

ESI-ISÄÄ ETSIMÄSSÄ

Luin äskettäin mielenkiintoisen kirjan ihmis-
taimista, jotka eivät lukeneet. He liikkuvat puissa,
oksilta oksille, laskeutuivat sitten maahan ja alkoi-
vat pitää komentoa luomakunnalle.

Kirjan tekijä on Magnus Dagerbøl ja kirjan
nimi: "Apinasta ihmiseksi". — Dagerbølin kirjan
seitsemän lukua muodostavat ne renkaat, jotka kir-
joittaja fysiikan, geologian, arkeologian, kasvitie-
teen, eläintieteen ja paleontologian tähän astisilla
yhteissaavutuksilla koettaa liittää ketjuksi, jonka
alkupäähän on ankkuroitu apina ja viimeiseen
renkaaseen ihminen.

Kohta kirjansa alussa Dagerbøl suorittaa haus-
kan vertailun. Maapallon iäksi on arvioitu 2000
miljoonaa vuotta. Ihmisen historia alkaa 600.000
vuoden takaa. Kuvitelkaamme maapallon iäksi
2000 miljoonan vuoden sijasta yhtä vuotta, alkaen
tammikuusta. Silloin on nisäkkäitä esiintynyt maa-
pallolla vain kuukauden ajan. Ihmiskunnan kehitys
alkaa silloin kun vuodesta on jäljellä vain 3 tuntia.
ts. joulukuun 31 päivänä klo 21.00. Historiallinen
aika, joka on kestänyt 6000 vuotta, alkaa uuden-
vuoden aattona, vähän ennen kuin kello lyö kaksi-
toista, eli 23.58½.

Uskooko sitten Dagerbøl, että apina, tuo melko
murheellisennäköinen otus on esi-isämme? Lohdu-
tukseksi niille, jotka sitä ehkä vähimmin tarvitse-
vat (sillä onhan tunnettua, että apinaa sukulai-
sekseen vähimmin haluavat sievistelevät hupsut);
me emme polveudu simpansseista emmekä goril-
loista (vaikka olemmekin samaa sukujuurta) vaan
olemme seuranneet omaa erikoista kehityslinjaam-
me. Se kehityslinja on tarkkaan ottaen hämärän
peitossa; hyviä kohteita siinä ovat kaikkien tunte-
mat Jaavan, Pekingin, Heidelbergin ja Neander-
talin ihmiset. Ratkaiseva vaihe kehityksessä on
tapahtunut silloin kun ihmisapina on laskeutunut
puusta ja alkanut liikkua takaraajojensa varassa.
Hän on alkanut "keräämään ja tunnustelemaan
esineitä, valmistamaan tarvekaluja ja aseita." Hän
on alkanut käyttämään käsiään muuhun kuin ok-
salta oksalle hyppimiseen. Dagerbøl korostaa kuin-
ka hyvä on, että esim. koiralla ei ole erikoistu-
neita käsiä; sillä on siksi suuret aivot, että se ky-
kenisi helposti sulkemaan ja avaamaan ovia ja
tekemään kaikenlaisia kepposia. — Suurimman
kepposen minun mielestäni on kuitenkin tehnyt
apina, jos se kerran tulevaisuudessa pystytään
osoittamaan esi-isäksemme.

"Haluan aina kaikista asioista tietää totuuden,
olkoon tuo totuus kuinka epämiellyttävä tahansa",
sanoo Russell. Samoin eivät ajattele kaikki ihmi-
set ja siksi kai elämällä onkin oma viehätöksensä.
Neandertalin ihminen, muutamane luineen, aiheutti
noin sata vuotta sitten kovaa suuttumusta, joudut-
tuaan päivänvaloon luolasta. Professori Schaffhau-
sen — jolle luut vietiin — totesi, että ne olivat
vanhimmat ihmistyyppin luut, mitkä siihen men-

nessä oli Euroopassa vedetty esiin. Lyhyet ja vah-
vat hyvin taipuneet jalat ja painava vartalo muis-
tutti ihmisapinaa. Tällaista teoriaa monet pitävät
henkilökohtaisena loukkauksena. Sanottiin, että
tämä yksilö on sairastanut, hänellä on ollut kihti
tai sitten hän on ollut idiootti. "Toiset sensijaan
menivät toiseen äärimmäisyyteen ja väittivät, että
näitä ominaisuuksia hyvin saattoi esiintyä yksityi-
sissä nykyihmisissäkin."

Melkoista oveluutta osoittaa nykyaikana elävä
sukulaisemme (joka kenties voisi paljastaa salai-
suuden); Borneon ja Sumatran alkuasukkaat kut-
suvat orankia nimellä metsäihminen ja nämä alku-
asukkaat väittävät, että oranki kykenee puhumaan
varsin hyvin, mutta karttaa sitä pelosta, että se
tällöin pannaan töihin!

Totuudet ovat jatkuvassa liikkeessä ja muuttu-
vat alati; niitä karsitaan ja kehitetään edelleen.
Mutta vähäinen on yleensä tunnustus, minkä nämä
totuuden etsijät saavat kun he ovat yhden salai-
suuden selvittäneet. Keksittyään verenkierron sanoi
Harvey, että hän pelkäsi kertoa siitä ihmisille
"koska vanhan kunnioitus vaikuttaa kaikkiin ihmi-
siin". Kun Aleksis Kivi aikanaan kirjoitti kaunista
suomea, sanoi Ahlqvist hänen kirjoittavan sontaa.
Paleontologit ovat ehkä kaikkein ikävimmässä ase-
massa vetäessään esiin vanhoja luita. Sitä kuinka
paljon he vielä, tutkimusvälineitten parannuttua,
tulevat muuttamaan maailmankuvaamme, emme ky-
kene sanomaan, mutta sen, kuinka viileäksi he
tieteellisellä työllään ovat elämänpiirimme luoneet,
kaikkine sielullisine jännitystiloineen, sen me tun-
nemme jos yleensä mitään tunnemme. Ja jos hei-
dän oletamuksensa pitävät paikkansa, voidaan tu-
levien polvien henkinen tasapaino turvata vain
kasvatusjärjestelmäämme muuttamalla. Tällaiset tut-
kijat eivät todella ajattele ihmiskuntaa, enempää
kuin ihmiskuntakaan ajattelee heitä; liikemies voi
päästä tietosanakirjoihinkin, mutta esim. sellainen
kuuluu eläintieteilijä kuin Broom puuttuu niistä.
Tärkeämpää tuntuu olevan, että saa kaupat onnis-
tumaan, kuin että löytää "ihmeellisimmät ham-
paat mitä maailmanhistoriassa on milloinkaan
nähty", mikä oli yksi Broomin monista töistä.

Dagerbølin kirjassa on koko joukko kuvauksia
nerokkaista ja uutterista tiedemiehistä, jotka mitä
älyllistyttävimmillä keinoilla ovat päässeet käsiksi
himoitsemiinsa luihin. — Minä muistan ajan,
jolloin liikemiehetkin olivat kiinnostuneita luista;
sota-aikana niitä oikein jonotettiin, kun ei lihaa
saanut.

Lopuksi tietoja kirjoittajasta. Magnus Dagerbøl
on tanskalainen eläintieteilijä ja nimenomaan ni-
säkkäiden tutkija. Erikoisala ihmisen kehitys jää-
kaudesta nykyaikaan. Tehnyt huomattavia luulöy-
töjä Tanskasta.

J. E. J.

**UUSI RADIO-OHJESÄÄNTÖ JA RADIOLISÄOHJESÄÄNTÖ on ilmestynyt suomennok-
sena. Se on huolella luettava. Huomaat monia muutoksia!**

- Cutty Sark -

Käsi sydämelle, merimies! Mitä merkitsee nimi Cutty Sark? Ei, en kysynyt mikä, on Cutty Sark — eihän se mikään arvoitus ole, jokainen merimieshän tietää, että se on eräs purjelaiva. Mutta todellakin, mitähän tuo nimi oikein merkinnee. Aivan yllättävää. Laivan nimeksi nimittäin. Se on suomeksi: 'Lyhyt paita'.

Päästäksemme jyvälle, meidän on alettava hie-
man kauempaa, erästä Skotlannin kansallisrunoilij-
an, Robert Burns'n runosta, nimeltä Tam o' Shanter. Tässä runossa kerrotaan muutamasta tuonnimisestä veikosta, joka ei kuulunut aivan Luo-
jan kaikkein parhaimpiin lapsiin, vaan silloin tällöin hakshti hilpeään seuraan ja imaisi päänsä täyteen. Eräänä iltana kun noin oli taas käynyt ja Tam oli tammallaan Megillä ratsastamassa ko-
tiin, hän kirkkomaan ohi ajaessaan näki siellä olevan käynnissä noitien tanssin. Ei aikaakaan kun noidat havaitsivat Tamin ja kirmasivat hä-
nen kimppuunsa. Tam kannusti Megiään ja on-
nistuikin saavuttamaan pienen puron — noidat-
han, kuten tunnettua eivät pääse virtaavan veden yli. Yksi noidista kuitenkin, Nannie-niminen —
joka oli koko joukossa ainoa nuori ja kaunis —
oli päässyt niin lähelle, että sai tartutuksi Meg-
tamman häntään juuri kun se hyppäsi puron yli. Tam selviytyi, mutta Megin häntä jäi Nannien käteen. Ja Nanniella, noidista nopeimmalla oli
yllään paras vaatekappaleensa, joka sattui olemaan vain pieni paita — skotlannin kielellä 'cutty sark'.

Jostakin merkillisestä syystä tämä Burns'n runo viehätti tavattomasti laivanvarustaja Jack Willisiä niin, että kun hänen uusin aluksensa vuonna 1869 laskettiin vesille, se sai nimekseen "Cutty Sark" ja sen keulakuvana oli noita Nannie. Olihan tässä tietysti vertauskuvallisuutta mukana sikäli, että Nannie oli nopein noidista ja aluksesta piti tule-
man nopeampi kuin mikään muu senaikainen si-
sarensa. Niinkuin todella sitten tulikin.

Mutta 'Cutty Sarkista' on jälellä muutakin kuin vain pelkkää tarua. Jokainen Lontoossa käynyt merimies on varmasti tullut ainakin sivumennen nähneeksi Greenwichissä Thamesilla makaavan pie-
nehkön, varsin hyväkuntoisen purjelaivan. Sen so-
lakka, linjakas runko ilahduttaa silmää ihastutta-
villa muodoillaan sellaista, joka ei mitään ym-
marrä purjelaivoista. Vaistomaisesti aavistaa, että
tuossa on jotakin erikoista silmien edessä. Se poik-
keaa kaikista muista.

Cutty Sark oli — ja onhan se tietysti vieläkin —
klipper. Se oli nimenomaan rakennettu teen-
kuljetuslaivaksi Kiinasta Eurooppaan. Nämä klip-
perit olivat yleensä melko pieniä aluksia, DW

tuossa tuhannen ja kahdentuhannen tonnin väli-
mailla. Se, mikä niissä oli erikoista, oli niiden
rungan muoto, joka oli suunniteltu nimenomaan
nopeutta silmälläpitäen sekä tavattoman suuri
purjepinta-ala ja siitä johtuva raskas takila. Cutty
Sark tarvitsi peräti 400 tonnia painolastia py-
syäkseen ylimalkaan pystyssä. Ja sehän on tavaton
määrä noin pieneen alukseen. Kerran sattui Lon-
toossa, että kun alusta purettiin, unohdettiin sa-
malla lisätä barlastia, Cutty Sark kellahti kyljel-
leen ja yksi sen raakapuista painui läpi rantamaka-
siinin katon.

Ei Cutty Sark ollut suinkaan ainoa klipper. Niitä oli monta muutakin, nopeudessa melkein yhtä ilmiömäisiä. Oli Titania, Thermopylae, Caliph, Blackadder, Sir Lancelot ja monta muuta. Klipperityyppi keksittiin oikeastaan Amerikassa —
Bostonissa. Kun britit huomasivat, että jenkit oli-
vat kerrassaan valtaamaisillaan kaukoiden kaupan,
heille tuli kiire panna hanttiin ja ainoa keino oli tietysti rakentaa yhtä nopeita — ja mieluum-
min nopeampia aluksia. Ja niin kävi, että jenkkien oli kuin olikin luovuttava kilpailusta.

Klipperit olivat nimenomaan teelaivoja. Vaikka asiantuntijoiden mielestä teen olikin oltava jon-
kun aikaa merellä saadakseen oikean arominsa, liian pitkä aika sentään vaikutti haitallisesti. Ja lisäksi tietysti vaikutti sekin tosiseikka, että se, joka ensimmäisenä sai uuden teesadon Kiinasta Eurooppaan, pisti taskuihinsa myös suurimman voiton. Kilpailu tuosta ensimmäisestä lastista olikin kiivasta ja ankaria kamppailuja käytiin vellovilla valtamerillä. Vallan uskomattomia matkoja suori-
tettiin. Mainittakoon nyt niistä vain esimerkkinä —
niitä olisi muitakin — että Cutty Sark suoritti matkan Englannin kanaalista Australiaan — from pilot to pilot — lähes 13.000 meripeninkulmaa 75 vuorokaudessa. Laskekaapas itse, mitä siitä syntyy keskinopeudeksi. Uskokaa tai älkää, se on noin 170 mailia vuorokaudessa. Ja tämä suoritettiin purjealuksella. Ja kun muistetaan, että tuohon aikaan mahtuu jo koko joukon heikkojakin tuulia, on ajoittain pitänyt mennä luiaa. Cutty Sark teki-
kin useaankin otteeseen jopa 17,5 solmun vauhtia ja päästeli joskus vuorokausikaupalla tuossa 13—15 solmun vauhdilla. Se oli semmoista menoa, etteivät lähestulkoonkaan kaikki nvkyäian trampit siihen pysty. Cutty Sarkin loistonpäivinä ei maail-
massa todella ollutkaan yhtään ainoata alusta — ei edes sotalaivaa — joka sopivan tuulen sat-
tuessa olisi kyennyt kilpasille sen kanssa.

Vaikka höyryaluksessakin päällikkö voi vaikut-
taa melkoisestikin laivansa saavutuksiin, purjelai-
voissa menestymisen tai epäonnistumisen riippui melkein yksinomaan kapteenista. Taitava ja asiansa

Satu sieltä ja täältä

Enkelit lensivät, lensivät ja leikkivät lähellä Venus-tähteä, kun eräs näistä, hieman yksinäinen, huomasi kummallisen möhkäleen vilahtavan ohitse. Enkeli liiti sen perässä, tavoitti, istahti sen selkään ja jatkoi huimaa menoaan. — Ahaa, mietti enkeli! Tämä on Maasta! Siellä on varmasti taas sota.

Enkeleillä on lempeät ajatukset, eivätkä ne pidä sodasta. — Oi voi, mietti pieni yksinäinen enkeli. Voi voi, taas siellä on sota.

Enkeli muutti raketin (sillä Maasta ammuttu raketti se oli) suuntaa ja lensi sillä takaisin sinne mistä oli tullut, keskelle enkelijoukkoa, niin että tämä pyrähti hajalleen kuin varpusparvi.

— Mitä sinä oikein meinaat, huusi eräs enkeleistä? Pieni enkeli teki rohkeita silmukoita, syöksyi väliin kuin Stuka, vihelsi menessään, kohosi taas ja nauroi kaiken aikaa. — Minä, se huusi toisille, olen saanut postia Maasta!

Pieni enkeli pysäytti raketin ja toiset tulivat sitä ihmettelemään. No nyt, sanoi eräs, nyt pääsevät vehkeillään jo näin pitkälle! Taivas siirtyy aina vain korkeammalle. Vielä äsken saimme leikkiä rauhassa. Kuun tuntumassa, nyt sinne ei ole menemistä! Kohta ei taivasta enää olekaan!

Muutamat enkeleistä alkoivat itkeä. Mutta, sanoi pieni enkeli, tahtovathan ihmisetkin leikkiä. Sitäpaitsi, heidän leikkinsä voi loppua hyvin lyhyeen jos todella sota syttyy. — Se on totta, huomautti joku, jos sota syttyy, niin leikit loppuvat kerta kaikkiaan. — Miksi, kysyttiin taas, miksi he sotisivat? Minkä vuoksi yleensä sota syttyy? — Sota syttyy, sanoi isokokoinen enkeli, koska ihmisillä on niin monta ideologiaa ja he ovat niin

aktiivisia toimimaan oman ideologiansa puolesta. Nimenomaan, ihmisen aktiivisesta luonteesta se sota johtuu. — Mutta, sanoi pieni yksinäinen enkeli, miksi he käyttävät aktiivisuutensa sotaan? Miksi he eivät viljele kukkia, ruoki lintuja ja köyhiä, leiki piilosilla oloa, kuuntele musiikkia ja lue Topeliusta? — Koska, sanoi isokokoinen enkeli, ihmiset eivät tunne totuutta. Totuus on kaunis, ystävänä, eikö olekin? Mutta, jatkoi isokokoinen enkeli, eräänlainen totuus se on tämä Maasta lähetetty rakettikin, koska se kerran on tässä. Kyllä se on. Mitähän me tällä tekisimme? — Lähetetään se takaisin Maahan, riemuitsi joku. Ja kirjoitetaan sen kylkeen: terveisiä Venuksesta! — Se olisi, sanoi isokokoinen enkeli liian yksinkertaista ja kaikki yksinkertainen on suurta, eivätkä ihmiset saa tulla osallisiksi liian suuresta eläessään. Ei, meidän on peräännyttävä hyvässä järjestyksessä: jos ihmiset valloittavat tämän auringokunnan, me siirrymme toiseen, onhan täällä tilaa. — Mutta, sanoi eräs, sehän on vääryyttä! Minä en anna periksi enää tuumaakaan! Kuun maisemat me olemme jo menettäneet! — Sinähän, sanoi isokokoinen enkeli, puhut kuin ihminen.

Enkelit eivät tienneet mitä he olisivat raketilla tehneet ja palasivat leikkeihinsä, jättäen raketin omille teilleen. Mutta pieni yksinäinen enkeli, joka oli raketin löytänyt, ei malttanut siitä luopua, vaan istuutui sen selkään, hyväili sitä, puheli sille, avasi pienen luukun, katsoi että kukaan ei nähnyt, ohjaili hetken raketin radiolaitetta ja teki sen mitä ei olisi pitänyt.

Maan päällä lepäävän suuren valtakunnan syrjäisessä kolkassa istui korkean rakennuksen ylim-

osaava mies, joka tunsu laivansa, pystyi ottamaan irti kaiken mahdollisen siitä, tiesi täsmälleen, kuinka paljon riepua oli mahdollista vetää ylös. Cutty Sarkin päällikkönimistö on ainutlaatuinen. Yhtä ainoata poikkeusta lukuunottamatta kaikki sen päälliköt olivat erinomaisia merimiehiä, rohkeita ja taitavia. Heistä mainittakoon ensisijassa kapteenit Moodie, Wallace ja Woodget, joiden komennossa Cutty Sark suoritti kaikkein loistavimmat matkansa. Nimenomaan Wallacea alus totteli kuin hyvinopetettu hevonen. Sanottiin, että Wallace rakasti laivaansa ja laiva häntä. Ikävää vain, että Wallace ilman omaa syytään joutui sellaisen hermojännityksen alaiseksi, että hän murtui ja teki itsemurhan hyppäämällä yli laidan.

Oli kuin kohtalon ivaa, että samana vuonna kuin Cutty Sark lipui telakasta vesille, avattiin liikenteelle Suezin kanava, joka tapahtuma merkitsi purjelaivojen aikakauden lopun alkua. Hiljaa mutta varmasti konevoimalla kulkeva alus työnsi tieltään merten vinttikoiran, purjelaivan. Eivät edes klippereiden kaltaiset vauhtihirviöt pystyneet selviämään kilpailusta pitkän päälle. Ne eivät ahtaan Punaisenmeren vuoksi voineet käyttää hyväkseen Suezin uutta oikotietä vaan joutuivat

yhä kiertämään Hyväntoivon niemen. Nopeutta oli kyllä riittämiin, mutta matka oli niin paljon pitempi, ettei vauhti voinut korvata menetettyä aikaa. Yhä vaikeammaksi ja vaikeammaksi kävi edullisten teeraktien saanti, kunnes ne lopuivat melkein kokonaan ja niin kävi Cutty Sarkillekin, että se siirrettiin Australian villalinjalle. Tässä ei enää nopeus ollut ensiarvoinen tekijä. Pääasiana oli saada alukseen lastia mahdollisimman paljon. Monet vuodet Cutty Sark sitten palvelikin uudessa tehtävässään moitteettomasti, kunnes uusi tulokas, höyrylaiva, sekaantui siihenkin. Paitsi sitä, että rahtien hinnat laskivat, niitä oli yhä vaikeampi saada ja oli turvauduttava tilapäisrahteihin.

Purjelaiva oli kuoleva liikenneväline. Varsinkin viime vuosisadan viimeinen vuosikymmen koitui kohtalokkaaksi. Yksi toisensa jälkeen katosivat klipperit tärkeiltä rahtireiteiltä. Omistajat myivät ne ja näin kävi Cutty Sarkillekin. Vuonna 1895 Jack Willisin poika, John Willis möi kuulun aluksen Portugaliin. Ja siitä koitui todellinen alennuksen aika. Klipperit olivat kuuluisia paitsi nopeudestaan, myös erinomaisesta kunnostaan. Niitä hoidettiin ja puhdistettiin kuin rotuhevosia ja kapteenit ja varustamot suorastaan kilpailivat siitä,

TYÖTURVALLISUUTTA YHTEISVOIMIN

Vapaaehtoinen yhteistyöhön perustuva työturvallisuustoiminta

Vuoden 1958 yleistä työturvallisuuslakia sovelletaan kun on kysymys laivatyöstä, jota suoritetaan aluksen lastauksessa tai purkauksessa. Lakia ei kuitenkaan sovelleta muuhun aluksella suoritettavaan laivatyöhön. Siten joutuu kaikki se työ, jota tehdään aluksen ollessa merellä, lain soveltamispiirin ulkopuolelle.

Mahdollisuudet lainsäädäntöteitse saavuttaa toivottu tulos mitä aluksen työturvallisuuteen ja palosuojeluun tulee ovat rajoitetut. Huolimatta siitä kuinka perusteellisia ja yksityiskohtaisia lainsäädännöksiä annetaan niin jäävät työtapaturmat suureksi osaksi riippuvaisiksi **inhimillisistä tekijöistä**.

Taitamattomuudelle, varomattomuudelle ja hätäilylle säännökset eivät mahda paljonkaan, elleivät merimiehet itse oivalla niiden tarkoitusta.

Oivaltaen tehokkaan ja yhteisen työturvallisuustoiminnan merkityksen aluksissa merenkulun työmarkkinajärjestöt sen tähden vapaaehtoisesti ovat yhteisesti perustaneet **"Kauppalaivaston Työturvallisuuslautakunta — Handelsflottans Arbetsskyddsmänd"**in, jonka tehtävänä on edistää ja tehostaa työturvallisuutta merimiesten keskuudessa.

Lautakunta toimii neuvoa antavana elimenä.

mässä kerroksessa, lasikupolin alla, vanha herra. Istui mukavasti tuolissa radiolaitteet korvillaan ja kuunteli kaukaista piipittävää ääntä. Äkkiä hänen katseensa jähmettyi, leuka lokahti alas ja kaikki oli ohi.

Viisi päivää ennätti mies kulkea ympäri paikkakuntaa kertomassa että oli kuullut seuraavaa: Terveisiä Venuksesta, Terveisiä Venuksesta. Sitten mies vietiin hoidettavaksi mutta kun hänessä ei havaittu mitään erikoista (paitsi että hän on valtakunnan yleiselle ajattelutavalle vaarallinen), hänet siirrettiin pienen puutarhan hoitajaksi loppuiäkseen. Ja mies oli onnellinen.

J. E. J.

kenen alus oli hienoimmassa kunnossa. Niiden maalaus oli aina moitteeton, messinki ja pronssi kiilsi kirkkaana ja lakkaukset hohtivat. Portugalilaiset eivät paljon perustaneet Cutty Sarkin ulkomuodosta. Hoidon puutteesta se hiliälleen rapistui. Sen alunperin kiiltävänmustat kyljet maalattiin epämääräisen harmaiksi ja sen takilaa reposteltiin jos millä tavoin. Ja viimein sitten siitä oli muokattu todellinen sekasikiö, joka ei ollut yhtään mitään. Sillä oli huonostihoidettu klipperin runko, mutta sen yläpuolella kohosi kuunarin takila, joka ei millään tavoin vastannut aluksen perusominaisuuksia. Vain perusteellisesti tarkastellen siitä sentään asiantuntia vielä saattoi tuntea Cutty Sarkin. Ei edes nimi kelvannut, vaan se kastettiin uudelleen Ferreiraksi. Kun merimiehet sattuiivat sen näkemään jossakin hämärässä pikkusatamassa jollakin maailman kulmalla, siihen tuskin vilkaistiinkaan, korkeintaan säälivästi hymähdellen todettiin: "Vanhus parka".

Mutta vaikka kohtalo olikin kohdellut noin kaltoin Cutty Sarkia, ei se sentään ollut kokonaan

O T E

Kauppalaivaston Työturvallisuuslautakunnan säännöistä:

1 §.

Lautakunnan nimi on "Kauppalaivaston Työturvallisuuslautakunta — Handelsflottans Arbetskyddsnämnd" ja sen kotipaikka on Helsingin kaupunki.

2 §.

Lautakunnan tehtävänä on edistää ja tehostaa merimiesten työturvallisuutta Merenkulun Työntantajaliittoon ja Utrikessjöfartens Arbetsgivareföreningiin kuuluvissa kauppa-aluksissa.

3 §.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi lautakunta toimii neuvoa-antavana elimenä merimiesten työturvallisuuskysymyksissä, joihin on luettava myös paloturvallisuus. Tällöin on huomiota kiinnitettävä työturvallisuuden opetukseen harjoittamalla tarpeellista tiedotus- ja valistustoimintaa.

4 §.

Lautakuntaan kuuluu kuusi jäsentä, yksi kustakin allekirjoittaneista merenkulun työmarkkinajärjestöistä. Kullakin jäsenellä tulee olla henkilökohtainen varamies. Lautakunta valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan yhdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan siten, että lautakunnassa on vuorollaan puheenjohtajana kunkin allekirjoittaneen järjestön edustaja.

Lautakunta on päätösvaltainen kun vähintään neljä jäsentä on läsnä kokouksessa.

Lautakunnan päätösten tulee olla yksimielisiä.

5 §.

Lautakunta kutsuu sihteerin, jonka tehtävänä on toimia esittelijänä lautakunnassa. Sihteerille kuuluu sen lisäksi pöytäkirjan pitäminen lautakunnan kokouksissa sekä kirjeenvaihdon ja arkiston hoito.

6 §.

Lautakunnan nimen kirjoittavat puheenjohtaja ja sihteeri yhdessä.

unohtunut ihmisten mielistä. Ainahan on olemassa joitakin, joita kiehtoo meri ja merillä suuret saavutukset. Cutty Sark oli aikanaan liian kuuluisa vaipuakseen kokonaan unhoon. Siitä ja sen matkoista keskusteltiin yhä varsinkin merimiespiireissä. Ja sattuipa niin onnellisesti, että oli olemassa muuan nainen, Mrs Dowman — merikapteenin leski, muuten — joka saattoi nyt tehdä suurenmoisen teon. Kapteeni Dowman oli ostanut Cutty Sarkin takaisin Portugalista pannakseen sen vielä merikuntoon, mutta oli kuollut. Leski peri muun muassa Cutty Sarkin. Mutta — ja tässä on juuri suurenmoisuus — hän ei myynytkään alusta enimmän tarjoavalle vaan kunnosti ja uudelleentakiloi sen ja lahioitti sitten aluksen Thames Nautical Training Collegelle museo- ja koulutuslaivaksi.

Ja niinpä Cutty Sark jälleen kelluu sirona ja sulavaliniaisena Thames-virralla muistona siltä ajalta, jolloin purjelaiva oli saavuttanut täydellisyytensä ja merimiestaito huippunsa.

50-VUOTIAITA



V. E. Aro

Elokuun 5 päivänä 1961 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Väinö Einari Aro. Hän on syntynyt Hattulassa. Keskikoulututkinnon hän suoritti Hämeenlinnan lyseossa 1930. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän todistuksen hän sai 31. 8. 1937 ja I luokan todistuksen 24. 5. 1950. Liiton jäsenenä hän on ollut 1. 9. 1937 lukien. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut 1937—1951 seuraavissa laivoissa: Snabb, Winha, Wirma, Ivalo, Bjarmia ja Orion, yhteensä n. 13 vuotta. Kotkan rannikkoradioasemalla hän toimi radiosähkötäjänä 1947 ja 1950—1953 noin 3 vuotta. Vuosina 1930—1932 hän oli puhelinasentajana Hämeenlinnan Puhelinyhtiössä ja 1934—1937 eri sähkö- ja radioliikkeissä. Syyskuusta 1953 lukien hän on edelleenkin radiosähkötäjänä Helsingin radioasemalla Keimolassa.

50 vuotta täyttää elokuun 7 päivänä 1961 radiosähkötäjä Vilho Erland Hannula. Hän on syntynyt Lapinjärvellä. Keskikoulun hän kävi Orimattilan yhteislyseossa 1929. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 31. 8. 1937 ja Suomen Radiosähkötäjäliiton jäseneksi hän liittyi 1. 9. 1937. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut n. 20 vuotta 1937 alkaen seuraavissa laivoissa: Charterhague, Margareta, Kontio, Inari, Marita, Marieborg, Berna ja toukokuusta 1961 lukien edelleen m/s Kronoborg.

7 §.

On pyrittävä siihen, että jokaisessa allamainittuihin työnantajaliittoihin kuuluvassa aluksessa on lautakunnan nimeämä **työturvallisuusasiamies**, jolle vahvistetaan erityinen ohjesääntö.

Merenkulun Työnantajaliitto r.y.
Utrikessjöfartens Arbetsgivareförening r.f.
Suomen Laivanpäälystöliitto r.y.
Suomen Konepäälystöliitto r.y.
Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y.
Suomen Merimies-Unioni r.y.

Tämän yhteisen työturvallisuuslautakunnan kautta voitaneen luoda hyviä edellytyksiä alusten työturvallisuustoiminnan edistämiseksi ja tehostamiseksi.

Vain aktiivinen ja molemminpuolinen tuki ja yhteistyö työnantajien, työnjohtajien ja työntekijöiden välillä voivat estää työtapaturmia ja tulipaloja aluksissa.

Vuodesta 1961 on jo puolet kulunut, mutta Suomessa urheilutoiminta on vasta viimepäivinä päässyt todenteolla käyntiin. Mennyt viikonvaihe pääkaupungissa vietettiinkin urheilun ja ulkoilun merkeissä. Aktiiviurheilijat aloittivat tulostehtailulla eri lajien parissa. Sitä samaa voitaneen sanoa merenkulkijoistakin. Heistä mainittakoon Lasse Maisilan jo toistamiseen parantama pohjoismainen kuulaennätys 15,08 m ja lisäksi hyvät yritykset korkeudessa 181 cm, joka tällä kertaa oli vielä liikaa.

Pohjoismaisessa yleisurheilumaaottelussa olemme kolmantena Norjan pitäessä jumbon sijaa. Paiktaksemme viime vuotista häviötämme on meille loistavasti alkanut yleisurheilukesä taisteltava kaikella kunnialla voitokkaasti loppuun paljon jännitystä ja iloa tuottavan urheilun parissa.

Alukset

1. m/s Finnbirch	26 460 p
2. m/s Pohjanmaa	22 684 „
3. s/s Ramsö	22 153 „
4. m/s Finnstar	15 578 „
5. s/s Finlandia	13 674 „
6. s/s Hamnö	13 571 „
7. m/s Lillgaard	3 716 „
8. m/s Kaipola	3 288 „
9. s/s Brita	2 145 „
10. m/s Finnmerchant	2 076 „

SHOY-pisteet

1. m/s Pohjanmaa	160 p
2. s/s Finlandia	120 „
3. m/s Ostrobotnia	22 „
4. m/s Pollux	11 „
s/s Hektos	11 „
s/s Patria	11 „
5. s/s Rhea	5 „

Jalkapallo

	ot.	v	t	h		
s/s Ostrobotnia	2	2	0	0	5—1	4 p
m/s Aragona	2	0	0	2	1—10	0 „
m/s Atlanta	2	1	0	1	4—3	2 „
m/s Simpele	1	1	0	0	3—2	2 „
s/s Otto	1	1	0	0	4—1	2 „
m/s Actinia	1	0	0	1	1—3	0 „
s/s Finlandia	1	0	0	1	0—2	0 „
m/s Finnmerchant	1	0	0	1	2—3	0 „
s/s Hektos	1	0	0	1	1—3	0 „
s/s Patria	1	0	0	1	1—4	0 „

Pöytätennis

m/s Aragona	2	0	1	1	5—11	1 „
-------------	---	---	---	---	------	-----

Pohjoismainen sijoitus

1. Ruotsi	506 229,2	pistettä
2. Tanska	385 014,0	„
3. Suomi	313 287,5	„
4. Norja	216 929,0	„

Tuloksia (miehet)

100 m		
1. Kolehmainen	Finnbirch	12,3 sek
2. Kemppi	„	12,8 „
Töyrylä	„	12,8 „

KULTA- MITALI- MIES



Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen kultamitalien jakotilaisuudessa 2. 6. 61 luovutti laivanvarustaja Matti Nurminen kultamitalin radiosähköttäjä Ake Söderlundille.

Onnittelemme.

KIITOS

Sydämelliset kiitokseni liittomme hallitukselle, Oy Finnlines Ltd:lle, Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle, Finnmerchant'in ja M/S Simpeleen päällystölle ja miehistölle sekä kaikille niille ystäville ja tovereille, jotka kauniilla tavalla muistivat minua merkkipäivänäni arvokkain lahjoin, kukkalähetyksin sekä sähkösanomin.

Leo Suutarinen

Jäsenmaksut

Jäsenmaksujen suoritus aika päättyi 1. 6. 1961. Vielä maksamatta olevia jäsenmaksuja suoritettaessa on siihen lisättävä lisämaksu, joka laivoissa toimivilta on 500 mk ja muilta 250 mk. Mikäli jäsenmaksusta on jo puolet suoritettu mainittuun määräpäivään mennessä, on lisämaksusta tällöin suoritettava vain puolet. Kiirehtikää jäsenmaksujenne suoritusta.

Maisila	Finlandia	12,8	„
3. Marttala	Finnbirch	12,9	„
K u u l a			
1. Maisila	Finlandia	15,08	m
2. Kemppi	Finnbirch	11,75	„
3. Soisalo	Pohjanmaa	11,71	„
4. Rajala	Ramsö	11,30	„
P i t u u s			
1. Maisila	Finlandia	5,60	m
2. Siren	Pohjanmaa	5,25	„
3. Kolehmainen	Finnbirch	5,07	„
4. Kemppi	„	5,05	„
K o r k e u s			
1. Maisila	Finlandia	175	cm
2. Järvinen	Hamnö	153	„
3. Kolehmainen	Finnbirch	150	„
Töyrylä	„	150	„
4 - o t t e l u			
1. Maisila	Finlandia	2433	p
2. Kemppi	Finnbirch	2145	„
3. Holström	Brita	1668	„
4. Töyrylä	Finnbirch	1656	„
5. Kolehmainen	„	1655	„

Helsingissä 6 p:nä kesäkuuta 1961

Kauppalaivaston Huoltoneuvosto ry.

TOIMIPAikkojen VAIHDOKSET LAIVOISSA

AJALLA 1. 4.—31. 5. 61

7. 3. 61	Aarnio Seppo	m/s Orion
19. 3. 61	Fagerström Ulf	s/s Maria
22. 3. 61	Suokas Sakari	s/s Annette
27. 3. 61	Sihvo Aarne	m/s Pohjanmaa
27. 3. 61	Nousiainen Taneli	m/s Titania
4. 4. 61	Kotoharju Jorma	m/s Finnbirch
5. 4. 61	Turunen Sakari	s/s Tiuri
6. 4. 61	Läike Uljas	s/s Eira
7. 4. 61	Mononen Helmer	m/s Kronoborg
10. 4. 61	Lundqvist Erik	s/s Hamnö
10. 4. 61	Abrahamsson Kurt	m/s Eckerö
12. 4. 61	Tiippa Esko	s/s Leo
13. 4. 61	Roos Ingvald	s/s Argo
13. 4. 61	Pakarinen Maija	m/s White Rose
14. 4. 61	Leppäranta Reino	s/s Walma
15. 4. 61	Sihvonon Ismo	s/s Modesta
17. 4. 61	Kalmi Sulo	m/s Saimaa
18. 4. 61	Nyysinen Reijo	m/s Triton
19. 4. 61	Lindroos Harry	Jm. Sampo
20. 4. 61	Mervi Pohto	m/s Hesperus
20. 4. 61	Karvinen Onni	s/s Brita
20. 4. 61	Jussila Paavo	s/s Rigel
25. 4. 61	Långholm Bo	m/s Sirius
29. 4. 61	Lemberg Rolf	m/s Havskaar

Vapaina 30. 4. 61 Guy Grahn, Bertel Virkkumaa ja Lauri Kyllönen.

1. 5. 61	Roos Jorma	m/s Inga
2. 5. 61	Hovikoski Pekka	m/s Skandia
3. 5. 61	Viirilä Pekka	s/s Kari Ragnar
4. 5. 61	Astola Reino	s/s Pomo
7. 5. 61	Kyllönen Lauri	s/s Ostrobotnia
8. 5. 61	Ekman Jerker	s/s Sisukas
6. 5. 61	Sundblom Lennart	s/s Bore I
6. 5. 61	Moilanen Martti	s/s Ansio
6. 5. 61	Penttinen Eero	s/s Hamnö
6. 5. 61	Valta Matti	s/s Aura
9. 5. 61	Tuominen Yrjö	m/s Corona
12. 5. 61	Santala Toivo	s/s Argo
15. 5. 61	Arjovuo Eino	s/s Airisto
15. 5. 61	Jaamala Seppo	m/s Herakles
15. 5. 61	Kaski Arvi	s/s Adeny
16. 5. 61	Ihalin Rainer	s/s Bodal
16. 5. 61	Roos Ingvald	m/s Iniö
17. 5. 61	Oikarinen Simo	m/s Taurus
17. 5. 61	Nordin Karl	s/s Kastelholm
18. 5. 61	Grahn Guy	m/s Olav
19. 5. 61	Liittola Reino	s/s Ramsö
19. 5. 61	Sihvo Aarre	s/s Brita
20. 5. 61	Tuohisto-Kokko Antero	t/s Pronto
23. 5. 61	Manninen Juhani	s/s Atlas
24. 5. 61	Karstinen Kyösti	s/s Advance

Vapaina 31. 5. 61 Bertel Virkkumaa, Esko Elo, Eero Nyssönen, Pertti Särkkä, Onni Karvinen, Heikki Ojala, Juhani Sucksdorff, Pekka Kostamo.

Radiosähköttäjä Esko Hallamaan täyttäessä 3. 6. 1961 60 vuotta kävi liiton hallitus kokonaisuudessaan onnittelemassa toimekasta merkkipäivän viettäjä. Kukien ohella luovutettiin hänelle ansiokkaasta toiminnastaan radiosähköttäjänä ja hallituksen jäsenenä Liiton kultainen ansiomerkki.

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA

1. 4.—31. 5. 1961

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty huhtikuun 10 ja toukokuun 29 päivänä.

Radiosähkötäjä Berndt Oskar Manne Lundqvist, joka on suorittanut II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän pätevyystutkinnon 30. 3. 1950, on hyväksytty SR:n jäseneksi 10. 4. 1961 jäsennumerolla 943.

Radiosähkötäjä Ingvald Gottfried Roos, joka erosi SR:stä 1. 7. 1956 toiselle toimialalle siirtymisen johdosta, on hyväksytty liiton jäseneksi uudelleen 11. 4. 1961 lukien entisellä jäs.nummerolla 513.

Radiosähkötäjä Charles Westerlund'ille, jäs.nr. 757, on myönnetty hänen pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä 10. 4. 1961 lukien.

Radiosähkötäjä Toivo Kalervo Hiltuselle, jäs.nr. 575, on myönnetty hänen toisella toimialalla työskentelyn johdosta pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä 1. 7. 1961 lukien.

Huhtikuun 17 päivänä neuvotteli liitto Merenkulun Työnantajaliiton kanssa ns. vastikekorvauksista, joiden suhteen on syntynyt erilaisia tulkin-toja. Tällöin sovittiin toistaiseksi siitä, että vastikeaikaa muunnettaessa kesälomaksi vastiketuntimäärä on jaettava 8 tunnilla, eikä 45 tunnilla. Periaatteena on näet pidettävä, että vastikeaika tällöin muuttuu vuosiloma-ajaksi, ja on siitä silloin voimassa mitä vuosilomastakin on säädetty. Tämä näkyy esim. siinä, että väliin sattuvia pyhäpäiviä ei lasketa vastikeaikaan sisältyviksi vaan ainoastaan työpäivät. Näinollen ei myöskään öljynkuljetuslisää ole maksettava sellaiselta vastikeajalta, joka liitetään vuosilomaan.

Ruotsin kurinpitolaetakunta on toukokuun 8 päivänä 1961 tekemällään päätöksellä kieltänyt radiosähkötäjä Arno Oskar Ahlgren'ilta sekä vuonna 1951 SR:stä eronneelta radiosähkötäjä Pentti Jaakko Niskaselta ainiaaksi oikeuden toimia radiosähkötäjänä ruotsalaisissa laivoissa heidän sopimattoman käyttäytymisensä vuoksi.

Huhtikuun 24 päivänä järjesti liitto tavanmukaisen tiedoitustilaisuuden radiosähkötäjäkurssille kahvila Primulassa. Kurssit päättyivät toukokuun 17 päivänä, jolloin kurseilla olleista 32 oppilaasta 25 sai II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän todistuksen.

Toukokuun 17 päivänä 1961 päättyneiltä kansainvälisiltä radiosähkötäjäkurseilta, joilla oli yhteensä 32 oppilasta, hyväksyttiin Suomen Radiosähkötäjäliiton jäseniksi seuraavat 25 II lk. kansainvälisen radiosähkötäjäututkinnon suorittanutta: päivämäärällä 13. 5. 61 Eino Matias Arjovuo jäsennumero 944 ja Arvi Olavi Kaski nr. 945, päivämäärällä 15. 5. 61 Seppo Tuomas Jaamala nr. 946 ja Rainer Juhani Ihalin nr. 947 ja päivämäärällä 17. 5. 61 Rainer Uolevi Andersson 948, Sauli Arosankari 949, Vesa Uolevi Hallivuo 950, Pentti Aulis Havo 951, Teuvo Allan Heikkilä 952, Kyösti Karstinen 953, Toivo Sakari Koivuneva 954, Urpo Juhani Korppi 955, Erkki Hannes Kähö 956, Kauko Pauli Kärki 957, Yrjö Sakari Lähteenmäki 958, Matti Juhani Manninen 959, Erkki Jalmari Mustonen 960, Pekka Juhani Narvanto 961, Keijo Eelis Salo 962, Matti Tapio

Salo 963, Leila Kaarina Orvokki Savolainen 964, Yrjö Antero Savolainen 965, Aarre Tapio Sihvo 966, Jauko Tapani Siivonen 967 ja Juhani Sucksdorff 968.

Jäsenmatriikelin käsikirjoitus valmistui toukokuun lopussa. Painatustyöt on aloitettu ja kirja valmistuu heinäkuun kuluessa, jolloin se lähetetään postiennakolla tilaajille.

Helsinki, 31. 5. 1961

Tj.

LUETTELO

merenkulkuhallituksen määräämistä

merimieslääkäreistä

(Uusittu 25. 4. 1961)

Helsinki:

Avellan, Herman, Kulosaarentie 8, p. 68 80 87; Blomberg, Harald, Osmontie 15, p. 79 16 80; Bäckström, Folke, Lönnrotinkatu 18, p. 30 35 1; Eskola, Oiva V., Lönnrotinkatu 19 (Solu), p. 14 64 4; Henricson, Hans-Olof, Punavuorenkatu 1 A, p. 62 23 31; Isotalo, Antti, Hämeentie 10 A, p. 77 14 63; Kaunisto, Yrjö, Fredrikinkatu 32 A, p. 62 68 01; Leppälä, Nino, Ratakatu 7 A, p. 66 44 20; Lundsten, Ragnar, Museokatu 17 A, p. 44 22 75; Mannerheimo, O., Kaisaniemenkatu 4 A kerr. 7, p. 66 61 34; Maury, C-F., Iso Robertinkatu 35—37 B, p. 37 52 2, Tiirasaarentie 7 (Lauttasaari), p. 67 68 06; Moren, Eero, Unioninkatu 45 C, p. 62 30 12, 68 71 71; Nyberg, L. O., Bulevardi 19 A, p. 66 36 00; Pensala, Väinö, Liehahdentie 2 A (Lauttasaari), p. 67 18 63; Perkki, Väinö, Väinämöisenkatu 1 a A, p. 49 31 93; Rainio, Niilo, Helsinginkatu 15 B, p. 77 44 57; Rinne, Usko, Aleksanterinkatu 17 C, p. 62 82 75; Räsänen, Matti A., Sepänkatu 3—5, p. 62 29 25; Salminen, Yrjö V., Tunturinkatu 6 A, p. 44 64 27; Sarkki, Unto, Museokatu 8 A, p. 44 93 96; Schauman, Stephan, Puistokatu 9 B, p. 62 96 29; Wasenius, Adolf, Annankatu 12, p. 66 51 95; Noro, Leo; Sumari, P.; Poikolainen, A.; Ahvonen, M.; Haimi, E. Työterveyslaitos, Haartmaninkatu 1, p. 41 36 22 (vaihde).

Hamina:

Cedercreutz, Claes, p. 10 96; Cleve-Laurell, Elli, p. 17 75; Tuomela, Ahti, p. 12 80.

Karhula:

Baltscheffsky, Georg, p. 61 35 6; Kuisman, Asser, p. 61 90 1.

Kokkola:

Cederberg, Einar, p. 26 24; Nordman, K., p. 28 72; Peder, Hjalmar, p. 23 48; Saranmies, K., p. 25 65; Särkijärvi, Martta, p. 25 40.

Kotka:

Aalto-Virtanen, Aura, p. 12 26 6; Airola, Maila, p. 12 68 7; Bardy, Louis, p. 13 44 0; Ohma, Marja, p. 13 85 1; Palomäki, Martti, p. 13 32 7; Temmes, Arvi, p. 12 75 7; Vuonamo, Aulis, p. 13 30 2, 13 35 3; Franzas, F., p. 12 56 0.

Lohja:

Hainari, Runar, p. 21 45.

Loviisa:

Epstein, A., p. 24 3; Smedberg, Åke, p. 91 13; Wasenius, Harry, p. 66 5.

Mariehamn:

v. Hellens, Nina, p. 11 74 0; Jansson, Gunnar, p. 11 51 0; Koch, Hannes, p. 12 10 7; Liljeström, Ulf, p. 11 38 1; Lindström, Bror Åke, p. 46 04 5;

Views of the Contents of this Issue

— S/V "Suomen Joutsen", an ex-navy training ship has been converted to training school of the merchant navy. The inauguration took place recently in Turku where the vessel is stationed.

— The new Radio Regulations and Additional Radio Regulations, Geneva 1959 entered into force on May 1st, 1961. The students of the latest radio-officers' course were already instructed in line with the stipulations of the new regulations.

— The international radio-officer course that had begun in the autumn of 1960 terminated on May 17th, 1961. Of the 32 students who attended the course 25 passed the 2nd class international certificate examination.

— The use of radar is dealt with in an article in this issue. This article contains basic and elementary information on the topic in question and is mainly concerned with the utilization of radar in open sea, river and port navigation.

— The membership register of the Union will soon appear out of print. It is expected that the register will be ready for distribution during the next July; the copies ordered will then be sent to subscribers as C.O.D. mail.

Sundblom, Dordi, p. 11 740; Tudeer, Oskar, p. 11 918.

Merikarvia:

Vaahutoranta, J. V., p. 51.

Naantali:

Hartikainen, Martti, p. 53 475.

Oulu:

Allas, Lauri A., p. 13 752; Leppäluoto, V. J., p. 13 631; Lindh, Martti, p. 14 764; Oittinen, Kalle S., p. 16 365; Pasanen, Aarne, p. 15 541; Perander, Harry, p. 15 275, 14 392; Rosenberg, J., p. 14 642; Varjoranta, Kaste J., p. 12 762; Väättäjä, Alpo J., p. 13 364.

Parainen:

Söderlund, Sam, p. 44 777, 44 408.

Pietarsaari:

Berts, Gunnar, p. 11 236; Pylkkänen, Pertti, p. 11 465.

Pori—Mäntyluoto—Reposaari:

Hakaniemi, Taimi, p. 13 893; Jääskeläinen, Timo, p. 83 827; Karmola, Matti, p. 13 759; Nummi, Pekka, p. 12 456; Sallinen, Paavo, p. 12 411; Sandelin, A., p. 13 559; Sandell, L., p. 13 110; Svensk, G., p. 13 912.

Porvoo:

v. Knorring N-G., p. 11 103; Lindberg, H., p. 10 203, 10 202.

Rauma:

Alho, A. R. (Lomansijainen E. Aronen), p. 11 036; Leino, Allan, p. 12 980; Maijala, P. J., p. 12 260, 12 261; Mikkilä, B., p. 11 304; Vahala, Jaakko, p. 11 309; Voutilainen, J., p. 12 980.

Tammisaari:

Blomquist, Harald, p. 11 648.

Turku:

Fredriksson, K. A., p. 12 561; Grönlund, K. A. A., p. 12 123; Heinonen, Oskar, p. 12 019; Kangasniemi, M., p. 12 085; Kaukinen, K., p. 17 326; Kokkonen, Reino, p. 19 306, 17 368; Kuusinen, E., p. 15 345; Launis, Eino, p. 21 501; Ljunggren, P. R., p. 15 098; Lönnberg, Frey, p. 10 745, 17 417; Marjanen, Pekka, p. 14 651; Ollinen, Tauno, p. 15 438; Rantanen, Isak, p. 17 452; Schauman, C. G., p. 17 380; Vainio, Artturi, p. 17 253; Vuori, Martti, p. 18 919.

Uusikaupunki:

Tola, Pentti, p. 565.

Vaasa:

Frejborg, Åke, p. 14 761; Fröjdman, Roland, p. 14 741, 14 507 (kesäasunto); Gräsbeck, Ole, p. 12 514; Hamberg, Stig, p. 13 465; Katz, H., p. 12 288; Vestola, Lauri, p. 14 505.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Postiosoite: Hietalahdenranta 15 E 1, Helsinki
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 622 830 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

Tarmo Nuotio
Myllykallio 2 E 29., Helsinki, puh. 672 900

Varapuheenjohtaja:

A. Sinkkonen

Hallituksen jäsenet:

A. Helin, E. Koivisto, E. Tanskanen

Hallituksen varajäsenet:

E. Hallamaa, J. Piispanen, V. Jyvä,
P. Mervi, I. Päivärinne

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja ja ilmoitushankkija:

A. Sinkkonen, Laajalahti, Suotorpantie 13,
puh. 40 57 03; toim. 61 201—186

Ilmoitushinnat v. 1961

	kerta-ilmoitus	vuosi-ilmoitus
Etusivu ja 1/1-sivu	10.000.—	annetaan
1/2-sivu	6.000.—	10 %:n
1/4-sivu	3.500.—	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 800.— vuodelta; irtonumero 150.—