alussa sellaisia vaunuja, joissa edelleenkin on ollut merkintä SPEISEWAGEN.



Speise-Büfettwagen 57 50 88-45 024-9 Wrge (2.sarja)

Tillig TT (1:120)

REV | Go | 25.2.80

käyttöönotto 5.6.1975, vuonna 1976 Städte-Express-väreihin
numeroinnin muutos 21.2.1986: 51 50 88-15 024-5 WRge

Tässä Tilligin mallissa on useita kummallisuuksia. Vaihtomenettelymerkintä on 57, mutta sen pitäisi olla 51 (vaunu on sallittu RIC- ja PPW-liikenteeseen). Numero 57 tarkoittaisi, että vaunu on sallittu vain PPW-liikenteeseen. Tarkistusnumero on kuitenkin oikein, mutta olisi oikeastaan 3, jos vaunun numero olisi laskettu 57 mukaan lukien.

Oikea numero on 51 50 88-45 024-9.

Vaunun littera on virheellisesti Wrge, mutta sen pitäisi olla WRge. Lisätunnus r tarkoittaa, että kyseessä olisi varsinainen bufettivaunu eli itsepalveluravintolavaunu.

Ikkunoiden yläpuolella on kyllä ranskaksi ja italiaksi, mutta ei enää venäjäksi, että kyseessä on ravintolavaunu, venäjän tilalla onkin ravintolavaunu saksaksi.

Siis SPEISEWAGEN on merkitty kolme kertaa! DR-vaunujen harrastajatkään eivät osanneet kertoa, miksi BTTB/Tillig on merkinnyt tekstin SPEISEWAGEN ylös oikealle ja alas, kun sitä heiltä kyselin. Pysynee Tilligin omana salaisuutena. Kyseessä on vanha BTTB-malli, jota Tillig on vielä valmistanut parannetuin merkinnöin ja tekstein.



MITROPA Speise-Büfettwagen 51 50 88-15 028-6 WRg (2.sarja) Tillig H0 (1:87)

REV | Hib | 24.1.86

käyttöönotto 3.7.1975, vuonna 1976 Städte-Express-väreihin

numerointi käyttöön otettaessa: 51 50 88-45 028-0 WRge, numeroinnin muutos 24.1.1986

Ikkunoiden yläpuolella olevat ranskan-, italian- ja venäjänkieliset ravintolavaunua tarkoittavat tekstit on poistettu ja SPEISEWAGEN-merkinnät on korvattu MITROPA-merkinnöillä. Vaunussa on nyt myös ravintolavaunua merkitsevät piktogrammit (veitsi ja haarukka ristissä). Erikoista tässä mallissa – eikä pelkästään mallissa, vaan myös esikuvassa – on, että siinä ei ole Mitropan embleemejä. Normaalisti se oli 4. ja 5. ikkunan sekä valkoisten ikkunoiden välissä, kuten seuraavan sivun kuvissa.

7. ja 8. numero (lämmitys ja nopeus) on nyt – kuten myös seuraavan sivun kuvissa – 15. Tästä lisää artikkeliin loppupuolella.



MITROPA Speise-Büfettwagen 51 50 88-15 038-5 WRg (2. sarja) Brawa N (1:160)

REV | Go | 27.6.86

käyttöönotto 10.9.1975

numerointi käyttöön otettaessa: 51 50 88-45 038-9 WRge, numeroinnin muutos 27.6.1985

Tässä mallissa Mitropan embleemit ovat normaaleilla paikoillaan ja DR:n tunnus oranssilla alueella samassa linjassa embleemin kanssa. Nyt on vain niin, että tämän vaunun esikuva, nro 038, ei ollut koskaan Städte-Expressin väreissä, vaan pysyi koko ajan alkuperäisessä Bordeaux'n punaisessa väriyksessä.

Städte-Express-vaunujen väriyty:

katto: vaaleanharmaa, TGL 1808 Hellgrau (vastaa suunnilleen RAL 7000 Fehgrau-väriä), vuodesta 1982 alkaen peuranruskea, TGL 0247 Rehbraun (vastaa suunnilleen RAL 8000 Grünbraun-väriä)

korin yläosa: norsunluu, TGL 0220 Elfenbein (vastaa suunnilleen RAL 1014 Elfenbein-väriä)
 korin alaosa, alustan pitkittäispalkit ja päädyt: oranssi, TGL 0408 Orange (vastaa suunnilleen RAL 2000 Gelborange-väriä)

korin merkinnät: vaalea norsunluu, TGL 0210 Hellelfenbein (vastaa suunnilleen RAL 1015 Hellelfenbein-väriä)
telit, Görlitz V: musta, TGL 1010 Schwarz (Tiefschwarz) (vastaa suunnilleen RAL 9011 Graphitschwarz-väriä)

Vuodesta 1986 vuoteen 1990 vain viidessä WRge-vaunussa säilyi alkuperäinen Bordeaux'n punainen maalaus, kaikki 2. sarjan vaunuja:

51 50 88-15 032-8

käyttöön otettaessa 31.7.1975 numerointi oli 51 50 88-45 032-2

51 50 88-15 038-5

käyttöön otettaessa 10.9.1975 numerointi oli 51 50 88-45 038-9

EI OLLUT KOSKAAN
STÄDTE-EXPRESS-VAUNU

51 50 88-15 039-3

käyttöön otettaessa 18.9.1975 numerointi oli 51 50 88-45 039-7

51 50 88-15 041-9

käyttöön otettaessa 1.10.1975 numerointi oli 51 50 88-45 041-3 ja

51 50 88-15 044-3

käyttöön otettaessa 27.10.1975 numerointi oli 51 50 88-45 044-7

Brawa on ilmeisesti käyttänyt vaunun nro 038:n kohdalla "taiteellista" vapauttaan, eikä se nyt mikään suuri synti ole.

Ensimmäiset seitsemän Städte-Express-junaa, jotka aloittivat liikennöinnin vuoden 1976 viimeisellä neljänneksellä, lähti aamulla piirikuntien pääkaupungeista Berliiniin (Berlin-Lichtenberg, välillä myös Berlin Ostbahnhof) ja paluu Berliinistä piirikuntakaupunkeihin oli aina iltapäivällä. Myöhemmin Städte-Express-junapareja tuli vielä viisi, joista neljällä oli aamuinen lähtö Berliinistä. Viimeinen, "Thomaner", tuli 27.5.1990 Berliinin ja Leipzigin välille, siis vähän ennen kuin DDR lakkasi olemasta. Näissä junissa oli enemmän matkustusmukavuutta kuin perinteisissä pikajunissa, pysähtyivät vain muutamalla välisasemalla, eivätkä ne pelkästään olleet SED:n alemman tason puoluepamppuja varten, kuten länsi-saksalaiset lehdet kirjoittivat. 70-luvun puolivälissä oli energiakriisi, joten henkilöautoja ei saanut käyttää työmatkoihin, vaan oli käytettävä julkisia kulkuneuvoja.

Miksi sitten näitä laatuja varten ei ollut tyyliin sopivia ravintolavaunuja, siis varsinaisia ravintolavaunuja? No, siihen ei ole annettu koskaan suoraa vastausta. Ottfried Köhler mainitsee tosin Eisenbahn-Jahrbuch 1977:ssä, että yhdistettyyn ravintola-buffetivaunuun oli päädytty siksi, koska Städte-Express-junien matka-ajat olivat enimmäkseen melko lyhyet. Varsinainen syy lienee, että varsinaisia ravintolavaunuja ei vaan ollut silloin saatavilla. Pisin matka-aika oli kuitenkin Meiningenin ja Berliinin välillä liikennöivällä Städte-Expressillä, vähän yli viisi tuntia. Kyllä siinä jo rupeaa hiukomaan. Juna oli "Rennsteig", joka lähti Meiningenista jo klo 3.55 ja oli Berliinissä klo 9.04. "Rennsteig" aloitti ensimmäisenä Städte-Express-liikenteen, tarkemmin sanottuna 25.10.1976.

Städte-Express-junien ravintolavaunut olivat hyvin varustettuja, oli saatavissa sellaista olutta, jota ei aina saanut kaupasta. Jos tavallisesta pikajunasta jokin oli loppuunmyyty, niin Städte-Expressissä asiat olivat toisin. Erich Preuß mainitsee, että oluen kulutus oli toisinaan niin runsasta ja meno sen verran hurjaa, että anniskelumääräyksiä oli muutettava ja olutta sai vasta klo 9 jälkeen. Tosin tarjonnan laatu ja määrä ajan mittaan laskivat, 1980-luvun loppupuolella yhteiskunnan pulatalouden ilmiöt alkoivat tuntua myös ravintola-

vaunuissa. No, sitten oli tyytyminen nakkimakkaraan, kun muuta ei ollut saatavilla. Arvos-
telun kohteita oli myös istumapaikkojen vähyys, 24 paikkaa on toki kovin vähän. Städte-
Express-junat olivat sentään melko pitkiä, tavallinen kokoonpano oli 5 Ame- ja 6 Bme-vau-
nua sekä 1 WRge-vaunu näiden välissä.

Henkilökuntapulan vuoksi jouduttiin usein luopumaan tarjoilusta osastoihin ja myös itse ra-
vintolavaunussa. Silloin vaunusta tuli se, mihin se oikeastaan oli suunniteltukin eli itsepal-
veluravintolavaunuksi. Tämä aiheutti itsepalvelutiskille pitkät jonot molemmista suunnista.
WRge-vaunut erottuivat selvästi Ame- ja Bme-vaunujen keskeltä, koska korkeusero oli
melkoinen, 300 mm! Ame- ja Bme-vaunujen korkeus on 4230 mm ja WRge-vaunujen kor-
keus 3930 mm kiskonharjasta mitattuna. Ja pituuserokin oli huomattava.

Jotta toiminta ravintolavaunuissa saataisiin yksinkertaisemmaksi, mikä tietysti tarkoitti sitä,
että luovuttiin tarjoilijoista, DR muutti vuosina 1985 – 1988 koko 1. sarjan ja viisi 2. sarjan
vaunua itsepalveluravintolavaunuiksi (Büfettwagen), yhteensä 25 vaunua. Kaikki istuma-
paikat ja pöydät poistettiin ja ne korvattiin kolmella seisomapöydällä.



MITROPA Büfettwagen 50 50 87-15 603-8 Wgr (1. sarja)

Tillig H0 (1:87)

REV | Go | 12.12.85

numerointi käyttöön otettaessa 3.12.1973: 51 50 88-45 002-5 WRge

muutos bufettivaunuksi/itsepalveluravintolavaunuksi 12.12.1985, littera aluksi Wgrge

1. sarjan selvin tunnusmerkki on keittiön ja bufetin puoleinen seinä. Siinä on keittiön ikkunan ja ruokailutilan ikkunoiden välissä melkoisen tyhjä osuus. Ikkunoiden vieressä on nyt itsepalveluravintolavaunusta kertova piktogrammi, jalallinen juomalasi.

Alla olevissa kuvissa on sama vaunu Tilligin TT-versiona.



MITROPA Büfettwagen 50 50 87-15 603-8 Wgr (1. sarja)

Tillig TT (1:120)

Bufettivaunujen numerointi muuttui lähes kokonaan. 1. ja 2. numeroksi tuli 50 (aikaisemmin 51), 5. ja 6. numeroksi tuli 87 (aikaisemmin 88) ja yksilönumeroksi/juoksevaksi numeroksi tuli 600 – 624.

Esimerkiksi tämän artikkelin alussa (sivulla 2) mainitun Bordeaux'n punaisen WRge-vaunun 51 50 88-45 040-5 numerointi muutettiin 2.8.1985 muotoon 51 50 88-15 040-1 WRge ja 14.10.1987 bufettivaunoksi 50 50 87-15 619-4 Wgrge, myöhemmin Wgr. Kirjaintunnusten ja numeroinnin selitykset ovat artikkelin lopussa.



MITROPA Büfettwagen 50 50 87-15 616-0 Wgr (2. sarja)

Brawa N (1:160)

REV | Go | xx.x.xx

numerointi käyttöön otettaessa 4.9.1975: 51 50 88-45 037-1 WRge

numeroinnin muutos 21.3.1986: 51 50 88-15 037-7 WRge

muutos bufettivaunuksi/itsepalveluravintolavaunuksi 26.6.1987, littera aluksi Wrge

5. ja 6. numero 87 ja lisätunnus **r** ilmoittavat, että kyseessä on bufettivaunu/itsepalveluravintolavaunu.

Bufettivaunujen väritys:

katto: peuranruskea, TGL 0247 Rehbraun (vastaa suunnilleen RAL 8000 Grünbraun-väriä)

korin yläosa: norsunluu, TGL 0220 Elfenbein (vastaa suunnilleen RAL 1014 Elfenbein-väriä)

korin alaosa, alustan pitkittäispalkit ja päädyt: peuranruskea, TGL 0247 Rehbraun (vastaa suunnilleen RAL 8000 Grünbraun-väriä)

korin merkinnät: vaalea norsunluu, TGL 0210 Hellelfenbein (vastaa suunnilleen RAL 1015

Hellelfenbein-väriä)

telit, Görlitz V: musta, TGL 1010 Schwarz (Tiefschwarz) (vastaa suunnilleen RAL 9011 Graphitschwarz-väriä)

Reko-ravintolavaunut poistettiin DR:n kalustosta jo ennen vuotta 1994, joten yksikään vaunu ei tullut enää uudelle DB AG:lle. Mutta monet museorautatiet saivat hyvää täydennystä omaan vaunuparkkiinsa.

Kirjaintunnukset

WR = ravintolavaunu

B = 2. luokan päivävaunu

D = matkatavaravaunu

g = henkilövaunu, jossa on kumiset ylikulkusuojat

h = 4- tai useampiakselinen päivävaunu, jossa on keskikäytävä ja ylikulku päädyissä

w = kevyt 4-akselinen läpikuljettava henkilövaunu, jonka taara on enintään 32 tonnia

s = matkatavaravaunu, jossa on sivukäytävä tai päivävaunu, jossa on matkavaraosasto ja sivukäytävä

e = henkilövaunu, jossa on sähkölämmitys

Lisätunnus **e** poistettiin vuosina 1985 - 1987. Samoihin aikoihin suurin sallittu nopeus laskettiin 140 km:stä/h 120 km:iin/h (vaunun 7. ja 8. numero: 45 →15).

Nopeuden laskeminen 120 km:iin/h ei liittynyt niinkään DR:n ratojen päällysrakenteen kehittämiseen, junat kun eivät koskaan kulkeneet yli 120 km/h, vaan sillä saatiin vaunujen korjausvälejä pidennetyksi.

Henkilövaunun numeron koostumus

1. ja 2. numero: vaihtomenettelymerkintä

50 = vain kotimaan liikenne

51 = soveltuu RIC-/PPW-liikenteeseen

3. ja 4. numero: omistaja

50 = DR (DDR)

5. ja 6. numero: vaunutyyppi

28 = 4-akselinen 2. luokan päivävaunu, jossa 8 osastoa

88 = ravintolavaunu

87 = ravintolavaunu, bufetti- tai baarivaunu, jossa matkatavaraosasto

7. ja 8. numero: nopeus ja lämmitys

14 = nopeus enintään 120 km/h ja sähkölämmitys 1000 V 16 2/3 Hz:n vaihtovirralla sekä höyrylämmitys

15 = nopeus enintään 120 km/h ja sähkölämmitys 1000 V 16 2/3 Hz:n ja 1500 V 50 Hz:n vaihtovirralla sekä höyrylämmitys

45 = nopeus 121 km/h - 140 km/h ja sähkölämmitys 1000 V 16 2/3 Hz:n ja 1500 V 50 Hz:n vaihtovirralla sekä höyrylämmitys

9., 10. ja 11. numero: yksilönumero/juokseva numero

12. numero: tarkistusnumero

Huomautuksia:



Международное Сообщение (Meždunarodnoe Soobšenie)
Kansainvälinen liikenne

MITROPA
Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft
(lyhenteen alkuperäinen merkitys)

ППВ / PPW
Правила пользования вагонами в международном сообщении
(Pravila pol'zovaniâ vagonami v meždunarodnom soobšenii)
Vaunujen käyttömääräykset kansainvälisessä liikenteessä

RIC
Regolamento Internazionale delle Carrozze
Sopimus henkilövaunujen vaihdosta ja käytöstä kansainvälisessä liikenteessä

RAL
Reichs-Ausschuß für Lieferbedingungen
(lyhenteen alkuperäinen merkitys)

TGL
Technische Normen, Gütevorschriften und Lieferbedingungen

Lähteet:

Autorenkollektiv unter Leitung von Ing. Ing.-Päd. Werner Prausner: Reisezug- und Güterwagen. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1988

Estler, Thomas: Reisezugwagen der DDR bis 1993, Typenkompass. transpress Verlag, Stuttgart 2012

”Frage zu DR WRge in Städte-Express-Lackierung”
10 - Wagen-Forum, Drehscheibe Online
<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?031,10318410,page=all>

Köhler, Gottfried: Städteexpresszüge der Deutschen Reichsbahn – betriebliche und konstruktive Grundsätze, teoksessa Eisenbahn-Jahrbuch 1977. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1977

Preuß, Erich: Der Städte-Express der Deutschen Reichsbahn. transpress Verlag, Stuttgart 2003

”Städte-Express war der schnellste Zug der DDR”
<https://www.mdr.de/geschichte/ddr/wirtschaft/verkehr/schnellzug-staedte-express-prestigeobjekt-ddr-ic100.html>

Wagner/Wagner/Deppmeyer: Reisezugwagen deutscher Eisenbahnen. Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv 6.2. alba, 1987

Theurich/Deppmeyer: Reisezugwagen deutscher Eisenbahnen. Speisewagen, Schlafwagen und Salonwagen. Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv 6.3. alba, 1988

WAGEN. Das Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen. Herausgegeben von Leonhard Bergsteiner und Michael Dostal. GeraMond, München 1998 -

D1/Vr2-“Ankat” Turun vetureina

(FR) Uusi vaihtoveturisarja suunniteltiin lähinnä L1/Vr1-veturin pohjalta, käyttäen kuitenkin useita samanlaisia ratkaisuja kuin aiemmin rakennetuissa K5/Tk3-sarjan vetureissa. Tampella tilattiin 16 kpl D1-vetureita, jotka valmistuivat vuosien 1930 ja 1931 aikana. Vuonna 1942 sarjamerkintä uudistus muutti L1:n Vr1:ksi, D1:n Vr2:ksi ja K5:n Tk3:ksi. Vuonna 1943 Tampella tilattiin 12 kpl lisää Vr2-vetureita, mutta sota-ajan raaka-ainehankintavaikeuksien vuoksi tehdas ei pystynyt toimittamaan vetureita. Turkuun saatiin Vr2-vetureita vasta sotien jälkeen. Kouvolassa vuonna 1944 olleet Vr2-veturit, numerot 961, 962, 963 sekä 964 siirtyivät Turkuun tammikuussa 1948.



Vr2 963 on juuri tuonut vaunut Hankkijan konevaraston raiteelle lastattavaksi.
Turku, Pansiontie 4
Heinäkuu 1969



Vr2 964
Turku, Linnanaukon satama
Helmikuu 1970



Vr2 965
Turku, Pahanieniemi
Heinäkuu 1969

Numerot 955 ja 959 olivat vuonna 1944 Sortavalassa ja Turkuun 955 tuli 4.4.1956 ja 959 kesäkuussa 1957. Vuonna 1944 viimeisenä Viipurissa ollut 965 tuli Turkuun vuonna 1957. Veturi siirrettiin Ouluun toukokuussa 1966, minkä jälkeen se tuli jälleen Turkuun.

Vr2 964:n mielenkiintoinen tarina



Vr2 964 lähdössä satamaan 34 vaunun kanssa.
Turku asema
Kesäkuu 1968

Lokakuun 16. päivänä 2015 Vr2 964:llä ajettiin Toijalan Veturimuseon edustalla koekäyttöluvalla.

1950- ja 1960-lukujen voimakkaasta dieselöintikaudesta huolimatta Vr2-veturit palvelivat ratapihoilla ja satamissa aina 1970-luvulle asti.

VR:n lopetettua höyryveturien käytön vuonna 1975 viimeinen VR:n kaupallisessa liikenteessä toiminut höyryveturi oli Kuopion yöpäivystäjänä ollut Vr2 958, jonka työvuoron päättyessä vuorokausi vaihtui lokakuuksi 1975.

Lähde: Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry

Kuvat: Frej Reinholm

Veturi otettiin käyttöön marraskuussa 1931 Tampereella.

Siirrettiin Viipuriin elokuussa 1939.

Vuonna 1944 veturi siirrettiin Kouvolaan ja tuli Turkuun tammikuussa 1948.

Veturi oli Turussa vuodesta 1948 vuoteen 1970 ja siirrettiin Toijalaan vuonna 1971.

Poistettiin liikenteestä 1974.
Omalla voimallaan veturi kulki vielä kesäkuussa 1974.

VR hylkäsi veturin toukokuussa 1977.

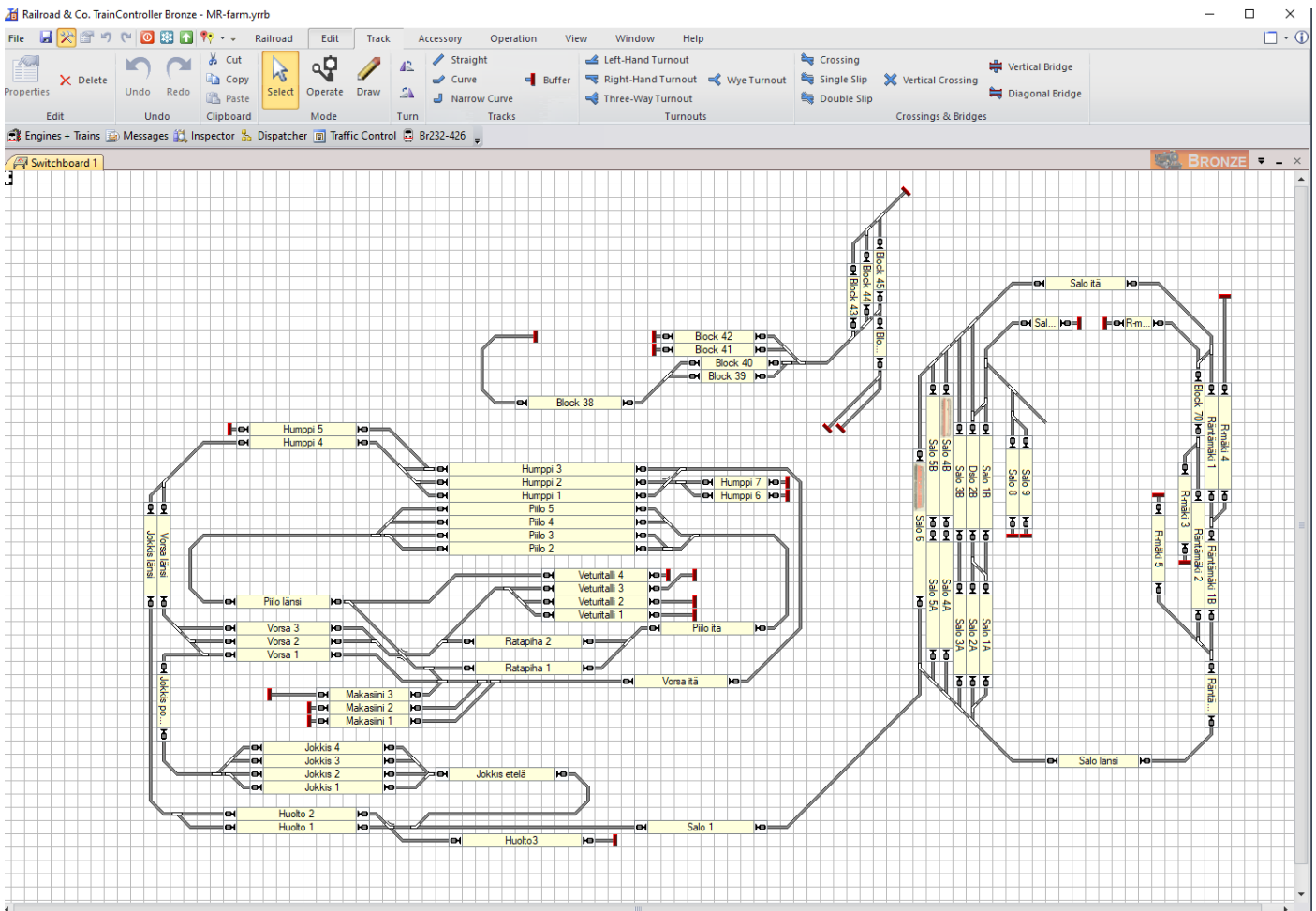
Veturi säästyi romutukselta ja jäi Toijalaan veturitalleille. Se on säilynyt hyväkuntoisena ja on nykyisin Toijalan Veturimuseossa.

Kuulumisia kerhoradalta

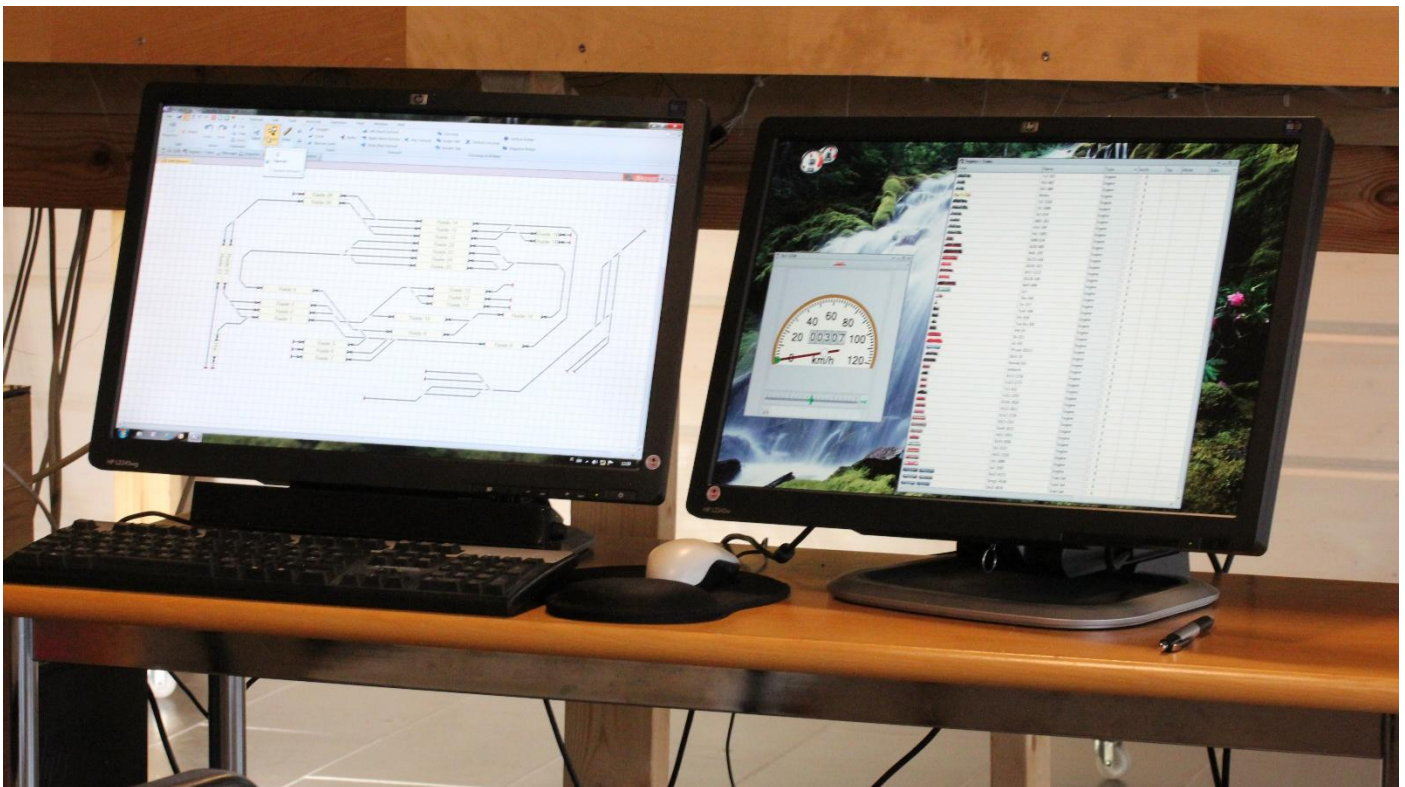
Kerhorataan on nyt yhdistetty Esko Ampion rakentama rata. Eskon rakentama sähköistys on säilytetty ennallaan. Digitaaliohjaus on yhdistetty nykyiseen järjestelmään, jolloin junia voidaan ajaa yhdellä ohjaimella tai tietotokoneella. Rataa on muutenkin kunnostettu kuin digitalisoimalla rata. Saumat on korjattu ja valaistusta lisätty sekä vialliset vaihteet uusittu.



Kuvassa näkyy radan pätkä, jolla molemmat rakennelmat on yhdistetty. Eskon radan vaihteistoja ei ole tarkoitus digitalisoida, koska niillä on oma linjaohjaus.



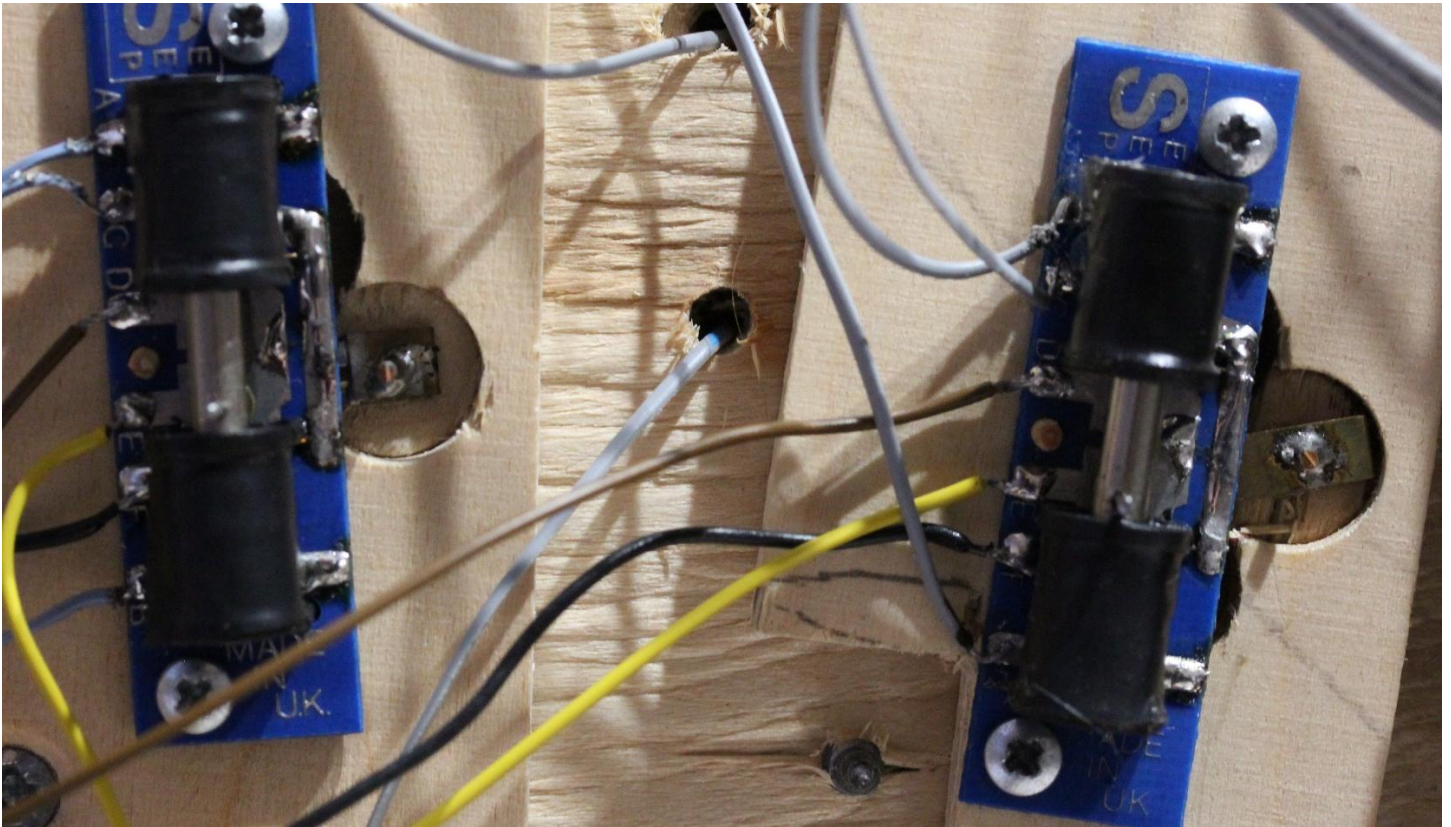
Tältä näyttää ratakaavio tietokoneruudulla. Oikealla on kerhorata. Keskellä ylhäällä on H0e-rata. Vasemmalla on taas minun ratani. Eskon rata ei näy tässä kaaviossa vielä, mutta on jo päivitetty ohjelmaan.



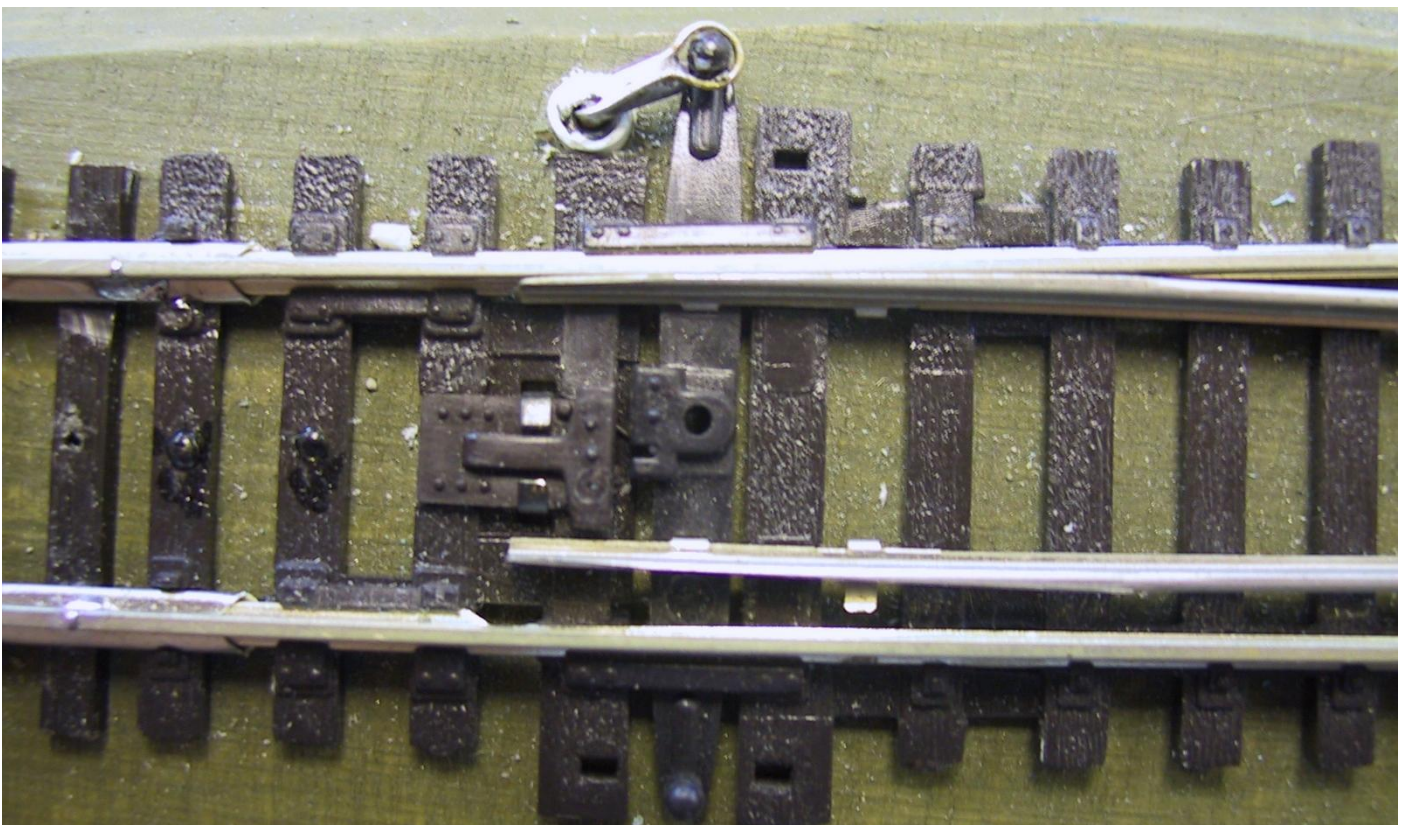
Tältä homma näyttää ruudulla. Vasemmalla ratakaavio ja oikealla lista junista ja ohjauspaneeli. Radat on yhdistetty siten, että junat voidaan ajaa Eskon radalta kerhoradan kautta omalle radalle ja päinvastoin.

Vaihdemoottorit pienoisrautatiellä

Tässä jutussa kerrotaan vaihdemoottoreista ja niiden välityksistä alapuolisessa asennuksessa.

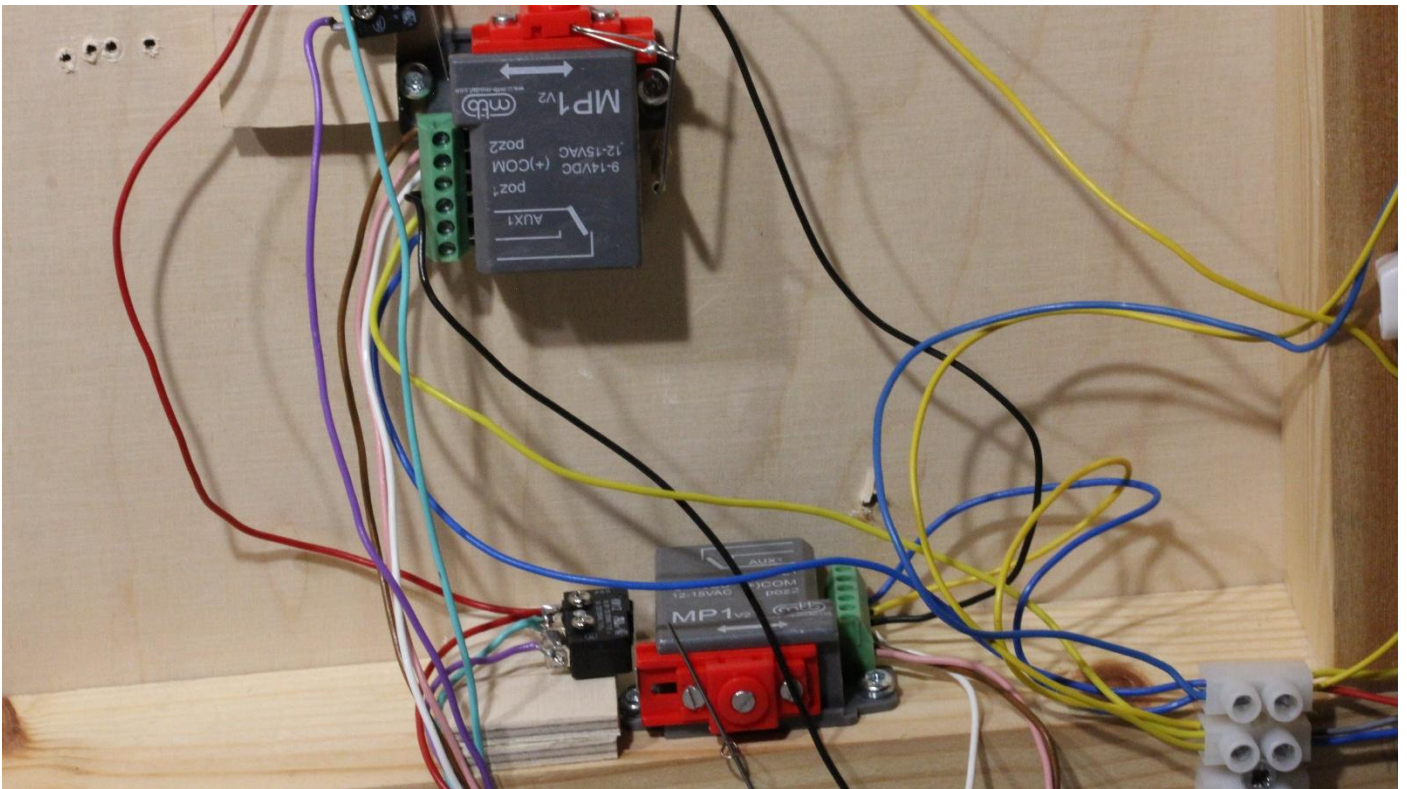


Kuvassa on 2 kerhoradassa käytettyä Peco-vaihdemoottoria. Siihen on tehty erillinen välitysmekanismi, jolla toiminta välittyy alla olevan kuvan vaihteeseen. Myös vaihde on Peco-100. Moottorissa olevaa kytkintä käytetään vaihteen kärjen napaisuuden vaihtoon.

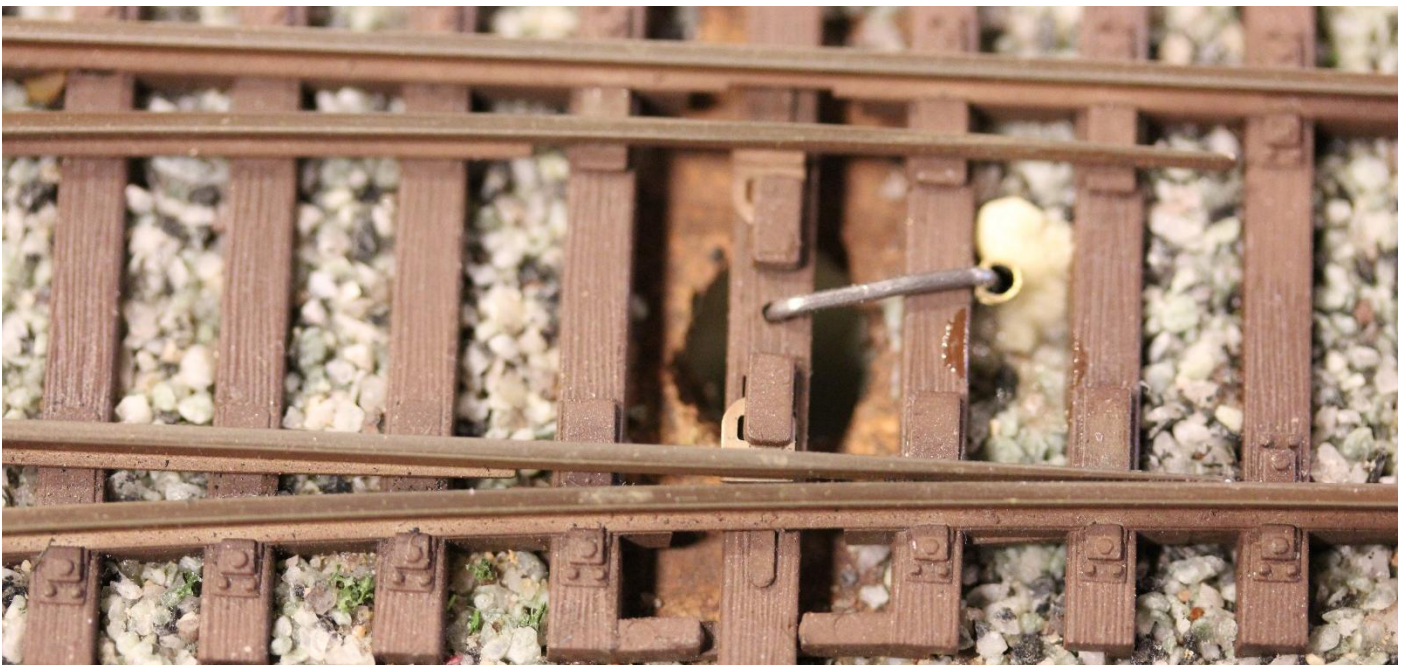


Omalla radalla olen käyttänyt kahta moottorityyppiä, Weinert- ja Conrad-merkkisiä moottoreita. Conradin moottoreita ei ole enää saatavana. Weinert on osoittautunut luotettavaksi ja edulliseksi vaihtoehdoksi. Välitys on hoidettu suorana välityksenä. Kuvassa on molemmat asennustavat. Moottorien liike on helppo säätää.

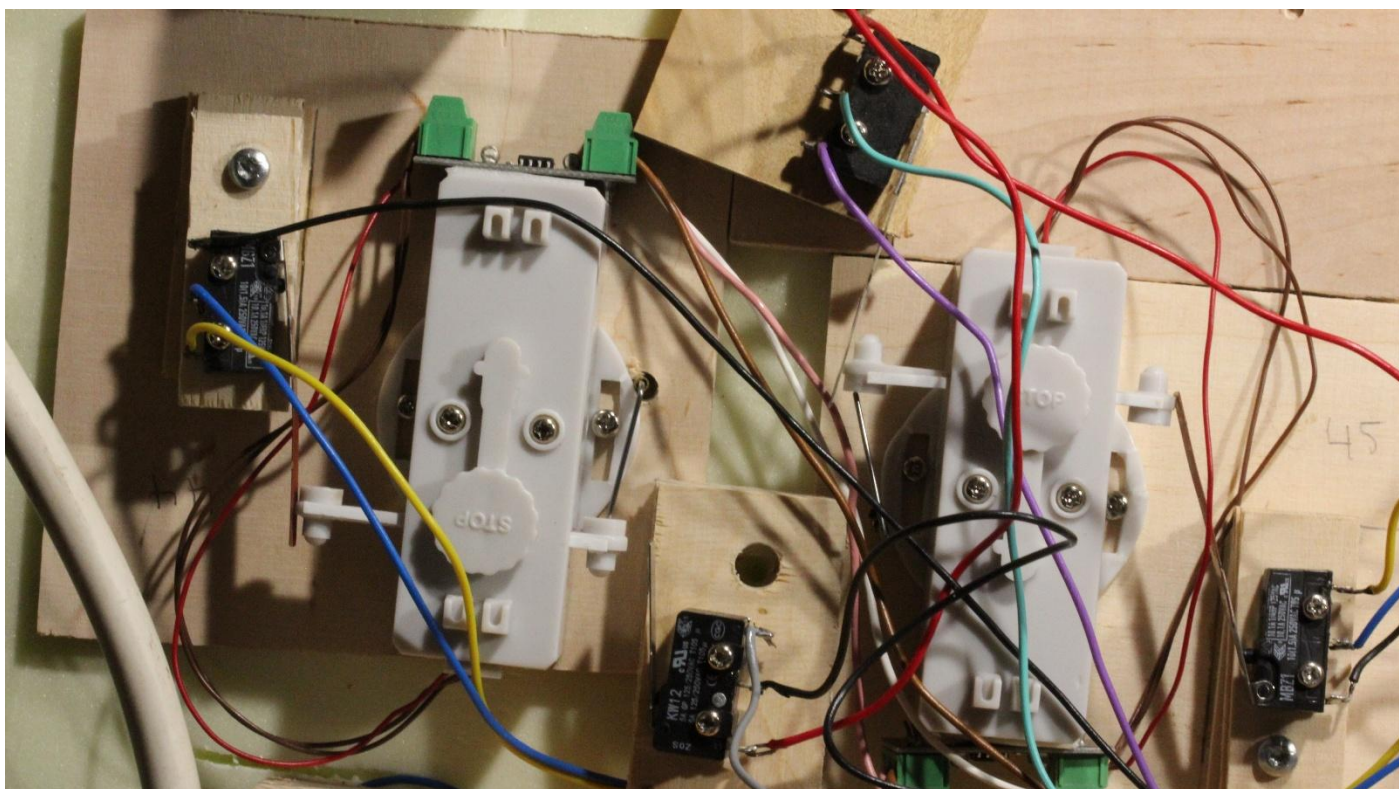
Kuvassa näkyvät kytkimet ovat näyttötaulun ledeille.



Alemmassa kuvassa näkyy hyvin välitys Rocon vaihteeseen. Kuvassa näkyvä reikä ei ole tarpeellinen.



Seuraavassa kuvassa on esitetty Conradin vaihteen asennus. Kuvassa on moottoria kohden 2 mikrokytkintä. Toinen kytkin on kärjen napaisuuden vaihtoa varten ja toinen näyttötaulun ledeille. Lisäksi kuvassa näkyy tässä moottorityypissä tarvittava moottorin napaisuuden vaihtaja digitaaliohjausta varten. Weinertin moottorissa MP-1 ei tarvita muunninta ollenkaan. Lisäksi nyt on myös malli MP-2, jossa 2 mikrokytkintä. Malleissa MP-1 ja MP-2 on nätisti toimiva hiljainen moottori. Asennusta helpottaa johtojen ruuvi-liitokset. Kuvassa näkyvä välitysratkaisu toimii myös H0e-radassa.



Moottorien ohjaus tapahtuu vallan digitaalisesti. Olen käyttänyt Digikeijs DR4018 ohjaimia vaihdemoottorien ohjaamiseen. Ne on ollut helppo ohjelmoida ja ketjuttaa. Kuva on kerhoradan ohjaimista.



Nykyään tämän laitteen valmistaja on vaihtunut ja löytyy nimellä <http://www.yamorc.de/>. Uudet mallit voi ohjelmoida helpommin USB-portin kautta. Ne sopivat kaikkien digiohjaimien kanssa. Itselläni on käytössä Rocon z11-keskusyksikkö. Käytän järjestelmää langattomalla Rocon kauko-ohjaimella sekä tietokoneohjelmalla. Ohjelmaan on liitetty tunnistimet veturien liikkeitä varten.

Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde E.V. Schwarzenberg

Yhdistyksellä on oma rautatiemuseo, josta löytyi muutamia mielenkiintoisia vaunuja.

<https://www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de/>



Reisezugwagen Gattung sächs. 189 Di

Dieser 4.Klasse-Stehwagen wurde 1884 in eigener Werkstatt für die Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen hergestellt. Er verfügte über Handbremse, Ofenheizung und Ölbeleuchtung. Nach 1925 erfolgte die Ausmusterung. Weitere Verwendung fand er als Bauzugwagen. Bekannt ist ein Einsatz für die Signal- und Fernmeldemeisterei Zittau im Jahre 1963. Die ursprünglich vorhandene Holzbeplankung wurde ca. 1960 durch eine Blechbeplankung ersetzt. Zuletzt gehörte er zur Unterhaltungsstelle für Maschinentechnik Berlin-Tempelhof. Am 16. März 1993 wurde er ins Museum überführt. Seit 2002 erfolgt eine Aufarbeitung, am 21. Mai 2009 die Einweihung als Königlich-Sächsischer Hochzeitswagen durch das Standesamt Schwarzenberg.

Fahrzeugnr:	830-203
ehemals:	2564, 4186, Dresden 700 866
Länge über Puffer:	10400 mm
Achsstand:	4750 mm
Stehplätze:	50



Kuvassa 3. luokan kapearaiteinen matkustajavaunu, kuva Timo Heiskari 30.7.2019 Schwarzenberg



Kaksi Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnin vaunua, kuva Timo Heiskari, 30.7.2019 Schwarzenberg

Kutsu TKLK ry:n sääntömääräiseen kevätkokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään Kerhotiloissa tiistaina 21.4.2026 alkaen klo 14.00.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 12 §:n määräämät asiat.

Tarjolla kahvia ja kastettavaa.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Tapani Vuorio
puheenjohtaja

Timo Heiskari
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 2025 toimintakertomus.
6. Esitetään vuoden 2025 tilinpäätös ja päätetään sen vahvistamisesta.
7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle.
8. Päätetään kokous.



Armeijan vanhaa kuljetuskalustoa, kuva Timo Heiskari, Riihimäki