

Mestarmalleja 10 v.

Kolmen kopla — kolme uutta rakennussarjaa

Move 35, Gav ja A90

Sisältö 14.9.2021:
(uutiskirjeessä on 11 sivua)

- Move 35 -veturi
- Umpitavaravaunu Gav
- Ylipäällikön vaunu A90
- Sv 11



Move 35 -veturissa on valmis alusta.



Gav-vaunuja on kaksi erilaista. Kuvassa jarrusillalla varustettu malli.

Mitä tekemistä kolmella uudella rakennussarjalla on keskenään? Ei mitään — paitsi, että kaikki ovat H0-mittakaavassa ja että kaikki täyttävät Mestarmallien laadunvalvonnan tiukat kriteerit.

Gav-vaunu poikkeaa rakenteellisesti Mestarmallien aikaisemmin tuottamista rakennussarjoista. Sarjan seinät, katto ja lattia on valmistettu ruiskupuristamalla polystyreenimuovista. Siksi sarjan kokoaaminen muistuttaa enemmän perinteisten muovimallien kokoamista.

Alusta sen sijaan on valmistettu syövyttämällä. Syövytys on ylivertainen tapa, kun tavoitteena on kestävä ja siro rakenne. Hybridi on myös taloudellisesti paras keino tuottaa rakennussarjoja.

Sisäsivuilla on myös laaja arkistomateriaaliin perustuva juttu vaunun esikuvasta.

Move 35 -veturi on todellinen "peruspakkausveturi". Se on pieni ja ketterä, mutta sen sisällä on ruhtinaallisesti tilaa painoille. Yksinkertainen rakennussarja antaa mahdollisuuden tutustua rakennussarjamuotoisen veturin kokoamisen saloihin.

Rakentelu ei voi mennä pieleen, koska mallissa on valmis alusta. Tämä takaa ainakin sen, että malli toimii hyvin.

Move 35 -veturi valmistui vuonna 1968. Valmetin Lentokonetehtaalla ei mennyt tuolloin kovin hyvin. Toiminta oli tappiollista. Samaan aikaan menestys sähkömootorijunien rakentamisessa innosti insinöörejä. Valmetilla uskottiin, että yrityksen vetureita voitaisiin kaupata Keski-Eurooppaan. **Move 35** oli yksi yritys avata kansainvälisen kaupan ovia.

Lisää tietoa mallista ja esikuvasta löytyy uutiskirjeen sisäsivuilta.

Hiljaa hyvä tulee

Korona hellittää otettaan. Kun kansakunnat avautuvat pandemian jälkeiseen aikaan, voidaan kansainvälisen kaupan odottaa normalisoituvan hiljalleen. Tähän on kuitenkin vielä matkaa.

Samalla byrokratia rajamuodollisuuksien hoitamisessa on lisääntynyt. Tämä hidastaa tuotteiden kulkua ja on hyvä osoitus siitä, miten tärkeää kansainvälisen kaupan sujuvuus on.

Pienoismalliharrastus on kuitenkin saanut potkua pandemian aikana. Kun harrastajat viettävät aikaisempaa enemmän aikaa kotona, on myös enemmän aikaa rakentaa malleja. Esimerkiksi englantilainen Hornby-konserni on kertonut liikevaihtonsa nousseen yli kolmanneksella pandemiaa edeltäneeseen aikaan verrattuna. Samalla toimitukset Kiinasta kuitenkin takkuilevat.

Mestarmallien Hornbya hieman pienemmässä tuotantolaitoksessa on havaittu sama asia: Suomi-malleja rakennetaan enemmän.

Mestarmallien kymmenen vuotta kestäneen taipaleen kunniaksi tänä vuonna syntyy suuri määrä uusi sarjoja. Niistä lisää seuraavassa uutiskirjeessämme.

Mannerheimin esikuntavaunu A90

Telivaunu-uutuus on tärkeä osa Suomen historiaa. Alun perin rautatiehallituksen

käyttöön rakennetusta vaunusta muokattiin Mannerheimin esikuntavaunu, joka oli hänen käytössään vuosina 1939–46. Tarkempaa tietoa mallista ja esikuvasta löytyy uutiskirjeen sisäsivuilta.



Mestarimalleja 10 v.

Tästä on hyvä aloittaa vetureiden rakentelu

Perusveturi Move 35

Suomalaista suunnittelua suomalaiselle pienoisorautatielle. Valmetin oma kehitystä muistuttaa ulkoisesti Valtionrautateille rakennettuja vetureita.

Move 35 -veturi on oivallinen pienoisorautatien työjuhta. Se on pieni ja ketterä, mutta samalla kori on tilava. Veturista saa helposti painavan. Tällä on merkittäviä virroitusominaisuuksiin ja vetokykyyn.

Move 35 -veturin mallissa on valmis alusta. Raudaton moottori vetää ensimmäistä akselia, jolta voima välittyy toiselle kytkintankojen avulla. Lisäksi toisessa akselissa on "kiikku", eli alustassa on kolmipisteripustus.

Valmis alusta on harrastajan kannalta helppo ratkaisu. Tämä takaa sen, että malli toimii teknisesti hyvin.

Hartsia ja peltiä

Veturin kori on toteutettu syövytetystä uushopeasta ja teräksestä. Kaiteet ja otetangot on syövytetty muotoonsa teräksestä — muut osat ovat pääsääntöisesti uushopeaa.

Veturin katto ja käymäsillan alapuoliset säiliöt ovat hartsivalua. Mäntäpuskinten varret ovat valua, mutta puskinlautaset on sorvattu teräksestä.

Sarja sisältää kaikki rakentamisessa tarvittavat osat. Siirtokuvista voi valita Oulu Oy:n käytössä olleen veturin tai SOK:lla käytössä olleen veturin.



Rakennussarjan hinta 290,- euroa
Valmismallin hinta 680,- euroa
Tuotenumero 283

Hinnat sisältävät alv.24%

HUOM! Sarjaa valmistetaan vain ennakotilauksia vastaava määrä.
Mallia ei valmisteta varastoon.

Varaa mallisi!

Tee varauksesi **27.9. mennessä** osoitteeseen info@mestarimallit.com. Tämän jälkeen lähetämme sinulle **ennakkomaksuna 150 euron** laskun. Arviomme on tällä hetkellä se, että sarjat ovat toimituskunnossa joulukuussa.



Hanke, joka ei kantanut

Vientikaupan kokeilu

Valmetin vientiponnistelu meni pieleen. Move 35 -vetureita ei saatu kaupaksi maailmalle. Kolme veturia myytiin kuitenkin Suomeen.

Valmetin insinöörit kävivät kuumina 1960-luvun loppupuolella. Sähkämoottorijuna Sm1 oli tekninen menestys. Menestyksen huumassa päätettiin suunnitella myös suomalainen sähköveturi. Neuvostoliittoon taas tarjottiin sähkömoottorijunaa muistuttavaa diesel-moottorivaunua. Tavoitteena oli ryhtyä rakentamaan vetureita vientiin.

Kaikki meni pieleen. Pääministeri Mauno Koiviston mielestä Valmetin insinöörit ovat suuruudenhulluja. Koivisto totesi, että Valmet on liian pieni. Sen tuotanto perustuu käsityöhön ja pieniin tuotantomääriin. Vetureiden yksikköhinta muodostuu liian korkeaksi keskieurooppalaisiin konepajoihin verrattuna.



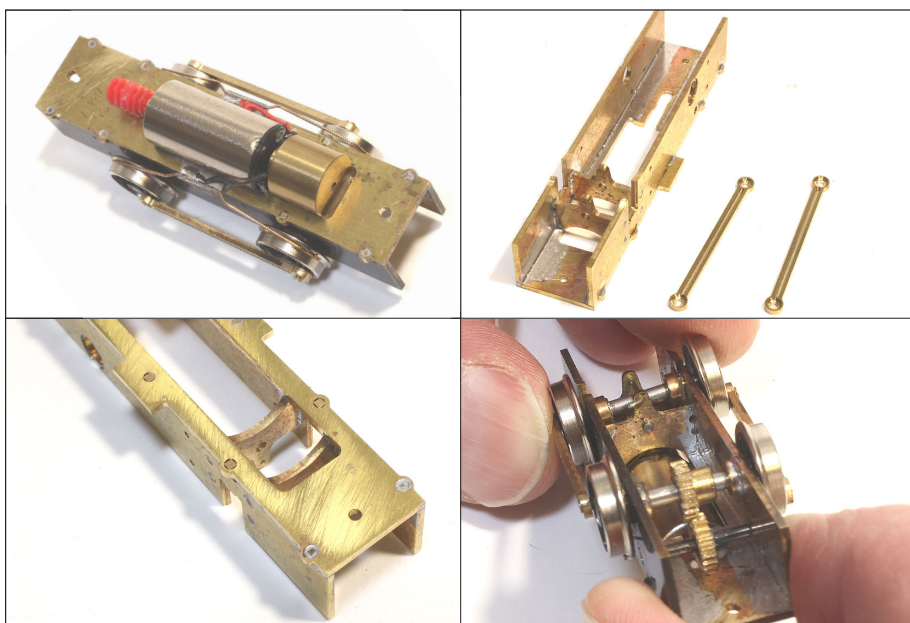
Näinhän siinä sitten kävi. Jopa bilateeraalikaupan tuotteeksi suunniteltu dieselmoottorijuna oli venäläisten mielestä liian kallis.

Move 35 on saman ajan tuote. Sen suunnittelu tosi aloitettiin hieman aikaisemmin. Yksi syy oli lentokonetehtaan tappiollinen toiminta, jota haluttiin paikata omalla vientiin suuntautuvalla veturimallistolla.

Suomeen vetureita myytiin kolme kappaletta. SOK:n suurvarastolle Espoon Keraan, Oulu Oy:lle ja Enon tehtaille Uimaharjuun.



Kuva: Elinkeinoelämän Keskusarkisto



Kolmipisteripustus takaa toimivuuden

Kaksiakselinen veturi on virroituksen kannalta haastava. Kolmipisteripustus auttaa paljon.

Move 35 -veturin kolmipisteripustus on toteutettu siten, että moottori ja vaihteisto pyörittävät vain toista pyöräkertaa. Voima välittyy pyöräkertojen välillä kytkintankojen avulla. Tällä tavalla toisesta akselistä on saatu kiikkuva, mikä on kolmipisteripustuksen edellytys.

Kehys on jyrkitty CNC-koneella yhden millimetrin vahvuudesta messingistä. Rakenne on erittäin tukeva.

Moottoriksi on valittu kiinalainen raudaton moottori. Se on huomattavasti halvempi kuin sveitsiläiset vastaavalla tavalla toteutetut moottorit.

Raudattoman moottori etu on siinä, että perinteistä sähkömoottoria fyysisesti pienikokoisempi moottori tarjoaa kovemman vääntövoiman.

Raudaton moottori on myös lähes äänetön.

Mestarimallitalleja 10 v.



Perusvaunu on jarruton.

Gav-vaunu on hybridi

Muovin ja pellin liitto

Gav-vaunun rakennussarjassa yhdistyvät ruiskupuristamalla valmistettu muovi ja uushopeasta syövytetty pelti.

Gav-vaunun rakennussarjassa vaunun kori — lattia, seinät ja katto — on valmistettu muovista puristamalla. Alusta sen sijaan on syövytettyä uushopealevyä. Syövyttämällä valmistettu ripustus on siro ja kestävä. Laakeripesät ja lehtijousipakka muodostavat kokonaisuuden, joka liimataan tai juotetaan ripustimiin.

Messingistä sorvatut laakerikupit juotetaan ripustimiin. Sorvatuissa kupeissa pyöräkerta pyörii herkästi. Gav-vaunujen pyöräkerroiksi sopivat puolapyörillä tai tähti-pyörillä varustetut pyöräkerrat. Vaunuissa on lähikytkinmekanismi.

Alusta ja kori koetaan erillisinä. Ne yhdistetään kahdella ruuvilla ja mutterilla sen jälkeen, kun osat on maalattu ja lakattu.

Sarjat sisältävät kaikki rakentelussa tarvittavat osat.

Vaunuja on kaksi erilaista: **perusvaunu** (tuotenumero 285) ja **jarrumiehen sillalla varustettu vaunu** (tuotenumero 286). Sar-jat ovat samanhintaisia.

Vaunut esittävät suomalaistettuja versioita. Sarjojen mukana on kuitenkin venäläiset puskimet ja ripustimet, mikäli haluaa rakentaa välikauden mallin — esimerkiksi venäläisillä ripustimilla varustetun suomalaisissa väreissä olevan mallin.

Määrä	Hinta/kpl	Yhteensä
1 kpl	69,-	69,-
3 kpl	65,-	195,-
5 kpl	60,-	250,-

Valmiiksi koottu malli 280,-/kpl

Hinnat sisältävät alv.24%

Varaa mallisi!

Tee varauksesi **27.9. mennessä** osoitteeseen [mallit.com">info@mestarimallit.com](mailto:info@mestari<span style=). Tämän jälkeen lähetämme sinulle ennakolaskuna puolet kauppasummasta. Arvioimme, että sarjat olisivat toimituskunnossa marraskuussa.

Avosiltaisessa vaunussa on jarrut, josta merkinä jarrukengät.



Avosiltainen: tuotenumero 286; perusmalli: tuotenuero 285



Alusta on valmistettu syövyttämällä.



Gav-vaunun rakennussarjan seinät on puristettu ruskeasta muovista. Lattia ja katto ovat mustaa ruiskupuristetta. Kori on helppo koota tdvanomaisilla muoviliimoilla.

Laaja esikuvaa käsittelevä juttu alkaa seuraavilta sivuilta.



Mikä vihreä väriksi?

Vanhin tavaravaunujen väritystä koskeva määritelmä on vuodelta 1896. Erään vaunuerän tilauksen yhteydessä väriksi määriteltiin "**pronssinvihreä**". Tällä nimellä löytyy ainakin englantilaisia värikarttamääritelmiä, esimerkiksi **RAL 6031**.

Pronssinvihreä saattoi olla käytössä Valtionrautateiden tavaravaunuissa vielä 1920-luvun alussa. Seuraava tunnettu määritelmä on kuitenkin vasta vuodelta 1938 — sammaleen tai oliivin vihreältä vivahtava **RAL 6007**. Näistä rakentaja voi valita itselleen sopivimman — tai käyttää molempia valitun aikakauden mukaisesti.

Seuraava tunnettu värimääritelmä on vuodelta 1958 — näiden vaunujen osalta auttamatta liian myöhäinen väri.

Useita mahdollisia tekstimalleja

Koska venäläisperäiset Gav-vaunut siirtyivät Valtionrautateiden omistukseen vuonna 1921, tekstitettiin vaunut tuon ajan tyylin mukaisesti: päätteellisillä — Times-tyyppisillä — kirjainmalleilla.

Vielä 1920-luvun alussa **SVR-FSJ**-malli oli käytössä. 1920-luvun puolivälin paikkeilla käytettiin **VR-SJ**-mallia muutaman vuoden ajan. Vuodesta 1928 alkaen liikkuva kalusto nimettiin **V.R.-SUOMI**-tyylin mukaan.

Vaunujen tekstityyppi vaihtui vuonna 1936 Helvetica-tyyppiseksi päätteettömäksi kirjainleikkaukseksi. Vuonna 1948 vaunun merkinnät siirtyivät ovesta vaunun sivuseinän vasempaan reunaan.

Käytännössä muutokset eivät tapahtuneet yhdessä yössä, vaan sitä mukaa, kun vaunuja muutoinkin korjattiin. Siirtymävuosien liepeillä merkinnät olivat hyvinkin kirjavia.



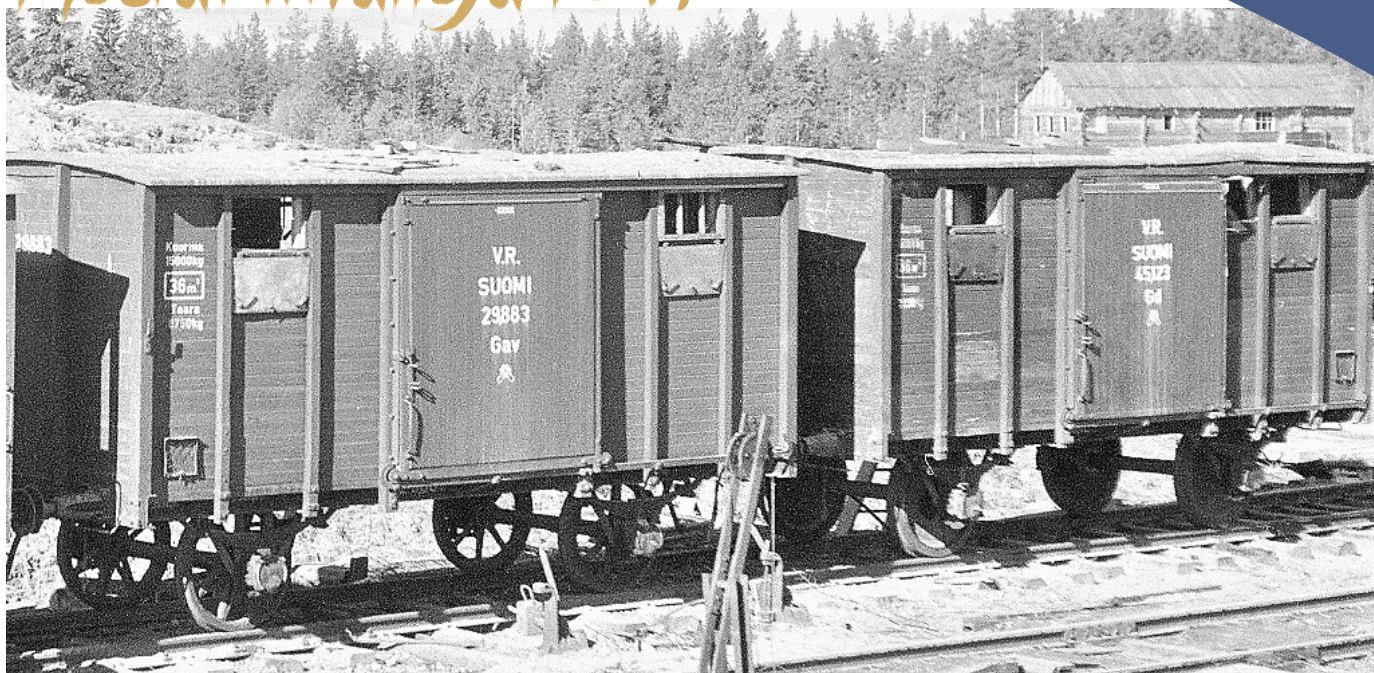
Gav-vaunun päätyseinässä oli loiva pyörästys Suomessa rakennettujen Gd-vaunujen tapaan. Gav-vaunun korirungon pystyput olivat puuta venäläiseen tapaan, mutta suomalaisissa Gd-vaunuissa ne olivat terästä.

Kahdella eri merkintätavalla varustettuja vaunuja 1920-luvun alkupuoliskolla.

Kuva: Varkauden museot.



Mestarimalleja 10 v.



Kuva: SA-Kuva

Suuri vaunumäärä jäi vaille huomiota Tuntematon Gav

Katettujen tavaravaunujen joukossa **Gav**-sarjan vaunu on lähes tuntematon tapaus, vaikka vaunuja oli satoja. Varjoon jääneestä vaunutyyppistä on nyt valmistunut rakennussarja. Kaivoimme myös arkistoista perustiedot esikuvan menneisyydestä.

Kun Suomi itsenäistyi vuonna 1917, sulkeutui Suomen ja Venäjän välinen raja. Samalla katkesi maiden välinen rautatieyhteys. Suomen alueelle jäi 1339 erilaista venäläistä vaunua. Vastaavasti Venäjän puolelle jäi suomalaista rautatiekalustoa moninkertainen määrä — mm. 58 veturia.

Kesti vielä muutaman vuoden ennen kuin Suomi ja Neuvosto-Venäjä normalisoivat poliittiset suhteensa. Tämä tehtiin vuonna 1920 Tartossa. Siellä syntyi Tarton rauhansopimus, joka määritteli mm. maiden väliset rajat.

Maat siis tunnustivat toisensa. Samalla sovittiin muistakin asioista. Sopimuksessa sovittiin, että ennen rajojen sulkeutumista Suomen puolelle jäänyt venäläinen rautatiekalusto jää suomalaisten omaisuudeksi ja vastaavasti Venäjän puolelle jäänyt suomalainen rautatiekalusto on venäläisten omaisuutta.

Venäläinen perusvaunu oli alunperin puurakenne. Vaikka vaunun päämitat olivat samankaltaiset kuin Suomessa rakennettujen vaunujen, ovat ulkoiset erot kuitenkin selvät.

Sittenkuin on päätetty uudestimaalata, litteroida ja uudestnumeroida sekä varustaa täydellisillä ilmajohdotputkilla maassa olevat entiset venäläiset tavaravaunut, maalataan mainitut katetut ja avonaiset tavaravaunut tummanvihreiksi ynnä varustetaan allaolevilla litteroilla ja numeroilla:

Katetut tavaravaunut:

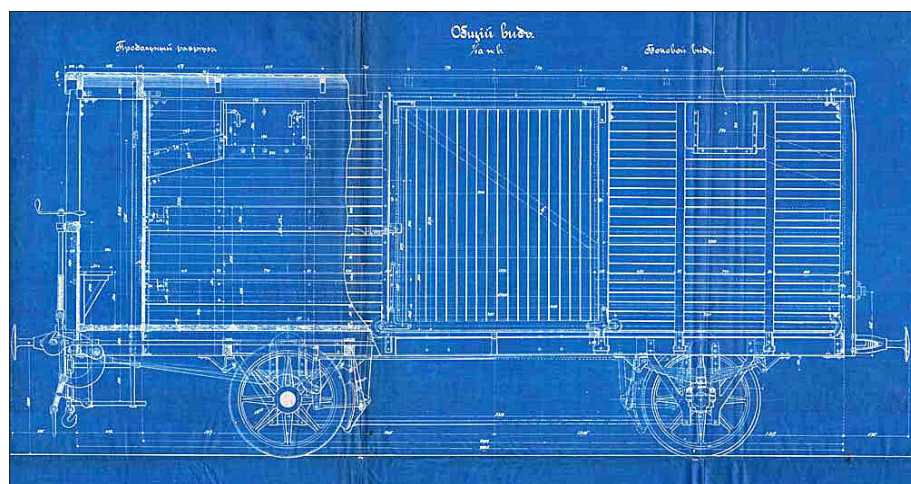
16,500 kilon kantavuus — Lätt. Gd —
N:rot 44801 j.n.e.,
15,000 kilon kantavuus — Lätt. Gav —
N:rot 29501 j.n.e.

Kaksi venäläisperäistä vaunua: Gav ja Gd. Eroina vain pyöräkerrat. Kummassakaan vaunussa ei ole jarruja.

Suomeen jääneet venäläiset vaunut luovutettiin Valtionrautateiden haltuun vuonna 1921. Rautatiehallitus antoi vielä samana vuonna ohjeet siitä, mitä venäläisille vaunuille on tehtävä. Umpitavaravaunut määrättiin sijoitettavaksi kahteen eri sarjaan vaunujen kantavuuden mukaan. Jos kantavuus oli 16 500 kiloa, saivat vaunut **Gd**-litteran ja jos kantavuus oli 15 000 kiloa, oli vaunun littera **Gav**.

Ulkoisesti ja rakenteellisesti kahteen eri sarjaan sijoitetut vaunut olivat kuitenkin täysin samanlaisia — vain pyöräkerrat erottivat ne toisistaan.

Näin määräsi Rautatiehallitus vuonna 1921.



Gd-sarjaan sijoitetuissa vaunuissa oli levypyöräkerrat, jotka antoivat vaunuille suuremman kantavuuden. Gav-sarjaan sijoitetuissa vaunuissa oli puolapyörillä tai tähtipyörillä varustetut pyöräkerrat. Gd-sarjan numerointi alkoi numerosta 44801 ja Gav-sarjan numerointi numerosta 29501.

Gd-sarja oli vuonna 1921 täysin uusi vaunusarja, johon venäläisperäisten vaunujen lisäksi sijoitettiin Suomessa valmistettuja vaunuja, joiden rakentaminen oli alkanut vuonna 1913.

Vuonna 1920 annetun rautatiehallituksen määräyksen mukaan kaikki venäläisperäiset Gav-vaunut maalataan tummanvihreiksi ja "varustetaan täydellisillä ilma-johtoputkilla". Lisäksi vaunujen katot korvataan suomalaistyyppisellä katteella.

Venäläinen perusvaunu

Venäläisperäinen Gav-vaunu on rakenteeltaan keisarillisen Venäjän rautateiden perusvaunu — lempinimeltään Tepluska. Se suunniteltiin jo 1890-luvulla. Vaunun kori on kokonaan puurakenteinen: vaakalau-doitus on kiinnitetty puisten runkopuiden sisäpuolelle. Katossa on loiva pyöristys.

Toisen sortokauden aikana vuosina 1908–1917 suomalaiset pakotettiin rakentamaan samantyyppisiä vaunuja. Siksi Suomessa rakennetut vaunut ovat mitoit-taan ja perusolemukseltaan samanlaisia kuin venäläiset vaunut, mutta rakenteel-taan ne ovat kuitenkin erilaisia. Puun sijas-ta suomalaiset käyttivät rungon rakenta-miseen teräksestä valmistettuja U-palk-keja.

Ensimmäiset sortokauden vaunut otettiin käyttöön Suomessa vuonna 1913. Väril-tään ne olivat venäläiseen tapaan puna-ruskeita. Yhdysliikennevaunuiksi nimetyt vaunut saivat Gb-litteran.

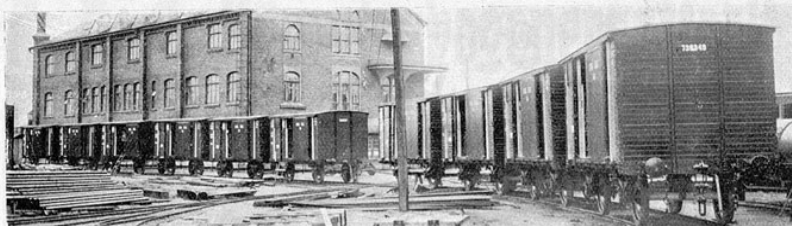
Vuonna 1921 yhdysliikennevaunujen littera vaihtui Gb:stä Gd:ksi — samassa yhteydessä, kun Suomeen jääneet venä-läiset vaunut nimettiin osin Gav- ja osin Gd-litteroilla. Tuntuuko sekavalta?

Venäläisperäisiä Gd-sarjaan sijoitettuja vaunuja on vaikea erotella Suomessa rakennetuista Gd-vaunuista pelkkien vaunutilastojen avulla. Mitoiltaan ne ovat täysin samanlaisia kuin Suomessa rakenne-tut yhdysliikennevaunut. Koska vaunutilas-tot eivät erottele vaunuja rakenteen pe-rusteella, hukuvat venäläisperäiset Gd-vaunut suomalaisten joukkoon. Erottelua varten tarvittaisiin vaunukorttitietoa, joka paljastaa tarkemmin vaunuyksilöiden rakenteen.

Gav-sarjaan sijoitetut venäläisperäiset vaunut sen sijaan on helppo erotella, kos-ka alunperin Gav-sarjassa oli vain venäläis-peräisiä vaunuja.



Suomessa toisen sortokauden aikana rakennetut vaunut poikkeavat venäläisestä perusvau-nusta teräksisen runkorakenteen osalta. Vaunujen väri oli punaruskea. Kaksi laitimmaista pylvästä maalattiin valkoisella, mikä oli keisarikunnassa yhdysliikennevaunun merkki. Tästä alunperin Gb-litteran saaneesta vaunutyyppistä muodostui itsenäisen Suomen perusvaunu litteralla Gd. Samaa rakennetta käytettiin myöhemmin Suomessa suunnitelluissa vaunuissa.



Tavaravaunuja. Malli G b, S. V. R:n tarpeiksi.

Vaunut ovat tarkoitettut yhdysliikennettä varten venäläisten rautateitten kanssa, jonka vuoksi puskurikorkeus on tehty jonkun verran suuremmaksi kuin vanhoissa vaunuissa. Jotta nämä helpommin erotettaisiin vanhoista G a vaunuista ovat ne maalatut pu-nasiksi ja on niissä kaksi valkeata pylvästä kummallakin puolella.

Vaunujen kuormituskyky on noin 16,400 kg. Näitä vaunuja on paraillaan suuren-puoleinen määrä rakenteilla

Kone- ja Siltarakennus Oy:llä
Helsingissä

1940-luvun lopulla Gav-sarjasta muodos-tui kuitenkin loppusijoituspaikka monen-laisille vaunuille, joiden kantavuus oli heik-ko. Tämä hankaloittaa erityyppisten vau-nujen erottelua kirjavasta joukosta — ja hukuttaa lopullisesti venäläisperäiset vau-nut epämääräiseen massaan.

Satojen vaunujen sarja

Kuinka paljon Suomessa oli käytössä venäläisperäisiä katettuja tavaravaunuja? Gav-sarjaan sijoitettujen vaunujen luku-määrä on helppo selvittää. Gd-sarjaan sijoitettujen venäläisperäisten lukumäärän

selvittäminen ilman vaunukorttitietoa sen sijaan on vaikeaa — lähes mahdotonta.

Ensimmäisen kerran Gav-vaunut näky-vät vasta vuoden 1926 rautatietilastossa, vaikka määräys uuden sarjan perustami-sesta annettiin jo vuonna 1921. Ensimmäi-set viisi vuotta vaunut eivät jostain syystä näy tilastoissa lainkaan.

Vuonna 1926 venäläisperäisiä Gav-vau-nuja oli Valtionrautateiden kirjoilla 438 kappaletta. Niistä 345 oli jarruttomia — siis suurin osa. Rautatiehallituksen mahti-käsky vuodelta 1921 kaikkien venäläispe-räisten vaunujen varustamisesta ilmajar-ruilla ei siis ollut vielä toteutunut.

Vuonna 1938 Gav-vaunuja oli 289 kappaletta ja vuoden 1945 tilastoissa niitä oli 161 kappaletta.

Tilastoissa Gav-sarja esiintyy vielä vuonna 1958, mutta ei enää vuonna 1963.

Venäläisperäisille Gav-vaunuille varattiin numeroavaruus 29501-29950. Jarruttomat "perusvaunut" ja jarrumiehen sillalla varustetut vaunut olivat sekaisin samassa sarjassa.

Vaunuluetteloista vaunut erottaa siitä, että perusvaunun mitta puskinten yli mitattuna on 7,63 metriä ja avosillaisen vaunun vastaava mitta on 8,24 metriä.

Gav-vaunu pienoismalli-rakentajan kannalta

Kun venäläiset vaunut aikoinaan jäivät Suomeen, poikkesivat ne teknisiltä ratkaisuiltaan suomalaisista. Vaunuissa oli peltikatto, venäläiset pyöräkertojen ripustimet, laakeripesät ja puskimet. Vaunut oli myös maalattu venäläiseen tapaan punaruskeiksi.

Vaunuja oli kahta eri tyyppiä: jarruton perusvaunu ja avosillalla varustettu pidempi malli. Avosilta oli tarkoitettu jarrumiehelle, josta hän käänsi vaunun kierrejärjää.

Rautatiehallitus määräsi vuonna 1921, että vaunut maalataan tavaravaunun vihreiksi ja että peltikatot korvataan suomalaisilla massakatoilla. Tämän tarkemmin vaunuihin tehtävistä muutoksista ei määritetty. Viitteitä muista muutoksista löytyy kuitenkin muualta.

Vaunujen standardointiohjelma aloitettiin 1920-luvun alussa. Tavoitteena oli yhtenäistää esimerkiksi vaunujen ripustukset ja laakeripesät.

Kun venäläisperäisiä Gav-vaunuja jäi Suomeen reilut 400 kappaletta, niin aivan hetkessä ne eivät muuttuneet suomalaisiksi vaunuiksi. Muutaman säilyneen kuvan perusteella venäläiset ripustukset, laakeripesät ja puskimet vaihdettiin suomalaisiksi. Kuvat ovat kuitenkin vasta 1930-luvun lopulta — muutosten rytmiä ne eivät paljasta.

Todennäköisesti alkuvaiheessa vaunut ainoastaan maalattiin ja tekstitettiin suomalaisiksi, mikäli vaunu oli muuten hyvässä kunnossa. Saattaa olla, että edes maalausta ei heti uusittu — ainoastaan tekstitys.

Epätietoisuus tapahtuneesta ja spekulatio avaavat kuitenkin mallirakentajalle mahdollisuuksia. Periaatteessa vaunu voi olla mitä tahansa alkuperäisen venäläisen ulkoasun ja täysin saneeratun suomalaisen vaunun väliltä — ehkä kuitenkin minimisään vaunuihin on syytä lätkäistä suomalaiset tekstit.



Jatkosodan aikaisessa kuvassa Gav-vaunu on jo suomalaistettu kokonaan. Vaunussa on myös suomalaiset laakeripesät. Korjausmerkintöjen perusteella työ on tehty vuonna 1939 Viipurissa. Tekstitys on vuoden 1936 mukaisessa asussa. Kuva: SA-kuva.

Venäläinen Teplushka voisi tekstityksiä vaihtamalla olla suomalainen Gav-vaunu. Vaunussa on tosin venäläiset laakeripesät.



Useita mahdollisia tekstimalleja

Koska venäläisperäiset Gav-vaunut siirtyivät Valtionrautateiden omistukseen vuonna 1921, tekstitettiin vaunut tuon ajan tyylin mukaisesti: päätteellisillä — Times-tyyppisillä — kirjasinmalleilla.

1920-luvun alussa SVR-FSJ-malli oli vielä käytössä. 1920-luvun puolivälin paikkeilla käytettiin VR-SJ-mallia muutaman vuoden ajan. Vuodesta 1928 alkaen liikkuva kalusto nimettiin V.R.-SUOMI-tyylin mukaisesti.

Vaunujen tekstityyppi vaihtui vuonna 1936 Helvetica-tyyppiseksi päätteettömäksi kirjasinleikkaukseksi. Vuonna 1948 vaunun merkinnät siirtyivät ovesta vaunun sivuseinän vasempaan pätyyn.

Käytännössä muutokset eivät tapahtuneet yhdessä yössä, vaan sitä mukaa kun vaunuja muutoksin korjattiin. Siirtymävuosien liepeillä merkinnät ovat hyvinkin kirjavia.

Mikä vihreä väriksi

Vanhin tavaravaunun väritystä koskeva määritelmä on vuodelta 1896. Erään vauvuerän tilauksen yhteydessä väriksi on määritetty "pronssinvihreä". Tällä nimellä löytyy ainakin englantilaisia värikarttamääritelmiä, esimerkiksi RAL 6031.

Pronssinvihreä saattaa olla 1920-luvun alussa käytössä ollut tavaravaunun väri. Seuraava tunnettu määritelmä on vuodelta 1938 — sammaleen tai oliivin vihreältä vivahtava RAL 6007. Näistä rakentaja voi valita itselleen sopivan — tai käyttää molempia valitun aikakauden mukaisesti.

Seuraava tunnettu värimääritelmä on vuodelta 1958 — näiden vaunujen osalta auttamatta liian myöhäinen.



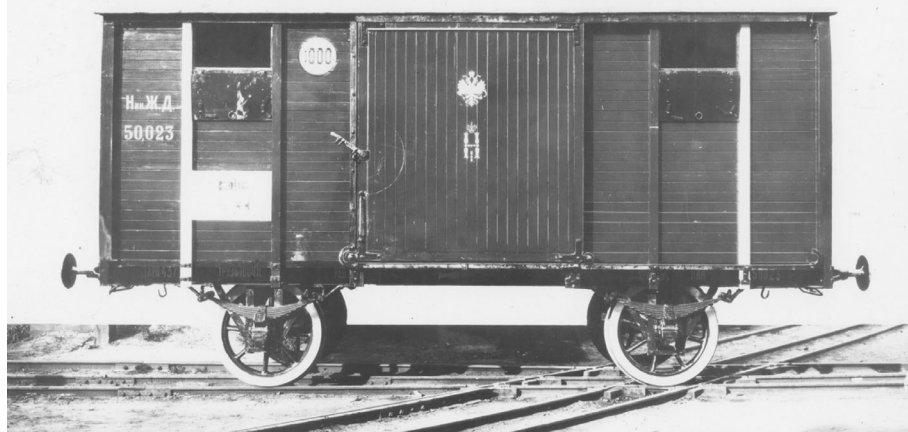
Venäläinen laakeripesä lähikuvassa. Todennäköisesti näitä oli käytössä myös suomalaistetuissa Gav-vaunuissa — yksi mahdollisuus saada kirjavuutta vaunukatraaseen.



Venäläinen museoliikenteen Teplushka — siis ainakin korin osalta Gav.



Venäläiseltä mallirakennussivustolta imuroitu kuva, jossa vertaillaan esikuvaa ja pienoismallia. Epäselväksi jää, onko malli kokonaan käsityönä rakennettu vai onko kyseessä rakennussarjasta koottu malli.



Mestarimallit 10 v.



Palanen Suomen historiaa Ylipäällikön vaunu A90

Alun perin virkavaunu **A90** oli VR:n pääjohtajan vaunu. Tunnetuksi vaunu tuli, kun se oli Mannerheimin esikuntavaununa vuosina 1939–1946. Nyt vaunusta on valmistunut H0-rakennussarja.

A90-vaunu rakennettiin vuosina 1929–1930. Vaunu oli tarkoitettu VR:n pääjohtaja Hjalmar Castrénin virkavaunuksi. Siksi vaunun salongin seinälle oli asennettu nopeusmittari.

Kun sota vaikutti todennäköiseltä, perustettiin Päämajan käyttöön kolme esi-

kuntajunaa vuonna 1939. Yksi junista osoitettiin ylipäällikö Mannerheimin käyttöön.

A90-vaunun lisäksi ylipäällikön junassa oli kaksi Cm-sarjan makuuvaunua, kolme F-sarjan konduktöörivaunua, ilmatorjuntavaunu, sekä H-sarjan autovaunu. Vieraiden autoja varten oli useampia autovaunuja.

Junassa oli myös DR-sarjan (myöhemmin littera muuttui Rk:ksi) ravintolavaunu nro 2052.

Rakennussarja vai valmismalli?

- Tuotenumero 284
- **Rakennussarja: 155 euroa** (sis. ALV 24%)
- **Valmismalli: 550 euroa** (sis. ALV 24%)
- Rakennussarja sisältää kaikki rakentamisessa tarvittavat osat, myös silkkipainetut siirtokuvat, lähikytkinmekanismit ja pyöräkerrat
- **Materiaali:** syövytetty uushopea, katto 3D-printti, kattokalusteet ja telisivut valkometalli, puskimet hartsivalua ja sorvattua terästä

Varaaa mallisi 27.9. mennessä.
Ennakkomaksuna laskutamme 70 euroa.





Mannerheim luopui junastaan samalla, kun hän lupui presidentin virasta. Juna purettiin vuonna 1946.

Ravintolavaunu, Cm-vaunut ja F-sarjan vaunut palautuivat normaaliin VR:n liikenteeseen.

VR:n pääjohtaja Harald Roos käytti sen sijaan A90-vaunua tarkastusmatkoilleen vielä tämän jälkeen.

Vaunuun asennettiin uudet telit 1960-luvulla. Tilausajoliikenteessä vaunua käytettiin vuoteen 1989 asti. Vaunu hylättiin vuonna 1990.

Vaunu kunnostettiin ja se sijoitettiin muistomeriksi Mikkeliin vuonna 1992.

Muutoksia matkan varrella

Vaunu on kokenut muutoksia matkan varrella. Mikkeliin sijoitettu muistomerkki ei kaikilta osin vastaa ulkoisesti ylipäällikön käytössä ollutta vaunua. Tämä on helppo todentaa valokuvista. Rakennussarja on sen sijaan siinä asussa, minkälaisena Mannerheim sitä käytti vuosina 1939–1946.

Suurin ero on telit. Alkujaan vaunussa oli A7-telit. Katolla oli ajan tavan mukaisesti pitkä, yhtenäinen kattosilta.

Puskimina käytettiin varsipuskimia — ei mäntäpuskimia, jotka ovat muistomerkkivaunussa.

Alkuperäiset ylimenoportit olivat umpinaiset — levystä rakennetut. Myöhemmin vaunuun vaihdettiin ristikkomaiset portit.

Vaunun väritys oli vuoden 1938 värikartan mukainen ruskea. Väri on hiekkaman puneravampi kuin vuonna 1958 käyttöön otettu puuvaunun ruskea.

Myös vaunumerkintöjen paikoitus poikkeaa myöhemmän ajan mallista.

Sv11 – vielä muutama jäljellä

Valmetin ensimmäinen dieselveturini klassikko. Rakennussarjassa on valmis alusta. Kori on hartsivalua, käymäsilta ja sivupellit syöydytettyä uushopealevyä. Yksityiskohdat ovat valuja. Hyvät siirtokuvat.

Tuotenumero 090

- **Rakennussarja: 420 euroa (sis. ALV 24%)**
- **Valmismalli: 1500 euroa (sis. ALV 24%)**

