

Radio-

SÄHKÖTTÄJÄ



Kuva uudelta kokoonpano-osastoltamme.

OLEMME ONNISTUNEET SAAMAAN LISÄÄ TYÖTILAA samasta talosta ja voimme palvella nyt merenkulkupiirejä entistä tehokkaammin.

Tervetuloa käymään talossa.

Edustamme myöskin tanskalaista Dansk Radio Aktieselskab'ia ja toimitamme m. m. luotettavia »**Elektromekanon**» autoalarmeja ja pelastusveneradioita lyhyillä toimitusajoin ja edullisiin hintoihin.



STAR-RADIO Oy

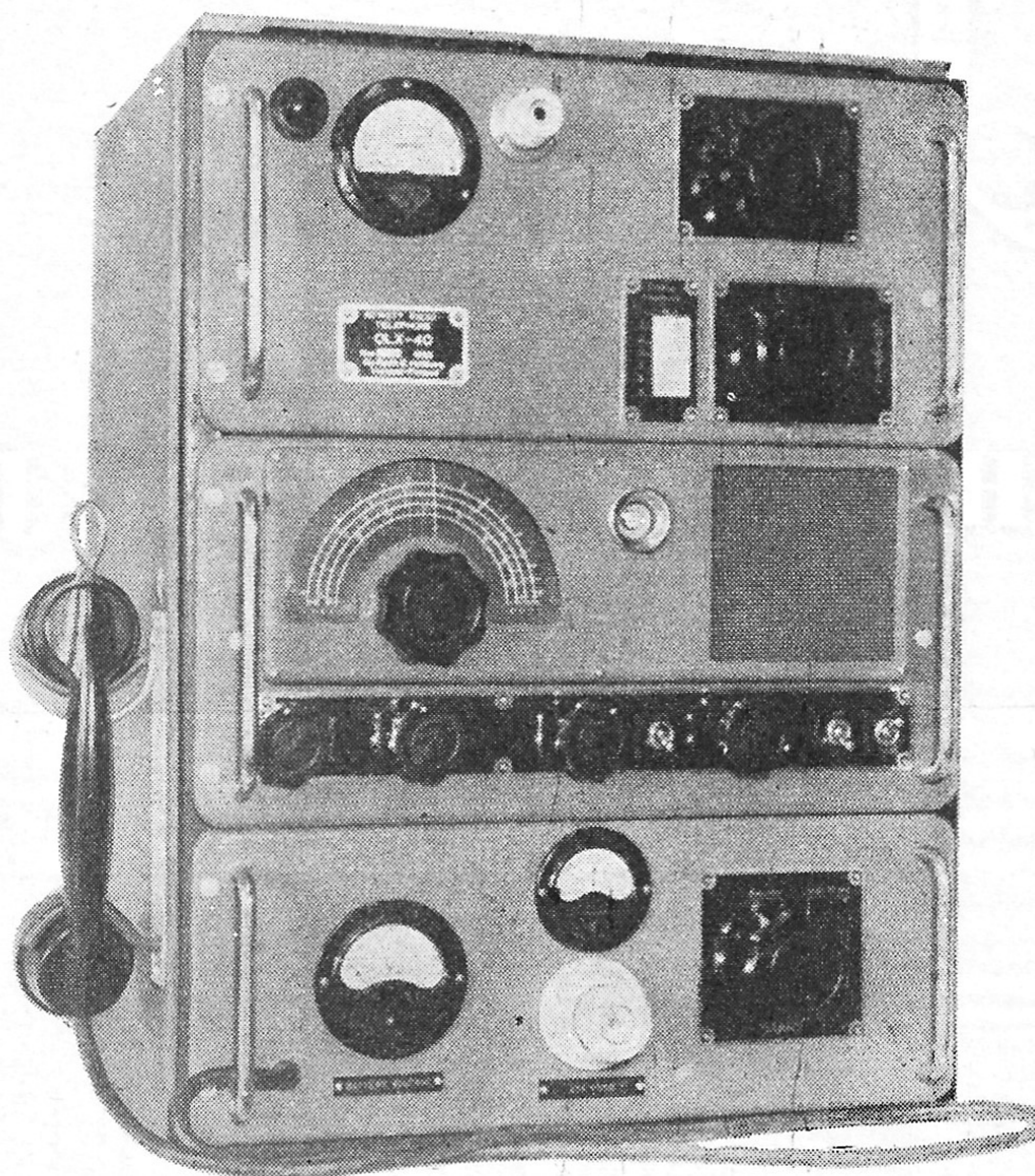
HELSINKI — LÖNNROTINKATU 45.
PUH. 62 523, 36 913.



LOKAKUU

1953

5



OLXA-50

UUSI RADIOPUHELIN

joka täyttää
vaatimukset
ja täyttää
ne hyvin!

Oy Radio E. Hellberg

LAUTTASAARI
Puh. 673171

Devalvatio ja merenkulkijat.

(Merenkulkijajärjestöjen yhteinen julkilausuma.)

Kun viime aikoina on puhuttu ja kirjoitettu maan taloudellisista vaikeuksista yleensä ja erikoisesti kustannustasosta, on tällöin kiinnitetty erikoista huomiota ulkomaisten vaihtokurssien korottamiseen eli markan devalvatioon. Kaikki asiantuntijatkin joutuvat myöntämään, että vaikka devalvatio saattaisikin helpottaa vientiteollisuuden asemaa, niin se ei alentaisi kustannustasoa ja vientiteollisuuden tilapäishyötykin jäisi hyvin lyhytaikaiseksi, koska devalvatio johtaisi myös tuontitavara-
rain hintojen nousuun ja korottaisi siten elinkustannuksia. Näin ollen devalvatio ei hyödyttäisi ketään pysyvästi.

Meillä merenkulkijoilla on aivan erikoinen syy varottaa devalvatiosta. Kuten tunnettua, saavat merenkulkijat jo 30 vuotta voimassa olleen merimieslain perusteella nostaa palkkansa ulkomailla ulkomaan valuutassa virallisen kurssin mukaan, joten devalvation seurauksena merenkulkijat ulkomaanliikenteessä saisivat heti devalvation tapahtuttua samassa määrässä vähemmän palkkaa kuin markan vaihtoarvo on alentunut. Sen sijaan maissa toimessa olevien elinkustannuksiin tulisi devalvatio vaikuttamaan vasta sen jälkeen, kun korotetut tuontihinnat alkaisivat vaikuttaa tavaramarkkinoilla. Ulkomaisten valuuttojen vaihtokurssin korottaminen esim. 30 prosentilla johtaisi

yhtä suureen palkan alentamiseen. Jos taas palkkoja korotettaisiin vastaavasti, kävisi se ylivoimaiseksi monille sellaisille laivanvarustajille, jotka eivät saa rahtimaksuja ulkomaan valuutassa. Devalvatio saattaisikin erittäin vakavasti vaarantaa merenkulkuamme ja merkitä kansantaloudellemme arvaamattomia vaaroja. Tämän vuoksi katsomme välttämättömäksi jo ajoissa ilmoittaa kaikille niille piireille, joista markan ulkomaisen vaihtokurssin ratkaisu saattaa riippua, että merenkulkijat eivät missään tapauksessa tule alistumaan sellaiseen devalvatioon, jonka seurauksena heidän palkkansa ulkomaan valuutassa pienenesi tai heidän oikeuttaan ulkomaan valuuttaan rajoitettaisiin.

JÄSENMAKSUT.

Vuosi lähestyy loppuaan ja vielä on usealla jäsenellä jäsenmaksut suorittamatta. Niille jäsenille, joilla on joko osa jäsenmaksuista tai lisämaksu vielä suorittamatta, on liitto lähettänyt tilillepanokortin maksujen suorittamista varten, samoin uusille jäsenille, joiden on suoritettava maksunsa marraskuun 1 päivään mennessä.

Niiden jäsenien nimet, joilla on vielä ensi joulukuun 31 päivän jälkeen suorittamattomia jäsenmaksuja, tullaan julkaisemaan lehtemme ensi helmikuussa ilmestyvässä numerossa 1/54.

Hallitus

Radiosähköttäjä

N:o 5. 1953 Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja

Lokakuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjiliitto r.y., Hki

4. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja B. A. Sinkkonen

Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi 1953.

Viime syyskuun 11—12 p:nä pidettiin järjestyksessään viides pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi Tukholmassa »Sveriges Radiotelegrafistföreningen» huoneistossa Skeppsbron 32. Isäntämaan lisäksi oli konferenssissa edustettuna Tanska, Norja ja Suomi.

Konferenssissa käsiteltiin seuraavat asiat:

1. Turvallisuussopimus
 - a) Ruokailun järjestäminen radiopäivystysaikoina.
 - b) Radiopäivystys ja kirjoitustehtävät
 - c) Työaika hätäliikenteessä
 - d) Kokemuksia uusien määräysten mukaisesta radiopäivystyksestä.
2. Radiokoulutus ja ennakkopätevyys
3. Työehtosopimukset
4. Jäsenten siirtyminen toisen maan vastaavaan järjestöön
5. Radiosähköttäjien virka-asema sotilaspalveluksessa
6. IFR:n toiminta
7. Virkapukumerkit

Ruotsin radiosähköttäjiliiton sihteeri Gösta Hilding avasi konferenssin ja toivotti veljesjärjestöjen edustajat tervetulleiksi yhteiseen kokoukseen. Aikaisempaa tapaa noudattaen valittiin konferenssin puheenjohtajaksi isäntämaan edustaja. Sihteeriksi valittiin toimistovirkailija hra Eriksson.

1 Turvallisuussopimus

- a) Ruokailun järjestäminen radiopäivystysaikoina.

Kun radiopäivystys laivoissa on määrätty GMT:n mukaan ja kun laivan siirtyessä toiselle yöhykkeelle otetaan käytäntöön paikallinen aika, aiheutuu tästä eräissä tapauksissa että ruokailuaika sattuu samaan aikaan kuin radiopäivystysaika. Tämä on eräiden jäsenten ilmoituksen mukaan tuottanut hankauksia radiosähköttäjän ja keittiöhenkilökunnan välille ruokailun järjestämisessä. Asiasta käydyssä keskustelussa pidettiin selviönä että vaikkakin ruokailun

järjestäminen tällaisissa tapauksissa tuottaa tiettyjä vaikeuksia, mutta kun toisaalta radiosähköttäjä ei ole oikeutettu poistumaan radiohyttistään päivystyksen aikana, on hänelle järjestettävä tilaisuus ruokailuun vapaavahdin aikana. Kysymys päätettiin ottaa esille seuraavissa työehtosopimusneuvotteluissa. Tanskassa on asia määritelty jo työehtosopimuksessa siten että radiosähköttäjälle on järjestettävä tilaisuus ruokailuun päivystyksen aikana radiohyttissä.

- b) Radiopäivystys ja kirjoitustehtävät.

Radiosähköttäjien joutuessa suorittamaan oman toimensa ohella myös kirjoitustehtäviä niin satamassa kuin merelläkin oltaessa, on sattunut tapauksia että radiosähköttäjää on vaadittu tekemään tällaisia kirjoitustehtäviä myös radiopäivystyksen aikana. Niissä maissa, joissa kysymystä ei vielä ole riittävän selvästi määritelty, päätettiin ryhtyä asianvaatimiin toimenpiteisiin. Mitä tulee tilanteeseen Suomessa tässä suhteessa, on asia määritelty jo työehtosopimuksessa siten että radiosähköttäjä ei ole päivystysaikana velvollinen tekemään mitään muita radioasemalle kuulumattomia tehtäviä.

- c) Työaika hätäliikenteessä.

Usein joutuu radiosähköttäjä päivystämään hätäliikennettä vapaavahdin aikana. Kun tässä suhteessa on esiintynyt epäselvyyttä ja erilaisia tulkintoja ylityökorvauksesta, pidettiin oikeudenmukaisena että mikäli radiosähköttäjä joutuu päivystämään hätäliikenteessä vapaavahdin aikana tapauksissa, jolloin kysymyksessä on joku muu kuin oma laiva, on tällainen päivystys katsottava ylityöksi.

- d) Kokemuksia uusien määräysten mukaisesta radiopäivystyksestä.

Todettiin että kansalliset määräykset eri pohjoismaissa eroavat jonkin verran toisistaan ja että tähän mennessä ei niiden soveltamisesta käytäntöön ole saatu vielä riittävästi kokemuksia.

Uudet radiosähköttäjäkurssit alkavat sittenkin

Uusien raidosähköttäjäkurssien aloittamisen tarpeellisuudesta syksyllä 1953 on käyty viime aikoina paljon keskustelua niin jäsenistön kuin liiton hallituksenkin piirissä. Tähän on ollut täysi syy, sillä onhan työttömien radiosähköttäjien lukumäärä jo pitemmän aikaa pysytellyt huomattavan suurena ja siitä johtuen ovat monet jäsenet joutuneet turhaan odottamaan toimipaikan saantia. Jäsenistön keskuudessa on sitäpaitsi vieläkin liikkunut itsepintaisia huhuja siitä, että liitto olisi ollut vielä aloitteen tekijänäkin uusien kurssien järjestämiseksi tänä syksynä. Kenen toimesta ja missä tarkoituksessa tällaiset huhut on laskettu liikkeelle, se on liiton hallitukselle edelleenkin tietämätöntä.

Vaikka liiton hallituksen kanta kysymyksessä julkituottiin jo »Radiosähköttäjän» numerossa 3/53, on syytä nyt kuitenkin perusteellisesti selvittää liiton toimenpiteet asiassa, varsinkin, kun uudet radiosähköttäjäkurssit kaikesta huolimatta alkavat kuluva lokakuun aikana.

Jo elokuun 25 päivänä lähettämässään kirjeessä Plh:n Radiokonttorille esitti liitto mieltäpiteenään ettei uusien kurssien aloittamiseen ole aihetta. Samana päivänä käydyssä puhelinkeskustelussa ilmoitettiin Radiokonttorin puolesta liitolle ettei Plh:lla ole tarkoituksaan järjestää uusia kursseja tänä syksynä. Julkaisemme alla mainitun kirjeemme:

2. Radiokoulutus ja ennakkopätevyys.

Vertailtiin olosuhteita kussakin eri maassa ja todettiin että pätevyysvaatimukset radiosähköttäjien koulutuksessa ovat suurin piirtein samanlaiset.

Mitä tulee radarin teknilliseen hoitoon, näyttää Ruotsissa ja Tanskassa olevan kehitys kulkemassa siihen suuntaan että navigaattorit huolehtivat siitä, kun sen sijaan Norjassa kuten Suomessakin radarin teknillinen hoito on radiosähköttäjien tehtävänä.

3. Työehtosopimukset.

Verrattiin eri maiden nykyisin voimassa olevia työehtosopimuksia ja keskusteltiin niistä muutosehdotuksista ja niiden toteuttamismahdollisuuksista, joita myöhemmin tullaan kunkin järjestön taholta tekemään. Huomioon ottaen nykyisen vaikean rahtimarkkinatilanteen, katsottiin ettei huomattavampiin muutoksiin tulevissa työehtosopimusneuvotteluissa ole suuria mahdollisuuksia.

4. Jäsenten liittyminen toisen maan vastaavaan järjestöön.

Sen johdosta että varsinkin ruotsalaisissa laivoissa toimii runsaasti ulkomaalaisia radiosähköttäjiä, keskusteltiin jo viime vuonna Kööpenhaminassa pidetyssä pohjoismaisessa radiosähköttäjäkonferenssissa ulkomaalaisten radiosähköttäjien järjestösuhteista tällaisessa tapauksessa. Nyt hyväksyttiin käytäntöön otettavaksi jo tällöin tehty ehdotus, että radiosähköttäjät, jotka toimivat jonkun toisen pohjoismaan laivoissa vähemmän kuin 3 kuukauden ajan, eivät tarvitse liittyä jäseneksi tämän maan radiosähköttäjäliittoon, mutta jatkettuaan palvelusta yli 3 kuukauden ajan, on liittyminen pakollista. Mainittakoon että ruotsalaisissa laivoissa on tällä hetkellä noin 80 ulkomaalaista radiosähköttäjää, joista 15 suomalaista.

Vuoden 1954 alusta lukien tulee Ruotsissa voimaan uusi verotusta koskeva laki, jonka mukaan ruotsalaisissa laivoissa palvelevat ulkomaalaiset joutuvat maksamaan veroa tuloistaan Ruotsissa elleivät he voi todistaa suorittavansa veroa kotimaassaan.

Vuosittaisen jäsenmaksun suuruus Ruotsissa on nyt 175 kr, Tanskassa ja Norjassa 120 kr.

5. Radiosähköttäjien virka-asema sotapalveluksessa.

Vertailtaessa olosuhteita kansainvälisten radiosähköttäjien virka-asemaan nähden heidän toimissaan sotilasradioasemilla todettiin että vähäisempiä poikkeuksia lukuunottamatta ne suurin piirtein ovat samanlaisia kussakin pohjoismaassa. Ruotsissa palvelee osa kansainvälisiä radiosähköttäjiä sotilasradioasemilla siviilivirkamiehinä.

6. IFR:n toiminta.

Keskusteltaessa IFR:n toiminnasta totesi IFR:n puheenjohtaja J. Madsen ettei viime aikoina ole esiintynyt sellaisia tärkeämpiä asioita, jotka olisivat vaatineet IFR:n kokouksen koollekutsumista.

7. Virkapukumerkit.

Lopuksi keskusteltiin vielä virkapukumerkeistä ja niistä toimenpiteistä mihin kussakin maassa on asian johdosta ryhdytty. Todettiin, että tehdyt ehdotukset yhteisten virkapukumerkkien aikaansaamiseksi eivät ole vielä johtaneet tulokseen joten kysymys jäi edelleen avoimeksi.

Kun Suomen vuoro on järjestää seuraava pohjoismaainen radiosähköttäjäkonferenssi, pidetään se Helsingissä syyskuussa v. 1954.

E. K.

Radiokonttori,
Posti- ja lennätinhallitus
Helsinki.

Posti- ja lennätinhallituksen Radiokonttorin ja allekirjoittaneen liiton edustajien välillä viime keväänä käydyssä keskustelussa uusien kansainvälisten radiosähkötäjäkurssien järjestämisen tarpeellisuudesta esitti liitto mielipiteenään että uusien kurssien aloittaminen syksyllä v. 1953 ei ole tarpeellista koska vapaina olevien radiosähkötäjien lukumäärä todennäköisesti on riittävän suuri tyydyttämään vielä kahden vuoden radiosähkötäjätarpeen. Tällöin ilmoitettiin Radiokonttorin edustajien taholta että Posti- ja lennätinhallitus tulee tekemään lopullisen päätöksen kurssien tarpeellisuudesta elokuun aikana.

Koska liiton pitämän tilaston mukaan tällä hetkellä on 27 radiosähkötäjää työttömänä ja lisäksi kymmenkunta radiosähkötäjää vapautuu vielä sijaispaikoistaan lähiaikoina, ei liitto katso olevan aihetta uusien radiosähkötäjäkurssien aloittamiselle syksyllä v. 1953.

Kunnioittaen
Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y.
Erkki Koivisto.

Syyskuun 16 päivänä ilmestyneissä sanomalehdissä oli kuitenkin Posti- ja lennätinhallituksen ilmoitus uusien kurssien aloittamisesta. Liiton hallitus käsitteli asiaa syyskuun 24 päivänä pitämässään kokouksessa ja päätti tällöin kääntyä kirjelmällä Valtiovarainministeriön Järjestelyosaston puoleen esityksellä ettei uusia kursseja aloitettaisi. Julkaisemme alla Posti- ja lennätinhallituksen lennätinteknillisen osaston lehteämme varten 26/9 antamat perustelut niistä syistä joiden nojalla Plh katsoo asialliseksi järjestää uudet kurssit sekä liiton samana päivänä Valtiovarainministeriön Järjestelyosastolle lähettämän kirjeen:

Valtiovarainministeriön Järjestelyosasto
Helsinki.

N:o 819/93.

Asia: kansainvälisten radiosähkötäjäkurssien aloittaminen syksyllä v. 1953.

Allekirjoittanut liitto pyytää kunnioittaen esittää seuraavaa.

Vuodesta 1926 lukien on Posti- ja lennätinhallitus huolehtinut kansainvälisten radiosähkötäjien kouluttamisesta. Näitä kursseja — jotka nykyisin kestävät noin 7 kuukauden ajan — on tavallisesti järjestetty tarpeen vaatiessa, eli siis silloin kun

vapaina olevien radiosähkötäjien lukumäärä kesäkauden lopulla on ollut niin pieni, että uusien kurssien aloittaminen syksyllä on katsottu tarpeelliseksi. Yleensä on katsottu että jos vapaina olevien radiosähkötäjien lukumäärä syksyllä on n. 10—15, ei tämä määrä riitä tyydyttämään radiosähkötäjien kysyntää niin kauppalaivoissa kuin maaradioasemillakin kahdeksi vuodeksi vaan on kurssien aloittaminen tällöin katsottu aiheelliseksi.

Tähän mennessä on Posti- ja lennätinhallituksen Radiokonttori neuvotellut uusien radiosähkötäjäkurssien aloittamisen tarpeellisuudesta allekirjoittaneen liiton kanssa. Tällainen neuvottelu kysymyksestä onko tarpeellista aloittaa uudet radiosähkötäjäkurssit tänä syksynä, käytiin Radiokonttorin ja liiton välillä viime keväänä. Kun viimeksi järjestettyjen radiosähkötäjäkurssien päätyttyä 12/5.-53 oli vapaina lähes 50 radiosähkötäjää, esitti liitto jo tällöin mielipiteenään ettei uusia kursseja aloitettaisi syksyllä v. 1953. Radiokonttorin puolesta ilmoitettiin tällöin että Posti- ja lennätinhallitus tekee lopullisen ratkaisun asiassa elokuun lopulla jolloin on käytettävissä tuoreempi tilasto vapaina olevista radiosähkötäjistä.

Viime elokuun 25 päivänä lähettämässään kirjelmässä Posti ja lennätinhallituksen Radiokonttorille — josta kirjelmästä oheellisena jäljennös — esitti liitto mielipiteenään ettei uusia radiosähkötäjäkursseja pitäisi järjestää tänä syksynä, koska tällöin vapaina olevien radiosähkötäjien lukumäärä oli 27 ja odotettavissa oli vielä kymmenkunta vapautuvaa radiosähkötäjää sijaispaikoista. Samana päivänä asiasta käydyssä puhelinkeskustelussa Radiokonttorin ja allekirjoittaneen liiton välillä ilmoitettiin Radiokonttorin puolesta ettei Posti- ja lennätinhallituksella ole tarkoitustakaan järjestää uusia radiosähkötäjäkursseja nyt vapaina olevien radiosähkötäjien lukumäärän ollessa näinkin suuren.

Juuri mainituista seikoista huolimatta oli kuluvan syyskuun 16 päivänä pääkaupungin lehdissä kuitenkin Posti- ja lennätinhallituksen ilmoitus uusien radiosähkötäjäkurssien aloittamisesta lokakuun 13 päivänä 1953, hakuajan kursseille päättyessä syyskuun 30 päivänä.

Kansainvälisten radiosähkötäjien koulutuksesta johtuvista kustannuksista suorittaa Valtio 50%. Kun kursseille on nyt ilmoitettu otettavan 30 oppilasta ja kun 50 % kurssikustannuksista oppilasta kohden on 18.500 markkaa, merkitsee se Valtiolle 555.000 markan menoerää. Tällä hetkellä on 35 työtöntä radiosähkötäjää eikä kauppalaivastossa ole seuraavien kahden vuoden kuluessa odotetta-

vissa huomattavampaa parannusta työllisyystilanteessa, eikä liioin Posti- ja lennätinlaitoksen omaakaan tarvetta varten tarvita lisää radiosähköttäjiä koska parhaillaan suunnitellaan nykyisin palveluksessa olevien radiosähköttäjien vähentämistä eri maaradioasemilla. Näin ollen on mielestämme epäasiallista että Valtion varoja käytettäisiin tällaiseen tarkoitukseen ajankohtana jolloin Valtio muutenkin on rahavaikeuksissa.

Kaikkeen edellä esitettyyn viitaten pyytää allekirjoittanut liitto kunnioittaen esittää ettei nyt suunniteltuja kansainvälisiä radiosähköttäjäkursseja järjestettäisi tänä syksynä lisäämään jo ennestäänkin vallitsevaa työttömyyttä radiosähköttäjien keskuudessa. Mainittakoon että sellaisten laivojen lukumäärä, joissa tarvitaan radiosähköttäjiä, on tällä hetkellä n. 155.

Helsingissä, syyskuun 26 päivänä 1953.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Erkki Koivisto.

Jäljennös tiedoksi:

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön Työvoima-asiaain osastolle ja Posti- ja lennätinhallitukselle.

»Radiosähköttäjälehden» puolesta tekemänne kyselyn johdosta ilmoitetaan:

Radiokonttori ei ole aikaisempiin tiedusteluihin voinut lopullista kantaa ilmoittaa, koska Osaston päätös asiassa tehdään tavallisesti elokuussa samana syksynä aloitettavia kursseja varten.

Vain arveluja voidaan esittää puoleen tai toiseen.

Asian ollessa elokuussa esillä radiokonttorin esittelystä harkittiin kaikki esitetyt näkökohdat kurssien pitämisen puolesta ja vastaan ja Osaston päätös oli, että sikäli kun hyväksyttäviä hakijoita ilmaantuu, on syytä kurssit alottaa kuluvanakin syksynä.

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 1953

Harry Juselius

E. Heino.

Edellä julkaistun Valtiovarainministeriön Järjestelyosastolle lähetetyn kirjelmän johdosta kutsuttiin liitto neuvottelemaan kysymyksestä ja oli näissä neuvotteluissa saapuvilla edustajat Valtiovarainministeriön Järjestelyosastolta, Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön Työvoima-asiaain osastolta, Posti- ja lennätinhallituksesta, Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksestä ja Helsingin Merimiesvälistystoimistosta.

Aikaisemmin esittämiensä perustelujen lisäksi esitti liitto neuvotteluissa tilaston vapaina olevista radiosähköttäjistä vuosilta 1946—1953 sekä tilaston radiosähkötyslaitteilla varustettujen laivojen lukumäärän lisääntymisestä, jonka mukaan esim. vuoden 1946 alussa oli vain 61 tällaista laivaa niiden lukumäärän ollessa nyt n. 155. Tilastosta kävi myös selville valmistuneiden radiosähköttäjien lukumäärä vuosina 1939—1953, jonka mukaan esim. vuosina 1946 ja 1948 ei järjestetty lainkaan uusia kursseja.

Vuosi	Vapaina olevia radiosähköttäjiä							Suom. laiv.	Ruots. laiv.	Maaradio- asemilla	Kursseilta valmistunut		Vuosi
	1/1	1/2	1/4	1/6	1/8	1/10	1/12				päivä	kpl	
1953	26	29	48	45	22	42		153	10	89	12/5	33	1953
1952	14	14	12	14	15	28	27	145	10	90	29/4	36	1952
1951	5	8	?	32	5	16	22	135	12	74	28/4	39	1951
1950	6	6	15	11	0	11	3	127	8	63	30/3	38	1950
1949	16	22	28	?	8	0	7	122	10		ei kursseja		1949
1948	11	15	23	34	22	29	15	115	16		24/4	46	1948
1947	46							71	23		ei kursseja		1947
1946	20							61			27/4	37	1946
1945								86			29/6	35	1945
1944								72			ei kursseja		1944
								168			ei kursseja		1943
											ei kursseja		1942
											20/3	29	1941
											6/7	40	1940
											31/3	32	1939

Lopputuloksena neuvotteluista oli että liiton edustajia lukuunottamatta kaikki toiset yhtyivät kannattamaan Posti- ja lennätinhallituksen edustajien esittämää kantaa kysymyksessä joka nyt oli seuraava. Uudet kurssit on toimeenpantava. Ellei niitä nyt järjestetä, tulee radiosähköttäjistä olemaan puutetta siinä tapauksessa että niiden

aloittaminen siirretään vuoden 1954 syksyyn. Kuitenkin esittivät tätä ehdotusta kannattaneet viranomaiset toivomuksenaan Plh:lle että kursseille nyt otettavien oppilaiden lukumäärää rajoitettaisiin mikäli mahdollista vieläkin pienemmäksi kuin 30 mikä määrä Plh:n tarkoituksena on ollut nyt ottaa kursseille.

**Suomen Radio-
sähköttäjäliiton
varapuheenjohtaja
VILHO PIHLAVA
kuollut.**



Yllättäen saapui suruviesti Suomen Radiosähköttäjäläiiton varapuheenjohtajan, Malmin lentokentän viestiasemanpäällikön Vilho Tuomas Pihlavan kuolemasta liikenneonnettomuuden yhteydessä viime syyskuun 22 päivänä. Onnettomuus tapahtui mainitun päivän aamuna hänen lähdettyään moottoripyörällään kotoaan Tikkurilasta matkalle toimeensa Malmin lentokentälle, jolloin hänen pyöränsä törmäsi vastaantulevaan kuorma-autoon. Sairaalaan vietyä todettiin hänet jo kuolleeksi. Myöhemmin suoritettussa ruumiinavauksessa, kävi kuitenkin selville ettei kuolema varsinaisesti ollut aiheutunut yhteenajosta, vaan aortan repeämästä, joka vika hänellä oli ollut jo aikaisemmin.

Viestiasemanpäällikkö Pihlava oli syntynyt huh-
tikuun 6 päivänä 1898 Pöytyällä. Käytyään 5
luokkaa Töölön yhteiskoulua hän osallistui maam-
me ensimmäisille kansainvälisille radiosähköttäjä-
kursseille ja oli hän Suomen Radiosähköttäjäliiton
perustajajäsen. II luokan kansainvälisen radio-
sähköttäjäututkinnon hän suoritti 21. 3. 1923 ja
I luokan tutkinnon 17. 1. 1939. Laivaradiosäh-
köttäjänä hän toimi noin 15 vuoden ajan maalis-
kuusta v. 1923 alkaen ensiksi Nordstjernan'issa ja
Astreassa ja vuodesta 1927 lähtien matkustaja-
alus Bore I:ssä vuoden 1938 loppuun saakka. Vuo-
den 1939 alusta lukien hän toimi radiosähköttäjänä
ja sotilasvirkamiehenä Turun ilmailuviestiasemalla
ja joulukuusta v. 1944 lähtien Helsingin ilmailu-

Uudet kurssit alkavat siis kuitenkin nyt siitä huolimatta että liiton hallitus on tehnyt parhaansa estääkseen niiden aloittamisen josta on seurauksena vain jo ennestäänkin vallitsevan työttömyyden lisääntyminen ammattialallamme. Liiton hallituksen käsityksen mukaan olisivat ne noin 40 nyt vapaana olevaa radiosähköttäjää riittäneet tyydyttämään radiosähköttäjien tarpeen vielä vuoden 1955 kevääseen saakka, jos kurssien aloittaminen olisi siirretty vuoden 1954 syksyyn.

E. K.

viestiaseman päällikkönä. Suomen Radiosähköt-
täjaliiton johtokunnan varajäsenenä hän oli vuo-
sina 1927 ja 1928 ja liiton hallituksen varapuheen-
johtajana vuodesta 1949 alkaen.

Ruumiinsiunaus toimitettiin syyskuun 26 päivänä Helsingin pitäjän kirkossa ja oli sinne omaisten lisäksi saapunut runsaslukuinen joukko vainajan ystäviä, työtovereita ja virkaveljiä. Liitto kunnioitti varapuheenjohtajansa muistoa Sotainvaliidiin Kukkasrahaston adressilla ja liiton hallituksen seppeleen laskivat puheenjohtaja ja sihteeri, ensinmainitun puhuessa muistosanoja monivuotiselle hallitustoverille, joka näin odotta-matta joutui siirtymään ajasta ikuisuuteen. Kau-niin syksyisen päivän lähetessä iltaansa peittyi vainajan hautakumpu surevan saattojoukon las-kemiin kukkasiin.

Vilho Pihlavan kuolema oli raskas menetys liitolle. Hänessä menetti liitto jäsenen, joka aina innokkaasti omaa aikaansa säästämättä osallistui oman ammattikunnan olojen parantamiseen. Oikeudenmukaisena, hiljaisena ja vaatimattomana luonteeltaan sekä huumorintajuisena hän oli erittäin pidetty. Hänessä menetimme rehdin toverin ja ystävän. Valoisana säilyy muistosi.

Laajan ystäväpiirin ja virkaveljien lisäksi jäivät häntä lähinnä suremaan puoliso Hellin Elisabeth Pihlava o.s. Mansström ja kaksi lasta.

VEROKIRJAMERKINNÄT.

Luettuani elokuun numerosta »Eskon puumerk-
kejä», oli siinä ohjeita verokirjan täyttämisestä.
Allekirjoittanut on saanut vuoden vaihteessa
ohjeita kahdestakin verolautakunnasta.

Merkinnät verokirjoissa ovat tosiaan olleet kirjavia, myös verolautakuntien mielestä.

Saamani ohjeet olisi syytä julkaista, koska niillä on verolautakunnan puolelta hyväksytty merkintätapa.

1—31/1 Luont.etu	21.478 2.000 25.478	3.430	1.270		Aluksen leima Ulkom.- liikenne
---------------------	---------------------------------	-------	-------	--	---

Muita merkintöjä ei tarvitse tehdä eikä saakaan koska veroviranomaisilla ei ole niistä mitään hyötyä.

(Työnantaja ja hänen osoitteensa sekä osoitekin vain kerran kuten nykyisen verokirjan kansilehden ohjeista näkee). Jos veromerkkejä ei tarvitse käyttää tietysti aluksen leima veromerkkejä varten varatulle paikalle. Ylläolevan esimerkin mukaan kirjoitettuna helpottuu varmasti verolautakuntien työ suuresti merenkulkijain osalta. Ita.

Lta.

Radiosähköttäjät suosivat ilmoittajiamme!

Merkkipäiviä

Intendentti

TOR GÖRAN TIGERSTEDT

50-vuotias.

50 vuotta täytti lokakuun 5 päivänä 1953 Suomen Radiosähköttäjäliton jäsen *Tor Göran Tigerstedt*. Hän on syntynyt Helsingissä ja käynyt 7 luokkaa Helsingin ruotsalaista yhteiskoulua ja opiskellut Helsingin Tekniska Läroverketissa 2 vuotta. II luokan kansainvälisen radiosähköttäjätutkinnon hän suoritti 22. 8. 1930. SR:n jäsenenä hän on ollut ensin ajalla 2. 8. 1930—31. 3. 1935 sekä uudestaan 18. 4. 1945 lähtien edelleen. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut lyhyemmän ajan. mm. Oberonissa, Gretassa, Delawaressa, Raimo Ragnarissa ja viimeksi Kenneth'issä. Vuonna 1925 hän toimi eri radiotehtaissa Amerikassa ja vuonna 1926 Helsingin Puhelinyhdistyksen mekanikkona. Hän on tunnettu radioamatööri aina vuodesta 1918 lähtien. Vuosina 1939—1951 hän on toiminut E.M.C. Tigerstedt kokoelmien intendenttinä Oy. Yleisradiossa.

Myöhästyneet onnittelumme merkkipäivän johdosta.

Johtaja HARRY JUSELIUS

60-vuotias.

Posti- ja lennätinhallituksen lennätinteknillisen osaston johtaja Otto Harald Juselius täytti 4. 10. 1953 60 vuotta. Tultuaan ylioppilaaksi v. 1912 ja suoritettuaan diplomi-insinööritutkinnon v. 1918 aloitti johtaja Juselius puhelinteknikon uransa Helsingin puhelinyhdistyksessä asemainsinöörinä ja toimi vv. 1922—26 Etelä-Suomen Kaukopuhelin Osakeyhtiön johtajan teknillisenä apulaisena. Kaukopuhelinliikenteen joutuessa yhä suuremmassa määrin valtion haltuun ja siellä tarvittaessa miestä, joka loisi ja kehittäisi maan huonossa kunnossa olevan kaukopuhelinverkoston ajan vaatimuksia vastaavaksi kiinnittyi nimittävän viranomaisen huomio insinööri Juseliukseen ja hänet nimitettiin posti- ja lennätinhallituksen lennätinosaston johtajaksi v. 1927. Lennätinosaston myöhemmin ja-

kaantuessa kahtia ja johtaja Juseliuksen siirtyessä lennätinteknillisen osaston johtajaksi, on hän niin edellisessä kuin nykyisessä johtopaikassaan suorittanut meikäläisissä oloissa ainutlaatuisen työnsä maan kaukopuhelinliikenteen kehittämisessä. Johtaja Juselius on joutunut toimimaan myös opettajana Teknillisessä Korkeakoulussa ja olemaan jäsenenä valtion asettamissa puhelinkomiteoissa.

Vuodesta 1926 lähtien johtaja Juselius on toiminut kaikkien kansainvälisten radiosähköttäjäkursien johtajana. Liitto lähetti sähkönnittelun johtaja Juseliukselle hänen merkkipäivänään.

Insinööri B. SWEINS

60-vuotias.

Kuluvan lokakuun 12 p:nä täytti 60 vuotta insinööri *Birger Sweins* Helsingissä. Hän on maamme ensimmäisiä radiomiehiä, joka jo 30 vuotta sitten oivalsi yleisradion merkityksen ja joka myöskin aktiivisesti alkoi viedä yleisradioasiaa Suomessa eteenpäin. Opiskeltuaan sähkötekniikkaa Teknillisessä korkeakoulussa palveli insinööri Sweins puolustusvoimain radiopataljoonassa. Hän täydensi radio-opintojaan Ranskassa. Vv. 1922—25 hän toimi Insinööritoimisto af Forselleksen palveluksessa, josta siirtyi 1925 posti- ja lennätinhallituksen teknillisen osaston radioinsinööriksi. Se vapaaehtoinen, urauurtava työ, jonka insinööri Sweins näinä vuosina teki jokapäiväisen ansiotyönsä lisäksi, oli maamme yleisradiotoiminnalle perustavaa laatua. Hän oli 1923 perustamassa Suomen Radioyhdistystä ja kun ensimmäiset yleisradio-lähetykset Helsingissä yhdistyksen aloitteesta v. 1924 aloitettiin, oli hän mukana tekniikkona ja ensimmäisenä kuuluttajana. Insinööri Sweins ryhtyi myöskin valistustyöhön asian puolesta toimittaan Suomen Kuvalehden radiopalsta. Hän oli sitäpaitsi ensimmäisen radioalan lehtemme. »Lennättäjän» toimittaja ja kirjoitti radioteknillisen kirjan »Radio». V. 1927 hän siirtyi Suomalaisen Oy. Philipsin myyntipäälliköksi, myöhemmin toiseksi johtajaksi. Insinööri Sweins on myöskin edustanut maamme kansainvälisissä radiokonferensseissa.

Insinööri Sweins opetti kansainvälisillä radiosähköttäjäkursseilla sähkötekniikkaa vv. 1922—24 ja radiotekniikkaa vv. 1922—24 ja 1926—27.

Sodanvaaralisä kauko-idän liikenteessä.

Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen ja Suomen Radiosähköttäjäliton välillä tehdyn sopimuksen mukaisesti on lokakuusta v. 1952 lukien sovellettu samoja sodanvaaralisia Korean ja Kiinan vesillä kuin norjalaisissa aluksissa.

Syyskuun 1 p:stä 1953 rajoitettiin norjalainen sopimus käsittämään ainoastaan kulkuvedet Formosan ympärillä. Aikaisemmin oli vastaava englantilainen sodanvaaralisä kumottu (elokuussa).

Suomen Laivanvarustajain Yhdistys on irtisanonut mainitun sodanvaaralisäsopimuksen päättyväksi 30. 9. 1953. Liitto on nyt hyväksynyt Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen kanssa uuden sodanvaaralisäsopimuksen, joka vastaa voimassa olevaa norjalaista sopimusta ja joka sanamuodoltaan on seuraava:

50 %peruspalkasta ynnä ikälisistä kun alus on seuraavan alueen sisäpuolella: Kiinan mantereesta, 30 pohjoisesta leveysasteesta paikkaan, jossa 124 itäinen pituusaste leikkaa 24 pohjoisen leveysasteen ja siitä edelleen Formosan eteläkärkeen ja siitä edelleen Kiinan mantereelle 23 pohjoiseen leveysasteeseen. Vähimmäismäärä vuorokaudelta on kuitenkin 300 mk. Lisä lasketaan juoksevalta ajalta vyöhykkeen sisäpuolella, mikäli on kysymys vuorokauden osista (24 tuntia) pyöristään lähimpään koko tai puoleen vuorokauteen.

Sopimus on voimassa lokakuun 1 päivästä 1953 lukien ja on voimassa kunnes toisin sovitaan, tai kunnes jompikumpi osapuoli irtisanoa sanotun sopimuksen.

Suomen Radiosähköttäjälitto r.y.
Hallitus.

Suomi johtaa yleisurheilumaaoittelua.

Kamppailu maaotteluvoitosta käydään Ruotsin ja Suomen kesken. Maaottelu päättyi 30 p:nä syyskuuta, mutta kaikki tulokset eivät ole vielä saapuneet, joten lopulliset tulokset ja sijoitukset tullaan julkaisemaan joulukuun numerossa. Viime vuotiseen osanottajamäärään ja tasoon verrattuna on maaottelusta muodostunut valtava tekijä merenkulkijain keskuudessa.

Tulokset:

Maiden väliset pisteet:

1) Suomi 538.905 p.; 2) Ruotsi 504.796,5; 3) Islanti 314.770 p.; 4) Tanska 242.664 p.; 5) Norja 161.391 p.

Parhaat henkilökohtaiset tulokset:

100 m juoksu: Kokki Lennart Hansson, Ruotsi ja matruusi Ole K. Simmerlund, Norja; 11,8 sek.

Kuula: Thor Elisson, Islanti, 12.09 m.

Pituushyppy: R. Fonnlaugson, Islanti, 5.96 m.

Korkeushyppy: Puolimatruusi Dan Nyrberg ja Modulf Bremset, Norja, 1.70 m.

Neliottelu: 2. perämies P. Thuesen, Tanska, 1987.

4x100 m viesti: M/S Ganada, Ruotsi, 52.1.

Parhaat suomalaistulokset:

100 m juoksu: matruusi Kalevi Laaksonen, s/s Wellamo, 12.6.

Kuula: lämmittäjä Rubert Eklund, s/s Bore II, 11.66 m.

Korkeushyppy: 2. konemestari E. Axberg, s/s Aallotar, 1.50 m.

Pituushyppy: matruusi Kalevi Laaksonen, s/s Wellamo, 5.32 m.

Neliottelu: lämmittäjä Rubert Eklund, s/s Bore II, 1.717 p.

4x100 m viesti: Bore I, 54.5 sek. (Vesterlund, Sjöberg, Mäntymäki, Teriö).

Soutu:

Kotimaisten laivajoukkueitten välisen 2000 metrin soutukilpailuun osallistui 12 laivajoukkuetta. Kilpailun voitti M/S Finnpulp. Kiertopalkinnon on lahjoittanut Helsingin Laivapäällystöyhdistys.

Kauppalaivaston Urheilutoimikunta onnittelee voittajia sekä kiittää kaikkia kilpailuun osallistuneita merenkulkijoita.

Tulokset:

1) M/S Finnpulp aika 12,04,9. 2) Satamajäänsärkijä Turso, aika 12,18,2; 3) S/S Dione, aika, 12,27,1. 4) S/S Rigel 12,31,9; 5) M/S Finnsailor 12,49,7; 6) S/S Virgo 13,01,7; 7) M/S Finntrader 13,26,1; 8) S/S Wille 13,45,9; 9) S/S Vega 14,44,5; 10) M/S Österbotten 14,51; 11) S/S Primula 15,10,1; 12) S/S Enso 15,11,5.

Uinti:

Kotimaisten laivajoukkueitten välistä hengenpelastusuintikilpailua johtaa S/S Carelia. Suoritusprosentti 66,7 ja keskiarvoaika 0.54,9 min. 2) S/S Signy suoritusprosentti 60 ja keskiarvoaika 1,21,5. 3) S/S Norma, suoritusprosentti 60 ja keskiarvoaika 1,23,3. 4) M/S Orion, suoritusprosentti 34,3 ja keskiarvoaika 0,56,1.

Jalkapallo:

Pohjoismaisessa jalkapallosarjassa on tänä vuonna ennätysmäärä laivajoukkueita mukana. Joukkueitten yhteinen lukumäärä on 537. Sarjaa johtaa norjalainen Black Falcon. Paras suomalainen laivajoukkue — Pankakoski — on 48 tilalla.

Viidenkymmenen parhaan joukkoon sopii 29 norjalaista, 14 ruotsalaista, 6 tanskalaista ja 1 suomalainen joukkue. Tässä vaiheessa norjalaiset isännöivät ylhäisessä yksinäisyydessä pohjoismaisessa sarjassa, kuten alla olevasta taulukosta käy selville. Ruotsalaisilla Canadalla, SS Suecialla ja myös meidän Pankakoskellamme on kuitenkin vielä mahdollisuuksia.

Kotimaista sarjaa johtaa Ingerois, joka yrittää kovalla innolla toista kiinnitystä S.P.L:n kiertopalkintoon.

Sarjataulukko:

Black Falcon	N	8	8	0	0	65—4	16
Torrens	N	8	8	0	0	54—5	16
Malacca	D	8	8	0	0	27—4	16
Risanger	N	8	7	0	1	54—9	14
Black Heron	N	8	7	0	1	44—8	14
Topeka	N	8	7	0	1	43—11	14
Nordanland	S	8	7	0	1	36—4	14
Panama	S	8	7	0	1	27—2	14

Pankakoski	F	4	4	0	0	15—3	8
Castleville	N	5	4	0	1	19—8	8
Karmes	S	6	4	0	2	21—13	8

Kotimainen sarja:

Ingerois	2	2	0	0	16—0	4
Aallotar	2	2	0	0	10—2	4
Signy	2	1	1	0	8—7	3
Petsamo	1	1	0	0	5—2	2
Wellamo	2	1	0	1	2—4	2
Albebaran	2	1	0	1	3—8	2
Nina	1	0	1	0	4—4	1

*

Lauantaina lokakuun 10 päivänä suoritettiin Helsingissä Ruoholahdessa soutukilpailu, jonka osanottajina olivat kunkin merenkulkijajärjestön hallituksen jäsenet tai toimistohenkilökuntaan kuuluvat. Kukin joukkue souti samalla veneellä ja SR:n joukkue joutui ensimmäiseksi »tuleen», tai oikeastaan tuuleen, sillä kilpailuaikana oli navakanpuoleinen lounaistuuli. Soudettava n. 2000 metrin matka soudettiin 1000 metrin radalla, jolloin menomatkalla vastatuuli hidasti huomattavasti vauhtia. SR:n joukkueessa olivat: Martti Tuhkanen (peränpitäjänä), Veikko Saarman, Torsti Virta, Kauko Savolainen, Aarne Salonen, Esko Tanskanen ja Erkki Koivisto.

Kilpailun tulokset olivat:

I Suomen Laivanpäällystöliitto	aika	14.14.8 min.
II » Konemestariiliitto	»	15.59.4 »
III » Merimies-Unioni	»	16.23.5 »
IV » Radiosähköttäjäliitto	»	17.52.2 »

Onnittelemme voittanutta Suomen Laivanpäällystöliiton joukkuetta ja tunnustamme reilusti hävinneemme myös toisille kilpaveikoillemme. Tarkoitushan tässä ensimmäisessä kilpailussamme — jonka tuloksiin ennenkaikkea vaikutti tottumattomuus — ei ollutkaan niin paljoa huipputulosten saavuttaminen kuin se, että täten saatiin nyt

„Laski laulellen vesiä . . .”



Matalapaine oli siellä ja korkeapaineen selänne jossakin muualla ja säätilan kehitys oli sitten sen mukainen. Navakka tuuli puhalsi pohjoisen ja etelän väliltä hiukan ylös vasemmalle. Tai ehkä se olikin oikealle. Puhalsi joka tapauksessa.

Tuo saa riittää luonnonkuvaukseksi jotta pääsemme itse asiaankin.

Kysymyshän tietystikin on siitä suuresta soudannasta, jolloin liiton hallitus » . . . laski laulellen vesiä, ilon lyöen lainehia», niinkuin Topelius niin kauniisti sanoo.

Komea ja edustava oli se joukko, joka urheasti oli kerääntynyt liittomme mainetta puolustamaan. Jyhkeitä ja vatsakkaita herroja kaikki tyyni paitsi tietysti Tuhkanen, joka piti perää. Erikoiseksi kiitokseksi hänelle mainittakoon, että hän oli juuri muutamaa päivää ennen kilpailua käynyt lääkärillä revityttämässä pois liikaa painoa, jotta soutajille ei jäisi kiskottavaksi mitään ylimääräistä. Esimerkittä uhrautumista liiton jalojen pyrintöjen hyväksi. Sietää pitää muidenkin mielessä vastaisuuden varalta.

Hietalahden altaassa kellui vene. Mahtava ja suuri kuin kaljaasi. Me rannallejäävät kyllä pudistelimme päätämme ja veikkasimme hiljaisessa mielessämme, että mahtoikohan se olla rakennettu nyt tarvittavaa tonnimäärää varten. Mutta oli se. Enempääkin. Tosin arvon herrat olivat sen saada kumoon heti kärkeen yrittäessään päästä sinne kukin ensimmäisenä, mutta lopultakin vene otti vain kuin rohkaisuryypyn ja pysyi kuin pystykin pystyssä.

käyntiin merenkulkijajärjestöjen johtoelinten tähänastisessa yhteistyössä myös urheilullinen puoli, joka omalta osaltaan varmasti tulee edistämään yhteisiä pyrkimyksiämme työskennellessämme jäsentemme ja merenkulun hyväksi. E. K.

Aikansa säpistytään ja melskattuaan herrat miten kuten saivat sijoitetuksi rehevät olemuksensa ja saivat kuin saivatkin jopa airotkin hankaimiin. Kai siinä jotakuta tuli hiukan kolhittuakin, mutta hengissä toki sentään kaikki selvisivät alkuvalmisteluista.

Ja sitten lähdettiin soutelemaan. Yhtä asiaa en vain mitenkään jaksa vieläkaan käsittää, sitä nimittäin, että kun veneessä oli seitsemän miestä (kuusi souti) miten on mahdollista, että airoja näytti varovaisenkin laskennan mukaan olevan vähintäänkin kaksikymmentä yhdeksän. Niitä heilui veneen joka puolella kuin lukilla kinttuja. Siinä on semmoinen kosini fii, että sen saavat laskea sellaiset, jotka osaavat integraaleja ja muita logaritmeja.

Aluksi näytti siltä, että vene ei oikein ollut perillä siitä, minne päin piti lähdettävän, mutta lopulta käänsi kokkansa (kai vanhasta tottumuksesta) kohti sitä ainoata reikää, josta altaasta pääsee Intiaan. Me rannalla ruikuttajat hivutimme itsemme Ruoholahden puolelle, missä startin piti tapahtuman.

Aikamme odoteltuamme rupesi vähitellen kuulumaan hirmuista kolinaa, niinkuin olisi jossakin paiskeltu halkoja laivan ruumaan ja sitten ilmestyi sankarimatkailejain venho sen tunnelin reiästä, joka johtaa Jätkäsaaren ratojen alitse. Kova meno ja melske säesti herrojen uurastusta kun he tunnelin pimennoista pyrkivät väljemmille vesille. Ja pääsivät. Ihan totta. Pääsivät ne.

Startatessa kilpataipaleelle näytti hallituksessa olevan varsin huomattavaa hajaannusta, mitä tahtiin tulee. Herrat vetelivät kukin oman mieliteensä mukaan ja vasta kun Tuhkanen ryhtyi äyskimään jonkinlaista tahtia, pääsi venekin vauhtiin. Ei kai siinä herrat päässeet siitä »vauhdin

TOIMIPAikkojen vaihdokset laivoissa ajalla 1. 8. 1953—30. 9. 1953

17. 7. 53 Erjanko, Toivo	s/s Kenneth
1. 8. 53 Uimonen, Pentti	s/s Tarsis
3. 8. 53 Nyberg, Erik	s/s Dorine
4. 8. 53 Halme, Arvo	s/s Roine
4. 8. 53 v. Zansen, Runar	s/s Max King (norj. laiva)
7. 8. 53 Hälvä, Lauri	s/s Pamilo
7. 8. 53 Forsius, Kurt	s/s Finntrader
13. 8. 53 Moilanen, Esko	s/s Greta (va)
19. 8. 53 Laitinen, Eskil	m/s Vaasa (va)
20. 8. 53 Jokinen, Reima	s/s Elsa S.
21. 8. 53 Sihvonen, Tauno	t/a Wisa
21. 8. 53 Eskola, Esko	s/s Sirius
23. 8. 53 Virkkumaa, Bärtel	s/s Dorotea (ruots. laiva)
24. 8. 53 Maattola, Alpo	s/s Atlanta
24. 8. 53 Ulmanen, Väinö	s/s Tillhamn (ruots. laiva)
28. 8. 53 Pulkkanen, Veikko	s/s Wirakel
29. 8. 53 Horsma, Veikko	s/s Aurora
30. 8. 53 Suominen, Rauno	s/s Greta Thorden
30. 8. 53 Kaislaniemi, Pekka	t/a Wisa
30. 8. 53 Sihvonen, Tauno	s/s Ostrobotnia
2. 9. 53 Korpiaakko, Jaakko	s/s Tornator
3. 9. 53 Grahni, Guy	s/s Ledsund
4. 9. 53 Nyysinen, Heikki	m/s Vaasa (va)
4. 9. 53 Lipponen, Taisto	s/s Satakunta (va)
7. 9. 53 Roos, Jorma	s/s Karl Erik
15. 9. 53 Schauman, Waldemar	s/s Degerö
16. 9. 53 Wikberg, Pentti	s/s Aino Nurmi- nen
18. 9. 53 Tarvainen, Tarmo	s/s Patria
18. 9. 53 Roos, Ingvald	s/s Rigel
19. 9. 53 Hurme, Pentti	s/s Pallas
29. 9. 53 Berndtson, Åke	s/s Hektos (va)
29. 9. 53 Virolainen, Pentti	s/s Wanda

Vapaina 30. 9. 1953:

Aarre Lähde, Kauko Kauppila, Aaro Orpana,

hurhasta», nauttimaan mutta eteenpäin vene meni — ajoittain taisi peräti parikin knuupua.

Veneen etääntyessä me ruikuttajat ryhdyimme tuumimaan, mahtaisivatko matkamiehet ehtiä kotiin jouluksi. Pari paikalla olevaa rouvaa varsinkin tuntui olevan huolissaan Rosvo-Roopen puolesta.

Herrat ehtivät takaisin jouluksi. Oikein hyvin ehtivätkin. Mutta minkä näköisinä... Missä olivatkaan kunnioitusta herättäneet vatsat, missä ylväs ryhti, missä kirkkaat silmät? Missä? Merelle olivat jääneet. Oikein tuli surku katsellessa herroja. Ja tuli surku liittoakin, että tuonko näköinen tosiaankin hallitus on. Sakki hikisiä, puuskuttavia, puolikuolleita äijänkuvia, jotka kädet vapisten, horjuvin polvin kömpivät veneestä laiturille. Mutta hallitus se vain kiistämättömästi oli. Sen tunsu Tuhkasesta. Hänhan olikin vain kiskotanut itseään toisilla.

Mitä kilpailussa saavutettuun aikaan tulee, ilmoittakoon sen joku minua rohkeampi. Tuntuu kyllä hiukan epätodennäköiseltä pokaalin saanti. Mutta eihän se voitto pääasia olekaan, vaan jalo kilpa.

Antti.

VALOKUVAUSKILPAILUN TULOKSET.

Suomen kauppalaivastossa palveleville merimiehille julistettu valokuvauskilpailu päättyi kulu-
van vuoden elokuun viimeisenä päivänä. Kilpai-
luun osallistui 49 kilpailusäännöt täyttävää kuvaa,
ja arvostelulautakunta, johon kuuluivat maisteri
Eila Pajastie, valokuvaaja Tauno Norjavirta ja
sihteeri Berndt Johansson, jakoi palkinnot seuraavasti:

Henkilökuvat

- I 5 000: — Ei jaettu.
II 3 000: — Konemest. Jorma Hänninen »Mei-
dän kokki».
III 2 000: — Ei jaettu.

Maisemakuvat

- I 5 000: — Merikapt. O. Penttilä »Rannikko
näkyvissä»
II 3 000: — Konemest. Risto Keränen »Sade-
pilviä Corcovadilla».
III 2 000: — Matr. Toivo Grönman »Yö Man-
hattanilla».
I Kunniapalk. Matr. A. Salo »Vanavesi».
II » Moott. m. Raafael Kosonen
»Aviopari».
III » Raafael Kosonen »Ilta päivän-
tasajalla».

Muut kuvat

- I 5 000: — Konemest. Aimo Ström »Merellä»
II 3 000: — Merikapt. Unto Lindqvist »Kala-
kauppaa Itämerellä».
III 2 000: — Merikapt. O. Penttilä »Veneet si-
vulla».

Kunniapalkinnot:

hyvä tekn. kuva: konemest. Aimo Ström »Merellä»
ja hyvä tilannekuva: moott.m. Leo Lindqvist
»Lepo».

Kunniapalkintoja kilpailuun olivat lahjoittaneet
Suomen Laivanvarustajainyhdistys r.y., Suomen
Merimies-Unioni r.y., Suomen Konemestari-
liitto r.y., Suomen Laivanpäälystöliitto r.y. ja Suomen
Radiosähköttäjälitto r.y.

Valokuvat tullaan asettamaan näytteille ja il-
moitetaan siitä tarkemmat tiedot myöhemmin.

Valokuvauskilpailuja järjestetään vastaisuudessa
vuosittain, ja toivomme, että tämä mielenkiinto-
nen ja kehittävä askartelumuoto saisi meriväen
keskuudessa yhä enemmän huomiota osakseen.

Merimiesten opintotoimikunta

Kauppalaivaston urheilutoimikunta

Antti Nojomaa, Eino Kannisto, Reino Kinnari,
Sulo Lahti, Lasse Lehtonen, Matti Lindroos, Reijo
Nyysinen, Hannu Päivistö, Pertti Somerpuro,
Jouko Yläne, Pekka Timola, Smertsi Maja,
Heikki Tamminen, Arvo Hoppo, Toivo Nurmela,
Reino Ylänkö, Sirkkaliisa Koskinen, Pertti Pessi,
Risto Alanne, Jorma Mäki, Jaakko Salonen, Leo
Syversen, Juho Timonen, Antti Merenheimo,
Jouko Koivisto, Bo Hagman, Kauko Heikkilä,
Aarre Lehtonen, Rolf J. Lindqvist, Esko Moilanen,
Erkki Teikari, Sulo Vanninen, Teuvo Fallström,
Eskil Laitinen, Veikko Koskela, Antti Saarinen,
Helena Taube, Leevi Rintala, Aarne Keisteri,
Kalevi Attila.

Suomen kauppalaivaston merkitys.

(Merenkulkijajärjestöjen yhteinen kannan-
ilmaisu alusverolaista)

Jokaiselle ulkomaankauppaa harjoittavalle maalle on oma kauppalaivasto mitä suurimmasta merkityksestä. Se on suorastaan elinehto. Vaikka Suomi ei olekaan koskaan vaalinut kauppalaivastonsa kehitystä samalla tavalla kuin monet muut huomattavat merenkulkumaat, oli kauppalaivastomme suuruus ennen toisen maailmansodan puhkeamista bruttovetoisuudeltaan n. 667,000 rekisteritonnia ja vuoden 1939 loppukuukausien sotamenetysten jälkeen saman vuoden päättyessä 649,169 rekisteritonnia. Sodan aikaisten kokonaismenetysten ja sotakorvauksena luovutettujen laivojen siirryttyä pois kauppalaivastostamme, oli sen bruttovetoisuus vuoden 1945 päättyessä ainoastaan 267,109 rekisteritonnia. Vaikka maamme ulkomaankauppaa tunnetuista syistä olikin siihen aikaan vaatimatonta, käsitettiin kauppalaivaston nopean kehityksen välttämättömyys. Sen vuoksi annettiin 1944 n.s. alusverolaki, jonka nojalla laivanvarustajilla oli oikeus poikkeuksellisiin poistoihin sekä valtion että kunnallisverotuksessa. Tällä järjestelyllä onkin ollut niin ilahduttava vaikutus, että kauppalaivastomme on bruttovetoisuudeltaan kasvanut jo lähes 640,000 rekisteritonniin eli noin 95 prosenttiin sodan edellisestä tasosta. Vuoden 1945 jälkeen ei kuitenkaan ole voitu saada maamme mahdollisuuksien rajoissa riittävästi täysin nykyaikaista tonnistoa ja niinpä tonnistomme keski-ikä onkin nyt n. 33 vuotta, sen oltua ennen sotia n. 25 vuotta. Näin ollen on aluskantamme nyt vanhempi kuin ennen sotaa. Tosin Suomessa kauppalaivastoa hoidetaan paremmin kuin useimmissa muissa merenkulkumaissa ja tästä syystä esim. 20 vuoden ikäinen alus meillä on yleensä parempi kuin suurissa merenkulkumaissa, joissa aluskantaa uudistetaan nopeammin ja hoidetaan vastaavasti huolimattomammin. Mutta sittenkin kauppalaivastomme ikä haittaa kilpailua rahtimarkkinoilla, jotka ovat viime aikoina arveluttavasti kirstyneet. Esimerkkinä mainittakoon, että vaikka Norjan ulkomainen tavaravaihto onkin jotenkin yhtä suuri kuin Suomen, Norjan kauppalaivaston bruttovetoisuus on lähes 10 kertaa suurempi kuin meidän ja se näyttelee Norjan kansantaloudessa tärkeintä osaa. Suomessakaan kauppalaivaston merkitys ei suinkaan ole halveksittava, sillä esim. viime vuoden rahtien bruttotulot nousivat lähes 20 miljardiin markkaan. Maan maksutaseessa sillä on suuri merkitys. Kauppalaivastomme tuo

maalle suuret määrät ulkomaanvaluuttaa ja säästää vastaavasti maalle paljon valuuttaa, joka ulkomaisia laivoja käytettäessä olisi suoritettava ulkomaille. Näin ollen kauppalaivaston edelleen kehittämisen pitäisi olla koko maalle ensi sijaisen tärkeä.

Merenkulkijajärjestöjen jäsenille muodostaa kauppalaivaston kehitys elinkysymyksen, sillä sen menestyksestä riippuu merenkulkijain ja heidän perheittensä toimeentulo. Heti sotien jälkeen, jolloin kauppalaivastomme saattoi tarjota ansiomahdollisuuksia vain osalle ammatinharjoittajista, oli skandinaavisissa naapurimaissamme suuri puute merimiehistä ja parituhatta merimiestämme saivat toimeentulonsa ruotsalaisissa ja norjalaisissa kauppalaivoissa. Nyt on kuitenkin sekä Ruotsissa että Norjassa alettu miehittää laivoja entistä suuremmassa määrässä omilla kansalaisilla, joten suomalaisista meriväkeä on alkanut palata kotiin, jossa heille ei voida tarjota läheskään riittävästi työtä omassa ammatissa. Viime heinäkuussa oli Helsingin, Turun, Kotkan, Mäntyluodon, Vaasan, Kasikisten, Kristiinan, Ykspihlajan ja Pietarsaaren merimiesvälitystoimistoissa yhteensä 1,207 merimiespaikan hakijaa. Kun sosiaaliministeriön julkaisemasta tilastosta puuttuivat tiedot m.m. Oulun, Rauman, Haminan, Loviisan ja Marianhaminan merimiesvälitystoimistoista, ei edellä esitetty luku ilmaise merimiespaikan hakijain todellista määrää, joka heinäkuun jälkeen on vielä noussut. Lisäksi on huomattava, että läheskään kaikki päällystöön kuuluvat eivät hakeudu laivapaikkoihin merimiesvälitystoimistojen kautta, joten esittämämme luku ei sisällä sellaisia merenkulkijoita. Työllisyydenkin kannalta olisi siis välttämätöntä, että kauppalaivastomme edelleen kehitetään luonnollisia tarpeitamme vastaavaan suuruuteen. Maamme ulkomaankaupan laajuuden kannalta olisi bruttovetoisuudeltaan noin 1,000,000 rekisteritonnin kauppalaivasto luonnollinen tavoite.

Olemme huolestuneita sen johdosta, että v. 1944 annetun alusverolain lakatessa olemasta voimassa, kauppalaivastoomme saattaa kohdata katastroofi. Kun hallituksen eduskunnalle jättämää esitystä uudeksi alusverolaiksi on eduskuntakäsittelyssä kohtalokkaasti muutettu ja rajoitettu lain sallimaa etua aluksiin, jotka eivät ole 10 vuotta vanhempia ja varustamoihin, jotka verovuonna tai kahtena edellisenä vuotena eivät ole jakaneet osinkoa yli 8 % osakkeiden nimellisarvosta, on jotenkin varmaa, että se tulee ehkäisemään kauppalaivastomme kehitystä ja ilmeisesti tulee johtamaan kauppalaivastomme pienentymiseen. Suomen Höyrylaiva O/Y on ainoa varustamo,

jonka osakkeita noteerataan pörssissä. Kun mainitun varustamon osakkeiden nimellisarvo on 5.000 mk ja nykyinen pörssiarvo — vaikka merenkulun alalla onkin kriisikausi — 20.000 mk., merkitsee tämä 8 %:n osinko itseasiassa 2 %:n korkoa osakkeiden todelliselle hinnalle. Tällainen osinkorajoitus tulisi ilmeisesti tyrehtyttämään sijoitukset merenkulkuun. Kymmenen vuoden ikärajoitus taas on mielestämme asiantuntemattomuudesta johtuva. Sillä 10 vuotta sitten vallitsi sota, jonka aikana rakennetut alukset yleensä ovat huonompia kuin ennen sotaa rakennetut ja vielä sodan jälkeenkin vallitsi vuosikausia raaka-ainepula, joka teki mahdottomaksi ensiluokkaisten alusten rakentamisen. Viiden viime vuoden aikana rakennetut alukset ovat melkein uuden hintaisia, joten Suomen kauppalaivasto ei sanottavastikaan hyötyisi lakiesityksen tarkoittamista eduista, jos ikärajana olisi 10 vuotta. Sama rajoitus alikuntoisten alusten hankkimista vastaan, jota tavoitellaan 10 vuoden ikäraajalla, saavutetaan 20 vuoden ikäraajalla, joka sitä paitsi tekisi mahdolliseksi kauppalaivaston laajentamisen kunnollisilla aluksilla.

Edellä olevin perustein haluamme merenkuikijain kantana ilmaista, että kauppalaivastomme kehittämistä on yleisenkin edun kannalta tehokkaasti jatkettava.

Haluamme vielä kiinnittää huomiota siihen, että merenkulku ei tietääksemme ole pyytänyt mitään valtiovallan suoranaista tukea, jota teolli-

„Antennifysiikkaa N:o 1.”

Oli kerran — kuten saduissakin — eräs Kipuna istumassa »paattitäkillä» valmistamassaan kenttätuolissa, auringossa paistatellen, katseen lipuessa avaruudenkaaria kohden ja runollisten mietteitten kohottaessa mielentilaa. »Rauhaa» häiritsi kuitenkin aika-ajoin eräs tumma juova, joka selvänä piirtyi yläilmojen taustaa vasten, nimittäin täysin materialistinen sellainen, antenniksi kutsuttu. — Väkinäiset ajatukset muuttivat uomaansa ja palasivat tuon lankaparan historiikkiin ja sen yhteyteen liittyviin murheisiin ja iloihin. Siitä menee ja siihen istutaan, sitä vedetään, taitetaan, »juotetaan»

suuden eri haarat nauttivat tullisuojan muodossa, metalliteollisuus erikoistakuun muodossa, joka turvaa sen aseman kilpailussa ulkomaisen vastaavan teollisuuden kanssa ja maatalous lukemattomien miljaardien suuruisina tukipalkkioina. Hallituksen esityksessä emme näe ainoastaan kauan odotettua joskin vielä vaatimatonta tukea maamme merenkululle, joka sellaisen hyvin ansaitsee, vaan ennen kaikkea toimenpiteen, jolla pyritään ennakolta ehkäisemään merenkulusta elantonsa saavien kansalaisten keskuudessa muutoin odotettavissa olevaa joukkotyöttömyyttä, sitä seuraavine muine haitallisine ilmiöineen. Allekirjoittaneet järjestöt jäsenineen odottavat siis, että esitys alusverolaiksi hyväksytään hallituksen esittämässä muodossa.

SUOMEN MERIRADIOMAJAKAT — FINLANDS SJÖRADIOFYRAR

Voimassa 1. 8. 53 alkaen — Gäller f.o.m. 1. 8. 53.

	Suurjaksoluku Högfrekvens kj/s kc/s	Äänjaksoluku Tonfrekvens j/s c/s	Kantomatka Räckvidd mpk sjm	0 30	6 36	12 42	18 48	24 54	30 60
GN Gustavsvärn —	287,3	950	60	1)	==	==	==	==	==
HA Harmaja, Gråhara	298,8	395/752	25		==	==	==	==	==
KA Kalbådagrund —	303,4	600	60	4)	==	==	—	—	—
KP Kylmäpihlaja (Rauma) —	308,0	444	60	4)	==	==	—	—	—
ML Isokari, Enskär —	413,0	600	10	2)					
NS Norrskär —	291,9	752	60	2)	—	—	—	—	—
OHK Helsinki —	413,0	1000	10	3)					
PO Korsö —	407,5	450	10	2)					
RA Rödhamn —	296,5	498/1052	20	1)	==	==	==	==	==
RI Reposaari, Rafsö —	308,0	444	60		==	==	—	—	—
Uö Utö —	287,3	950	60	==	==	==	==	==	==

1 { Suunnattu lähetys sakealla säällä
Riktad sändning vid tjocka

2 { Vain sakealla säällä
Endast vid tjocka

3 { Vain pyynnöstä
Endast på begäran

4 { Uusi radiomajakka, jonka lasketaan valmistuvan syksyllä v. 1953.
Ny radiofyr, som beräknas bliva färdig under hösten 1953.

Huom! Kalbådagrundin tunnus on KD eikä KA kuten yllä olevassa taulussa on mainittu.

ja solmitaan — kaikki aikanaan. Elektronit sin-koilevat eetteriin, »merivarikset» (Lokit. — Meri-varis nimitys johtuu niiden siivottomuudesta ja ahneudesta) istuvat sen päälle, perämiehet kiroilevat sen olemassaoloa ja mastoonvedättämistä. Taittamiset syntyvät kiukusta ja kiireestä, samoin juotteet ja solmut. — Aikanaan »kiertokäynti» on täysi ja valmis uudistettavaksi uusine antennineen. Olisikohan tuohon mitään lisättävää? — Tuumin! Annanpa kynän kertoa.

— Kurssin aikana opimme T- ja L-antenneista yhtä sun toista. Ne ovatkin pääasiallisimmat antennirakennemuodot laivoissa ja tullevat sellaisiksi jäämään, t.s. nämä ovat »axioomeja». Ne ovat vakiomuotoja, johtuen käytännön sanelusta, koska pitkille aalloille kuten 600 metrille (500 kj) ei voida ajatella laivoihin soveltuviksi muita antennirakennemuotoja. Useimmiten on »pääantennin» (mastojen välissä oleva) lisäksi erillisiä viistoon tai pystyyn asennettuja lyhytaaltolähetin tai vastaanotinantenneja. Ottamatta huomioon vastaanotinantenneja, koska niitten sijainti ei ole »kriittinen», kiinnitänkin huomioni lähetinantenneihin. Tavataan yhdistelmäantenneja, joissa äsken mainitsemani pääantenni on jaettu kahteen erilliseen, erimittaiseen L-antenniin, sijoittamalla eristimien väliin, tai kaksi, pienellä välimatkalla toisistaan ja alastulo kumpaisestakin osasta erikseen. Tämän tapainen on parhaita tähän mennessä käytetyistä menetelmistä, koska samalla säästetään vetämästä monta erillistä lähetinantennia, mikä usein aiheuttaa hankaluuksia vedettäessä niitä mastoihin ylös tai laskettaessa alas. Kumarukseni toteuttajille!

Palaan täydennysehdotuksin »Antennifysiikassa N:o 2». — Hypätään »lujuusoppiin». — Kaikissa lähetinantenneissa on alastulo samaa vahvuusluokkaa kuin vaakasuora osa. Onko tällä vahvuudella ratkaiseva merkitys niillä aaltoalueilla, joita joutuu laivaradiotoiminnassa käyttämään? Tuskinpa. Eikö soveltuisi kevyempi ja joustavampi johto? Olen kerran hätätilassa joutunut turvautumaan tilapäiseen, ohuempaan eristepäällysteiseen alastuloon ja toimi sellainen täysin yhtä tehokkaasti kun jos olisi ollut vahvaa, kovaksi vedettyä antennijohdinta, jonka taittumiskestävyys lisäksi on heikompi. Vahva, jäykkä ja raskas (kuparin om. paino yli 8) alastulo lisää antennin painoa (etenkin vaakasuoran osan vetorasitusta) arimalta kohdalta. Alastulo voisi yhtä hyvin olla hienosäikeistä ja ohuempaa varustettuna hyvällä eristepäällysteellä. Kupari voisi olla pehmeäkuparia, kiinnitettynä vaakasuoraan osaan heilahdusliikkeitä seuraaviin kytkinelimiin ja irroitettavin

LAIVASÄHKÖTTÄJIEN HUOMIOON!

Allekirjoittanut on viime vuosina joutunut kiinnittämään huomiota erinäisiin asioihin, joista en malta olla tässä huomauttamatta. N.s. nuorempi sähköttäjäpolvi, jos niin saa sanoa, ei nähtävästi täysin tajua, mikä merkitys on tariffilla ja sen sisältämien ohjeiden tarkalla noudattamisella? Niinpä olen tavannut yksilöitä, jotka tietten tai ajattelemattomuudessaan tekevät koko laivan kirjanpidon, t.s. laskevat palkkalistan, kirjoittavat vastakirjat, verokirjat, tullilistat, konsulilistat, miehistöluettelot, kantanortiston jne. ilman asiaankuuluvaa ylityömaksua! Ei näitä ehdi eikä ole aina tilaisuutakaan tekemään yksinomaan satamissa, vaan joutuu tekemään myös merellä, jossa jo on 8 tunnin päivystys, ja mikä siitä on yli, on ylityötä! Se pitäisi olla kaikille selvää! N.s. merisunnuntait voidaan tietysti tariffimme mukaan antaa vastavasti vapaana satamissa, mutta ei ylitöitä. Ne on maksettava rahana. Jos rupeamme ottamaan myös ylityöt vapaana satamissa, se on selvää tariffimme polkemista ja siten myös jo saavutettujen etujemme alentamista. Tämä pitäisi olla kaikille selvääkin selvempi asia!

L. K.

puristimin, jolloin välttyttäisiin vaakasuoran osan katkeamiselta juuri alastulon liittymäkohdassa, mikä haitta on hyvin yleinen ilmiö. Alastulon vetokestävyys ei tarvitse olla »mastojen välistä» luokkaa kestääkseen, ottamalla huomioon edellämainitun, oli sitten minkälainen myrsky tahansa. Päinvastoin se on eristepäällystein varustettuna ylivoimainen murtumista vastaan. Tarvittaessa helppo, hyvä ja halpa uusittavaksi, lisäten samalla vaakasuoran osan kestoikää. Todistaakseni päällysteisen johtimen etuja alastulona esitän »kansantajuisen kouluuttisesti» seuraavan hupaisan esimerkin, joka voi kelvata vaikkapa vedonlyönnin aiheeksi, ellei joku sitä sattuisi aikaisemmin tietämään. Siis: Ottakaa hyppysienne väliin joko Philip Morris, Chesterfield, Camel tupakka. Maissa oleville kelpaa tarkoitukseen yhtä hyvin Clipperi, North State, j.n.e. tupakka (maksuton mainos tupakkatehtaille). Yrittäkääpäs taittaa päät yhteen sitä katkaisematta. Ei onnistu! — Käärikää savukkeen ympäri sileästi ja tiukasti sellofaanipaperipalanen, koko noin 5 cm×15 cm. Myös savukerasian sellofaanikääre kelpaa. Tällä tavoin syntyneessä sellofaaniputkessa tulee tupakan olla keskellä. Nyt voitte vaikkapa pistää »putken» savukkeineen solmuun ja täydentää seremoniaa astumalla kantapäällänne sen päälle ja esittäytyä vaikkapa lentoon lähtevänä kurkena (riippuen seuranne arvosteluasteikosta). Tämän tehtyänne kää-

SR:N TOIMINTAA

1. 8. 53—30. 9. 53.

Liiton hallituksen kokous pidettiin syyskuun 24 päivänä.

Merenkulkijajärjestöjen tietoon on tullut etteivät ahvenanmaalaiset merenkulkijat ole saaneet kunnallisverotuksessa vähentää verotettavasta tulostaan sitä 15 % suuruista määrää, jota 23 p:nä toukokuuta 1952 annettu laki eräistä väliaikaisista poikkeussäännöksistä verolakeihin annetun lain muuttamisesta edellyttää. Tämän johdosta on liitto yhdessä toisten merenkulkijajärjestöjen kanssa kääntynyt kirjelmällä Ahvenanmaan Maakuntahallituksen puoleen ja pyytänyt että Ahvenanmaan kunnallisverotuksesta voimassa oleviin määräyksiin pikaisesti tehtäisiin sellainen muutos että myös ahvenanmaalaiset merenkulkijat saisivat — kuten toisetkin Suomen merenkulkijat — vähentää kunnallisverotuksessa tuloistaan 15 % kuitenkin korkeintaan 50.000 mk siten kuin Valtiovarainministeriön antamat määräykset edellyttävät.

Erään jäsenen liitolle tekemän ilmoituksen mukaan on laivan päällikkö tulkinnut liiton voimassa olevaa työehtosopimusta siten että on vaatinut

Uusia aluksia.

Thordenin laivanvarustamo on ostanut Norjasta 4638brt:n moottorialus Montevideon, joka on rakennettu vuonna 1928. Aluksen nimeksi on annettu *Greta Thorden*.

30. 9. 53 laskettiin Hollannissa vesille Neste Oy:n n. 15000 brt:n tankkialus *Tupavueri*. Alus on varustettu kaikkein uudenaikaisimmilla merenkulkulaitteilla. Laivahenkilöstön mukavuuteen on kiinnitetty suurta huomiota, jonka osoittaa jo se, että asuminen on järjestetty yhden hengen hytteihin. Henkilökunnan käytettävissä on seurusteluhuoneita radioineen ja neljä saunaa. Alus valmistuu liikennöimiskuntoon vuoden vaihteessa.

Maarianhaminalaiselle Gustaf Eriksonin varustamolle on Hollannissa vast'ikään valmistunut 4000 d.w. tonnin moottorialus *Degerö*. Lehden ilmestyessä saattaa liikenteessä olla myös Degerön sisaralus *Eckero*.

Algot Johansson Maarianhaminasta on ostanut 10500 tonnin moottorilaivan »I.M.A.» Norjasta.

rikää »putki» varovasti auki ja asettakaa hieman rypistynyt savukkeenne suupieleenne (jos satutte olemaan tupakoitsija) ja täydentäkää temppu sytyttämällä »virheetön nikotiinipinna». Mitä opimme tästä? Jos eristys (sellofaani) suojasi tupakan — niin eikö myös eristys suojaa kuparijohdon.

Seuraavalla kerralla jatkan antennirakenneselostuksin. Lopetan murisemalla keskenkasvuiseen meripartaani.

»Myrsky ja mylväys».

radiosähköttäjää suorittamaan laivan ollessa satamassa konehenkilökunnan palkkakirjanpitoa vaikka työehtosopimukseen kuuluvan pöytäkirjamerkinnän mukaan: »radiosähköttäjä ei ole velvollinen huolehtimaan konehenkilökunnan vastakirjojen pitämisestä eikä palkkojen maksamisesta». Tätä vaatimustaan on laivan päällikkö perustellut työehtosopimuksen 11 § 1 mom. nojalla. Asiassa on liitto kääntynyt Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen puoleen joka puolestaan on hyväksynyt liiton tulkinnan kysymyksessä ja jonka mukaan siis laivan päällikkö ei voi työehtosopimuksen 11 § 1 mom. nojalla määrätä radiosähköttäjälle sellaista kirjoitustyötä satamassakaan oltaessa joka on edellä mainitun pöytäkirjamerkinnän vastaista.

Liitto on osallistunut posti- ja lennätinlaitoksen henkilökuntajärjestöjen yhteisiin neuvottelutilaisuuksiin, joissa laadittiin plh:n kiinteistötoimistolle jätettävä ehdotus niistä eri järjestöjen jäsenistä, joille olisi annettava asunto plh:n Gyldenintielle Lauttasaareissa rakennuttamaan asuntotaloon. Jätettävää asuntoja oli vain 33, kun sen sijaan hakijoita oli yhteensä 476, joten ehdokkaiden valinta muodostui erittäin vaikeaksi. Ehdokkaiksi valittiin sellaiset, jotka katsottiin olevan nyt kaikkein vaikeimmissa asunto-olosuhteissa huolimatta siitä mihin järjestöön he kuuluivat. Plh:n kiinteistötoimisto suoritti sitten lopullisen valinnan jolloin järjestöjen ehdottamista ehdokkaista 24 sai uuden asunnon.

Kauppa- ja teollisuusministeriön lähettämän ilmoituksen mukaan on Suomen yhtymiskirja vuoden 1948 kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvaamisesta merellä merkitty talletetuksi Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin Yhdistyneen Kuningaskunnan hallituksen arkistoon 13. 8. 1953. Näin ollen sopimus tulee Suomeen nähden voimaan sopimuksen XI artiklan c) kohdan mukaisesti kolmen kuukauden kuluttua sanotusta päivästä, eli siis marraskuun 13 päivänä 1953.

Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen 14/9—53 päivätyn kiertokirjeen mukaan on Amerikan Lähetystö ilmoittanut Yhdistykselle että Amerikan uuden maahanmuuttolain (Mc Carran) mukaisesti on kaikkien Suomen ja Amerikan välillä liikennöivien laivojen palveluksessa olevien hankittava henkilökohtainen viisumi Amerikkaan matkustamista varten, jollainen viisumi annetaan kahdeksi vuodeksi. Kehoitamme asianomaisia jäseniä ensi tilassa hankkimaan itselleen mainitun viisumin.

Merenkulkijajärjestöjen 2/9—53 pitämässä yhteisessä kokouksessa päätettiin toimenpiteistä millä merenkulkijain satamarajoituksia voitaisiin lieventää Romanian ja Kiinan satamissa.

VIEWS OF THE CONTENTS OF THIS ISSUE

— According to the notice submitted to the Union by a member, the provisions of the agreement of working conditions at present in force have been so interpreted on board a ship that the radio operator has been required to keep accounts, while the ship is in port, of the machine personnel's wages, although the protocol annexed to the said agreement states: »the radio operator is not bound to take care of bookkeeping or payment of the machine personnel's wages». In this particular case, the master based his claim on the first paragraph of article 11 of the agreement. The matter has been taken up in discussions with the Association of Shipowners, which has accepted the interpretation of the Union according to which the first paragraph of article 11 cannot be used — though the ship were in port — as a ground for ordering the radio operator to perform such duties as are contrary to the afore-mentioned protocol.

— The Ministry of Commerce and Industry has notified to the Union that Finland's instrument of adhesion for the Convention of Safety of Life at Sea, 1948, has been deposited in the archives of the Government of the United Kingdom on 13th August, 1953. According to its 11th article, the Convention will enter into effect, as regards Finland, on November 13th, 1953.

— A joint meeting of the seafarer organizations was held on the 2nd of September, 1953. In this meeting the measures to be taken to alleviate the port restrictions put on seafarers in China and Roumania were decided upon. The possibility of improving discipline and comfort, especially on ships sailing in distant waters, was also discussed.

— On September 17th an occasion for negotiations was arranged at the Association of Shipowners. In the course of these negotiations, the action to be taken to facilitate approval by the Parliament of the Government's bill for taxes to be imposed on vessels, was discussed. The seafarer organizations have already addressed to different Parliament groups in the matter. In the same connexion, the organizations presented to the said groups their negative attitude as regards the possibility of devaluating the national currency. This attitude was based on the fact that such a devaluation would result into a corresponding reduction of income of the seafarers.

Mainitussa tilaisuudessa keskusteltiin myös niistä toimenpiteistä, joihin katsottiin olevan syytä ryhtyä kurin ja viihtyisyyden parantamiseksi varsinkin kaukoliikenteessä kulkevilla laivoilla.

Syyskuun 17 päivänä Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksessä pidetyssä neuvottelutilaisuudessa keskusteltiin niistä toimenpiteistä joihin katsottiin olevan syytä ryhtyä että Eduskunnassa parhaillaan oleva alusverolakiesitys tulisi hyväksytyksi Hallituksen esityksen mukaisesti, jolloin p.o. laki parhaiten nykyoloissa edistäisi kauppalaitonnomme kasvua. Asiassa ovat merenkulkijajärjestöt jo kääntyneet eri eduskuntaryhmien puoleen. Samassa tilaisuudessa esitettiin eduskuntaryhmille järjestöjen kielteinen suhtautuminen mahdollisesti voimaan saatettavaan devaluatioon, joka aiheuttaisi vastaavan vähenevän merenkulkijain nykyiseen palkkatasoon.

Sen johdosta että Valtion vuoden 1954 talousarvioehdotuksessa on esitetty kolmen suurimman jäänsätkijän (Voiman, Sisun ja Tarmon) siirtämistä Puolustuslaitoksen hallintaan ensi vuoden alusta lukien, pidettiin merenkulkijajärjestöjen toimesta sanomalehdistön edustajille tiedotustilaisuus syyskuun 25 päivänä jolloin eri järjestöjen puolesta esitettiin ne monet haitat ja kustannuksia lisäävät tekijät, jotka olisivat seurauksena tästä suunnitellusta, talvista merenkulkuamme vaarantavasta järjestelystä.

Helsinki 30. 9. 1935.

Sihteeri.

Suomen Radiosähköttäjiliitto r. y.

Postiosoite: Kapteeninkatu 24 C 23, Helsinki
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Postisiirtotili: 7590

Sihteeri ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto

Kapteenink. 24 C 23 Helsinki, puh. 22 830

Puheenjohtaja:

Martti Tuhkanen

Väinämöisenk. 1 A Helsinki, puh. 492 554

Varapuheenjohtaja:

B. A. Sinkkonen

M:niemen Puistot. 14 B 38, puh. 483482

Hallituksen jäsenet:

Kalevi Korhonen, Veikko Saarman

Hallituksen varajäsenet:

Esko Tanskanen, Kullervo Blomqvist, Kauko Savolainen, Aarne Salonen, Torsti Virta

„Radiosähköttäjä”

Vastaava toimittaja ja ilmoitushankkija:

B. A. Sinkkonen, Munkkiniemen Puistotie 14
B 38, Helsinki, puh. 483 482; toim. 61 201-144

Ilmoitushinnat v. 1953

	kerta-	vuosi-il-
	ilmoitus	moittajille
Etusivu ja 1/1-sivu	8.000:—	annetaan
1/2-sivu	5.000:—	10%:n
1/4-sivu	3.000:—	alennus
1/8-sivu	2.000:—	
Jäsenten »Osta pois»	400:—	

Ilmoitusten oltava toimituksen käytettävissä 2 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä eli tammi-, maalisk., touko-, heinä- syys- ja marraskuun loppuun mennessä.

Tilaushinta mk 500:— vuodelta; irtaluku 90:—