TENDERI

TURUN KISKOLIIKENNE KERHO RY

www.teeh0.com/tklk

1/2024

Kupittaa ja Itäharju
Tk3 1108 luovutus
Sarja 3103 Vectron
Miksi 2102
Henkilöautojen lastauspaikan kohtalo

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

Sisältää:

Toimituksen mietteitä ad 2024	3
Turku-Itäinen/Kupittaa	4-6
Miksi 2102-revisio	7-10
Sarja Sr3-3103 Vectron	11-14
Tk3 1108:n luovutus	15-22
Jälkiä menneiltä ajoilta	23-25
Kupittaa-Turku kaksoisraide	26-37
Henkilöautojen lastauspaikan kohtalo	38-40
Ukrainalaiset tavaravaunut	40
Syyskokouskutsu	41

TENDERIN 1/2024 toimittivat

Timo Heiskari
Olli Savela
Frej Reinholm

Kansikuva: Nousiaisten vanha asema, joka toimii nykyään kokous- ja kahvilatilana. Uudenkaupungin tilausjuna on juuri saapunut. Vetäjinä ovat parivedossa Dv16-2028 ja Dv15-1991. Kuva: Timo Heiskari, 10.6.2023.

Turun Kiskoliikennekerho ry.
Perustettu 5.9.1983

Hallitus 2024

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
Kerhosivuja ylläpitää sihteeri.

Leena-68 Hyvinkäällä VR-150-juhlien aikaan, kuva Timo Heiskari

Toimituksen mietteitä ad 2024

Tätä kirjoittaessani eletään lokakuun loppua ja odotellaan talven tuloa. Kuluvaa vuotta on eletty jo tovin. Ihmisten arkea hallitsee jatkuva uutisvirta sodista ja ympäristöstä aiheuttaen ahdistusta ja jopa lapsikielteisyyttä. Maailman meno tällä sen verran hurjaa, että jokainen ihmetelköön 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 hyvä tehdä juttuja jälkipolville.

Kerhon hallinnassa olevalle höyryveturille Tk3 1108 on vihdoinkin löytynyt turvallinen säilytyspaikka. Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus päätti kokouksessaan 10.5.2023 luovuttaa yhdistyksen muistomerkkinä olleen tavaraliikenneveturi Tk3 1108:n Sinisten Vaunujen Ystävät ry:n omaisuudeksi Hyvinkäälle. Päätökseen vaikutti se, että veturin säilyttäminen museoveturina Logomon alueella YIT:n rakentamien rakennusten välissä olisi käynyt yhdistykselle liian kalliiksi ja Sinisten Vaunujen Ystävät ilmoitti olevansa halukas ottamaan veturin haltuunsa ja hoitavansa veturin siirrosta aiheutuvat kustannukset sekä laittavansa sen ajokuntoon. Tänä vuonna 80 vuotta täyttävä Tk3 1108 sai näin ollen parhaan ”kodin”.

Tässä lehdessä on juttua Kupittaan aseman seudusta eri aikoina. Tällä hetkellä Kupittaan asema on lopullisessa muodossaan. Ainoa muutos on Turun ja Kupittaan välinen kaksoisraide sekä siihen liittyvä Aurajoen silta. Muutostyö on haitannut pahasti Helsingissä työssä käyviä ja keskustassa asuvia ihmisiä. En tiedä, kuinka paljon tämä loppupeleissä on muuttanut matkustuskäyttäytymistä. Jos on joutunut menemään bussilla Kupittaalle, niin houkutus on ollut mennä Helsingin pikavuoroon linja-autoasemalta. Henkilökohtaisia muistoja on paljon vanhasta sillasta asuttuani monta vuotta Ylioppilaskylässä.

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

Kaikesta huolimatta toivotan rauhallista ja onnellista vuotta 2025!

Timo Heiskari, kerhon sihteeri

Turku-Itäinen/Åbo Östra Kupittaa/Kuppis

(OS) Liikennepaikka perustettiin 16.3.1914, nimeksi tuli silloin Turku-Itäinen/Åbo Östra. 1.2.1946 alkaen aseman nimi on ollut Kupittaa/Kuppis. Kymmenen vuotta myöhemmin asemarakennusta laajennettiin ja muutettiin, joten se ei ole saman näköinen kuin silloin, kun se avattiin liikenteelle vuonna 1914.
Aseman status laski 1.3.1963, kun se alennettiin Turun aseman alaiseksi linjatoimistoksi. Henkilöliikenne lopetettiin Kupittaalla 26.5.1979, mutta 18.8.1986 aloitettiin Piikkiön ja Pernon telakan välinen paikallisjunakokeilu, jolloin junat pysähtyivät Kupittaalla maanantain ja perjantain välisenä aikana. Liikennettä hoidettiin ”porkkanoilla”, enimmäkseen Dm9-, mutta alussa myös Dm8-moottorijunilla. Joulukuusta 1986 alkaen Dm9-junat olivat ”tumppiysejä” eli ne liikennöivät ilman välivaunua. Tämä työmatkaliikenne kesti kuitenkin vain vajaan vuoden verran, viimeinen liikennöintipäivä oli 14.8.1987.
Henkilöliikenteen osalta Kupittaa koki ylösnousemuksen sunnuntaina 29.5.1988, jolloin pidettiin aseman ”uusavajaiset”. Tästä lähtien kaikki pika- ja IC-junat ovat pysähtyneet Kupitaalla, joka on nykyisin Turun liikennepaikan osa, ei siis asema eikä myöskään seisake.
Turku on nykyisen terminologian mukaan osiin jaettu liikennepaikka.
Uudet, seitsemän metriä alempana olevat raiteet otettiin käyttöön 4.10.1994 ja uuden aseman, joka sijaitsee raiteiden yläpuolella, vihkiäiset pidettiin 12.1.1995.

Kupittaan vanha asemarakennus joskus keväällä 1988.

Kupittaan aseman ”uusavajaiset” 29.5.1988, 35 vuotta sitten.

Kupittaa 18.8.2022
Maalipinta alkaa olla jo aika huonossa kunnossa.

Kupittaa 22.5.2023
Kovin surkean näköisenä viettää John Stolpen suunnittelema Kupittaan vanha asema elämäänsä uusien tornirakennusten noustessa taustalle. Saa nähdä, mikä on 109 vuotta vanhan asemarakennuksen kohtalo tulevina vuosina.
À propos, asemarakennus on siinä mielessä erikoinen, että se ei ole Bruno Granholmin piirustusten mukaan suunniteltu kuten suurin osa rantaradan asema- ja pysäkkirakennuksista. Kuvat: Olli Savela

Lähteet:

Iltanen, Jussi
Radan varrella, Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009

Nummelin, Markku
Rantarata. Kustantaja Laaksonen 2008

Pyrhönen, Kimmo
Porkkana – Kiitojunan tarina. Kustantaja Laaksonen 2011

Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.1.2019. Väyläviraston julkaisuja 25/2019

P.S. Koska Turku on osiin jaettu liikennepaikka (ja näitä on tässä maassa yhteensä 22), niin Turku-Itäinen/Åbo Östra kuulostaisi paljon komeammalta kuin Kupittaa/Kuppis. Olisi jotenkin enemmän rautatiemäinen nimi. Mutta onneksi uuden aseman nimeksi ei tullut kuitenkaan tahatonta komiikkaa herättävä Data Stop. Ei kai ole kenenkään intressissä, että data/tiedot pysähtyvät.

Miksi 2102?

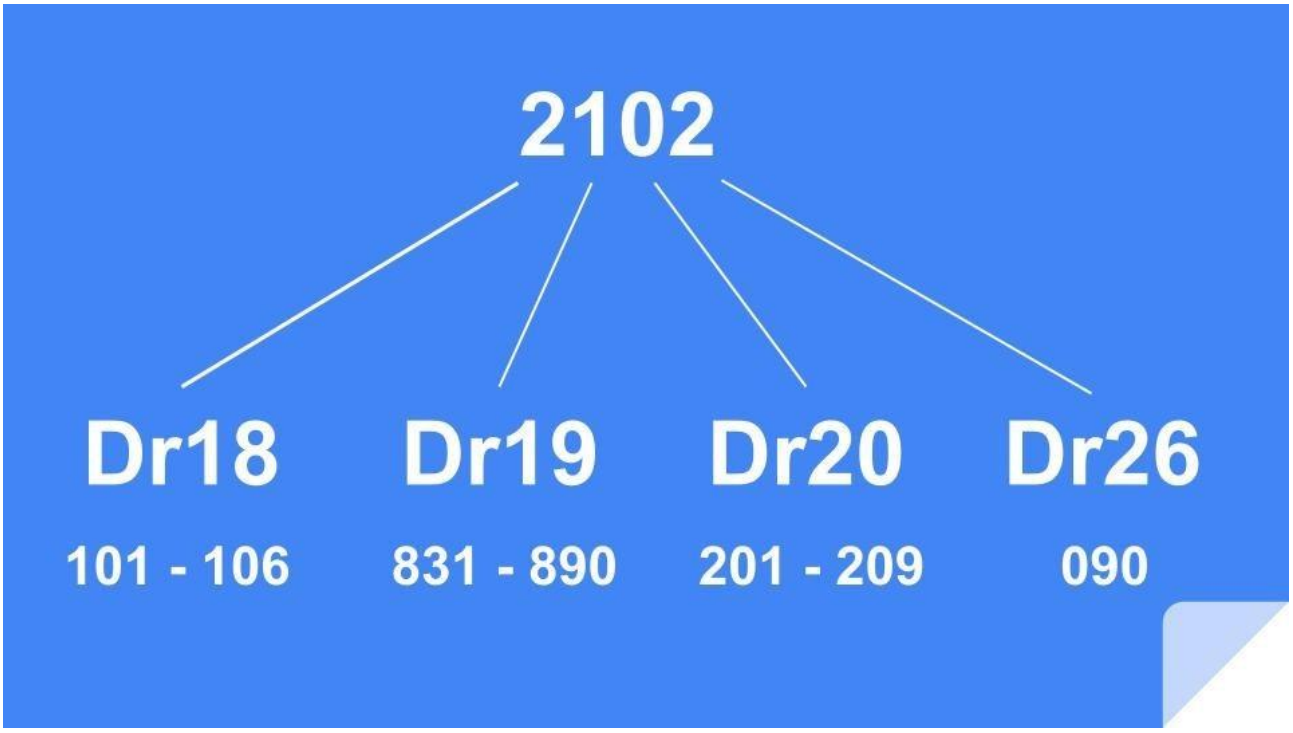
(OS) Suomessa on neljä erilaista dieselveturityyppiä (joista yksi vaihtoveturi), joiden EVN-numeroinnin III ryhmän nelinumeroinen tunnus on 2102.

Esimerkkeinä voisi mainita seuraavat veturit:

Dr18 92 10 2102 101-6 Fenniarail (vetureissa tunnus 2102 merkitty muotoon 2 102)
Dr19 92 10 2102 831-8 VR
Dr20 92 10 2102 201-4 North Rail Dr26 98 10
2102 090-5 ?

Dr26 tuntuu melko mystiseltä veturityypiltä, siitä kun ei kenelläkään ole varmaa tietoa edes Vaunut.org-sivuston keskustelupalstalla, eikä siitä ole myöskään kuvaa netissä. Junaliikenteen havaintojärjestelmä Juliassa on kalustoa koskevassa osassa tieto, että yllämainitusta veturisarjasta on olemassa vain yksi kappale (nopeus 4 km/h, pituus 12,03 m, paino 95 t ja valmistettu 11.2.2015). Vaunut.orgissa on arvailtu, että kyse voisi olla Saalastin Otso-robot 90 tai Otso-robot 100. Varmaankin kaksi yhteenkytkettyä kaksiakselista yksikköä, siis yhteensä neljä akselia.

Oli miten oli, mutta erikoista tässä on se, että neljällä eri veturityypillä on yhteinen numeerinen sarjatunnus, numerolittera (ruots. sifferlittera) tai teknisiä ominaisuuksia kuvaava tunnus. Numerolitteran ensimmäinen luku 2 voisi tarkoittaa dieselveturia, mutta joillakin dieseleillä se on 1 (esim. Dr14 ja Dr 55), 6 (esim. Dr17 ja Dv17) ja joillakin taas 8 (esim. Dr21, Dr25 ja Dr35). Toinen luku 1 tarkoittaa, että veturi on varustettu radio-ohjauslaitteistolla, kolmas luku 0 on ehkä pelkkä täytenumero. Mutta mikä on neljännen luvun 2 merkitys, ei harmainta aavistusta.
Voisi kuvitella, että tämä neljäs luku olisi se erottava tekijä kyseisten veturisarjojen kohdalla, esim. tyyliin 2101, 2102, 2103 ja 2104. Mutta nyt erottava tekijä onkin järjestys-/yksilönumero, Dr26:n kohdalla tosin myös vetokaluston tyyppiä ilmaiseva numero 98 (=vaihtodieselveturi). Dr18:n järjestysnumero alkaa luvulla 1, Dr19:n luvulla 8, Dr20:n luvulla 2 ja Dr26:n luvulla 0. Syntyyhän siinä veturisarjojen välille eroa tälläkin tavalla!



”2102-sarjan” vetureiden järjestysnumerot toimivat eräällä tavalla kyseisen sarjan alatunnuksina. Sarjatunnuksia Dr18, Dr19 ja Dr20 ei ole jostain syystä enää merkitty vetureihin, ne on kuitenkin merkitty Traficomin tiedostoihin.
Onko tunnus Dr26 merkitty veturiin, siitä ei ole toistaiseksi mitään tietoa. Kunhan joku ensin bongaisi sen ja kertoisi, missä päin Suomea ja kenen käytössä se on.

North Rail Oy:n Dr20 29015, 92 10 2102 208-9 FIN-ORF
T 7336 (Kouvola lajittelu – Hangonsaari)
Turku asema, 29.8.2023
Kuva: Olli Savela

North Railin Dr20-vetureissa oli melko kauan entisen omistajan Operail Finlandin logot, mutta nyt vanhat teippaukset on ilmeisesti kaikista vetureista poistettu, tosin jäljet näkyvät edelleen. Vetureihin on nyt alettu laittaa North Rail Cargo -logoja ja vetureita on jopa pesty ja maalattu uudelleen. Oli jo aikakin, melkoisia nokikirnuja kun ovat. Tosin veturit ovat nyt saaneet katolle tötterömäiset pakoputket, mikä varmaan ehkäisee veturien likaantumista pakokakaasuista. Vetureissa on edelleenkin Operailin aikainen EVN (Eurooppalainen kalustoyksikkönumero), joka lienee aivan käypä numero nytkin, mutta entinen VKM (Liikkuvan kaluston haltijan tunnus) ORF on yhä maatunnuksen perässä, kuten alla olevasta kuvasta käy ilmi. Maatunnus on joka tapauksessa alleviivattu, niin kuin sen pitääkin olla.

Dr20 29015
Turku asema, 29.8.2023
Kuva: Olli Savela

Ilmeisesti North Rail ei ole vielä hakenut ERA:lta (Euroopan unionin rautatievirasto) haltijatunnusta, koska vetureissa on vielä Operail Finlandin haltijalyhenne ORF. Tai voihan hakuprosessi olla vielä menossa. NR se ei ainakaan voi olla, koska se on ruotsalaisen NetRail AB:n haltijalyhenne. OPE YTEn mukaan VKM koostuu 2 - 5 kirjaimesta, niin luulisi siinä olevan valinnanmahdollisuuksia, vaikkapa NROY. Toistaiseksi North Railia ei ole näkynyt viimeisimmässä VKM-rekisterissä (174/2024, 4.9.2024), mutta Operail Finland Oy on siellä edelleenkin.

Yleensä veturin lyhytnumero sisältyy jossain muodossa EVN:ään, mutta tämä ei päde Dr20:n kohdalla. Dr20:n lyhytnumero 29015 ei näy mitenkään EVN:ssä, mutta Euroopan unionin alueella on muidenkin operaattorien vetureissa havaittavissa samanlainen merkintätapa. Esimerkiksi PKP Cargon Vectronissa on puolalaisen litteroinnin EU46-503:n lisäksi saksalainen merkintä 193-503 ja EVN on merkitty muotoon 91 51 5370 015-7. Ei näy lyhytnumeroa EVN:ssä, ei niin.
Jos haluaa asialla leikitellä, niin voisihan yllä kuvatun Dr20 29015:n EVN olla muotoa 92 10 2109 015-1. Miksikäs ei.
Tässä täytyy todeta, että kotimaisilla litteroilla ei ole myöskaan lyhytnumeroihin mitään näkyvää yhteyttä, esimerkkeinä vaikkapa Dv12 2527/2605/2739, Dr14 1870, Dr16 2802, Dr18 101 (Fenniarail), Dr19 2831, Dr21 1570 (North Rail), Sr2 3216 tai Sr3 201 (Fenniarail).

Siis miten Traficom on oikein päätynyt tuohon EVN-sarjatunnukseen/numerolitteraan 2102? Taitaa olla arkipäivän mystiikkaa, maailma on ihmeellisyyksiä täynnä.
Kun edellä mainittujen Dv12-vetureiden 2527, 2605 ja 2739 numerolitterat ovat 2105, 2106 ja 2107, Sr2:n 3216 vastaava tunnus on 3002 (ei radio-ohjauslaitteistoa) ja Sr3:n 3315 numerolittera taas on 3103, niin saman logiikan mukaan olisi Hurun (Dr12, 2200 – 2241), joka olisi varustettu radio-ohjauslaitteistolla, numerolittera 2102! Tämä vain puhtaana ajatusleikkinä. Ja ilman radio-ohjauslaitteistoa se olisi tietty 2002. Mutta Hurulla ei ollut eikä ole radio-ohjauslaitteistoa, saati sitten EVN-numerointia. Eikä museohuruun sellaista tulla merkitsemäänkään.

”Sininen Nortti” ammoniakkivaunuineen Raunistulassa Konsankujan tasoristeyksessä
Dr20 29016, 92 10 2102 209-7 FIN-ORF
T 7336 (Kouvola lajittelu – Hangonsaari)
Turku, 17.9.2024
Kuva: Olli Savela

Turku itäinen/Åbo östra uudessa asussa. Rakennusurakoitsija Lujatalo Oy:n Turun toimipiste sijaitsee Kupittaan vanhalla asemalla.
Kupittaa, 21.8.2024
Kuva: Olli Savela

Sarja 3103 Vectron

(OS) Suomalaisten veturien EVN-numeroinnin perusteet ovat paikoin pienoisen hämärän peitossa, varsinkin mitä tulee 5. - 8. numeron merkitykseen. Tässä esimerkkinä Vectron.

Sr3 3338, IC 958
Turku, 1.9.2021

Kuvat: Olli Savela

I ryhmä	II ryhmä	III ryhmä	IV ryhmä	V ryhmä
1. 2.	3. 4.	5. 6. 7. 8.	9. 10. 11.	12.
91	10	3103	338	-2
sähkö-veturi	Suomi	numeerinen sarjatunnus numerolittera ”Baureihennummer”	juokseva numero järjestysnumero	tarkistus-numero

sarjatunnus
littera

III ja IV ryhmä (5. - 11. numero) muodostavat vetokaluston varsinaisen numeron, joka tavallisesti merkitään kahteen osaan jaettuna (XXXX YYY). OPE YTEn mukaan III ja IV ryhmän numerot voivat olla myös yhdessä ”pötkyssä” (0000000 - 8999999).
Näin varmaankin siksi, koska monilla mailla ei ole kansallista numeerista sarjatunnusta eli numerolitteraa (kuten Suomessa ja Ruotsissa), joka on helpompi sisällyttää EVN-järjestelmään. Siinä on siis annettu liikkumavaraa EVN-numeron muodostamiseen.

Euroopassa on nimittäin vetureita, joissa III ja IV ryhmän numerot ovat yhdessä pötkyssä tai järjestyksessä XXX YYYY (voiko sarjatunnus olla 3-numeroinen?). Ja I ja II ryhmän numerot voivat olla ilman väliä. Jopa koko EVN-numero voi olla yhdessä pötkyssä.
Ja 5. numero voi olla erillään muista numeroista (kuten esim. Fenniarailin vetureissa). Nykyisinhän kaikenlainen *monimuotoisuus* on niin kovassa huudossa!
Numero 3338 on ”sisäänleivottu” EVN:ään, mutta millä perusteella on päädytty muotoon 3103 338, ei ole minulle täysin selvinnyt. Siinä on numero 3338 sijoitettu EVN:n 8. - 11. paikalle, ja sen takia luultavasti juokseva numerokin alkaa 3:lla (338) eikä 0:lla (038). No niin, ei kai juoksevan numeron välttämättä kuulu alkaa 0:lla.
Mutta mikä merkitys on 5. - 7. paikan numeroilla 3, 1 ja 0? Pelkkiä täytenumeroita vai ilmaisevatko ne teknisiä ominaisuuksia? Numero 3 tarkoittanee sähköveturia, mutta numero 1 tarkoittaa joka tapauksessa, että veturi on varustettu radio-ohjauslaitteistolla. Entä numero 0? Luultavasti pelkkä täytenumero.
Käsittääkseni asia on kuitenkin niin, että Vectronin numeerinen sarjatunnus 3103 ja littera Sr3 ovat toistensa vastineita (1). Muuten, litteraa Sr3 ei ole edes merkitty veturiin, se kun on pelkästään Traficomin rekisterissä!
Miksei yllä mainitun Sr3:n EVN-yksilönumero (5. - 11. numero) voisi olla esim. 3300 038 (3300-sarjan 38. veturi) tai vaikkapa 0033 038 (2)? Tai miten olisi 0003 338 (3)? Olisihan siinä numeroinnissa ainakin sitä paljon peräänkuulutettua transparenssia. Kai se radio-ohjauskin pitäisi sinne vielä merkitä. No joo, enhän minä näistä numeroista päätä, mutta aina voi kuitenkin harrastaa ajatusleikkejä. Jos ei muuten, niin ainakin lämpimikseen.

Suomessa, Ruotsissa ja Tanskassa vetureilla on sarjatunnus eli littera (Sr3, Dv12; Rd2, Re; EB, ME), kun taas Saksassa ei ole sarjatunnusta kirjainmuodossa vaan pelkästään numeroista koostuva Baureihennummer (numerolittera). Saksassa se on 3-numeroinen ja se on silloin helppo istuttaa EVN:n III ryhmään, ja koska siinä on neljä paikkaa, on saksalaisissa sähkövetureissa 3-numeroisen sarjatunnuksen edessä täytenumerona 6. Täytenumerolla 6 saatiin aikaan se, että tarkistusnumero pysyy samana kuin DB:n perinteisessä 7-numeroisessa järjestelmässä. Tosin veturin keulassa olevasta kansallisesta numerosta DB jättää tarkistusnumeron nykyisin pois (ks. alla olevaa kuvaa).

DB 193 321, Vectron (keulassa ei tarkistusnumeroa 7) Kuva: Kokoelma Olli Savela
Plochingen, 23.4.2021

193 321, 91 80 6193 321-7 D-DB
Plochingen, 23.4.2021

Kuva: Kokoelma Olli Savela

Saksalaisen sähköveturin kansallinen numero on helppo täydentää EVN:n mukaiseen muotoon, ei muuta kuin lisätään luku 6 kansallisen kolminumeroisen sarjaa osoittavan numeron (193) eteen ja siitä saadaan 4-numeroinen sarjatunnus (6193), ja 3-numeroinen juokseva numero (321) tarkistusnumeroineen (7) perään. Eikä tarvitse arvailla mitään. Mutta suomalaisten veturien (myös Sr1, Sr2, Dv12 ja Dr14) EVN:n mukainen sarjatunnus onkin hieman monimutkaisempi. Henkimaailman asioista ei nyt kuitenkaan ole kyse.

(1) Se, että numeerinen sarjatunnus aina vastaisi litteraa, ei kaikissa tapauksissa pidä paikkaansa, sillä esim. sarjoilla 2105, 2106 ja 2107 on yksi yhteinen littera eli Dv12 ja toisaalta sarja 2102 vastaa litteroita Dr18, Dr20 ja Dr26.

(2) Mallina voisi toimia vaikkapa belgialaisen LINEASin 77-sarjan MaK G 1206-tyyppiin pohjautuva sekä linja-ajoon että vaihtotyöhon soveltuva dieselveturi nro 7768 eli 92 88 0077 068-9 B-BLX. (BLX = B Logistics, nykyisin LINEAS)
Niillä belgialaisilla veturisarjoilla, joilla on perinteinen 4-numeroinen yksilönumero (kuten Suomessa), on lähes jokaisella erilainen EVN-merkintätapa. Luulisi, että yksi yhtenäinen merkintätapa riittäisi.
No, eipä ole *diversiteetti* uhattuna tässä maailmassa, siitä on pitänyt huolen Traficomia vastaava Belgian rautateiden turvallisuus- ja yhteentoimivuusvirasto DVIS/SSICF (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen/Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer)! Jokainen jäsenvaltio kun voi itse määrittää III ja IV ryhmän merkityksen ja numeroiden asettelun.

(3) Tanskan DSB:n Vectronin EB 3201 numerointia 91 86 0003 201-8 DK-DSB mukaillen.

À propos sarjanumero. Traficomin rekisteristä löytyy termi sarjanumero. Siellä mainitaan nimittäin, että Sr3:n sarjanumero on 21130. Tämän voi jokainen tarkastaa Junaliikenteen havaintojärjestelmä Juliasta. Numero 21130 ei näy veturissa missään eikä sillä ole mitään tekemistä liikennöinnin eikä kalustohuollon kanssa. Se on pelkästään Traficomin ikioma numero sen rekisterijärjestelmässä.

30 vuotta sitten

Vainikkala, 1.9.1991 Kuva: Olli Savela

Ei ollut 30 vuotta sitten Dr14 1870:ssä EVN-numeroa. Tänä päivänä veturin numero on 92 10 1108 070-9 (eli 1108 = Dr14). Eikä tämä Seepra ole enää Seepran näköinen, koska kulkee nykyisin VR:n vihreävalkoisissa eko-väreissä. Huomaa etupäänmerkit eli tikkarit.

MV 11993
Dv12 2566, 92 10 2105 066-8 ja Dv12 2550, 92 10 2105 050-2 vetämässä 8 Eil- ja 1 Eilf-vaunun romuvaunuletkaa Turusta Lahteen.

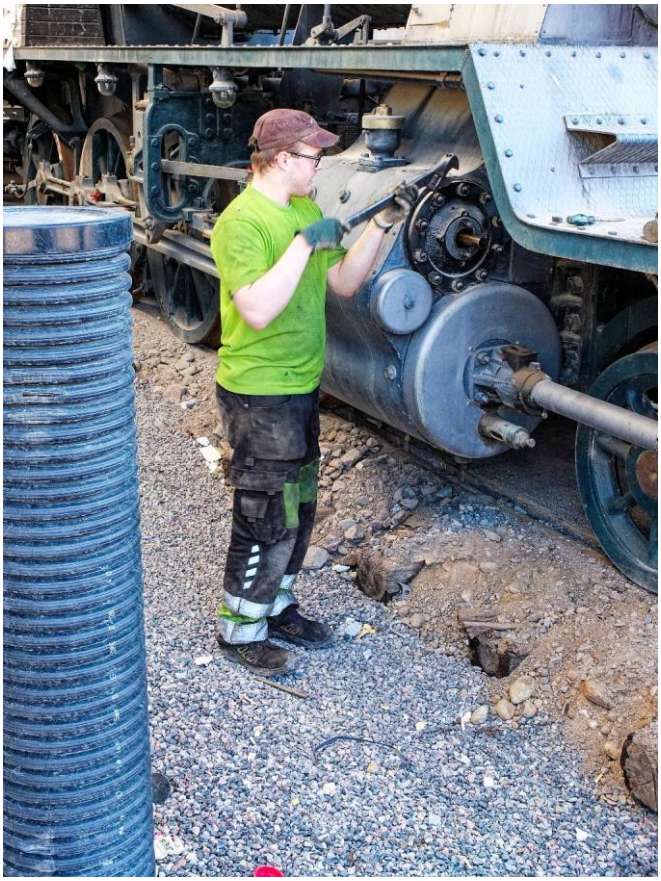
Turku, Pääskyvuori 14.12.2020
Kuva: Olli Savela

Tk3 1108:n luovutus

Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus päätti kokouksessaan 10.5.2023 luovuttaa yhdistyksen muistomerkkinä olleen tavaraliikenneveturi Tk3 1108:n Sinisten Vaunujen Ystävät ry:n omaisuudeksi Hyvinkäälle. Päätökseen vaikutti se, että veturin säilyttäminen museoveturina Logomon alueella YIT:n rakentamien rakennusten välissä olisi käynyt yhdistykselle liian kalliiksi ja Sinisten Vaunujen Ystävät ilmoitti olevansa halukas ottamaan veturin haltuunsa ja hoitavansa veturin siirrosta aiheutuvat kustannukset sekä laittavansa sen ajokuntoon. Tänä vuonna 80 vuotta täyttävä Tk3 1108 sai näin ollen parhaan mahdollisen ”kodin”.
Veturin valmistelu siirtoa varten aloitettiin lauantaina 13.5.2023, silloin irroitettiin epäkeskotangot, viheltimet ja varoventtiilit sekä löysättiin savupiipun ja karja-auran kiinnitykset. Lauantaina 27.5.2023 kuormattiin tenderi, savupiippu ja karja-aura lavetille, myös veturin katos purettiin kuljetettavaksi Hyvinkäälle. Torstaina 1.6.2023 veturi saatiin hinatuksi yli kuusituntisen aherruksen jälkeen syväkuormauslavetille ja perjantaina 2.6. veturi oli lopulta Hyvinkäällä.

1108 odottaa riisumista.
13.5.2023
Kuva: Olli Savela

Lasse Tauriainen on saanut epäkeskotangon irroitetuksi.
13.5.2023



Robin Raita luistikaapin kannen muttereita löysäämässä.
13.5.2023

Juha-Pekka Viitanen, Robin Raita ja Lasse Tauriainen savupesää tarkastamassa.
13.5.2023

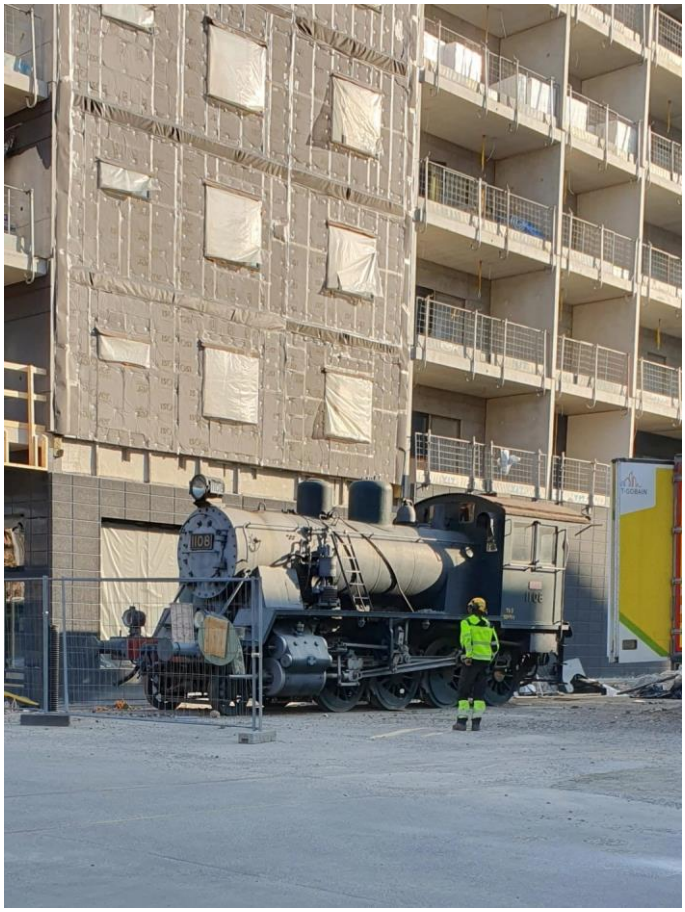
Kuvat: Olli Savela

Katoksen purku käynnissä. Katolla Lasse Tauriainen ja Robin Raita.
27.5.2023
Kuva: Olli Savela

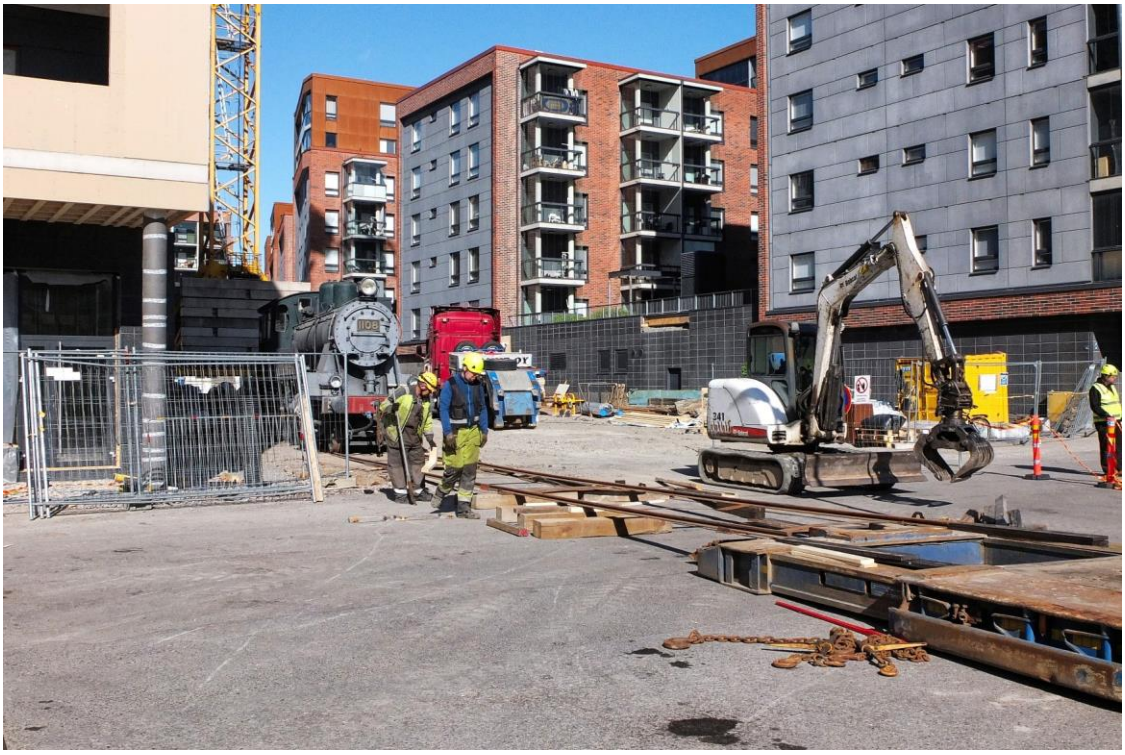
TKLK ry:n puheenjohtaja Tapani Vuorio ojentaa veturin luovutuskirjan SVY ry:n puheenjohtajalle Lasse Tauriaiselle.
27.5.2023
Kuva: Olli Savela

Robin Raita tarkkailemassa tenderin laskua lavetille.
27.5.2023
Kuva: Frej Reinholm

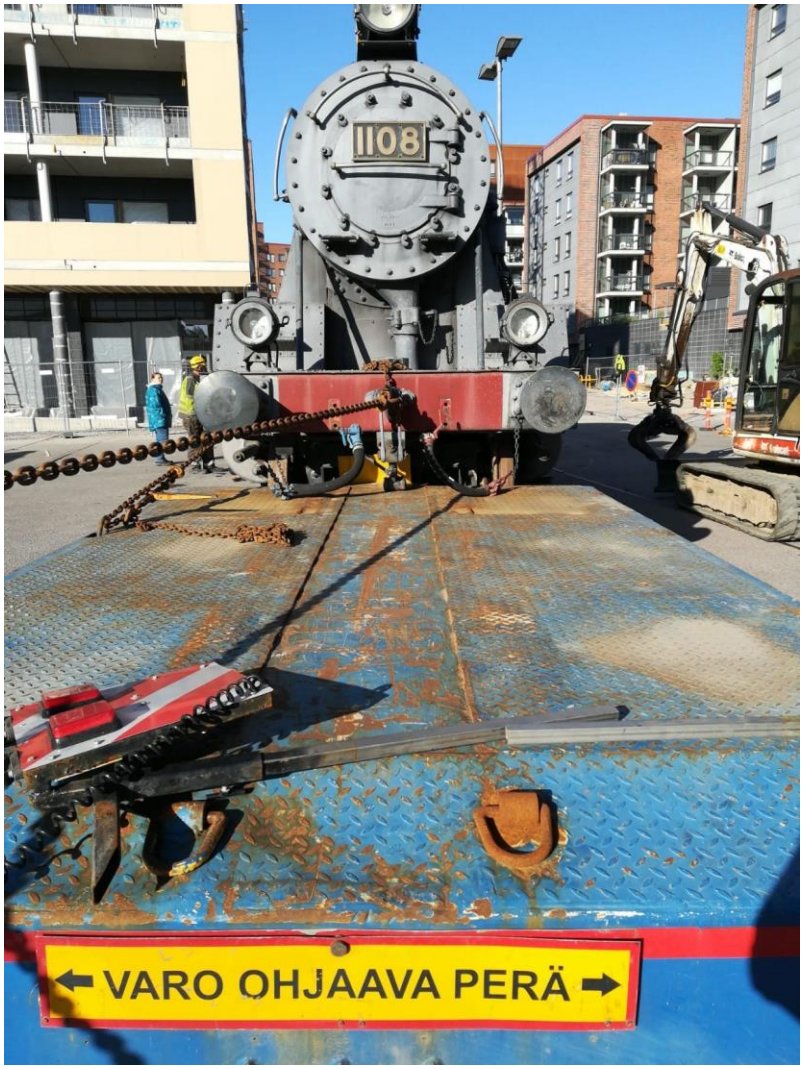
Katos on poistettu, tenderi on lavetilla ja savupiippua nostetaan pois.
27.5.2023
Kuva: Frej Reinholm



On torstaiaamu, noutaja ei ole vielä saapunut. YIT:n työntekijä varmaan ajattelee, että pian tuostakin päästään ja saa vapaasti rakentaa.
1.6.2023
Kuva: Mika Rantala



Raidetta lavetille rakennetaan.
1.6.2023
Kuva: Olli Savela



Myöhään iltapäivällä Tk3 1108 vedetään syväkuormauslavetille.
1.6.2023
Kuva: Frej Reinholm

Nätisti on rima mennyt kahteen osaan.
1.6.2023
Kuva: Frej Reinholm

Veturi on vihdoin saatu lavetille. Kuvassa myös Frej Reinholm, joka sitkeästi jaksoi joka kerta seurata veturin siirron kaikki vaiheet.
1.6.2023
Kuva: Juha-Pekka Viitanen

Veturin työntö Veturikatua pitkin Junakadulle on alkanut.
1.6.2023

Kuva: Frej Reinholm

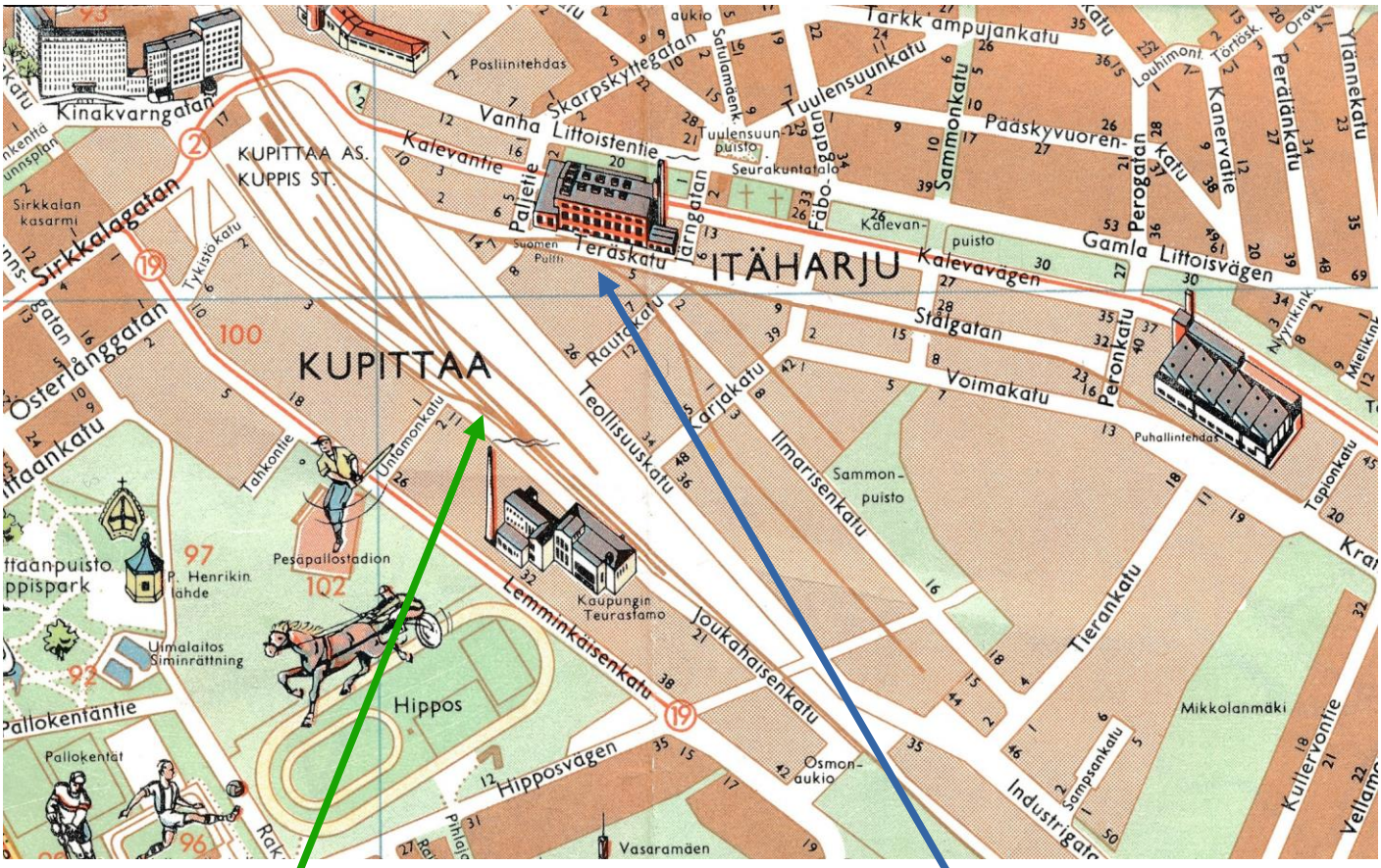
Veturikadun ja Junakadun risteyksessä kääntyminen ei ollut kovin helppo. Veturi oli jonkin verran sivulle kallellaan ja yksi liikennemerkki piti poistaa (ylempi kuva). Mutta ammattimiehet osaavat hommansa ja veturi onkin valmis vedettäväksi Junakatua ylös Köydenpunojankadulle ja edelleen Hyvinkäälle (alempi kuva).
1.6.2023

Kuvat: Frej Reinholm

Perjantaina 2.6.2023 veturi on lopulta Hyvinkään konepajan alueella.
Kuva: Juha-Pekka Viitanen

Näyttää jo enemmän veturilta, kun savupiippukin on asennettu paikalleen.
29.6.2023
Kuva: Lasse Tauriainen

Jälkiä menneiltä ajoilta



Kupittaalta ja Itäharjulta löytyy jäänteitä purettujen raiteiden jäljiltä. Vasemmanpuoleisessa kuvassa on Joukahaisenkadun varrella oleva tasoristeysmerkki ennen Anni Helena -viljasiilolle vievää raidetta. Viljasiilo purettiin vuonna 2001 ja paikalla on nykyisin ICT-City. Oikeanpuoleisessa kuvassa näkyvät Itäharjun teollisuus-raiteista jäljelle jääneet ratapölkyt Teräskadun varrella.
Kuvat: Olli Savela, 25.5.2023
Karttapohja: Turun kaupungin mittausosasto 1963

Tasoristeyksen merkki Joukahaisenkadulla. Anni Helena -viljasiilolle vievä raide kulki Joukahaisenkadun yli Untamonkadun risteyksen kohdalla. Joukahaisenkadun ja Untamonkadun kulmassa sijaitsee nyt Pihlajalinnan sairaala ja sen takana näkyy ICT-City, jota vastapäätä seisoo Aimo Parkin upouusi 10-kerroksinen ParkCity-pysäköintilaitos. Raiteesta ei ole enää mitään näkyvissä. Hyvin ovat kadun asfaltoineet. Kuvat: Olli Savela, 10.6.2023

Tässä oli vielä vuoden 1993 alkupuolella Itäharjun teollisuusraiteistoa. Pääraide meni suoraan Teräskadun oikeassa laidassa aina Fläktin puhallintehtaalle asti. Ylemmässä kuvassa näkyy oikealla polku (sieltä löytyvät ne edellä mainitut ratapölkytkin), jossa meni sivuraide Hippoksentielle ja sen ylikin. Vasemmalle haarautui raide Suomen Pultti Oy:n tehtaalle. Paikalla on nyt TOOLSin, Pelican Self Storagen ja Bilar99e:n toimitilat.
Kuvat: Olli Savela, 14.6.2023

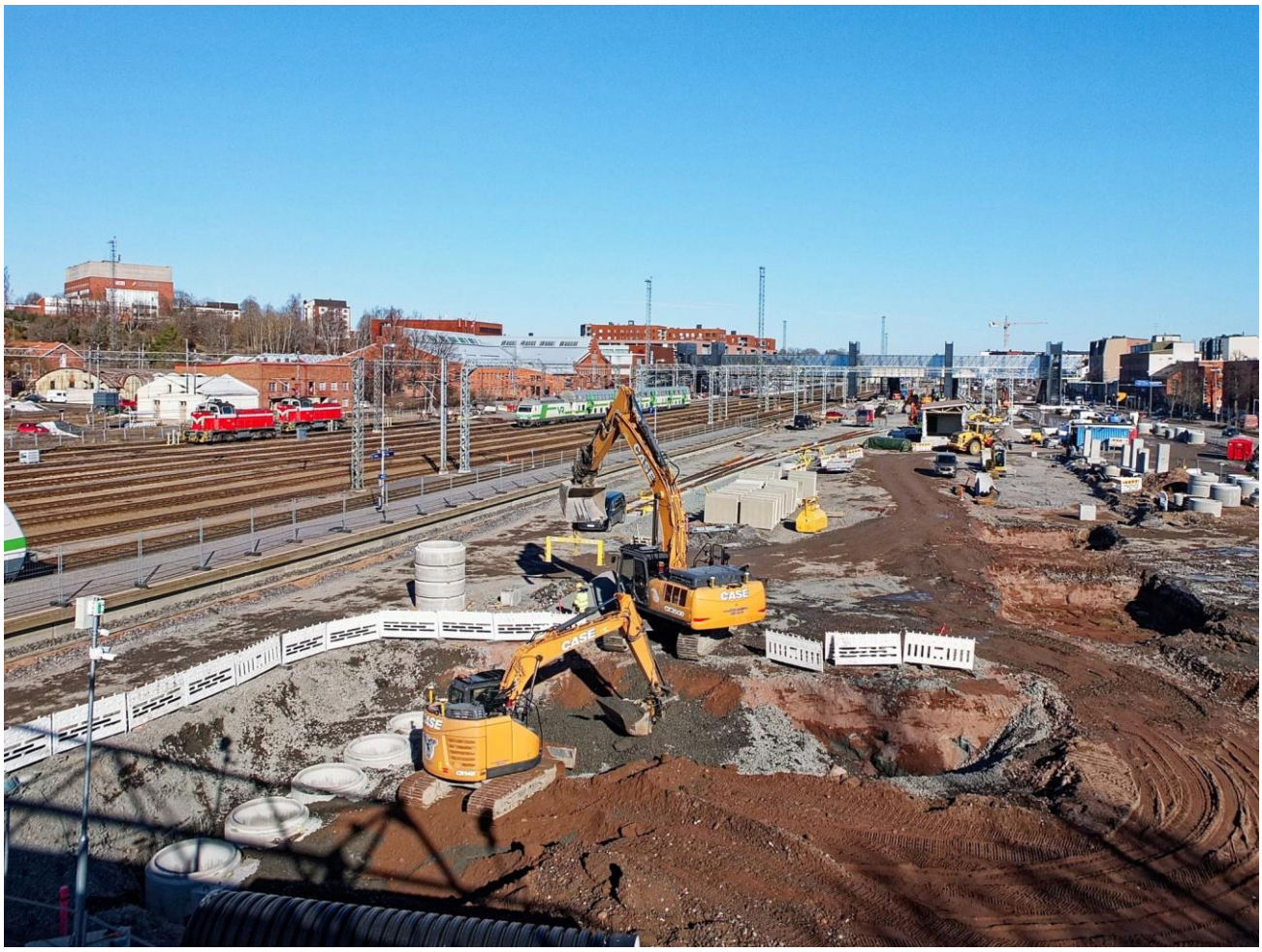
Turun ja Kupittaan välinen kaksoisraide

Kuvia Turun ja Kupittaan välisen kaksoisraiteen rakennustyömaasta loppukevään 2023 ja alkusyksyn 2024 väliseltä ajalta. Kuvat: Olli Savela

Turun ratapihaa ja vielä toimiva asemarakennus 5.8.2023.

Turun ratapihaa 10.8.2024. Asema on suljettu eikä raiteille 5, 6 ja 7 matkustajilla ole enää mitään asiaa.

Näkymä jalankulkusillalta uuden aseman suuntaan 5.8.2023 (ylempi kuva) ja 12.3.2024.



Näkymä samasta paikasta 14.5.2024.

Gd-vaunut ovat paikalla ottamaan vastaan autoja uudella kuormausalueella 10.8.2024.

Laitureiden 1 ja 2 katokset työn alla 12.3.2024 (ylempi kuva) ja 14.5.2024.

Näkymä Lonttisten alueelta Turun asemalle kääntyvään mutkaan 23.5.2023 (ylempi kuva) ja 14.5.2024.

Näkymä Lonttisten alueelta Ylioppilaskylän suuntaan.
Uusi rautatiesilta työn alla 23.5.2023 (ylempi kuva) ja 14.5.2024.

Näkymä Lonttisten alueelta uudelle rautatiesillalle 17.8.2024.

Uuden rautatiesillan takana pilkottaa rakenteilla oleva Raunistulan pyöräily- ja jalankulkusilta 17.8.2024.

Aurajoen vanhasta rautatiesillasta on jäljellä vain silta-arkut 13.5.2023.

Vuoden kuluttua uusi rautatiesilta alkaa jo muotoutua 14.5.2024.

Uusi silta on jo lähes valmis, ajolangat vain puuttuvat 17.8.2024.

Rautatiesillan vieressä oleva Raunistulan pyöräily- ja jalankulkusilta valmistumassa 17.8.2024. Silta avattaneen pyöräilijöille ja jalankulkijoille näillä näkymin toukokuun lopussa 2025. Sillan vieressä oikealla on väliaikainen katettu kevyen liikenteen silta.

Nummen alikulkusilta on purettu 1.6.2023.

Uuden kaksiraiteisen Nummen alikulkusillan rakennustyömaa 12.3.2024.

Ratajohtopylväät ovat pystyssä, mutta kääntöorret ja ajolangat puuttuvat vielä 17.8.2024.

Uraputken alikäytävän kohdalla on kaksiraiteinen silta valmis 17.8.2024.
Posankan pää näkyy kuvan oikeassa laidassa.

Näkymä Hämeensillalta Ylioppilaskylän ja Turun aseman suuntaan 7.9.2024.

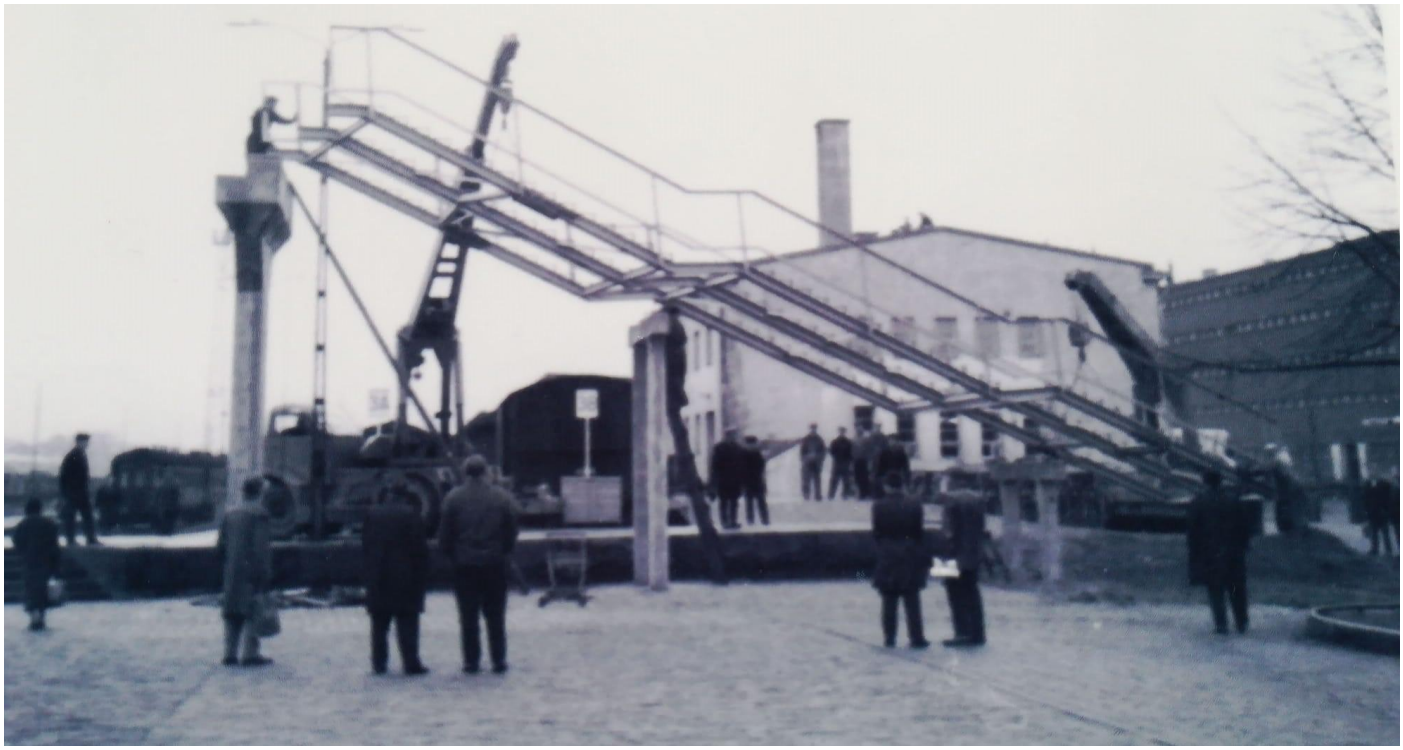
Näkymä Hämeensillalta TYKSin ja Kupittaan aseman suuntaan 7.9.2024.

Henkilöautojen lastauspaikan kohtalo

Kun pienoisrautatiepäivät olivat Turussa marraskuussa 1993, tuotiin kerhon Tk3-1108 ja 2 Eims-vaunua Tuotiin esille pikatavaratoimiston viereen. Näytteilleasettajien oli mahdollista yöpyä makuuvaunuissa. Frey Reinholmin ottamassa kuvassa pikatavaratoimisto on vielä alkuperäisessä asussa korkeine lastaus-laitureineen. 1989-90 asemalaiturit uusittiin uuden standardin kukaisiksi. Kuvassa kiskotus on vielä tekemättä raiteelle 3. Autovaunut lastattiin 1990-luvulla matkustajavaunun alustalle rakennetulla kuormausvaunulla. Takana näkyvät raiteella 1 Gfot-vaunut. Kun uusi kiinteä lastaussilta rakennettiin, niin lastauslaiturit purkaa ja lastausraide siirrettiin lähemmäksi rakennusta. Laiturikatos piti myös kaventaa. VR toivoi jo silloin, että toimistorakennus voitaisiin purkaa. Autolastaus olisi tarvinnut lisää parkkitilaa, koska vapaavarastoista Hangosta ja Turusta tuli uusia autoja rekkalasteittain kuormattavaksi autovaunuihin. Mutta museovirasto piti 1930-rakennettua rakennusta arvokkaan ja vaati VR ehostamaan ja pitämään rakennus kunnossa. Rakennuksessa ei kuitenkaan ollut enää VR:n toimintoja. Sähköhuoltokin oli poistunut jo alakerrasta. Kun elämyskeskusta alettiin suunnitella VR:n alueelle, silloinen kävelysilta purettaisiin. Kaupungille ja museovirastolle tärkeä rakennus purettiin sitten kuitenkin aika pian. Suunnitelmassa kuvasta puretun kävelysillan ja rakennuksen välistä johtaisi uusi silta elämyskeskukseen eteen.

Kuvassa on nykyinen näkymä paikalta. Kuva on otettu 20.4.2023. Autolastausillat palaavat paikalleen heinäkuussa 2024.

Alakuvassa on ylikulkusillan asennusta 1963. Pikatavaratoimisto näkyy taustalla.



Kuvat ja teksti on Freij Reinholmin.

Valmistusmerkintä ukrainalaisissa tavaravaunuissa

Українська Залізниця

22 65730780
Turku, 24.6.2008

Yllä olevassa kuvassa vaunun valmistusmerkintä on venäjäksi (построен, postroen = valmistettu/rakennettu) ja alla olevassa kuvassa vastaava merkintä on ukrainaksi (збудований, zbudovanyj = valmistettu/rakennettu). Numero 5 tarkoittaa, että vaunut ovat Uralvagonzavodin valmistamia.

22 66115742
Turku, 24.6.2008

Kuvat: Olli Savela

Kutsu Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräiseen syyskokoukseen

Turun Kiskoliikennekerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Turussa osoitteessa Taskulantie 1, **keskiviikkona 13.11.2024 alkaen klo 18.00**.
Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät asiat.

Tervetuloa!

TKLK ry:n hallituksen puolesta

Tapani Vuorio
puheenjohtaja

Timo Heiskari
sihteeri

ESITYSLISTA

I Kokouksen järjestäytyminen

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

II Varsinaiset kokousasiat

5. Esitetään toimintasuunnitelma vuodelle 2025 ja päätetään sen vahvistamisesta
6. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksun suuruus vuodelle 2025
   Hallituksen esitys: Jäsenmaksu pidetään ennallaan eli 40 €:ssa.
   Jäsenmaksu, johon sisältyvät Resiina-lehtien vuosikerrat 4 lehteä, on varsinaiselta jäseneltä 40 €/vuosi.
   Enintään 15-vuotiailta jäseniltä jäsenmaksu, johon ei sisälly em. lehtien vuosikertoja, on 5 €/vuosi. Alle 16-vuotiaalla on kuitenkin mahdollisuus maksaa täysjäsenmaksu ja saada täten em. lehdet.
   Yhdistyksen sääntöjen mukaan kaikilla jäsenillä on ääni- ja osallistumisoikeus yhdistyksen kokouksiin.
7. Esitetään tulo- ja menoarvio vuodelle 2025 ja päätetään sen vahvistamisesta
8. Valitaan yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet vuodelle 2025
9. Valitaan kaksi toiminnantarkastajaa sekä yksi varatoiminnantarkastaja tarkastamaan vuoden 2025 tilejä ja hallintoa
10. Päätetään kokous