

Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



Talvi 1960—1961 on muisto enää



HUHTIKUU

•

1961

2

Merimieseläkekassan hallituksen toimintakertomus vuodelta 1960

Merimieseläkekassan viidentenä toimintavuotena kokoontui eläkekassan valtuuskunta varsinaiseen kokoukseensa huhtikuun 26 päivänä 1960, jolloin käsiteltiin merimieseläkelain 44 §:ssä mainitut, valtuuskunnan varsinaiselle kokoukselle kuuluvat asiat sekä lisäksi käsiteltiin eläkekassan hallituksen ehdotus merimieseläkelain muuttamiseksi.

Eläkekassan hallitus piti kertomusvuonna 27 kokousta, kertyen pöytäkirjoihin yhteensä 343 pykälää.

Eläkekassan toimintapiiriin kuuluva kauppalavasto lisääntyi jonkin verran ja keväästä lähtien olivat melkein kaikki alukset liikenteessä. Vakuutusmaksun määräämisperusteet pysyivät ennallaan, ja vuoden 1960 vakuutusmaksut olivat 270.876.010 markkaa.

Kertomusvuoden aikana vastaanotettiin 83 eläkehakemusta, joiden käsittely, edelliseltä vuodelta siirtyneet hakemukset mukaan lukien, jakaantui seuraavasti:

	Siirtynyt v:lta 1959	Päätös annettu v. 1960			Siirtynyt v:lle 1961
		Myönnetty	Evätty	Yht.	
Vanhuuseläkkeet	7	26	7	33	—
Työkyvyttömyyseläkkeet	19	32	30	62	14
Yhteensä	26	58	37	95	14

Vuoden aikana kuoli 12 vanhuuseläkkeensaajaa ja 4 työkyvyttömyyseläkkeensaajaa sekä parantui 18 työkyvyttömyyseläkkeensaajaa. Kun lisäksi eräät työkyvyttömyyseläkkeensaajat vuoden aikana saavuttivat vanhuuseläkeiän, oli vuoden lopussa voimassa 129 vanhuuseläkettä ja 99 työkyvyttömyyseläkettä eli yhteensä 228 eläkettä. Alkaneiden vanhuuseläkkeiden vuotismäärä oli 14.103.172 markkaa ja työkyvyttömyyseläkkeiden 13.095.083 markkaa, joten eläkekanta vuoden päättyessä oli 27.198.255 markkaa. Valtion maksuosuuden huomioonottaen on alkaneita eläkkeitä varten varattava eläkerahastoon 176.898.876 markkaa, loppuosan eläkerahastosta jäädessä käytettäväksi vastaisuudessa myönnettäviin eläkkeisiin.

Varsinaisten eläkehakemusten lisäksi on hallitus tutkinut 32 työkyvyttömyyseläkkeen jatkamista, 52 vapaakirjaeläkkeen myöntämistä ja 46 vakuutusmaksun palauttamista koskevaa asiaa ja antanut niistä päätökset.

Työkyvyttömyyden aiheuttajana ovat sydän- ja verisuonitaudit olleet suurin ryhmä (35 %) v. 1958—1960 aikana. Keuhkotuberkuloosin osuus on laskenut n. 30 %:iin ja sairastuneet on yleensä saatu varhaisessa vaiheessa hoitoon ja ovat parantuneet tyydyttävästi. N. 70 % parantuneista työkyvyttömyyseläkkeensaajista on melko välittömästi palannut merimiestoimeen. Huomiota on pyritty kiinnittämään ansiomahdollisuuksien palauttamiseksi annettavaan lääkintähuoltoon ja koulutukseen, mistä toiminnasta on saatu myönteisiä kokemuksia.

Vuoden aikana on 11:ssä tapauksessa valitettu

eläkekassan hallituksen päätöksestä vakuutusosoikeuteen. Vakuutusosoikeus on antanut päätöksensä 10:ssä valitusasiassa, joista kahdeksassa tapauksessa hallituksen päätös jäi pysyväksi ja kahdessa tapauksessa päätös muutettiin.

Eläkekassan varat on sijoitettu valtuuskunnan vahvistamien suuntaviivojen osoittamalla tavalla. Vuoden päättyessä oli 25:llä varustamolla lainaa eläkekassasta, minkä lisäksi eläkekassa omistaa kahden kiinteistöosakeyhtiön osakekannan. Voidaan todeta, että lainaa saaneet varustamot ovat v. 1959—1960 aikana hankkineet kaikkiaan 32 alusta. (n. 85.000 BRT).

Vuoden aikana toimitettiin eläkekassan tilan selville saamiseksi erityinen vakuutusteknillinen tutkimus, josta ilmeni, että vakuutusmaksuja korottamalla voidaan eläkejärjestelmään liittää suppeahko perhe-eläke. Tämän johdosta laati eläkekassan hallitus lainmuutoksen muotoon kirjoitetun ehdotuksen perhe-eläkkeeksi, joka valtuuskunnan hyväksymisen jälkeen toimitettiin viranomaisille. Eduskunnalle annettiin lokakuun 19 päivänä 1960 esitys merimieseläkelain muuttamiseksi tarkoitetulla tavalla, ollen asian käsittely kuitenkin vielä eduskunnassa kesken.

Vuoden aikana suoritettiin tavanmukaisia tilastollisia tutkimuksia, joista mm. ilmeni, että vuoden 1959 aikana suoritettiin eläkekassalle maksuja 10.565 henkilöä (v. 1958 10.831 henkilöä).

Tilintarkastajina vuoden 1960 aikana ovat toimineet johtaja J. A. Lahdenperä KHT ja varatuomari Tauno Angervo, varalla ekonomi Gösta Stenberg KHT ja varatuomari Harald Grahn.

LIST OF RADIODETERMINATION AND SPECIAL SERVICE STATIONS

October 1960 on ilmestynyt ja saa sitä hintaan 1.500:— ostaa posti- ja lennätinhallituksen ulkomaanosastosta, Helsinki.

Uusia painoksia laivojen radioluetteloista on odotettavissa aivan näinä kuukausina. Toukokuun

alusta voimaan tulevan radio-ohjesäännön käännös tulee myyntiin kuluvan kuun lopulla.

JÄSENMATRIKKELI valmistuu laskelmien mukaan kesä-heinäkuussa. Matrikkeli lähetetään heti sen valmistuttua postiennakolla tilaajien antamilla osoitteilla. Matkoilla olevien on syytä varata maksu kotiinsa, ettei turhia palautuksia tapahtuisi.



Radiosähkötäjä

N:o 2 1961 Kansainvälisten radiosähkötäjien äänenkannattaja
 Huhtikuu Julkaisija: Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y., H:ki
 12. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

MERENKULKIJAN LIIKEYRITYS

Oy Sea-Import Ab:n toiminta on viime aikoina suuresti laajentunut. Uusia kiinteitä liikesuhteita on aikaansaatu sekä kotimaassa että ulkomailla. Yhtiö voi nyt entistä tehokkaammin ja nopeammin hoitaa merenkulkijain toimeksiantoja.

Ellet vielä ole avannut merimiesvaluuttatiliä, on syytä tehdä se viivytyksittä. Kun säästösi on nousut riittävän suureksi haluamaasi liiketointa varten, ota yhteys joko suoraan Sea-Importin toimistoon (Bulevardi 28 Helsinki, puh. 55 690), tai yhtiön eri satamissa oleviin asiamiehiin, jolloin saat tarkempia tietoja. Merimiespalkkatilin voit avata esim. joko Kansallis-Osake-Pankin tai Ålands Aktiebank'in konttoreissa. Nämä pankit antavat myös lähempiä tietoja valuuttatilien käyttömahdollisuuksista, lainojen saamisesta ym.

Oy Sea-Import on merenkulkijain oma liikeyritys, jonka voittovaroista 90 % käytetään merenkulkijain huoltotoimintaan. Yhtiön omistaa Suomen Merenkulkijain Säätiö, Suomen Merimies-Unioni, Suomen Laivanpäälystöliitto ja Suomen Radiosähkötäjäliitto ja vain 10 % osakkeista on yksityisen omistuksessa. Mainittakoon, että myös S. Konepäälystöliitto oli mukana Sea-Importia perustamassa, mutta erosi siitä myöhemmin. Suomen Merenkulkijain Säätiön kautta on S. Konepäälystöliitto vielä edelleenkin Oy Sea-Importissa. Yhtiön tähän mennessä merenkulkijain hyväksi tekemät lahjoitukset ovat jo noin 3 miljoonaa markkaa. Sea-Importin avulla on mahdollisuuksia

myös toteuttaa suunnitelma merenkulkijain yhteisen loma- ja lepopaikan aikaansaamiseksi Velskolan Pitkäjärven rantaan, jossa Merenkulkijain Säätiö omistaa tarkoitukseen sopivan palstan.

Sekaannusten välttämiseksi on tässä yhteydessä syytä mainita uudesta yrityksestä, jonka sanomalehdissä olleiden tietojen mukaan eräät Suomen Konepäälystöliiton johtohenkilöt ovat perustaneet. Tarkoitamme maaliskuun 15 päivänä 1961 Kaupparekisteriin merkittyä Sailors' Import Oy-nimistä yhtiötä, joka yhtiöjärjestyksensä mukaan tulee harjoittamaan etupäässä autojen ja teknillisten laitteiden maahantuontia ja kauppaa. Yhtiön osakepääoma on 280.000 mk ja yhtiön osakkaina on kolme Suomen Konepäälystöliiton johtohenkilöä. Toimitusjohtajaksi on nimitetty Konepäälystöliiton puheenjohtaja Keijo Tepponen ja hallituksen jäsenenä on mm liiton asiamies O. Hämäläinen. Yhtiön koko osakekanta on siis yksityisten omistuksessa, mutta voittovaroista on luvattu antaa 10 % Suomen Konepäälystöliitolle.

Radiosähkötäjät! Sekä oman järjestönne että oman etunne vuoksi antakaa Sea-Importin hoitaa kaikki palkkasäästökauppanne. Menetelkää näin myöskin silloin kun on kysymys esim. auton tuottamisesta omaa käyttöönnne varten. Ette itse menetä mitään, mutta kuitenkin täten tuette myös kaikkien merenkulkijain yhteistä etua.

Pse QSP all above to oprs and all in ships tks!

Äitienpäivänä kukkapalvelumme suosioon!

DECCA-NAVIGATOR-KETJU

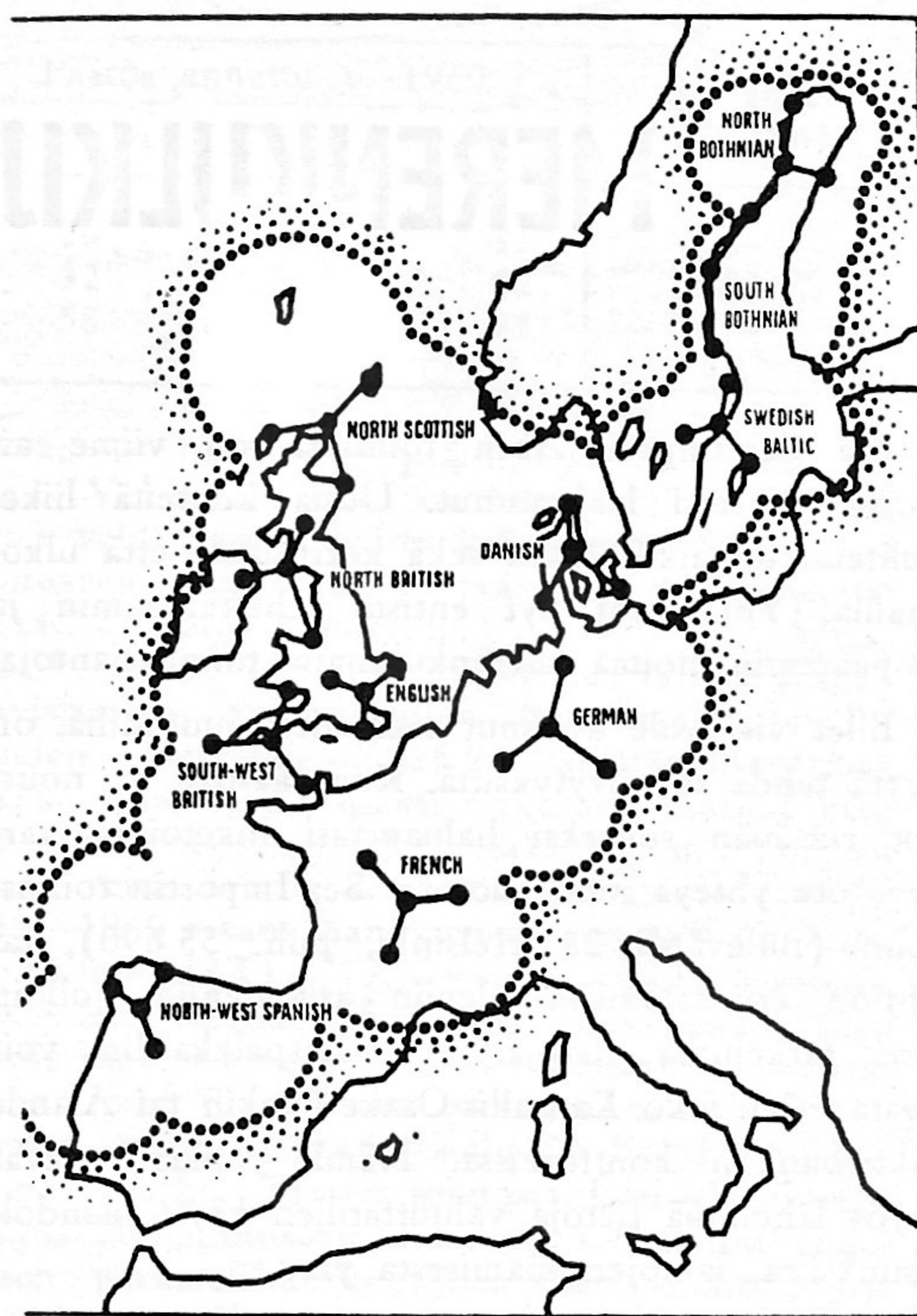
LAAJENEET

Vuoden 1956 elokuun numerossa selostettiin Radiosähkötäjässä melko laajasti Decca-paikanmääritysjärjestelmää. Siinä viitattiin Italian ja Espanjan mahdolliseen mukaan tuloon. Tästä ei ole vielä kuitenkaan ollut mitään toteutumista havaittavissa. Portugali on täydentänyt ketjua ja nyt saamme kuulla, että Itämeri—Pohjanlahti suunta toteutuu ehken jo ensi vuoden kesään mennessä.

Pohjoismaisen Neuvoston valiokuntakäsittelyssä on ollut aloite, joka on tähdentänyt yhteistyöhön merenkulun turvallisuustoimenpiteissä Pohjanlahdella. Nyt tämä alkaa toteutua. Aloitetta ovat kehittäneet Suomen puolesta Kauppa- ja Teollisuusministeriön merenkulkuosasto ja Merenkulkuhallitus yhteistoiminnassa Ruotsin vastaavien viranomaisten kanssa. Suomen Merenkulkuhallitus on kuluneen helmikuun lopulla tehnyt sopimuksen Decca Navigator-ketjun ala-aseman hankkimiseksi Kokkolan läheisyyteen. Tämä kuuluu osana siihen kokonaissuunnitelmaan, jonka tarkoituksena on merenkulun ja lentoliikenteen paikanmäärityksen helpottaminen Pohjanlahdella. Suunnitelmien mukaan aloittavat v. 1962 toimintansa Ruotsin hankkima Selkämeren sekä Ruotsin ja Suomen yhteishankintana oleva Perämeren Decca-Navigator-ketju. Jälkimmäiseen kuuluu myös nyt hankittavaksi sovittu Kokkolan seudulle sijoitettava ala-asema.

Itämeren piirissä on tähän saakka ollut kaksi Decca-ketjua: toinen, joka palvelee Itämeren eteläosaa, on Tanskassa ja toinen Tukholman seuduille sijoitettu tyydyttää Itämeren pohjoisosan tarpeita. Nyt kyseessä oleva laajennus on siten Suomen kannalta hyvin tuntuva.

Amerikkalaisen mr. Edward O'Brien'in keksintö, jonka nimenä nykyään on Decca Navigator, on tunnettu suuresta tarkkuudestaan ja nopeasti suoritettavasta paikanmäärityksestä. Ensi kerran sitä käytettiin liittoutuneiden maihinnousujoukkojen ohjaamiseen Normandiaan 6. 6. 1944 ja vuodesta 1946 lähtien se on palvellut yleistä merenkulkua. Nykyisin on Decca-ketjuja pitkin koko Euroopan

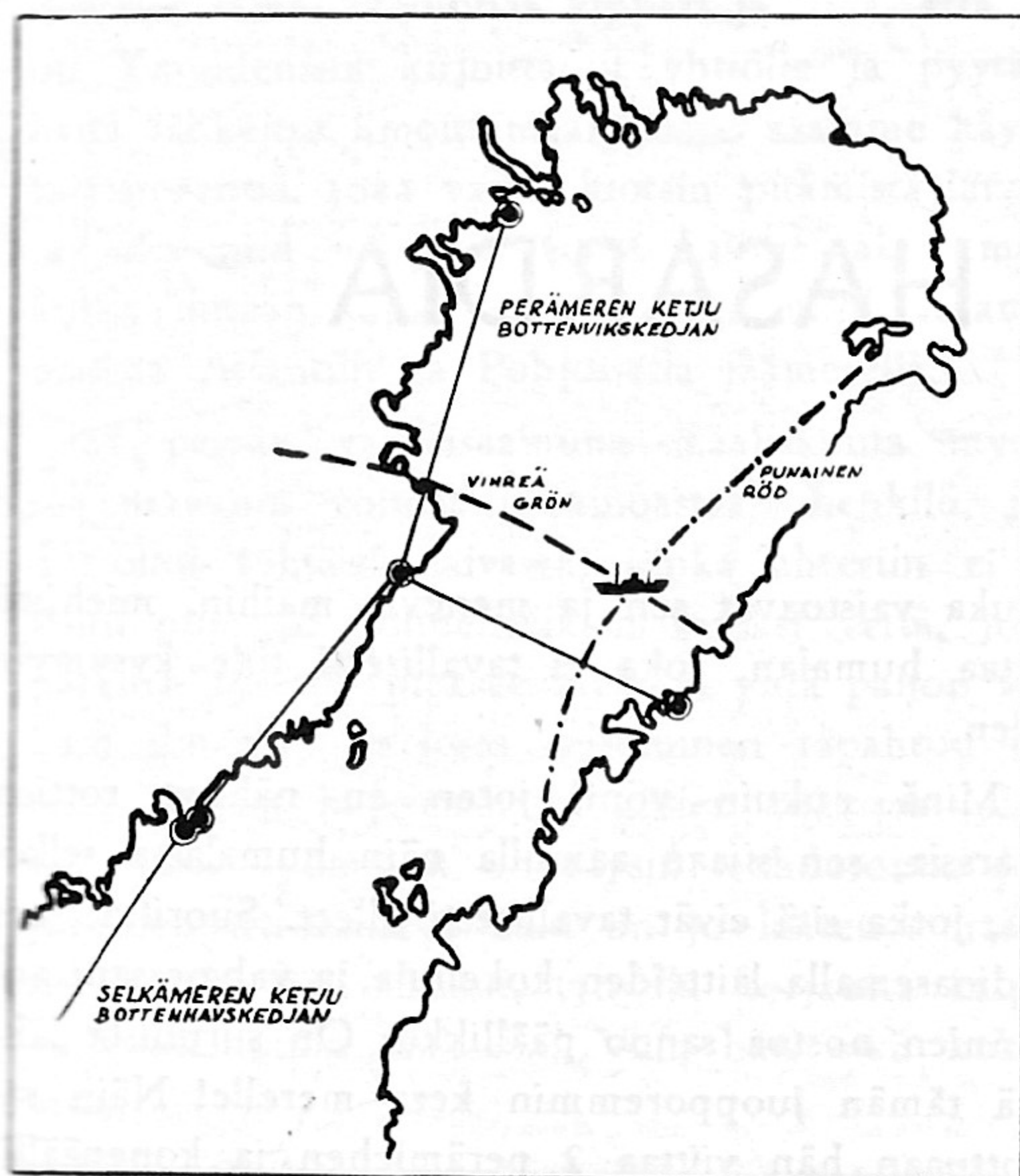


Decca Navigator-ketjujen peittoalue ulottuu yhteinäisenä nykyisin jo Itämeren pohjoisosasta Biskajan lahdelle. V. 1962 lisäykset laajentavat alueen niin, että se katkeamattomana ulottuu Perämeren pohjukasta Portugalin vesille.

länsirannikkoa, Kanadassa, Persian lahdella ja Etu-Intiassa. Sitä paitsi on käytössä siirrettäviä kevytrakenteisiä ketjuja merenmittausta, öljynetsintää yms. erikoistehtäviä varten.

Decca-ketjun muodostaa tavallisesti neljä radio-lähetinasemaa. Näistä yksi asema toimii pääasemana sekä kolme muuta ala-asemina. Ala-asemien erottamiseksi toisistaan nimitetään yhtä niistä punaiseksi, toista vihreäksi ja kolmatta violetiksi. Perämeren ketjusta punainen ala-asema tulee Suomen puolelle ja muut Ruotsin maaperälle.

Asemat lähettävät keskeytyksettä kukin omaa



jaksolukuaan moduloimattomana. Laivassa oleva vastaanotin "kuuntelee" kaikkia neljää asemaa samanaikaisesti ja suorittaa saapuvien radioaaltojen vaihe-eron vertailun. Tuloksena voidaan vastaanottimeen kytketyn mittariyksikön osoittimilla varustetuilta "kellotauluilta" lukea, millä erikoiskarttaan merkityllä punaisella, vihreällä ja violetilla hyperbelillä laiva on. Näiden leikkauspiste ilmaisee laivan oikean sijainnin.

Esimerkin hyperbelien lukemisesta "kellotauluilta" voimme siten valita Itämeri-ketjun alueelta: kun laiva sivuuttaa pahamaineisen karikon Kopparstenarna Gotska Sandön puolelta, lukemat ovat:

Punainen C 11.20
Vihreä H 37.43
Violetti A 68.17

Lentokoneissa aika ei riitä oikeiden hyperbelien etsimiseen kartalta, vaan niissä on "kellotaulujen" lisäksi piirturi, joka erikoiskarttaan piirtää lentokoneen kulkeman reitin. Siten ei ohjaaja katsokaan piirturista, missä hänen koneensa kulloinkin on, vaan "lentää piirturikynänsä perille". Tämä tarkoittaa, että hän ohjaa konettaan siten, että kynä seuraa karttaan ennakolta piirrettyä reittiä.

Tällä hetkellä lienee jo noin 6.000 laivassa Decca-decometrit, vastaanotinlaitteet. Ruotsissa tällaisia laivoja on jo useita satoja.

Kuinka sitten näiden laitteiden hankinta on järjestetty? Saamiemme tietojen mukaan vastaanotinlaitteet luovutetaan vuokrausperiaatetta noudattaen laiva-asemille. Täten laivojen laitteiden

... VVV de LGW
LGU/LFU LGB/LFB
LGJ/LFJ/LFI
LGX/LFX LGG/LFG ...

Rinnan Norjan kauppalaivaston kasvun kanssa vuodesta 1945 lähtien on tarve parempien radioyhteyksien saamiseksi kotimaan kanssa lisääntynyt. Monta vuotta on työskennelty suunnitelman kimppussa siirtää Bergen Radio Järentiin ja 1. pv:nä syyskuuta 1960 oli ensimmäinen osa muutosta suoritettu. Silloin näet otettiin käyttöön vastaanotinasema Ganddalissa, hiukan etelään Sandnesistä. (Joka taasen sijaitsee Stavangerista etelään olevan lahden pohjukassa). Lähettimet sensijaan ovat edelleen käytössä Rundemannenin laella Bergenissä, mutta avainnetaan luonnollisesti Ganddalista käsin. Samanaikaisesti tämän ensi muuton kanssa muutettiin aseman nimi Bergen Radiosta Rogaland Radioksi. (Ganddal kuuluu suurempaan alueeseen nimeltä Rogaland; vastaa meikäläistä lääniä).

Ganddalin asema on hyvin moderni. Käytävissä on kaikkiaan 12 suunta-antennia vastaanottoon ja jo nyt on osoittautunut, että vastaanottoolosuhteet ovat paljon parantuneet aikaisemmasta. Suuressa työskentelyhallissa on tilaa aina 30 sähköttäjälle, eikä ota kuin jonkun sekunnin siitä hetkestä, kun laiva on saanut yhteyden Rogaland Radioon, kun sähköttäjällä jo on edessään ne sanomat, jotka on tarkoitettu laivalle. Keskeiseltä paikalta asemalla on yhdellä sähköttäjällä täydellinen yleisnäkyvä liikenteestä hyvin tuhannellekin laivalle!

Puhelinliikenne- ja lähetinlaitteita ei siirretä Bergenistä Rogalandiin ennenkuin vuoden 1961 loppupuoliskolla. Toiveena on, että silloin sekä sähkötys että puhelinyhteydet ulkomaanliikenteessä olevien laivojen kanssa ovat tuntuvasti parantuneet. Siitä lähtien Bergen Radio, LGN, työskentelee tavallisena, enemmän paikallisen liikenteen rannikkoasemana. Stavanger Radio, LGQ, sensijaan on jo nyt kytketty Rogaland Radion yhteyteen, joten nuo 15—20 min pituiset liikennelistat ovat kuultavissa myös 516 kc/s:lla. Kutsuminen ja liikenne Rogaland Radion kanssa käy edelleen samalla tapaa kuin ennen Bergen Radion kanssa.

L J Y H

jatkuva huolto voidaan turvata parhaiten. Laitteiden osto tulisi melkoisen kalliiksi, mutta vuokrausperiaatteen käyttö suo monia mahdollisuuksia erilaiseen hinnoitteluun. Erilaista käyttöä varten voidaan myöntää erisuuruisia ja asiakkaalle edullisempia vuokraussopimuksia, jos laitteiden käyttö ei ole jatkuva. Päivävuokra on n. tuhannen Suomen markan paikkeilla.

Odotamme laivanvarustaja- ja merenkulkijapiirien ottavan ilomielin vastaan tiedot merenkulun turvallisuuden paranemisesta vesillämme.

TÄYDELLISTÄ HASARDIA

Pääosan esittäjänä 24-vuotias, perin kehnoon kuntoon ajettu ja päästetty, ruotsalainen, villin linjan hakurahteja nuuskiva s/s Nautic/SGFA. Laiva on 6.100 dwt alus ja toimii öljylämmityksellä. Vakuutusviranomaiset ovat antaneet sille ultimatumiajan tulla täyskorjaukseen ja luokitte luun viimeistään 17 päivänä huhtikuuta. Jos kuitenkin joku vakuutusfirmojen asiantuntijoista olisi ollut mukana laivan konehuoneen ja pannuhuoneen tulipalossa Joulupäivänä tai vaikkapa vain Välimerellä tammikuussa, jolloin pahoin ruostunut kansirakennelma repeili sieltä ja täältä ja jolloin vesi pilasi Gdanskista Triesteen matkalla olleen aluksen sokerilastin, niin telakalle olisi raihnainen alus ohjattu.

Viulut maksoi vakuutusyhtiö sen jälkeen kun laivan päällikkö, toinen perämies ja radiosähköttäjä olivat Triesten kaupunginoikeudessa nostaneet kaksi sormeaan ja vannoneet pro forma: Kaikki oli tehty lastin suojelemiseksi mitä tehdä voidaan.

Perämies ja sähköttäjä saavat määräyksen mennä laivalle ja jatkaa keskeytynyttä työtään. Kumpikin ostaa tyttärilleen nuket, jotka tässä harmonikkojen luvatussa maassa osaavat sanoa maammaa!

Telakallemeno lähestyy uhkaavasti. Varustamo ei saa hitaalle laivalleen rahtia. Siltä ainakin tuntuu meistä sivuosan esittäjistä, joita 72-vuotiaan päällikön lisäksi on 27 miestä.

Statistit ovat jo toivorikkaita: ei saada lastia, joudutaan Göteborgiin 1—2 kuukauden täyskorjaukseen ja päästään kotiin poispestauksen jälkeen. Kovassa myrskyssä Ymuiden ulkopuolella saapuu laivalle kuitenkin sähke, jonka mukaan nyt liitoksissaan natisevan, täyskorjausta kaipaavan Nauticin on lähdettävä tyhjänä Muurmanskiin ottamaan apatiittilasti, johonkin myöhemmin sähköitse määrättävään Itä-Saksalaiseen satamaan.

Statisteista aukaisee suunsa ainoastaan Alfons, ensimmäinen perämies ja sanoo: Pirulauta, tästä tuli Nauticin viimeinen purjehdus!

Ymuidenissa otamme polttoainetta ja muonavaroja laskettua matkaa varten. Vanhat tarut kertovat, että laivat, jotka lähtevät viimeiselle matkalleen natisevat hiljaa jo lähtösatamassa. Rotat

muka vaistoavat sen ja menevät maihin, miehistö ottaa humalan, joka ei tavallisesti tule kysymykseen.

Minä nukuin yöni, joten en nähnyt rottien marssia, sen sijaan aamulla näin humalassa sellaisia, jotka sitä eivät tavallisesti olleet. Suorittaessani radioasemalla laitteiden kokeiluja ja valvoessani antennien nostoa sanoo päällikkö: On surullista lähteä tämän juopporemmin kera merelle! Näin sa nottuaan hän viittaa 2 perämiehen ja konepäällikön luokseen, käskee näiden heti mennä vuoteeseen lepäämään, jotta olisivat selviä vahtivuorojen alkaessa. Tämän jälkeen hän alkaa kirjoittaa navigatiohytin logikirjaan: Andra styrman S, och alla maskinisterna starkt berusade...

Hän ei vanhuuttaan kuitenkaan jaksa muistaa kaikkien nimiä, joten hän kääntyy minun puoleeni. Minä ehdotan hänelle kirjoitettavaksi: Laivan lähtiessä Ymuidenista Muurmanskiin päällikön lisäksi neljä henkilöä selvänä!

Kuinka tämä on mahdollista? Ensinnäkin: ruotsalaiset eivät viihdy merellä. Tuskin minkään muun valtion kuin Panaman, Hondurasin, Liberialin ja Ruotsin kauppalaivoilla purjehtii näin paljon ulkolaisia. Kun Ruotsissa on rajoitettu määrä merenkulkijoita, menevät he luonnollisesti uudempiin ja parempiin laivoihin ja jättävät romut ulkomaisten käsiin. Toiseksi: Jos ruotsalaisia pestautuu, pyrkii heidän karaktäärinsä olemaan vähän niin ja näin! Ei yhdessäkään suomalaisessa kauppaluksessa voisi tuollainen kontrolloimaton juominen onnistua vakavitta seurauksitta!

Pohjanmeri jo pitelee Nauticia kovakouraisesti. Laiva on tyhjä. Potkuri pieksee suurimmaksi osaksi ilmaa. Ahterin viimeistä luukku ei ole voitu täyttää vedellä koska potkuriakselin tunneliin vuotaisi vettä!

Sähköttäjänä en ole koskaan puuttunut merenkulullisiin seikkoihin, mutta viedessäni päällikölleni sääraporttia, joka tiedottaa kovia NW-myrskyjä Suurilla Kalastaja-matalikoilla (Grand Fisher Banks) tokaisen 72-vuotiaalle: me luonnollisesti ajamme nyt Kopparvikista "sisään" Norjan vuonoihin, koska sinne menevät kaikki muutkin ja uuden aikaisimmatkin alukset! Miksi tekisimme niin, tie-

dustelee tämä 72-vuotias kippari ja lisää, että hän on Ymuidenista kirjoittanut yhtiölle ja pyytänyt heitä sähköitse ilmoittamaan josko saamme käyttää saaristoreittiä, joka vaatii luotsin pitämistä laivassa ja joka niin muodoin tulee kalliimmaksi, mutta koska mitään lupaa ei ole saatu niin jatkamme matkaa Atlantille ja Pohjoisella jäämerellä.

27 päivän varhaisaamuna maaliskuuta myrsky saa orkaanin voimat ja ainoastaan henkilö, joka on ollut tyhjässä laivassa, jonka ahteriin ei ole voitu pumpata tunnelireikien vuoksi vettä, jonka potkuri-"rusetti" pieksee melkein yhtä paljon vettä kuin ilmaakin ja jossa seisominen tapahtuu tunnistatuntiin hajareisin ja käsien tukiessa johonkin, jossa syöminen on täysin mahdotonta, jossa jokainen irti lähtevä kalu on jo lähtenyt irti — tietää mitä on orkaani, tyhjällä korjausta kaipaavalla ikälopulla aluksella. Vain hän eikä kukaan muu.

Kello 07.30 särkyy kaksi öljypoltinturbiinia ja toinen höyrypannuistamme on kelvoton kehittämään höyryä. Olemme kahdella höyrykattilalla voineet ylläpitää 1 solmun vauhtia, mutta nyt ei laiva kulje eteenpäin, ei tottele enää ohjausta vaan me ajelehdimme suoraan Norjan korkeita kallioseinämiä vastaan. Kalliorantojen edessä oleva veden syvyys on niin suuri, ettei mitkään ankkurikettingit riitä ankkurin laskemiseen ja vaikka riittäisivätkin ei ankkureista tässä myrskyssä olisi mihinkään. Öinen pelastusveneitten laskuyritysikin olisi todistus mielipuolisuudesta, pelastuslauttoja ei ole, meriveden lämpötila $+3\text{ }^{\circ}\text{C}$. Siinä ei kauan pulikoida vaikka maha olisi täynnä puhdasta spriitä!

Kello 07.40 tulee vanha kapteeni hyttiini ja sanoo: Lähettäkää SOS! Elämäni neljäs SOS värähtää eetteriin 300.000 km sekuntinopeudella. SOS de Nautic drifting ashore position 8.25 local time 6450 N 0925 E also 28 miles westward from Vikten Isle = Master.

Radioliikenne lamautuu koko Pohjanmerellä, Englannin kanaalissa ja Pohjois-Atlantilla puhumatakaan Norjan aluevesistä.

Merien vanha inhimillinen laki on astunut jälleen täytäntöön pantavaksi mahdollisimman nopeasti, mahdollisimman tehokkaasti. Sadat laivan päälliköt, perämiehet — navigaattorit työskentelevät karttojensa ääressä. Tällä hetkellä ei mikään muu merkitse heille mitään: On kysymys välimatkasta hädänalaiseen, oman laivan kurssin muutoksen jälkeen laskettava mahdollinen nopeus.

Ensimmäisenä avuntarjoajana klo 07.50 on kutsumerkki UHZ (laivojen nimenantoon ei kiireellisessä sanoman vaihdossa ole aikaa), joka an-

taa positionsa. Minulle ei ole järjestetty yhdysmiestä radiohytin ja navigatiohytin välille ja puhetorveen en saa ketään. Kaikki perämiehet ja päällikkö seisovat komentosillalla. Juoksen sinne ja vien UHZ:n position.

Lähin rannikkoasema Rörvik ottaa klo 08.00 johtaakseen pelastustyötä ja hälyttää meripelastusalus Achilleksen, joka voimakkaana ja vahvana lähtee Floröstä avuksemme.

Saan siihen yhteyden ja saan tietää että sillä on suuri kumilautta, jolle voidaan hypätä. Kapteeni on ilmoittanut, että on noin 5 tuntia aikaa laivan lopulliseen tuhoon. Achilles ilmoittaa, että ottamalla irti viimeisenkin voimanpisan he ehtivät luoksemme 5 tunnin kuluttua. Tämä on suurta hasardia jos mikä, missä panoksena on 28 ihmiselämää.

Kello 08.22 ilmoittaa englantilainen GXFY positionsa ja lupaa tulla avuksemme suurimmalla mahdollisella nopeudella. Nyt tulee avuntarjoajia nopeassa tempossa japanilaiselta JXDF:ltä, venäläisiltä UHKQ, UHLP, UWJI, URDU, UUAL, UUAD ja suomalaiselta OFYH. En tiedä laivojen nimiä, muistan vain, että tuollaisen bugikäsialan omaavia suomalaisissa kauppalaivoissa on vain Jorma Gustavssonilla. Kaikki ovat antaneet positionsa ja nopeutensa ja suuntaavat kurssinsa meitä kohti. Saan henkilökohtaisesti viedä positiot navigatiohyttiin, koska yhdysmiestä ei ole asetettu. Yliperämies itkee komentosillan eräässä nurkassa — hän ei itke pelosta vaan luultavasti kiukusta, koska hänkin oli ehdottanut päällikölle sisäreittiä, mutta sitä ei otettu huomioon aikaisemmin esilletulleista syistä. Kolmas perämies — Hulluksi Kolmoseksi nimitetty — seisoo toimettomana. Toinen perämies on kokeilemassa mitenkä mereen laskettu öljy vaimentaisi myrskyä!

Saan lopulta kapteenilta etäisyydet apuunrienväviin laivoihin. Mutta kun vanhus saapuu hyttiini ristii hän kätensä ja sanoo: Olen valvonut 2 vuorokautta, ajatukseni ei kulje, sanokaa mitä minun pitäisi tehdä! Hän voihtii ja nyyhkyttää. Jos hän olisi ikäiseni tai nuorempi löisin hänelle ensin mustat silmät, mutta tuskin kukaan nuorempi päällikkö olisikaan näin avuton. Yritän selittää hänelle, että meidän on tehtävä laskelmat saatujen tietojen perusteella minkä laivan annamme tulla avuksemme, luonnollisesti sen jonka välimatka ja nopeus on edullisin.

Vanhan, liian vanhan päällikön reaktio on seuraava: Tilataan puhelu Tukholman konttoriin, joka saadaankin heti. Kapteeni kertoo SOS:stä ja hädästä ja ihmettelee nyt miksi varustamo ei ole antanut sähköitse lupaa ottaa kalliita luotseja ja

— Onnittelemme merkkipäivän viettäjiä —



E. Hallamaa



L. Jormakka



L. Suutarinen



H. Lindblad



R. Sjärnstedt

Kesäkuun 3 päivänä 1961 täyttää radiosähköt-
tjä Esko Ensio Hallamaa 60 vuotta. Hän on syn-
tynyt Raumalla. Käytyään 4 lk. Rauman yhteis-
koulua ja suoritettuaan asevelvollisuutensa hän
toimi vuosina 1920—23 radiosähkötäjänä Puo-
lustuslaitoksessa, vääpelinä mm Hangossa, Viipu-
rissa, Kotkassa ja Sortavalassa. Toisen luokan kan-
sainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suor-
itti 9. 6. 1923 ja I luokan tutkinnon 27. 11.
1930. Suomen Radiosähkötäjäliton jäsenenä hän
on ollut 30. 6. 23—6. 12. 26 sekä uudestaan 5.
12. 1932 lukien. Vuodesta 1923 alkaen on radio-
sähkötjä Hallamaa toiminut yhtäjaksoisesti jään-
murtajissa Voima, Sampo, Jääkarhu ja Tarmo.
Talvi- ja jatkosodan aikana hän oli radiosähkötä-
jän tehtävissä laivastossa. Saanut: Vm.1 ja Ts.mm.
Liiton tilintarkastajana hän oli v. 1924, johtokun-
nan varajäsenenä 1935, 1944—45 ja 1960 ja
hallituksen jäsenenä 1955—59. Vuodesta 1945
lukien hän on edelleenkin jäänmurtaja Tarmon
radiosähkötäjänä.

Huhtikuun 18 päivänä 1961 täyttää 50 vuotta
radiosähkötjä Lauri Petteri Jormakka. Hän on
syntynyt Sortavalassa. Keskikoulututkinnon hän
suoritti Sortavalan lyseossa 1928. Kansainvälisen
II luokan radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti
16. 6. 1933 ja I luokan tutkinnon 27. 9. 1938.
SR:n jäsenenä hän on ollut 17. 6. 1933 lukien.

Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut vuosina
1933—37 seuraavissa laivoissa: Helsinki, Anver-
soise, Gertrud, Tilda, Myllykoski ja Veli Ragnar,
yhteensä n. 3½ vuotta. Vuosina 1937—46 hän
oli radiosähkötäjänä ja viestiohjaajana Merivar-
tiolaitoksessa. Talvisodassa hän oli ilmavoimissa
lentosähkötäjänä ja tähystäjänä, jatkosodassa vies-
tiupseerina. Sot.mestari 1938. Vänrikki 1943. Saa-
nut: VR 4 s.a., Vm.1 ja Ts.mm. Harrastuksena
hänellä on metsästys, kalastus ja puutarhanhoito.
Kesäkuusta 1946 lukien hän on edelleenkin radio-
sähkötäjänä Kotkan rannikkoradioasemalla.

Toukokuun 3 päivänä 1961 täyttää radiosähköt-
tjä Leo Johannes Suutarinen 50 vuotta. Hän on
syntynyt Kajaanissa. Suoritettuaan keskikoulutut-
kinnon Kajaanin yhteislyseossa 1928 hän läksi me-
rille, toimien 1928—29 oppilaana koululaiva Fa-
vellissa. Vuosina 1931—32 hän oli puutavara-
alalla Kajaanissa. Kansainvälisen II luokan radio-
sähkötäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1934 ja
I luokan tutkinnon 28. 5. 1954. Liiton jäseneksi
hän liittyi 2. 6. 1934. Laivaradiosähkötäjänä hän
on toiminut seuraavasti: 1934—36 Uuras ja Kemi,
1938—41 Modesta ja 1954 alkaen Finnmerchant,
yhteensä yli 11 vuotta. Radiosähkötäjänä Vaasan
radioasemalla (MVL) hän oli 1936—38 ja Porin
ilmailuviestiasemalla 1945—54. Toimiessaan radio-
sähkötäjänä s/s Modestassa sen ollessa matkalla

ajaa saaristoreittiä! Varustamo: Emme suinkaan
me täällä voi olla tietoisia tilanteesta ja päälli-
köthän itse määräävät mitä reittiä ajetaan. Kut-
sukaa rannikolta pelastusalus apuun, mutta tehkää
se vain silloin jos on todella kysymys elämästä
ja kuolemasta! Kapteeni: Olen niin väsynyt, olen
seisonut komentosilla 48 tuntia, oli hyvä että sain
puhua teidän kanssanne, se rauhoitti minua.
Loppu!

Lyön kapteenia olkapäälle ja sanon: Tämä on
neljäs SOS-tilanteeni, kyllä me selviämme, olkaa
varmoja siitä. Kapteeni: Kiitos sähkötjä, Te siis
luulette että selviämme? Mitäs konttori sanoikaan

— vasta välittömässä hengenvaarassa pyydettyä
pelastusaluksen apua — se maksaa rahaa. Pe-
ruuttakaa siis pelastusalus Achilles!

Kapteeni laivassa, Jumala taivaassa. Menkööt nyt
sitten syteen tai saveen — minä peruutan Achil-
leksen tulon, joka on kaikilla koneillaan ajanut
meitä pelastamaan usean tunnin ajan! Achilles
ihmettelee, mutta palaa Rörvikiin. Sen ei edes
kannata tuhlata polttoainettaan mennäkseen Flo-
röhön.

Kun navigaattoreista ei ole tämän suurempaa
apua ilmoitan yhteisesti kaikille muille rahtilaivoil-
le, että heidän on viisainta kunkin vuorollaan il-

Petsamosta Valparaisoon kaappasivat englantilaiset aluksen kesäkuussa 1941 Orkney-saarten pohjoispuolella, jolloin radiosähkötäjä Suutarinen joutui internoiduksi Man-saarelle joulukuuhun 1944 saakka. Internoituna ollessaan hän toimi lähes koko ajan leirin apulaisjohtajana. Harrastuksena hänellä on kirjoittelu, maissa ollessa puutarhanhoito ja nuorisotyö. Lehtemme vakinaisena avustajana hän on ollut jo useita vuosia ja hänen nasevat, ensisijassa laivaradiosähkötäjän työtä käsittelevät pakinansa ovat herättäneet ansaittua huomiota. Vuosina 1945—51 hän toimi Raittiusliitto Alpha'n sihteerinä Porissa. Syksystä 1960 lukien hän on edelleenkin m/s Simpeleen radiosähkötäjänä. Saa nut: Vm.1.

Toukokuun 24 päivänä 1961 saavuttaa 50 vuoden iän radiosähkötäjä Harald Alarik Lindblad. Hän on syntynyt Perniössä. Kesikoulun hän kävi Loviisan yhteiskoulussa 1928. Toisen luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1934 ja I lk tutkinnon 14. 7. 1939. SR:n jäseneksi hän liittyi 2. 6. 1934. Laivaradiosähkötäjänä hän toimi vuosina 1934—39 yhteensä 5 vuotta seuraavissa laivoissa: Martti Ragnar, Brita, Kastelholm, Ariel, Mercator, Raimo Ragnar ja Inga. Kesällä 1938 ja 1939 hän oli sijaisena Hanko Radiossa. Puolustuslaitoksen palveluksessa hän oli 1940—44 toimien talvisodassa radiosähkötäjän tehtävissä ja jatkosodassa radiokeskuksen päällikkönä PM:ssä. UK:n hän kävi 1940. Luutn. 1943, ylliluutn. 1957. Saa nut VR 4 s.a., VM.2, SK ar. 3 lk. Liiton hallituksen varajäsen hän oli 1947. Harrastuksena hänellä on musiikki. Vuonna 1945 hän toimi ensin Merivartiorykmentissä, siten poliisilaitoksen radioaseman johtajana. Radiosähkötäjänä Malmin ilmailuviestiasemalla hän oli 1945—48 ja huhtikuusta 1948 lukien edelleen lentosähkötäjänä Aero Oy:ssä.

Kesäkuun 19 päivänä 1961 täyttää radiosähkötäjä Runar Rafael Stjärnstedt 50 vuotta. Hän on syntynyt Hagassa. Käytyään keskikoulun Helsingin ruotsalaisessa lyseossa 1928 hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 6. 6. 1930, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähkötäjäliittoon. Ensimmäisen luokan tutkinnon hän suoritti 29. 9. 1936. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut vuosina 1930—45 ja 1951 lukien

moittaa laskettu saapumisaikansa meidän luoksemme ja että positioista sekä nopeuksista ei komentosillallamme — ”muitten kiireellisten tehtävien johdosta” — ehditä saada selvää. Teen tämän kaiken tietoisena siitä, että joskus saattaa tulla oikeudenkäynti, jossa punnitaan meidän kaikkien tekemisiä ja tekemättä jättämisiä.

Kello 13.30 tänä tapahtumarikkaana päivänä saapuu yllättäen luoksemme venäläinen pelastusalus, jonka kanssa minulla ei ole ollut yhteyttä. Nähtyään ajalehtimisemme sen päällikkö neuvoo pumppaamaan vettä nelosen luokkuun, mutta kun vanha laivamme on reikiä täynnä — jos kanteen

Merenkulkuneuvos ALLAN RELANDER 60-vuotias

Huhtikuun 4 p:nä täytti Helsingissä 60 vuotta merenkulkuhallituksen merenkulkuosaston päällikkö ja merenkulkuneuvos Allan Ferdinand Relander.



Hän on syntynyt Mikkelissä, tullut ylioppilaaksi 1919 ja lähtenyt merille 1923. Purjehdittuaan useilla aluksilla hän suoritti yliperämiestutkinnon 1928 Turussa. Purjehdittuaan sen jälkeen perämiehenä hän suoritti merikapteenin tutkinnon Turussa 1931. Oltuaan vielä perämiehenä höyrylaivoissa Vesta, Castor, Oihonna ja Vicia hän oli höyrylaiva

Österhavin päällikkönä. V. 1935 hän luopui merielämästä ja antautui opettajaksi Turun merenkulkuopistoon sekä tuli opiston rehtoriksi 1937. Merenkulkuopetuksen tultua uudelleen järjestetyksi hän siirtyi 1943 kauppa- ja teollisuusministeriön ammattiopetusosastolle merenkulkukoulujen tarkastajaksi. Toimittuaan tässä virassa vuoteen 1946 hän toimi Rannikon ja Sisävesistöjen Laivaliikenteenharjoittajien Työnantajaliiton asiamiehenä v. 1950, jolloin hänet nimitettiin merenkulkuhallituksen merenkulkuosaston päälliköksi ja merenkulkuneuvokseksi. Merenkulkuneuvos Relander on toiminut jäsenenä merenkulkua ja merenkulun opetusta käsittelevissä valtion komiteoissa.

Suomen Radiosähkötäjäliitto onnitteli päivän sankaria kukin ja adressein, joiden luovuttajina olivat liiton puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja toiminnanjohtaja.

seuraavissa laivoissa: Charterhaque, Naxos, Wiima, Gertrud, Rigel, Orion, Polaris, Aldebaran, Wellamo ja Aallotar, yhteensä 25 vuotta. Radiosähkötäjänä Turun ilmailuviestiasemalla hän oli 1945—50. Talvisodan aikana hän oli asepalveluksessa radiosähkötäjän tehtävissä, jatkosodan aikana kauppalaivaradiosähkötäjänä. Maaliskuusta 1959 lukien hän on edelleenkin matkustajalaiva Aallotaren radiosähkötäjä.

lyöt maalaamatta jääneeseen kohtaan pari kertaa moukarilla niin reikä tuli ja ruoste pölisi — ei se neuvo vetele. Pelastusaluksen nimi on Neva ja se neuvoo meitä nyt ajamaan puolittain myötätuuleen ja siten pyrkimään pois vaarallisen rannikon läheisyydestä. Tätä neuvoa noudattaen pelastuimme nipin napin täydelliseltä tuholta. SOS peruutetaan.

Orkaani vaimenee kovaksi myrskyksi ja itsepäinen Nautic — nautamaisen itsepäinen — kääntää keulansa kohti pohjoista. Kohti kylmää napapiiriä, kohti Jäämerta ja Muurmanskia! Välivero laskeutuu.

(Toinen näytös seur. n:ossa)