Radio-

SÄHKÖTTÄJÄ

"Harmaja"

Tukekaa Suomen Meripelastusseuran työtä!

Suomen Meripelastusseuran onnittelu- ja osanottoadresseja on saatavissa seuroilta, paikallis yhdistyksiltä ja pelastusrenkailta. Alin hinta 4 mk. Postisiirtotili 6811.
Seuran toimisto: Helsinki, Unioninkatu 3, puhelimet 639 252 ja 57 020.

5 LOKAKUU • 1965

Suoritamme sähkö-, merenkulku- ja radiolaitteiden asennus-, korjaus- ja huoltotöitä sekä laadimme asennussuunnitelmia maa- ja laiva-asennuksia varten

Turun Asennuspaja

Kristiinankatu 4, Turku
Puhelin 18 294 tai 20 052

Visi-Rasio Oy

Kotka, Keskuskatu 26, puh. 13 770

Suomen suurimman vientisataman ainoa tutka- ja radioerikoishuolto

Oy Thombrokers Ab

Ft. Esplanaadik. 18 Helsinki

s/s Maid	2289	Brt
s/s Malla	1977	„
s/s Master	2227	„
s/s Minna	1972	„
m/s Mylla	2536	„

NESTE OY harjoittaa itsenäistä varustamotoimintaa. Yhtiöllämme on liikenteessä seuraavat alukset:

m/t Jurma Venäjälle liikenteessä	16 137 dwt
m/t Nunnalahti Mustanmeren liikenteessä	17 600 dwt
m/t Tervi Itämeren liikenteessä	15 670 dwt
m/t Palva Itämeren liikenteessä	15 670 dwt
m/t Airismaa Kotimaan liikenteessä	2 181 dwt

NESTE OY

Oy Suomen Etelä-Amerikan Linja

Helsinki

Sähkeosoite:
ALINE

18. 10. 1965

Radiosähköttäjä

N:o 5 1965 Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja
Lokakuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
16. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen
("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

POHJOISMAINEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄKONFERENSSI

Elokuun 23—24 päivänä 1965 pidettiin Tukholmassa pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi, joka oli järjestyksessään kahdeksastoista. Konferenssissa edusti isäntämaata Ruotsia Gösta Hilding, Islantia Gudmundur Jensson, Norjaa Elgar H Ottersen, Tanskaa Sigurd Bøje Larsen ja Suomea Aarto Helin ja Erkki Koivisto. Konferenssin puheenjohtajana toimi Gösta Hilding ja käsiteltiin siellä seuraavat asiat:

1. Työehtosopimustilanne
2. Radiosähköttäjien koulutuskysymys
3. Tanskan radiosähköttäjien lakkovaroitus
4. Erivapaudet turvallisuussopimuksen määräyksistä
5. ITF:n toimintaa
6. Rationalisoiminen ja automation toteuttaminen laivoissa
7. Rannikkoradioasemien kutsuminen sääntöjen edellyttämällä tavalla
8. Radioasemien käyttö eräillä liikenneväylillä, redillä ja satamissa
9. Radiopäivystysajat
10. Jäsenmaksut
11. Seuraava konferenssi

1. Työehtosopimustilanne

Työehtosopimuksiin liittyvien eri kysymysten käsittelyn helpottamiseksi oli laadittu 88 kysymystä käsittävä taulukko, joka suuresti helpottaa erilaisten määräysten vertailua. Mainittakoon, että tällainen vertailutaulukko oli ensimmäisen kerran käytännössä 1964 Kööpenhaminassa pidetyssä pohjoismaisessa radiosähköttäjäkonferenssissa.

2. Radiosähköttäjien koulutuskysymys

Norjassa on koulutuskomitea ehdottanut kolmen kuukauden lisäkurssin järjestämistä, joka ehdotus on jätetty merenkulkukoulujen keskushallinnolle. Norjan lennätinhallitus on pyytänyt varustamoita järjestämään radiosähköttäjien vaihdon mikäli vain mahdollista siten, että entinen radiosähköttäjä voisi luovuttaa radioaseman uudelle radiosähköttäjälle henkilökohtaisesti.

Tanskassa on vaadittu koulutuksen parantamista. On tehty ehdotus erikoisen koulutusneuvoston nimittämisestä, joka seuraisi nykyistä koulutusta ja tekisi tarvittavia parannusehdotuksia.

Ruotsissa on radiosähköttäjiä edustava järjestö lähettänyt 27. 3. 1965 merenkulun koulutusneuvostolle kirjeen, jossa pidetään välttämättömänä radiosähköttäjien koulutuksen lisäämistä 140 tunnilla ja että vasta alkavalle radiosähköttäjälle olisi järjestettävä mahdollisuus aluksi toimia jonkin aikaa yhdessä vanhemman radiosähköttäjän kanssa ennenkuin hänelle yksinään annetaan vastuu radioasemalle kuuluvista tehtävistä.

Kuten tunnettua, jätti Suomessa asetettu radiosähköttäjien koulutustoimikunta 19. 7. 65 mietintönsä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle. Ehdotuksen mukaan II lk. radiosähköttäjän koulutusajaksi tulisi 3 lukukautta ja I lk. radiosähköttäjän koulutusta varten lisäksi yksi lukukausi.

Islannissa ei koulutuksen uudelleen järjestäminen ole toistaiseksi ajankohtainen.

3. Tanskan radiosähköttäjien lakkovaroitus

Sigurd Bøje Larsen selosti liittonsa toimenpiteitä radiosähköttäjien lakosta siinä tapauksessa, ettei työnantajien kanssa päästä sopimukseen ennen 15. 9. 65 (Myöhemmin siirrettiin lakon alkaminen tapahtuvaksi vasta 2. 10. 65) Konferenssi hyväksyi asiassa seuraavan julkilausuman.

"Julkilausuma

Tanskan radiosähköttäjien työselkkaustilanteesta.

Pohjoismaiselle radiosähköttäjäkonferenssille on selostettu niitä neuvotteluja, joita Radiotelegrafistforeningen af 1917 on käynyt Tanskan Laivanvarustajayhdistyksen kanssa uudesta työehtosopimuksesta ajalle 1. 4. 1965 — 1. 4. 1967 ja konferenssi yhtyy niihin perusteluihin, jotka Tanskan radiosähköttäjäjärjestö on esittänyt.

Konferenssi antaa tukensa palkkavaatimusten läpiviemiselle ja kehoittaa kaikkia asianomaisia järjestöjä huolehtimaan siitä, etteivät Pohjoismaiden radiosähköttäjät ota vastaan radiosähköttäjän toimia laivoissa, jotka kuuluvat jäsenenä Tanskan Laivanvarustajayhdistykseen, jos työnseisaus pannaan toimeen 15 pnä syyskuuta 1965 klo 00.01.

Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi 1965 kehoittaa kaikkia pohjoismaisia merenkulkija- ja satamatyöntekijäin järjestöjä tukemaan mahdollista työnseisausta koko laajuudessa ja niillä keinoilla mitä kullakin järjestöllä on käytettävissä.

Konferenssi osoittaa lopuksi kehoituksen Tanskan Laivanvarustajayhdistykselle, että se vielä kerran punnitsisi kantansa ja suhtautuisi myönteisesti, niin että tanskalaisten radiosähköttäjien palkkausehdot 1965 työehtosopimuksen allekirjoituksella saatettaisiin ajan tasalle."

4. Erivapaudet turvallisuussopimuksen määräyksistä

Eri maiden edustajat selostivat tilannetta omista maistaan. Kun todettiin, että viranomaiset ovat vieläkin myöntäneet eräitä erivapauksia radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta laivoissa, hyväksyttiin asiassa seuraavansisältöinen julkilausuma:

"Julkilausuma

erivapauksien myöntämisestä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta, hyväksytty Tukholmassa 24 päivänä elokuuta 1965 pidetyssä pohjoismaisessa radiosähköttäjäkonferenssissa.

Pohjoismainen Radiosähköttäjäkonferenssi 1965 viittaa meriturvallisuussopimuksen (Lontoo 1960) IV luvun sääntöön 3, joka määrää että matkustajalaivoissa koosta riippumatta ja lastialuksissa, joiden bruttovetoisuus on 1600 rekisteritonnia ja sen yli, on oltava radiolennätinlaitteet, ja toteaa että Pohjoismaissa edelleenkin myönnetään erivapauksia velvollisuudesta varustaa laivat radiolennättimellä, vaikka meriturvallisuuskonferenssi Lontoossa 1960 torjui kaikki yritykset tinkiä sopimuksen määräyksistä.

Pohjoismainen Radiosähköttäjäkonferenssi 1965 viittaa aikaisemmin annettuihin julkilausumiin vuodelta 1962, 1963 ja radiosähköttäjäkonferenssissa Lontoossa v. 1964 annettuun, sekä ilmaisee vastalauseensa näistä luvattomista erivapauksien myöntämisistä turvallisuussopimuksen tinkimättömistä määräyksistä, joiden tarkoituksena on taata matkustajille ja miehistölle paras mahdollinen radioturvallisuus käyttämällä radiolennätintä laivalla.

Konferenssi esittää, että Pohjoismaiden hallitukset korostavat erivapauksia myöntäville viranomaisille meriturvallisuussopimuksen hengen ja tarkoituksen huomioon ottamista. Konferenssi esittää myös että pohjoismaiset hallitukset velvoittavat erivapauksia myöntävät viranomaiset ilmoittamaan niille järjestöille, joiden jäsenet purjehtivat laivalla jolle erivapaus on myönnetty, että he jokaisessa erillisessä tapauksessa saavat itse harkita voivatko hyväksyä erivapauden myöntämisen, huomioonottaen oman meriturvallisuutensa.

Konferenssi tahtoo lopuksi kehoittaa erivapauksia myöntäviä viranomaisia ilmoittamaan julkisesti lehdistössä jokaisen myönnetyn erivapauden, että kaikilla matkustajilla on ennen matkaansa tieto siitä radioturvallisuudesta, joka heille matkalla tarjotaan."

5. ITF:n toimintaa

Tanskan radiosähköttäjäliiton edustaja ilmoitti olleensa yhteydessä useihin ITF:n jäsenjärjestöihin ja saaneensa niiltä vahvistuksen niiden täydestä tuesta siinä tapauksessa, että radiosähköttäjien työnseisaus joudutaan toteuttamaan syyskuun 15 päivänä 1965.

6. Rationalisoiminen ja automation toteuttaminen laivoissa

Elgar H Ottersen selosti automation kehittymistä Norjassa. Laivojen henkilökunta suhtautuu siihen myönteisesti ja ottaa aktiivisesti osaa sen toteuttamiseen toivossa, että siitä tuleva hyöty koituu myös laivassa oleville.

Tällaisiin laivoihin on nimitetty ns. suunnittelukomitea, johon kuuluu päällikkö sihteerinään radiosähköttäjä, yliperämies, konepäällikkö, talousosaston esimies ja pursimies. Työnjohtaja jakaa tehtävät miehistölle, joka on ottokatselmoitu laivaan yleisiä tehtäviä varten. Järjestelmän on todettu toimivan hyvin eikä ylityötunnit ole lisääntyneet kuten alussa oli pelätty. Sekä päällystö että miehistö saa tällaisissa laivoissa erikoisen rationalisoimislisän, joka toistaiseksi on kuitenkin aika pieni. Järjestelmä on aiheuttanut yhden tai kahden henkilön lisäyksen talousosastolle, mutta kansi- ja konemiehistön lukumäärä on vähentynyt.

Ruotsissa on käynnissä myös rationalisoiminen kauppalaivoissa ja laivojen henkilökunnat suhtautuvat siihen myönteisesti edellytyksellä että sillä ei vaaranneta meriturvallisuutta, että viihdytyskysy-

ITF:n KONGRESSI

Kööpenhaminassa pidettiin 28. 7. — 6. 8. 1965 välisenä aikana ITF:n 28. kongressi, johon osallistui noin 350 edustajaa 40 maan 138 eri ammattijärjestöstä. Suomesta osallistuivat kongressiin mm kaikki merenkulkijajärjestöt. SR:ää edusti siellä toiminnanjohtaja.

Kongressiedustajat ja kutsuvieraat lausui tervetulleiksi puheenjohtaja E. Berthelsen Tanskan lämmittäjäliitosta. Kongressin puheenjohtajana toimi ITF:n varapresidentti H. Düby.

Ammattialansa mukaisesti jakaantuu ITF:n jäsenistö seuraaviin ryhmiin: rautatieläiset, merimiehet, sisävesiliikenteen väki, merikalastajat, satamatyöläiset, maaliikennetyöntekijät ja siviili-ilmailun väki. Nämä ryhmät pitivät kongressin aikana useita ryhmäkokouksia joissa käsiteltiin kullekin ryhmälle kuuluvia ajankohtaisia kysymyksiä.

Merimiesryhmään kuului kaikkiaan 73 edustajaa 45 järjestöstä ja 30 eri maasta. Merimiesryhmän hyväksymässä julkilausumassa pidettiin erivapauksien myöntämistä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta yli 1.600 bruttorekisteritonnin vetoisille aluksille suuresti meriturvallisuutta vaarantavana ja Lontoon meriturvallisuussopimuksen hengen vastaisena. Tässä julkilausumassa, jonka myös kongressi hyväksyi, velvoitetaan asianomaiset viranomaiset ilmoittamaan tällaisista erivapauksista IMCO:on. Lisäksi julkilausumassa varoitetaan tehdystä yrityksestä vapauttaa aina 3.000 bruttorekisteritonnin vetoiset lastialukset radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta liikenteessä Englannin pohjois- ja itärannikolla, koska tällaisella toimenpiteellä vähennetään merenkulun turvallisuuspalvelua liikenneväylillä jotka jo ilmastollisten olosuhteiden vuoksi (sumu ja myrskyt) ovat tavallista vaarallisempia liikennöidä.

Muista merimiesryhmässä tehdyistä päätöksistä mainittakoon seuraavat:

Kaikissa merenkulkumaissa olisi käännyttävä sekä varustamojen että hallitusviranomaisten puoleen esityksin, että ne ILO:n hyväksymät yleissopimukset jotka koskevat merenkulkijoita, olisi ratifioitava.

ITF:n sihteeristö velvoitettiin laatimaan selostus Pohjan- ja Itämeren alueilla vallitsevasta kovasta kilpailusta pientonniston osalta, jonka jälkeen olisi järjestettävä erillinen konferenssi käsittelemään kysymystä.

Merenkulkijoille on saatava samanlainen työaika kuin maissa työskentelevillä on, eli korkeintaan 8 tuntia päivässä ja 5 päivää viikossa.

Merimiehille on turvattava pysyvä työsuhde sellaisissa maissa joissa sitä ei vielä ole.

Merenkulkijoille on taattava turvallinen liikuntavapaus kaikissa maissa.

ITF:n sihteeristöä kehoitettiin ryhtymään toimenpiteisiin että kaikkien merenkulkijajärjestöjen kanssa saadaan aikaan työehtosopimus.

Kongressin täysistunnoissa käytiin läpi ITF:n toimintakertomus kuluneelta kolmivuotiskaudelta

---

mykset hoidetaan ja että henkilökunta saa osansa siitä koituvasta hyödystä.

Samanlainen kehitys rationalisoimisen toteuttamiseksi on käynnissä Tanskan, Islannin ja Suomen kauppalaivastossa. Islannissa valmistuu lähiaikoina yli 2.000 dw-tonnin lastilaiva, jonka koko konehuone tulee sinetöitäväksi ja jonka koko miehistö tulee olemaan vain 7—8 henkeä.

7. Rannikkoradioasemien kutsuminen sääntöjen edellyttämällä tavalla

Tanskan posti- ja lennätinhallitus on saanut amerikkalaisilta radioliikennettä tarkkailevilta asemilta raportteja virheellisistä rannikkoradioasemien kutsumisista, joihin tanskalaiset radiosähköttäjät ovat syyllistyneet. Radiosähköttäjät ovat vastoin määräyksiä jatkaneet kutsumista pitemmän aikaa toivossa, että rannikkoasema keskeyttää kutsumisen ja jolloin laiva-asema saa ilmoitettua oman kutsumerkkinsä. Tanskan posti- ja lennätinhallitus pitää tällaisia rikkomuksia niin vakavina että se on uhannut peruuttaa radiosähköttäjän pätevyystodistuksen, jos rikkomukset toistuvat.

Konferenssi kiinnittää radiosähköttäjien huomiota kaikkien radioliikennettä koskevien säännösten ehdottoman noudattamisen välttämättömyyteen ja toteaa samalla, että mainitunlaiset rikkomukset ovat todennäköisesti yleistyneet enemmän tanskalaisten kuin muiden Pohjoismaiden radiosähköttäjien keskuudessa.

8. Radioasemien käyttö eräillä liikenneväylillä, redillä ja satamissa

Vaihdettiin tietoja siitä, missä määrin radiosähköttäjät joutuvat vaikeuksiin noudattaessaan kansainvälisen radiosopimuksen määräyksiä radioasemien käyttökiellosta eräillä liikenneväylillä, redillä ja satamissa ja todettiin, että sellaisia tapauksia on sattunut, joissa tulkinta tällaisessa kysymyksessä on laivassa ollut erilainen. Konferenssi piti parhaimpana ratkaisuna asiassa sitä Suomessa voimassaolevan työehtosopimuksen määräystä, jonka mukaan radiosähköttäjällä on oikeus pyytää päälliköltä kirjallinen määräys, jos hänet pakoitetaan toimimaan vastoin kansainvälisen radiosopimuksen säännöksiä.

OY SEA-IMPORT AB

— hoitaa jatkuvasti kauppatoimianne.

— Nyt uudet edullisemmat ehdot.

— Lähempiä tiedusteluja varten ottakaa yhteyttä eri satamissa työskenteleviin järjestöjen asiamiehiin, liittonne toimistoon tai suoraan konttoriimme

Oy Sea-Import Ab

E.Esplanadikatu 24 A Helsinki

Puh. 64 03 37

ja käsiteltiin tehdyt ehdotukset. Jäsenmaksuksi hyväksyttiin 8 pencyä jäsentä ja vuotta kohden, entisen jäsenmaksun ollessa 6 pencyä.

ITF:n uudeksi pääsihteeriksi valittiin yksimielisesti Hans Imhof Sveitsin rautatieliitosta. Entinen pääsihteeri Peter de Vries ei suostunut enää ehdokkaaksi. ITF:n presidentiksi valittiin H. Düby ja varapresidentiksi H. Pettersson Ruotsin kuljetustyöntekijäin liitosta.

Tanskalaiset kongressin isännät olivat kaikin tavoin huolehtineet kongressiin osallistuneiden viihtyisyydestä kesäisessä Kööpenhaminassa, josta tehtiin myös eräitä retkiä toisille paikkakunnille. Kööpenhaminan kaupunki järjesti vastaanoton kongressiedustajille Raatihuoneella.

ITF:n seuraava kongressi päätettiin pitää vuonna 1968 Frankfurtissa.

9. Radiopäivystysajat

Norjan edustaja ilmoitti, että heillä on nyt laadittu uudet määräykset radiopäivystysajoista yli 1600 bruttorekisteritonnin vetoisissa aluksissa. Päivystys voi tapahtua joko määräysten H 8 mukaisesti tai laivassa käytössä olevan ajan mukaan siten, että päivystys jakautuu kolmeen osaan niin että ensimmäinen vuoro on klo 8 — 11.30, toinen klo 15.30 — 17.30 ja kolmas klo 19.30 — 22.00 paikallista aikaa. Lepoajan voi muuttaa myös toiseen ajankohtaan, jos säätiedoituksen tai muun tiedoituksen vastaanottaminen niin vaatisi.

10. Jäsenmaksut

Jäsenmaksuja verrattaessa todettiin niiden olevan eri Pohjoismaissa seuraavanlaiset.

Islanti: 1.000 Ikr.; Norja 180 Nkr.; Ruotsi 300 Rkr josta 42 kr työttömyysavustuskassaan, 20 kr hautaus- ja ryhmähenkivakuutusta varten sekä 25 kr takuurahastoon; Tanska 180 Tkr ja Suomi 110 mk, josta 8 mk lehteä varten. Lisäksi 15 mk ns. "tuparahastoon".

11. Seuraava konferenssi

Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi päätettiin pitää käytäntöön hyväksytyn vuorojärjestyksen mukaisesti syksyllä 1966 Helsingissä.

E. K.

MKH:n jäänmurtajissa

avoinna radiosähköttäjän toimia. Kääntykää Merenkulkuhallituksen puoleen tiedusteluin.

— TTT —

Opetukseksi ja varoitukseksi kanssakärsijöille kipinän jaloissa hommissa, kerron Teille, arvoisat RS:n lukijat, erään tositarinan. Sen on minulle kertonut eräs kipinä S., joka tunne- ja kainoussyistä ei koko nimeänsä mainittavan salli; siihen nimen ilmaisemiseen ei liene syytäkään, koska asianomaiset helposti päätellä voivat, kuka kulloinkin nimikirjainten takana piilee. Kipinä S. vannoo kunniansa ja omantuntonsa kautta tuovansa esille vain totuuden, sitä mitenkään kaunistelematta, vääristelemättä ym. (eikä tämä ole veroilmoitus). Koska olen tahtonut välttää henkilökohtaista sävyä, olen käyttänyt kertomuksessa kolmatta persoonaa, kieliopillisesti tarkoittaen tietenkin. Kas näin piirtyy eteemme kuva, jonka pohjustuksen ja taustan olen mahdollisimman kaunokirjallisesti yrittänyt ohessa selvittää . . .

* * *

— Olipa kerran eräässä varustamossa T. laiva nimeltä M., johon 'myllyn' kautta pääsi kipinä S. vikaeeraamaan, kun M:n sähköttäjä vaihtoi toiseen saman yhtiön laivaan. Kipinä S. oli (ja on vieläkin) varsin tuore ja vihreä, juuri kurssilta päässyt ja elämänintoa täynnä. Näin sanovat kaikki, jotka hänet tuntevat. Aikaisemminkin hän oli tunnettu tunnollisena ja huolehtivaisena (= pataljoonan murheet ottavana) nuorenamiehenä, joten luonteeltaan ja muutenkin hän siis lukeutui tässä maailmassa niihin helpostipetettäviin ja hyväuskoisiin yksilöihin.

Tässä T-varustamon M-laivassa vaihtui kipinän S. vikaeerausaikana laivan päällikkö useamman kerran. Kuten tiedätte, on kapteeneja, kuin kipinöitäkin, monenlaisia. Toiset päälliköt hoitelevat omat kirjalliset työnsä hyvinkin tunnontarkasti, toiset taas siirtelevät niitä suoritettavaksi milloin kenellekin. Tällaisten asioiden mainitseminen on tarpeellista, jotta 'tuoreen' kipinä S:n teot saisivat kaikilta osiltansa niille kuuluvan ymmärryksen.

Kun kipinä S. tuli laivaan, oli sen päällikkönä kapteeni L., tosi mukava ja ymmärtäväinen ihminen. Hänen kanssaan, selvitellessään papereita, löysi kipinä S. melkoisen "kuplan" tämän laivan asiainhoidossa, mutta, kiitos päällikön joustavuudelle, saivat he asiat järjestykseen. Ajan mittaan kuitenkin kapteeni L:n toimikausi päättyi, ja S. jäi jännityksellä odottelemaan, mitä tuleman piti. S/S M. sai uuden päällikön, nimitettäköön häntä tässä vaikka B:ksi. Well, vain yhdeksi matkaksi oli tämä vanha merikarhu lupautunut; matkan päätepiste oli eräs paikka Ranskassa, lähellä Dunkerque'ta. Vaimonsa oli kapteeni B. mukaansa virkistysmatkalle ottanut.

Kuinka ollakaan, tämä päällikkö oli ja kai on vieläkin niitä kirjallisia töitä kaihtavaa laatua, kuten seuraavasta tullaan huomaamaan. Koska varsinaisten vaikeuksien summat kirjoitetaan Ranskan frangeina, kerrotaan tarina näiltä osin yksityiskohtaisesti.

Kuten tavallista, kipinä sai 'rahantarvelistat' laivalta, kallen keräämänä ahterista ja tavalla tai toisella tietoonsa myös muiden toivomukset. Näistä hän sitten kirjoitti puhtaaksi ns. kuittauslistan, jollaisia tämä T-varustamo suosii, kirjoitettuna 3:na kpl:na, joista alkuperäinen tilitysten mukana varustamoon, 1 kapteenin tilitykseen ja 1 kipinän arkistoihin. Asianmukaisesti saadut rahat kuitattuina. — Kuittauslistan loppusummaksi tuli 2460 FF. Koska kipinä S. on luonteeltansa saita ja opintovelkansa raskauttama, ei hän katsonut aiheelliseksi verottaa saldoaan ottamalla vieraan maan tuntemattomassa paikassa rahaa ulos. Niinpä loppusumma 2460 FF oli kuittauslistassa, kun hän sen kanssa meni prykältä alas kipparin B. luo. Nimenomaan hän tästä pari kuukautta sitten tapahtuneesta muistaa, että meklari F:n annettua jonkun rahasumman (S:llä ei ollut silloin tietoa, kuinka paljon) kapteeni B:lle, tämä ojensi siitä kipinälle n. 2300 frangia, jolloin S. tietysti mainitsi "ei tää riitä, kansa tahtoo lisää dineroja". Tällöin kapteenilla sukeutui vaimonsa kanssa keskustelu, josta ehkä ei puuttunut riitaisiakaan sävyjä. Joka tapauksessa kuuli S. jotain sen kaltaista, että "näinkö vähän minä nyt sainkin". No niin, kipinä sai 2460 frangiansa eikä yhtään enempää. Mihinkään kirjaan ei päällikkö B. nimeä pyytänyt kuittaukseksi saadusta summasta kipinältä, vaan antoi ymmärtää, että (hänelle rahansaantitilaisuudessa esitetty) kuittauslista kelpaa hänen tositteekseen, kunhan siinä on allekirjoitukset.

Tässä Ranskan rannikkokaupungissa vietti S. aikaansa laivassa palvelevien ystäviensä seurassa; yliperämies Y:llä oli käytössään auto, ja isolla porukalla he kävivät sillä mm. Dunkerquessa. Koska kipinä oli ilman paikallista rahaa, joutuivat muut maksamaan, milloin hän nyt seuran vuoksi suvaitsi olutkolpakon kumota. Tällaiset pikkukulungit jäivät huomiotta, onhan S. oivallinen seuramies, kun sille päälle sattuu. Hän nautti siis vain luonnon ihailemisesta ja tuumi mielessään auringon joskus risukasaankin paistavan.

Kielin kautta kotiin tuli sitten s/s M., kiertäen kuitenkin SPH:n lähellä sijaitsevan Gedansinx'in kaupungin, päämääränä eräs kotimaamme pikkukaupungin lähellä oleva T:n satama. Siellä sai laiva kannellensa varsinaisen, kesälomalta palaavan päällikkönsä K:n, joka osoittautui asialliseksi. Hänen ja kapteeni B:n välinen luovutus tapahtui kilistelyn ja television katsomisen merkeissä; ja kun kapteeni K. huomasi, ettei B. ollut pitänyt (edes) sitä yksinkertaista kapteenien kirjanpitoa, annettiin kipinä S:lle tehtäväksi kirjoittaa valmiiksi ao. kassakladiin B:n otot meklareilta, niihin kuuluvat kuittauslistat ym. — Kaupallisen koulutuksen saaneena ja erikoisesti kirjanpitoa rakastavalla kipinä S:llä ei ollut erikoisempia vaikeuksia tällaisissa touhuissa. Kipinä S. joutui kaivamaan esille eri meklareiden kuittijäljennöksiä kansiosta, jossa kap-

Suosikaa ilmoittajiamme!

— Onnittelemme —

K. A. Arjamaa

Syyskuun 19 päivänä 1965 täytti radiosähköttäjä Kai Antti Arjamaa 50 vuotta. Hän on syntynyt Turussa ja tullut ylioppilaaksi Turun suomalaisesta lyseosta 1934. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän pätevyystutkinnon hän suoritti 19. 5. 1938 ja Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenenä hän on ollut 20. 5. 1938 lukien. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut vuodesta 1938 lähtien seuraavissa laivoissa: Pandia, Fenix, Ergo, Wilke, Transic (ruots.l.), Aurora ja Angra, yhteensä yli 25 vuotta. RUK:n hän kävi 1937. Talvi- ja jatkosodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähköttäjänä. Vänr. 1938. Saanut Vm.2. Tammikuusta 1957 alkaen hän toimii edelleenkin radiosähköttäjänä m/s Angrassa.

MIES JA MIEHEN LAIVA

Historiassa on paljon kummallisia parallellismeja. Onko se sattumaa vai onko joku merkillinen voima, joka valitsee pareja, — joiden kohtalo melkeinpä pikku piirteitään myöten kulkee rinnakkain alusta hamaan loppuun saakka. Yhdessä synnytään, kasvetaan ja vartutaan, yhdessä saavutetaan maineen sädekehä ja yhdessä päätetään loistava kaari.

Muuan näistä yhdensuuntaisista on pari amiraali Horatio Nelson ja hänen laivansa Victory.

Kun Victoryn köli heinäkuun 23:na vuonna 1759 laskettiin, oli Horatio Nelson 10 kuukauden ikäinen vauva vaatimattoman episkopaalisen papin perheessä. Perhe ei voinut kerskailla oikeastaan millään. Se ei ollut varakas ja ainoa seikka, mikä loi edes vähäistä hohtoa oli se, että pikku Horation äidinäidinäidinäiti oli ollut Sir Robert Walpolen, Oxfordin kreivin sisar. Tosiasiassa laivan tulevaisuus näytti huomattavasti kirkkaammalta kuin Horation. Victory oli nimittäin ensiluokan linjalaiva ja juuri tällaisiin aluksiin perustui Englannin merimahti. Se oli yksi kahdestatoista Kaarle II:n samanlaisesta sotalaivasta.

Victoryn nimellä oli suuret perinteet jo lähes kahdensadan vuoden ajalta. Ensimmäisen Victoryn osti Englanti vuonna 1561 ja se oli mukana lyömässä voittamatonta Armaadaa. Toinen Victory toimi menestyksellä Doverissa, Texelissä, Scheveningenissä ja Solebayssa taisteluissa Hollannin kuulua amiraalia, Ruyteria vastaan. Kolmas loisti Barfleurissa ja neljäs niitti mainetta ja tragediaa sillä se upposi koko miehistöineen Englannin kanaalissa

---

teeni B. sanoi kaikkien kuittien olevan. Kuitenkaan ei hän sieltä löytänyt agentti F:n kuittia (muistattehan, ne 2460), jolloin hän oletti kuittijäljennöksen eli nostetun summan olevan saman, mikä kuittauslistassakin on. Mitään syytä muistella mieliin silloin tapahtumia Ranskassa ei ollut, koska kapteeni B. sanoi omien ottojensa olevan ainoastaan satamassa T. saadut 200 mk.

— Näine hyvineen meni kapteeni B, ja aikaa kului — uuden päällikön, kapteeni K:n selvitellessä papereita edelleen. Eipä aikaakaan, kun hän edessään olevasta paperipinosta löysi agentti F:n kuittijäljennöksen, jonka mukaan olikin Ranskassa nostettu rahaa 2716 FF! Tietysti hän kysyi kipinältä, kuinka ei tämä summa "stemmaa" kapteenien kirjanpidon kanssa. Yhteistuumin asiaa pohdittuaan he tulivat sellaiseen tulokseen, että kapteeni B. oli itse ottanut moiset rahat. Niinpä, koska erinäisten järjestelyjen johdosta oli kapt. B:n palkka vielä laskematta, vähensi S. hänen palkastaan 256 FF = 168,45 Smk ja ajatteli asian nyt olevan OK.

Kun laskelma palkasta ehti varustamoon, ei B. tunnustanutkaan frangien olevan omaa ottoansa, vaan väitti nämä rahat kipinällä olevan. Hänen muistamansa mukaan hän antoi koko meklarilta saamansa rahapinon suoraan kipinälle, joka laski rahat meklarin F. kanssa, ja olivat molemmat tyytyväisiä summaan, oli tämä sitten kuinka monta frangia tahansa. Ja tällä hetkellä onkin juuri kysymys siitä, millaisen summan on kipinä S. saanut haltuunsa . . . Asiassa ihmetyttää näin jälkeenpäin vielä se, että kuittauslista on päivätty 31. päivä, joka myös on laivan lokikirjassa ao. Ranskan satamaan saapumispäivä (lauantaipäivä, laiva kiinnitetty joskus klo 0130 aamuyöllä). Näinollen on rahat myös aika varmasti jaettu päivän kuluessa. — Taas kuittijäljennös, jonka mukaan kapteeni B. myöntää ottaneensa 2716 FF, on päivätty 3. pnä seuraavaa kuuta. Tämä päivä on sama kuin laivan lähtöpäivä.

Lähtiessään laivasta kipinä S. poikkesi varustamoon, joka järjesti tapaamisen hänen ja kapteeni B:n kanssa. Edellä olevat seikat selvitettiin tässä istunnossa hyvin tarkkaan, vaikkakaan ei mitään ns. riitaa syntynytkään. Kumpikin esitti oman versionsa tapahtuneesta, ja osapuolet erosivat hyvässä sovussa. Lopputuloksena jäivät asiat ennalleen: summa jäi vähennykseksi kapteenin palkasta, ja luvattiin varustamon taholta tutkia mahdollista erehdystä meklari F:n tileissä.

* * *

Sietääpä siis kipinöitten pahempia rettelöitä välttääkseen olla selvillä kulloinkin, mitä ovat rahaa saaneet ja antaneet; rahansaantitilaisuudessa nimen raapustaminen ei aikaa viene. Jokainenhan luonnollisesti tarkistaa saamansa rahasumman; nyt kun lisäksi tarkastaa, että kuittaamansa summa on sama kuin saatu, voi olla huoleton siitä, mitä ehkä on kapteenin taskuun jäänyt. Ettei saa pataljoonan murheista vatsahaavaa.

"wp"

1744. Viides Victory, Nelsonin, jatkoi loistavasti niin maineen kuin tragediankin perinnettä.

Tämä viides Victory oli suurin kaikista kaimaksista. Itse asiassa se olikin eräs suurimmista maailmassa koskaan rakennetuista laivoista, 226 jalan pituinen ja 52 levyinen. Siinä oli kolme kantta, joista alin juuri vesirajassa ja kaikkiaan siinä oli 102 tykkiä ja niissä olivat edustettuina lähimain kaikki siihen aikaan tunnetut tykkityypit.

Oli tietenkin tuolloin olemassa muitakin alustyyppejä. Oli fregatteja, korvetteja, sluuppeja ja vieläpä taisi olla jokunen kaleerikin, mutta vaikka nekin tietysti jokainen joskus joutuivat otteluun, taistelun ratkaisivat kuitenkin poikkeuksetta linjalaivat, nuo mahtavat jättiläiset, jotka oli varustettu nimenomaan kovaa ottelua silmällä pitäen.

On muuten aika merkillinen seikka, että sotalaiva pysyi hyvin kauan melkein muuttumattomana. Victory edusti lähes parinsadan vuoden takaista tyyppiä ja sellaisena tyyppi pysyi aina siihen asti kun höyry sotalaivoissakin työnsi purjeet tieltään.

Victoryn valmistuessa oli se sota, mihin se oli tarkoitettu, loppunut ja se joutui odottelemaan ankkurissa ja teki vain joitakin pieniä, harjoitusluontoisia purjehduksia.

Ensi kerran joutuivat Nelson ja Victory silmäkkäin tammikuussa 1771, jolloin Nelson oli kaksitoistavuotias poikanen ja Victory vajaata vuotta vanhempi. Näkemistä pitemmälle ei ensi tuttavuus kehittynyt, sillä Nelson liittyi vallan toisen laivan, Raissonablen miehistöön kadettina. Alusta komensi Horation eno, Maurice Suckling. Hän ei ollut erityisen ihastunut sisarenpoikansa näkemisestä ja sanoikin, että mitä Horatio oli tehnyt pahaa, että hänet lähetettiin merelle syntiään sovittamaan.

No niin, Nelson palveli aikansa Raissonablella, siirrettiin Dradnoughtiin ja palasi Länsi-Intian matkalta oikeana merimiehenä ja sydämensä pohjasta inhoten koko laivastoa, kuten hän myöhemmin kirjoitti. Tosiasia nimittäin onkin, että koko ikänsä Nelson oli sangen kehno merimies. Hän oli heikko ja kärsi koko elämänsä ajan pahasti meritaudista. Vuonna 1794 Nelson oli kohonnut kapteeniksi ja nyt hänen ja Victoryn tiet jälleen yhtyivät. Niin Victory kuin Nelsonkin ottivat osaa Calvin valtaukseen Korsikassa. Victory selvisi seikkailusta melkeinpä ehjin nahoin, mutta maahan iskenyt luoti sinkosi Nelsonin kasvoille hiekkaa sellaisella voimalla, että hänen oikea silmänsä tuli sokeaksi loppuiäksi.

Kunneka tuli sitten vuosi 1803. Siihen mennessä oli Victory saavuttanut maineen hyvänä laivana ja Nelson tunnollisena upseerina, mutta erityisemmin ei kumpikaan ollut vielä loistanut. Vasta kun pari pääsi yhteen ja ryhtyi yhteistyöhön, alkoi kaaren loistava huipennus. Victory osoittautui hienonhienoksi alukseksi ja Nelson loistavaksi merisotapäälliköksi. Pari oli nyt 45 vuotias. Victory oli kuluneen kolmenkymmenen vuoden aikana saanut eräitä kunniakkaita arpia ja niin oli myös Horatio Nelson. Hän oli nyt paitsi yksisilmäinen, myös käsipuoli.

Nelson oli melkoisen ristiriitainen herra. Samalla kun hän vaati alaisiltaan sokeata tottelevaisuutta, hän itse katsoi oikeudekseen toimia oman päänsä mukaan ja vieläpä vasten omien käskijöidensä nimenomaisia määräyksiäkin. Hänestä ei tuntunut millään tavalla merkilliseltä, että hän ilman muuta edellytti esimiestensä sietävän häneltä sitä, mitä hän itse ei hyväksynyt omilta alaisiltaan.

Oli miten oli. Nelsonin ja Victoryn yhteistyö sujui suurenmoisesti. Victory oli todella hyvä laiva ja aikalaisiinsa nähden jopa nopeakin — tekihän se hyvän ja sopivan tuulen sattuessa jopa 4 solmua, mikä sen aikaisilla linjalaivoilla merkitsi suorastaan lentämistä.

Nelson oli muutenkin merkillisen vastakohtainen herra. Hän oli äärettömän turhamainen, niin että kantoi kunniamerkkejään jokaisessa mahdollisessa ja usein mahdottomassakin tilaisuudessa ja oli ylpeä aatelisarvonimistään, eritotenkin Bronten herttuasta. Toiselta puolen hän taas oli syvästi uskonnollinen ja tietyissä tilanteissa yllättävän nöyrä ja alistuvainen. Hänellä lienee ollut jollakin tavalla alikehittynyt itsesuojeluvaisto, sillä koskaan hänen ei nähty osoittavan vähäisintäkään pelkoa. Kerrotaan hänen kerran tuoneen taistelusta silloisen aluksensa Agamemnonin sellaisessa tilassa, että koko laivassa ei ollut ainuttakaan purjetta eikä raakaa eikä mastoa, joka ei olisi ollut korjauksen puutteessa ja koko laiva oli niin raajarikkoinen, että sen runkokin täytyi kietoa köysiin, jotta se ei olisi kokonaan hajonnut. Ei laiva semmoiseen kuntoon mene ellei sillä tapella tosissaan. Nelsonilla oli myös tapana nostaa Englannin lippu laivassaan tusinaan paikkaan, niin että vaikka joku niistä ammuttiin alaskin, jossakin lippu aina liehui. Nelson osasi taitavasti käyttää hyväkseen laivansa tulivoimaa, mutta henkilökohtaisesti hän oli niin kurja ampuja, että hänen ystävänsä naureskelivat, että saaliilla ei Nelsonin pyssyn edessä ollut mitään vaaraa, pahin vaara oli seuralaisilla, koska Nelson ilmeisesti osasi saada pyssyn laukeamaan jopa väärästä päästäkin.

Kun Nelson astui amiraalina Victoryn kannelle, oli alus juuri käynyt läpi perusteellisen korjauksen ja siihen oli tehty paljon muutoksia, muun muassa sen perässä oli nyt amiraalilaivan kolme lyhtyä ja sen takila oli vahvistettu. Nelson oli uransa huipulla ja Victory parhaimmillaan. Mies ja laiva olivat valmiina kohtaamaan kohtalonsa, joka täyttyi miehen kohdalla lokakuun 21 päivänä 1985 Trafalgarin suuressa taistelussa. Tavallaan täyttyi siinä myös Victoryn kohtalo, sillä vaikka se selvisikin haavoistaan, se ei koskaan enää pystynyt kohoamaan sellaiseen huippuun kuin tuona päivänä.

Me tiedämme, mitä Trafalgarissa tapahtui. Siinä taistelussa murskattiin lopullisesti Napoleonin haaveet maihinnoususta Englantiin ja tuhottiin Ranskan ja Espanjan yhdistetty laivasto. Amiraali Villenueve selvisi hengissä, mutta lyötynä miehenä, Nelson kaatui, mutta lyömättömänä. Victory kärsi suunnattomia vaurioita ja melkeinpä tuhoutui myrskyssä menetettyään mastonsa. Se saatiin kuitenkin hinatuksi Gibraltariin, missä se korjattiin.

Victory palveli vielä amiraalien lippulaivana, mutta vaikka se totteli, sekin näytti tuntevan, että sen komentosiltaa ei polkenut Nelson. Se oli amiraalilaiva, mutta ei koskaan enää amiraalin laiva. Victory ja Nelson olivat ykseys. Kun Nelson oli poissa, Victory eli ja elää yhä tänä päivänä vain puolittaista elämää maailman vanhimpana yhä aktiivipalveluksessa olevana sotalaivana. "Antti"

"ULOSVIENNEISTÄ" — JA VÄHÄN MUUSTAKIN

Huhtikuun "Radiosähköttäjässä" nimimerkki "M. A." veti esiin erään niistä monista huolista, jotka tavalliselle kauppalaivan sähköttäjälle tuottavat vatsahaavan lisäksi harmaat hiukset ennen aikojaan. Ulosviennit ovat, kuten tunnettua, näistä vain eräs osa, joskin yksi kaikkein hankalimmista ja vastenmielisimmistä. Sähköttäjän urakaksi on kasattu kaikki ns. "välttämättömät kirjoitustyöt" (katso lähemmin työehtosopimus, 12. pykälä), joita kukaan toinen laivassa ei muka pysty tai viitsi hoitaa. Organisointia sekin! Mutta — pystyykö ensi kertaa laivatoimen ottava sähköttäjä näihin juoksupojan tehtäviin sen paremmin? Ne vain annetaan hänen hoidettavakseen, välittämättä tuon taivaallista siitä, oliko hänellä niitä varten aikaa, halua tai asiantuntemusta. Hänhän on kipinä ja sillä siisti. Monet päälliköt ja varsinkin varustamot eivät piittaa lainkaan siitä, että hoitaako kipinä **omat** ammattitehtävänsä kunnolla, mutta jos yksikin tullilista on tekemättä satamaan tullessa, niin varjele taivas! Mieluimmin nämä paperit tulisi laitella kuntoon vahtiaikana, ettei tarvitsisi suorittaa ylityökorvauksia. Sanoipa muuan viisas päällikkö, että laivan asiat menisivät rempalleen, ellei nimenomaan juuri kipinä huolehdi satamapapereista. Vai niin. Tekisi mieleni kysyä näin ajattelevilta, että eikö mikään muu saata mennä rempalleen syystä että sähköttäjän on pakko peuhata paperikasassa aikana, jolloin hänen tulisi kuunnella merenkulkuvaroituksia, liikenneluetteloita sekä yleensä radioliikennettä. Mutta turhapa lienee kysyä, kun eivät eräät tätä käsitä — tai oikeammin eivät halua käsittää.

Kenties kaikkein vastenmielisin ja älyttömin sähköttäjän tehtävistä on — paitsi ulosvientiostosten hoitamista — tullilistan teko. Se kun on tehtävä ennen satamaan tuloa, eli aikana, jolloin muutenkin on täysi käsi vilkastuvan radioliikenteen sekä (perimmältään muille kuuluvan) palkkakirjanpidon kanssa. Saapuihan viime vuoden puolella laivoille kiertokirje, jonka mukaan osastojen esimiesten tulisi huolehtia siitä, että heidän alaisensa käyvät ajallaan kirjoittamassa nimensä tullilistaan. Kuinkahan monessa laivassa tosiaan näin on? Koettakaapas mennä esim. herättämään stuertti päiväuniltaan sanomalla, että kaksi kallea vielä puuttuu listalta, niin näette, mikä riemu siitä nousee. Miksipä kukaan esimies omistaisi ajatustakaan moiselle listalle, kun kerran aluksessa on sähköttäjän nimellä kulkeva henkinen sekatyöläinen, jonka ei satamassa tarvitse sähköttää. Teettäkäämme siis hänellä paperityöt — ja teettäkäämme ne merellä, koska satamassa hänen onkin lähdettävä ravaamaan lääkärillä, hoitamaan pestauksia maissa tai järjestelemään ulosvientiostoksia, tai muuta mukavaa. Siitä viis, jäikö hänelle aikaa ottaa sähkösanomat vastaan vaiko ei. Ne kun eivät missään tunnu — ennenkuin jälkeenpäin, ja silloin on joka tapauksessa liian myöhäistä.

Kesäkuun "Radiosähköttäjässä" julkaistuissa määräyksissä suomalaisten alusten radioasemista ja -laitteista oli muuan pykälä, joka pani hieman ajattelemaan. Tarkoitan säännöstä, jonka mukaan ei radiohyttiä saa käyttää muuhun tarkoitukseen, joka häiritsee radioaseman toimintaa. Tämä pykälä — jos sitä noudatetaan — saattaa johtaa siihen, että tulevaisuudessa rakennettaviin aluksiin sijoitetaan radiohytin läheisyyteen komero, jossa toimiston lisäksi on toimistonhoitajan / sähköttäjän makuupaikka. Kun koko sähköttäjän olemassaolo jo sinänsä katsotaan vain välttämättömäksi pahaksi, niin tuskinpa tulee edes kysymykseen rakentaa kolmea eri koppia moiselle oliolle. Kahdenkin hytin asiallinen sijoittaminen kauniin profiilin taakse tuntuu jo olevan ylivoimainen tehtävä keskinkertaiselle laivanrakentajalle. Mutta onhan kaunis julkisivu parempi kuin hyvät hytit — eihän suunnittelija itse laivassa asu eikä elä. Mitä asuin- ja radiohytin yhdistämisestä seuraa, voi jokainen helposti kuvitella. Ei sitä kotirauhaa ennenkään liikaa ollut, mutta kyseisen "uudistuksen" jälkeen ei sitä sitten ole ollenkaan. Päällystöpulasta puhutaan, eikä aiheetta, mutta ei ole tehty edes yritystä etsiä ja poistaa sen syitä. Kun uhrattaisiin hiukan enemmän aivotyötä laivojen suunnittelussa sekä turhien paperitöiden karsimisessa, niin jo voisi valjeta kaukainen ranta. Ei sähköttäjä suinkaan ole ainoa, joka saa ilon ja kunnian tehdä töitä, jotka yhtä hyvin voitaisiin tehdä konttorissa, jonne taas aina saa merkonomeja. Heistä kun ei suinkaan ole puutetta. Paljon olisi aihetta tarkistaa työnjakoa laivoilla ja jos miehityslaki joskus valmistuu, niin ehkä siitä **jotakin** hyvää seuraa. Vai mahtaako seurata?

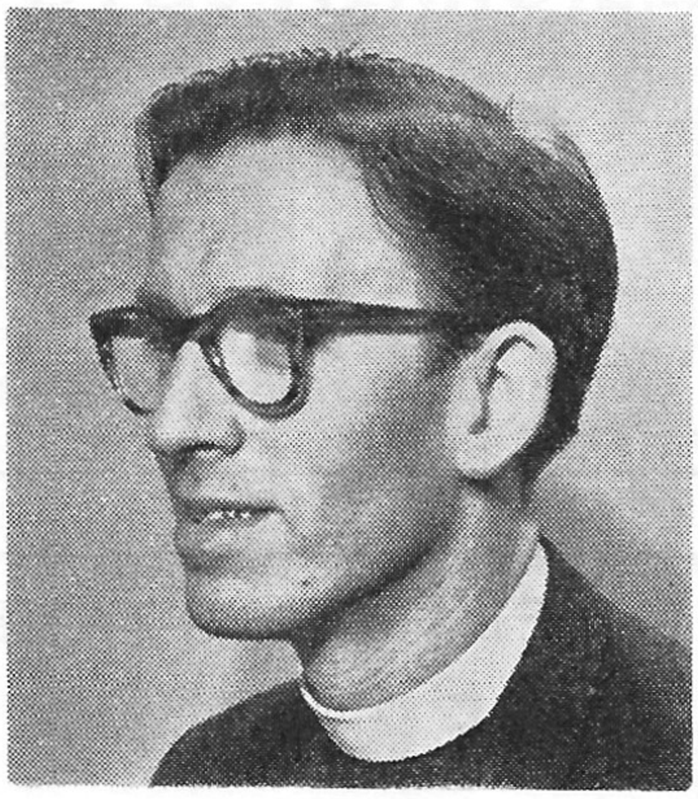
"Yks tavallinen kipinä"

Radiosähköttäjä VIKTOR ERIK UUSITALO kuollut

Elokuun 30 päivänä 1965 kuoli Kööpenhaminassa sairaalassa m/s Wasaborgin radiosähköttäjä Viktor Erik Uusitalo. Hän oli syntynyt Haukiputaalla. Käytyään keskikoulun Iin yhteiskoulussa hän suoritti II luokan radiosähköttäjän tutkinnon 31. 3. 1939, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjäliittoon. Laivaradiosähköttäjänä hän toimi vuodesta 1939 alkaen yli 20 vuoden ajan seuraavissa laivoissa: Thornbury, Wilke, Imatra, Sally, Ingerois, Raimo Ragnar, Nina, Karl-Erik, Maria, Margareta, Kristiina, Kenneth, Rina, Angus ja Wasaborg. Radiosähköttäjänä Vaasa Radiossa hän toimi vuosina 1945—1947 ja lyhyen ajan 1948, yhteensä yli kaksi vuotta. Hän kävi AUK:n ja pst.tyk. joht.kurssin. Talvisodassa hän toimi radioaseman päällikkönä, jatkosodassa pst.tyk. johtajana. Alikers. 1937. Saanut Vm 2 ja Ts.mm. Huhtikuusta 1964 alkaen hän toimi radiosähköttäjänä m/s Wasaborgissa.

Lähinnä jäivät häntä suremaan neljä lasta.

SUOMEN MERIMIESLÄHETYSSEURA TOIMINUT 90 VUOTTA



Suomen Merimieslähetysseuran vastavalittu pääsihteeri pastori Jorma Louhivuori.

Syyskuun 30 päivänä 1965 tuli kuluneeksi 90 vuotta Suomen Merimieslähetysseuran perustamisesta, joka tapahtui Helsingissä. Aloitteen tällaisen toiminnan aikaansaamisesta myös Suomessa oli tehnyt norjalainen pastori Storjohann, joka 1874 oli juuri tätä tarkoitusta varten tehnyt matkan Suomeen. Mainittakoon, että hänen aloitteestaan perustettiin Norjan merimieslähetys 1864.

Ensimmäisenä suomalaisena merimiespappina ulkomailla toimi pastori Elis Bergroth, aloittaen toimintansa 1880 Grimsbyn pohjoismaisessa merimieskirkossa, joka oli perustettu 1876. Kahden vuoden kuluttua aloitettiin merimieslähetystoiminta Lontoossa, jonne Bergroth siirtyi. Grimsbyn asema liitettiin Hulliin, josta käsin sitten hoidettiin Liverpoolin, Shieldin ja Goolen satamakaupunkeja. Vakinainen merimieslähetystyö aloitettiin Liverpoolissa 1900 ja Gardiffissa 1914. Vuonna 1886 perustettiin merimieslähetysasema Bordeaux'hon Ranskassa, joka toiminta kuitenkin lopetettiin jo seuraavana vuonna. Laivaliikenteen lisääntyessä myös Pohjois-Amerikkaan, perustettiin 1887 merimieslähetysasema New Yorkiin, 1890 Franciscoon ja 1894 Pensacolaan Floridassa sekä 1927 Montrealiin Kanadassa. Nämä asemat siirtyivät myöhemmin paikallisten suomalaisten seurakuntien hoitoon. Hamburissa alkoi toiminta 1902, Antwerpenissä 1905 ja Rotterdamissa 1926. Australiassa aloitettiin merimieslähetystoiminta Sydneyssä 1916 josta se 1923 siirrettiin Melbourneen ja 1938 Brisbaneen, jossa se edelleenkin toimii. Etelä-Amerika tuli Suomen Merimieslähetysseuran toimintapiiriin 1952 jolloin Buenos Airesissa oleva kirkko aloitti toimintansa. 1920-luvulla saatiin merimieslähetystyö käyntiin myös Tukholmassa, Göteborgissa ja Kööpenhaminassa, joista ainoastaan viimeksimainitussa on edelleenkin toimintaa. Kun nykyään on merimieslähetysasema myöskin Gdanskissa Puolassa, on ulkomailla olevia asemia yhteensä yhdeksän. Kotimaan eri satamakaupungeissa niitä on toiminnassa kaksitoista.

Edellä on lyhyesti mainittu ne ulkonaiset puitteet joissa Suomen Merimieslähetysseura on suorittanut arvokasta työtään maamme merenkulkijain keskuudessa. Merimieslähetystyö ei rajoitu kuitenkaan yksistään merenkulkijain sielunhoidollisiin kysymyksiin, vaan suuntautuu se mitä moninaisimmissa muodoissa merenkulkijain hyväksi. Seuran monet lähetysasemat lukusaleineen varsinkin ulkomaiden satamissa ovat sellaisia keidaspaikkoja, joihin merimies rasittavan työnsä lomassa mielellään menee hiljentymään ja virkistymään. Siellä hän saa kosketuksen kaipaamaansa kotimaahan, josta hän ammattinsa vuoksi joutuu olemaan erillään. Seuran monitahoinen toiminta merenkulkijain viihtyisyyden lisäämiseksi on varsinkin viime vuosina saavuttanut huomattavat mittasuhteet, jonka toiminnan lisäämistä valitettavasti rajoittaa varojen puute tarvittavien välineistöjen hankkimiseksi. Niinpä ei kaikilla merimieslähetysasemilla ole vielä esim. elokuvakojeita, televisioita eikä riittävästi sanoma- ja aikakauslehtiä merimiehiä varten.

Suomen Merimieslähetysseuran toiminta on ikäänkuin juurtunut koko merenkulkuumme, ollen siinä yhtä tärkeänä ja luontevana osana kuin kivi rakennuksen perustassa. Suomen Radiosähköttäjäliitto esittää Suomen Merimieslähetysseuralle parhaimmat kiitokset siitä siunausrikkaasta työstä jota Seura 90-vuotisen toimintansa aikana on tehnyt maamme merenkulkijain hyväksi. Toivotamme tälle toiminnalle edelleenkin mitä parhainta menestystä.

Höyrylaiva
Osakeyhtiö

BORE

Turku

SUOMEN PELASTUSOSAKEYHTIÖ

NEPTUN

Hietalahdenranta 11 - Helsinki

suorittaa Suomen rannikolla kaikenlaisia
pelastus- ja sukellustöitä
Vedenalaisia hitsaus- ja leikkaustöitä

Puhelimet: Konttori 633 203. Pelastusalus Helsingissä 644 721.
Konttoriajan jälkeen: Toimitusjohtaja 400 550, apul.joht. 443 606.

Varustamo

TUULI

HELSINKI

s/s MARKUS
„ SOMERI
„ TENO

Vaasan Laiva Oy

SHIPOWNERS

Helsinki
Arkadiankatu 21
Telephone 496 270

Radio - Tv - Elektro - Photo - Cameras

HUOMIO
TÄRKEÄ TIEDOTUS HERROILLE SÄHKÖTTÄJILLE

Palvelemme Teitä erittäin edullisesti ja varmasti Kielin kanavasso.

Päivä- ja yöpalvelu. Edulliset hinnat pienissäkin tilauksissa.

Keskustelkaa asiasta koko laivahenkilökunnan kanssa ja tilatkaa uusi Suurluetteloni. Uusi luettelo matkaradioista 1964/65 on nyt saatavissa.

Tilatkaa jo tänään kokeeksi niin voimme henkilökohtaisesti neuvotella edullisista toimitusehdoistani.

Suurempia tilauksia voimme toimittaa myös tanskalaisiin satamiin.

Kirjoittakaa jo tänään, se on Teille edullista.

Firma Werner Gerberding 23 Kiel, Nietzschestr. 29
Telefon: Kiel 50 342 - Telegramme: 50 342 Gerberding Kiel

Hyvän sään aikana

...on vakuutusturva järjestettävä niin maalla kuin merelläkin. Suomen Meri antaa omaisuudellenne täyden suojan.

SUOMEN MERI

SODANVAARALISÄSOPIMUS

Merenkulun Työnantajaliitto r.y. on tehnyt seuraavan sodanvaaralisää koskevan sopimuksen Suomen Laivanpäällystöliitto r.y:n, Suomen Konepäällystöliitto r.y:n, Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:n ja Suomen Merimies-Unioni r.y:n kanssa.

1 §

Aluksen ollessa sellaisissa Intian tai Pakistanin satamissa tai sisääntuloväylillä, jotka sijaitsevat 20 pohjoisen leveyspiirin pohjoispuolella maksetaan sodanvaaralisä, joka on 100 % palkasta mahdollisine ikä-, valtameri- ja öljynkuljetuslisineen.

2 §

Lisä maksetaan siitä vuorokaudesta lukien, jolloin alus saapuu alueelle, joka on 60 meripenikulman säteellä sataman tai sisääntuloväylän ulommaisesta kohdasta ja on voimassa siihen päivään saakka, jolloin alus ulosmennessään ohittaa mainitun aluerajan.

3 §

Sodanvaaralisää maksetaan vähintään viideltä vuorokaudelta ja on se vähintään 20 markkaa vuorokaudessa. Jokainen vuorokausi lasketaan kuitenkin vain kerran, vaikka alus näiden viiden vuorokauden aikana saapuisi toiseen tämän sopimuksen käsittämään satamaan tai sisääntuloväylälle.

4 §

Lomakorvausta niiltä kuukausilta laskettaessa, jolloin sodanvaaralisää on maksettu on mainittu lisä huomioitava lomakorvauksen yhteydessä. Sodanvaaralisää ei oteta muiden lakiin tai sopimukseen perustuvien korvausten laskemisen perusteeksi.

5 §

Jos merimies laivan ollessa matkalla tämän sopimuksen tarkoittamiin satamiin tai satamista tai tämän sopimuksen tarkoittamalla alueella sotatapaturman seurauksena kuolee tai tulee pysyvästi merimiestoimeen kelpaamattomaksi maksetaan 15000:— markan erillinen korvaus lisättynä 5000:— markalla kutakin merimiehen alle 18 vuotiasta lasta kohden niiden mahdollisten korvausten lisäksi, jotka lankeavat maksettaviksi julkisista sairausvakuutus- tai eläkelaitoksista tai henkilökohtaisesti otettujen vakuutusten perusteella.

6 §

Edellä 5 §:ssä mainittu erillinen korvaus maksetaan myös jos merimies laivan ollessa 20 pohjoisen leveyspiirin eteläpuolella sijaitsevassa Intian satamassa sotatapaturman seurauksena kuolee tai tulee pysyvästi merimiestoimeen kelpaamattomaksi.

7 §

Korvaus henkilökohtaisen omaisuuden menetyksestä maksetaan merimieslain 42 §:n perusteella annetun valtioneuvoston päätöksen mukaisesti. Ellei mainittu korvaus peitä sotatapaturman seurauksena menetetyn omaisuuden arvoa maksetaan päätöksen mukaisen korvauksen lisäksi 800:— markan lisäkorvaus.

8 §

Tämä sopimus on voimassa 17 päivästä syyskuuta 1965 lukien ja voidaan se irtisanoa jommankumman asiapuolen taholta irtisanomisajan ollessa 7 vuorokautta.

Helsingissä, 17 pnä syyskuuta 1965

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOITUKSIA
1. 8. 1965 — 30. 9. 1965

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty elokuun 11 ja syyskuun 22 ja 29 päivinä 1965.

Liiton jäsenluettelosta on poistettu radiosähköttäjä Viktor Erik Uusitalo, jäsennumero 378, joka kuoli Kööpenhaminassa sairaalassa 30. 8. 1965.

Elokuun 18 päivänä 1965 pitämässään kokouk-

VAROITUS

Viime aikoina on todettu erilaisten ulkomaisia sijoituskohteita kaupittelevien asiamiesten tarjoavan palveluksiaan entistä useammin ja innokkaammin suomalaisille merenkulkijoille. Yksi ja toinen lieneekin sijoittanut varojaan näihin houkuttelevilta näyttäviin sijoituskohteisiin. Asiaan liittyy kuitenkin niin monia arveluttavia piirteitä, että muutama varoittava sana on paikallaan.

Sijoitukset edellyttävät yleensä pitkiä, 10—15 vuoden säästöohjelmia, jotka on siten suunniteltu, että ohjelman jäädessä kesken sijoittaja menettää suuren osan — jopa 50 % pääomastaan hankintakuluihin. Kymmenessä vuodessa ehtii maailma muuttua niin paljon, että kukaan ei voi etukäteen olla varma näin pitkäaikaisen ohjelman läpiviemisen mahdollisuuksista.

Varat sijoitetaan niin monimutkaisen järjestelmän mukaan, että on mahdotonta tietää, mikä niiden arvoksi muodostuu. Tehdyn sijoituksen antama tuotto jää niinmuodoin vain arvailujen ja toiveiden varaan. Järjestelmään kuuluu lisäksi, että siinä on mukana niin monia eri maissa, jopa maanosissa, sijaitsevia yhtiöitä, että niiden omistus- ja muista suhteista ei saa selkoa.

Sijoittajaa houkutellaan myös verovapaudella, mutta tosiasia on, että ulkomaisista tuloista joudutaan usein maksamaan vero kahteen kertaan, ao. maassa ja Suomessa. On syytä muistaa, että yleensä kaikissa maissa myös talletukset ovat veronalaisia, arvopapereista puhumattakaan.

Lopullisen esteen puheenalaisille sijoituksille asettavat Suomen Pankin määräykset, jotka kieltävät ulkomaanvaluutan käytön tällaisiin sijoituksiin. Jos siis ulkomaiselle sijoitusyhtiölle kirjoitetaan valtakirja, jolla tämä oikeutetaan nostamaan valuuttatilillä olevia varoja, sillä ei ole mitään pätevyyttä, koska täkäläinen pankki ei voi toimeksiantoa suorittaa voimassa olevien valuuttasäännösten takia.

Sietää siis varoa maailmalla liikkuessa kaikenlaisia asiamiehiä ja agentteja, jotka tarjoavat sijoitusmahdollisuuksia. Paitsi, että tappionvaara on ilmeinen, saattaa pahaa-aavistamaton sijoittaja syyllistyä valuuttarikokseen ja veronkavallukseen.

sessa merenkulkijain kurinvalvontalautakunta antoi radiosähköttäjä Aarne Palomäelle ottokatselmuskiellon 18. 8. 1965 alkaen toistaiseksi. Hän oli juopotellut merellä toimiessaan m/s Jurmon radiosähköttäjänä. Mainitusta syystä peruutti Posti- ja lennätinhallitus 22. 9. 1965 hänelle 29. 6. 1945 annetun II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän pätevyystodistuksen toistaiseksi. Liitosta erotettiin Palomäki jo 31. 12. 1959.

Elokuun 18 päivänä 1965 pitämässään kokouksessa antoi merenkulkijain kurinvalvontalautakunta radiosähköttäjä Yrjö Antero Savolaiselle ottokatselmuskiellon 18. 8. 1965 — 31. 12. 1966 väliseksi ajaksi syystä, että hän oli m/s Amran radiosähköttäjänä ollessaan juopotellut työaikana myös merellä. Tästä syystä ilmoitti Posti- ja lennätinhallitus 22. 9. 1965 peruuttaneensa Savolaiselle 17. 5. 1961 antamansa II lk. radiosähköttäjän pätevyystodistuksen 31. 12. 1966 saakka. Edellä mainitusta syystä sekä liiton sääntöjen 3 §:n mukaisesti erotti liiton hallitus Yrjö Antero Savolaisen, jäsennumero 965, Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenyydestä 22. 9. 1965 alkaen, antaen hänelle oikeuden anoa uudelleen jäsenyyttä liitossa 1. 1. 1967 lukien.

Tanskan radiosähköttäjäliitto ilmoitti 15. 9. 1965 lähettämässään sähkeessä, että mainittuna päivänä alkavaksi ilmoitettua tanskalaisten radiosähköttäjien lakon alkamista on siirretty kahdella viikolla 2. 10. 1965 saakka.

Kauppalaivaston Huoltoneuvostosta saadun tiedon mukaan on kauppaneuvos Rakel Wihurin aloitteesta 23—25/8 1965 välisenä aikana käyty keskusteluja mahdollisuuksista perustaa suomalaisiin kauppalaivoihin nuoriso-ohjaajan toimi. Kannatettava aloite, joskin mainittu nimiehdotus tuskin lienee sopiva.

Puheenjohtaja Nuotion aloitteesta pidettiin 2. 9. 1965 neuvottelutilaisuus, jonne oli kutsuttu pari edustajaa kustakin eri merenkulkijajärjestöstä. Käydyissä keskusteluissa suhtautuivat kaikki edustajat myönteisesti pyrkimykseen saada merenkulkijajärjestöjen välinen yhteistyö kiinteämmäksi.

Syyskuun 17 päivänä Merenkulun Työnantajain liiton ja kaikkien merenkulkijajärjestöjen välillä käydyissä neuvotteluissa hyväksyttiin ja allekirjoitettiin sodanvaaralisäsopimus, jonka mukaan Intian ja Pakistanin satamiin liikennöivien laivojen henkilökunnille maksetaan sodanvaaralisänä 100 % korotus palkkaan mahdollisine ikä-, valtameri- ja öljynkuljetuslisineen. Sopimus on julkaistu toisaalla tässä numerossa. Sen johdosta, että hyväksytyn aseleposopimuksen johdosta sotatoimet olivat päättyneet, irtisanoi Merenkulun Työnantajaliitto po. sopimuksen päättyväksi 30. 9. 1965 klo 24.00.

Syyskuun 10 päivänä neuvottelivat merenkulkijajärjestöt toimenpiteistä, joihin olisi ryhdyttävä sen johdosta että viime aikoina ovat useat asiamiehet tarjonneet suomalaisille merimiehille sellaisia ulkomaisia sijoituskohteita, jotka ovat vastoin Suomen Pankin antamia valuuttamääräyksiä. Että merenkulkijajärjestöjen jäsenet olisivat etukäteen tietoisia tällaisten sijoituskohteiden tuottamista yllätyksistä, päätettiin asiassa julkaista "varoitus", joka on toisaalla tässä numerossa. Siinä olevat tiedot on saatu tehtyjen tiedustelujen tuloksena.

Helsinki 30. 9. 1965

Tj.

TOIMIPAIKKOJEN VAIHDOKSET AJALLA 30. 6. -65 — 20. 9. -65

30.6.-65	Fredrik Lehto		ha	Panda
3.7. „	Raimo Sorsa		ha	Margarethe Paulin
18.„ „	Helge Koskinen	ent.	ha	Panda
23.„ „	Erkki Huumonen		ma	Olav
27.„ „	Taisto Luoto	ent.	ha	Virgo
1.8. „	Vilho Kauhanen	ent.	ma	Vaasa Provider
„ „ „	Oiva Vanhanen		ha	Leo
2.„ „	Kauko Heikkilä		ma	Ritva
„ „ „	Anja Burman		ma	Susanna
„ „ „	Taisto Tiainen		ha	Arkadia
„ „ „	Matti Valta	ent.	ma	Lena Marianne
3.„ „	Anita Arola		ma	Johanna
„ „ „	Heimo Kouvo	ent.	ma	Nina
4.„ „	Aarne Ahlgren		ma	Passad
„ „ „	Birgitta Karlsson		ma	Bonny
5.„ „	Jorma Kotoharju		ma	Finnarrow
„ „ „	Maija Pakarinen		ma	Aino
7.„ „	Vilho Ailamo		ha	Orreholm
„ „ „	Veikko Jyvä	ent.	ha	Ariadne
„ „ „	Esko Kallioniemi		ma	Ronny
„ „ „	Esko Moilanen		ma	Jurmo
8.„ „	Seppo Rajamäki	ent.	ma	Arcturus
9.„ „	Olof Alhojoki		ma	Hebe
„ „ „	Leevi Hurrila		ma	Finnseal
„ „ „	Leo Huuhtanen	ent.	ha	Rigel
„ „ „	Olavi Karjalainen	ent.	ma	Finnbirch
„ „ „	Timo Kiiski	ent.	ma	Rekola
„ „ „	Paavo Salmi	ent.	ma	Wipunen
„ „ „	Åke Söderlund	ent.	ma	Triton
„ „ „	Matti Teriö	ent.	ha	Bore III
„ „ „	Jorma Tolonen	ent.	ma	Solny
10.„ „	Harald Enberg		ha	Rhea
11.„ „	Kalevi Silvasto		ma	Sommarö
12.„ „	Paavo Jussila		ha	Aallotar
„ „ „	Pentti Nokelainen		ma	Finnforest
13.„ „	Veikko Heikkinen		ma	Jenny
„ „ „	Eero Ollikainen		ma	Hansa Express
„ „ „	Juho Timonen		ha	Korshamn
14.„ „	Raimo Kettunen		ha	Peter
„ „ „	Uolevi Roitto		ma	Annika
„ „ „	Juha Sihvonen		ma	Inha
„ „ „	Erik Åberg		ma	Aconcagua
15.„ „	Veikko Viljanen		ma	Jurmo
16.„ „	Vilho Hannula		ha	Master
„ „ „	Martti Aho		ma	Pensa
„ „ „	Aarne Sihvo		ma	Ilmatar
„ „ „	Jorma Stevander		ma	Arla
17.„ „	Reijo Laamanen		ma	Mylle
18.„ „	Veikko Erkko		ma	Esso Fennia
„ „ „	Heikki Gartz		ma	Herakles
„ „ „	Matti Härkönen	ent.	ma	Iniö
„ „ „	Pekka Mattinen		ma	Hesperus
„ „ „	Pauli Salonen		ma	Pollux
19.„ „	Juhani Orava		ma	Finnstar
„ „ „	Pentti Virolainen		ma	Tellus
20.„ „	Reijo Virtanen	va.	ma	Finnkraft
21.„ „	Pauli Koskinen		ma	Hektos

21.8.-65	Raimo Leinonen	ha	Patria
22.„ „	Sulo Lehti	ma	Clio
23.„ „	Jouko Kangasharju	ma	Aymara
24.„ „	Karl-Johan Jungell	ma	Granö
„ „ „	Arvi Poijärvi ent.	ha	Leo
25.„ „	Risto Pöllänen	ma	Argo
27.„ „	Göran Appel	ha	Ramsö
„ „ „	Osmo Kupela	ha	Dione
28.„ „	Kaj Carlsen	ma	Kaipola
„ „ „	Sven Grims	ma	Taurus
„ „ „	Heikki Kaislaniemi	ha	Wellamo
„ „ „	Lars Kling	ha	Maid
„ „ „	Rolf Lindqvist	ha	Juno
„ „ „	Aulis Rasinkoski	ha	Titania
30.„ „	Guy Grahn	ma	Wasaborg
„ „ „	Paul Stenberg	ma	Arcturus
31.„ „	Kurt Österman	ha	Kungsö

Vapaina 31. 8. 1965 Nils Hellén; Vesa Hallivuo; Smertsi Maja; Seppo Hakkarainen.

1.9.-65	Onni Erkkilä	ma	Oihonna
„ „ „	Olavi Makkonen	ha	Pallas
„ „ „	Olli Raikkala ent.	ma	Eva
„ „ „	Viljo Mäkelä	ha	Lonsi
2.9.-65	Olli Aalto	ma	Helios
„ „ „	Paavo Jussila	ha	Wellamo
„ „ „	Pentti Örn	ha	Pirkko Nurminen
3.„ „	Veikko Horsma ent.	ma	Actinia
„ „ „	Heikki Kaislaniemi	ha	Ariel
„ „ „	Markku Karanko	ma	Finnmerchant
„ „ „	Harry Sundqvist	ha	Krucia
„ „ „	Nils Westerholm ent.	ma	Hebe
6.„ „	Jorma Gustafsson ent.	ma	Aino
7.„ „	Pekka Jokinen	ma	Monsun
„ „ „	Pentti Ojamies	ma	Pinja
8.„ „	Vesa Hallivuo	ma	Annika
9.„ „	Antti Merenheimo	ha	Ariana
„ „ „	Pertti Salomaa ent.	ma	Finnboard
10.„ „	Seppo Hakkarainen	ha	Contella
11.„ „	Kurt Abrahamsson	ma	Bonny
12.„ „	Artti Taipale	ha	Malla
13.„ „	Risto Alanne	ma	Finnkraft
14.„ „	Stig Lindgren	ha	Bore V
„ „ „	Seppo Wilen	ma	Sword
15.„ „	Runar Stjärnstedt ent.	ma	Ilmatar
17.„ „	Olavi Hämäläinen ent.	ma	Hansa Express
20.„ „	Taneli Nousiainen ent.	ma	Titania

Vapaina 30. 9. -65 Maija Pakarinen; Smertsi Maja; Seppo Torniainen; Ossi Komppa; Tapio Aura; Pekka Miettinen; Osmo Kupela; Lauri Leppänen; Taisto Tiainen; Eero Huovilainen; Bertel Virkkumaa; Raili Siitonen; Kari Tamppinen; Maija Lintala; Erkki Helminen; Pekka Ahola; Reijo Virtanen; Pentti Marjakangas; Birgitta Lehtovirta; Eino Mononen; Sakari Malinen; Aarne Pollari.

Muistakaa kukkapalveluamme

Joulun ja Uuden Vuoden kukkatilaukset ajoissa liittoon. Siten kohennat liittosi taloutta muutenkin kuin suorittamalla jäsenmaksun ja tuparahan.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, Helsinki 15
Sähkeosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:
Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447
Puheenjohtaja:
Tarmo Nuotio
Olarinmäki A 1, Matinkylä, puh. 426 211
Varapuheenjohtaja:
A. Sinkkonen
Hallituksen jäsenet:
E. Koivisto, A. Helin, V. Jyvä
Hallituksen varajäsenet:
E. Hallamaa, J. Piispanen, P. Mervi
I. Päivärinne, B. Westren - Doll

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja: A. Sinkkonen, Laajalahti, Suotorpantie 13, puh. 405 703; toim. 61 201—186
Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 53 381

Ilmoitushinnat v. 1965

	kerta-ilmoitus	
Etusivu ja 1/1-sivu	140:—	10 %:n
1/2-sivu	80:—	alennus
1/4-sivu	45:—	vuosi-il-
1/8-sivu	25:—	moittajille

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

Tilaushinta mk 8:— vuodelta; irtonumero 1:50

Helsinki 1965 — Erikoispaino Oy