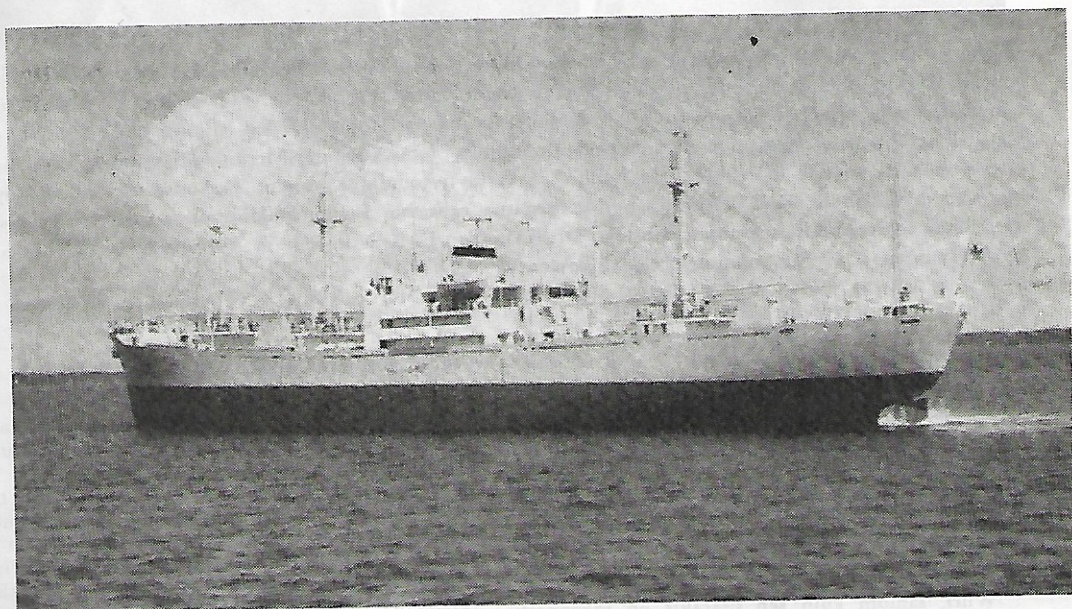


Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



M/s WIIRI

lähdössä
neitsyt-
matkalleen

Suomen Tankkilaiva Oy:n uusinta tonnistoa.
Valmistunut heinäkuun lopulla Turussa
Chricton-Vulcanin telakalla.



ELOKUU

•

1961

4

OY SEA-IMPORT AB LAHJOITTA JÄLLEEN



Kuluvaan elokuun 14 päivänä lahjoitti Oy Sea-Import Ab Suomen Merimieslähetykselle television ja magnetofonin Buenos Aires'in merimieslähetyksensä varten ja television Hamburg'in merimieslähetyksensä asemalle, jolle yhtiö jo aikaisemmin on lahjoittanut magnetofonin. Lisäksi lahjoitti yhtiö 150.000 markkaa alkupääomaksi yhtiön nimeä kantavalle rahastolle, jota Suomen Merimieslähetyksellä voi harkintansa mukaan käyttää merenkulkijain huolto- ja viihdytystoimintaa varten. Tarkoituksena on että Oy Sea-Import myöhemmin vielä kartuttaa nyt perustettua rahastoa. Luovutustilaisuudessa otetussa kuvassa vasemmalta merenkulkijajärjestöjen edustajat B. Johansson, E. Koivisto ja Y. Fyhrquist, vastaanottaja pastori Hytönen ja yhtiön toimitusjohtaja Jakovlew.

SUURIN KOTIMAISALLE VARUSTAMOLLE TILATTU ALUS VALMISTUI TURUSSA

M/S Wiiri, joka on suurin Suomessa kotimaiselle varustamolle rakennettu alus, toimitettiin 25. 7. Turussa Wärtsilä-yhtymä Oy:n Chrichton-Vulcanin telakalta Suomen Tankkilaiva Oy:lle, joka on telakalta tilannut kaksi yhtä suurta alusta.

Wiiri, samoin kuin sen sisaralus on rakennettu Lloydin korkeimpaan luokkaan ja varustettu jääsäkulkua varten. M/S Wiirin päämitat ovat: suurin pituus 146,13 metriä, mallattu leveys 19,50 metriä, sivukorkeus 12,10 metriä, syväys avoimena/suljettuna n. 8,37/9,09 metriä, kuollut paino avoimena/suljettuna n. 11.800/13.400 tonnia. Brutto-tonnimäärä avoimena/suljettuna n. 6.500/9.070 rt. Lastiruumien tilavuus on 632.000 kuutiojalkaa, nopeus lastissa 15 solmua.

Pääkone on 9-sylinterinen, yksitoiminen, kaksitahtinen Wärtsilä-Sulzer dieselmoottori kehittäen 6.300 hevosvoimaa kierrosluvun ollessa 125 r./min. Avokoneistoon kuuluu mm. kolme kappaletta 440 V:n, 60 jakson vaihtovirtageneraattoreita, kukin 250 kWa kytkettynä suoraan Wärtsilä-Waasa dieselmoottoriin.

Laiva on varustettu kahdella mastolla ja viidellä puomipaalulla ja 12:lla 5 tonnin ja neljällä 3 ton-

MERIMIESPAPPI HAMPURIIN

Suomen Merimieslähetyksen johtokunta valitsi Purmon kirkkoherran Allan Storen uudeksi merimiespapiksi Hampuriin. Pastori Store tulee merenkulkijaimme parissa jatkamaan sitä työtä, jota jo viisi vuotta on Hampurissa ylläpidetty Ruotsin merimieskirkon yhteydessä. Työ on kuitenkin kasvanut niin laajaksi, että oman merimieskirkon saaminen myös Hampuriin on nyt käynyt ajankohtaiseksi. Tämä tehtävä tulee olemaan aivan lähiaikojen tavoitteena. Pastori Store on aloittanut jo työnsä Hampurissa.

nin puomilla sekä yhdellä 30 D. ja yhdellä 20 B. raskaalla puomilla. 16 lastinvinturia on varustettu Ward-Leonard-nopeudensäätöjärjestelmällä. Lastiruumia on viisi. Yläkannen lastiluukut on varustettu teräsluukuilla. Ohjauskoneisto on kokonaan sähkökäyttöinen.

Merenkulkuvälineet on mitä uudenaikaisiin. Se käsittää tavanomaisten laitteiden lisäksi hyrräkompassin automaattiohjauksineen, tutkan, kaikuluotaimen, SAL-lokin, radiopeilauslaitteen jne.

Sisustus on sijoitettu kokonaisuudessaan keskilaivaan ja se käsittää, paitsi messesjä, päivähuoneita, sairashyttiä, saunoja jne. yhteensä 41 henkilön hytit.

Radiosähköttäjä

N:o 4 1961 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
 Elokuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
 12. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

LAKI

MERIMIESELÄKELAIN MUUTTAMISESTA

Vuonna 1956 voimaan tulleen merimieseläkelain laajentamiseksi käsittämään myös perhe-eläkkeen piiriin kuuluvat toiminnot, on Merimieseläkekassan ja merenkulkujärjestöjen piirissä ponnisteltu vuosikausia. Heinäkuun alusta voimaan tulleet lain muutokset pohjautuvat entisiin vakuutusmaksuihin, joten on ymmärrettävää, ettei perhe-eläkkeen suoma sosiaalinen turva voi vielä olla sillä tasolla, jolle se tulee lakia edelleen kehitettäessä saada. Nämä perhe-eläketoinnin voimaan saattamiseksi merimieseläkelakiin tehdyt muutokset ja täydennykset ilmenevät seuraavasta, viime kesäkuun 9 päivänä annetusta laista:

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 26 päivänä tammikuuta 1956 annetun merimieseläkelain (72/56) 1 §:n 1 momentti, 17 ja 27 § sekä lisätään lakiin uudet 15 a, 15 b ja 16 a § sekä lain 18 §:ään uusi 2 momentti ja 22 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

1 §.

Ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa, merellä ansiotarkoituksessa toimivassa pelastus- tai kalastusaluksessa taikka muunlaisessa jäänsätkijäaluksessa kuin satamajäänsätkijässä merimiestoimissa olevilla, joita kutsutaan vakuutetuiksi, on oikeus vanhuus- ja työkyvyttömyyseläkkeeseen sekä heidän omaisillaan perhe-eläkkeeseen, sen mukaan kun tässä laissa säädetään.

15 a §.

Jos vakuutettu on kuollut sinä aikana, jolta ansaitusta palkasta hän on ollut velvollinen suorittamaan eläkekassalle maksua, tai kuuden kuukauden kuluessa sen päättymisestä ensiksi mainittuna aikana saamansa sairauden, vian tai vamman johdosta, tahi jos hän on kuollut ollessaan oikeutettu saamaan tämän lain mukaista vanhuus- tai työkyvyttömyyseläkettä, on hänen omaisillaan jäljempänä säädettyin poikkeuksin oikeus saada perhe-eläkettä.

Perhe-eläkettä ei suoriteta:

1) leskelle, joka edunjättäjän kuollessa oli 35 vuotta nuorempi, milloin leski ei ole sairauden, vian tai vamman takia pysyvästi kykenemätön huolehtimaan itsestään voimiaan tai kykyjään vastaavalla työllä tai milloin perhe-eläkettä ei ole suoritettava lesken huollossa olevalle lapselle;

2) leskelle eikä hänen tai edunjättäjän lapselle,

a) jos edunjättäjä avioliittoa solmittaessa oli täyttänyt 55 vuoden iän;

b) jos edunjättäjä avioliiton solmimisesta alkaen oli kuolemaansa saakka saanut tämän lain mukaista työkyvyttömyyseläkettä; tai

c) jos edunjättäjä kuoli, ennenkuin avioliiton solmimisesta oli kulunut viisi vuotta, sellaisen sairauden, vian tai vamman johdosta, joka hänellä oli avioliittoa solmittaessa;

3) ottolapselle tai edunjättäjän avioliiton ulkopuolella syntyneelle lapselle,

a) jos ottolapsisuhde tai lapsi syntyi edunjättäjän täytettyä 55 vuotta tahi saadessa edellä 2 b-kohdassa tarkoitettua työkyvyttömyyseläkettä;

b) jos edunjättäjä kuoli edellä 2 c-kohdassa tarkoitetun sairauden, vian tai vamman johdosta viiden vuoden aikana ottolapsisuhteen tai lapsen syntymisestä; eikä

4) lapselle, joka on annettu ottolapseksi.

Jos leski, jolla on oikeus saada perhe-eläkettä, solmii uuden avioliiton, menettää hän omalta osaltaan oikeutensa eläkkeen saamiseen. Hänellä on tällöin oikeus saada kertakaikkisena suoritukseksi vuotuisen eläkkeensä kaksinkertainen määrä.

Leskimiehelle suoritetaan perhe-eläkettä vain, jos vaimo miehen työkyvyttömyyden takia on ollut tämän pääasiallinen elättäjä.

15 b §.

Omaisella tarkoitetaan vakuutetun tai eläkkeensaajan puolisoa ja kahdeksaatoista vuotta nuorempaa lasta. Lapsena pidetään myös ottolasta, aviopuolison lasta, jonka huoltaja edunjättäjä oli, sekä miehen osalta sellaista avioliiton ulkopuolella syntyntä lasta, johon nähden vakuutetun tai eläkkeensaajan elatusvelvollisuus on oikeuden päätöksellä tai sopimuksella vahvistettu.

16 a §.

Perhe-eläke on lesken ja täysorvon osalta neljäkymmentä sadalta ja muun lapsen osalta kaksikymmentä sadalta siitä 16 §:n 1 momentin mukaisesti laskettavasta vanhuus- tai työkyvyttömyyseläkkeestä, jonka edunjättäjä kuollessaan sai tai olisi ollut oikeutettu saamaan. Omaisille yhteensä suoritettava määrä on kuitenkin enintään laskeamisen perusteena olevan vanhuus- tai työkyvyttömyyseläkkeen suuruinen. Milloin omaisille suoritettavia määriä joudutaan tämän johdosta alentamaan, on niitä alennettava kunkin osalta samassa suhteessa.

17 §.

Jos vakuutetun työsuhde on päättynyt hänen tai hänen omaistensa saamatta tämän lain mukaista eläkettä, on hänelle tai hänen omaisilleen annettava hänen suorittamiaan maksuja vastaava vapaakirja:

1) kolmen vuoden kuluttua siitä päivästä, jolta hän viimeksi merimiestoimen perusteella ansaitsi palkkaa; tai

2) sinä aikaisempana ajankohtana, jolloin hän täyttää 14 §:ssä mainitun iän tahi edellä tarkoitettun työsuhteen päätyttyä saadun sairauden, vian tai vamman johdosta on tullut 15 §:ssä mainitulla tavalla työkyvyttömäksi taikka on kuollut.

Vapaakirjan perusteella on sen saaneelle vakuutetulle suoritettava hänen täytettyään 14 §:ssä mainitun iän tai tultua 1 momentin 2-kohdassa mainitusta syystä työkyvyttömäksi hänen vapaakirjaansa vastaava sosiaaliministeriön vahvistamien perusteiden mukaisesti laskettava eläke sekä hänen kuoltuaan hänen omaisilleen edellä mainituin tavoin vahvistettujen perusteiden mukainen perhe-eläke. Hallituksella on kuitenkin oikeus, jos vapaakirjaeläkkeen määrä on pienempi kuin viisi sadalta merimiestoimessa olleen henkilön viimeisen

maksukuukauden aikana ansaitsemasta palkasta, suorittaa sosiaaliministeriön vahvistamien perusteiden mukaisesti laskettava vapaakirjan pääoma-arvo.

Mikäli omaisia, joilla on oikeus saada vapaakirjan perusteella perhe-eläkettä, on useampia kuin yksi, on perhe-eläkettä vastaavan vapaakirjan pääoma-arvo jaettava heidän kesken 16 a §:ssä säädetyllä tavalla.

18 §.

Jos 1 momentissa tarkoitettu henkilö kuolee ennen 14 §:ssä säädetyin iän täyttämistä, voi eläkekassan hallitus mainitussa momentissa säädetyin ehdoin myöntää hänen omaisilleen siinä tarkoitettua vanhuuseläkettä vastaavan perhe-eläkkeen siitä ajankohdasta alkaen, jolloin edunjättäjä olisi täyttänyt edellä tarkoitettua iän.

22 §.

Perhe-eläkkeen perusteena olevan vanhuuseläkkeen määrää laskettaessa ei oteta huomioon 1 momentin mukaista korotusta.

27 §.

Jos vanhuus- tai työkyvyttömyyseläkkeen saajalla on oikeus saada kansaneläkkeen perusosa, eläkettä tapaturmavakuutuslain tai sotilasvammalain nojalla, jatkuvaa korvausta liikennevakuutuslain nojalla tahi eläkettä valtion työ- tai virkasuhteen perusteella, on hänellä oikeus saada tämän lain mukaista eläkettä enintään se määrä, millä kuusikymmentä sadalta eläkkeensaajaa vastaavassa asemassa merimiestoimessa olevan palkasta ylittää edellä mainittujen muiden lakien nojalla maksettavien eläkkeiden tai korvausten yhteismäärän, kuitenkin siten, ettei vuotuinen yhteismäärä tämän lain nojalla vähene alle 180.000 markan. Tämän lain mukaisen eläkkeen määrää laskettaessa ei tällöin oteta huomioon 22 §:n mukaista eläkkeen korotusta. Eläkkeensaajalle on kuitenkin aina suoritettava tämän lain mukaista eläkettä vähintään niin paljon kuin hänellä olisi oikeus saada eläkettä vapaakirjan perusteella.

Mitä 1 momentissa on säädetty vanhuus- tai työkyvyttömyyseläkkeen saajasta, noudatetaan soveltuvin osin perhe-eläkkeen saajaan.

Eläkekassalla on 1 momentin estämättä oikeus, jos siinä mainitun korvauksen saaminen on viivästynyt eläkkeensaajasta riippumattomasta syystä, suorittaa eläke täysimääräisenä sekä saada suorittamansa määrä takaisin korvausvelvolliselta, ei kuitenkaan siltä, joka jo oli täyttänyt korvausvelvollisuutensa vilpittömässä mielessä. Kassalle täten tulevaa korvausta älköön määrättäkö suuremmaksi, kuin mitä eläkkeensaaja eläkettä vastaavana korvauksena olisi ollut oikeutettu saamaan tai jo on saanut.

Jos eläkkeensaaja on 3 momentin perusteella nostanut eläkettä ja sen jälkeen saa vastaavan korvauksen korvausvelvolliselta, on eläkekassalla oikeus saada suorittamansa eläke takaisin eläkkeensaajalta tämän saaman korvauksen määrään asti. Takaisin periminen voidaan toteuttaa siten, että kassan 1 momentin nojalla suoritettavaa eläkettä alennetaan korvauksen määrällä tai sen suorittaminen keskeytetään, kunnes täten säästyneet eläkerät ovat yhtä suuret kuin eläkkeensaajan nostama korvaus.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1961.



Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore
Ångfartygs Aktiebolaget Bore
Turku - Åbo

LAIVARADIOLENNÄTIN- JA -PUHELINLAITTEIDEN

KÄYTTÖ ALUEVESILLÄ JA SATAMISSA

Muistamme menneiltä vuosilta mitä vaikeuksia tietämättömyys niistä säännöistä, joita eri maat radiolaitteiden käytöstä aluevesillään ja satamissaan ovat antaneet, tuotti nuorelle radiosähköttäjälle. Silloin emme vielä tienneet millä tavoin olisimme pystynyt hankkimaan itsellemme nämä tiedot. Sitten aikanaan saimme vanhemmilta radiosähköttäjiltä tietoomme eräitä luetteloita, joissa näistä asioista puhutaan. Kun uusia radiosähköttäjiä joka vuosi aloittaa leivän hankintansa laiva-radiosähköttäjän tehtävissä, lienee paikallaan hie-man tarkastella mitä säännöt nykyisin näistä asioista sanovat. Tietomme ovat valitettavasti peräisin vuodelta 1957, joten niihin on aihetta suhtautua määrättyllä varovaisuudella. Ne ovat saattaneet joiltakin osin olennaisesti muuttua kuluneiden neljän vuoden aikana, joten ne otettakoon lähinnä viitteiden luontoisina.

Ruotsi

Radiolaitteiden käyttö Ruotsin satamissa ja satama-alueilla on sallittu vain Lennätinhallituksen erikoisluvalla. Niissä Ruotsin aluevesien osissa, jotka ovat vähemmän kuin kymmenen meripeninkulman päässä lähimmästä ruotsalaisesta rannikkoasemasta, radiolaitteiden käyttö on sallittua vain hätätapauksissa tai jos yhteydenpito lähimmän rannikkoaseman kanssa sitä vaatii. Muilla aluevesien osilla radiolaitteen käyttö edellyttää myös Lennätinhallituksen lupaa. Satamatoimen liikenne on sallittua.

Saksa

DFR. Hampurin satama-alueella on radiolaitteiden käyttö kielletty satamatoimenliikennettä lukuunottamatta. Radiolaitteiden kokeilu edellyttää Oberportdirektionin lupaa.

DDR. Satamissa ja sisämaan vesiteillä on radiolähetinlaitteiden käyttö kielletty. Posti- ja lennätinministeriön erikoisluvalla voidaan viritys- ja koe-lähetykset sallia.

Vastaanotinlaitteita saadaan käyttää vain laivaa ja sen henkilökuntaa koskevien tietojen vastaanottamiseen sekä "CQ"-tiedotusten vastaanottoon. Yleisradiolähetystiä saadaan kuunnella edellyttäen että poliisin antamia määräyksiä noudatetaan.

Puola

Satamasta saa lähettää sanomia vain poikkeustapauksissa silloin kun muita yhteyksiä maihin ei ole käytettävissä ja vain lähimmän rannikkoaseman luvalla. Sama lupa edellytetään myös jos halutaan lähettää viritysmerkkejä.

Aluevesillä ei A-luokan lähetystiä ole rajoituksia. Muut lähetykset tulee rajoittaa vain navigoinnin välttämättä tarvitsemiin lähetystiä. Taajuuden 500 kHz käyttö on sallittu vain asemia viritettäessä ja avun pyyntöihin tai niihin vastaukseen.

Neuvostoliitto

Seuraavat määräykset koskevat kauppalaivoja, jotka ovat Neuvostoliiton alue- tai sisävesillä ja vähemmän kuin 10 mpk:n etäisyydellä rannikosta: — radiosanomien vaihto on kielletty rannikkoasemien lähialueilla;

— satamissa, jotka ovat vähemmän kuin 10 mpk:n etäisyydellä rannikkoasemasta tai sijaitsevat Asovan merellä, radiolaitteiden käyttö on sallittu ainoastaan kulloinkin kyseessä olevan sataman päällikön kirjallisesti antamalla erikoisluvalla, joka on voimassa joko pitempiä ajanjaksoja tai annettu jotakin määrättyä tapausta varten;

— lähimmän kauppasataman päällikkö sulkee ja sinetöi kauppalaivojen radiolaitteet satamassa olon ajaksi. Tämä toimenpide voidaan suorittaa aikaisemmin mainitun 10 mpk:n rajan sisäpuolella milloin hyvänsä.

Mainitut rajoitukset eivät koske hätätapauksia eikä muita poikkeuksellisia merenkulkuolosuhteita.

Norja

Radiolaitteiden käyttö aluevesillä ei ole ilman erikoista lupaa sallittu muulloin kuin seuraavissa tapauksissa:

— hätätapauksissa tai onnettomuuden torjumiseksi;

— lähimmän norjalaisen rannikkoaseman kanssa tapahtuvassa liikenteessä;

— laivojen välisessä työskentelyssä edellyttäen, että jokainen niistä on vähintään 10 mpk:n etäisyydellä lähimmästä norjalaisesta rannikkoasemasta.

Kahdessa viimeksi mainitussa tapauksessa tulee lähetykset heti lopettaa, jos lennätinhallinto, merivoimain esikunta tai jokin niiden alainen radioasema sitä pyytää.

Norjalaisissa satamissa ja satama-alueilla, joissa sijaitsee yleisen liikenteen rannikkosema, ei hätätapauksia lukuun ottamatta saa radiolähetinlaitteita käyttää ilman eri lupaa. Tämän luvan voi antaa lennätinhallinto.

Englanti

Automaattisten hälytinlaitteiden kokeilua ei aluevesillä yleensä pitäisi suorittaa kuin mahdollisimman pienellä teholla ja antennit maadotettuina.

Satamissa, joensuissa ja merenlahdissa on radiolaitteiden käyttö sallittu paitsi:

eräissä merivoimien satamissa ja Lontoon satamassa Cross Nessin yläpuolella.

Tämä lupa edellyttää, että

— radiolaitteita käytetään vain laivan kapteenin ja omistajan, agenttien tai satamaviranomaisten välisiin laivan ankkurointia, lähtöä tai lastia koskeviin kiireisiin tiedotuksiin ja että ne väli-

SPARKS BY SPARKS

Kuluneen heinäkuun viimeisen päivän helsinkiläisessä päivälehdessä oli mielenkiintoinen uutinen: Laivasähköttäjänä esiintynyt miekkonen oli petkuttanut eräältä myymälänhoitajalta 200.000 suomalaista markkaa mukamasti etumaksuna autosta, minkä ensiksi mainittu oli luvannut hankkia viimeksimainitulle. Tapaus sai alkunsa Oulun puolella.

Tietävästi miekkonen ei kuulu ammattikuntamme jäsenyyteen, tai jos kuuluisi, hän ilman muuta saisi pikaisesti erokirjan. Onneksi liittomme konsulit ovat aina olleet ja edelleenkin ovat paitsi valppaita, myöskin pontevia tämantapaisten tapauksen käsittelyssä. Jos nimittäin syntipukki löytyy omista kirjoista.

Viimeaikaista kotimaista uutistoa on hallinnut kansaneläkelaitoksen sandaalin, anteeksi skandaalin virallisuontoinen julkitulo. Nurkassa toimitto- mana lojunut iso luuta on liikahtanut, raapaisten varsin perusteellisesti erästä tomuista nurkkaa. Sen liikahdus herätti Suomen kansan räpyttelemään silmiään sekä keskustelemaan. Olihan tapahtunut jotakin uskomatonta, ja silti kauan, kauan odotettua. Ja nyt "kansan syvät rivit" toivovat, että iso luuta jatkaisi työtään, ja että pikkuluudat yhtyisivät leikkiin. Sillä jo on aikakin niin tapahtua. Kansakuntamme keho on riittävän kauan kärsinyt paiseruton ynnä lukemattomien pikkufinnien takia.

Meitä merenkulkijoita aivan erityisesti kiinnostaa nähdä, ulottuuko lakaisu merenkulun piiriin, ja kuinka perusteellisena? Vähäiset tomuttelut eivät riitä puhdistamaan meri-ilmaa, missä siinäkin esiintyy ylimääräisiä epäterveellisiä kaasuja.

Lienemme, jollemme vallan väärin muista, josakin yhteydessä jo aikaisemmin puuttunut eräseen nykyisen elämänmenon suurista riesoista — ahneuteen? Ainakin olemme käsitellyt henkilökoh- taista mukavuuden halua, minkä hyvä kumppani ahneus on. Ja kun olemme aikoinaan körmytellyt stuertteja, on yhtenä perimmäisenä syynä siihen ollut heidän ahneutensa. Uskallamme näin sanoa, koska asia on tosi. Mutta, tehdäksemme vähäisenkään oikeutta stuerteille, on meidän sanottava, että heidän ammattinsa on heidän vaaransa. Ei

yhdekkään toisella laivaväestä ole kirouksenaan siinä määrin eikä sellaisia tilaisuuksia "oman pisneksen" tekoon ja yleensä epärehelliseen keinot- teluun kuin juuri talouspuolen esimiehillä. Ja edelleen, että me sähköttäjät saattaisimme langeta samoihin ansioihin, jos meille urkenisi samassa määrässä tilaisuuksia. Ja kuitenkin ja siitä huoli- matta, eivät sen enempää ammatti kuin tilaisuus- detkaan riitä puolustukseksi epärehellisyydelle. Korkeintaan hataraksi selitykseksi.

Me sähköttäjät saamme olla iloisia siksi, ettei tilaisuuksien kirous lepää yllämme. Säästymme paljosta pahasta sen, emmekä suinkaan omasta an- siosta. Silti joudumme, mekin, ehtimiseen tilantei- siin, joissa rehellisyytemme on koetuksella. Yrittä- käämme koetokset kestää pitämällä rehellisyys ali- tuisesti silmiemme edessä.

Nykyajan ihminen haluaa elää mahdollisimman mukavasti. Mutta kun nykyaikainen mukavuus tu- lee kalliiksi, kun se kysyy varoja, langetaan san- gen helposti vilppiin ja epärehellisyyteen varoja hankittaessa. Sorrutaan jopa petollisuuteen tou- hussa, millä ruokitaan ahneudeksi ja itsekkyydeksi kasvanutta mukavuudenhalua. Tapaamme, esimer- kin mainitaksemme, laivoissakin tyyppejä, joiden onni ja autuus näyttää rakentuvan aivankuin kas- vannaishana miljoonia maksavaan omakotitaloon, tai istuu se ajajan rinnalla upouuden automopiilin etuistuimella. Usein joudumme, me vähäosaiset, kummastelemaan, kuinka talon rakentaminen ja auton osto on ollut toiselle paikallaan eläjälle mahdollista? Me kun emme niihin ylety, ainakaan vielä.

"Oman pisneksen" teko elää merenkulkijainkin parissa, aina päälliköistä junkkeihin ja talouspuo- len nuorimpiin saakka. Kaikki eivät tietystikään ole syyllisiä, mutta kylläkin monet, aivan liian monet. Ja niinpä luudalla olisi työtä laivoissakin. Ja — hm — kenties varustamoiden konttoreissa- kin, sillä ihmiset niissäkin istuvat. Samankaltaisia mönkiäisiä olemme pohjimmaltamme kaikki. Sen äskeinen kansaneläkelaitoksen jupakkakin todisti eli, ettei ole herroja karvoihin katsomista.

Tämän aamun aamuhartauden yhteydessä sa- nottiin totinen totuus: Rehellisyys perii maan yhäkin —.

tetään lähimmän Post Officen rannikkoaseman kautta;

- ne eivät häiritse muuta liikennettä ja että vä- hintä tarvittavaa tehoa käytetään;
- liikenne keskeytetään heti kun joku valtion tai yksityisen asema sitä pyytää;

Tämä yleislupa voidaan Postmaster Generalin toimesta milloin tahansa mitätöidä.

Mikäli laivalla ei satamissa ole maihin muuta kuin radioyhteys, ne saavat yllä mainituista kiel- lyistäkin paikoista ottaa juuri luetelluilla ehdoilla yhteyksiä maihin kiireisten laivoja koskevien tie- dotusten lähettämiseksi, jos olosuhteet siihen pakot- tavat.

Hollanti

Aluevesillä on radiolaitteiden käyttö sallittu vain posti- ja lennätinhallituksen antamalla luvalla ja ehdoin. Niiden tulee keskeyttää työskentely heti kun ne huomaavat aiheuttavansa tai niiden ilmoitetaan aiheuttavan häiriötä.

Kanaalissa ja ns. uudella vesitiellä radioliikenne on kielletty, elleivät PTT:n viranomaiset katso navigoinnin erikoisten olosuhteiden sen sallimista vaativan. Mikäli erikoistapauksissa on välttämä- töntä kokeilla radiolaitteita eikä laiva ole yhtey- dessä "N.T.M. Radio-Hollandin" aseman kanssa, lupa on saatava satamakapteenilta ja hänen aset- tamiaan lupaehtoja on noudatettava.

Jatkamme tarkastelua seuraavassa numerossa, mutta kuten sanottu, älkää ottako yllä esitettyjä kirjaimellisesti. Ne ovat voineet muuttua. Asian- omaisten maiden viranomaisilta saatte aina ajan tasalla olevat tiedot.

Uudessa rannikkoasemien luettelossa on VHF- asemien verkko edelleen laajentunut, joten on selvää, että satamatoimen liikenne on niissä sata- missa ja niiden satamien läheisyydessä sallittua vaikka tiedossamme olevat säännökset sanovatkin toisin. Lainsäädäntö kulkee yleensä jäljessä.

HASARDIPELIN LOPPU!

Kovaonninen s/s Nautic makasi rujona ja mustuneena Baatsfjordin pohjukassa odotellen vakuutustarkastajia, mahdollista romuutustuomiotaan tai hinausta telakalle. Vanha päällikkö istui päivät pääksytysten kalastajakylän "satamakonttorissa" hoidellen yhteyksiä varustamoon, vakuutusyhtiöihin ja sanomalehdistöön. Päälystö ja miehistö valmistelivat palanutta alusta hinauskuntoon. Keittiöhenkilökunta sai kannelle tilapäisiä nestekaasuliesiä ja turska teki kauppansa. Muonavarat olivat pilalla lukuunottamatta säilykepurkkeja, joita jaettiin miehistölle ikäänkuin rautaisina annoksina.

Ärtyneisyys, joka johtui luonnollisena seurauksena kahdesta merihätään joutumisesta yhden viikon ajalla oli lievenemässä ja huumori alkoi pilkkahtella esiin. Mielenkiintoinen havainto oli se, että miehistö piti laivan paloa lumimyrskyn aikana Vardön ja Murmanksin välillä hengenvaarallisempaan tilanteeseen kuin ohjauskyvyttömänä ajalehtimistä Lofoteilla. Päälystö taas käsitti, että olimme moninverroin lähempänä lopullista tuhoutumista juuri Lofoteilla. Yhteyksien ylläpitäjänä sähköttäjä luultavasti parhaiten tiesi kumpi tilanne oli vaarallisempi, sillä vaikka Lofoteilla oli kymmenkunta apuuntulevaa niin mitä heistä olisi hyötyä suuren laivan ajautuessa jyrkkiä kalliorinteitä vastaan? Mutta näkyvyys oli hyvä ja apuunrientäneitten välitön läheisyys vaaran hetkellä antoi näennäistä moraalista rohkeutta. On senvuoksi ymmärrettävää, että kun laiva palaa, savu sokaisee silmät ja salpaa hengityksen, ollaan avuttomampia. Edellisessä tapauksessa ei voitu ajatella pelastusveneitten mereenlaskua, jälkimmäisessä tapauksessa määräys niitten laskemisesta annettiin. Tämäkin toimenpide konkreettisenä täytäntöönpanona lisäsi ihmismielessä jännityksen nousemista huippuunsa.

On hyvä olla jälkiviisas, mutta kyllä oma palosammutustyömme olikin järjetöntä. Siitä ei edes kehtaa kertoa. Vakuutusyhtiöt voisivat syyttää meitä tulen levittämisestä, vaikka selvään on että todellisessa hengenvaarassa oleva ihminen yrittää ainakin sitä rajoittaa. Syy tulen esteettömyyden levenemiseen oli luonnollisesti myös osateholla toimivissa vesipumppuissamme, sillä paloletkujemme suihkut muistuttivat paremminkin takapihan kuvaa: "Tippavaaran vanhaisäntä aamupissillä" kuin palontorjuntaa. Miksi muuten palontorjuntaa ei laivoissa koskaan harrasteta? Sopisi mainiosti pelastusveneitten laskuharjoitusten toiseksi ohjelmanumeroksi.

Kirjanpito ja palkkalaskenta à la "Krängelblankett-Papper Sverige" suoritettiin maista tuotujen fotogeenilamppujen vähemmän kodikkaassa valaistuksessa. Palohaavoja saaneet ja vilustuneet miehet kaipasivat pillereitä, laastarilappuja, salvoja ja linjamenttejä. Kyllähän Nordkapissa sairaaloita oli, mutta laivaliikenne oli harvaa. Posti ja turistilaiva kävi täällä kerran viikossa. Matkaan lähti kuitenkin erittäin kirjavasti pukeutunut ryhmä nilkuttavia merenkulkijoita. Kalastajakylä siellä

toinen täällä. Turskankuivaustelineitä silmänkantamattomiin. "Förbannade normänner, inga krogar, ingen brännvin!" Vihdoinkin syykestuessa. Siteitä, salvaa ja pillereitä. Toisille lääketilaus Tromsöstä erääseen sekatavarakauppaan, jossa lääkejakelu tapahtui. Muut passitettiin kuitenkin nuolemaan haavojaan palaneeseen laivaan, mutta vertasyljesivä saattaja joutui matkustamaan rahattomana, matkatavaroitta Hammerfestiin, josta edelleen Ruotsin konsulaattiin Narvikissa.

Passin lisäksi minulla ei ollut muuta kuin piippu, silmälasit ja taskussa paperi: Sähköttäjä S. lähettään palaneesta Nauticista keuhkorepeämän vuoksi poispestattavaksi.

Narvikilaisesta hotellista sain puhelinyhteyden varustamoon ja vanhaan kapteeniin. Mitäpä minä laivassa, jossa "Mauri oli tehnyt tehtävänsä", missä ei ollut ainoatakaan kaapelia palamatta konehuoneen ja komentosillan välillä, missä tilikirjat olivat kunnossa, missä ei ollut lämpöä ei kunnan ruokaa. Oli vain palanutta puutavaraa, liukasta dieselöljyä ja puhdistamatonta likaa kaikkialla.

Ikimuistettavaksi muodostui lämmin kylpy, illallinen ja mukava vuode. Seuraavana aamuna höyryävä kahvikuppi Narvikin asemaravintolassa ja upea "Nordpilen" lähdössä Narvikista Tukholmaan.

Onhan sitä oltu merihädässä. On oltu ennenkin, törmätty New-Foundlandin edustalla jäävuoreen, painuttu matalaksi radiohytin lattialle monastikin talvisodan aikana Pohjanmerellä saattueissa, jouduttu Scapa Flowin tulihelvettiin ja pudottu skylighteista konehuoneen silinterikansien päälle, puhumattakaan karilleajoista, mutta aina on henkieriepu säilynyt. Mutta kun "Nordpilenin" kuljettaja lähtiäisiksi sanoo Narvikin aseman junan lähettäjälle, ettei hän tuntureilla selviä yhdellä veturilla, niin vanhaa merenkulkijaa alkaa mietittyä.

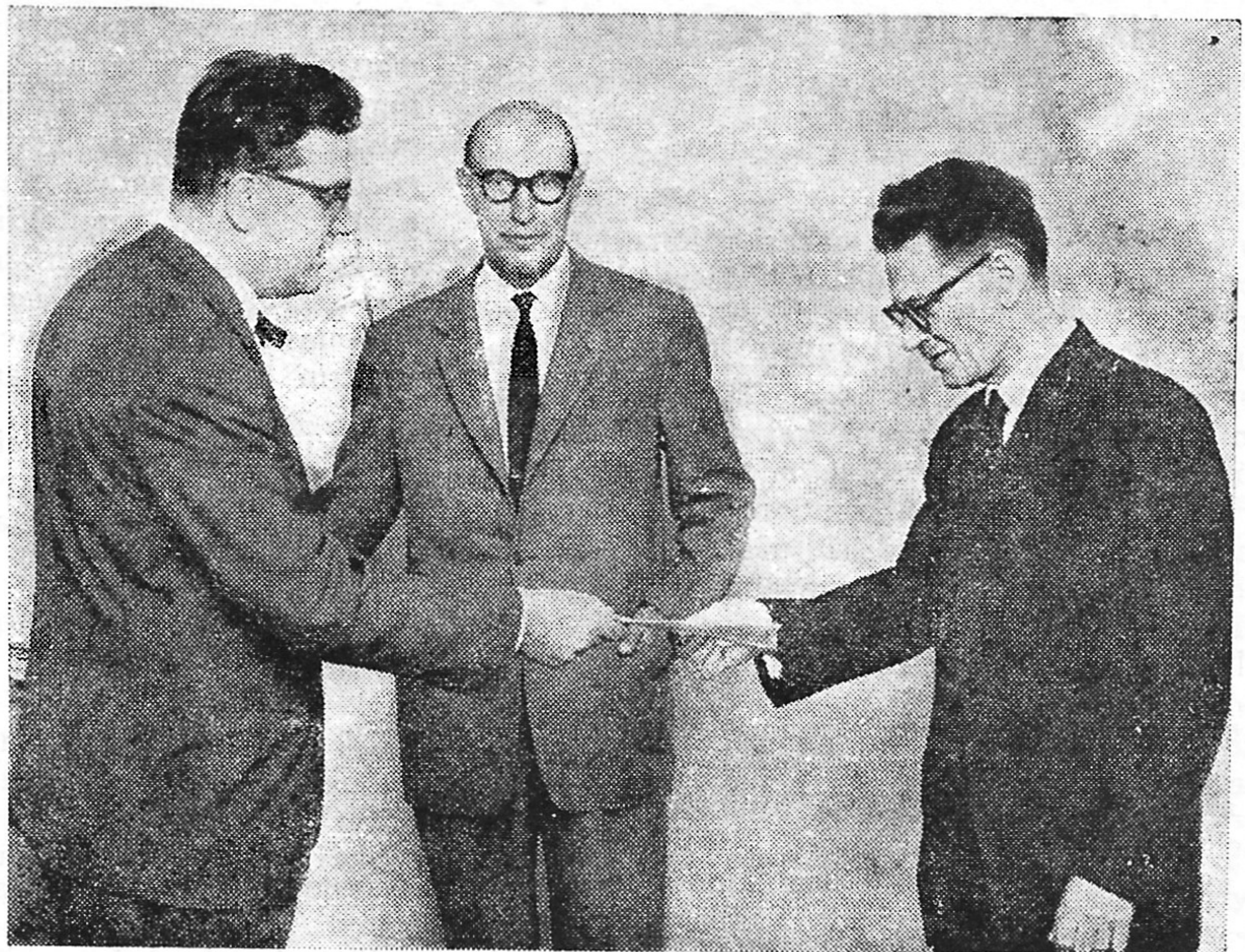
Tunnin ajettuamme tulee lähes 2.000 metrin korkeudessa ensimmäinen seisahdus. Upeat ovat näköalat. Vasemmalla puolellamme on syvä jyrkänne. Jos juna suistuisi kiskoilta, niin putous merkitsisi romurautaa, verta ja komeaa rysähdystä. Veturi irroitetaan ja se auraa yksinään rataa kilometrin verran. Taas päästään jonkin matkaa eteenpäin. Barrumsbottenin ja Tapperatin välillä tulee pitempi seisahdus. Olemme Norjan tuntureitten korkeimmalla, rautateitten käyttöön tarkoitettulla kohdalla. Veturi yrittää parhaansa, mutta vaikka oma-auraus on suoritettu, niin pyörät pyörivät tyhjää. En osaa ihailla tupakkavaunun ikkunasta avautuvaa upeaa näköalaa, sillä minulla merenkulkijana on omat käsitykseni maakrapujen sommittelemien kulkuneuvojen turvallisuudesta. Turisteja varten pystytetty taulu ilmoittaa korkeutemme merenpinnasta 2.430 metriksi ja vaikka alla olevaan Abisko-järvestä tulevaan tunturijokeen ei tätä matkaa olisikaan, niin olisi raiteilta putoaminen päätepiste kaikkien junassaolijoiden maalliselle vaellukselle.

Onko nyt niin, että merihädästä pelastuminen sittenkin olisi vaikuttanut mielenrauhaani, vai olenko todella niin sairas Nauticin sammutustoihin

Kansallis- Osake- Pankki

lahjoittaa

merenkulkijoille!



Kansallis-Osake-Pankki on lahjoittanut Suomen Merimieslähetykselle 100.000 markkaa käytettäväksi merimiesten viihdytys- ja huoltotyön hyväksi. Kansallis-Osake-Pankin Maatalouspankin konttoriin järjestettiin 21. 8. 1961, tilaisuus missä pankin johtokunnan jäsen, lakit. tri Reino Erma luovutti lahjoituksen Merimieslähetyksen toiminnanjohtajalle, rovasti Paavo Hytöselle. Tilaisuudessa olivat läsnä myös pankin johtajat M. Tulonen, J. Murasmaa sekä Oy Sea-Import Ab:n toimitusjohtaja Oleg Jakovlew. Rovasti Hytönen mainitsi kiitossanoissaan, että Suomen Merimieslähetykselle kartuttaa saamallaan rahamäärällä Oy Sea-Importin seuran tukemiseksi perustamaa rahastoa. Kuvamme on lahjoitustilaisuudesta, missä lakit. tri Reino Erma luovuttaa lahjoituksen rovasti Paavo Hytöselle. Keskellä pankinjohtaja M. Tulonen.

osallistumiseni jälkeen, että väsymys käy ylivoimaiseksi. Paneudun joka tapauksessa pitkälleni vaapaanaolevalle sohvalle ja mietiskelen ihmiselon ihanuutta ja kurjuutta täällä Norjan ja Ruotsin valtakuntien rajoilla kun tapahtuu valtava räjähdys. Aluksi en käsittä mistään mitään. Naiset ja lapset kirkuvat, ikkunalasit särkyvät, vaneeriset väliseinät vaunuissa pirstoutuvat, kaasumaista kemikaaliota leviää savuna vaunuihin, pakokauhun valtaamat ihmiset syöksyvät toisiaan vasten. Nopeasti tilanne kuitenkin selviää. Junan riittämätön henkilökunta sitoo pääasiassa lasien aiheuttamia haavoja. Paareja tuodaan ja vahingoittumattomat matkustajat auttavat loukkaantuneita. Tilataan Narvikista uusi veturi ja ambulanssitärvikkeita. Rata-varsi tällä vaarallisella osuudella on varustettu langallisella puhelimella.

Onnettomuuden perussyynä oli oman veturin takaisinpäinluisuminen puolentoista kilometrin matkan oman vaunustonsa päälle. Ihmeellisintä oli että niin veturi kuin vaunutkin pysyivät raiteilla. Nukkuma-asento pelasti minut pahimmalta, kylkiluu katkesi ja silmälasit pirstoutuivat ja vaikka olin asettunut pitkälleni tupakoitsijoihin osastoon löysin "vuoteeni" tupakoimattomien osastolta. Kummalliselta tuntui kun junan kaikki WC-altaat olivat irronneet raskaina esineinä seinistä ja "pytyt" olivat järjestelmällisesti katkenneet.

Minun täytyi kuitenkin kokea siipirikon kulkuneuvon hinaus, oli kuin olisin pakoillut ikävää

Nauticin hinausta Baatsfjordenista Göteborgin telakoille ja nyt sain esimakua pitkävetteisestä eteenpäinmenosta ja Kirunaan saavuimme viluissamme ja väsyneinä.

Nautic oli jäänyt runneltuna ja palaneena kauas Jäämeren asumattomille rannoille, Nordpilen oli hinattu ja työnnetty sentään sivistyksen etuvartioasemien piiriin. Sekin oli kurjan näköinen, senkin henkilökunta ja matkustajat olivat likaisia ja loukkaantuneita. Molempia kulkuneuvoja töllestettiin ihmetellen, sanomalehtimiesten puhelimet välittivät molemmista tietoja maailmalle. Molemmissa tapauksissa vältyttiin ihmishenkien menetyksiltä. Aamuvirkut sanomalehtien lukijat käänsivät sivua, joivat kahvinsa loppuun, vastanaaineet antoivat lähtösuukon vaimoilleen ja kiiruhtivat töihinsä.

Telakoilla ja rautateitten varikoilla tehdään arvioita korjaustöistä. Matkustajat nostavat kipurahoja kärsimyksistään ja korvauksia särkyneistä matkatavaroistaan. Merimiehet istuvat varustamon konttorissa ja nostavat "ulosmaksujaan". Vanha kapteeni on antanut meriselityksensä. Elämän on jatkuttava.

"Skall vi gå ut igen?" Vanhan kapteenin kirje tuo mieleen raikkaan merituulen, kunnon tupakan ja merimieseläkkeen, mutta ihminen ei voi repäistä itseään kahtia. On myytävä meripelastuslaitteita, vaikka vanha sananparsi sanoo: Navigare necesse est, vivere non est!

Otso Suomalainen