

**SISÄLTÖ:**

Puheenjohtajan mietteitä, sivu 1  
 "Kun jäät eläkkeelle" ohjeet, sivu 2  
 Toimintaa ja tapahtumia 2021, sivu 2  
 Vuosikokous kutsu, sivu 2  
 Syyskokouskutsu, sivu 2–3  
 Baikalin maistiasia, sivu 3  
 Hallitus 2021, sivu 4  
 LIITE, Mietteitä 40 vuoden takaa



VR SähkötekniSET - STY ry

**TIEDOTUS**

3/2021

27.8.2021

**Puheenjohtajan perinteisiä jorinoita**

Tiistai (24.8) aamuna Vantaanjoen varsia kierrellessäni tulín siihen tulokseen, että täytyy illalla kaivella hanskat esiin. Sen verran näpeissä tuntui kolealta. Ja mitäpä sitä nuukailemaan, kaivelen saman tien paksummat verkkaritkin esiin. Uskotaan kuitenkin että "vielä on kesää jäljellä".

Korona osoittautui sitkeäksi vaivaksi. Kolmatta pistosta odotellessa pieni joukkue vieraili Setukaisissa kuningasta valitsemassa. Matka onnistui hyvin ja oli mukavaa vaihtelua. Koronakontrolli toimi Eestissä erinomaisesti.

Kummastuttaa että meillä ei saada hommaa mitenkään kuntoon. Eestissä kaksi kertaa piikitetyt pärjäsi todistuksella ja juniorit testattiin. Ongelmia ei ollut, vaikka kuningasta valitsemassa oli, tietolähteestä riippuen, 10 000–20 000 osallistujaa.

Radan rakentamisen tarjouskyselyitä on tullut Väylävirastolta hyvään tahtiin. Alan urakoitsijat urakoita voittaa vuoron perään. Urakointi ympäristössä on opittu elämään ja urakointi ei aiheuta kenellekään suurempia sydämentykytyksiä. Laitan tiedotteen liitteeksi Jari Arvosen toimittamia sivuja, joissa on pohdittu noin 40 vuotta sitten "tulevia ja menneitä". Ajat olivat tuolloin hivenen toisenlaiset. Vuonna 2003 Samuli Haapasalo esiteli raporttinsa "tie auki taivasta myöden". Ratapuolella raportti on koko lailla toteutunut. Matkustaja- ja tavaraliikenne vielä harjoittelee muutosta mutta väijäämättä kehitys samaan suuntaan kulkee. Täysin en ole vakuuttunut, että suunta olisi oikea. Toki kilpailutilanteessa voi elää. Ammattilaisille kilpailutilanne on ihan hyvä, voittajat pärjäävät aina.

Sääntömääräiset vuosi- ja syyskokous pidetään lounaskokouksena Riihimäellä Teatterihotellin ravintolassa keskiviikkona 13.10 alkaen klo 11.00. Jonkin verran lounaskokous aikaa on paheksuttu mutta kuitenkin näkemys on että Riihimäellä on STY:n toimihenkilö keskittymä. Lisäksi Riihimäki Hyvinkää alueella on huomattava määrä yhdistyksen eläkeläisiä. Ilta- tai viikonloppuna pidettäviin kokouksiin ei ole osallistuttu kovin aktiivisesti. Kutsu kokouksiin sivulla kaksi. Tervetuloa mukaan.

Opintomatksaksi on suunnitteilla, koronatilan sen salliessa, matkaa Baikalin järvelle ja sen ympäristöön. Suunnitteilla on tutustua Baikalin alueen lisäksi Irkutsiin ja Ulan-Udeen ja mikäli matkan hinta pysyy kohtuuden rajoissa, kotimatka aloitetaan Vladivostokista. Aikataulu tarkentuu mutta alustavasti on ajankohdaksi ajateltu touko – kesäkuuta 2022. Pientä maistiaista matkasta sivulla kolme.

Arvoisat jäsenet, toivotan Teille hyvää syksyä.

Arto Isomäki, Puheenjohtaja, VR SähkötekniSET - STY ry.



**Yhdistyksen tilinumero on: FI52 8000 1300 6239 40.**

**Kun jäät eläkkeelle** niin yhdistyksesi jäsenyys jatkuu automaattisesti, mikäli et halua irtisanoutua jäsenyydestä vapaamuotoisella irtisanoutumisilmoituksella. Ilmoita uusi sähköpostisuuteesi osoitteeseen [sihteeri@vrsty.fi](mailto:sihteeri@vrsty.fi). Tai kenelle tahansa hallituksen jäsenelle.

Eläkeläisjäsenyys on maksuton. Aikanaan yhdistyskokous on tehnyt päätöksen vapaaehtoisesta kannatusjäsen maksusta päätös, 20 €. Eläkeläisjäsen voi niin halutessaan maksaa jonkun muunkin sopivaksi katsomansa summan.

### **Toimintaa ja tapahtumia 2021**

Lokakuu	13.10. Riihimäki	Vuosi- ja syyskokous
Joulukuu	Tiedote nro 4	

### **Kutsu vuosikokoukseen, keskiviikkona 13.10.2021**

Sähkötekniset - STY ry:n sääntömääräinen vuosikokous pidetään Riihimäellä keskiviikkona klo 11.00. Kokouspaikkana Teatterihotelli Riihimäki, Hämeenaukio 1 Riihimäki.

#### **Kokouksen asialista**

- 1 Avaus
- 2 Laillisuus ja päätösvaltaisuuden toteaminen
- 3 Kokouksen järjestäytyminen
  - valitaan kokoukselle puheenjohtaja
  - valitaan kokoukselle sihteeri
  - valitaan pöytäkirjan tarkastajat
  - valitaan ääntenlaskijat
- 4 Hyväksytään esityslista
- 5 Esitellään hallituksen toimintakertomus tilikaudesta 2020.
- 6 Esitellään hallituksen tilikertomus tilikaudesta 2020.
- 7 Esitellään tilintarkastuskertomus tilikaudesta 2020.
- 8 Päätetään tili- vastuuvapauden myöntämisestä tilikaudesta 2020.
- 9 Päätetään tilikauden 2020 yli- tai alijäämän käytöstä.
- 10 Muut asiat
- 11 Kokouksen päättäminen

### **Kutsu syyskokoukseen keskiviikkona 13.10.2021**

Sähkötekniset - STY ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Riihimäellä keskiviikkona vuosikokouksen jälkeen (kts kutsu edellä). Kokouspaikkana Teatterihotelli Riihimäki, Hämeenaukio 1 Riihimäki.

Ilmoittaudu sähköpostilla [sihteeri@vrsty.fi](mailto:sihteeri@vrsty.fi) tai puhelimitse tekstiviestillä numeroon **040 8621609** viimeistään **10.10.2020**. Ennakoilmoittautuminen on tärkeää, jotta voimme varata kokoukseen osallistuville kokous tarjoilut.

Ruokailu tapahtuu vuosi- ja syyskokouksen jälkeen, alkaen noin klo 12.00.

### **Kokouksen asialista.**

1. Syyskokouksen avaus
2. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
3. Kokouksen järjestäytyminen
4. Päätetään kokouksen työjärjestyksestä
5. Valitaan yhdistyksen hallitukselle puheenjohtaja vuodeksi 2022
6. Valitaan yhdistyksen hallitukselle varapuheenjohtaja vuodeksi 2022
7. Valitaan yhdistyksen hallitukseen viisi (5) varsinaista jäsentä ja yksi varajäsen
8. Hyväksytään toimintasuunnitelma vuodelle 2022
9. Päätetään jäsenmaksusta vuodelle 2022
10. Hyväksytään talousarvio vuodelle 2022
11. Valitaan toiminnan tarkastajat vuodelle 2022
12. Valitaan edustajat muihin kokouksiin
13. Kokouskutsujen toimittamistapa jäsenille
14. Päätetään tukistipendistä
15. Huomionosoitukset
16. Muut asiat
17. Kokouksen päättäminen

Kokouksen jälkeisessä ruokailussa on mahdollisuus esittää ja keskustella halutusta toiminnasta vuonna 2022.

Tervetuloa  
Hallitus

### **Maistiaisia Baikalin matkasta**

Matkataan mm. käytöstä poistetun Baikaljärven rantaa pitkin kulkevaa rataa Slyudyankasta – Port Baikaliin. Matkan pituus noin 90 km. Baikaljärven rantaa pitkin kulkeva rautatieosuus toimii osana Trans Siperian rautatieverkostoa Trans-Baikal/Circum Baikal (toiminnassa vuosina 1904–1950). Baikaljärven rautatieosuus on kaunein koko Trans-Siberian rautatieverkostolla. Silmälasien väristä riippuen rautatieosuutta väitetään jopa kauneimmaksi koko maailmassa! Rautatie rakennettiin vuosina 1896–1900. Rakentamiseen osallistuivat arkkitehtejä ja insinöörejä Venäjältä, Italiasta, Latviasta, Puolasta ja Albaniasta. Rautatieosuudella on 38 rautatietunnelia, joista pisin tunneli 777,5 metriä. Port Baikalin rautatieasemalta palataan Listvyankaan joko lautalla tai ilmatyynyaluksella.

Mikäli Vladivostok osuus toteutuu, niin pyrimme vierailemaan 80 km päässä olevalla Pohjois-Korean rajalla. Tämä mahdollistaa tosimiehen tai -naisen vierailun Pohjois-Koreassa.

Vladivostok sijaitsee entisellä Itä-Mantsurian alueella. Alue kuului aikaisemmin Kiinalle. Se liitettiin Venäjän alueisiin vuonna 1860. Vuonna 1860 paikalle perustettiin sotilastukikohta ja myöhemmin satama. 1880-luvulla satamasta tuli merkittävä vientisatama. Kaupungin merkitys kasvoi. Vuonna 1932 sotilastukikohdasta tuli NL:n Tyynenmeren laivaston päätukikohta. 1930-luvun lopulla ja 1940-luvulla kaupungissa ja sen lähistöllä oli useita NKVD pakkotyöleirejä. Kaupunki oli niin sanottu suljettu vuosina 1930–1970 ja sen jälkeenkin sinne pääsi vain erityisluvulla. Kielto poistettiin 1992.

Tarkempi matkaesite seuraavassa tiedotteessa.

**PUHEENJOHTAJA**

Arto Isomäki  
Lohkopellontie 6-10 M  
NRC Group Finland Oy, Helsinki  
Radiokatu 3, 00240 HELSINKI

00650 HELSINKI

040 86 20325  
[arto.isomaki@nrcgroup.fi](mailto:arto.isomaki@nrcgroup.fi)

**VARAPUHEENJOHTAJA**

Johanna Wäre  
Ryydynkatu 41  
NRC Group Finland Oy, Tampere  
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

33400 TAMPERE

040 86 30085  
[johanna.ware@nrcgroup.fi](mailto:johanna.ware@nrcgroup.fi)

**SIHTEERI**

Tero Muje  
Rälssintie 11 B 14  
Cinia Oy  
Pohjoinen Asemakatu 5, 11130 RIIHIMÄKI

00720 HELSINKI

040 86 21609  
[Tero.Muje@cinia.fi](mailto:Tero.Muje@cinia.fi)

**TALOUDENHOITAJA**

Erkki Kallio  
Eliel Saarisen tie 9 B 52

00400 HELSINKI

koti 050 521 8355  
[erkki.kallio@pp.inet.fi](mailto:erkki.kallio@pp.inet.fi)

**Jäsen**

Markku Toukola  
Muottikuja 5B33

00380 HELSINKI

045 803 7803  
[markku1.toukola@gmail.com](mailto:markku1.toukola@gmail.com)

**Jäsen (opintomatkat)**

Seppo Ketonen  
Vahakivenkuja 6

38120 SASTAMALA

040 863 0166  
[seppo.keton@gmail.com](mailto:seppo.keton@gmail.com)

**Jäsen**

Jari Arvonon  
Ristiveräjänkatu 16  
NRC Group Finland Oy, Sähkö,  
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

37120 NOKIA

040 86 30125  
[jari.arvonon@nrcgroup.fi](mailto:jari.arvonon@nrcgroup.fi)

LIITTEENÄ

mielipite 40 vuotta

sitten

tu Arto



VR SÄHKÖTEKNISET ry

1901—1981





## Yrjö Lattusen tervehdys VR Sähkötekniiset ry:n 80-vuotisjuhla-julkaisuun

Kuluneet kaksi vuosikymmentä ovat olleet rautatielaitoksessamme erittäin mittavan ja teknillisesti vaativan uudistumisen aikaa. Nyt, kun investointihuippu on ohitettu ja on aika arvioida tuloksia, voidaan hyvällä syyllä ja perustellusti olla aikaansaannoksiin tyytyväisiä. Rautatielaitostamme voidaan teknillisessä mielessä pitää erittäin korkeat kansainväliset mitat täyttävänä. Tämän fraasin toistaa aina mielellään, koska se mielestäni on myös totta.

Investointien suuruuden mitta on yleensä raha, marka. Hyvin harvoin, tuskin koskaan tulee keskusteluissa esille se inhimillinen panos, joka investointien toteuttamisessa on välttämätön ja hyvin toteutetuissa investoinneissa ratkaiseva. Uuden tekniikan käyttöönotto edellyttää paneutumista teknilliseen kehitykseen yleensä ja uusiin mahdollisuuksiin erikoisesti, erilaisten vaihtoehtojen vertailuun, soveltamis- ja käyttööngelmiin jne. Tämän työn arvoa nostaa erikoisesti se tosiasia, ettei laitok-

sella ole ollut riittäviä mahdollisuuksia panostaa teknillisen henkilökunnan oman erikoisalansa jatko- ja täydennyskoulutukseen puhumattakaan siitä, että laitoksella olisi käytettävissään keskitetty tutkimusyksikkö suorittamassa teknillisen kehitystyön edellyttämiä selvitystehtäviä. Toisin sanoen henkilökunnalta on vaadittu suurta henkilökohtaista panosta uuden ja nopeasti muuttuvan teknisen tietämyksen omaksumisessa ja riittävän, ratkaisutilanteen edellyttämän tiedon hankkimisessa.

Rautateille on ominaista teknillisen laaja-alaisuus sisältäen lähes kaiken mahdollisen yksinkertaisesta la- pionpistosta aina hienoinpaan elektroniikkaan. Teknillinen monipuolisuus on toisaalta luonut rautateille erinomaisen mahdollisuuden käyttää yleisiä teknillistä kehitystä hyväkseen ponnistellessaan kilpailutilanteessa kohti uutta tulemistaan, oli sitten kysymys radasta ja sen laitteista, kalustosta tai liikenteen hoitoon ja laitoksen toimintaan liittyvistä järjestel-

mistä.

Ylivoimaisesti voimakkainta on kehitys ollut sähkötekniikan ja sen sovellutusten alueella luoden mahdollisuuksia ja keinoja nimenomaan rautatielaitokselle tyypillisten tekniikojen nykyaikaistamiseen. On huomattava, että huolimatta sähkötekniikan suhteellisen pitkästä historiallisesta iästä kehitys on tapahtunut mittavassa määrin vasta viimeisinä vuosikymmeninä, mihin on eräänä syynä ollut muiden tekniikan alojen kehittymisen luomat uudet sovellutusmahdollisuudet.

Sähköalan kehittämisestä ja toteuttamisesta huolehtiva henkilökuntaamme on joutunut ja joutuu edelleen kantamaan erinomaisen suuren vastuun. Sähkö eri käyttömuodois-

**Puheenjohtaja  
Juhani Pitkänen**



## SÄHKÖTEKNISTEN TOIMINTAA KAHDEKSAN VUOSIKYMMENTÄ

saan muodostaa tänään rautatielaitokselle välttämättömän ja olennaisen osan, ja alan ammattikunta joutuu toimimaan laajalla alueella yli osastorajojen. Tästä syystä on laitoksen kannalta tärkeää ja välttämätöntä, että sähköalan organisaatio ja sen eri yksiköt toimivat tehokkaana ja samalla tarkoituksenmukaisella tavalla järjestettynä osana kokonaisuutta.

Nyt 80 vuotta täyttävä VR SähkötekniSET ry on omalta osaltaan merkittävällä tavalla ylläpitänyt ja kehittänyt jäsenkuntansa ammattitaitoa nimenomaan rautatietekniikan alalla. Antaen tälle seikalle erinomaisen suuren arvon minulla on mieluisa tehtävä lausua yhdistykselle parhaimma onnitteluni.

**Pertti Lattunen**

Sähkö on rautateille tullut viime vuosisadalla, jolloin viestilaitteet otettiin käyttöön Helsinki—Hämeenlinna rataosalla. Sähköystaito oli tärkeä vaatimus sen ajan junanlähettäjille kun taas tämän päivän junasuorittajien hallittaviin kuuluu puhe-, radio, turvalaitteita ja tuentemusta sähköistyksestä.

Näiden vuosikymmenien aikana on sähkötekniisten olojen kehitys ollut hyvin nopeaa ja useat työntekijäpolvet ovat huomanneet eläkeiän lähestyessä etääntyvänsä alan uudemasta tekniikasta. Niinpä eräänä tärkeimmistä tehtävistä on uudistuvan tekniikan ja laitteistojen myötä huolehtia henkilöstön kehittämisestä ajan mukana kurssien ja muiden tilaisuuksien avulla. Yhdistyksemme perustamiseen johtaneena tekijänä oli vuosisadan alussa tarve hoitaa yhdessä, ryhmänä lennätinalan esimiesten asioita. Järjestöllisen toiminnan kehittäessä rautatielaitoksessa etsi myös yhdistyksemme parhaita neuvotteleitua etuasioiden hoitamiseksi.

Suoranaisena työmarkkinajärjestönä toimittiin vuoteen 1970 asti, jolloin lähinnä insinööri- ja tekniikkojärjestöjen kanssa sovittiin siitä, että yhdistyksemme keskittyi sähköalan esi- miestason ammatillisten asioiden ja yhteistyön kehittämiseen. Näin on edettykin yhteistyössä järjestöjen kanssa.

Viime vuosikymmenellä eli 70-luvulla koettiin monia sähköalan henkilöstöä koskeneita tilanteita rautatielaitoksessamme. Varsinainen suu- rempi organisaatiomuutos tapahtui 60-luvun lopulla, jolloin sähkötekni- nen piirihallinto yhdistettiin konepiirihallintoon ja seuraavaksi konepiirit lii- kennepiireihin. Tästä alkoi tietynlai- nen laskukausi sähköalueilla, joilta puuttui vastuuyksikön asema ja joh- tokin. Tilanne korjautui vuoden 1977 aikana jolloin liikenneosaston pääl- likkö perusti uudelleen sähköalueet. Samaan aikaan myös varikoilla oli todettu vetovoiman ja vaunukalus- ton automaation ja sähkölaitteiston lisääntyneen sekä edellyttävän pa-



remmin organisoitua sähköalan henkilöstöä. Sähkötyökunnissa ja teleosastolla on kehityksen myötä tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttavat myös yhdistyksemme toimintaan merkittävästi.

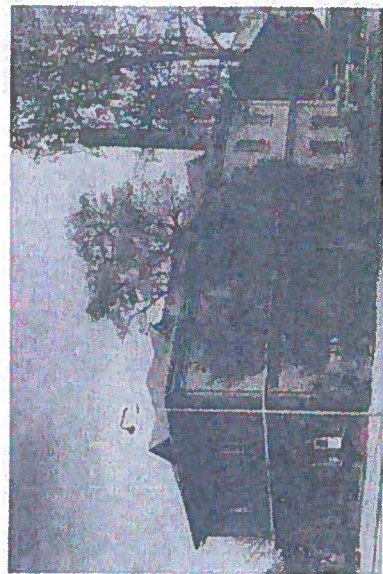
Usein ammattialakohtainen järjestö seuraa työnantajansa suunnitelmia toiminnasta tarkemmin kuin koulutuspoljaiset yhdistykset. Näin on myös sähkötekniikan osalta sillä onhan viime vuosina jälleen rautatietaitoksen kehittämisen mukana tullut ajatuksia sähköhenkilökunnasta. Asiaa selvitteli runsas vuosi sitten työryhmä, jossa oli työnantajan ja järjestöjen edustajia. Työryhmä ei löytänyt käytökelpoista kehitysmallia ja pääjohtaja Herbert Römer julkisti kahden vuoden "linnarauhan" joka päättynee vuoden 1982 lopulla. Tuleviin kaavailuihin vaikuttanee luonnollisesti myös "talon" kokonaiskehitys ja kone- sekä ratateknikan osapuolten näkemykset nuorimman veljen sähkötekniikan osuuteen. Sähköalan ammattimiesten tulee katsoa tilannetta eteenpäin ja arvioida

miten tekniikka seisoo muutaman vuoden kuluttua. Tällöin jokainen meistä voi vaikuttaa parhaan mahdollisen ratkaisun syntymiseen, sillä nykyinen hajasijoitus eri osastoille ei aina tue työskentelyä.

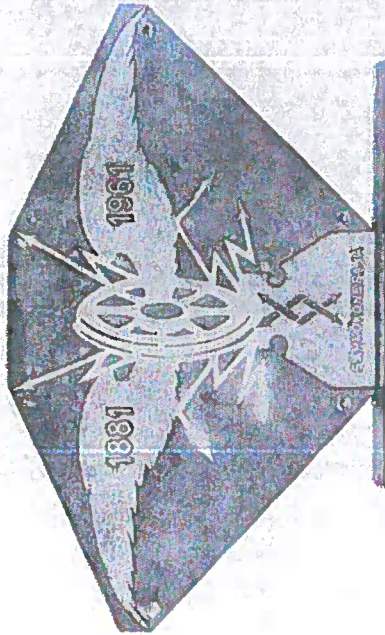
Voidaksemme pitää yhteyttä keskenämme sähköalan ammattimiehinä — esimiehinä, tulee meillä olla tilaisuus saada tietoa ja keskustella sekä tehdä ehdotuksia. Näen että yhdistyksemme tulevia merkittäviä tehtäviä on järjestää opintopäiviä ja keskustelutilaisuuksia. Näiden tapauksien yhteydessä voidaan myös rautatietaitoksemme tarpeita varten jalkaa tietoutta alan kehityksestä ja omien järjestelmien kehitysnäkymiä.

Toimintaamme edelleen parantavana ja kattavuuttamme lisäävänä on pidettävä sitä, että sähköalan diploma-insinöörit ovat uudelleen tulossa mukaan sähköalan yhteistyöhön. Toivottaen heidät tervetulleeksi ja toden, että lähes kaikki VR:n sähköinsinöörit ja -tekniikot ovat jäseniämme, on meillä mahdollisuus ponnistaa yhdessä eteenpäin.

Joulukuussa 1981



Kuva nykyisestä rakennuksesta!



## VR Telegrafikonopaja 1881—1961

Riihimäen asemarakennuksesta pari sataa metriä luoteeseen rakennettiin v 1881 tiilirakennus, johon telegrafikonopaja sijoitettiin. Alkuvaiheessa konepajan tilantarve ei ollut suuri sillä 2 huonetta yhteensä noin 40 m<sup>2</sup> riittivät sen ajan tarpeisiin. Viestilaitteiden rakentaminen ja korjaaminen oli pääasiallinen tehtävä ensimmäisten vuosikymmenien aikana. Tekniikan lisääntymisen myötä kasvoi myös rakennus saavuttaen v 1929 lopullisen kokonsa.

Sähkö tuli käyttövoimaksi vasta v 1914. Siihen asti työkoneet kuitenkin, jyrskone ja porauskoneet toimivat höyryllä.

Ensimmäisellä vuosikymmenellä oli työntekijöitä vain 6 ja konepajan lopettaessa Korjaustyöt keskitettiin alkuajoina lennätin- ja puhelin-koneisiin, sekä vaunujen lamppuimittarit, tasasuuntaajat ja latauslaitteet sekä sähkömoottorit.

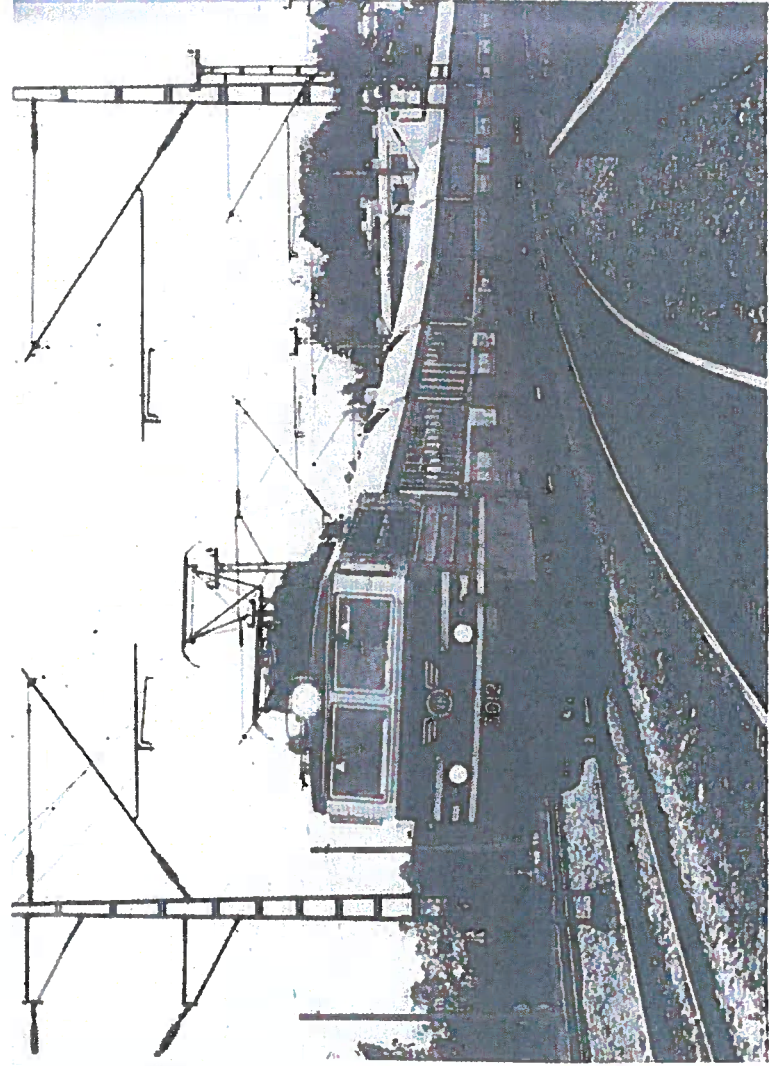
Konepajan nimi muuttui vuosien kuluessa ensin lennätinkonepajaksi ja vuonna 1948 Sähkökonepajaksi, jolloin siellä oli myös VR:n sähkö- ja viestialan hallinnollinen keskus.

Vuonna 1961 Sähkökonepajan toiminta lakkautettiin suunnittelu- ja hallintoehenkilöstön siirtyttyä Rautatietohallituksen sähkötekniikseksi toimistoksi ja asentajat esimiehinne Hyvinkään konepajalle sähkötyökunniksi ja teleosastoksi.

VR Sähkötekniiset ry:n 80-vuotisjuhlatilaisuuden yhteydessä Riihimäellä 20.11.1981 paljastettiin muistolaatta entisen Sähkökonepajan seinällä. Paljastustilaisuudessa puhui konepajan viimeinen päällikkö Tapani Katila (X) ja paikalla oli myös aikaisemmista päälliköistä Keijo Toivola, joka nykyisin toimii Posti- ja telehallituksessa radio-osaston johtajana.

Entisessä sähkökonepajarakennuksessa on nykyisin Riihimäen varikon ja sähköalueen tiloja.





## Sähköistämme myös Savon rataa

Rautateiden sähköistyksessä ovat tiiviisti mukana Sähköradat-yhtiön molemmat voimatekijät — Imatran Voima Oy ja Oy Nokia Ab. Uutta sähkörataa syntyy vauhdilla. Nyt ollaan jo Pieksämäellä. Hyvää matkaa!

# SÄHKÖRADAT OY

Imatran Voima Oy  
Oy Nokia Ab

Dipl.ins. Pekka Koski



## Sähköorganisaation tulevaisuus Sähkötekniikan merkitys Valtionrautateille

Sähkötekniikan merkitystä Valtionrautateiden toiminnalle voidaan arvioida useasta eri näkökulmasta. Kuljetuskustannuksia suoranaisesti alentavana tekijänä voidaan mainita esim. sähköistys. Useat eri sähkötekniilliset järjestelmät kuten liikenteen kauko-ohjauslaitteet, viestijärjestelmät ja lähiaikoina myös ATK-laitteet mahdollistavat ratojen ja ratapihojen kapasiteetin entistä täydellisemmän hyödyntämisen. Rautatieliikenteen turvallisuus perustuu suurelta osin sähkötekniikan hyväksikäyttöön.

Koko maan laajuisen rautatielaitoksen johtamisjärjestelmä tuskin olisi riittävän tehokasta ilman rataverkon kattavaa viestiverkkoa. Monia palveluja on voitu kehittää ja nopeuttaa ja työtulosten tarkkuutta parantaa sel-laiselle tasolle, johon ei ilman sähkötekniillisiä apuvälineitä olisi ollut mahdollisuuksia. Tällaisia palveluja ovat esim. automaattinen paikanvaraus ja useat ATK-sovellutukset. Ruutiinoiden ja -suoritusten automati-soinnilla on työt saatu suorittajien

kannalta mielekkäämmiksi. Sähkötekniikan tarjoamille hyödyllisille soveltamismahdollisuuksille ei ole mitään loppua nähtävissä. On vaikeata löytää rautateiltä sellaisia toiminta-alueita, joilla ei sähkötekniillisiä järjestelmiä voitaisi taloudellisella tavalla hyödyntää.

Edellä kerrottujen esimerkkien valossa on varsin perusteltua todeta, että sähkötekniikan hyväksikäyttöä kannattaa tarkastella myös organisaation kannalta ja että hyväksikäytön tehokkuuteen voidaan sähkötekniillistä organisaatiota kehittämällä tuntuvasti vaikuttaa.

### Nykyinen sähköorganisaatio ja siihen kohdistuva muutosaine

Sähköorganisaation perusrakenne Valtionrautateilla on tulos kehityksestä, jota on ohjannut pyrkimys korvata aikaisemmin käytössä olleita mekaanisia järjestelmiä ja ihmistyövoimalla suoritettuja rutiinitehtäviä nopeasti kehittyneellä sähkötekni-



kalla ja sen laitteilla. Organisaatiota ei ole kuitenkaan kehitetty samassa tahdissa. Sähkötekniikka tuli käyttöön useassa eri toimintayksikössä eri osastoilla ja tuloksena oli sähköteknillisen organisaation hajanaisuus siitä johtuvine haittavaikutuksineen.

Sähköteknillinen kehitys on edelleen nopeata ja kehitys on useilla sähkötekniikan osa-alueilla jopa kiihtynyt. On syntynyt pitkälle menevää erikoistumisen tarvetta. Lainsäädäntö ja viralliset määräykset ovat asettaneet yhä enemmän veloitteita sähköteknillisten järjestelmien käyttäjille. Veloitteet eivät ole pelkästään teknillisiä, vaan myös organisaatioon suoraankin vaikuttavia. Viime aikojen kehityksessä on tapahtumassa eräiden toimintojen ja teknillisten järjestelmien integroitumista. Esi-merkiksi konttoritekniikan, tietoliikenteen ja ATK-palvelujen yhdistymisen kautta ollaan tulossa konttoritoimintojen yhdistymisestä löytyy muitakin esimerkkejä.

Edellä kuvattu kehitys on omiaan edelleenkin vääristämään ja huonontamaan nykyisen sähköorganisaation toimivuutta. Voidaan perustellusti todeta, että organisaatioon kohdistuva muutospaine on jatkuvasti lisääntymässä.

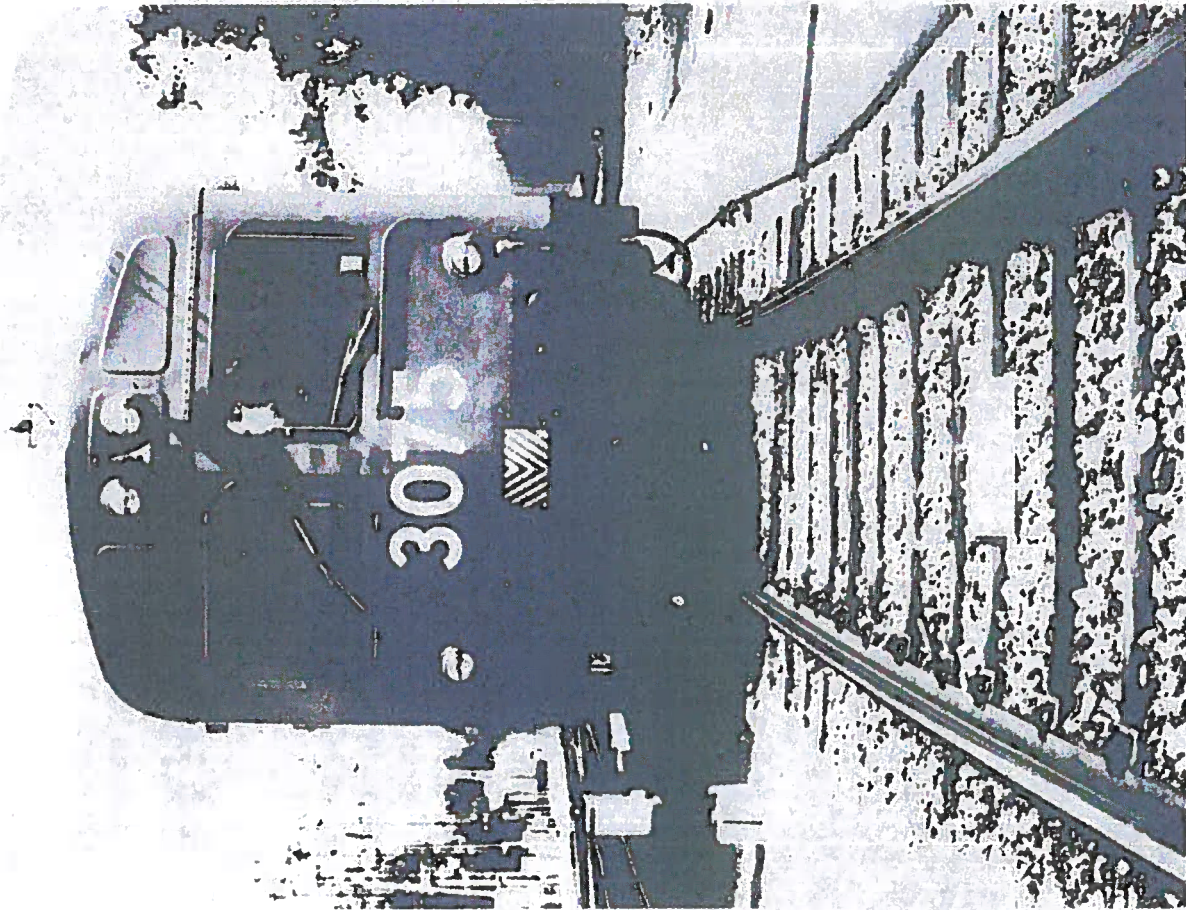
### Organisaation kehittäminen

Joskin sähköorganisaation muutostarve on helposti osoitettavissa, on sen sijaan konkreettisten parannustoimenpiteiden esittäminen jo vaikeampaa. Seuraavassa pyrimme kuitenkin tuomaan esille seikkoja, joita voisi pitää johtotähtinä ratkaisuun pyrittäessä.

Peruslähtökohtana organisaation kehittämisessä tulee luonnollisesti olla pyrkimys maksimoida sähköteknillisillä järjestelmillä aikaansaattava tuottavuuden lisäys. Osatekijöinä tällöin ovat mm. ammattiresurssien hyödyntäminen ja sähköteknillisten järjestelmien suorituskyky.

Nykyisen sähköteknillisen ammattihenkilökunnan määrä Valtionrautateilla on noin 1200. Henkilökunta on erittäin pitkälle koulutettu ja työssä koulutunut. Valtionrautateiden edun mukaista on kiistatta se, että näinkin merkittävät henkilöresurssit, tarkasteltuina sekä lukumääräisesti että taidollisesti, suunnataan tehokkaalla tavalla kulloinkin kehittämissuorossa oleviin hankkeisiin. Tällainen voimien kokoaminen sopivan organisaation puitteissa merkitsisi todennäköisesti nykyistäkin parempia tuloksia ja vaikuttaisi edistävästi erilaisten rautatietointojen tuottavuuteen. Hajanaisessa organisaatiossa esiintyy väistämättä tietynasteista resurssien hukkakäyttöä ja päällekkäistä toimintaa. Arvokkaiden henkilöresurssien osalta tällaista tulisi erityisesti välttää. Edellä kuvattu pätee tietenkin myös kalusto- ja materiaaliresurssihin, joskin näiden merkitys on vähäisempi henkilöresurssihin verrattuna.

Mahdollisimman hyvän tuottavuuden aikaansaamiseksi on välttämätöntä optimoida sähköteknillisten järjestelmien suorituskyky. Tämä merkitsee mm. sitä, että käyttöön sovellettavien ratkaisujen tulee olla yhteensopivia. Sähköinen riippuvuus järjestelmien välillä on usein kokonataverkon laajuinen, mikä mm. viestiverkossa on tunnusomainen piirre. Hajanaisesti toteutetut sähköteknilliset järjestelmät eivät tämän



## KULUNVALVONTAJÄRJESTELMÄ



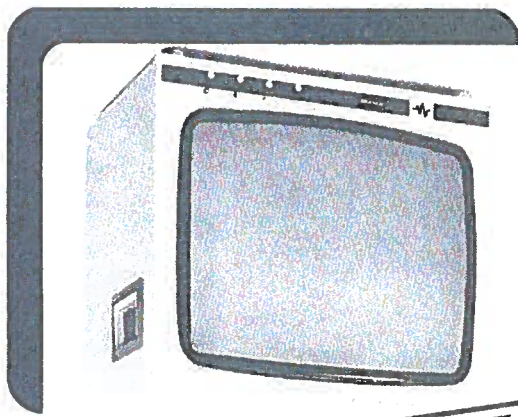
OY LM ERICSSON AB

02420 Jorvas, puh. 90-2991  
PL 117, 92101 Raahе, puh. 982-36781



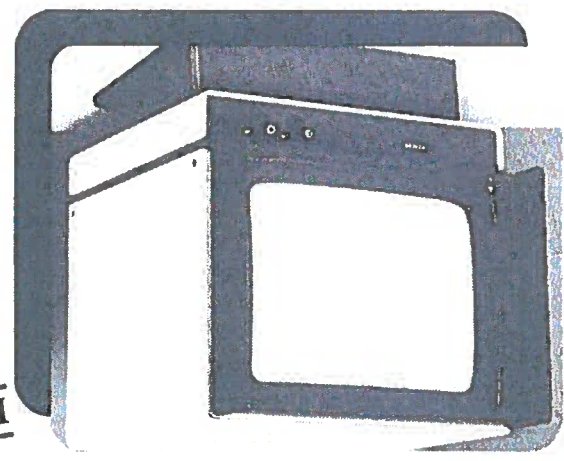
Aspo Elektronillikan mustavalkoiset- ja värildatamonitorit ovat saavuttaneet kansainvälistä mainetta teknisillä ominaisuuksillaan ja korkealla laadullaan. Aspo Elektronillikan osaamisen perustana on alan pitkäaikainen kokemus ja jatkuva kehitys.

**KANSAINVÄLISTÄ LAATUA**



Pyydä lisätietoja.  
 PL 11 02201 ESPOO 20  
 Puh. 90/423 600  
 Telex 122 442 aspo sf

**Tutustu Aspon kotimaisiin data-monitoreihin.**



**ASPO**  
 ELEKTRONIIKKA

sähköisen riippuvuuden vuoksi ole yhteensopivia. Tästä aiheutuu järjestelmäkapasiteetin vajaakäyttöä ja ylimääräisiä investointimenoja. Sähköteknillisten järjestelmien suorituskykyä voidaan lisätä tehokkaasti myös niin, että eri toimintoja integroidaan samaan järjestelmään. Tätä periaatetta on jo pitkään sovellettu tietoliikenneyhteyksien rakentamisessa. Tällaista integroitumista on odotettavissa runsaastikin. Maimittakoon tässäkin yhteydessä vielä uudeleen esimerkkinä konttoriautomaatio. Tässä kappaleessa kuvattujen, puhtaasti teknillistenkin tavoitteiden toteutuminen tulisi organisaation kehittämissuunnitelmissa ottaa huomioon.

Organisaation kehittäminen voisi tietyiltä osin tapahtua vaiheittain. Jo tapahtunut liikennepiirien sähköaluiden perustaminen on ollut varsin oikeaan osunut toimenpide, jolla sähköteknillisten käyttöasoiden hoito on oleellisesti tehostunut. Viime aikoina on keskusteeltu vilkkaasti myös sähkökeskuskorjaamon perustamisesta. Sen tehtävänä tulisi olemaan sähköteknillisten järjestelmien rakentaminen ja lisäksi kunnossapitoon laajuudessa, mitä tarkoituksellisesti mukainen työnjako sähköalueiden ja korjaamon välillä edellyttäisi. Sähkökeskuskorjaamon perustaminen merkitsisi käytännössä sähkötyökuntien ja Hyvinkään konepajan teleostion resurssien yhdistämistä ja tehtävien osittaista uudelleen määrittelyä. Väistämättä tulee esille myös kysymys, miten keskuskorjaamo sijoittuu rautatien organisaatiossa. Tätä osaa asiasta ei voitane kuitenkaan ratkaista erillisinä, vaan kokonaisuunnitelma tulevaisuuden sähköorganisaatiosta tulee ensin laatia.

Ilman tehokkaita toimenpiteitä sähköteknilliset toimintaresurssit jäävät vääjäämättä nyt ajankohtaisesta teknillisestä kehityksestä pahasti jälkeen. Siksi keskuskorjaamokin tulisi ensi tilassa perustaa lähtien siitä, että se toistaiseksi sijaitsee Hyvinkään konepajan alaisuudessa.

Keskushallinnon sähköteknillisissä toimintayksiköissä hajanaisuus on silmiinpistävin. Toiminnat hoitetaan, mutta niiden onnistuminen on merkittävältä osalta riippuvainen hyvästä yhteistyöhalusta. Olisi kuitenkin luonnollista, että myös organisaatio tarjoaisi hyvät edellytykset sähköteknillisten yksiköiden toiminnalle.

Keskushallinnon osalta asioita tarkasteltaessa lähtökohtana on tilanne, jossa sähköteknillisiä ratkaisuja tehdään neljällä eri osastolla. Nämä osastot ovat kone-, rata-, liikenne- ja talousosasto. Tarvitaan erittäin määrätietoista ja kokonaisuuden etua tavoittelevaa yhteistyötä, että tämä hajanaisuus voitaisiin korvata hyvät toimintaedellytykset tarjoavalla sähköorganisaatiolla.

**Lopputarkastelu**

Vaikkakaan tässä kirjoituksessa ei ole esitetty ratkaisua tulevaisuuden sähköorganisaatiomallille, on sen sijaan pyritty siihen, että perusteet organisaation kehittämistarpeelle tiedostettaisiin. Kun näistä perusteista on sovittu, ollaan tultu jo huomattavasti lähemmäksi organisaatiokysymyksen ratkaisua.





## VR SÄHKÖTEKNISTEN MENNEISYYTÄ

Tämän Suomessa pitkäikäisen yhdistyksemme, ensimmäinen teknillinen Valtionrautateilla, historiikin alkun on otettu aiemmin kootusta 60-vuotisjulkaisusta tapahtumat kyseisenä aikana. Yhdistyksemme perustettiin 05.02.1901. Yhdistyksen toiminnasta perustamisesta vuoteen 1961 saa havainnollisen kuvan mainitusta painatuksesta, joten kannattaa tutustua siihen sekä myös eläkkeellä olevan jäsenen Niilo Varjorannan kokoamaan Riihimäen Telegrafikonepajan ja VR:n sähkötekniillisen lahjallinnon historiikkiin.

### Yhdistyksen perustaminen

Kuten historiikkimme esipuheessa jo on mainittu, voidaan katsoa ammatiryhmämme perustetun v. 1869, joten se ylittää iässä suuresti yhdistyksemme, joka sekun on vanhin ammatillinen yhteenliittymä rautatievirkamiesten piirissä. Viime vuosisadan loppuun mennessä oli telegrafiviirosoreja jo kymmenellä paikkakunnalla Kokkolaa, Sortavaalaa ja Kuopiota myöten. Koska muita kaukoyhteysvälineitä kuin lennätin ja virkaposti ei ollut, on ymmärrettävää, että nämä yksinäiset erikoisvirkamiehet tunsivat itsensä jossain määrin orvoiksi sijoituspaikkakunnillaan ja kaipasivat näin ollen tilaisuutta henkilökohtaiseen kosketukseen niin Riihimäellä oleviin esimiehiinsä kuin virkatovereihinsakin. Oli luonnollista, että silloisissa alkeellisissa oloissa riitti neuvoteltavaa ja kohennettavaa ja tärkeää oli myös saada kuulla toisten

viikset lisäivät omalta osaltaan tilaisuuden juhluvuutta ja tärkeyttä. Epäilemättä olisi silloinkin herroista saatu läsmälleen samanlainen ryhmäkuva kuin oheinen, vuotta myöhemmin otettu.

Näin kuvatun virallisen istunnon jälkeen pidetyssä toverikokouksessa yhdistyksemme syntysanat siten lausuttiin. Päätettiin perustaa Telegrafiviirosorengin (Lennätinviirosoriyhdistys) lähinnä yhdyssiteeksi reisiviirosorien kesken. Sen puheenjohtajaksi valittiin — ihmeellistä kyllä — nuori harjoittelija Vilhelm Ruth (Ruosaari) ja sitä leiviskää hän sitten hoiti yhtäjaksoisesti 49 vuotta, kunnes siirtyi eläkkeelle. Sihteeriksi valittiin revisori Johannes Alopaeus, edellisen oppi-isä Sortavalasta. Muut perustajajäsenet selviävät oheisesta vuosikokouskuvasta v:iltä 1902.

Kokouksen jälkeen siirtyivät herrot arvattavasti Axenin hotelliin aseman vastapäätä pitkän pöydän ääreen pohtimaan tekemänsä tärkeän päätöksen kantavuutta, kohottaen maljansa toveruudelle ja yhdistyksen kaikinpuoliselle menestykselle. Nuoremmat gluntimestarit viritivät väliin suosituimman belmaninsa vanhempien pyyhkiellessä arvokkaasti tuuheita viiksiansä todeten itsetyyväisesti ”De’va en fans fiffig ide!” (”Se oli pirun hieno ajatus!”) Siitäpä ura urkeni...

### Telegrafiviirosorenginistä Sähkötekniillisiin

Kuten edellä on kerrottu, perustettiin kantayhdistyksemme helmikuun 5. p:nä 1901. Valitettavasti ei ole säilynyt minkäänlaisia muistimerkintöjä siitä, missä määrin ”virallinen”

tämä — nimeltään Telegrafiviirosorengin — alkuvuosina oli. Todennäköisesti yhdistyksemme toimi muista täysin irrallisena ja itsenäisenä silloisten telegrafiviirosorien yhdysiteenä. Se oli puhtaasti ruotsinkielinen. Arvattavasti sillä oli myös jonkinlaiset säännöt, mutta me voimme vain yrittää kuvitella, minkälaiset ne olivat sisällöltään ja mihin yhdistys pyrki, koska ainoatakaan sääntökappaletta ei ole tallella.

Vuosi 1910 oli seuraava, erittäin merkittävä etappi yhdistyksemme vaiheissa. Tällöin alkoi yhteistoimintamme muiden kanssa, mutta siihen palataan toisessa yhteydessä. Kiinnitäkäämme tässä sen sijaan huomiota toukokuun 8. p:nä 1910 Riihimäellä pidetyn yhdistyksemme yleisen kokouksen hyväksymiin uusiin sääntöihin. Niistä on arkistossamme kappale jäljellä. Nimeksi tuli tällöin Järnvägsmanaföreningens i Finland Telegrafiviirosors filial (Suomen Rautatievirkamiesyhdistyksen Telegrafiviirosorien haaraosasto). Sääntöjen 1 §:n mukaan pyrki haaraosasto 1) lisäämään jäsentensä ammattitietoutta, 2) kokouksien avulla kehittämään jäsentensä yhteenkuuluvaisuutta ja velvollisuudentuntoa sekä 3) parantamaan jäsenten taloudellista ja sosiaalista asemaa.

Yhdistykseen voivat kuulua vakinaiset telegrafiviirosorit ja yhden vuoden rautateiden palveluksessa olleet harjoittelijat. Erikoista säännöissä oli se, että vuosikokous saatettiin pitää kahdessa osassa, erikseen länsi- ja itälhkoissa, mikä luonnollisesti johtui viransijaisten puutteesta, eikä asentajiaakaan ollut vielä läheskään kaikissa piireissä. Virallisena kielenä oli edelleen ruotsi. Säilyneistä vähäisistä asiapapereista ilmenee, että jo v.





**OSUUSPANKKI**

PAIKALLINEN PAREMPI **KYLLÄ**

**PARKETTINNE TOIMITTAA, ASENTAA, HUOLTAA**



**rakennus  
parkeetti oy**

11710 HERAJOKI 914/33939

12310 RYTTYLÄ

**Raychem**

**yhtyy  
onnitteluihin**

Sähköteknistä suunnittelua 25 vuotta.

**SÄHKÖINSINÖRITOIMISTO**

**MATTI LEPPÄ KY**

Kauppiaskatu 4 A, 20100 Turku 10

Puh. 921-332 211.

1913 alettiin yhdistyksestä epävirallisesti käyttää nimeä Rautatievirka-miesyhdistyksen Telegrafireviisorien haaraosasto ja ”protokollakieksi” tuli suomi. V. 1922 tapaa lyhennetyin nimi Telegrafireviisorien haaraosasto. Virkanimen muutoksen vaiheilla vv. 1923-25, jolloin telegrafireviisorista tuli lennätinteknikko (1.1.1923), käytettiin yhdistyksestä epävirallisesti sellaisia nimiä kuin Lennätinteknikko-haaraosasto, Lnt-haaraosasto, Telegrafitekniker-filialen. V. 1928 näkyi käytetyn ainakin epävirallisesti varsin asiallista muotoa: RVY:n lnt-osasto. Miten hyvä ja rakas lie lapsi ollut, koska sillä ehti olla niin monta nimeä.

Edellä mainitut säännöt olivatkin siten voimassa neljännessä vuosikymmenessä, vaikka ne olisivat kaivanneet perusteellisen uusimisen jo paljon aikaisemmin. Olivathan ne sisällöltään, kieleltään ja kieliasultaan luonnollisesti jääneet ajan kehityksestä yhä enemmän jälkeen ja olivathan jäsenten virkanimi ja osittain kotikielikin muuttuneet nuorempien jäsenten ollessa jo puhtaasti suomenkielisiä.

Myöskin oli koko virkamiesliike saanut uutta sisältöä ja uusia tavoitteita maan itsenäistyttyä ja olojen vakinnuttua. Todistaneekin yhdistyksen suurpiirteisyyttä tai kenties saamatomuutta, että vasta lokakuun 12. p:nä 1935 päästiin sanoista tekoihin jättämällä tällöin oikeusministeriön uusitut säännöt vahvistettaviksi. Eikä tällöin tyydytty vain sääntöjen uusimiseen, vaan perustettiin tyystin uusi yhdistys nimeltä Valtionrauta-ten lennätinteknikkoyhdistys r.y., joka epävirallisesti sitten jälleen kuki monella nimellä kuten VR Lennätinteknikkoyhdistys, Lennätinteknikkoyhdistys ja Lnt-yhdistys. Se muut-

tui kaksikieliseksi. Sen tehtäväksi määriteltiin ”toimia yhdyssiteenä lennätinteknikkojen välillä ja valvoa siihen kuuluvien aineellisia ja henkisiä etuja, sekä kohottaa jäsentensä ammattitaitoa ja velvollisuudentunnetta”. Yhdistyksen jäsenet ryhmiteltiin aktiivisiin, passiivisiin ja kunniajäseniin. Aktiivijäseniä olivat ”kaikki vakinaiset lennätininsinöörit ja lennätinteknikot sekä sellaiset lennätinteknikkoharjoittelijat, jotka vähintään yhden vuoden ovat olleet rautateiden palveluksessa”.

Uuden yhdistyksen perustamispöytäkirjan olivat allekirjoittaneet johtokunnan jäsenet, lennätinteknikot Vilhelm Ruth, Gunnar Bussman, Bruno Gustafson, Lauri Linnake ja Sulo Nyman. Säännöt hyväksyttiin ministeriössä sellaisinaan.

Mutta aika riensi ja valtava sähköteknillinen kehitys rautateillä 2. maailmansodan jälkeen alkoi. Saatiin uusia virkoja uusiin virkanimikkein ja entiset virkanimikkeetkin pyrittiin uusimaan. Säännöt osoittautuivat 50-luvun alussa jälleen vanhentuneiksi, joten vuosikokous v. 1953 voitti johtokunnan ne uusimaan.

21.2.54 Heisingissä pidetyssä ylim. kokouksessa hyväksyttiin ehdotus uusiksi säännöiksi yksimielisesti ja yhdistyksen nimeksi VR Sähköteknilliset r.y., joka oli ins. L. Linnakkeen aikanaan keksimä. Samana päivänä pidetyn vuosikokouksen nimikään hyväksytyä säännöt, ne saatettiin jättää pienin muodollisin korjauksin oikeusministeriöön heinäkuun 5. p:nä 1954, joka puolestaan hyväksyi ne seuraavana päivänä. Yhdistyksen nimenkirjoittajina olivat tällöin puh.joh.t. Reino Ruosaari, varapj. Niilo Varjoranta ja siht. Matti Karvonen.



Sähkö on erikoisalamme

## OLEMME VALTAKUNNALLINEN A-RYHMÄN SÄHKÖURAKOITSIJA

Päätoimintamme sisältää mm.

- Sähköasennukset
- Teollisuusautomaatiot
- Laivaradio- ja merenkululaitteet
- Radiopuhelinhuollot
- Suur- ja pienjännitelinjarakenteet
- Tievalaistukset
- Suunnittelu

*Yli 30-vuoden kokemus takaa laadun.*

### Turun Asennuspaja

Turku	Helsinki	Helsinki	Oulu
*20052	*144697	*22524	*13242



**Tämä merkki liittyy  
kaikkein, mikä koskee  
sähkön tuotantoa, siirtoa,  
jakelua ja käyttöä.**

SÄHKÖLIIKKEYDEN OY

Näiden sääntöjen mukaan, jotka yhäkin ovat voimassa, on yhdistyksen tarkoituksena olla yhdyssiteenä VR:n sähköalan viran- ja toimenhaltijain välillä, valvoa heidän aineellisia ja henkisiä etujaan sekä kohottaa heidän ammattitaitoaan ja velvollisuudentunnettaan. Aktiivijäseniksi voivat päästä kaikki VR:n sähköalan insinöörit ja teknikot.

Vuoden 1956 aikana tehtiin tilap. teknikoiden taholta ehdotus sääntöjen osittaisesta korjaamisesta mm. laajentamalla johtokuntaa ja lisäämällä teknikkojen edustusta siinä. 25.2.1957 pidetty vuosikokous velvoittikin johtokunnan kutsumaan koolelle jatkovuosikokouksen, mikä tapahtuikin 21.10.57. Lähinnä oli kysymys sääntöjen 8 §:stä. Kokouksen selvä enemmistö päätti kuitenkin säilyttää säännöt ennallaan. Tämän jälkeen ei sääntökysymys ole ollut esillä. Vuonna 1959 vakiintui yhdistyksen nimilyhennykseksi STY.

Yhdistyksen toiminta on jatkunut ja tässä lyhyt katsaus vuodesta 1964, jolloin yhdistyksemme oli Rautateiden Teknillisten Yhdistysten Liiton (RTYL) ja edelleen Rautatievirka-miesliiton (RVL) jäsenenä, ja toiminnan pääpaino oli tällöin STY:n jäsenten etujen ajamisessa palkkaus- ja virka-asioissa tarpeen mukaan aina suoraan Valtiovarainministeriön kanssa.

Käydyissä tarkistusneuvotteluissa oli esillä myöskin vuotuiset vuosimatkarahat.

Kun vuonna 1965 menettelytapalaki otettiin käyttöön, palkat tarkistettiin liukumina ja vanhana käytäntönä esitettiin viranmuutokset erillisinä yhdistyksen jäsenille.

RTYL:ssä ja RVL:ssä jäsenistö osallistui vuosittain järjestetyille

opinto- ja neuvottelupäiville ja oli edustamassa sähköteknillisiä liittojen hallituksien, työvaliokuntien tai liittokokouksien jäsenenä tai edustajina.

Vuonna 1965/66 neuvoteltiin tiiviimmin nimikkeenneuotoksista, vuosimatkarahoista, työajasta, eläkelästä ja eläkelaeista (VEL).

Palkkaluokkatarkistusten ja viranmuutostyösten ohella vuonna 1967 tuli ajankohtaiseksi tarkistella VR:n organisaatiota kokonaisuudessaan, jolloin yhdistys kääntyi hallinto-osaston johtajan ja edelleen pääjohtajan puoleen sähköteknillisen henkilöstön etujen ajamisessa. Yhdistys antoi kuluneena vuonna 1967 tuensa sähkömiesten liittymisestä työrintamalla rataosastolle käsittäen sähköalueet ja työkunnat.

1.3.1967 sähköalueet liitettiin konepiirin alaisuuteen, joka ei tyydyttänyt jäsenistöä. Lopullisempaa organisaatiojärjestelyä varten asiassa perustettiin toimikunta, jonka jäseninä olivat rautatiehallituksen johtajia Pentti Reikko, Reino Auvinen, Eero Lamminpää ja Rauno Mäkinen.

Koh 399/1412 5.5.1967 kirjeen vahvistuksella asenijat saivat lauantain vapaaksi, jolloin STY aloitti neuvottelut työnjohdon osalta asiaa sekä vapaaksi jäävän lauantain työskentelemisestä varallaollen.

Luvattu 10 %:a korvaukseksi ei saanut aikaan varallaolon toteutumista ja asia raukesi ajastaan.

Ylimääräisen vuosikokouksen 25.4.1969 sääntömuutoksella poistettiin aktiivi- ja passiivijäsenten erotteilu. Passiivijäseninä olivat ennen muutosta toimenhaltijat ja pääasiailisesti insinöörit.

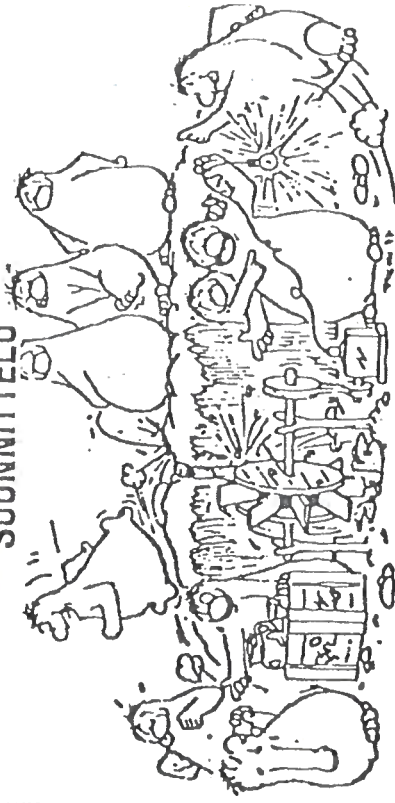
Vuosimatkarahoista käydyt neuvottelut päättyivät vuoteen 1969, jonka jälkeen siirryttiin normaaliin



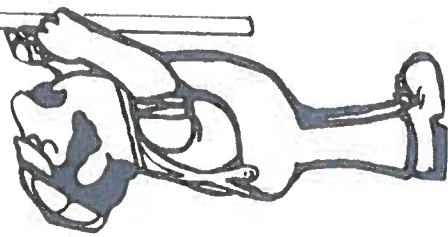


**SÄHKÖTEKNILLINEN  
INSINÖÖRITOIMISTO OY**

- SÄHKÖTEKNINEN SUUNNITTELU
- INSTRUMENTOINNIN SUUNNITTELU



**45 vuotta**



**SÄHKÖ-  
TUKKU-  
toimintaa**

**OY EMS AB**

Soitellaan Vantaa 90-848 011  
Tampere 931-34 566  
Oulu 981-336 611

valtion matkakorvausjärjestelmään. STY:n läheisempään toimintaan liittyen suunniteltiin standaaari ja laadittiin 1969 aikana standaaarien eli nykytemmin viirien jakosääntö, jolla myönteisesti vaikuttaneille, eläkkeelle siirtyneille jäsenille tai muusta erityisestä syystä ulkopuoliselle päätettiin eri tilanteissa luovuttaa tunnustuserkki. Järjestetyn suunnittelukilpailun perusteella voitti insinööri Matti Karvonen esittämälleen ehdotuksella kultaiset siivet/ohmi-merkki violetille pohjalle painettuna.

VR Sähköteknilliset ry:n sääntöjä uusittiin 25.2.1970, jolloin yhdistyksen nimeä lyhennettiin ollen nykyäänkin VR Sähkötekniset ry. Vuoden 1970 kesäkuun lopussa STY erosi RTYL:stä, joten edustuksia RTYL:n tai RVL:n tilaisuuksiin ei enää asetettu.

Opintomatkailu yhdistyksen toiminnassa lisääntyi 70-luvun alusta huomattavasti, kun jäsenet kävivät Ruotsissa ja Puolan puolella tutustumassa paikallisiin teknikoihin. Opintopäiviä puolestaan vietettiin kotimaan puolella Rovaniemellä.

Muita opintomatkojen kohteita eri jäsenryhmät ovat tehneet Sveitsiin Autophonin tehtaille, Kapellskärin satamatekniikkaan on tutustuttu ja 19.4 — 23.4.1975 katseltu Moskovan torielämää.

Kun 12.3.1976 lähestyi, juhlatoukumikunta Niilo Varjoranta, Matti Karvonen, Alpo Suonio ja Ensio Aitolta valmistelivat yhdistyksen 75-vuotisjuhlia, jonka järjestelyissä avusti toimikunta Juhani Pitkänen, Gösta Holm, Timo Kemppe, Pentti Vaheri, Pertti Salo, Seppo Harsia ja Hannu Heino.

Juhlavuonna ilmestyi alkukappaleessa mainittu Niilo Varjorannan historikki, joka selvittelee VR:n sähköteknillisen henkilöstön työskentelyä laitoksen alkua ajoista lähtien.

Opintoja jatkettiin edelleen Holmannin ja Ranskan puolella 1976 aikana, kuten myös seuraavana vuonna aina Afrikan rannikon maissa. Yhdistys liittyi vuonna 1977 NJS:n jäseneksi, jonka jälkeen pohjoismaisia kanssakäymisiä tekniikan alalla on järjestetty yhteisten kokousten ja opintopäivien muodossa.

Työsaralla tapahtui vuoden 1978 alusta sähköalueiden suhteen, kun nämä itsenäistettiin liikennepiiriin alaisuudessa omaksi vastuuyksiköksi.

STY kiinteästi toimintaansa opintopäivien ja -matkojen lisäksi järjestämällä yhteispalavereja sähköteknisen henkilöstön parissa ympäri maata keskushallinnosta piiritasolle, sähkötyökuntia unohtamatta vuodesta 1978 lähtien.

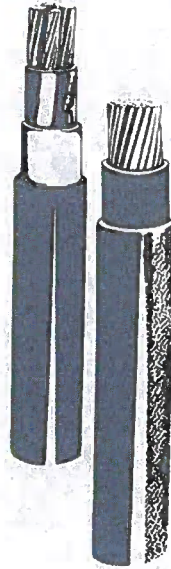
Kun VR Sähkötekniset ry viettää tänä vuonna 80-vuotistoimikauttaan, se pyrkii toteuttamaan jäsenistönsä tarpeita edustaan ja valvoen tämän yhteiskunnallisten ja ammatillisten tarpeiden kohottamista. Vuodet kuluvat ja tämänkin viimeisen 20 vuoden aikana on sekä yhdistyksen toiminnassa tapahtunut huomattavakin muutoksia että laitoksen sähköteknisten laitteiden kehityksestä ja niiden käytössä palvelemaan eri tarkoituksiperiään.

Jäseniä on vuoden 1981 lopussa 144, joista insinöörejä 39 ja teknikoita 105.

# IDMAN VALAISIMET

## REKA

— kaapelit  
— johtimet  
— johtosarjat



**KAAPELITEHDAS REKA OY**  
P.L. 02001 HYVINKÄÄ P.L. 06. 41701 KESUBUU  
Puh. (014) 461000 Puh. (043) 20211  
Telex: 10154 rekaf of Telex: 28123 rekaf of

## STY:N JOHTOKUNTAA

### Puheenjohtajat

Vilhelm Ruosaari  
Reino Ruosaari  
Roald Suni  
Matti Karvonen  
Juhani Pitkänen

1901—1950  
1950—1961  
1962—1965  
1966—1968  
1969—

### Varapuheenjohtajat

Viktor Sahlberg  
Albert Riksten

1913—1914  
1920  
1921—1936  
1921

Sulo Nyman

Niilo Varjoranta  
Leo Muttilainen  
Matti Karvonen  
Roald Suni  
Aarne Hämäläinen  
Usko Oksanen  
Timo Kemppe

1937—1950  
1951—1958  
1959—1961  
1962—1964  
1965—1967  
1968  
1969—1972  
1973—

### Sihteerit

Johannes Alopaeus  
Viktor Nyman  
Bruno Gustafson  
Gunnar Bussman  
Sulo Nyman  
Lauri Linnake  
Samuli Suominen  
Gunnar Bussman  
Reino Ruosaari  
Niilo Kovanen  
Reijo Taimio  
Matti Karvonen  
Aarne Hämäläinen  
Veikko Mattila  
Aarne Hämäläinen  
Rainer Partanen  
Reino Aaltonen  
Kari Rytönen  
Hannu Heino

1901—1912  
1913—1917  
1920—1922  
1922—1925  
1927—1932  
1936—1943  
1944—1946  
1947  
1948—1949  
1950—1952  
1953  
1954—1955  
1956—1957  
1958—1959  
1960—1961  
1962—1964  
1965—1968  
1969  
1970—

### Rahastonhoitajat

Viktor Nyman  
Bruno Gustafson  
Sulo Nyman

1913—1925  
1926  
1927—1933