

SISÄLTÖ:

Puheenjohtajan mietteitä, sivu 1
 Tapahtumia, sivu 2
 Vuosikokouksen pöytäkirja, sivu 2
 Toimintakertomus vuodelta 2015, sivu 3
 STY:n 115 vuotisjuhla, sivu 3
 Opintomatkan ohjelma, sivu 4
 Jussin palsta, sivut 5-7
 Hallitus 2016, sivu 8
 Teatteriesite, LIITE



VR SähkötekniSET - STY ry

TIEDOTUS

1/2016

12. 2.2016

**Puheenjohtajan mietteitä****Puheenjohtajan mietteitä**

Edellisessä tiedotteessa pohdiskelin miten rautatieliikenteen kilpailutus etenee. Helmikuun alussa Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti VR:n ostoliikennettä koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta ja velvoiteliikenteen muutoksista. Velvoiteliikennettä koskevan päätöksen myötä osa leikattavasta ostoliikenteestä siirtyy VR:lle tappiolliseksi velvoiteliikenteeksi. Velvoiteliikennemuutokset ovat voimassa joulukuulle 2016 asti. Jonkinlainen päätös sekin on. Varsinainen rautatieliikenteen avaaminen taitaa olla vielä päättämättä tai jopa pohtimatta.



Positiivista vatulointikoriin on lisättävä se että rautateiden korjausvelkaa pienennetään reilulla 200 M €:lla vuosien 2016 – 2018 aikana. Suurimpana kohteena on-Bombardier Ebilock 850-asetinlaitteiden, Toijala 1 ja 2 sekä Hämeenlinna 1, 2, 3, uusiminen Riihimäki – Tampere rataosalla noin 60 M €:lla.

Korjausinfrahankeista tarkempaa tietoa asiasta kiinnostuneille löytyy oheisesta linkistä ja Liikenneviraston sivuilta: http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/182908/korjausvelkakohteet_radat/328d1d5a-bd1e-464f-b7d6-cc6fc1e49837

Yhdistyksen vuosikokous pidettiin Pasilassa Harri Tolvasen komennossa 8.2. Tarkastamaton kokouspöytäkirja löytyy tiedotteen sivulta 2. Yhdistyksen 115 vuotis taipaletta ja "sähköistä yhteistyötä 115 vuoden" ajalta juhlistetaan Tampereella 18.6. Tilaisuudesta lisäinformaatiota löytyy tiedotteen sivulta 3. Kuusikymmentä nopeinta ehtii mukaan joten ilmoittaudu heti! Syyskuussa teemme opintomatkan Sveitsiin ja Ranskaan. Opintomatkasta on tarkempaa tietoa tiedotteen sivulla 4.

Monenmoista toimintaa on tarjolla, joten, arvoisat jäsenet, nähdään joissain loppuvuoden tapahtumissa.

Hyvää ystävänpäivä toivotta

Arto Isomäki
 Puheenjohtaja

Tapahtumia 2016, alustavaa suunnitelmaa

Tiedote 2	huhtikuu	
STY 115 vuotta	18.6.2016	Tampereella
Tiedote 3	syyskuu	
Opintomatka	2.9 - 10.9	Sveitsi / Ranska
Syyskokous	29.10	Pasilassa
Syyskokous matka	29-30.10.	Tallinaan
Tiedote 4	joulukuu	

Tarkastamaton vuosikokouspöytäkirja

Aika 08.02.2016 klo 17.00
Paikka Helsinki, SLK-killan kokoustila

1 Avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Arto Isomäki avasi kokouksen klo 17:07.

2 Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Todettiin kokouksen olevan laillinen ja päätösvaltainen.

3 Kokouksen järjestäytyminen

Kokoukselle valittiin puheenjohtajaksi Harri Tolvanen.

Sihteeriksi valittiin Tero Muje.

Pöytäkirjan tarkastajaksi valittiin Reijo Selin ja Reima Hyvärinen, jotka toimivat tarvittaessa myös ääntenlaskijoina.

4 Esityslista

Esityslista hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi. Tekstikorjaus tehtiin kohdan 7 sanaan tilitarkastuskertomus, joka muutettiin toiminnantarkastuskertomukseksi.

5 Hallituksen toimintakertomus vuodelta 2015

Yhdistyksen puheenjohtaja Arto Isomäki kävi lävitse toimintakertomuksen. Toimintakertomus hyväksyttiin.

6 Hallituksen tilikertomus tilikaudelta 2015

Rahastonhoitaja Erkki Kallio esitteli yhdistyksen tuloslaskelman ja taseen vuodelta 2015.

7 Toiminnantarkastuskertomus tilikaudelta 2015

Taloudenhoitaja Erkki Kallio kertoi toiminnantarkastajien lausunnon, joka hyväksyttiin esitettyssä muodossa. Vuoden 2015 tilinpäätös osoittaa 671,80 € alijäämää.

8 Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen tilikaudelle 2015

Esitettyjen selvitysten perusteella hallitukselle myönnettiin tili- ja vastuuvapaus vuoden 2015 osalta.

9 Päätetään tilikauden 2015 alijäämän käytöstä

Hyväksyttiin hallituksen esitys liittää alijäämä yhdistyspääomaan.

10 Muuta asiat

Ei muita asioita.

11 Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen klo 17:30. Kokousväki siirtyi nauttimaan kokousruokailusta.

TOIMINTAKERTOMUS 2015

Puheenjohtajan katsaus

Kertomus VR Sähkötekniiset - STY ry:n 114. toimintavuoden toiminnasta. Toiminnan runkona oli vuosi- ja syyskokoukset sekä opintomatka. Vuosikokous pidettiin Riihimäellä ja syyskokous Helsingissä.

Jäsenten määrä oli 31.12.2015 yhteensä 229 (v 2014 234) jäsentä. Jäsenistä muodostuu yhteensä 16 yrityksen tai viraston henkilökunnasta; Cinia, Eltelnetworks, Finlocig, Liikennevirasto, Licon-AT, LVM, Mipro, Proxion, Ramboll CM, RR Manangment, Satafyadvisor, Siemens, Sweco, Trafi, VR Track ja VR Yhtymä

Hallinto

Vuosikokous pidettiin Riihimäellä 16.3. ja syyskokous pidettiin Helsingissä 24.10. Vuosikokouksen puheenjohtajana toimi Irja Koskela ja syyskokouksessa puhetta johti Reijo Selin. Syyskokous matka tehtiin Tallinaan jossa tutustumiskohteena oli Oivalluskeskus jossa tutustuimme mm. Faradayn häkin toimintaan.

Yhdistyksen puheenjohtajana toimi Arto Isomäki. Muu hallituksen kokoonpano; Johanna Wäre (varapuheenjohtaja), Tero Muje (sihteeri), Erkki Kallio (talous), Seppo Ketonen (opinto- ja muu matkailu), Markku Toukola (jäsentilaisuudet), Mika Saari sekä Tero Sorsimo (varajäsen). Toiminnantarkastajina toimivat Erkki Helkiö ja Martti Ronko.

Hallitus kokoontui kauden aikana 3 kertaa.

Talous

Vuonna 2015 varsinaisen yhdistystoiminnan tuotot muodostuivat jäsenmaksutuloista, 3065,99 €, edellisenä vuonna 2014 ne olivat 2947,50 €. 2015 jäsenmaksutulot jakoutuivat varsinaisten jäsenten vuoden 2015 jäsenmaksuihin 2335,00 € ja vapaaehtoiseen eläkeläisen maksuun 730,99 €.

Varsinaisen toiminnan kulut 2015 muodostuivat pääosin yhdistyksen vuosikokouksista, opintomatkakuluista ja hallituksen kokouskuluista. Yhdistyksen toimintakauden 2015 tulos on 671,80 € alijäämäinen.

Yhdistyksen taloudellinen tilanne on siedettävä ja se mahdollistaa toiminnan jatkuvuuden. Toiminta edellyttää erittäin tarkkaa seurantaa menojen suhteen tuloihin.

Yhdistyksen muu toiminta

Opintomatka tehtiin 3. – 13.10.2015 Balkanille. Opintomatkkaan voi tarkemmin tutustua yhdistyksen nettisivuilta www.vrsty.fi / opinto- ja kokousmatkat josta löytyy Aki Härkösen matkakertomus. Mielenkiintoiselle opintomatkalle osallistui 19 henkilöä.

Pitkäaikainen kiinteä yhteistyö Hyvinkään Rautatiemuseon kanssa lopetettiin marraskuussa. Yhteistyötä tehdään jatkossa projektiluonteisesti, mikäli tarvetta ilmenee.

Yhdistyksen yhdeksän vuotta sitten avatuilla nettisivuilla (www.vrsty.fi) on 17.1 mennessä vierailtu 12 706 (11 803) kertaa.

Helsingissä 27.1.2016

VR Sähkötekniiset - STY ry hallitus

VR STY RY SÄHKÖISTÄ YHTEISTYÖTÄ 115 VUOTTA

Juhlistetaan 115 vuotis taipaletta Tampereella 18.6 oheisella ohjelmalla. Aloitetaan Tampereen komediateatterissa näytelmällä konstaapeli Reinikainen. Näytelmän tarkempi esittely on tiedotteen lopussa olevassa liitteessä. Esitys alkaa lauantaina 18.6.2016 klo 15.30. Teatterin jälkeen illallinen noin klo 18.00 alkaen.

Esitykseen on varattu 60 paikkaa ja ne jaetaan ilmoittautumis järjestyksessä siihen asti kun paikkoja riittää. Tilaisuus on avec tilaisuus.

Ilmoittautumis ohje: Ilmoittautuminen siinä järjestyksessä kun on maksettu **40 €/hlö yhdistyksen tilille: FI52 8000 1300 6239 40**. Kirjoita tilisiirtoon selkeästi oma ja avecin nimi jotta voimme tarvittaessa ota yhteyttä. Ilmoittautumis aika päättyy 28.4 mutta varmistaaksesi mukaan pääsysi ”maksa heti”. Lisätietoja saa Johanna Wäreeltä tai Arto Isomäeltä.

Alustava matkaohjelma 2-10.9.2016 Sveitsin / Ranskan Opintomatalle

1. päivä (perjantai 2.9)

Lähtö Helsingistä 2.9 klo 7.55 – Zurichiin. Bussikuljetus Zürichistä Luzerniin, nousemme maailman jyrkintä hammasratas-reittiä Pilatus-vuoren huipulle yli 2000 metrin korkeuteen, jonka jälkeen on aikaa ihailta ja kuvata upeaa maisemaa tai nousta vuoren korkeimpaan kohtaan. Paluumatka näköalagondoleilla Kriensiin. (Luzern-Pilatus vuorirata 1a 85 eur). Luzernista jatketaan tilausbussilla Berniin, majoitus.

2. päivä

Tutustuminen Bernin kaupunkiin, jonka aikana tutustutaan mm. Sveitsin hallintorakennukseen Bundeshausiin, kävellään Unescon Maailmanperintöluetteloon merkityssä vanhassa kaupungissa ja tervehditään Bernin karhupuistossa Korkeasaaresta lähtöisin olevaa Finn-karhua. Kierroksen jälkeen vapaata aikaa tehdä ostoksia tai käydä yhdessä Bernin kuuluisista museoista. Jatketaan junalla (tai tilausbussilla) Lyoniin, majoitus

3. päivä

Itä-Ranskassa Rhône alueella sijaitseva Lyon on noin puolen miljoonan asukkaan kaupunki, joka tunnetaan erityisesti gastronomiastaan. Lyonin ympäristössä asuu lähes kaksi miljoonaa ihmistä, ja se onkin Ranskan liike-elämän merkittävä keskus. Iltapäivällä junamatka (7 hrs) Lyon-Bordeaux. Majoitus.

4. päivä

Bordeaux nähtävyydet ja kierros Cognac-alueelle, tutustuminen konjakkivalmistukseen

5. päivä

Junalla Bordeauxista Toursiin, josta jatketaan bussilla Loire laaksoon, tutustuminen johonkin linnaan, matkalla viininmaistajaiset tai calvados tms. valmistukseen. Majoitus Toursissa tai lähialueella.

6. päivä

Toursista paikallisjunalla Caen-kaupunkiin. Bussi on asemalla vastassa ja tehdään päiväkierros: Normandian mairinnousun tärkeimmät paikat jm. nähtävyydet

7. päivä

Junalla Caen-Pariisi. Majoitus Pariisissa. Retki Versailles-linnaan myös paikallisjunalla.

8. päivä

Tutustuminen Pariisiin, osittain bussilla ja osittain kävellen.

9. päivä (lauantai 10.9)

Aamupäivä vielä Pariisissa ja iltalennolla Helsinkiin klo 15.45 Finnairin lennolla Pariisi-Helsinki takaisin kotiin. Helsinkiin saavutaan klo 19.45.

Hinta maapalveluista: 1100 eur/hlö. Hinnan sisältyy: 8 yön majoitukset 2-hengen huoneissa aamiaisineen, kuljetus paikallisella bussilla ohjelman mukaan, paikallisopas kaupunkikierroksilla. Hinnassa ei ole junalippuja
Lisämaksulla: Majoitus yhden hengen huoneessa: 290 eur/8yötä.

Finnairin lennot 450 eur/hlö ryhmäehdoin! **Varausmaksu 80 eur** maksetaan heti varauksen yhteydessä. Ennakkomaksu jää lentoyhtiölle, mikäli tilalle ei löydy muita halukkaita. Nimiä voi vaihtaa 1 kk ennen matkalle lähtöä. Tämä tarjous on alustava ja mitään varauksia ei tässä vaiheessa ole tehty. Hintaa on laskettu min 20 matkustajan mukaan.

Matkalle pääsee maksamalla **varausmaksun 80 € viimeistään 3.3.2016 yhdistyksen tilille: FI52 8000 1300 6239 40**

Lisätietoja antaa tarvittaessa Seppo Ketonen.



JUSSIN PALSTA

Turku 11.02.2016

Ursininkatu 3 B 30, 20100 TURKU

gsm 0400 485 282

Email: juhani.pitkanen@pp3.inet.fi



Ajankohtainen aihe alkuajoilta

Teksti käännetty saksankielisestä rautatie-historia kirjasta.
Kääntäjä kunniajäsen Heikki Luoto

**Käy
Rautatie-
museossa**

Turvalaitetekniikan alkutaipaleet

Ne vaarat, joita vain ajallisesti säädelty junien lähetys linjalle toi tullessaan, eivät tuoneet juurikaan sympatioita nuorelle liikennevälineelle rautatielle. Suhteellisen usein veturi rikkoutui, vaunu suistui raiteilta tai jostakin muusta ennalta aavistamattomasta syystä juna jäi linjalle seisomaan. Seuraava tietyn ajan päästä linjalle lähtenyt juna ei sitten aina pysähtynyt riittävän ajoissa.

Liikenteen laajentuessa myös vaatimus sopivien turvallisuusjärjestelyjen aikaansaamiseksi kasvoi nopeasti. Ensimmäinen ja samalla ratkaisevin askel junien turvaamiseksi oli siirtyminen suojaväleihin linjalla. kaikki rataosat jaettiin osuuksiin, jotka useimmiten ulottuivat asemalta toiselle. Kullakin osuudella sai olla vain yksi juna kerrallaan. Vasta sitten kun se oli päässyt seuraavalle asemalle, sai seuraava juna luvan lähteä linjalle. Tämä periaate on edelleen turvalaitetekniikan perusedellytys.

Aluksi piti kuitenkin naapuriasemien välille kehittää sopiva tiedonsiirtojärjestelmä. Siinä käytettiin ensin korkeita opastinmastoja (semaforeja), joissa riippui opastinpalloja, -koreja tai -siipiä, jotka voitiin tunnistaa matkankin päästä. Pittemmillä etäisyyksillä opasteita jouduttiin toistamaan ratavartijoiden avulla. Pallo-opastimia käytettiin ensimmäisen kerran vuonna 1832 Newcastle & Frenchtown – rautateillä Pohjois-Amerikassa. Sen mukaan oliko pallo mastossa ylhäällä vai alhaalla opaste tarkoitti "aja" tai "seis"

Sähkömagneetilla ohjatut soittokellot väli - ja naapuriasemilla olivat sähkötekniikan ensimmäiset askeleet turvalaitteikäytössä. Werner Siemens kehitti tällaisia soittokelloja vuonna 1847, joita Saksassa käytettiin lähtevän junan ilmoittamiseen miehitettyjen käyttöpaikkojen henkilökunnalle yli sadan vuoden ajan. Kellonlyöntien lukumäärää käytettiin yleisesti tietyissä merkityksissä, usein viisi yhteen suuntaan kulkevasta junasta ja kaksi kertaa viisi vastakkaisesta suunnasta tulevista.

Sveitsissä käytetään vielä nytkin soittokelloja, mutta DB välittää vastaavat



opasteet linjapuhelimilla. Käydyt junailmoituspuhelut taltioidaan magneettinauhalle, joita säilytetään tietyn ajan. Samuel Morsen vuonna 1837 Amerikassa keksimä lennätin tuli myös pian rautatiekäyttöön. Saksassa sitä käytti ensimmäisen kerran vuonna 1849 Hannoverin rautatieyhtiö. Useimpien rautatieyhtiöiden, myös saksalaisten, junailmoitusjärjestelmät perustuivat pitkälle ohi 1900 - luvun puolivälin vielä morsekoneisiin naapurijunanlähetyspaikkojen välillä. Numerot ja kirjaimet tulostuivat piste - viiva - yhdistelminä Morsenaakkosilla paperinauhalle sekä lähetys - että vastaanottopäässä.

Muut laitteet, jotka perustuivat tiedonsiirtoon sähkövirran avulla, eivät olleet pitkäikäisiä. Näin kävi William Fardelyn vuonna 1843 Mannheimissa Reinin rautateille ja vuotta myöhemmin Taunus - radalla Frankfurt am Mainin ja Höchstin välillä esittelemälle osoitinlennättimelle. Anhalter – radalla Berliinin ja Potsdamin välillä tuli ensimmäinen ratalennätin käyttöön 6.7.1847. Sen oli kehittänyt Werner Siemens, joka paransi osoitinlennätinkonetta myöhemmin huomattavasti ja sai sille patentin vuonna 1856. Sen pääasiallinen puute oli siirretyn tiedon tallennuksen puuttuminen, joten tieto piti irjoittaa kirjain kirjaimelta kynällä paperille muistiin. Näin ollen vuonna 1855 keksitty Hughes - lennätin ja myöhemmin tullut Hell - kirjoitin sisälsivät jo ratkaisevan parannuksen. Nämä laitteet painoivat sanoman selväkielisenä paperinauhalle, joka sitten rivin mittaisina pätkinä liimattiin esipainetulle sanomalomakkeelle. Tällaisia nauha-kirjoittimia käytetään vieläkin monilla rautateillä sisäiseen tiedonsiirtoon. Arkkikirjoittimien tulo markkinoille tarjosi sen sijaan huomattavia etuja kuten myös siirtonopeuden nosto 300 merkkiin minuutissa ja näitä kirjoittimia voidaan käyttää kuten kirjoituskonetta.

Rautateiden pyrkimys hyödyntää teknisiä edistysaskeleita kaikilla alueilla näkyi selvästi myös puhelimen käyttöön siirtymisessä. Amerikkalainen Alexander Graham Bell ilmoitti sähkömagneettisen puhelinkojeensa 14.2.1876 Washingtonin patenttivirastoon ja Philadelphian maailmannäyttelyssä kävijät saivat "kaukopuhua" vain vähän myöhemmin ensimmäisen kerran kahta ohutta lankaa pitkin. Tämä pieni sensaatio sai julkisuutta ympäri maailmaa ja tieto saavutti myös Berliinin sen aikaisen pääpostimestarin, Heinrich von Stephanin, joka tilasi heti kaksi puhelinkojetta Belliltä Amerikasta ja antoi jatkovalmistusoi-keudet Siemensille. Vain kaksi vuotta Bellin keksinnön jälkeen ja vielä neljä vuotta aikaisemmin kuin Berliinin ensimmäinen yleinen puhelinkeskus käynnistettiin 48 tilaajaa varten, oli kaksi rautatietä (Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahnen ja Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn) jo ottanut keksinnön käyttöön.

Saksan rautatiet osoittautuivat myös puhelintekniikan jatkokehittelyssä edistyk-sellisiksi. Preussissa otettiin käyttöön vuonna 1902 ratalinjan kattava puhelin-järjestelmä (Streckenfernsprecher), vuotta myöhemmin oli Erfurtissa jo käytös-sä ensimmäinen koko rautatiealueen kattava puhelinverkko paikallisparisto-kaappeineen. Karlsruhessa Badenin rautatieyhtiö otti käyttöön vuonna 1912 ensimmäisen rautatiepuhelinjärjestelmän - ieläkin "Basa" - nimellä tunnettu - joka oli varustettu automaattisella valinnalla; siihen voitiin liittää kolmesataa automaattipuhelinta. Neljä vuotta myöhemmin järjestelmään liitettiin myös rau-tatieverkon automaattinen kaukovalinta.

Vuoden 1930 tienoilla, kun käyttökelpoisia kaukokaapeleita oli käytettävissä, Basa – puhelinverkko laajeni voimakkaasti. Jo vuonna 1927 Deutsche Reichsbahnilla oli käytössä Würzburgissa maailman ensimmäinen täysauto-maattinen vahvistin; kaikki virkapuhelut Münchenin ja Berliinin välillä kulkivat Würzburgin vahvistimen kautta ilman yhtäkään käsivälitteistä keskusta, jolloin Basa - puheluiden kuuluvuus oli moitteetonta pitkistä etäisyyksistä huolimatt-

ta. Jotta johdinyhteyksiä pystyttiin paremmin hyödyntämään, käytettiin rautateillä ensimmäisen kerran kantaalitekniikkaa jo vuonna 1931. Toisen maailmansodan aikana Deutsche Reichsbahnin Basa - verkko oli laajimmillaan. Aika ajoin pystyttiin rautateiden puhelinverkossa ottamaan automaattivalintaisia puheluita Rostowista Donin varrelta Pariisiin ja Bordeauxiin saakka.

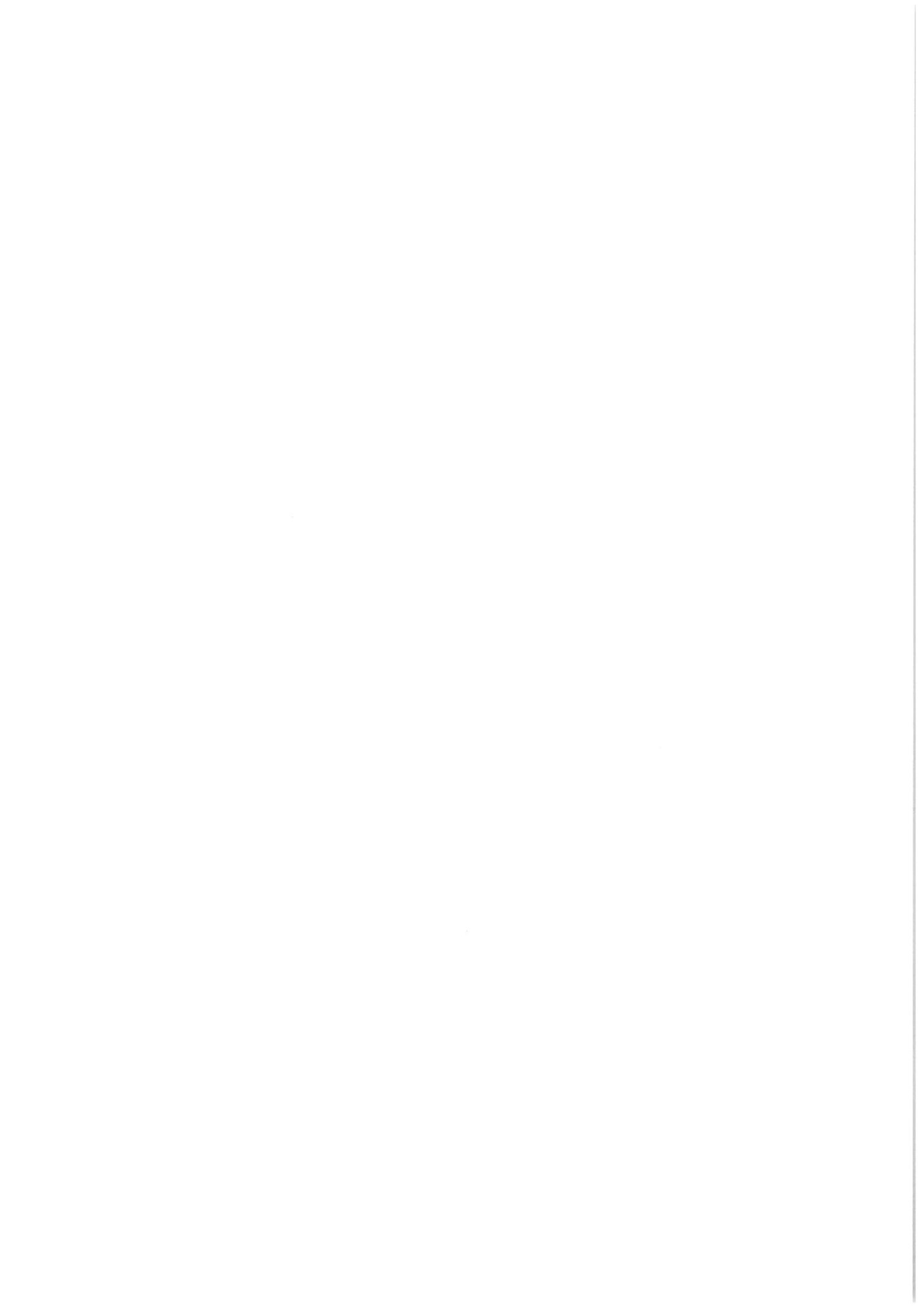
Tänäänkin Euroopan rautateiden sisäiset puhelinverkot liittyvät toisiinsa siten, että puhelu voi ylittää useiden valtioiden rajat käsikeskusten asiaan puuttumatta. Viime aikoina laajassa mitassa yleistynyt mahdollisuus käyttää ohivalintaa yleisestä verkosta suuren yrityksen puhelinvaihteen alanumeroon soittaessa oli rautateillä mahdollista jo vuonna 1928, kun Karlsruhen rautatiepiirin puhelin-keskus oli varustettu ao. tekniikalla.

Vaikkakin juuri varhainen puhelintekniikan uutuuksien käyttöönotto ja alituinen kustannusten säästö on johtanut siihen, että monet rautatieyhtiöt toimivat vanhojen, jopa vanhentuneiden laitetekniikoiden varassa, useilla rautateillä on silti käytössään mitä moderneinta välitys - ja siirtotekniikkaa. Niinpä puhelut siirtyvät useimmiten radiolinkkien kautta langattomasti, johdinyhteyksiä ja radiokanavia käytetään moninkertaisesti (multiplex) ja viimeisimpinä aikoina suurten keskustietokoneiden välinen datasiirto on lisännyt yhteyksien käyttötapoja entisestään.

Tietoliikennetekniikan viimeisimpiä kehityssaavutuksia ovat monilla Euroopan rautateillä käytössä olevat junaradiojärjestelmät. DB toteutti yhdessä AEG - Telefunkenin kanssa oman versionsa, jolle turvallisuusvaatimukset asettivat paljon ankarammat lähtöasetelmat kuin vastaavissa poliisin, palokunnan, sairaankuljetuksen ja taksien jo kauan käytössä olleissa järjestelmissä. Erityisesti pitää jokaista junaa voida kutsua selektiivisesti sen omalla tunnuksella ilman, että muut alueella olevat junat sitä kuulevat, veturinkuljettajat eivät häiriinny ja että väärin ymmärtämisen vaara on toimintaohjesäännöin eliminoitu. DB:llä kaikki pääradat ja niillä liikennöivät veturit on jo varustettu linjaradioilla. Näin on saatu aikaan aukoton yhteys asemien liikenteenohjauksen ja liikkuvien junien välille. Vuoteen 1978 mennessä on koko rautatieverkko, sikäli kuin se on käytössä, linjaradion piirissä; noin 6000 veturia ja moottorijunaa varustetaan näillä laitteilla. Saman järjestelmän on valinnut myös Itävallan ja Jugoslavian rautatiet. TEE - ja IC - junissa on matkustajia varten käytössä puhelinjärjestelmä, jolla voidaan soittaa junasta yleiseen puhelinverkkoon ja myöskin junaan päin. Tammikuun 1. päivästä 1978 alkaen ei puheluita enää yhdistetä käsivälitteisesti postikeskuksessa, vaan junasihteeri valitsee puhelut itse näppäinpuhelimella. Deutsche Reichsbahn oli jo 7.1.1926 alkaen tarjonnut "junapuhelinpalvelua" matkustajille kaikissa Hampurin ja Berliinin välisissä pikajunissa. Toisen maailmansodan jälkeen DB otti sen käyttöön jälleen 1.10.1955 nopeissa "Rhein - Main" - moottorijunissa 31 ja 32 Frankfurt am Mainin ja Dortmundin välillä.

Lämmintä odotellessa

Jussi



**PUHEENJOHTAJA**

Arto Isomäki
Lohkopellontie 6-10 M
VR Track Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 HELSINKI

00650 HELSINKI

040 86 20325
arto.isomaki@vr.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Johanna Wäre
Ryydynkatu 41
VR Track Oy, Tampere
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

33400 TAMPERE

0307 30 085 työ
040 86 30085
johanna.ware@vr.fi

SIHTEERI

Tero Muje
Rouvienpolku 11 D 66
Cinia Cloud Oy
Läkkisepäntie 23, 00620 HELSINKI

00810 HELSINKI

040 86 21609
Tero.Muje@cinia.fi

TALOUDENHOITAJA

Erkki Kallio
Eliel Saarisen tie 9 B 52

00400 HELSINKI

koti 050 521 8355
erkki.kallio@pp.inet.fi

Jäsen

Markku Toukola
Vanhaistentie 14 T 185

00420 HELSINKI

xxxxxxxxxxx
markku1.toukola@gmail.com

Jäsen (opintomatkat)

Seppo Ketonen
Vahakivenkuja 6
VR Track Oy, Sähkö, Tampere
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

38120 SASTAMALA

040 86 30166
seppo.ketonen@vr.fi

Jäsen

Mika Saari
Seljankuja 1
Licon-At Oy,
Hämeenkatu 21-23, 05800 HYVINKÄÄ

05810 HYVINKÄÄ

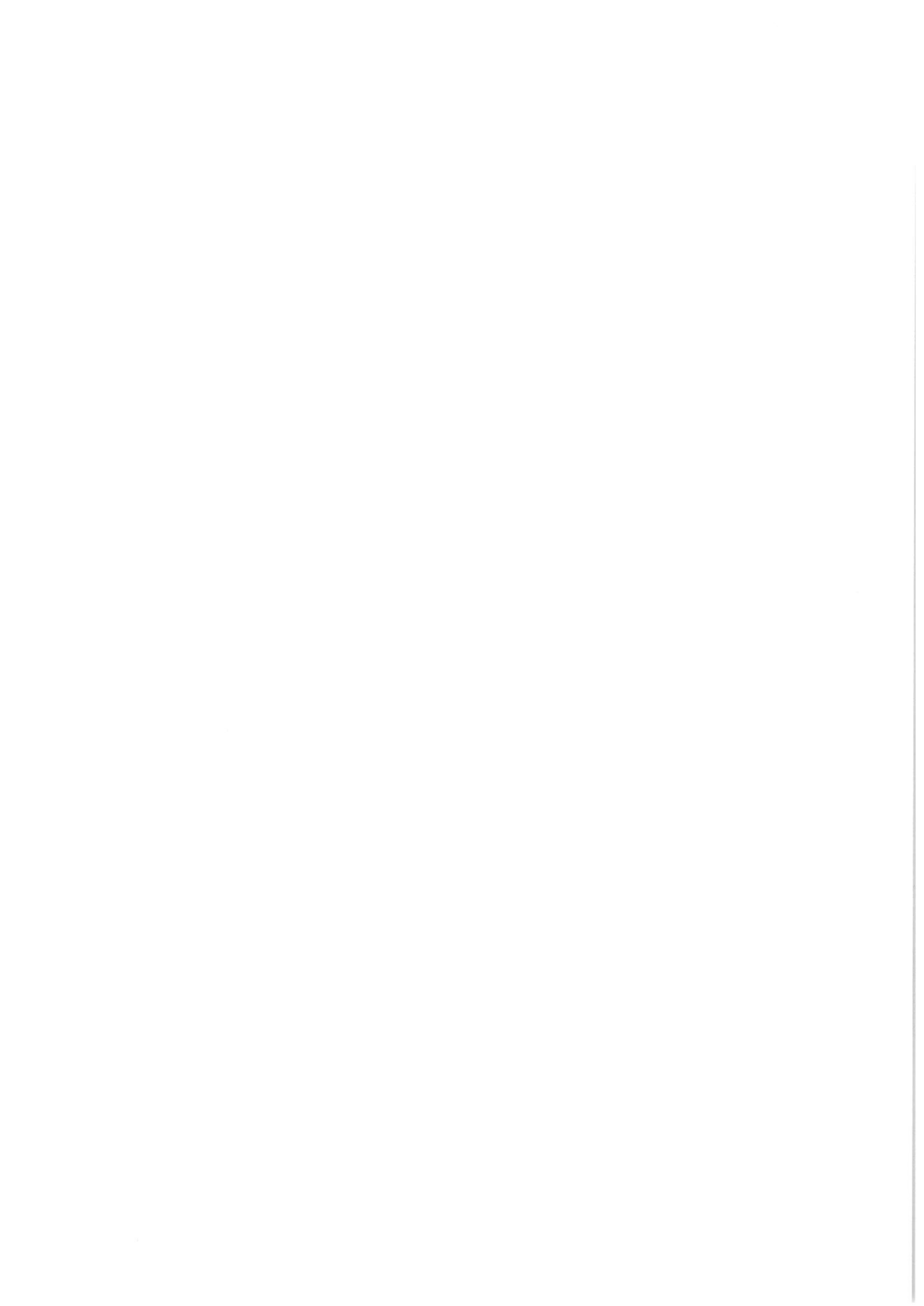
0400 531 871
mika.saari@licon-at.fi

Varajäsen

Jari Arvonen
Ristiveräjänkatu 16
VR Track Oy, Sähkö,
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

37120 NOKIA

040 86 30125
jari.arvonen@vr.fi



VR STY ry SÄHKÖISTÄ YHTEISTYÖTÄ 115 VUOTTA

Tampereen komediateatterissa 18.6.2016 klo 15:30



Esitykset ajalla 07.06.2016 - 06.08.2016

REINIKAINEN

KESÄLLÄ 2016 KATETULLA ULKOILMANÄYTTÄMÖLLÄ

Reinikainen on uutuskomedia pohjautuen 80-luvun yhteen suosituimpaan kotimaiseen tv-sarjaan. Komediateatteri tuo tämän legendaarisen konstaapelin työtovereineen lavalle ensimmäisenä koko maailmassa. Tenho Saurénin tunnetuksi tekemän hahmon roolissa nähdään koomikko-näyttelijä Risto Korhonen. Hän oli yleisön rakastama Reinikainen jo kesällä

2015 Komediateatterin yleisöennätyksen tehneessä Tankki täyteen komediassa. Esko Roine palaa legendaarisen työtaidottomuuttaan peittelevän ylikomissaario Rautakallion rooliin todeten: "Eihän sitä muuten ylikomissaarioksi pääsisikään".

Reinikainen on kaksi tuntia hervotonta huumoria ja erinomaista näyttelijäntyötä! Reinikaisen ohjaa tunnettu komedianikkari Panu Raipia.

Niin maan perusteellinen REINIKAINEN

Käsikirjoitus Neil Hardwick ja Jussi Tuominen
Dramatisointi ja ohjaus Panu Raipia

Roolissa Risto Korhonen, Esko Roine, Aimo Räsänen, Janne Kallioniemi, Marjut Sariola, Mika Honkanen, Jyrki Mänttäri, Miia Selin, Soili Markkanen, Jere Riihinen, Aku Sajakorpi ja Janne Suoniemi.

