

Radio-

SÄHKÖTTÄJÄ

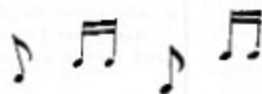


Fenno-Tapio mukava mukana!

... kevyt kestävä FENNO-TAPIO on aina mukava retkillä, matkoilla, mökillä, veneessä ... missä vain.

FENNO-TAPIO, transistorimatka-radio. Pitkät, keskipitkät ja ULA.

Hinta vain 26.800 mk.



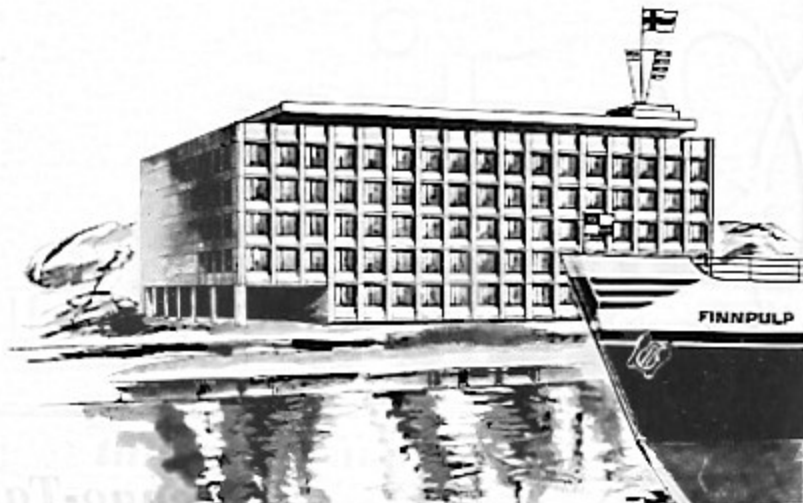
Oy FENNO-RADIO Ab



KESÄKUU

1962

3



FINNLINES ylläpitää kautta vuoden säännöllistä kap-
 poletavaralaskennettä linjoilla New York—Etelä-Suomi
 ja Lontoo—Etelä-Suomi. Lisäksi vuoroja Välimeren
 maihin.

Annamme aukeasti tietoja alustamme kulkuvuoroista ja
 varaamme niissä lastitilaa.


oy Finnlines LTD

Helsinki, Kanavaranta 1 - Puh. 50 600

F:ma GUSTAV ERIKSON

|||
Mariehamn

Radiosähköttäjä

N:o 3 1962 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
 Kesäkuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
 13. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen
 ("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

Ihmishengen turvaaminen merellä

Lontoon 1948 ja 1960 sopimukset ihmishengen turvaamisesta merellä ovat tuoneet radiosähköttäjäien silmien eteen lisääntyvän tendenssin radiopuhelinlaitteiden asentamistarpeesta entistäkin pienempiin aluksiin. Ensiksi mainitussa sopimuksessa pakkoraja oli 500 brt:n kohdalla. Uudessa sopimuksessa se on pudotettu 300 brt:hen. Samalla on tiukennettu päivystysvelvoitteita 2182:lla tehostamalla jatkuvaa, komentosillalla suoritettavaa hätätaajuuden kuuntelua. Radiopuhelinlaivojen autoalarmit tunkevat myös yhä selvemmin esiin.

Näin tuleekin olla, sillä ainakin toistaiseksi ovat radiopuhelinlaitteilla yksinomaan varustettujen laivojen mahdollisuudet olla toisilleen avuksi hätätapausten sattuessa, osoittautuneet päivystyksen nykyisellään jatkuessa melko vähäisiksi. Olemme aivan äskettäin lukeneet merionnettomuudesta, jossa laivojen puutteellinen 2182 kHz:n kuuntelu johti ihmishenkien menetykseen. Öresundissa, Skovshovedin ulkopuolella upposi nimittäin viime huhtikuun 16 päivänä tanskalainen kalastusalus "Stenbjörn". Tapauksesta annetussa meriselityksessä laivan kapteeni ilmoitti radiopuhelinliikenteestään seuraavaa: Hän oli antanut hätäkutsun ensiksi kansainvälisellä hätä- ja kutsutaajuudella 2182 kHz saamatta miltään taholta vastausta. Sen jälkeen hän oli lähettänyt Lyngby Radion työskentelytaajuudella, mutta samoin tuloksin. — Mikäli antennista siirtyi eetteriin jotain, olisi kaiken kohtuuden mukaan olettanut jonkun aseman kuulleen tapauksesta, mutta... Tilanne ei ollut valitettavasti sattunut kumpanakaan niistä 3 minuutin

radiopuhelinliikenteen hiljaisuusajasta, jolloin sillä olisi ollut joltisiakaan mahdollisuuksia voittaa tällä taajuudella vallitsevat häiriöt. Radiopuhelimella annettu hätäkutsu hukkuu helpolla 2182:lla vallitsevaan porinaan ja vinkunaan muina aikoina.

Asiaa ihmeteltiin virallisissa piireissä, mutta loppupäätelmän muovaili käsitys jonkin teknillisen virheen olemassa olosta sinä aikana, jolloin hätäkutsu lähetettiin 2182 kHz:lla. Tuskin on aihetta epäillä, etteikö Lyngby Radio olisi kuunnellut 2182:lla tuonakin aikana, mutta koska sillä oli samaan aikaan hoidettavana puhelu työskentelytaajuudella, saattoi siltä jäädä liikenteen hoidon ja yleisen kohinan vuoksi kyseinen hätäkutsu kuulematta.

Näin saattaa käydä lähivesillä. Millainen sitten voikaan tilanne olla esim. Atlantilla, jota myös puhelinlaivat kyntävät. Ei ole turvaa edes rannikkoasemista. Arvelemme, että radiopuhelinlaivojen päivystys noilla aavoilla on vieläkin heikompaa!

Edellä mainitsemaamme tapaus ei laatuakaan suinkaan ole ensimmäinen — eikä valitettavasti viimeinenkään. On todella korkea aika saada hätätaajuuden päivystys radiopuhelinlaivoilla entistä huomattavasti tehokkaammaksi, sillä nykytilanteen vallitessa ei rannikkoasemienkaan apuun voida radiopuhelinliikenteessä riittävästi luottaa. Jatkuva päivystys laivan komentosillalla ja autoalarmi lienevät ne lähivuosien toimenpiteet, jotka merkittävämminkin voivat turvata radiopuhelinlaivojen merenkulkua ja tehdä radiopuhelinlaivat kelvollisiksi

VALTAKUNNALLINEN MERENKULKUMUSEO

SUUNNITTEILLA MAAN PÄÄKAUPUNKIIN

Merenkulusta kiinnostuneitten piirien taholta on jo kauan toivottu merimuseon aikaansaamista maan pääkaupunkiin. Neljän viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana onkin tehty useita aloitteita hankkeen toteuttamiseksi, mutta hyvätkin yritykset ovat rauenneet lähinnä rahavarojen puutteen vuoksi. Toisen maailmansodan jälkeen voimakkaasti kehittynyt ja yhä laajemmat harrastuspiirit mukaansa saanut urheilusukellusharrastus on tehnyt mahdolliseksi järjestelmällisen hylkytutkimuksen, mikä on tuonut päivänvaloon siinä määrin arvokkaita esinelöytöjä, että viralliseltakin taholta on ruvettu tuntemaan kiinnostusta asiaan. Muinaistieteellisen toimikunnan kuitenkin todettua, ettei Kansallismuseon toimintaa enää vaikeuksitta voitaisi laajentaa merenkulkumuseota ja siihen läheisesti liittyviä aloja käsittäväksi, tehtiin toimikunnan aloitteesta kuluvan vuoden alussa opetusministeriölle esitys komitean asettamisesta tutkimaan mahdollisuuksia valtakunnallisen merimuseon aikaansaamisesta maan pääkaupunkiin. Opetusministeriö asettikin seuranneen helmikuun 18 päivänä toimikunnan tutkimaan asiaa kutsuen sen puheenjohtajaksi valtionarkeologi Nils Cleven sekä jäseniksi fil. lis. Sven Anderssonin, valokuvaaja P-O Janssonin, merenkulkuneuvos Helge Jääsalon, eversti Keijo Mikolan ja professori Niilo Valosen.

Saatuaan alustavan museosuunnitelman rungon valmiiksi, on toimikunta kuullut asiantuntijoina merenkulkuun läheisesti liittyvien järjestöjen edustajia, jotta saataisiin muun muassa selville, missä määrin sanotuissa piireissä on suunniteltu museo-toimintaa sekä onko mahdollisesti suoritettu materiaalin keräystä ja sen tallettamista. Poikkeuksetta kaikissa annetuissa lausunnoissa on pidetty välttämättömänä merenkulkumuseon aikaansaamista ja tähdennetty erikoisesti sitä seikkaa, että toiminta pitäisi saada aloitetuksi mahdollisimman pian.

Toimikunta ei ajan niukkuuden vuoksi ole vielä ennättänyt valmistaa mietintöä siitä, millainen perustettavasta merenkulkumuseosta pitäisi tulla, mutta alustavasti on kuitenkin harkittu, että mu-

seossa, joka samalla toimisi tutkimuslaitoksena, olisi edustettuna seuraavat merenkulkuun liittyvät alat:

I.

1. Kauppalaivasto
 - a) purjealukset
 - b) konealukset
 - c) meriliikenne
 - d) sisävesistöjen laivaliikenne
 - e) talviliikenne (jäänmurtajat)
 - f) varustamot
 - g) rahtaus
2. Merenkulun turvalaitteet
3. Meripelastustoiminta
4. Satamat
5. Laivanrakennus ja telakat
6. Koneteknillinen ala
7. Merenkulkuhenkilöstö

II.

Kansatieteellinen osasto

- a) veneet
- b) talonpoikaispurjehdus
- c) joki- ja järvikuljetukset
- d) kalastus
- e) hylkeenpyynti

III.

Vedenalainen arkeologia (hylkytutkimus)

IV.

Arkisto

- a) kuva- ja merikartta-arkisto
- b) merenkulkuhistoriallinen arkisto
- c) käsikirjoitusarkisto
- d) magnetofoniarkisto

V.

Kirjasto

VI.

Laboratorio

VII.

Pienoismalliverstas ja teknillinen työpaja

Jo tässä vaiheessa toimikunta on tullut siihen tulokseen, että hankkeen läpiviemiseksi ja toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi olisi museohank-

auttamaan myös radiolennätinlaivoja niiden hädässä.

Kehittyipä tilanne merellä radiolaitteiden osalta millaisin teknillisin edistyksin hyvänsä, tulee käsitksemme mukaan henkilökohtaisella päivystyksellä jatkuvasti olemaan yliote. Ne laivat, joissa ammattimies suorittaa hätätilanteen edellyttämät radiotoiminnot ja suorittaa hätäaajuuden kuuntelun, tulevat edelleenkin olemaan avainasemassa

meren pelastustoiminnoissa. Maista käsin saatava apu saattaa usein jäädä liian kaukaiseksi ja hitaaksi elleivät hädässä olevaa laivaa lähinnä purjehtivat alukset, olivatpa ne radiolennätin- tai radiopuhelinlaivoja, pääse oman kuuntelun tai maista suoritettavan hälytyksen kautta entistä paljon tehokkaammin mukaan pelastustoimintaan.

Toivomme näin tapahtuvan.

SPARKS

BY

SPARKS

Kesäisestä päivästä saattoi täydellä syyllä sanoa, että se oli kaunis, ja taivas pilvetön. Kyseessä oleva päivä valkeni kauan sitten, siihen aikaan, jolloin kalalokeilla ei ollut mitään aihetta seurailla suomalaisia aluksia. Semminkään, jos ahteripeilissä oli kotipaikkana Mariehamn.

Iäkäs höyrytramppimme laahusti Pohjanmeren keskipaikkeilla, suuntana Hanstholm, Skagerrak sekä mutkan kautta Koti-Härmä. Siihen aikaan seilattiin ahkerasti pitkin koillisväylää. Kiel'in kavena ei ollut vielä päässyt muotiin.

Olimme lähteneet Lontoosta noin vuorokautta aikaisemmin. Ja Lontoossa oli laivaan muun muunan ohessa tuotu nassakallinen tummaa rommia, merimiesten ikivanhaa lääkeainetta. Päälystön jäsenet kipparia lukuunottamatta olivat nassakan porukassa kustantaneet. Meidät, nuoren Titarin, olivat meitä vanhemmat ja viisaammat, vikitelleet rommiporukkaan.

Päivä oli paitsi kaunis, myöskin lämmin. Aurinko paisteli täydeltä terältä ja meri oli mukavalla tuulella, kun ei tuullut lainkaan. Oli itseasiassa helteinen päivä.

Päiväateriaan oli puolen tunnin verran. Seisokelimme jossakin alakannella pelkästä olemisesta nauttien. Tunsimme olomme hyväksi, mutta — peikot liikkuvat päivänpaisteessakin. Yht'äkkiä meitä vilutti. Kummastelimme, mutta siitä ei mihinkään päässyt — meitä todellakin vilutti. Meren henki on aina pettäväistä, nytkin, tällaisena

päivänä, siinä asusti hyinen tuntu. Salakavalasti meren henki saattoi iskeä terveeseenkin mieheen taudin alun. Flunssa ei ollut mukava tauti, keuhkokuumeesta puhumattakaan. Varovuus terveyden hyväksi oli totisesti aina tarpeen.

Kapusimme rappusia pitkin prykalle, missä vähänen yksiömme, yhdistetty työ, asuin- ja makuuhuoneemme sijaitsi. Astuttuamme sisälle pysähdyimme keskipermannolle. Panimme merkillä, että sekä paapuurin puoleisessa että ahteriseinässä olevat neliskanttiset ikkunat olivat rakosellaan. Ilkeä ristiveto humisi läpi hytin. Tunsimme olomme entistäkin viluisemmaksi, ja sairastumisen pelko laskeutui kuin märkä jäniksen nahka yllemme —.

Avasimme vikkelällä liikkeellä vaatekaapin oven. Siellä, kaapin pohjalla, seistä töröttö kaksikolmen vartin pulloa, kumpikin rommia täynnä. Pikkainen lasinen ja ryyppypikari taas oli kaapin yläosassa olevalla hattuhyllyllä. Sieppasimme pikarin hyllyltä ja toisella kädellä tartuimme toisen rommipullon kaulaan. Asetimme pikarin jo varsin tottuneesti tuttuun paikkaan, pesukommuutin puiselle kannalle, ja nykäisimme korkin pullon suusta. Mutta sitten — yht'äkkiä pysähdyimme, aloillemme juuttuen. Vilkaisimme edessämme olevaan puoliavoimeen ikkunaan sekä sitten ylitse olkamme toiseen —. Ristiveto, joopajoo, mutta emmekö voisi sulkea ikkunoita? Ja keskikesäinen päivä, auringonpaistetta, ja lämpöäkin riittämiin. Meren henki, sekin oli kuin lehmän henkäystä. Eihän tuullut lainkaan, oli tyventä kuin sisäjärvellä konsanaan. Vielä tässä sairastumaan, nuori ja terve mies, ihan noin vaan iltikseen. Ei, ei vetele.

Jätimme ryyppyn kaatamatta. Eikä sillä hyvä, heitimme molemmat rommipullot yli laidan. Ja pikarin perässä.

— — —
Aika paljon myöhemmin, oltuamme välillä puo-

keen lähdeittävä valtion toimesta ja sen antaman jatkuvan avustuksen turvin. Jotta kuitenkin museoharrastus saataisiin "koko kansan" asiaksi, olisi museon rinnalle saatava perustetuksi vapaamuotoinen aatteellinen yhdistys, johon voisivat liittyä kaikki museotoiminnasta kiinnostuneet yksityiset ja yhteisöt. Yhdistyksen tehtäviin voisi kuulua muun muassa esineistön ja arkistomateriaalin kartuttaminen, vuosikirjan julkaiseminen, merenkulkua käsittelevän kirjaston aikaansaamiseksi sekä yhteyksien luominen ja ylläpito vastaaviin ulkomaisiin yhdistyksiin ja museoihin.

Kuten aikaisemmin jo on mainittu, on kaikilla asiantuntijatahoilla pidetty välttämättömänä museotoiminnan mahdollisimman pikaista aloittamista. Tämä siitä syystä, että esitettyjen lausuntojen mukaan suuri määrä museotoiminnan kannalta katsoen arvokasta esineistöä ja arkistomateriaalia on vanhan merenkulkijapolven mukana häviämässä ja osittain jopa hävinnytkin. Tämän vuoksi merimuseotoimikunta rohkenee kääntymään kaikkien museotoiminnasta kiinnostuneitten yksityisten ja yhteisöjen puoleen vetoomuksin, ettei museokelpoista materiaalia, kuten merenkulkuun liittyviä esineitä, alusten pienoismalleja, maalauksia, valokuvia, kart-

toja, kirjeitä, päiväkirjoja, käsinkirjoitettuja laulukirjoja yms. missään tapauksessa hävitettäisi, vaan asianomaiset mikäli mahdollista koettaisivat säilyttää niitä hallussaan vielä toistaiseksi. Mikäli säilytys kuitenkin tuottaisi ylivoimaisia vaikeuksia, on Helsingissä sijaitseva Kansallismuseo lupautunut perustettavan merenkulkumuseon puolesta ottamaan säilytettäväksi sanotunlaista materiaalia.

Olavi Tirkkonen

Merimuseotoimikunnan sihteeri
Varatuomari

POSTI- JA LENNÄTINMUSEO

Viime helmikuun 15 päivänä avattiin Helsingissä Tehtaankatu 21 B III kerros Posti- ja lennätinmuseo. Museossa on katseltavaa niin hyvin posti- kuin lennätinalaltakin. Siellä on postivälineistöä, postimerkkejä, vanhoja lennätinlaitteita, puhelinkeskuksia ja koneita sekä eri osastona huomattava määrä radion historiaan liittyviä esineitä.

Museo on avoinna tiistaisin ja perjantaisin klo 1200—1500 sekä keskiviikkoisin klo 1800—2000.

lentoista vuotta maakynnessä, sattui toinen samaa asiaa hipova tapaus. Olimme päättänyt lähteä merelle jälleen ja meidän piti matkustaa Vaasasta Kemiin, missä uusi toimipaikkamme kellui redillä. Ehdittyämme hankalan matkan jälkeen vihdoinkin viimein perille meidät opastettiin viipymättä kipparin pakeille. Laivan isäntä oli kookas, tukeva-tekoinen, puolen vuosisataa pari vuotta sitten ylittänyt mies. Hän toivotti meidät sangen ystävällisesti tervetulleeksi laivaansa. Toisin sanoen, hän asetti pullon wiskiviinaa ja toisen konjaminiä eteemme pienelle, sievälle pöydälle ja kysyi: "Kumpaistako saa olla?" — Emme ollut puoleentoista vuoteen nauttinut mitään muuta väkevää kuin pullollisen rapakaljaa eräänä kuumana kesäpäivänä eräällä vaasalaisella kioskill ja niinpä epäröimme. Pienen virkailun jälkeen ehdotimme, että jos vähän tuota wiskiä, mutta ei paljoa. All right, kippari ryhtyi kaatamaan nestettä lasiin laushtaen: "Say when —." Miltei samassa ehäitimme puolestamme sanomaan, että riittää jo, mutta kippari lausui toistamiseen "say when" ja loruutti wiskiä edelleen lasiin. Vihdoinkin hän sentään lakkasi kaatamasta, vaikuttaen vahingoniloiselta. Ja eräänlainen syykin, lasi kun oli puolillaan raakaa wiskiä.

Grog oli meille ylivahva, ja kun olimme sen vähin erin nauttinut, tunsimme sen vaikutuksen sangen selvästi pääparassamme. Lasin tyhjennettyä herra kapteeni kohosi jaloilleen ja tarttui pulloon jälleen, aikomuksenaan täyttää lasimme uudelleen. "Kiitos vaan, mutta nyt riittää", ehäitimme sanomaan, mutta herra kapteeni ei näyttänyt sanoistamme piittaavan. Mutta juuri kun hän oli kaatamassa pullosta toistamiseen nykäisimme lasin pullon suun alta syrjään. Seurauksena oli ikävä vahinko, aikamoinen wiskiannos hulahti pöydälle. Iso ja märkä lätäkö levisi nopeasti silkkiselle pöytäliinalle. Kippari jäi liikkumattomaksi aloilleen, samaan tapaan kuin me parisen vuotta aikaisemmin toisessa laivassa rommipullo kädessämme.

"FINNEAGLE" — OY FINNLINES LTD

Rheinstahl Nordseewerke GmbH:n telakalla Emdenissä, Saksassa, järjestetyssä tilaisuudessa 3. 5. luovutettiin Enso-Gutzeit Osakeyhtiölle moottorilaiva "FINNEAGLE", joka asetetaan Oy Finnlines Ltd:n linjaliikenteeseen Suomen ja USA:n itärannikon välille.

M/S "FINNEAGLE" on suojakansityyppinen alus. Se on luokiteltu Lloyds Register of Shipping'in jääluokkaan II + RMC, joka vastaa suomalaista jääluokkaa I B. Alus on suuruudeltaan 7300/9300 dwt. Lastiruumien tilavuus on 408.000 kuutiojalkaa bale, lisäksi jääruumien tilavuus 35.700 kuutiojalkaa ja niiden alin lämpötila on —25° C. Alus saavuttaa täydessä lastissa 16 solmun nopeuden.

Varustamon hytin lisäksi on laivalla 2 kahden hengen matkustajahyttiä, jotka sijaitsevat keskiläivän kansirakennuksessa samoin kuin matkustajien ruokasali ja tupakkasaloni. Mainittakoon, että tavanomaisten pesuhuoneiden lisäksi on laivalla kaksi suomalaista saunaa.

Aluksen päällikkönä toimii merikapteeni Einar Marander.

me. Mies vaikutti niin kiukkuiselta, että nousimme mitään sanomatta jaloillemme, lähtien ulko-ovelle. Mieltämme ahdisti pettymys sekä huoli. Tähänkö tämä sitten jo päättyikin, uusi yrityksemme merelle? Ja mistä saisimme matkarahat palataksemme takaisin kotikaupunkiin? Mutta ennenkuin olimme ehtinyt livahtaa tiehemme kuulimme huudettavan peräämme: "Sähköttäjä —." Vilkaistessamme taaksemme havaitsimme laivan isännän vinkkaavan sormellaan meille, että palatkaahan takaisin. Ja me palasimme. Tällä kertaa kippari asetti eteemme pullon sitruunasuudaa ja toisen wichyvettä kysäisten, kumpaistako saa olla. Vastasimme: "Kiitos, sitruunasuudaa."

Seilasimme samaisen kipparin kanssa runsaat kolme vuotta, ja olisimme seilannut kauemminkin, jolleivät engelsmannit olisi kaapanneet laivamme ja lähettäneet meitä pakolliselle kesälomalle Man-saarelle. Oli nimittäin syttynyt sotaakin sillä välin. Varsin pian laivaan asetuttuamme meille selvisi joitakin mielenkiintoisia seikkoja. Ensinnäkin se, että ne neljä sähköttäjä, jotka olivat "jättäneet" laivan yhden vuoden aikana, oli kippari lähettänyt pois, jokaisen juoppouden takia. Toiseksi se, että lasin nykäiseminen pois pullon suun alta oli ollut meiltä järkevä teko. Kippari nimittäin osoittautui mieheksi, joka, vaikka olikin aina valmis tarjoamaan laivansa upseereille ryypyn jopa "meressäkin", noudatti itse kohtuutta viinaksien käytössä sekä odotti samaa laivansa päällystöltä ja miehistöltä. Jokaisen uuden upseeritulokkaan kunnon kippari asetti kokeeseen, minkä olimme läpikäynyt — kaikella kunnialla, höm. Koko yhdessäolomme ajan välillämme valitsi mitä parhain yhteisymmärrys sekä yhteistyö. Meidän ei myöhemmin milloinkaan tarvinnut sanoa "when", kun "Ukkomme" kaatoi wiskiviinaa lasiimme, vaan "riittää" riitti.

Viina, jos mikä, on viisasten juoma.

P.S. Vaikka olemmekin entinen partiopoika, jopa Mannerheim-soljen omistaja, ja vaikka olemmekin viime sodan jälkeen toiminut kokonaista kuusi vuotta erään arvostetun suomalaisen raittiusliiton sihteerinä, emme ole raivoraitis. Kaikki raivokkuus ynnä muu äärimmäisyys on vierasta meille. Sensijaan, järkevä kohtuus kaikessa, ja ennen kaikkea viinaksien viljelyssä.

S/S WARMA

AB BALTIC LLOYD LINE LTD OY on Suomeen 12. 5. '62 päivätyllä kauppakirjalla, ostanut Norjasta v. 1955 rakennetun s.s. "Askeladden" 2460/2850 dwt, open/closed suojakantinen lastialus, joka on vahvistettu jäissä kulkua varten ja vastaa suomalaista jääluokkaa I C.

Suomen lipun alla tulee alus käyttämään s.s. "Warma" nimeä, joka jo aikaisemmin on ollut yhtiön käytössä. Yhtiön aikaisemmin omistama s.s. "Warma", myytiin Italiaan romutettavaksi.

Uuden s.s. "Warman" päällikkönä toimii merikapteeni Lennart W. Trey.

Muista kukkapalvelua!

Radiosähköttäjäkurssi kev. 1962



Eturivi: Antti Härmä, Alf Karjalainen, Irma Schneider, Pertti Haimi, Toivanen, Erkki Similä.
II rivi: Kari Seppänen, Tapio Haapalahti, Esa Hastt, Oiva Liukkonen, Jaakko Heikkinen, Kari Laamanen, Heikki Hukkanen.
Takarivi: Pekka Mattinen, Jorma Stevander, Matti Leiskamo, Ensio Kauppila, Taisto Tiainen (1000), Harri Kajanus, Timo Kiiski, Taisto Karstinen, Jaakko Heinimäki, Juhani Syrjänen.
Puuttuvat: Silvo Kaasalainen, Arto Blomberg, Matti Koivu, Ensio Pietiläinen, Mauri Soldan.

TULLIVAPAA TUONTI

Merenkulkijain tullivapaata tuontia koskevat asiat ovat erittäin läheisiä kaikille merenkulkijoille ja heidän omaisilleen. Merenkulkijajärjestöt ovat tälläkin alalla saaneet paljon myönteistä aikaan, jos kohta monen mielestä vielä liian vähän. Ne tiet, joita asioiden on kuljettava ennen kuin muutos kulloiseenkin lainkohtaan saadaan toteutumaan, eivät valitettavasti ole niinkään yksioikoiset. Kun eduskunta antoi hallituksen v. 1959 tekemän esityksen raueta, oli asia uudelleen valmisteltava uutta eduskuntaa varten. (Yhä edelleen on siis voimassa kuukausittaisen tuonnin tullivapauden ylärajana 8.000 markan tulliarvo). Toukokuun 5 päivänä jättivätkin liittomme, S. Laivanpäälystöliitto ja S. Merimies-Unioni valtiovarainministeriölle seuraavansisältöisen kirjeen:

Valtiovarainministeriölle.

Asia: merenkulkijain tullivapaudet.

1959 jätti hallitus eduskunnalle esityksen tullilain 90 §:n muuttamisesta niin, että merimiehille tulisi oikeus tuoda mukanaan tullitta ja muitta maksuita maahan erilaista sallittua tavaraa sellaiset määrät, joiden tulliarvo ei ylitä 12.000 mk

kuukaudessa ja yhdellä kerralla sallittaisiin tuoda korkeintaan 72.000 mk tulliarvoa vastaava määrä. Aikaisemmin oli merimiehillä oikeus tuoda maahan kuukautta kohden korkeintaan 8.000 mk tulliarvoa vastaava määrä ja yhdellä kerralla korkeintaan 24.000 mk vastaava määrä. Markan devalvoinnin seurauksena oli merimiesten tulliedun realiarvo alentunut siinä määrässä, että tällainen korotus katsottiin oikeudenmukaiseksi ja kohtuulliseksi. Hallituksen esityksen käsittely-eduskunnassa viivästyi pääasiassa sen vuoksi, että asianomaisen valiokunnan kommunistinen puheenjohtaja suoraan esti asian käsittelyn. Kun sitten kuluvana vuonna valittiin uusi eduskunta, raukesi ko. hallituksen esitys.

Allekirjoittaneet merenkulkijajärjestöt katsovat, että nykyisen hallituksen olisi viivyttelämättä jätettävä eduskunnalle uusi samanlainen esitys merimiesten tullioikeuksien korjaamiseksi. On otettava huomioon, että kysymyksessä on ikivanha merenkulkijain oikeus. Vanhassa Ruotsi—Suomi laissa maaliskuun 30 päivästä 1748 (Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente, hwarefter Coopvaerdie-Skeppare och Skeppsfolk rafwa sig at rätta) säädettiin ulkomaanliikenteessä palveleville merimiehille oikeus tuoda maahan tullitta tavaraa. Merenkulkijat

HOHTOKIVISTA HEHKEIMMÄT

(Antti pakinoi)

Niinkauan kuin ihminen ylimalkaan on ihminen ollut, on hänellä ollut myös vaistomainen halu koristautua, kohentaa ulkonäköään keinotekoisesti. Eikä tuo halu suinkaan ole kuollut eikä edes samentavasti vähentynyt meidän päiviimme mentäessä. Pikemminkin päinvastoin.

Kun tuo otus, joka oli vastikään lakannut kulkemasta neljällä jalalla ja jota mielikuvitusta apuna käyttäen voimme pitää ihmisenä ei suinkaan ollut liialla järjellä pilattu eikä kauneudellakaan. Ja tämän viimeksimainitun ominaisuutensa hän varmasti itsekin huomasi kumartuessaan juomaan lätäköstä. Itsetiedottomasti hän varmasti tajusi, että parantamisenvaraa oli. Eikä ihan vähänkään.

Kenties siinä lätäkön reunalla sattui olemaan kauniinvärinen pikkukivi, johon miekkosemme huomio kiintyi. Ehkä hän otti sen käteensä ja kun ei raskinut poiskaan sitä heittää, kanniskeli sitä aikansa mukanaan.

Tuo pikkukivi oli ihmiselle tarpeeton. Sen arvo oli kokonaan käytön ulkopuolella. Se vain oli kaunis ja vetosi esteettisiin tunteisiin. Se oli koru.

Näin suunnilleen voimme kuvitella ensimmäisen korukiven joutuneen ihmisen haltuun.

Vuosimiljoonat vierivät ja ihminen kehittyi. Ei riittänyt enää se, että tuollainen kaunis siru oli vain hallussa, se piti myös näyttää muille. Ja mikäpä siinä. Kävihän se päinsä. Ihminen keinotteli kiveen reijän ja pujotettuaan siihen langan, se oli valmis ripustettavaksi kaulaan. Ensimmäinen koru oli syntynyt.

Sitämukaa kuin ihminen sivistyi, hänen kauneudentajunsa lisääntyi ja hienostui. Yhä kauniimpia kiviä etsittiin ja löydettiin eikä niitä enää tyydytty vain ripustamaan nuoranpätkään, vaan ne kiinnitettiin metallipitimiin. Syntyivät rintasoljet, rannerenkaat, korvakorut ja viimein jopa sormuksetkin.

Mutta sivistyksen syventyessä, kasvoivat myös vaatimukset. Enää eivät riittäneet vain sinänsä kauniit kivet. Niiltä ruvettiin vaatimaan eräitä ominaisuuksia, ennenkuin ne kelpuutettiin varsinaisiksi korukiviksi. Ensimmäinen ehto tietysti edelleenkin oli se, että kivi oli kaunis ja lisäksi sen piti olla mahdollisimman isokokoinenkin. Toiseksi se ei saanut olla kovin helposti naarmuuntuva eikä lohkeileva, vaan kyllin kova kestämaan

katsovat tämän oikeuden luovuttamattomaksi. Sen seikan, etteivät merenkulkijat ole ryhtyneet järjestöllisiin toimenpiteisiin sellaisten oikeuksien saamiseksi, jota edellä mainittu hallituksen esitys vuodelta 1959 tarkoitti, ei tarvitse merkitä, että merenkulkijat olisivat hiljaisuudessa luopuneet vaatimuksistaan.

Hallituksen esitys vuodelta 1959 oli täysin oikeudenmukainen. Sen jälkeen korotetut tullit ja hinnat sekä markan arvon edelleen huonontuminen edellyttäisivät vastaavia muutoksia. Muuttuneista olosuhteista huolimatta merenkulkijat tyytyvät samanlaisen esityksen antamiseen tullilain 90 §:n muuttamisesta kuin annettiin 1959.

kohtuullista käyttöä. Ja luonnollisestikin sen piti olla suhteellisen harvinainen.

Nämä ominaisuudet pitävät lähes tarkalleen yhä edelleenkin paikkansa. Niiden mukaan nykyajankin ihminen hohtokivet arvioi. Ja niistä maksaa.

Hohtokiveä hankkiessaan on nykyajan ihmisellä varsin laaja valikoima käytettävissään niin kivien kokoon, laatuun, lajiin kuin hintaankin nähden. On olemassa suuria ja kalliita kiviä, on suuria ja halpoja, pieniä halpoja ja pieniä hirvittävän kalliita. On punaisia ja sinisiä ja keltaisia ja jos vaikka mitä värejä kautta koko sateenkaaren.

Mitä nämä merkilliset, himoitut siruset sitten oikeastaan ovat? Eivät oikeastaan sen ihmeellisempiä kuin hiukkasia aivan tavallisia aineita, jotka luonnon suuressa laboratorioissa ovat sattuneet kiteytymään erikoislaatuiseen tavallisuudesta poikkeavaan tapaan. Luonnossa tapaamme vaikka millä mitalla sinisavea. Ei se sen ihmeellisempää ainetta ole kuin alumiinioksiidia. Mutta alumiinioksiidia on myös ylenpalttisen ihana sininen safiiri ja hehkuvanpunainen rubiini. Nämä kaksi kiveä, niin erilaisilta kuin ne ensisilmäykseltä näyttävätkin, ovat täysin samaa ainetta, korundia. Ei niillä ole oikeastaan mitään muuta eroa kuin se, että vain punaista korundia sanotaan rubiiniksi ja kaiken muun värisiä safiireiksi. Väri johtuu vain häviävän pienistä määristä jotakin sivuainetta. Sitä onkin niin vähän, että sen juuri ja juuri kemiallisesti voi todeta.

Timantin jälkeen hienoimpana jalokivenä pidetty sametinvihreä smaragdi on sekin varsin yksinkertaista ainetta, piihappoista alumiinia ja berylliumia.

Mutta kun nyt tiedämme, mitä aineita eri jalokivissä on sekä miten ne ovat yhtyneet ja minkälaisissa olosuhteissa, herää tietysti kysymys, eikö niitä voitaisi luoda keinotekoisesti. Ja vastaus on selvä: kyllä niitä voidaan. Ja tehdäänkin. Vieläpä paljon. Lähimain kaikki nykyisin kaupoissa olevista hiemankin suurehkoista hohtokivistä ovat keinotekoisia. Olemmehan me jokainen kultaseppien akkunoissa nähneet esimerkiksi lähimain sentin läpimittaisia, hohtavanpunaisia, läpinäkyviä kiviä. Ne ovat rubiineja. Ja niin perin kummalta kuin se kuulostaakin, ne todellakin ovat rubiineja, täsmälleen samaa ainetta kuin luonnonkivetkin. Ero on vain siinä, että ne ovat keinotekoisia. Tuollaisen keinokiven saa parillatuhannella markalla, maksaneeko sitäkään, samankokoisen luonnonrubiinin ostamiseen tarvitaan kokonainen valtava omaisuus. Missä ero siis on? Ei yhtään missään muussa kuin vain siinä tietoisuudessa, että toinen on keinokivi, toinen luonnollinen. Eikä ole ollenkaan tavatonta, että tuo tekokivi on kenties huomattavasti luonnonkiveä kauniimpi. Usein tekokivet ovat niin hyviä, että vain ammattimies pystyy erikoislaittein toteamaan, kummanlaatuinen kivi on kyseessä. Maallikko tietää sen hinnasta.

On yllättävää, että luonnonkiven puhtaus ei ole niin hirvittävän tärkeä ominaisuus. Jos kivi on kauniin värinen ja kookas, annetaan anteeksi jonkin puhtauden tiimoilta. Mainittakoon tässä, että lienee tuskin koskaan löydetty täysin virheetöntä smaragdia. Epäpuhtaudet ja sulkeumat ovat niin yleisiä, että niitä suorastaan pidetään aidon kiven tunnusmerkkeinä. Sama pitää paikkansa

muihinkin hohtokiviin nähden, joskaan ei aivan näin ehdottomasti. Smaragdin lähisukulaiselta, akvamariinilta vaaditaan täyttä puhtautta.

Ihan tahallani olen jättänyt viimeksi timantin, tuon kaikista korukivistä jaloimman, koska se monessa suhteessa on ainutlaatuinen. Timantti ensinnäkin on ainoa hohtokivi, joka on vain yhtä ainoata alkuainetta, hiiltä. Sitä samaa, mitä poltetaan ja millä piirretään viivoja paperille.

Timantti on myös kovin kaikista tunnetuista aineista. Siihen ei pysty mikään muu kuin — toinen timantti. Senvuoksi se kai vasta varsin myöhään tulikin yleisesti arvostetuksi jalokiveksi. Kyllähän timantti on tunnettu ollut jo tuhansia vuosia, mutta kun se hiomattomana ja kiillottomattomana ei ole juuri paljon minkään näköinen, ei sille annettu varhemmin kovinkaan suurta arvoa. Vasta keskiajan loppupuolella ja uuden ajan alussa onnistuivat yritykset hioa timanttia ja todennäköisesti ensimmäinen länsimaissa hiottu briljantti saatiin aikaan Ranskan kuulun kardinaali Mazarinin käskystä.

Mutta sitten kun timantinhionta keksittiin, nousikin tämän kiven arvo vallan huimaavasti, niin että varsinkin suurille kiville ei yleensä voida edes suunnilleenkaan lausua minkäänlaista hinta-arviota. Jos nyt kuitenkin huvinvuoksi yrittäisimme tehdä jonkinlaista laskelmaa, niin maailman suurimman timantin, Englannin valtion Cullinanin hinta puhtaasti karaattilaskujen mukaan olisi tuossa hieman yli kymmenen miljardin meikäläisen markan vaiheilla. Ja tähän arvioon eivät vielä ole vaikuttaneet mitään sen tunnearvot, jotka varmasti kohottaisivat hinnan moninkertaiseksi. Sillälaila pojat.

Saattaa kuulostaa yllättävältä, että timantti ei suinkaan ole harvinaisin luonnonjalokivistä. Kaukana siitä. Niitä löydetään melko paljon ja monista paikoin maapalloa. Sen tavaton kalleus johtuu yksinkertaisesti siitä, että lähestulkoonkaan kaikkia timantteja, mitkä löydetään, ei lasketa koskaan markkinoille. Timanttia pidetään keino-tekoisesti harvinaisena, jotta sen arvo säilyisi. Varhemmin Intia oli pääasiallinen timanttien tuottaja, mutta sittemmin kaivostoiminta keskittyi Etelä-Afrikkaan, joka nykyisin hallitsee maailman timanttimarkkinoita.

Miten tämä merkillinen kivi sitten syntyy? Periaatteessa yksinkertaisesti. Pisara hirvittävässä kuumuudessa nesteytynyttä hiiltä kiteytyy kovan paineen alaisena. Ja tietenkin ilmattomassa tilassa, koska se hapettuessaan palaisi hiilidioksidiksi ja haihtuisi maailman tuuliin.

Entäs voidaankohan timanttiakin valmistaa keino-tekoisesti. Voidaanpa hyvinkin. Sanottakoon kumminkin heti, että vain hyvin pieniä kiteitä, jotka nekään eivät ole jalokiviluokkaa, mutta teollisuuden tarpeisiin kyllä käyvät. Todellista loistavaa timanttia ei pystytä valmistamaan. Jäljitelmiä kyllä, tietenkin, mutta nehan eivät ole edes aineeltaan timantteja, muista ominaisuuksista puhumattakaan. Viimeisin tulokas lienee Amerikassa keksitty ns. fabuliitti, joka kyllä ensinäkemältä suuresti timanttia muistuttaa, mutta esimerkiksi kovuudessa jää huimasti jälkeen.

Merkillinen ja kiehtova on jalokivien maailma. Ne eivät kiinnosta meitä vain koruina vaan myös yksilöinä ja luonnon merkillisimpinä aikaansaannoksina.

ONNITTELEMME 50-VUOTIAITA



O. Niiranen



E. O. M. Lundqvist

Kesäkuun 22 päivänä 1962 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Onni **Niiranen**. Hän on syntynyt Sortavalassa, jossa hän kävi keskikoulun Sortavalan suomalaisessa lyseossa 1928. Kansainvälisen II lk:n radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1934 ja I luokan tutkinnon 24. 9. 1945. Suomen Radiosähköttäjiliiton jäseneksi hän liittyi 2. 6. 1934. Vuosina 1934—1936 hän toimi radioasentajana yli vuoden ajan Oy Fenno-Radiossa, Oy Helvar'illa ja insinööritoim. Hellbergillä. Vuosina 1934—38 hän toimi laivaradiosähköttäjänä seuraavissa laivoissa: Delaware, Wipunen ja Josefina Thorden, yhteensä n. 2 vuotta. Talvi- ja jatkosodan aikana 1940—1944 hän oli radiosähköttäjän ja ilmailuviestiaseman päällikön tehtävissä. Ylikersantti 1941. Saanut Vm.2. Harrastuksena hänellä ovat keksinnöt. Toukokuusta 1938 alkaen hän on edelleenkin radiosähköttäjänä Helsingin lentoasemalla.

Heinäkuun 17 päivänä 1962 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Berndt Oskar Mauno **Lundqvist**. Hän on syntynyt Paraisilla. Keskikoulututkinnon hän suoritti Maarianhaminan lyseossa (yksit.) 1947 ja vahvavirtateknikon kurssin Hermodsin kirjeopistossa 1960. II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 30. 3. 1950 ja Suomen Radiosähköttäjiliittoon hän liittyi 31. 3. 1961. Vuosina 1938—1961 hän oli Merivartiolaitoksen palveluksessa toimien vuodesta 1947 alkaen viestiupseerina Pohjanlahden Merivartiostossa Vaasassa. AUK:n hän kävi 1934 ja RUK:n 1955 sekä luutn.kurssin VK:ssa 1956. Talvi- ja jatkosodassa hän toimi merkinanto- ja torpedomatuusina sekä sähköttäjänä. Kers. 1935, mv-ylikers. 1945 ja mv.pursimies 1946. Vänr. 1955 ja luutn. 1959. Saanut Vm. 1; Vm.2.; Ts. mm ja Js.mm. Harrastuksena hänellä on ollut ampumaurheilu. Marraskuusta 1961 lukien hän on toiminut radiosähköttäjänä s/s Hamnö'ssä.

Radiosähkötäjä

ALLAN HENRIKSSON

täyttää 70 vuotta

70 vuotta täyttää heinäkuun 11 päivänä 1962 radiosähkötäjä Allan Johannes **Henriksson** Hangossa. Hän on syntynyt Turussa. Seitsemän luokkaa oppikoulua hän kävi Svenska Normallyseumissa Helsingissä. Tampereen tekn.opistoa hän kävi 1½ vuotta 1915—16. Lennätinvirkamies- ja reviisoritutkinnon hän suoritti 1916 toimien 1916—18 reviisorina Helsingin, Hangon ja Kotkan lennätinkonttoreissa. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 7. 5. 1921 ja Suomen Radiosähkötäjäliiton jäsenenä hän on ollut 8. 5. 1921 lukien. Vuosina 1919—1955 hän oli radiosähkötäjänä seuraavissa jäänmurtajissa: Väinämöinen, Sampo, Voima, Sisä, Tarmo, Apu ja Jääkarhu, sekä lyhyemmän ajan kauppalaivoissa Hebe, Helios ja Argo, yhteensä 36 vuotta. Hän osallistui Vapaussotaan, sekä Karjalan retkikuntaan 1919. Talvi- ja jatkosodan aikana hän toimi radiosähkötäjänä jäänmurtajissa. Väepeli 1919. Suomen Radiosähkötäjäliiton johtokunnan varajäsen hän oli 1924—26. Vuonna 1955 hän siirtyi jäänmurtaja Sammosta eläkkeelle. Saanut Vm.1; Vs.mm.; Ts.mm. ja Karj.mm.

Insinööri

ISTA

ALAJOKI

50-vuotias



Viime toukokuun 20 päivänä täytti 50 vuotta posti- ja lennätinlaitoksen radio-osaston insinööri Ista Alajoki. Hän on syntynyt Lapualla ja suorittanut insinöörin tutkinnon Tampereen teknillisessä opistossa v. 1933. Palveltuaan mm. piirtäjänä Hankkijalla hän tuli keväällä 1941 posti- ja lennätinlaitoksen palvelukseen silloiseen Radiokonttoriin. Kuluneen kahdenkymmenen vuoden ajan insinööri Alajoen toimiala on ulottunut kaikialle posti- ja lennätinlaitoksen radiotoimintaan. Erikoisesti kiinteän liikenteen ja siirtyvän meriliikenteen asemien teknillisessä kehityksessä hänen panoksensa on ollut merkittävä. Usealle radiosähkötäjälle on insinööri Alajoen tumma, vankka ja vakaalta vaikuttava hahmo tullut laivojen radio-laitteiden katsastusten yhteydessä tutuksi. Insinööri Alajoen merkkipäivänä hänen esimiehensä, johtaja Heinon puheessaan käyttämä maininta kovasta ja tuikeasta miehestä, jolla sykkii hyvä ja lämmin sydän, luonnehtii käsityksemme mukaan

Sihteeri

BERNT

JOHANSSON

50-vuotias



Toukokuun 16 päivänä 1962 täytti 50 vuotta Suomen Merimies-Unioni r.y:n I sihteeri, perämies Bernt Johansson. Hän on syntynyt Porvoossa. Käytyään keskikoulun hän läksi jo 16 vuotiaana merelle 1928 parkkilaiva "Lalla Rock" issa ja purjehti sen jälkeen parkkilaiva "Loch Linke"ssä. Työskenneltyään välillä maissa ja jälleen merillä, hän jäi maihin 1939, jolloin joutui asepalvelukseen sodan alkaessa. Koko sodan ajan hän palveli tykistössä ja laivastossa, kohoten luutnantiksi. Vuodesta 1945 lukien hän purjehti jälleen kauppalaivastossa kunnes hänet 1947 valittiin Suomen Merimies-Uniinin opintosihteeriksi. Perämiestutkinnon — oman toimensa ohella — hän suoritti 1949, jonka jälkeen hän toimi perämiehenä mm. s/s Patriassa. Vuonna 1951 hänet valittiin Suomen Merimies-Uniinin sihteeriksi, jota tointa hän hoitaa edelleenkin. Tässä tehtävässään hän on joutunut edustamaan järjestöään lukuisissa toimikunnissa ja komiteoissa sekä konferensseissa niin kotimaassa kuin ulkomaillakin.

Sihteeri Johansson on ansiokkaasti hoitanut tehtävänsä toimiessaan merenkulkijain hyväksi. Hänen tasainen, aulis ja ystävällinen luonteenlaatunsa on varmaan helpottanut hänen pyrkimyksiään löytää yhteinen pohja ja ratkaisu niissä monissa väisissä kysymyksissä jotka kuuluvat järjestömiehen jokapäiväisiin tehtäviin. Vapaa-ajan harrastuksena hänellä on taidemaalaus.

Merkkipäivän johdosta kävi puheenjohtaja Nuotio ja toiminnanjohtaja Koivisto esittämässä sihteeri Johanssonille Suomen Radiosähkötäjäliiton onnittelut, jossa tilaisuudessa hänelle luovutettiin liiton lahjana ilmapuntari. Esitettyihin onnentoivotuksiin yhtyy myös "Radiosähkötäjä"-lehti, joskin valitettavasti näin myöhästyneenä.

mitä onnistuneimmin insinööri Alajoen persoonaa.

Tuona keväisenä sunnuntaina vei liiton onnittelut kukin ja muistolahjoin edustusto, johon kuuluivat puheenjohtajan ohella varapuheenjohtaja, toiminnanjohtaja sekä hallituksen jäsen Aarto Helin.

Radiosähkötäjä puolestaan toivottaa insinööri Alajoelle runsaita työn ja menestyksen vuosia.

Suosikaa ilmoittajiamme!

MERIMIESURHEILUA

tilanneriedoitus 15. 5. 1962

Maaottelu:
Yleisurheilu:

Norja	459.185 pist.
Ruotsi	345.660
Suomi	183.261
Tanska	149.957,5

Kotimaiset alukset:

	SHOy-pist.	
Finnpine	12.312 pist.	
Argo	8.278	39
Finnbitch	7.667	
Titania	4.968	86
Voima	4.919	
Aldebaran	4.828	18
Iniö	3.693	14
Pohjanmaa	3.433	23
Oihonna	2.402	8
Pallas	2.135	6
Lillgaard	2.057	
Salla	1.858	6

UUSIA JÄSENIÄ

Toukokuun 11 päivänä päättyneiltä radiosähkötäjäkursseilta liittyivät seuraavat 26 II lk:n kansainvälisen radiosähkötäjätoimikunnan saaneet SR:n jäseniksi seuraavasti: päivämäärällä 5. 5. -62 Jouko Tapio Haapalahti, jäsennumerolla 975, Arto Martti Blomberg 976, Jaakko Heikkinen 977 ja Timo Tapani Kiiski 978, 8. 5. -62 Erkki Olavi Similä 979 ja 11. 5. -62 Pertti Väinö Juhani Haimi 980, Esa Einari Hastt 981, Jaakko Samuel Heinimäki 982, Heikki Juhani Hukkanen 983, Antti Juhani Härmä 984, Silvo Antero Kaasalainen 985, Harri Johannes Kajanus 986, Alf Alpo Karjalainen 987, Taisto Kalevi Karstinen 988, Ensio Edvard Kauppila 989, Matti Juhani Koivu 990, Kari Rafael Laamanen 991, Matti Kaarlo Leiskamo 992, Oiva Liukkonen 993, Pekka Uolevi Mattinen 994, Ensio Pietiläinen 995, Kari Juha Seppänen 996, Mauri Kalle Juhani Soldan 997, Jorma Uolevi Stevander 998, Matti Kustaa Juhani Syrjänen 999, Taisto Matti Tiainen 1000.

FIL. TOHTORI ERKKI PALOSUO TÄYTTÄÄ 50 VUOTTA

Kuluvan kesäkuun 28 päivänä täyttää 50 vuotta Merentutkimuslaitoksen Jääosaston johtaja fil. tri Erkki Palosuo. Hän on syntynyt Kiteellä, käynyt Kadettikoulun ilmasota-osaston sekä toiminut talvisodassa ja jatkosodassa ohjaajana tiedustelu- ja pommituslaivueissa saaden sotien vuosina useita kunniamerkkejä. Hän suoritti II lk:n kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 6. 7. 40, jolloin myös liittyi liiton jäseneksi. Erosi jäsenyydestä 31. 12. 52. Merentutkimuslaitoksen assistenttina hän toimi vuodesta 1948 ja talassologina vuodesta 1957 lukien toimien nykyisin Jääosaston johtajana.

Toivotamme tohtori Palosuolle, entiselle liiton jäsenelle runsaita menestyksen vuosia.

Wappu	1.232	3
Mira	994	4
Rigel	311	1

Viestijuoksu:

ss Argo 58 sek. (Nurminen, Lillsund, Kalliosalo ja Ranta.)

Kävely:

Titania 49 suor., Finnpine 39, White Rose 20, Pohjanmaa 10.

Jalkapallo:

Norja 246, Ruotsi 79, Tanska 26 ja Suomi 8 alusta.

Asynja — Araguaya	6—1
Alca — Solviken	0—7
Alca — Skautroll	0—9
White Rose — Eva Jeanette	1—2
Kenneth F — Begonia S	0—6
Saimaa — Britta N	5—1
Astrea — Lillgaard	7—0

Yleisurheilutuloksia: (Old boy)

Kuula

K. Strandberg	Titania	9.88 m
H. Axberg	Oihonna	9.52
V. Nykänen	Argo	9.44
T. Kylmä	Finnbitch	9.42
G. Söderlund	Oihonna	9.00

100 m

R. Lindholm	Titania	14,5 sek
K. Strandberg	„	15,7

(Senior)

Kuula

S. Perho	Wappu	11.85 m
M. Malmi	F.pine	11.45
M. Rainikka	Pallas	11.32

Pituus

H. Berggren	F.pine	500 cm
I. Tainio	Argo	468
Lillsunde K.	Argo	481
Vartia H.	Lillgaard	523

100 m

M. Nurminen	Argo	13,5 sek
K. Lillsunde	Argo	13,5
I. Tainio	Argo	13,8

Urheiluterveisin

Kauppalaivaston huoltoneuvosto

ÅLANDS AKTIEBANK

Mariehamn

Oy Thombrokers Ab

Et. Esplanadik. 18, Helsinki

m/s "MAKE" 2359 Brt

m/s "MALLA" 1977 "

m/s "MINNA" 1972 "

m/s "MYLLE" 2536 "

Kesällä matkustamme nopeasti, mukavasti, halvalla Ruotsiin Vaasan kautta autolautoilla

s/s ÖRNEN

426 matkustajaa + 45 autoa

s/s KORSHOLM III

350 matkustajaa + 34 autoa

s/s KORSHOLM II

200 matkustajaa + 11 autoa,

jotka on uudistettu ja uudelleen varustettu, jotta ne voisivat hoitaa jatkuvasti kasvavan matkustaja- ja autokuljetusmäärän reiteillä

VAASA—UUMAJA/HOLMSUND

VAASA—ÖRNSKÖLDSVIK

Keskikesällä 32 viikkovuoroa, 16 kumpankin suuntaan.

Huom. Edulliset alennuksemme.

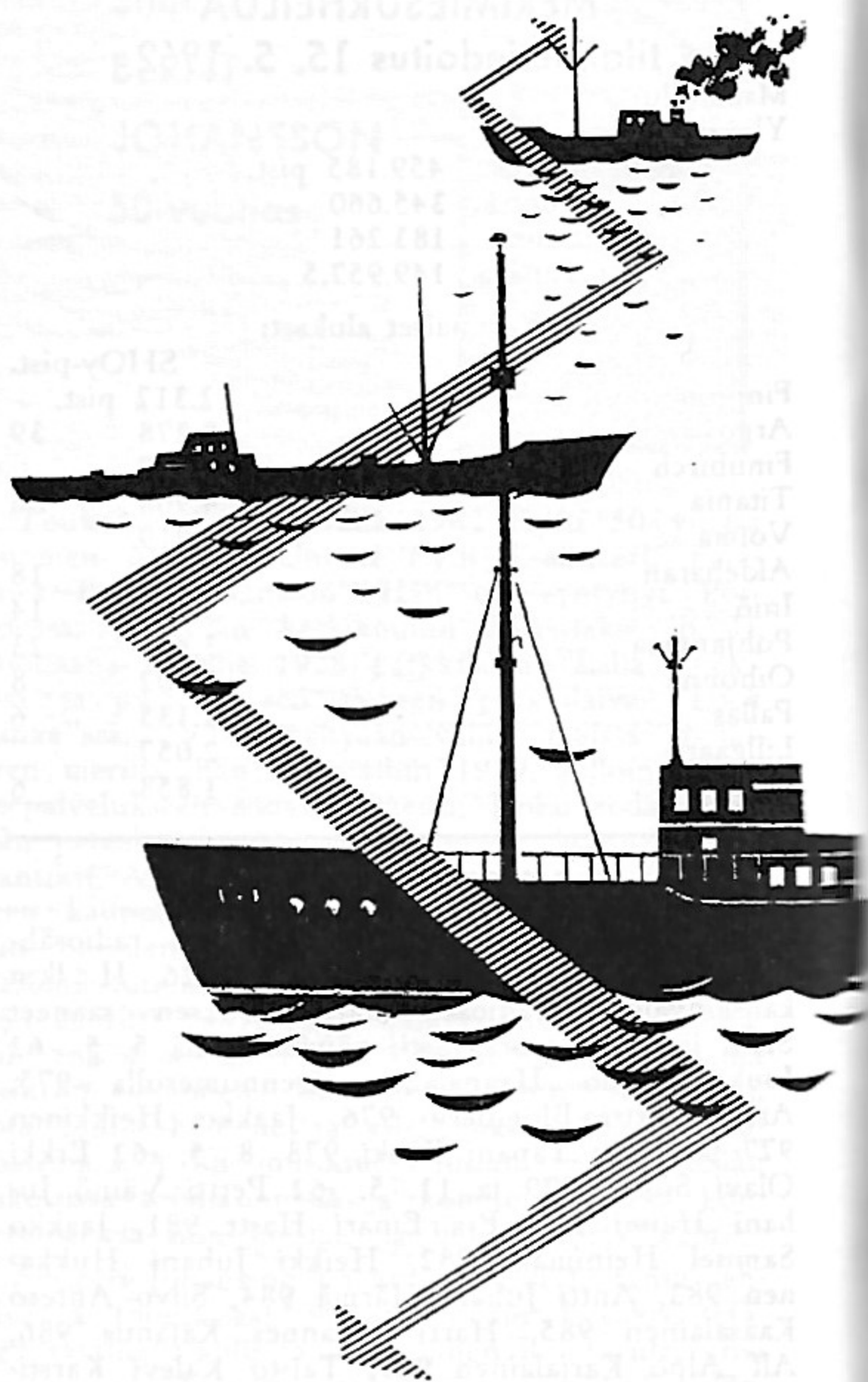
Kuljetettavien autojen määrä 170 päivässä.

Kaikkia tietoja matkatoimistostanne.

Varustamo Oy Vaasa-Uumaja

Vaasa, Hovi-
oikeudenk. 13

Telex 2729
Puh. 11 770



VHF-radiopuhelime

**eivät jätä mitään
sattuman varaan.**

Yhteydet mantereeseen ja toisiin aluksiin me-
kitsevät turvallisuutta.

ITT Standard Electric A/S:n kiinteät ja laiv-
asemat täyttävät korkeimmatkin teknilliset va-
timukset. Sitä todistaa VHF-radiopuhelinverko-
ton jatkuva kasvu ympäri maapallon.

VHF-radiopuhelin — se on nopea ja varma —
meiltä saatte siitä lähempiä tietoja

STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS Oy

Myynti: Aleksanterink. 48 A
Puh. 61 696

NESTE OY TILANNUT TOISEN SUURTANKKILAIVAN

Vuosi sitten tilasi Neste Oy Rauma-Repola Oy:ltä erikoisrakenteisen 15.000 dwt:n tankkilai-
van Itämereltä tapahtuvia kuljetuksia varten. Ti-
laus oli ilonaihe suomalaiselle laivanrakennusteol-
lisuudelle, koska laiva suurimpana Suomessa ra-
kennettavana oli uusi aluevaltaus telakoillemme.
Nyt Neste Oy on jatkanut sekä työllisyyden että
valuuttatilanteen kannalta ilahduttavaa suuntaa ti-
latessaan edellämäinitun aluksen sisarlaivan edel-
leen kotimaasta.

Laivan päämitat tulevat olemaan samat kuin
ensimmäisessä aluksessa eli suurin pituus noin 165
m, leveys 20 m, sivukorkeus 11,4 m ja konetehto
6.500 akselihevosvoimaa. Laivassa tullaan toteut-
tamaan kaikki ne erikoisuudet, jotka tulevat en-
simmäiseenkin alukseen nimenomaan lyhyen mat-
kan kuljetuksia ajatellen. Ohiailupotkurit keulassa,
kääntyväsiipinen potkuri ja jäävahvistukset raken-
netaan silmälläpitäen Itämerellä käytävää ympäri-
vuotista liikennettä, ja lastin nopeaa, 3.000 ton-
niin tunnissa nousevaa, tyhjentämistä ja täyttä-
mistä varten on suunnitteilla uusiakin laitteita.

Näitä laivoja suunniteltaessa on ollut otettava
huomioon kaikki uusimmat kiellot öljyisen veden
mereen laskemisesta, mistä johtuen laivoihin tulee
erilliset, aina puhtaina pidettävät painovesisäiliöt.
Pyrkimyksenä saada säiliöalukset entistä turvalli-
semmiksi varustetaan kumpikin alus räjähdysvaar-
an pienentämiseksi suojakaasulaitteilla.

Vuosi sitten tilattu laiva lasketaan vesille alka-
van kesän loppupuolella ja se on tarkoitus luovut-
taa vuodenvaihteessa. Nyt tilatun laivan hankinta-
sopimus edellyttää laivan valmistuvan syksyllä
1964.

UUSI BORE I LIIKENNÖIMÄÄN MAARIANHAMINASTA TUKHOLMAAN

Höyrylaivaosakeyhtiö Bore, Turussa, on ostanut
tanskalaisen m/s Sankt Ibb'n asettaakseen laivan
reitille Maarianhamina—Tukholma Bore I-nimi-
senä. Laiva luovutetaan juhannuksen tienoilla ja
tulee liikenteeseen kesäkuun 29. p:nä lähteäkseen
Tukholmasta klo 08.30 kaikkina päivinä paitsi
torstaisin ja palatakseen Maarianhaminasta klo
16.30 samoina päivinä. Kulku-aika lasketaan noin
6 tunniksi.

Tämä alus on hankittu korvaamaan vanhan
s/s Bore I:n, joka on liikennöinyt Suomen ja
Ruotsin välillä vuodesta 1898, nykyaikaisemmalla
ja Maarianhaminan—Tukholman reitille sopivam-
malla laivalla. Uudessa m/s Bore I:ssä voidaan
järjestää yhtäaikainen tarjoilu lähemmäs 300 hen-
gelle ruokasalissa ja kahviloissa. Öresundin liiken-
teessä laiva on katsastettu 800 matkustajalle. Hy-
vät tilat sekä aurinkokansilla että salongeissa tu-
levat varmasti tekemään laivan hyvin suosituksi
myös Maarianhaminan—Tukholman reitillä.

Laiva, joka on rakennettu 1935, on 630 brutto-
tonnin vetoinen ja kulkee noin 13 solmun no-
peudella. Eräät salongeista ovat täysin uusitut vain
muutama vuosi sitten. Merenkulkuvarustus on täy-
dellinen ja aivan nykyaikainen.

M/S NORDIA — UUSI AUTOLAUTTA REITILLÄ TURKU NORRTÄLJE

Suomen ja Ruotsin välinen liikenne ja varsin-
kin autoliikenne on yhä kasvamassa. Turistiliik-
enne Suomeen on tällä hetkellä 10 kertaa suu-
rempi kuin 1948 ja turistiliikenne Suomesta kas-
vaa hyvin huomattavasti. Voidakseen joustavasti
palvella tätä kasvanutta liikennettä on Oy Silja-
varustamo asettanut liikenteeseen uuden autolau-
tan, m/s Nordian, reitille Turku—Maarianha-
mina—Norrtälje. Reitti on sama kuin viime
vuonna.

Nordia, joka on 3.600 bruttorekisteritonni-
nen, on rakennettu Wärtsilä-yhtymä Oy:n Hietalahden
Telakalla Helsingissä, samoin kuin sen sisarus
Skandia, joka asetettiin liikenteeseen alkukesällä
1961. Molemmat alukset on valmistettu samojen
piirustusten mukaan. Aluksen nopeus on 18 sol-
mua. Matka Turusta Norrtäljeen kestää Maarian-
haminassa poiketen runsaat 10 tuntia.

Kuten Skandiassa on myös Nordiassa mm. elo-
kuvateatteri, kampaamo ja sauna. Että nämä tilat
ovat osoittautuneet tarpeellisiksi, huomaa jo siitä,
että 31.500 henkilöä viime kesänä ja syksynä kat-
soi elokuvia Skandiassa. Kampaamossa oli 9.000
asiakasta ja 6.700 henkilöllä oli tilaisuus nauttia
virkistävistä kylvyistä aidossa suomalaisessa sau-
nassa. Uutuus Nordiassa on lehtikioski, jossa on
myytävänä suuri valikoima sekä kotimaisia että
ulkomaalaisia lehtiä.

Erillinen salonki äideille pikkulapsineen on va-
rustettu hoitopöydällä, erikoisilla makuulokeroilla
pikkulapsia varten ym. Isommat lapset voivat as-
karrella uudenaikaisesti sisustetussa lastenkamarissa
siellä olevine leikkikaluineen ja sillä tavalla on
myös äideillä tilaisuus hetken rentoutumiseen mat-
kan aikana.

Suurelle, aluksen läpi kulkevalle autokannelle
on helppo ajaa. Siellä on tilaa n. 175 ajoneu-
volle tai esim. 20 kaukolinjakuorma-autolle ja 100
autolle sekä lisäksi n. 1140 matkustajalle. Nämä
avarat tilat ovat suureksi merkitykseksi kiito-
linjaliikenteelle — Skandia kuljetti viime vuonna
yli 3.000 kiitolinja-autoa ja linja-autoa.

Alkukesällä tulee Nordia kulkemaan joka päivä
ja Skandia samoin joka päivä, mutta kesäkuun
29 päivästä lähtien tulevat molemmat alukset kul-
kemaan yötä päivää.

Viime purjehduskautena kuljetti Skandia seit-
semän kuukauden aikana 137.242 henkilöä ja n.
18.000 autoa. Suuri määrä lippuja on jo nyt va-
rattu, mikä viittaa siihen, että Nordiaa tullaan
vilkaasti käyttämään hyväksi. Monet Ruotsin-
matkailijat tulevat varmaan toivottamaan Nordian
tervetulleeksi.

KESÄSIJAISIA LAIVOIHIN

Noin kuukausi sitten päättyneistä radiosähköt-
täjäkursseista huolimatta on radiosähkötäjäpula
huutava. Olisi mitä suotavinta, että ne maissa
toimessa olevat, joilla loma-aikana on tilaisuus
torjua tätä pulaa kesäsisijaisina, käyttäisivät tilan-
netta hyväkseen ja ilmoittaisivat mahdollisuuksis-
taan kiireesti Meripäällystövalitykseen Satamakatu
3—5 Helsinki, puh. 62 39 02 tai 62 37 57.

ANTON HÄGGBLOMS REDERIER

MARIEHAMN

Telefon: 11 500 Telex: 13-21

AB VASA REDERI

VASA - Tel. 14100



s/s Dorine 4650 D.w.t.

s/s Wasaland 4340 "

m/s Osterbotten 3590 "

Paulins Rederi Ab

Turku - Åbo

s/s Jytte Paulin 10 250 D.w.t.

" Ragni Paulin 10 000 "

" Augusta Paulin 9 905 "

m/s J. W. Paulin 8 370 "

Puh. 14 600 Teleg. Paulins

Tel. 14 580 Telex 18-27



Oy Blomberg Stevedoring Ab

VASA

Phones: Vasa 13 595 & 12 830

Vasklot 12 702 & 12 957

Aft. off. hours 13 795

Telegr.: "Stevedoring"

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA 1. 4.—31. 5. 1962

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty huhtikuun 16 ja toukokuun 21 päivänä.

Radiosähkötäjä Erkki Ilmari Vaara, joka erosi liitosta 10. 11. 1958, on hyväksytty uudelleen SR:n jäseneksi 2. 4. 1962 entisellä jäsennumerolla 721.

Tullihallituksen täyttäessä huhtikuun 12 päivänä 150 vuotta, esitti liitto onnittelunsa Tullihallitukselle adressilla yhdessä Suomen Laivanpäälystöliiton ja Suomen Merimies-Unionin kanssa.

Merimiesten Muistopatsasvaltuuskunta on 10. 2. 1962 pitämässään kokouksessa päättänyt periaatteessa kutsua maan arkkitehdit muistopatsaan suunnittelukilpailuun, koska prof. Aulis Blomstedt oli pyytänyt vapautusta patsaan suunnittelutyöstä ja omasta puolestaan suositellut yleisen kilpailun julistamista.

Huhtikuun 17 päivänä järjesti liitto radiosähkötäjäkurssilaisille tavanmukaisen tiedotus- ja keskustelutilaisuuden Kestikartanossa kahvitarjoiluineen.

Toukokuun 11 päivänä 1962 päättyneiltä radiosähkötäjäkursseilta hyväksyttiin liiton jäseniksi 26 uutta radiosähkötäjää jäsennumeroilla 975—1000. Luettelo uusista jäsenistä on toisaalla tässä numerossa. Radiosähkötäjä Taisto Matti Tiaiselle, joka oli tuhannes liittoon liittynyt jäsen, annettiin lahjaksi liiton 40-vuotis jäsenmatrikkeli.

Radiosähkötäjä Eino Tuomas Lepistö, joka erosi liitosta 31. 12. 1960, hyväksyttiin uudelleen jäseneksi 21. 5. 1962 lukien entisellä jäsennumerolla 307.

Radiosähkötäjä Pontus Raymond Lemberg'ille, jäsennumero 544, on myönnetty hänen toiselle toimialalle siirtymisen johdosta pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä 21. 5. 1962 lukien.

Toukokuun 8 päivänä 1962 kävi liiton edustaja yhdessä S. Laivanpäälystöliiton ja S. Merimies-Unionin edustajan kanssa Kauppa- ja teollisuusministerin luona esittämässä, että kaikkiin sellaisiin merenkulkualan kansainvälisiin konferensseihin ja nimenomaan IMCO:n alaisiin, joihin valtiolta lähetetään edustajia, Suomen valtuuskuntaan otetaan myös merenkulkijajärjestöjen edustajia, Kauppa- ja teollisuusministeri Viherheimo ilmoitti, että asiaa on käsitelty hallituksessa ja että merenkulkijajärjestöjen edustus järjestetään niihin kansainvälisiin konferensseihin, joissa käsitellään merenkulkijoita koskevia asioita.

Toukokuun 5 päivänä lähetti liitto S. Laivanpäälystöliiton ja S. Merimies-Unionin kanssa yhteisen kirjeen Valtioneuvostolle, jossa ehdotettiin, että Hallitus antaisi Eduskunnalle samanlaisen esityksen tullilain 90 §:n muuttamisesta kuin Hallituksen esitys vuodelta 1959 oli, mutta joka esitys raukesi uuden eduskunnan tultua valituksi. Ehdotuksen mukaan tulisi merimiehille oikeus tuoda ilman tullia ja muita maksuja maahan erilaista sallittua tavaraa, sellaiset määrät, joiden tulliarvo ei ylitä 12.000 mk kuukaudessa ja yhdellä kerralla sallittaisiin tuoda korkeintaan 72.000 mk:n tulliarvoa vastaava määrä.

Nykyisin voimassa olevat vastaavat markkamäärät ovat 8.000 mk ja 24.000 mk.

Virkamiesliiton liittovaltuuston kevätkokous pi-

TOIMIPAikkojen VAIHDOKSET 1. 6. -62 MENNESSÄ

24. 1. -62	Arosankari, Sauli	m/s Margareta
19. 3. -62	Lövgren, Leo	s/s Wellamo
21. 3. -62	Hovikoski, Pekka	m/s Nordia
22. 3. -62	Leppäranta, Reino	m/s Pirjo
27. 3. -62	Jokinen, Eino	m/s Wipunen
27. 3. -62	Poijärvi, Arvi	m/s Hektos
28. 3. -62	Ihalin, Rainer	m/a Ragny
29. 3. -62	Astola, Reino	m/a Esso Fennia
1. 4. -62	Holmberg, Stig	m/a Finnulp
4. 4. -62	Hallivuo, Vesa	s/s Minna
4. 4. -62	Laitosalmi, Heikki	m/s Skandia
6. 4. -62	Nyman, Karl Erik	s/s Bjarmia
6. 4. -62	Härkönen, Matti	s/s Finlandia
7. 4. -62	Luukkanen, Reino	m/a Finneagle
11. 4. -62	Appel, Matts	s/s Rönnskär
11. 4. -62	Långholm, Bo	m/s Sirius
11. 4. -62	Teriö, Matti	s/s Bore III
11. 4. -62	Roos, Jorma	m/s Inga
12. 4. -62	Skogström, Kurt	m/s Lapponia
14. 4. -62	Gartz, Heikki v.a.	m/s Angra
20. 4. -62	Gustavsson, Lars Ole	m/s Hektos
20. 4. -62	Nyman, Karl Erik	s/s Presto
25. 4. -62	Havo, Pentti	s/s Nina
30. 4. -62	Kettunen, Raimo	m/a Hesperus
30. 4. -62	Häkkinen, Jouko	s/s Baltic

Vapaina 30. 4. 62—

2. 5. -62	Astola, Reino	s/s Tarvo
3. 5. -62	Halonen, Arto	s/s Finnmaid
4. 5. -62	Nevalainen, Esko	m/s Wasaborg
5. 5. -62	Haapalahti, Jouko	s/s Sisukas
7. 5. -62	Huumonen, Erkki	s/s Someri
7. 5. -62	Sundqvist, Harry	m/a Dafny
7. 5. -62	Pihlajaranta, Hugo	m/s Finnsailor
8. 5. -62	Similä, Erkki	s/s Argo
8. 5. -62	Blomberg, Arto	m/a Pohjanmaa
8. 5. -62	Kiiski, Tapani	s/s Bore V
9. 5. -62	Laitosalmi, Heikki	s/s Bore II
10. 5. -62	Ahola, Pekka	m/a Arica
13. 5. -62	Heikkinen, Jaakko	m/a Wiikinki
14. 5. -62	Saarinen, Raimo	s/s Norrdal
15. 5. -62	Kajanus, Harri v.a.	s/s Ostrobotnia
16. 5. -62	Lehti, Sulo	m/a Hektos
17. 5. -62	Koskinen, Helge	s/s Ledsund
17. 5. -62	Liimatainen, Lassi	s/s Finnmaster
18. 5. -62	Heinimäki, Jaakko	s/s Rina
18. 5. -62	Härmä, Antti	m/a Jenny
22. 5. -62	Erjanko, Toivo	m/a Finnsailor
22. 5. -62	Mattinen, Pekka v.a.	s/s Innamo
22. 5. -62	Syrjänen, Matti	m/a Tellus
25. 5. -62	Hastt, Esa	s/s Taurus
30. 5. -62	Kinnunen, Arvo	s/s Ariana

Vapaina 31. 5. 62—

dettiin Helsingissä 27. 5. 1962. SR:n edustajana kokouksessa oli radiosähkötäjä Aarto Helin.

Posti- ja lennätinhallitus on ilmoittanut liitolle antaneensa 25. 4. 1962 radiosähkötäjille Juho Timonen ja Eero Penttinen vakavan varoituksen, koska he ovat laiminlyöneet tehtäviensä hoitamisen laivaradiosähkötäjinä toimiessaan ja josta syystä heidät on erotettu Suomen Radiosähkötäjäliitosta 1. 7. -62 saakka. Lisäksi on Posti- ja len-

ENGLISH SECTION

— 26 new radio officers, who passed the final examination of the radio officers' course on May 11th, were admitted to the Union. The number of members of the Union now reach the limit of the first thousand.

There is continuously a grave shortage of radio officers; the new officers obtained immediate employment. Vacation replacements are desperately needed.

— Representatives of the Unions of radio officers, ship officers and seamen have addressed jointly the Minister of Commerce Industry and with a proposal to include in the Finnish delegation representatives of seafarer organizations in such cases as delegations are sent to conferences dealing with shipping, and particularly to those organized under the auspices of IMCO.

— The Administration of Posts and Telegraphs has cancelled until further notice the 2nd class certificate of radio officer Stig Allan Brayton Land, who was suspended from the Union on March 19th, 1962 because of bad conduct.

— Medical assistance at sea. The International Radio Medical Centre (CIRM) recently celebrated its 27th year of existence. Twenty seven years during which its beneficent activity has been extended to thousands of seamen in ships of all flags all over the world.

Professor Guido Guida, founder and president of the organisation centred on Rome, has published the results of the CIRM's progress during

näntin hallitus ilmoittanut mainituille radiosähkötäjille peruuttavansa heidän kansainvälisen radiosähkötäjän todistuksensa mikäli Plb:n tietoon tulee vielä kyseisenlaista laiminlyöntiä. Posti- ja lennätin hallitus on toistaiseksi peruuttanut II lk:n radiosähkötäjän pätevyystodistuksen radiosähkötäjä Stig Allan Brayton Land'ilta, joka 19. 3. 1962 erotettiin sopimattoman käyttäytymisen takia SR:n jäsenyydestä.

Liiton hopeiset jäsenmerkit, joita viimeksi tilattiin 1956 ja jotka maksoivat 350 mk kappale, ovat nyt tulleet myydyiksi. Uudet merkit maksavat 500 mk kappale.

Helsinki 31. 5. 1962

1961. 8.856 medical messages calling for assistance were received, 1071 patients were attended to and 27 air-sea missions were accomplished jointly with the Navy and Military Air Forces. Moreover 40 messages were received from small Mediterranean islands.

Hundreds of foreign ships on the sea routes of the world requested CIRM assistance, communications being made in English, French and code with the help of the Medical Code Book established by CIRM and already supplied to thousands of ships.

Internationally, CIRM has considerably extended its radio communications service through the support of the United States Coast Guard which has granted free transit for medical messages to and from CIRM, via all coast stations in the Pacific, the Gulf of Mexico, the Atlantic coast and Central America.

(Electronics digest, Jan.-March 1962)

— Teletype Press Service To Ships At Sea. Passengers aboard the liners S. S. CONSTITUTION and S. S. INDEPENDENCE now will receive news of the world faster and more frequently than ever before. Under terms of a contract signed between RCA Communications, Inc., and the American Export Line, the two ships will be the first to receive newscasts automatically via shortwave teletype signals.

Approximately 1,800 word, 30 minute newscasts containing the latest world and national news, stock quotations, and sports items supplied and specially edited by the United Press International will be transmitted by our stations at Rocky Point and Tangier, simultaneously. The press bulletins will be transmitted twice daily and will blanket the major steamship lanes in the Atlantic.

For the first time, ships will be getting up-to-date coverage. Previously, news was transmitted by Morse signals at night, and by the time it was made available to passengers, it was a day old. The new teletype service permits the ships to receive news material at approximately 60 words a minute instead of the 25 word maximum via Morse. Radio operators aboard ship will no longer be required to transcribe the incoming signal.

Teletype press service tests are now being conducted with the S. S. UNITED STATES and other ships plying the North Atlantic.

(RCA Relay, Feb. 1962)

Suomen Radiosähkötäjäliitto 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

"Radiosähkötäjä"

Vastaava toimittaja: A. Sinkkonen, Laajalahti, Suortorantie 13, puh. 40 57 03; toim. 61 201—186
Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 53 381

Ilmoitushinnat v. 1962

	kerta-ilmoitus	10 %:n alennus annetaan vuosittain
Etusivu ja 1/4-sivu	10.000:—	
1/2-sivu	6.000:—	
1/4-sivu	3.500:—	
1/8-sivu	2.000:—	
Jäsenten "Osta pois"	400:—	moittajille

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:—