

SISÄLTÖ:

Puheenjohtajan mietteet, sivu 1

Tapahtumia, sivu 2

Vuosikokous kutsu, sivu 2

Opintomatka Siperian läpi Kiinaan, sivut 2-3

Museovaliokunnan tiedote, sivut 4-5

Jussin palsta, sivut 6-9

Hallituksen yhteystiedot, sivu 10



VR Sähkötekniiset - STY ry

TIEDOTUS

1/2012

26.2.2012



Puheenjohtajan mietteet

Talven selkä on taantumassa, päivät pitenemässä ja STY:n vuosikokous lähenemässä. Toivon mukaan mahdollisimman moni ehtii mukaan kokoukseen sekä kokouksen yhteydessä keskustelemaan ja vaihtamaan mielipiteitä yhdistyksen tulevasta toiminnasta. Kokouskutsu on tiedotteen sivulla 2.

Puheenjohtajalla on ollut oiva tilaisuus työnsä ja harrastuksensa johdosta käydä keskusteluja opiskelijoiden ja opettajien kanssa. Aina Metropolia vararehtori valintoja myöten. Mielenkiintoisena ja positiivisena viestinä on ollut se että rautatieala kiinnostaa opiskelijoita! Vaikka ala on saanut viime aikoina negatiivista julkisuutta. Osin aiheesta ja osin aiheetta.



Yhdistyksen kannalta huonona asiana on se että osa "perus jäsenistöstä" on siirtynyt ja siirtymässä eläkkeelle. Tämä näkyy maksavien jäsenten vähenemisenä. STY ei ole onnistunut, tavoitteistaan huolimatta, saamaan jäsenikseen alalla työskenteleviä sähköosaajia. Täytyy rehellisesti myös todeta, että vaikka tulossa oleva kehitys on nähty, niin hallitus ei ole erityisemmin aktivoitunut jäsenhankintaan VR:n ulkopuolelle. Osin siitäkin syystä että jäsenhankinta ei ole kovin helppoa. Merkittävin ja eniten ulkoista näkyvyyttä on julkaisemamme neljä kirjaa. Joten kai se niin on että "kerran vielä". Mutta se kerta vaatii kyllä panostusta. Itse olen mukana ollut kahdessa viimeisessä ponnistuksessa ja tiedän että ilman motivoitunutta sisäpiiriä teokset eivät synny.

Joskus on aika kokea jotain uutta ja erikoista. Miltä kuulostaa opintomatka junalla seuraaviin kohteisiin; **Jekaterburg, Irkutsk, Ulanbaatar ja Peking**. Suomalaisen matkaoppaan opastuksella ja rauhallisella matkaseuralla. Lähde elämysmatkalle junalla Kiinaan läpi Siperian. Tarkempi matkaohjelma löytyy sivuilta 2-3. Matkakertomus aiemasta matkasta löytyy tiedotteen sivuilta 8-10.

Riihimäellä tavataan 22.3. vuosikokouksen merkeissä.

Hyvää kevättä Teille toivottaa.

Arto Isomäki
Puheenjohtaja

Tapahdumia 2012

maaliskuu	torstaina 22.3. vuosikokous Riihimäen Reserviläiset ry tiloissa Riihimäellä, Lopentie 3-7
huhtikuu	tiedote nro 2
kesäkuu	tiedote nro 3
elokuu	tiedote nro 4
syyskuu	Opintomatka Kiinaan, katso lisää tiedotteen sivut 2 ja 3
syyskuu	Opintomatka Inno Trans Berlin, yhteismatka muiden rautatiealan järjestöjen kanssa, suunnitteilla
lokakuu	tiedote nro 5
lokakuu	matka Kiinaan, yhteismatka muiden rautatiealan järjestöjen kanssa
lokakuu	lauantaina 27.10 syyskokous lokakuussa
joulukuu	tiedote nro 6

VUOSIKOKOUKSEN OHJELMA

Paikka; Riihimäen Reserviläiset ry tiloissa Riihimäellä, Lopentie 3-7.

Asemalta matkaa kokouspaikalle reilut 800m, hivenen ohi ex Linneahotellin.

Aika; Torstaina 22.3.2010 alkaen klo 16.30.

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 2011.
- 6 Esitellään hallituksen tilikertomus tilikaudesta 2011.
- 7 Esitellään tilintarkastuskertomus tilikaudesta 2011.
- 8 Päätetään tili- vastuuvapauden myöntämisestä tilikaudesta 2011.
- 9 Päätetään tilikauden 2011 yli- tai alijäämän käytöstä.
- 10 Muut asiat
- 11 Kokouksen päättäminen

Kokouksen päätteeksi on ruokailu. Ruokailun yhteydessä pohditaan yhdistyksen tulevaisuuden suuntaviittoja. Jotta voidaan varautua tarjoiluun oikealla määrällä niin ilmoittaudu sähköpostilla sihteeri@vrsty.fi tai puhelimitse tekstiviestillä numeroon 040 8621609 viimeistään perjantaina 16.3.2012

Hallitus.

Opintomatka Siperian halki Pekingiin. Lähtö 20-23.9 ja paluu 6-9.10.

Kiinnostusta on sen verran ilmennyt että alustavia varauksia on tehty 20 lähtijälle. Matkalle lähdetään jos noin 10 henkilöä on lähdössä. Tuntuu on se että tuo lähtijämäärä saadaan kokoon.

Matkalle lähtöpäivä on 20–23.9 (tarkentumassa). Mikäli matka kiinnostaa niin ota yhteyttä arto.isomaki@vr.fi. Näin toimien varmistat että saat tarkennetun matkaohjelman ja hintatiedot. Varausmaksu on 500 € ja se on maksettava 30.4. mennessä. Artolta saat tiliyhteyden maksamista varten.

Vastuullinen matkanjärjestäjä; e-maili: Jalo Tours/Jalo Loma, Vetehisenkuja 9 A, 00530 Helsinki FINLAND. Lisätietoja jalo.loma@jalotours.com tai www.jalotours.com.

Alustava matkaohjelma on sivulla kolme. Se on sama kuin tiedotteessa 6/2011 paitsi päivät 1-3 on muuttunut ja matka-aika pidentynyt 1 päivällä. Muutos johtuu Venäjän viisumileimuksista. Venäjän viisumi on rekisteröitävä 3 päivän sisällä maahantulosta. Kun yöpyy hotellissa, niin saa rekisteröinnin hoteliin kirjautumisen yhteydessä. Yleensä ulkomailta saapuvat ryhmät yöpyvät Moskovassa mutta ryhmä "Siperia" jatkaa matkaa suoraan eksoottisempaan Jektarinburkiin. Kaupunkiin misä viimeinen Venäjän tsaari Nikolai II perheineen mestattiin ja haudattiin. Näin saamme hieman levätä kunnan sängyssä ja käydä kunnolla suihkussa.

Hinta arvio sivulla 3 (- tietenkin ennakkomaksu 500€). **Ennakkomaksu 30.4 mennessä ja matkan loppumaksu 1.8. mennessä.** Tiliyhteydet saat Artolta.

SIPERIA – MONGOLIA – KIINA

ALUSTAVA MATKAOHJELMA

1-2.päivä Helsinki - Jekaterburg

Kokoontuminen Helsingin rautatieasemalla klo 14.30.klo17.00 . Suomalainen matkanjohtaja (Anne-Ruth) jakaa passit ja liput. Lähtö Helsingistä junalla klo 15.xx Jekaterinburgiin. Junamatka Jekaterburgiin kestää 32-35 hrs. Saavumme Jekaterinburgiin noin klo 20.xx (+ -) missä yöpyminen.

3. päivä Jekaterburg

Päivä tutustumista Jekaterburgiin. Juna Irkutsiin lähtee illalla.

4-6. päivä Junassa

Maisemat vaihtuvat. Ruokailuun on mahdollisuus ravintolavaunussa tai sitten ruokaa voi ostaa asemilta ja omassa hytissä saa teetä tai sitten omia juomia (junamatka Jkt.-Irkuts kestää 48-56 hrs).

7. päivä Irkutsk – Baikal

Saapuminen Irkutskiin on aikaisin aamulla. Jatkamme Baikalille, missä uintimahdollisuus, Listvyankan kylä, ekologinen museo ja laivaretki. Lounas ja majoitus hotelliin Baikal tms.

8. päivä Irkutsk – Mongolia

Aamiainen. Lähtö Irkutskiin. Vanha kaupunki ja tori, hieman aika käydä myös ostoksilla. Lähtö iltajunalla Irkutskista Ulan Batoriin (n. 26-28 hrs).

9. päivä Junassa

Päivä kuuluu maisemien vaihtuessa junassa.

10. ja 11. päivä Ulaanbaatar –Terelj kansallispuisto

Saapuminen Ulaanbaatarin aikaisin aamulla.

Kahden päivän retki Ulaanbaatarissa: Chinggis Khaan Statue complexin vierailu (60 km Ulaan Baatarista), 13. vuosisadan kansallispuiston vierailu, shamanin- ja ratsuleirien vierailu, Terelj kansallispuiston vierailu, 1yö Ger campissa).

12. päivä Juna Kiinaan

Aamiainen. Juna klo 08 paikkeilla Pekingin suuntaan (n. 30 hrs).

13. päivä Junassa – Peking

Saapuminen Pekingiin on iltapäivällä. Majoittuminen. Illalliseksi kuuluisaa Pekingin ankkaa.

14. päivä Kiinan muuri – Kesäpalatsi

Aamiainen hotellissa. Retki Badalingin solaan, jossa nousemme Kiinan muurille.

Lounaan jälkeen tutustuminen Kesäpalatsiin.

15. päivä Kielletty Kaupunki – Taivaan Tempeli – Tian An Men

Aamiainen hotellissa. Kaupunkikierrros, Keisarillinen Palatsi ja Tianmenin aukio, Kielletty kaupunki ja Taivaan Tempeli. Kierroksen aikana on lounas.

16. päivä Lento Helsinkiin

Aamiainen . Kuljetus lentokentälle. Lento Helsinkiin.

HINTA: 2650 eur/hlö + viisumit 200 eur (Venäjä n. 70, Mongoolia n. 70 ja Kiina n. 60 eur)

HINTAAN SISÄLTYY:

- SUOMALAISEN MATKANJOHTAJAN PALVELUT
- VIISUMIT SUOMEN KANSALAISILLE VENÄJÄLLE, MONGOLIAAN JA KIINAAN
- JUNALIPUT HELSINKI- MOSKOVA 2 LK*
- MOSKOVASSA AAMIAINEN, KAUPUNKIKIERROS JA ILLALLINEN
- JUNALIPUT MOSKOVA –IRKUTSK 2LK*
- BAIKALILLA OHJELMASSA MAINITUT RETKET, LOUNAS, MAJOITUS 2-hh
- IRKUTSKISSA OHJELMASSA MAINITUT RETKET, LOUNAS
- JUNALIPUT IRKUTSK-ULAN BATOR 2LK*
- MONGOLIASSA OHJELMASSA MAINITUT RETKET, PUOLIHOITO, YÖPYMISET JURASSA JA HOTELLISSA
- JUNALIPUT ULAN BATOR – PEKING 2LK*
- PEKINGISSÄ PUOLIHOITO, OHJELMAN RETKET
- LENTO PEKING -HELSINKI

Lisämaksu 1.luokan junalipusta 360 eur, 1-hengen hotellihuoneesta 195 eur.

* junamatkoilla 2. luokka tarkoittaa makuuvaunuja 4 henkilölle ja 1. luokassa 2-lle. Junat ovat eritasoisia, mutta jokaisessa vaunussa on 2 WC-ta ja konduktöörin samovaari on jatkuvasti toiminnassa, joten kuuma vettä riittää ja teetä tarjotaan... Junassa on ravintolavaunut ja pysäkeillä on 15-30 min aikaa ja mahdollisuus ostaa kioskeista sekä paikallisilta piiraita vihanneksia, säilykkeitä yms. ja tietenkin juomia...



VR Sähkötekniset - STY ry
Museovaliokunta

Toimintaa vuodesta 1901



Markku Toukola
Vanhaistentie 14 T 185
00420 HELSINKI
markku.toukola@fonet.fi
markku.toukola@vr.fi

Helsinki 19.02.2012

STY MUSEOVALIOKUNNAN TOIMINTA

Historian havinaa

Olin hiljattain Veturiteknikkojen vuosikokouksessa ja paikalla oli yksi viimeisistä yhdistyksen perustajajäsenistä, joka perustettiin 61 vuotta sitten. Veturiteknikoiden kunniajäsen Toivo Lehtonen täytti tammikuun lopulla 100 vuotta! Hän oli pirteän ja iloinen, vaimonsa käsipuolella. Siinä juttellessamme hän kertoi elämän kulkuaan nykypäivään. Siihen mahtui iloja ja suruja ja sotakin oli koettu. Hän kertoi sodan aikana olleensa veturinkuljettajana, siis tärkeässä tehtävässä "kotirintamalla".

Siitä sain ajatuksen kertoa teille STY:n 60 vuotiskirjasta, jonka on toimittanut Reino Ruosaari vuonna 1961, että miten VR:n viesti pelasi sotien aikaan. Artikkelin "VR:n viesti Suomessa sodissa 1939 – 44" on kirjoittanut yli-insinööri Olavi Lujanen. Ohessa lainauksia hänen artikkelistaan.

"Jo rauhanajan säännöllisissä olosuhteissa on suorituskykyinen rautatieviestiverkosto tehokkaan kuljetustoiminnan perusedellytyksiä, saati sitten sodan aikana, jolloin puolustuslaitoksen suuret ja kiireelliset henkilö- ja materiaalikuljetukset on valmistettava sekä valvottava. Vihollisen ilmatoimintakaan, ehkä jo liikekannallepanovaiheessa alkanut, ei saa saattaa viestiverkostoa eikä liioin turvalaitteita suorituskyvyttömiksi. Viestiverkoston sodanaikainen huolto mahdollisine uudisrakennustöineen näin ollen vaatii runsaammin viestiteknillisesti pätevää henkilökuntaa kuin rauhan aikana. Talvisodan uhan aikana, ilmeisesti ankarana painostuksen alla viestiverkoston sodanaikainen huolto jäi vähäiselle huomiolle. Viestiverkoston kunnossapito- ja korjaus määrättiin rautateiden suojelujaksojen tehtäväksi. Myös sotilaallistettujen korjausyksiköihin sijoitettiin VR:n viestiteknillistä ammattihenkilöstöä. Tästä johtuen viestiteknillinen ammattihenkilöstö joutui ammattitaidottoman päällystön käskyvaltaan. Siten korjaustyöt joutuivat VR:n viestiverkostossa vaille yhtenäisiä ohjeita. Tästä oli seurauksena, että varsinkin runsaasti pommitetuilla alueilla pitkät puhelut eri jaksojen hallintokeskusten välillä kävivät ajan mittaan suorastaan ala-arvoisiksi. Lennätininsinöörin ankarasta vastarinnasta huolimatta 196 korjaustyöntekijästä menetettiin rintamalla 68. Sodan aikana näistä tosin saatiin takaisin 28."

Vähä korjausmiehiä yritettiin sitten jakaa ympäri Suomen. Miesten vähyydellä, mutta myös sen aikaisilla kuluneuvoilla ja vaikeilla maasto-olosuhteilla korjausajat saattoivat venyä pitkiksi.

Lujanen tekstissään kertoo esimerkkejä. Vauriokorjaus esim. Helsingin lennätinteknikkopiirissä kesti keskimäärin 7h, Turussa ja Tampereella n. 3h, Sortavalassa 8h ja Oulussa peräti 14h. Lisäksi korjaukseen tarvittavista materiaaleista oli puutetta. Myös työmäärä oli perin suuri rauhan aikaisiin olosuhteisiin.



Viestikorjausryhmä ratsain.

”Talvisodan kokemusten pohjalta lennätin insinööri lähetti 15.06.1940 rautatiehallitukselle ehdotuksen viestiteknillisen henkilöstön sodanaikaisesta organisaatiosta sanoen mm. seuraavaa:

Parhaiten voitaisiin mielestäni saada täytetyksi sodan asettamat vaatimukset viesti-, vahvavirta-, ja sähköisten turvalaitteiden huollolle, jos lennätininsinöörin alainen henkilökunta järjestettäisiin liikekannallepanon tapahduttua **sotilaallisena joukko-osastona toimivaksi joko kokonaisuudessaan tai rajoite-
tuissa puitteissa. Joukko-osasto voisi toimia esim. rautatieviestipataljoonan nimisenä, päällikkönä lennätininsinööri.**

Viestipataljoonaa muodostettaessa järjestettäisiin myös sen toimintaan läheisimmin liittyvät kysymykset – kuten varasto-, myöhempi täydennys-, työväline-, muonitus-, korjausjuna-, aseistus-, kaasusuojaväline- ja harjoituskysymykset sekä laadittaisi suunnitelmat niistä toimenpiteistä, joihin olisi ryhdyttävä sodanvaaran esiinnyttyä.”

Jatkosodan puhjettua pataljoonaorganisaatiota ei kuitenkaan otettu käyttöön. Perustettiin 16 erillistä puhelini- ja lennätinjoukkuetta sekä erillinen radiojoukkue. Radiojoukkueeseen saatiin lisäksi salakielen tulkiksi Lottia. Joukkueet kuuluivat Sotarautatiemuodostelmiin, joiden komentajan viestiteknilliseksi asiantuntijaksi määrättiin VR:n lennätininsinööri.

”Kuljetustilaukset ja kuljetusten kiireellisyysjärjestys vaativat nopeasti saatavia ja kuuluvuudeltaan tyydyttäviä puhelinyhteyksiä. Tärkeimmät sotilaskuljetusreitit olivat: Riihimäki – Kouvola – Viipuri, Kouvola – Lappeenranta – Elisenvaara. sekä Haapamäki – Pieksämäki – Joensuu – Matkaselkä. Niiden mukaan määrättiin myös viestijoukkueiden sijainti.

Kunnostusta ja kunnossapitoa vaikeutti tuntuvasti yleinen ”johtonälkä”, eli sitä mukaa kun johtoja valmistui, sotatoimiyhtymän yksiköt kärkeästi kytkivät ne omaan käyttöönsä. Vasta Päämajan Viestikomentajan puututtua asiaan, radanvarren johdot jäivät yksistään rautatieliikenteen käyttöön.

Ilmapommitukset, jotka 13.06.1944 kohdistuivat Viipurista itään, vaurioittivat pylväslinjoja ja juuri kun vauriot oli saatu korjatuksi, Maaskolan ratapiha-alueen voimakas pommitus saman päivän iltana hajotti viestiverkon jokseenkin perusteellisesti.

Vielä junanlähetysjohdot kuitenkin saatiin pikakorjauskuntoon Antrea, Valkjärven, Säiniön ja Koiviston suuntiin. Mutta Tienhaaran – Viipurin – Liimatan kiivaissa pommituksissa 17.06.1944 viestiverkko kärsi niin suuria vaurioita, että enää vain Kouvolan suuntaan oli mahdollista käytettävissä olevilla keinoilla kunnostaa sitä.

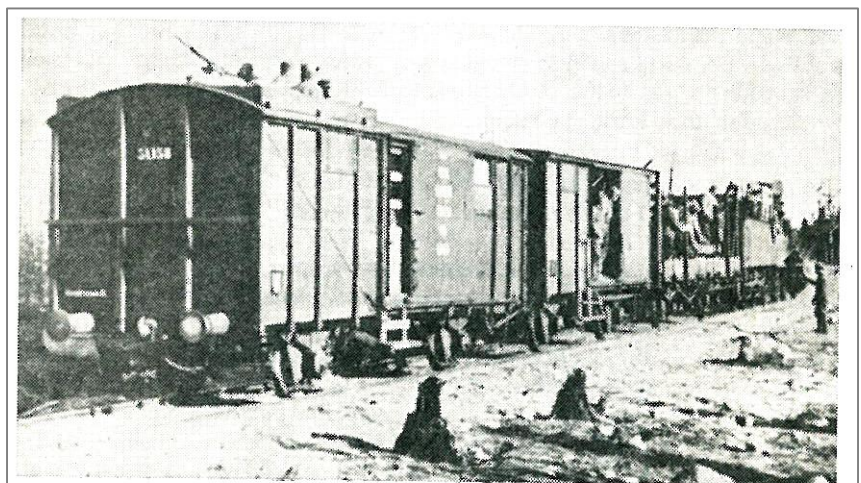
Tällöin olivat verrattomaksi avuksi kersantti Toivolan Taliin, Tienhaaraan, Säiniölle ja Viipuriin 14.06.1944 asennetut C-radioasemat (ns. radiopuhelimet). Viipurin viimeisellä viikolla junanlähetys ko. suunnilla hoidettiin pääasiallisesti radiopuhelimilla. Myöhemmin radiopuhelimet siirrettiin kersantti Toivolan johdolla Lappeenrannan – hytin – Simolan liikenteeseen.

Viestimiehemme lähtivät Viipurista 20.06.1944 klo 8.15 viimeisinä rauttiemiehenä mukanaan Viipurin rautatieupseeri Suomen lipun vielä liehuessa Viipurin linnan tornissa.”

Jatkosodan aikana rautatiehallitus tilasi neljä A-radiokeskusta (500W), jotka toimivat suurimman osan toiminta-ajastaan Äänislinnassa, Aunuksenlinnassa, Otavassa ja Riihimäellä.

Suomen sodat 1939 - 1945

1939 - 1940 Talvisota
1941 - 1944 Jatkosota
1944 - 1945 Lapin sota



Ilmatorjunnalla varustettu viestikorjausjuna.



JUSSIN PALSTA

Turku 15.02.2012
Ursininkatu 3 B 30, 20100 TURKU
gsm 0400 485 282
Email: juhani.pitkanen@pp3.inet.fi

Hyvät styläiset vuosi on vaihtunut Suomen rautateiden juhlavuoteen eli junat ovat kulkeneet kiskoilla maassamme 150 vuotta. Myös yhdistyksemme perusta on rakentunut niistä ajoista. Seuraavassa historiaa ja tietoa kannustuksineen Kiinan matkalle.

Suomen rautateiden sähköinen viestiliikenne alkoi 1861

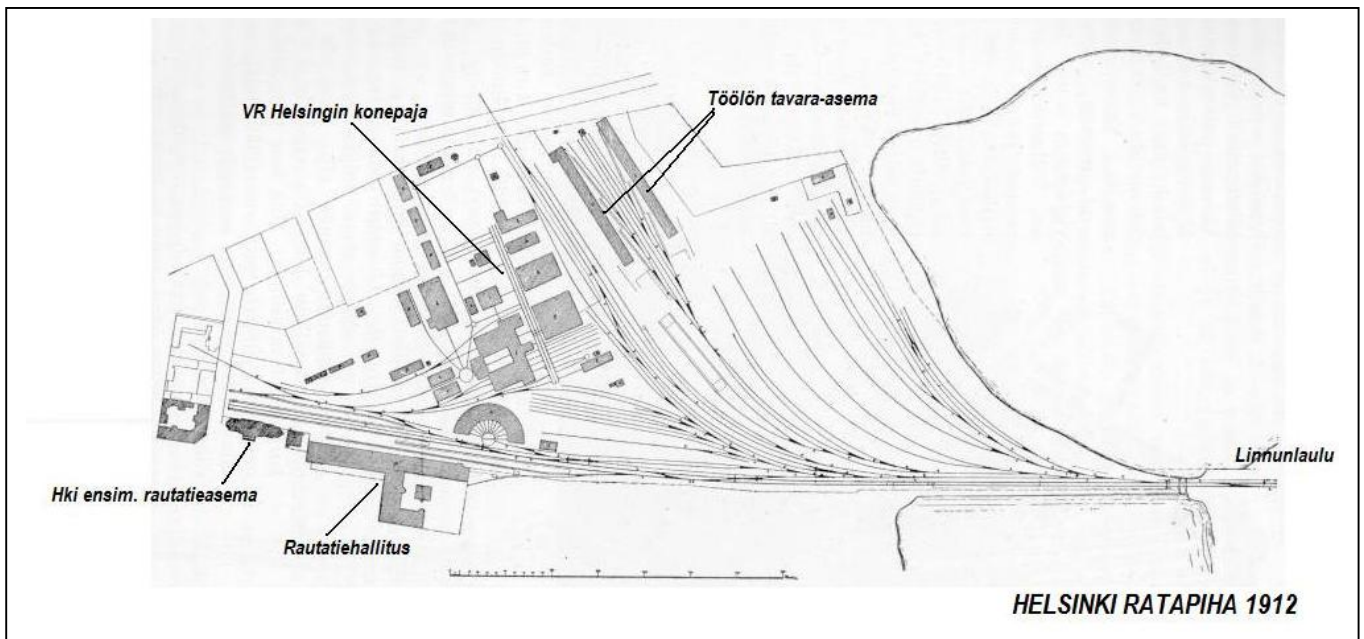


Rautatierakennuksen, joka alkoi vuonna 1857, ensimmäisiä tukikohtia oli Hyvinkäällä. Sinne Helsingistä ja päinvastoin pidettiin yhteyksiä ratsain kassakoiden kuriirikuljetuksina siihen saakka kunnes Siemens & Halske toimittama telegrafijärjestelmä saatiin käyttöön rataosalla Helsinki – Hämeenlinna vuonna 1861. Junaliikenne alkoi rataosalla vuotta myöhemmin eli 17.03.1862 eli 150 vuotta sitten.

STY julkaisi 100-vuotisjuhlansa kunniaksi vuonna 2001 postimerkin, jossa oli kuvattuna morse-lennätinkone. Järjestelmän käyttöönotosta oli 140 vuotta.



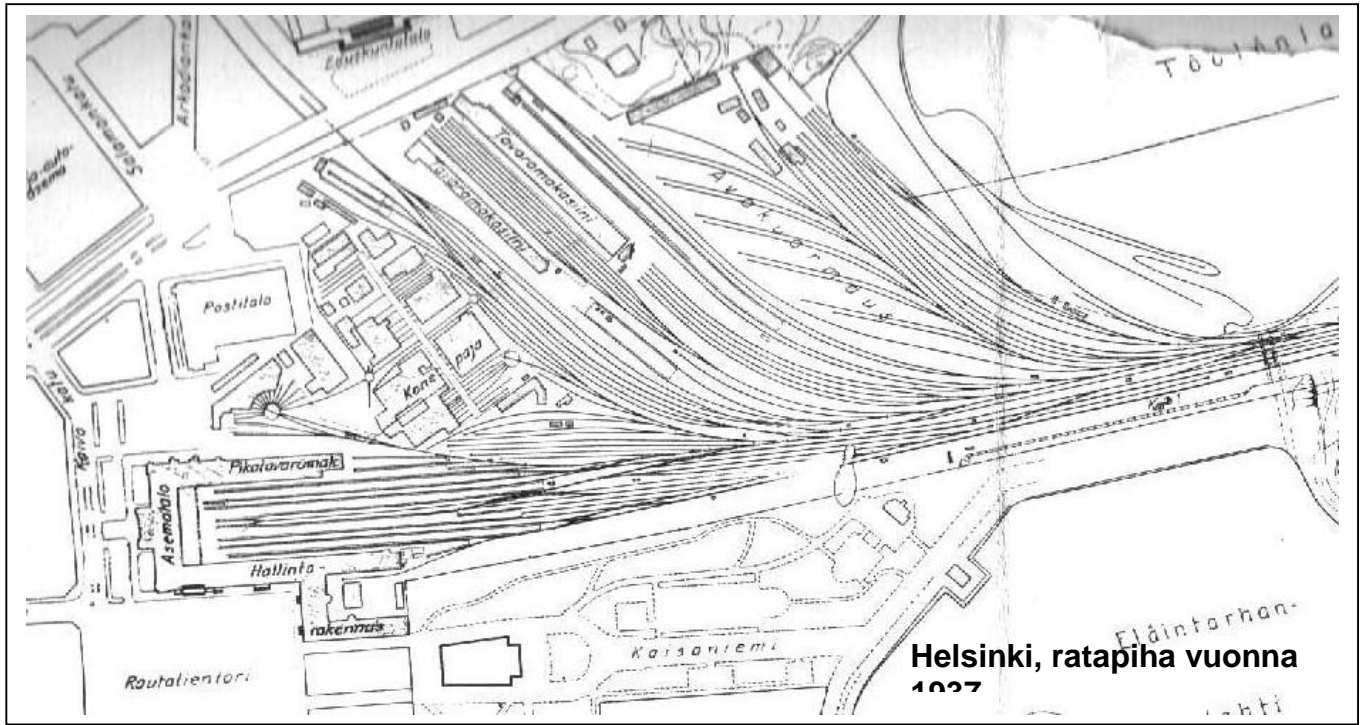
Suomen Valtionrautateiden Helsingin konepaja 100 vuotta sitten



Helsingin asemaseudulla oli rautateittemme alkuvaiheessa konepaja, joka toimi vuoteen 1951 saakka. Yllä olevasta piirroksesta mainittakoon, että nykyinen Helsingin rautatieasema on rakennettu rautatiehallituksen vasemmasta päästä ratapihan poikki ja vihitty käyttöön vuonna 1919. Tämän jälkeen purettiin vanha asemarakennus.

Voien mainita myös sen, että tämä oli ensimmäinen VR:n konepaja, jossa olen itse käynyt. Se tapahtui vuonna 1949, kun isäni oli siellä työnjohtajana.

Kun vertaa tätä 100 vuotta vanhaa asemakaavapiirrosta nykytilanteeseen niin muutos on ollut merkittävä. Välvaihetta kuvannee seuraavalla sivulla oleva piirros vuodelta 1937, kun nykyinen asemarakennus oli rakennettu. Nyt siellä on Kiasma, Musiikkitalo, linja-autoasema, lehtitalo ja pian tulossa monta muuta rakennusta.



Ω

Junalla Kiinaan, Helsinki – Moskova – Irkutsk – Ulan Bator - Peking ja lentäen kotiin 2012

STY teki edellisen junamatkan Kiinaan vuonna 1990. Matka oli avartava, mielenkiintoinen ja antoisa monine kokemuksineen erilaisessa kulttuurissa. Matkakertomus on julkaistu kirjassamme "Tsaarin ajasta – EU aikaan" (2001). Alla ote matkakertomuksesta.

Mukana olleiden palautteita mm. Olihan omat kiemurat, mutta kannatti tehdä sikäläisen kulttuurin ja tapojen näkemiseksi. Nuorena näkee ja vanhempana ymmärtää. Tämäkin on ehkä ainutkertaisia mahdollisuuksia tehdä matka tutulla porukalla.

Tärkeä viesti sanakirjasta:

Näitä merkkejä tarvitset:		
厕所	cè suǒ	WC
女	nǚ	naiset
男	nán	miehet
出	chū	ulos
入	rù	sisään
休息	xiū xi	tauko (?), siesta
禁止	lìn zhǐ	kielletty

Näin matkattiin STY:n edellisellä matkalla 1990

Junassa Moskova – Peking

23.04.1990

Junamme ROSSIJA (ei Trans Mongolia) lähtöön noin 5 minuuttia. Hytit 3 x 4 h. Yhdessä hyteis-tä paikallinen asukas Kolja. Vaunut itäsaksalaista rakennetta. Vaunujen siisteydestä tingitty, ei wc-paperia, ei saippuaa. Vaunujen päädyssä samovaari, tee-tarjoilua. Ravintolavaunussa ruo-kailu 11 hengeltä yhteensä 15...30 SUR (10...15 mk). Vaunu- / ravintolahenkilöstö varustettu VR-aiheisin esinein. Hytin oveen Canon-kopio matkareitistä Helsinki - Moskova - Irkutsk - Naus-ki herätti yleisempää kiinnostusta. Asemia mm. Jaroslaw, Danilow, Bui....

24.04.1990

Kirow, Perm. Klo 17.00 alkoi junan videovaunussa amerikkalainen toimintaelokuva "Night Hun-ters" venäjäksi päälle äänitettynä. Noin klo 20 km 1777, Euroopan ja Aasian raja / obeliski. Swerdlowsk. Veturina Skoda. Yöllä Uralin ylitys, hiljennyksiä.

25.04.1990

Tjumen, Irtys-joen ylitys. Omsk, iso kaupunki, harmaita kerrostaloja. Barabinsk ja pistävä hiilipö-lypilvi sisään. Juna myöhässä noin 5 tuntia. Paikallinen aika Mow + 3 h. Ulkona auringon paiste ja maassa lumipälviä. Ratapihoilla vaunuissa rataelementtejä betonipölkyin. Klo 17.20 Ob-joen yli. Novosibirsk. Myöhässä 7 tuntia.

26.04.1990

Klo 04.50, Krasnojarsk. Kukkulamaastoa. Radan varressa pieniä kyliä, harmaita hirsitaloja, osassa siniset ikkunaluukut puuleikkauksin. Kansk. Koivumahlan kerääjiä. Hyteissämme kiertelee 4-vuotias Vaska-poika. Radan vartta kulotetaan. Vaununhoitajalla 60 V:n pölynimuri toimin-nassa. Varsin jyrkkiä rinteitä / laaksoja. Rata kiemurtelee spagetin tavoin. Klo 15 (paikallinen aika + 4 h). Nisneudinsk. Asemalaiturilla Paavo osti mustalaisympäriseltä "pimeään" vodkapullon á 25 SUR (= 8.25 FIM eräällä vaihtokurssilla), ei ole mennyt Paavon venäjänkielen opinnot hukkaan. Viimeinen ruokailu ennen Irkutskia. 18.25 Zima, pimeää, mummot kauppaavat evästä asemalaiturilla. Paikallinen aika + 5 h. Vaunussa matkalla myös kaksi SZD:n veturinkuljettajaa, joille VR-esitteitä ja esineitä, vastalahjaksi heiltä dieselsähköisen veturin venäjänkielinen manu-aali.

27.04.1990

Klo 22.30 Moscow Time, paikallista aikaa 03.30 Irkutsk 6 tuntia myöhässä. Vastassa usealle ryhmälle yhteinen Intouristin opas. Bussilla Intourist-hotelliin. Nukkumaan klo 4. Aamiainen klo 8. (Olipas peräti 4 h yöuni). Odotamme Travelan suomea puhuvaa opasta, Ljudmilaa. Hän olikin varautunut saksankieliseen ryhmään ja opastaa eng-lanniksi Osmon ja Paavon avustuksella. Bussilla Mongolian konsulaattiin: viisumit 14 USD iltapäivällä. Ohjelmavaihtoehdot: 1) Lake Baikal, 2) veturivarikko. Molemmat eivät mahdu ohjelmaan. Valinta: Lake Baikal. Lyhyt kaupun-kikierros kirkkoja, museoita, teatteri ym. Ajo Baikalille noin 1 tunti. Baikal rannattoman laaja, pääosin jäässä, kirkas suolaton vesi, laskujoki Angara. Kylä Baikalin rannalla, "myymäläauto" Lada heti luoksemme, takaboksissa turkislakkeja ja mm. shampanjaa 4 USD. Sopivan viileää, Hämis tarjoaa. Paluu Irkutskiin. Mongolian viisumit OK. Kaupungissa ja kirkoissa paljon hääpa-reja. Kävelykierros kaupungilla, kolmikerroksinen "supermarket", tylsän väristä / näköistä käyttö-tavaraa. Kolhoosimarkkinat: mausteita, vihanneksia ja hedelmiä. Illallinen (lue vodkaillallinen) hotellissamme. Hääpareja ym. juhlimassa seurueina. Lambadaa ym länsimaista. Tarjoilu loppui klo 21, jonka jälkeen tarjoilijoilta pimeästi vodkaa 5-10 USD. Etsipä joku seurueemme jäsen yö-lä hotellissa wc:tä käytävän päädyssä, pitkälinen makuuvaunuajattelu ei ollut vielä muuttunut.

28.04.1990

Herätys klo 7. Ei aikaa aamiaiseen. Bussiin klo 8.00. Tälle päivälle varasuunnitelma: veturiva-rikko, jos juna on myöhässä. Ei toteudu, juna, kiinalainen "TRANS MONGOLIA" on ajassaan.

Lähtö Irkutskista ajallaan 8.51 paikallista aikaa. Myös kiinalaisen junan vaunut olivat itäsaksalaisista valmistettua. Junassa venäläinen ravintolavaunu Nauskiin asti. Hytit jälleen 3 kpl 4 h, 2 styläisten ja kolmannessa Tuomo, Jaakko, sveitsiläinen mies ja jugoslavalainen Nadja, eläkkeellä oleva opettajatar. Myös he olivat matkalla Pekingiin. Osmo 4:h Soft sleeper hytissä seuranaan kiinalainen pariskunta ja heidän tavaransa lastattuna myös Osmon vuoteelle. Vaunut siistejä, wc:ssä paperia. Kiinalaiselle henkilökunnalle VR-merkkisiä lahjoja ja heiltä junan aikatauluvihko. Tyytyväisyyttä molemmin puolin. Klo 11.22 Ulan Ude, laaja kerrostalo kaupunki. Dieselveeturi eteen, ajolanka päättyy. Klo 16.32 Nauski, USSR / MONGOLIA raja. Veturin vaihto. Passi, tulli ja rahanvaihto. 20 minuuttia myöhässä. Ryhmän aktiiviset ovat löytäneet junasta muitakin suomalaisia. Moskovassa opiskelevat tytöt: Sirpa ja Liisa sekä heidän asuntolakaverinsa Claudia, Indira, Angel ja Salvatore Venetzuelasta.

29.04.1990

Klo 02.20 Mongolia / Suhe Bator. Passin tarkastus ja tulli, joka tutki Hesarin sunnuntailiitteen ja Kallion Ekin Joukolle Lahdessa antaman autolehden sivu sivulta. Aamulla 9.00 Ulan Bator laaja kaupunki, kerrostaloja, puistoja sekä jurttateltta lähiöitä. Asemalla ilma lämmin / aurinkoinen, laiturilla: "Change money - 3 Tygryk = 1 USD". Kansalaisia ja valtavasti matkatavaraa. Lähtö klo 9.30. Todellista vuoristorataa, juna kiipeää edestakaisin rinnettä, ei juuri eteenpäin, mutta korkeammalle. Aamiainen oluineen ("turbo" 1,8 USD / hlö. Ylätasanko autiota auringon polttamaa lyhyttä heinää, lammaslaumoja, paimenet hevosten selässä. Sotilasvarikoita ja antennimetsää.

Klo 13.30 Choyr. Osmo tuo hytin ovikarttaan STY:n tarran tekstillä Suomen rautatiet kiinalaisin merkein. Kääntäjänä kantonin yliopiston gravitaatioita tutkiva tohtori. Sain Shanda, missä yritys saada postikortit komeine höyryveturimerkkeineen postiin. Ei löydy postilaatikkoa asemalta, laituripoliisi ottaa kortit postiin toimitettavaksi. Aseman jälkeen suomalais-venetzuelalainen ryhmä hytissä lauluja suomeksi, venäjäksi ja espanjaksi, hauskaa, mutta naapurihytin muukalaiset tunsivat itsensä häirityiksi. Gobin autiomaan, hiekkamyrsky / näkyvyys olematon. Punaista aavikkoa. Noin klo 22 Dzamynude ja Mongolian / Kiinan raja. Passi, tulli ja terveydentiladustelu (mm. huumeet / AIDS). Kiinan puoleinen asema Erlian, komea asema yössä. Punaiset kiinalaiset neonvalokirjaimet. Kapeampien telien vaihtoa seurasi Jaakko vaunusta. Rahanvaihto: 30 USD = 137,78 FEC YUAN. Ratapihalla pimeässä puhkuvat höyryveturit.



30.04.1990

Pysähdys Erlianissa noin 2,5 h. Nukkumaan noin kahdelta. Aamulla maisemat muuttuneet, puut lehdessä / kukkivat. Maisema kukkulaista. Klo 6.30 (Peking time) Datong, pysähdys 5 min. Viimeinen toiminnassa ollut höyryveturitehdas, nykyisin kunnossapitokonepajana. Ensimmäinen kiinalainen aamiainen puikoin. Aamiainen + lounas 20 yuan / hlö. Edessä diesel, vaikka rata sähköistetty. Veturit huudattelevat usein ja pitkään. Lienee ns. "maa tapa". Qinglongqiao, 20 min. myöhässä. Sepon johdolla koordinoitua: Hki - Mow - Irk - Ul.Bator - Pek - Xian - Kanton = 12437 km rataa takana. Klo 15.33, tarkalleen aikataulun mukaisesti junamme nro 4 "Beijing Railway Station". Matkaseuran ja vaunuhenkilökunnan hyvästely. (Sirpalta / Liisalta & Co hyvän vapun toivotukset). Odottelemme paikallista opastamme. Tyttö löytyy: neiti Shi Zhong Tie. Puhuu englantia kiinalaisittain: Aseman läpi bussillemme. Sataa, tungosta. Hotellimme, ZAOLONG, noin 10 km keskustasta, 22 kerrosta, valmistunut 1981, siisti, tasokas ja tyylikäs. Huoneet 16. kerroksessa.



Neuvostoliiton aikaan

Alkuvaiheessa kaukokirjoitinyhteys oli raja-asemilta Leningradiin ja salaiseksi luokiteltu yhteys Rautatiehallituksesta Neuvostoliittoon. Se oli varustettu venäläisellä kirjoittimella ja 100 % varaosana oli toinen kirjoitin pääkonttorissa. Lisäksi suoritettiin linjamittaukset määräajoin ja niitä vertailtiin. Todettiin kuitenkin, että jossain on ylimääräinen lenkki, vaikka yhteyden piti olla suoran. No päätettiin kerran käyttää tutkaa, joka kertoi että Viipurin tietämällä linja koukkaa jossain. No se oli varmaan paikka, jossa ”yhteyksien valvontaa” suoritettiin valtion edun vuoksi. Mittauksista ei silloin pyydetty lupaa eikä pukahdettu mihinkään. No selvisihän sekin mikseivät säädöt pysyneet kohdallaan -Eero Peltonen-

VR Sähkötekniiset – STY ry



Hallitus 2012

PUHEENJOHTAJA

Arto Isomäki
Lohkopellontie 6-10 M 00650 HELSINKI 040 86 20325
VR Track Oy, Sähkö, Pasila arto.isomaki@vr.fi
Ratapihantie 6, 00520 HELSINKI

VARAPUHEENJOHTAJA

Johanna Wäre
Ryydynkatu 41 33400 TAMPERE 0307 30 508 työ
Corenet Oy, Tampere 040 86 30508
Rautatiekatu 21 B, 33100 TAMPERE johanna.ware@corenet.fi

SIHTEERI

Tero Muje
Leppätie 3 11310 RIIHIMÄKI 040 86 21609
Corenet Oy pääkonttori tero.muje@corenet.fi
PL 488, 00101 HELSINKI

TALOUDENHOITAJA

Erkki Kallio (09) 587 5973 kot
Ohjaajantie 10 A 5 00400 HELSINKI 040 86 26505
Corenet Oy Suunnittelu Riihimäki erkki.kallio@corenet.fi
Pohjoinen Asemakatu 5, 11130 RIIHIMÄKI erkkikallio@kolumbus.fi

Jäsen (jäsentilaisuudet ja museotoiminta)

Markku Toukola
Vanhaistentie 14 T 185 00420 HELSINKI 040 86 63433
VR-Yhtymä Oy, Helsingin varikko markku.toukola@vr.fi
Veturitie 20, 00240 HELSINKI markku.toukola@fonet.fi

Jäsen (opintomatkat)

Seppo Ketonen
Töllinmäentie 6 38120 KUTALA 040 86 30166
VR Track Oy, Sähkö, Tampere seppo.ketonen@vr.fi
Veturikatu 32, 33820 TAMPERE

Jäsen Mika Saari

Takaniityntie 18 B 9
Licon-At Oy 05810 HYVINKÄÄ 0400 531 871
Hämeenkatu 21-23, 05800 HYVINKÄÄ 040 548 7584
mika.saari@licon-at.fi
