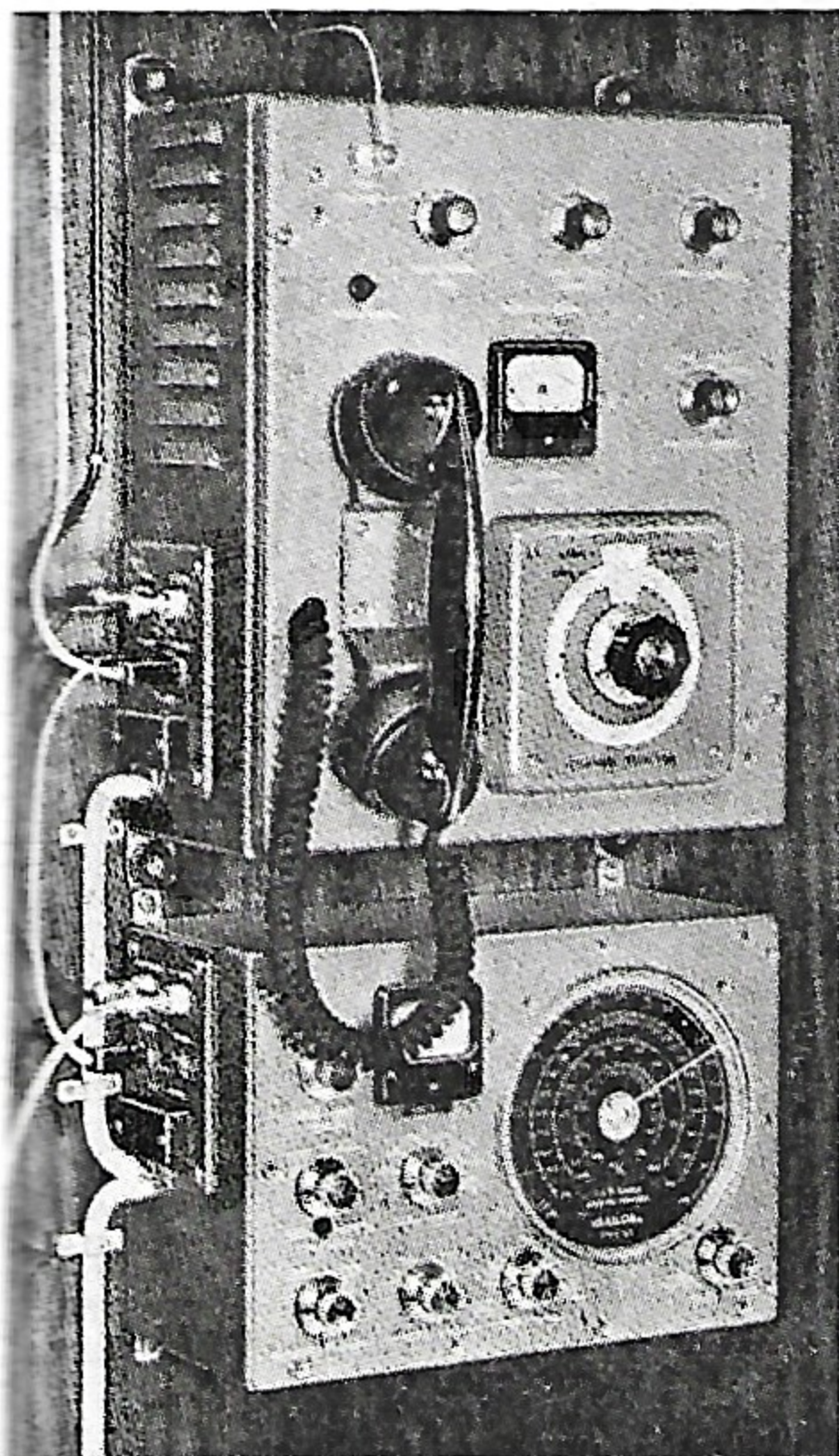


Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



Radiolähetin SAILOR 26 D

Tarkoituksenmukainen, käyttövarma, taloudellinen.

Teknilliset tiedot:

Ulostuloteho: 15—25 W antennissa; **Modulaatio:** 300—3000 c/s AM "speechclipperillä". **Jakoalue:** 11 kideohjattuna 1,6—4 Mc/s. **Jaksolukuvakavuus:** parempi kuin 0,02 %. **Tehokulutus:** 12 VDC:ssa: Stand-by = 2,5 A, Käyttö = 7—10 A. **Kulutus:** 24 VDC:ssa: Stand-by 1,25 A, Käyttö = 4—7 A. **MITAT:** korkeus 38 sm, leveys 32 sm, syvyys 15 sm ja paino 15 kg.

Vastaanotin SAILOR 16 T

Monipuolinen käyttö, tarkoituksenmukaisesti suunniteltu 100 % transistorivastaanotin (9 transistoria).

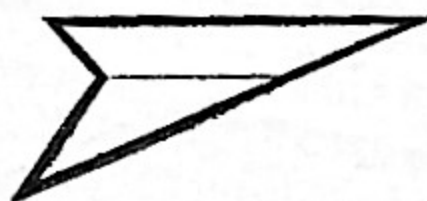
Teknilliset tiedot:

Herkkyys kaikilla alueilla parempi kuin 1 μ V. **Kohinataso** MCW 10 db = 2—3 μ V ja CW 10 db = $\frac{1}{2}$ —1 μ V. **Valinta-tarkkuus:** Suodattimella: kaistaleveys $\pm 3,5$ kc/s. L.F. suodattimella: kaistaleveys $\pm 0,15$ kc/s. **Jaksolukusieto:** normaalikäytössä pienempi kuin 0,5 %. **Ulostuloteho:** 1,2 W.

Mitat: korkeus 22 sm, leveys 32 sm, syvyys 15 sm ja paino n. 8 kg.

Valmistaja: A/S S. P. RADIO

Aalborg — Tanska



MAAHANTUOJA JA PÄÄMYYJÄ

OY VATOR AB

Eteläranta 10, Helsinki



Suoritamme laivoissa kaikkia
radio- ja sähkölaitteiden huolto-
ja korjaustöitä.

Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskuskatu 9
Puh. 12417, klo 17 jälkeen 12418

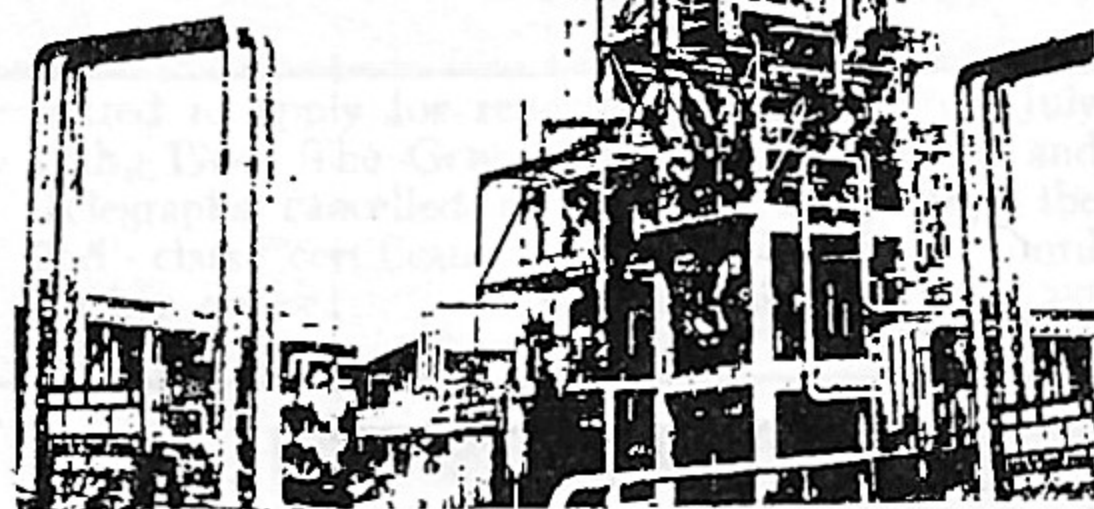
Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 26, puh. 13770

Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto

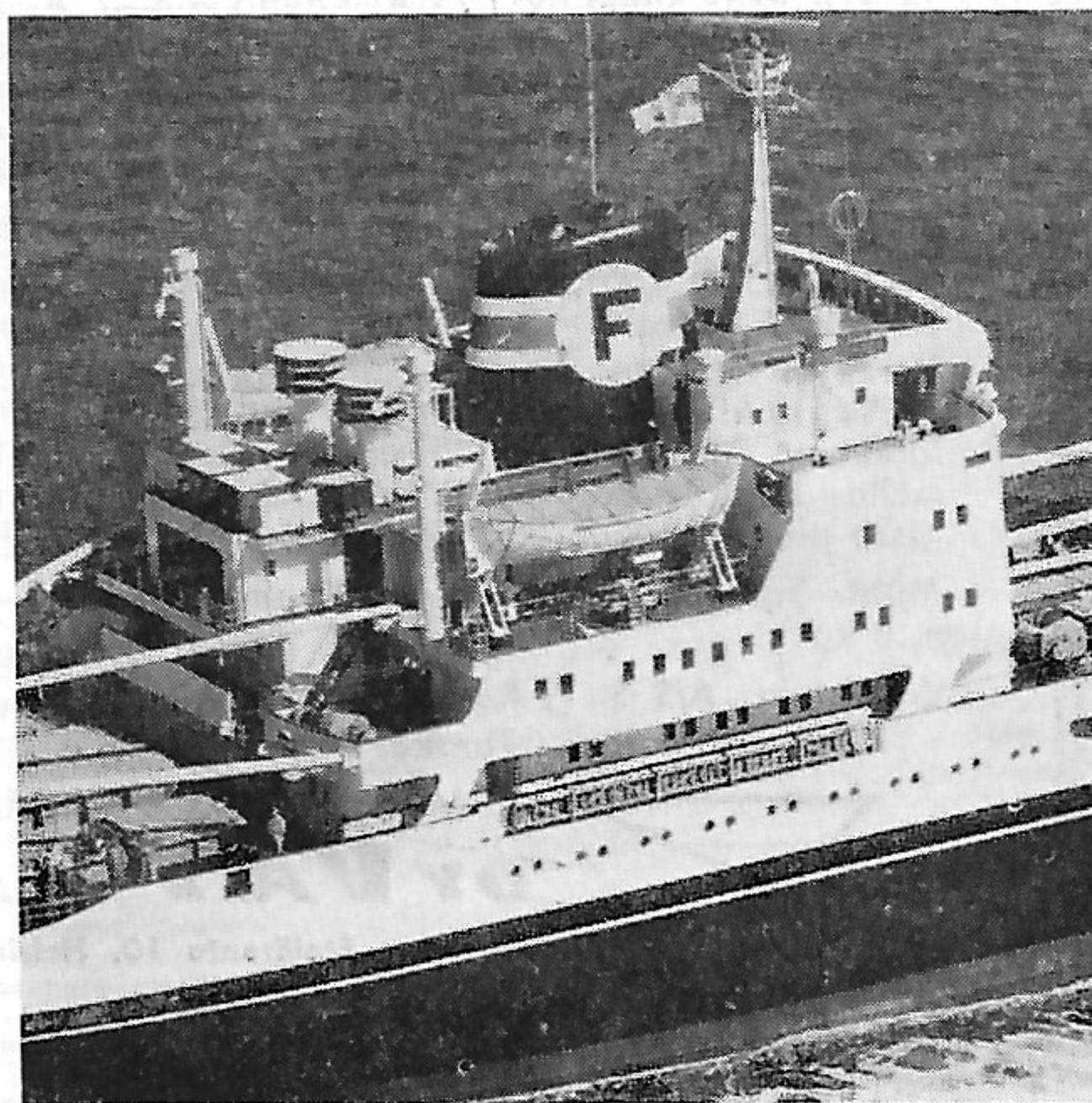
suomalaista öljyn - jalostusta

Neste Oy:n öljynjalostamo
tuottaa nestekaasua
bensiniä moottoripetrolia.
kaasuöljyä polttoöljyä
bitumia tieöljyä



NESTE OY

Pääkonttori: Kaivokatu 10 A Helsinki
Öljynjalostamo: Naantali



SÄÄNNÖLLINEN LINJALIIKENTEEMME ULKOMAANKAUPAN PALVELUKSESSA

Suomi — USA:n itä-
rannikko
Saksa — USA:n itä-
rannikko
Englanti — Suomi
Suomi — Biskaja ja
läntinen
Välimeri

MATKUSTAJA- JA AUTO- LAUTTALIIKENNE

Suomi — Ruotsi — Saksa


Finnlines LTD

Helsinki, Kanavaranta 1
Puhelin 50 600

Radiosähköttäjä

N:o 2 1964 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
 Huhtikuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
 15. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen
 ("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

ERÄITÄ TAVOITTEITA SAAVUTETTU

Vuosikymmenien ponnistelut oman osakkeen hankkimiseksi liitolle ovat nyt johtamassa tulokseen.

Viime vuosikokouksen kehoitusta on noudatettu ja voimme todeta osakehuoneusto, sopivaksi katsottu, löydetyn Eiran tuntumasta, Sepänkatu 13:sta, kuten tästä numerosta on toisaalta havaittavissa. Toiminnanjohtajan suorittamien lukuisten tiedustelujen, käyntien ja hallituksen monien neuvonpitojen jälkeen päädyttiin edellä mainittuun osoitteeseen. Tämä päätös ymmärrettävästikin asettaa suuria velvoitteita niin liiton lähivuosisien johdolle kuin myös jäsenistölle. Hallituksen käsityksen ja eräiden asiantuntijalausuntojen mukaan, tehtyä kauppaa on pidettävä ainakin kohtuullisen edullisena. Hallitus arveleekin että säästäväisyyttä noudattaen osakeasia saadaan tyydyttävästi hoideutuksi. Onhan oma sijoituksemme n. kolmannes, loppuosan kuoletuksen jakaantuessa neljälle lähivuodelle. Ellei aivan voittamattomia vaikeuksia ilmaannu, liitolla on täysin maksettu osake käytettävissään ennen 50-vuotisen toiminnan juhlan viettoa. Sitten kun kaikki huoneet saadaan liiton käyttöön, tulee toimistolle riittävät työskentelytilat ja liitolle avautuu myös mitä erinomaisin tilaisuus kerhotoiminnan aloittamiseen omien seinien sisällä.

Viime vuoden puolella liiton johto sai toteuttamisasteelle erään toisenkin, kauan haaveena olleen ajatuksen. Tarkoitamme aineiston keräämistä laivaradiosähköttäjäien nykyisistä työoloista ja heitä erikoisesti painavista pulmista ammatissaan. Seikka-peräinen tiedustelukaavake lähetettiin laivoihin kuluvan vuoden tammikuussa ja jokainen saapunut palautus on kiitollisuudella otettu vastaan liitossa. Käsillä olleen osa-aineiston pohjalta saimme erinäisiä hajahavainto-yhteenvetoja vuosikokouksessa, johon mennessä oli saapunut kuutisenkymmentä vastausta. Nyt on näitä palautuksia saapunut jo 123 kappaletta, joten niiden kautta on liitolla jo riittävän laaja aineisto laivasähköttäjäien työolojen pulmakysymyksistä. Aineisto on koottu mappeihin

ja niiden käsittelyyn päästään heti kun periaatteelliset linjat yhteenvetojen teosta on saatu sovituksi. On selvää, että niin yhteenvetojen kuin sittemmin johtopäätösten teko tulee vaatimaan runsaasti huolellista työtä. Tarkoitus on joka tapauksessa saada tulevaan syksyyn mennessä yhdistelmät sellaiseen kuntoon, että hallitus voi ryhtyä johtopäätösten tekoon. Yksityiskohtien poimintoja tullaan suorittamaan tarpeen vaatiessa jo aikaisemmin.

Tässä lieneekin paikallaan kiittää jäsenistöä sen suuriarvoisesta panoksesta ja toivoa, että hallitus tekee yhtä vankkaa ja perusteellista työtä kuin nuo 123 laivaradiosähköttäjää ovat tehneet vastauksia kirjoittaessaan.

Emme voi olla vielä palaamatta kirjoituksemme alkuosaan. Siinä oli lause: "Tämä päätös ymmärrettävästikin asettaa suuria velvoitteita niin liiton lähivuosisien johdolle kuin myös jäsenistölle". Jäsenistölle on osakeasiain oikean hoidon tukemista mitä suuremmassa määrin jäsenmaksujen ajallaan suorittaminen. — Todella vaikkapa ennen aikojankin kuin määräaika myöhemmin. — Kuten muistamme, on määräysten mukaan vähintään puolet suoritettava huhtikuun 1 päivään ja loput kesäkuun 1 päivään mennessä. Huhtikuun alku on joiltakin unohtunut, mutta kesäkuun alku ei vielä ole käsillä, joten heillä on hyvä mahdollisuus korjata laiminlyöntinsä vielä yhteiseksi parhaaksi. Reilun pelin säännöt tässä asiassa on nähtävissä kuluvan vuoden ensimmäisen Radiosähköttäjän vuosikokousseluosteesta. Sitä pyydämme ennen kaikkea niitä vilkaisemaan, joille vetoomuksemme aiheuttaa oman tunnonvaivoja. — Voitte tehdä suuren palveluksen yhteiselle asiallemme.

Vielä kauemmas katsomme nyt aiheelliseksi ulottaa vetoomuksemme: niihin jäseniin, joilla on edellisten vuosien rästejä suorittamatta. Jokainen saatavissa ja velkana oleva markka on entisestäänkin suuremmasta merkityksestä. Rohkenemme yllä olevaan viitaten toivoa, ettei tämäkään vetoomuksemme valu hiekkaan vaan tuo tukea osakeasiaa hoitavalle liiton hallitukselle.

KORVAAKO ASPIRIINI KULTTUURIN?

Kirjoittelemme usein äänenkannattajissamme pur-
naten mitä milloinkin, mutta rajoitumme tavalli-
sesti vain toteamaan viat tekemättä mitään ehdo-
tusta asiantilan parantamiseksi. Aion tälläkertaa
esittää pari epäkohtaa ja myös parannuskeinon,
joka on molemmille yhteinen.

Ei tunnu elämä olevan vahvalla pohjalla silloin,
kun jo kolmenkymmenen vuoden ikään ehtineenä,
perheellisenä miehenä joutuu luopumaan hyvin op-
pimastaan ammatista ja etsimään uutta toimialaa
ja toimeentuloa. Niin on kuitenkin kohdallani
käynyt, ja kovin surkealta tuntuu se lohtu, että
saman mullistuksen eteen on täytynyt tuhansien
merimiesten ennenkin asettua. Tuskin millään
toimialalla ollaan niin halukkaita vaihtamaan am-
mattia kuin merenkulussa. Ammattimme on hyvä
ja kiintoisa, työtoverit maailman reiluinta väkeä,
palkka ja sosiaaliset olot tyydyttävät, poikamiehille
jopa loistavat; hyviä puolia voisi luetella paljon-
kin, mutta kuitenkin merimiehistä valtaosan suh-
tautuminen työhön, ammattitaidon kehittämiseen
ja koko elämään on kauniin tukkilaislaulun sa-
nojen, "...vuos' — pari uitolla-vaan...", sävyt-
tämää. Ja jokainen merimies käy alitajunnassaan
läpi maihinjääntimahdollisuutensa vähintään kerran
päivässä, hylkää tuotapikaa sellaisen mahdottoman
ajatuksensa ja ryhtyy sitten — hieman apeam-
malla mielellä — johonkin käsilläolevaan, ajankoh-
taisempaan puuhaan. Siitä voimme päätellä, että
ammattimme huonojen puolten vaakakuppi on kui-
tenkin painavampi, niin painava, ettemme kaikki
täällä jaksa rypeä. Toivottavasti varustamoilla on
vara pitää kalliita laivojaan alakuloisten, tyytymät-
tömien ihmisten keskinkertaisen hoidon varassa ja
toivottavasti valtiolla riittää rahaa kouluttaa tänne
aina vain uusia massoja yrittämään.

Käsittääkseni eräs huono puoli merellä on se,
ettei merimiesten henkisen tason kohottamiseksi ja
ylläpitämiseksi ole ryhdytty vielä riittävän tehok-
kaihin toimenpiteisiin. Nykyajan mukavuus ja viih-
tyisyys laivoissa on jo tuonut tullessaan harrastus-
toimintaa, lukuhaluja ja vakinaista henkilökuntaa
merelle. Se on vähentänyt alkoholinkäyttöä ja teh-
nyt laivayhteiskuntamme paljon siedettävämmäksi.
Valistus- ja viihdytystoiminnan merkitystä on tur-

ha tässä pohtiakaan, se on itsestään selvä asia.
Sen puuttumisella sensijaan on niin tuhansia il-
menemismuotoja, että niitä tuskin aina itsekään
tajuamme, puhumattakaan, että laivanvarustajilla
ja valtiovallalla olisi edes edellytyksiä ymmärtää
meitä siinä suhteessa ja tehdä asiallisia ratkaisuja
yhteiseksi, molemminpuoliseksi hyväksemme.

Tuskin voimme nykyään sanoa olevamme koko-
naisuutena minkäänlaisella henkisellä tasolla. Suu-
rin osa merimiehistä on kyllä valveutunutta, hy-
vät elämäntavat ja harrastukset omaavaa kunnon
väkeä. Täältä löytyy kamerakärpäsen puremia, mat-
kailijoita, urheilijoita, lukutoukkia, hobby-miehiä,
itseopiskelijoita, jopa muutama taiteenharrastajakin.
He hakevat hengenravintoa tai viihtyisyyttä meri-
mieskirkoista, käyttävät hyväkseen suuremmissa
laivakirjastoja ja kaikkea sitä, mitä varustamo ja
Kauppalaivaston Huoltoneuvosto tarjoaa. Mutta
psykologian lakien mukaan on joukko joukkona
tyhmempi kuin joukon tyhmin jäsen! Joka lai-
vasta löytyy aina kourallinen suurisuisia, hupaisia
poikia, jotka tyrmäävät poikkeuksetta jokaisen hy-
vän ehdotuksen, laskevat halpaa pilaa kaikelle
älykkäämmälle keskustelulle, ottavat kovalla äänel-
lään milloin tahansa riehakkaan puheenvuoronsa
ja toimivat siten koko joukon henkisinä johtajina.
Löytyy myös aina joku vanhempi, perusteellisesti
passiivinen tyyppi, joka pistää vastaan kaikkea kai-
kessa, ellei muuten, niin ainakin viisaanivallisella
hymähtelyllä. Nämä miehet eivät käy kirkoissa,
eivät urheile tai harrasta yleensä muuta kuin kortti-
peliä tai suunsoittoa, jos pidätymme puhumaan
vain heidän parhaista harrastuksistaan. Heidän ne-
gatiivinen vaikutuksensa koko joukkoon on huo-
mattavasti vahvempaa kuin kirkon ja huoltoneu-
voston suuriarvoinen toiminta, sillä he ovat me-
rellä ja satamassa, työssä ja vapaa-ajanvietossa, alati
toiminnassa. Paljon on uhrattu rahaa ja ajatuksia
tämän asian hyväksi, mutta tälle joukolle ei vielä
nykyisten järjestelyjen puitteissa mahdeta mitään.
Ettäkö pois heti sellaiset tyypit mereltä? Kerta-
kaikkiaan ei! He ovat iloisia, rehtiä poikia, usein
jopa joukkonsa lahjakkaimpia. Heihin täytyisi vain
pystyä vaikuttamaan parantavasti. Messeissä kes-
kustellaan edelleen vain yleensä viinasta, "nai-

sista", muinaisista salakuljetuksista ja poissaolevista, kuten kapteenista, stuertista jne. Kun taas joukko lähtee pieninä kuppikuntina maihin, siellä viriää usein suorastaan paatoksellinen keskustelu työasioista, esimiehistä ja laivasta. Nuoremmat puhuvat, vanhemmat kuuntelevat vain puolella korvalla tylsistyneinä ainaiseen samaan juttuun; uusia mielipiteitä ei ole! Hyviä ja huonoja yhdistää sama tyhjyyden side. Kielitaidoton lauma hortoi-lee sitten maissa ja tekee sitä, mistä paljon puhutaan, vaikka moni yksilönä suorastaan inhoaisi sel- laista. Julkaisukelpoisella kirjakielellä sitä ei voi kuvata, mutta sen seuraukset ovat satamassa ol- lessa: melko yleinen, jokapäiväinen krapulatila lai- vassa, tuskin puoli työntahtia, tyytymättömyys kaikkeen, tylsyys, taudit ja lääkarilla käynnit. Me- rellä kaikki näyttää taas selviävän hetkeksi; ollaan hiljaa, tehdään työtä ja pestään pyykkiä. Mutta vakavat seuraukset tekevät työtään pintaa syvem- mällä: Monelle selviää, että talous on rempallaan, terveys on heikko ja suhteet esimiehiin pilalla. Hänellä on tympeä olotila, hän alkaa inhota it- seään ja tuntee itsensä joksikin alemmaksi olen- noksi, kelvottomaksi kunnon ihmisten joukkoon. Jos hän on nuori mies, hän helposti yhä uudel- leen unohtaa kaiken ja päättää yrittää vast'edes pa- remmin. Ellei hän ole liian vanha, hän lähtee mai- hin. Jos hän on jo vanhempi mies, hän turruttaa itsensä kaikkeen tuohon, käy välinpitämättömäksi ja alkaa tylsänä laskea, sekä sormet että varpaat apunaan, kuinka monta vuotta on vielä jäljellä eläkeikään. Hänestä on kehitysihminen kuollut. Tällainen mies voi joskus olla huomattavassa esi- miesasemassa kaikkien esimerkkinä ja kasvatta- jana oleva henkilö! Kapteenit ja konepäälliköt ovat usein edelläkuvatun ryhmän ulkopuolella, sillä hei- dän virka-asemansa ja vastuunsa antaa määrättyä tyydytystä ja asettaa tuollaiselle kehitykselle tiet- tyjä rajoituksia. Koulujaan käyvät konemestarit ja perämiehet saavat eteenpäinpääsytään moraalilleen tukea ja virikettä. Mutta miehistön kannalta asia on toisin, samoin esimerkiksi stuerttien, radiosäh- köttäjien tai niiden vanhojen alikonemestarien ja perämiesten, joiden koulunkäynti ja yleneminen on syystä tai toisesta katkennut aikoinaan. He ovat melko vähäpätöisissä tehtävissä olevia ja niissä vanhenevia miehiä. Eteenpäinpääsy on verraton kannustin moraalille; suhde on sellainen, että kun edellinen puuttuu, kysytään hyvin paljon jälkim- mäistä. Nämä miehet tarvitsevat jatkuvasti hyvää hengenravintoa rautaisannoksina jaksakseen odottaa huikeankorkeata eläkeikänsä ja pystyäk- seen pitämään taloutensa kurissa, perhesuhteensa ehjinä ja — mikä varustamoiden kannalta on tär-

keintä — työkykynsä hyvänä loppuun saakka. Kun- nioitan hyvin suuresti ihmeellisinä teräsmiehinä niitä harvoja, jotka täällä ovat kultamerkin ja eläkkeen itselleen hankkineet — !

Muutamaa edelläselostamaani epäkohtaa on jo ryhdytty korjaamaan, mutta ilmeisesti asian tär- keyttä ei ole kyllin vakavasti harkittu, koska tä- hänastiset toimenpiteet eivät voi johtaa edes puo- littaiseen ratkaisuun. Merimieskirkkojen ja huolto- neuvoston suuriarvoinen työ pitäisi ehdottomasti saada vaikuttamaan jokaiseen mieheen koko- naisuuden edun vuoksi. Se täytyisi saada lähei- semmäksi, päivittäiseksi, sekä merellä että satamassa toimivaksi. Vasta silloin sillä olisi edel- lytyksiä vaikuttaa itse elämäntapaan eikä vain harvojen hetken viihtyisyyteen. Me olemme täällä merellä aivan tavallisia Jukolan veljeksiä. Olemme tällaisissa asioissa hieman passiivisia, mutta kaik- kein hankalimmalle joukollekin olisi jotain teh- tävä ennenkuin henkisestä tasostamme voidaan puhua mitään. Olen aivan varma, että jokapäiväi- set terveiset kotimaasta täysipainoisen, Suomessa äänitetyn radio-ohjelman muodossa lähentäisivät meitä kotiväkeemme ja muistuttaisivat meitä asioista, jotka tässä kaikessa irtolaisuudessamme ja mahdollomuudessamme niin kovin helposti unoh- tuvat. Kotimaiset tai ulkomaiset uutiset maailmalta, sanomalehti ja huoltoneuvoston erikoisesti meri- miehiä varten laatimat kielikurssit virittäisivät mes- seissä parempia puheenaiheita, herättäisivät opin- halua, lisäisivät kielitaitoa ja saisivat siten aikaan enemmän itsenäisyyttä maissakuljeskeluun. — Esi- tin siinä suuria suunnitelmia. Ennenkuin ryhdyn ehdottamaan, miten kaikki tuo voitaisiin toteuttaa käytännössä, puutun vielä toiseen koko laivaelämää, mutta eniten meitä radiosähköttäjiä repivään epä- kohtaan, joka paranee samalla lääkkeellä.

Laivoissa ei ole koskaan suoritettu paperitöi- den suhteen mitään kertakaikkista organisointia. Niitä on vain vuosien mittaan tullut lisää tai siir- tynyt kapteenilta eri henkilöille. Nykyisin niitä te- kevät konepäällikkö, stueretti, yliperämies, I kone- mestari ja I perämies, mutta ylivoimaisesti kaik- kein eniten radiosähköttäjä. Lähes kaikki paperit laivassa kulkevat hänen kättensä ja viimeistelynsä kautta. Laivaan on tullut myös nykyajan tek- niikka mitä hienoimpine elektroniikan instrument- teineen. Laivat ovat suuria ja nopeita, elektroniik- kaan luotetaan ja ollaan tyytyväisiä. Mutta kun laitteisiin tulee vika, haetaan aivan puutteellisen koulutuksen saanut radiosähköttäjä kirjoituskoneen- sa äärestä niitä peukaloimaan. Silloin ollaan taas tyytymättömiä; organisatio puuttuu siitäkin. Täällä merellä ei tunnu kehittyvän muu kuin rautalaivat

ja niiden nopeus, ihminen unohdetaan aivan tarkkaan. Kaikki uusi ja järjestelemätön on annettu radiosähköttäjän työksi senvuoksi, että hänen ei tarvitse satamassa sähköttää. Se on kyllä sopivaa, siistiä työtä ja soveltuu hyvin sähköttäjälle satamassa. Hänen on kuitenkin tehtävä konttoritöitä merelläkin ja jopa enemmän kuin satamassa, ja on mieleöntä yrittääkään sanoa laivassa, että kuuntelu, turvallisuuspalvelu ja radioaseman työt olisivat etusijalla aikataulunsa suhteen. Radiosähköttäjän suurin harmi ei suinkaan ole töiden paljous, hän saa viettää ulkomaan satamissa joskus aivan joutilaitakin päiviä. Pahinta ovat pakosta ruuhkautuvat, yhtäaikaan suoritettaviksi lankeavat työt ja ainainen tinkiminen kahden ristikkäin menevän, aikataulutarkan työn välillä. Se repii niin paljon, että olen edelleen sanasta sanaan samaa mieltä kuin kirjoitin Radiosähköttäjä n:o 5/1961:ssä. En ihmettele, että meitä lähtee niin paljon maihin. Valtio kouluttaa massoittain uusia miehiä pysyen asiallisesti siinä hengessä, mitä kansainvälinen pika-tiedoitusyleissopimus, radio-ohjesääntö ja sopimus ihmishengen turvaamisesta merellä edellyttävät, mutta se koulutus ei riitä nykyajan laivoihin. Sopimuksissa onkin asetettu vain vähimmäisvaatimukset koulutukselle, mutta ei ylärajaa. Kuvaavaa kehitykselle on, että koulutukseen on nykyään liitetty myös opetusta paperitöiden suorittamiseen, mutta ei käydä läpi esimerkiksi eri tutkalaitteiden tehokkaita vianetsintä- ja korjausmenetelmiä. Se tietää vain yhä enemmän mereltä pakenevia radiosähköttäjiä ja uusien yrittäjien kouluttamista. Laivat kehittyvät edelleen ja yhä enemmän tarvitaan henkisesti tasapainoista, ammattinsa tuntevaa vakituista henkilökuntaa. Kuinka pitkälle jousen on kiristytävä ja kuinka paljon valtion ja varustamoiden on tuhlettava rahaa ennenkuin havaitaan, mistä kohdista organisointi olisi aloitettava?

Edelläolevat epäkohdat olisi mielestäni mahdollista poistaa juuri radiosähköttäjien koulutuksen uudelleenjärjestelyllä ja paperitöitten keskittämisellä yhden, sitävarten palkatun konttorityöntekijän hoidettaviksi. Viittaan tässä taas aikaisemmin mainitsemaani kirjoitukseen.

Radiosähköttäjästä olisi melko pienelläkin lisätuntimäärällä mahdollista kouluttaa todellinen radio- ja merenkulkuvälineiden huolto- ja korjausmies. Vaikka esimerkiksi tutka ei lain kirjaimen mukaan ole varsinainen turvallisuuslaite, merkitsee sen epäkuntoisuus kuitenkin käytännössä huomattavaa turvallisuuden puutetta ja huonolla säällä matkan viivytystä. Väitän, että se ei asiantuntevuksella yhden miehen hoitamana joutuisi lähemmäksi niin usein epäkuntoon kuin nykyisin. Sen

viat ovat yleensä sellaisia, että ne on järkevästi lisätyn varaosavaraston puitteissa mahdollista korjata merellä, kun on aikaa, tietoutta ja mielenrauhaa niitä tutkia enemmän kuin nyt.

Radiosähköttäjä soveltuisi mainiosti myös laivan henkiseksi huoltomieheksi, eräänlaiseksi huoltoneuvoston kenttätöntyöntekijäksi. En nyt tarkoita aivan kirjaimellisesti mitään noin korkeata, vaan paremminkin sitä, että hän olisi pystyvä mies jakamaan automaattilaitteista purkitettua hengenvainoa. Siinä olisi hänelle sopiva työala satamajoiksi, "kun ei tarvitse sähköttää". Hän voisi ottaa hyvillä vastaanottimillaan satamissa uutisia magnetofonille kotimaasta tai onkia uutisia ulkomaalaisilta radioasemilta päivän sanomalehteen käyttäen hyväkseen esim. "World Radio TV Hand Book"-julkaisua tms. Radioasema olisi siten hyödyllisessä käytössä myös satamassa. Merellä sanomalehden julkaisu on hankalampaa, mutta silloin hän voisi panna huoltoneuvoston kehittämiä magnetofoninauhoja pyörimään aivan kuunteluajojensa puitteissa sen aiheuttamatta ylityötä tai häiriötä kuuntelulle, samoin satamassa iltaisin. Nykyäänhan löytyy magnetofoneja, joista saa ohjelmaa yhtäjaksoisesti ainakin neljä tuntia ilman nauhankääntöä ja ne voidaan järjestää katkaistamaan virtansa itse. Laivoihin voitaisiin rakentaa äänieristysten puuttuessa kuulokelinjoja hytteihin kuten sairaaloissa ja kovaäänisiä messeihin ja päivähuoneisiin, joihin ohjelmaa annettaisiin niin aikoina, kun ympärillä olevissa hytteissä ei häiriinnyt. Jos järjestelmä kuulokkeineen olisi liian kallias, niin voisimmehan sopia pienestä, kaikille pakollisesta rahapantista, jonka jokainen saisi takaisin lähtiessään laivasta pois. Järjestelmä olisi järkevästi huoltoneuvoston ohjeiden mukaan käytettynä verraton myös opetusvälineenä, eikä pelkää jo sinänsä tärkeän viihtyisyyden kannalta. Asia saattaisi kiinnostaa myös merimieslähetystyön asiaa ajavia ja merimiesammattikouluja. Radiosähköttäjä voisi hoitaa myös lainakirjastot, joita myös päällystö toivoo joskus saavansa. Luemme nykyään toisiltamme lainattuja dekkareita, jotka kuluvat ja menettävät jäyhän luonteensa viimeistään viiteen kertaan luettuna. Tämän tapaiset tehtävät sopisivat sähköttäjille, sillä ne olisi mahdollista jättää osittain tai kokonaankin tekemättä silloin, kun radioasemaan ja merenkulkuvälineisiin liittyvät tärkeämmät työt niin vaativat. Paperitöiden suhteen ei ole tinkimistä.

Tässä voidaan aiheellisesti kysyä, sovellummeko sitten näin tärkeään tehtävään. Käsittääkseni nyky-päivän radiosähköttäjäkin on vielä yleensä laivansa olympolainen ja antavana puolena messikeskuste-

luissa, vaikka hänet onkin pakotettu vuodesta toiseen painimaan pelkkien yksinkertaisten, rutiiniluontoisten paperisekasotkujen kanssa. Se on valittavaa henkisen pääoman tuhlausta ja tappamista merellä, missä sitä niin kipeästi kaivataan. Olemme aivan tavallisia jahnukaisia muiden joukossa, jos aina sellaisiakaan, mutta näin hyvällä asialla toimestamme meistä varmaan löytyisi kirkkaana loistaviakin tähtiä, saisimmehan työstämme omat hengenravinnon rautaisannoksemme. Eikä meidän tarvitse muita parempia kulttuuri-ihmisiä ollakaan, sillä jokainen meistä pystyy ainakin käynnistämään magnetofonin ja sillä saavutetaan jo paljon. Eri asia on sitten, jos jollakin meistä riittäisi energisyyttä ja kykyä jopa järjestellä opintoryhmiä laivassa, toimia kielten, ellei muiden niin kielioopinnoissa niin välttämättömän äidinkielen, opettajina jne.

Huoltoneuvoston työ koituu nykyään hyväksi vain aktiivisimmalle kunnon ainekselle, mutta ei vaikuta vähääkään niihin, jotka sitä eniten tarvitsevat ja joiden mukaan merellä laumahengessä eletään. Eivät ne hupaisat veikot ja Juudas-tyypit ryhdy sataman humussa kunnon keskusteluun merimiespapin tai huoltoneuvoston asiamiehen kanssa ja he ihan häpeäisivät ottaa käteensä messin pöydältä jonkun tuollaisia järjestöjä esittelevän mainosjulisteen. Laivaan tuotuna ja jokapäiväisenä se toiminta sensijaan voisi löytää oikean iskuhetkensä meidän kehnoimpienkin ajatusmaailmoihin ja kuka tietää, millaisia kulttuuri-ihmisiä täällä kehittyisikään. Olihan Jukolan Eeron sentään kaikista metkuistaan huolimatta mies mitä parhain ja koko veljessarja tulipalossäyksen saatuaan alkoi mukautua tasapainoisina miehinä yhteiskuntaan ja sen lakeihin. Suomalaisen viihtyisin paikka on koti. Miehet eivät sitä yksin saa aikaan, eivät edes voimalla seitsemän miehen, vaan siinä tarvitaan aina naisväkeä ja omaisia. Täällä olemme toisillemme jäyhää joukkoa. Emme pysty luomaan toisillemme viihtyisyyttä kuten esimerkiksi latinalaisten maiden merimiehet. Emme osaa edes laulaa ilojamme ja surujamme ulos kuten etelän pojat tekevät ja niinpä meidän rentoutumistapamme ovatkin tappavan rankkoja. Niitä olisi syytä ryhtyä korvaamaan ja jalostamaan tällaisella innostavalla ja virkistävällä. Mekin odotamme kehityksellemme jotain virikettä, jonka täytyisi tulla ulkoapäin ja melkein kuin varkain, mutta emme-hän voi odottaa sitä koko kauppalaivaston tulipalon muodossa. Tyrkytettynä jossakin satamassa emme ota sitä vastaan, jääräpäitä kun olemme. Nykyisin meiltä edellytetään ehkä puusta katsoen oikeutetustikin omaa aloitetta opiskelulle yms.

Raumanmeri Oy

Laivanvarustamo

R a u m a

Puh. 11 763 ja 11 258

Vaan kun ei meillä sytytä eikä leikkaa!

Ilmiö on niin suomalainen, että sille on turha odottaa ratkaisua edes muista pohjoismaista. Niisäkin tosin kaivataan tätä kehitystä.

Nykyaikaisiin laivoihimme on hankittu keskustantennilaitteita, joihinkin radioita messeihin ja muutama yhtiö on kustantanut jopa television ja magnetofonejakin laivoihin. Rahaa on uhrattu paljonkin huonolla hyötysuhteella eri vaikuttimista, mutta olemme vielä rauhattomasti kulkevaa joukkoa, jolle täytyisi tehdä radikaalisempia, k o k o k a u p p a l a i v a s t o m m e käsittäviä uudistuksia tässä suhteessa. Kun ja jos kaikkea tässä selostamaani aletaan ajatella, törmätään moniin taloudellisiin ja teknillisiin yksityiskohtiin, joiden ratkaisulla näyttää olevan esteitä. Olen kuitenkin varma, että mikään niistä ei ole ylivoimainen ratkaistavaksi, jos hiukankin myötämielisesti aletaan niitä yksitellen käsitellä. Mitä taloudelliseen puoleen tulee, niin uskon tällaisen kustantavan itsensä parempina työsuorituksina takaisin. Jos sinne pieni menoerä jää, niin sen kehittynyt yhteiskuntamme on näissä asioissa kärryiltä pudonneille jäsenilleen velkaa.

Olen tässä esittänyt kaksi kirkuvaa epäkohtaa. Jos olemme niiden olemassaolosta yhtämieltä, niin kullekin laivalle, varustamolle ja linjalle sopivia parannuskeinoja löytyy varmasti parempiakin, ne täytyy vain tuoda julki ensin. On aivan samantekevää, kuka pyörittää magnetofonia, kuka hoitaa elektroniikkaa ja kuka tekee paperitöitä. Yhden tekevää on myös, miten asiat kehittyvät, kunhan vain vältymme hankaluuksilta ja puolitiehen jäävältä, rahaa ja aikaa ottavalta kehitykseltä ja saamme osaksemme koko rahalla jotain, joka todella vaikuttaa. Aspiriinilla ja penisilliinillä parannellaan vain seurauksia, ei syitä.

Pasi Siili



Johtaja ERKKI HEINO

täyttää 60 vuotta

Posti ja lennätinhallituksen radio-osaston johtaja Erkki Heino täyttää 60 vuotta tulevan kesäkuun 14 päivänä.

Johtaja Heino luetaan maamme radiotoiminnan pioneereihin. Jo kouluvuosinaan hän aloitti työkentelyn sähkö- ja radiotekniikan kokeilijana, tutkijana ja liikennemiehenä. Hän toimi mm Helsingin Sanomien radioaseman hoitajana vv. 1921—31 ja suoritti kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon v. 1928. Valmistuttuaan diplomi-insinööriksi vuonna 1932 hän seuraavasta vuodesta alkaen toimi Helsingin radioaseman hoitajana aina vuoteen 1938 saakka, jolloin hänet nimitettiin posti- ja lennätinhallituksen lennätinteknillisen osaston yli-insinööriksi radiokonttoriin ja josta myöhemmin tuli radiotoimisto. Muutama vuosi sitten posti- ja lennätinhallituksessa suoritettujen uudelleenjärjes-

telyjen yhteydessä radiotoimisto muodostettiin itsenäiseksi osastoksi posti- ja lennätinhallitukseen, radio-osastoksi. Tämän osaston johtajaksi tuli yli-insinööri Heino ja hoitaa hän tätä virkaa edelleen.

Johtaja Heino on edustanut posti- ja lennätinhallitusta sekä Suomea lukuisissa kansainvälisissä radioalan neuvotteluissa ja konferensseissa. Hän on myös tehnyt lukuisia opintomatkoja eri Euroopan maihin. Useiden alan komiteain työhön hän on osallistunut asemansa velvoituksin. Parhaillaan hän toimii puheenjohtajana valtioneuvoston asettamassa kansainvälisten radiosähkötäjien koulutuksen uudistamista pohtivassa komiteassa. Toiminta radiosähkötäjäkurssien radio- ja sähkötekniikan opettajana vuodesta 1938 ja viime vuosina kursien johtajana on johtanut hänet jo koulutusvaiheessa kosketukseen uusien radiosähkötäjien kanssa.

Johtaja Heinolle on vuodesta 1939 alkaen kuulunut maamme ilmailuradiotoiminnan johto. Hänen muusta toiminnastaan mainittakoon puheenjohtajuus Nuoren Voiman radioharrastuspiirissä vv. 1928—30 toiminta Helsingin Sanomien teknillisten asiain toimittajana vuodesta 1927 alkaen. Suomen Radiosähkötäjäliiton taloudenhoitajana hän oli v. 1930 sekä johtokunnan varajäsenenä 1930 ja 1932.

Radio - Tv - Elektro - Photo - Cameras

HUOMIO

TÄRKEÄTIEDOTUS HERROILLE SÄHKÖTTÄJILLE

Palvelemme Teitä erittäin edullisesti ja varmasti Kielin kanavassa.

Päivä- ja yöpalvelu. Edulliset hinnat pienissäkin tilauksissa.

Keskustelkaa asiasta koko laivahenkilökunnan kanssa ja tilatkaa uusi Suurluettelon 63/64.

Tilatkaa jo tänään kokeeksi niin voimme henkilökohtaisesti neuvotella edullisista toimitusehdoistani.

Kirjoittakaa jo tänään, se on Teille edullista.

Firma Werner Gerberding 23 Kiel, Nietzschesstr. 29

Telefon: Kiel 50 342 - Telegramme: 50 342 Gerberding Kiel

Onnittelemme 50-vuotiaita



T. V. Piekäinen L. O. Hämäläinen E. R. Rindell

T. E. Virta K. A. Karikoski T. K. Sariola

Toukokuun 9 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Tommi Veikko Piekäinen. Hän on syntynyt Viipurissa ja käynyt keskikoulun Viipurin Talikkalan yhteiskoulussa. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjäututkinnon hän suoritti 31. 8. 1937 ja I luokan tutkinnon 7. 12. 1942. SR:n jäsenenä hän on ollut 1. 9. 1937 lukien. Laivaradiosähköttäjänsä hän on toiminut vuodesta 1937 alkaen yhteensä yli 20 vuotta seuraavissa laivoissa: Kastelholm, Orient, Nagu, Bore VIII, Eero, Pankakoski, Kalle, Finnpulp, Enso, Finnmaid, Hansa Expresse ja Finnpine. Talvisodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähköttäjänsä ja jatkosodassa radiosähköttäjänsä sekä laivoissa että ilmailuviestiasemalla. Hän oli mukana s/s Orientissa sen upotessa lentotorpedo-osumasta Pohjanmerellä heinäkuussa 1944. Radiosähköttäjänsä Turun ilmailuviestiasemalla hän toimi vuosina 1945—47. Tammi-kuusta 1964 alkaen hän on toiminut radiosähköttäjänsä m/s Finnpine'ssa.

mestari 1941. Saanut Vm.2. Valmetin lentokone-tehtaalla hän toimi lentokoneradiotarkastajana vuosina 1942—48, 1950—54 ja 1955—57. Heinäkuusta 1958 lukien hän on edelleen radiosähköttäjänsä m/s Outokumpu.

Kesäkuun 9 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Ensio Rafael Rindell. Hän on syntynyt Pohjanpitäjässä. Käytyään keskikoulun Normaalityseossa Helsingissä hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjäututkinnon 2. 7. 1934. SR:n jäsenenä hän on ollut ajalla 2. 2. 34—31. 8. 51 ja 2. 8. 1955 lukien edelleen. Laivaradiosähköttäjänsä hän on toiminut yhteensä n. 14 vuotta seuraavissa laivoissa: 1934—49 Minerva, Winha, Hesperus, Atlanta, Ara, Cisil, Scandinavic, Greta Thorden, Dagmar ja Eero sekä 1955 alkaen Dione, Eckerö, Kristina, Viking, Contina ja Constantia. AUK:n hän kävi 1934. Talvisodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähköttäjänsä ja jatkosodassa sot.virkailijana hankinta- ja radiosähköttäjänsä tehtävissä sekä radioaseman päällikkönä. Kers. 1942. Saanut Ts.mm. Vuosina 1937—39 hän toimi omistamansa mainostoimiston Oy Mainosteen hoitajana ja 1940—43 prokuristina Oy Radioteknossa. Harastuksena hänellä on edelleenkin mainospiirustus. Viimeksi toimi hän radiosähköttäjänsä s/s Constantiassa syyskuuhun 1963 saakka.

Kesäkuun 14 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta toimistopäällikkö, fil.kand. Torsti Eelis Virta. Hän on syntynyt Lappeenrannassa. Ylioppilaaksi hän tuli Lahden lyseosta 1934 ja fil.kand. tutkinnon hän suoritti Helsingin Yliopistossa 1945. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjänsä todistuksen hän sai 22. 3. 1937 ja SR:n jäsenenä hän on ollut 23. 3. 1937 lukien. Vuosina 1937—39 hän toimi laivaradiosähköttäjänsä yhteensä n. 2½ vuotta seuraavissa laivoissa: Fenix, Björneborg, Advance ja Diana. RUK:n hän kävi 1935. Talvisodassa radio- ja toimistoupseerina PM:ssa, jatkosodassa Div. radioupseerina, radioupseerina PM:ssa ja AK:n viestitoimiston päällikkönä. Kapteeni 1944. Saanut

Toukokuun 13 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Leo Olavi Hämäläinen. Hän on syntynyt Pälkjärvellä. Toimittuaan vuosina 1928—33 autoasentajana hän suoritti 1934 Viipurissa autotekn. kurssin. Radiomekaanikon todistuksen hän sai Tampereen Tekn. oppilaitoksesta 1945 ja keskikoulututkinnon hän suoritti Kangasalan yhteiskoulussa 1946. Lentokone-ohjaajan todistuksen ja lupakirjan hän sai 1948 ja lentokone gyrotäht. kurssin hän suoritti Edinburgissa 1956. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjäututkinnon hän suoritti 24. 4. 1948 ja I luokan tutkinnon 6. 7. 1948. SR:n jäsenenä hän on ollut 24. 4. 1948 lukien. Laivaradiosähköttäjänsä hän on toiminut vuosina 1948—55 seuraavissa laivoissa: Raimo Ragnar, Greta, Immo Ragnar, Karl Erik ja Werner H sekä 1957 lukien Arabella, Finnsailor ja Outokumpu, yhteensä n. 9 vuotta. Ilmavoimissa hän palveli aliupseerina ja erikoismestarina vuosina 1934—47, suorittaen palvelusaikanaan useita sotilaskursseja. Talvisodassa hän toimi lentosähköttäjänsä ja kk. ampujana ja jatkosodassa kouluttajana lentosähköttäjä- ja kk. ampujakursseilla. Väapeli 1940, erikois-

Soi vienosti soitto

Mennessäni taannoin Timperiä tapaamaan, kuulin jo hänen hyttinsä ulkopuolelle rytmikästä harmonikan soittoa. Jenkkaa kuului olevan, vaikkakin hiukan terävästi vedeltynä. Sisälle mentyäni huomasin heti, että Timperin ilmapuntari oli joteskin alhaalla. Hyvään päivääni kuului vastaukseksi vain jonkinlaista mörinää, ja Timperi jatkoi jenkkaansa kulmat kurtussa. Tulkittuani äskeisen mörähtelyn myös kehoitukseksi istumaan, painoin puuta ja odotin musiikin loppumista. Työnsihän se Timperi lopuksi pelinsä voimalla kasaan ja päästi sen käsis-tään. Uskalsin viimein kysäistä: Mistäs nyt tuuli puhalttaa, kun tunnut olevan noin synkällä päällä. — Synkällä, synkäksi tässä tulee, kun ei enää vanhat merkit tunnu lainkaan paikkaansa pitävän. Olen aina öljynnyt saappaitteni pohjat, jotta ne pitäisivät vettä ja kestäisivät kauemmin. Mutta kun niistä uusista konsteista aina paasataan, ja vanhoja epäillään, päätin hieman kokeilla. Öljysin vain näiden jalassani olevien saappaiden vasemman saappaan pohjaa. Ja pahus kuitenkin. Siihen ilmes-tyi reikä vain päivää myöhemmin kuin toiseen. Ja sekös osaa harmittaa. — Siinä näet, sanoin minä ja jatkoin: Ota vain oppia nykyajan meiningeistä ja jätä tuollaiset vanhat öljyt ja tervat sikseen. Nyt eletään uutta aikaa. Ja jätä nyt myös nuo vanhan ajan jenkat. Soittaisit edes letkajenkkaa. Siinä on moderni rytmi. — Älä puhu minulle modernista musiikista. Minulle riittää rehellinen soittaminen. Olihan lehdistäkin äskettäin siitä ruotsalaisesta uudenaikaisen toimintamusiikin esittäjästä. Konser-tissa se istuutui aluksi pianon päälle. Avustaja, ku-vitteles, tarvittiin avustaja tuomaan taiteilijalle va-

sara, saha ja taltta. Sävellyksen ensimmäisen osan mukaan kävi taiteilija näillä vehkeillä pianoparan kimppuun. Toisen osan alkajaisiksi toi avustaja lisää värkkiä, moukaria ja räjähdyspanostakin siinä tarvittiin. Sävellyksen, liekö ollut sinfonia, kolman-nessa osassa piti taiteilijan tehdä pianosta lopulli-sesti selvä oikein moottorisahalla. Vaan arvaahan sen. Taiteilija kun oli ja taiteellisen inspiration vallassa, niin sahasi vahingossa jalkaansa. Vai oli-siko ollut karpäsen jälki nuoteissa. Saatiin viedä koko konstnäari kiireesti ambulanssilla lasarettiin. Tai ehkäpä kaikki todella kuului sävellykseen, koska taiteilija oli rehkiessään jo riisuuntunutkin sairaala-asuun, ei ollut kuin alushousut päällään. Olispa sohaissut sahallaan oktaavia ylempää, niin olisivat pianot tainneet päästä ainaiseksi rauhaan sen taiteilijan musiikilta. Pitäisikö tässä ehkä mi-nunkin vielä repiä haitarini palasiksi sinun moder-nismisi kunniaksi, vai kuinka. Timperi oli aivan tuohtunut. Älähän nyt noin pahoin arvostele uusia tyytlejä, uskalsin sentään huomauttaa. Et itsekään ole ihan vapaa niistä. Soitathan harmonikkaa, etkä kanteletta, mikä olisi oikea vanha suomalainen kansallissoitin. — Kandelet on erikseen, mutta hai-dari on aina haidari. Ja sinäkö tässä muka puhu-maan kansallissoittimista. Sinä ainaisine modernis-meinesi. Timperi tuntui aivan lämpenevän. Arve-linkin parhaaksi laittautua tieheni. Kun Timperin puhe alkaa kuulostaa hienosti d-voittoiselta, on myrsky nousemassa. Ja silloin voi saada vaikka anduran kuvan ahderiinsa sen tervaskannon öljy-tystä saappaasta. Timperi kun on hiukan koleeri-nen luonne modernisti sanottuna.

Seuraavalta reissulta palatessaan Timperi tuli meille kotiin käymään. Kun oli juotu kahvit ja ai-kamme juteltu, sanoi Timperi kuin ohimennen: Toin sinulle pienen moternin tuliaislahjan. Sitten se kävi hakemassa palttoonsa taskusta äänilevyn. Veipä sen itse saman tien pyörimäänkin. Hyvä levy se olikin. Oikein modernia musiikkia. Timperi kuunteli pää kallellaan, silmät sirrillään ja sanoi: Taitaa siinä sittenkin olla jotain tolkkua tuossa

VR 3, VR 4 s.a., VR 4 s.a., Ts.mm ja Js.mm. SR:n johtokunnan jäsenenä hän oli 1947—48 ja liiton tilintarkastajana hän on toiminut vuodesta 1955 alkaen. Hän on toiminut mm. valtiovarain-ministeriön kansantalousosastolla, Talouselämä-leh-den päätoimittajana ja taloudellisen tutkimustoi-miston päällikkönä Kauppa- ja teollisuusministe-riössä. Huhtikuusta 1960 lukien hän on edelleen toimistopäällikkönä Merenkulkuhallituksessa.

Kesäkuun 19 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Kaarlo Antero Karikoski. Hän on syntynyt Kemissä. Ylioppilaaksi hän tuli Turun suom. lyseosta 1936. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjä tutkinnon hän suoritti 31. 3. 1939, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköt-täjäliittoon. Laivaradiosähköttäjä hän on toimi-nut yhteensä n. 15½ vuotta seuraavissa laivoissa: vuosina 1939—53 Pandia, Airisto, Inga, Bore I, Pankakoski, Wille ja Finntrader sekä 1957—58 sijaisena Finnmaid ja Tupavuori. Talvi- ja jatko-sodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähköt-täjänä. Alikers. 1938. Vuosina 1953—58 hän toimi

liikealalla. Harrastuksena hänellä on musiikki. Vuosina 1958—61 hän oli radiosähköttäjä Hel-singin lentoasemalla Seutulassa ja 1961 alkaen hän on liikennetarkastajana Posti- ja lennätinhallituksen Radio-osastolla Helsingissä.

Kesäkuun 26 päivänä 1964 täyttää 50 vuotta johtaja Toivo Kalervo Sariola. Hän on syntynyt Terijoella. Käytyään 6 lk. Keravan yhteiskoulua hän suoritti II lk. kansainvälisen radiosähköttäjä tutkinnon 6. 7. 1940, jolloin liittyi jäseneksi Suo-men Radiosähköttäjäliittoon. UK:n hän kävi 1940—41 ja palveli vv. 1941—44 Puolustuslaitoksessa. Talvisodan aikana hän toimi radiosähköttäjä teh-tävissä ja jatkosodassa viestiupseerina ja radiosäh-köttäjänä. Vänr. 1941. Luutn. 1942. Saanut VR 4 s.a. Hän on edustanut Suomea 5-ottelussa mm. Berliinin olympialaisissa. Osallistunut viidesti Itä — Länsi pesäpallo-otteluihin. Saanut mestarimerkin yleisurheilussa. SVUL:n Uudenmaan piirijohtokun-nan jäsen. Harrastuksena vuodesta 1939 alkaen radioamatööri-toiminta. Siirtynyt 1945 toiselle toimi-alalle.

Sparks by sparks

Voimme täydellä syyllä sanoa uuden vuoden alkaneen meidän laivatitäreiden kohdalla sangen värikkäästi.

Tarkoitamme vuoden alussa voimaan astunutta upo-uutta palkkojen laskenta- ja tilastonpitosysteemiä. Laivoihin saapui todellista uuden vuoden postia, nippukaupalla ainakin kuutta eri värivivahdetta julistavia liuskaleita. On niissä värikkyyttä kerrakseen. Emmekä olisi uskonut joutuvamme vielä vanhoilla päivillämme iskemään yhden miehen pasianssia. Ja kaiken kukkuraksi työpaikalla, oikein työskentelyn merkeissä. Mitä ihmeellistä kaikkinaisen kehityksen ja eteenpäin menon aikakautta elämme, oi Veljet. Että meitäkin ilahdutetaan tällä tavoin. Mikä värikylläinen koreus meitä nyttemmin ympäröikään?

Yllätys täydentyi, kun merkillinen metallinen yhteenlaskuvekotin saapui laivaan. Olimme etukäteen kuullut kysymyksessä olevan jonkinlaisen kiskolaitteen, millä palkkaliuskaleitten summia laskettaisiin yhteen. Siis ynnälaskukisko. Olimme odottanut vehkeen saapumista suurella uteliaisuudella, jopa kuvitellut sen toimivan automaattisesti. Siihen tyyliin, että kun sille oli liuskaleet vieretysten latonut, summat kasaantuivat itsestään

uudessa musiikissa. On ainakin railakas meno. Ja heleä ääni tuntuu tuolla flikalla olevan. Ja kukapa olisi uskonut, on kuin onkin tuossa nykyajan rytmissä jokin erikoinen säväs. Sillä on varmaan hieman huono omatunto, kun oli niin kiukuinen viimeksi siellä laivalla, tuumiskelin mielessäni. Samalla tunsin itseni iloiseksi, kun opetukseni ja saarnani vihdoinkin alkoivat tuottaa hedelmää. Tervaskanto alkaa kuin alkaakin arvostaa nykymusiikkia. Timperillä ei kuitenkaan ollut aikaa viipyä pitempään, vaan lähti pian, sanoen menevänsä taas puuriin.

Ruvetessani soittamaan sitä levyä uudelleen, koin pienen yllätyksen. Huomasin nimittäin, että se pahuksen mursu oli soittanut kolmenkymmenen kolmen kierroksen levyn neljälläkymmenelläviidellä kierroksella. Ilmankos se raato puhui rytmin erikoisesta säväksestä. Ihan tekisi mieli ostaa Timperille seuraavaksi syntymäpäiväksi vastalahjaksi oikein ärhäkäs moottorisaha, mikä vähän sävättäisi sitä ilveilijää ja musiikin rienaajaa.

Fnr

yhteenvetolappuselle. Mutta — niin, koimme uuden yllätyksen lisäksi täydellisen pettymyksen. Poistettuumme vankat paperikääreet kiskon ympäriltä ilmestyi silmiemme tarkasteltavaksi esine, mikä nostatti mieleemme kesäiset suomalaiset niityt. Olimme lisäksi kuulevinamme lehmien ammuntaa. Ja olimme palaavinamme niihin nuoruutemme heikeisiin hetkiin, mitkä vietimme heinän teossa kesäsydännä.

Vai sillä tavalla, että ynnälaskukisko. Hm — meistä laite muistutti ilmielävästi ultramodernia haravaa, joskin ilman vartta. Yhden metrin ja viidentoista sentin mittainen litteä teräskisko, minkä toisessa kupeessa törröttää päästä päähän ulottuva rivi sentin mittaisia teräspiikkejä puolentoista sentin välimatkoin. Piikit ovat kylläkin hie- man liian lyhyitä, mutta epätasaisella suoniityllä niillä kummasti haravoisi. Eivät ainakaan katkeaisi, vaikka vankastikin tempoisi.

Käsitimme luonnollisestikin heti, mekin, ettei moiselle haravalle löytynyt laivan radiosuojissa käyttömahdollisuutta. Voisimme tietystikin yrittää kiskon käyttöä esimerkiksi päällystömessissä yösydännä, tai jonakin aurinkoisena, tyvenenä päivänä ruuman luukulla kannella, mutta — rajansa kaikella. Loputtomiin ei meikäläisenkään joustavuus jousta. Sitten keksimme, mekin — ihan yks' kaks' idean, mitä emme malta olla tässä esittämättä. Asuinhytin puolella löytyy aina sen verran vapaata seinätilaa, että voi kiinnittää kiskon sille — kravattitelineeksi. Mikä lisävärikyys ja kodikkuus, Veljet — kun piikeissä roikkuu sanokaamme kymmenkunta eriväristä lipsiä, kukin omassa piikissään. Joopa-joo.

Kyseinen tappirauta, jos mikään, todistaa systeemin heikkouden. Olisi ensinnä pitänyt ryhtyä systemaattisesti avartamaan laivojen toimistotiloja, ennenkuin moisia vekottimia olisi näkösalle toimitettu. Suomen kauppalaivastossa on tietävästi yksi ainoa alus, missä sähköttäjällä on jopa tyydyttävät työskentely- ja asuintilat. Ja se johtuu siitä, että aikoinaan, alusta suunniteltaessa, oman firman sähköttäjä sai valtuudet suunnitella ja piirtää ratio-tution tilat. Tällainen kerrassaan tavaton haksahdus on kerran sattunut — päästää joku aktiivinen merenkulkija suunnittelemaan laivatiloja. Toista kertaa sitä ei tietääksemme ainakaan meikäläisten kohdalla ole tapahtunut, eikä taida ensi hätään tapahtuakaan. Onhan herrojen insinöörien ja arkitekhtien arvovalta kyseessä, ja niin yhäkin suunnitellaan ja rakennetaan eilispäivän aluksia huomispäivä unohtaen.

Tämä sama iänikuinen vanhoillinen ja selvästi "taantumuksellinen" asenne ilmenee uudessa kortti-systeemissäkin. Ei ole senkään rakentamisessa välitetty neuvotella meikäläisten kanssa. Esimerkiksi, rahaottojen tilat palkkakorteissa ovat riittämättömät. Ainakin kaksi saraketta lisätilaa olisi tarvittu. Jo tässä alkuvaiheessa on tämä puutos aiheuttanut

Suosikaa ilmoittajiamme!

KUINKA KAUPPALAIVASTO SYNTYY

Joka-ainoa päivä Joka-ainoana vuotena — olipa ilma millainen tahansa missä tahansa, keinuu maailman merillä kuutisentoistatuhatta laivaa. Suunnilleen kaksi tuonvertaa on laivoja satamissa purkamassa ja lastaamassa tai telakoissa korjattavina tai odottelemassa vuorovettä, jotta pääsisivät lähtemään ulos jälleen uudelle matkalle. Ja noin kolmannes noista lähimain 50.000:sta aluksesta on brittiläisiä.

Tuohon valtavaan alusmäärään mahtuu jos jonkinlaisia laivoja. On suuria ja mahtavia matkustajajättiläisiä, valtavia tankkeja, pahaisia hiilitramppeja ja kalastusaluksia. Niissä on hienoja ja hyvinhoidettuja sekä viheliäisiä kaukaloita, jotka töintuskin pysyvät koossa ruostekerroksen varassa. Mutta siitä huolimatta ne kaikki liikkuvat ansaitsemassa rahaa.

Nelisensataa vuotta sitten Englannin ensimmäisen Elizabeth-kuningattaren suosikki, Sir Walter Raleigh kenties tietämättä, kuinka oikeaan osui, lausui: "Se, joka hallitsee merta, hallitsee kauppaa. Se, joka hallitsee kauppaa, hallitsee rikkauksia ja se, joka hallitsee maailman rikkauksia, hallitsee maailmaa". Kukapa voisikaan kieltää, että tuo viisaus pätee vielä meidänkin päivinä. Ja nimenomaan juuri meidän päivinä.

Kun maailmassa missä tahansa lasketaan uusi alus vesille, on se aina juhlallinen toimitus. Uuteen, neitseelliseen alukseen kiinnitetään toiveita ja hartaat onnentoivotukset seuraavat sitä sen ensimmäisellä matkalla. Siltä odottavat paljon niin sen omistajat kuin sen suunnittelijat ja rakentajat ja miehistö. Kaikki he toivovat, että se olisi hyvä ja onnellinen alus, joka maailman merillä olisi hyödyksi ja joka tuottaisi paitsi voittoa myös mainetta ja kunniaa omistajilleen.

Kenties juuri nuo inhimilliset toiveet ovatkin syynä siihen, että laivaa pidetään jollakin tavoin jalona kulkuvälineenä. Sillä on oma nimensä, joka tunnetaan yli koko maapallon jos se toimii odotetusti. Junilla ei ole nimiä — tai ainakin vain

harvoilla on. Ei kaikilla lentokoneillakaan ole nimiä. Ne ovat persoonattomia laitteita, liukuhihnalla valmistettuja, joiden kaltaisia on tuhansia. Laivoissa sensijaan ei ole kahta samanlaista. Ei sittenkään, vaikka samat miehet olisivat ne rakentaneet täysin samojen piirustusten mukaan.

Maailman kauppalaivasto ei suinkaan ole mikään eilispäivän tulokas. Päinvastoin. Sillä on jo vuosituhantiset perinteet. Milloin maailman ensimmäinen kauppa-alus suuntasi keulansa vesille, siitä ei kukaan tiedä, mutta hyvin kauan siitä varmasti on.

Kauppamerenkulun voidaan tosissaan katsoa alkaneen parisen tuhatta vuotta sitten Välimerellä. Ainakin länsimaisen kauppamerenkulun. Kaukaisessa Idässä se kyllä lienee vieläkin vanhempi, mutta meillä ei ole mitään edes lähimainkaan luotettavia tietoja siitä. Ensimmäiset länsimaiset merenkulkijat olivat todennäköisesti muinaiset egyptiläiset, mutta vasta kun foinikialaiset tarttuivat asiaan, siitä tuli todellinen elinkeino ja tärkeä yhteiskunnallinen toimintamuoto. Emme myöskään saa unohtaa kreikkalaisia, sillä vaikka heidän merenkulustaan tiedämmekin oikeastaan vain Homerosen tarinoista, oli heillä kuitenkin tärkeämpääkin purjehdittavaa kuin Troijan sodat ja muut Odysseuksen seikkailut. Joka tapauksessa he osasivat rakentaa varsin isoja aluksia ja olivat joltisiaakin navigaattoreitakin.

Nuo varhaiset laivat olivat kaleereja, joiden liikuntavoimana oli soutu. Tietysti tämäkin kävi päinsä, mutta oli sillä sentään haittansakin. Laivoja ei voitu rakentaa kovinkaan isoiksi ja toisekseen valtava soutajamäärä otti niin paljon tilaa, että siitä kärsi lastikapasiteetti. Jokataapauksessa nuo kaleerit sentään kuljettivat varsin tehokkaasti tavaraa koko Välimeren piirissä ja käväisivät silloin tällöin vaihtenvuoksi Gibraltarin salmen toisellakin puolella.

Ajanmittaan sitten joku neropatti äkkäsi pysyttää kaleeriin maston ja ripustaa siihen purjeen.

sellaisia hankaluuksia, minkä selvittelyssä on pulmaa kerrakseen. Uudella systeemillä on yksitoikkoisen yksipuolisesti tähdätty varustamoitten konttorityöntekijöitten hommien helpottamiseen entisestäänkin — eikä mihinkään muuhun. Ja tässä piileekin keksinnön vahvin heikkous. Yksipuolisuudessa helpottamishankkeessa on vaikeutettu toisten, s.o. meikäläisten osaa. Yhden hyöty, toisen vahinko. Ja tässä politiikassa haiskahtaa byrokratian kukkasen haju. Se, jolla on valta ja voima, teettää toisella, alaisellaan kaikenmoista ylimääräistäkin omaksi mukavuudekseen ja hyödykseen.

Emme malta tässäkään yhteydessä olla mainitsematta erikoislaatuista olosuhteita, joissa meikäläi-

set, me merenkulkijat, joudumme päivästä ja yöstäkin toiseen työskentelemään. Emme enää ryhdy niitä lähemmin kuvailemaan, koska jahnaaminen ei meitä itseämmeäkään miellytä. Toteamme ainoastaan, että olemme jälleen saaneet selvän todisteen esikuntavakemme piittaamattomuudesta suhteemme. Meidän hankaluutemme, vaikeutemme ja kesto-kykymme näyttävät aina vaan olevan maakynnessä asustaville esimiehillemme ja johtajillemme pelkkää itikan laulua Itämerellä. Olkoon uusi systeemi kuinka nerokas hyvänsä, sen toteuttaminen laivoaloissa on erittäin työlästä sekä aikaa vievää.

Tästä lähtien värisokealla sähköttäjällä ei ole asiaa merelle. —

Yksinkertainen ja hankalasti hoidettavahan ensimmäinen tietenkin oli, mutta oli siitä sentään paljon apua myötätuulessa. Soutajat saivat levätä ja pystyivät sitten taas parempaan tahtiin kun tarve tuli.

Kaleerien valtakausi kesti melkoisen kauan. Vasta kuutisensataa vuotta sitten oltiin opittu purjehdustaitoa ja ennenkaikkea laivan manöveerausta purjeitten avulla siksi paljon, että uskallettiin yrittellä merelle kokonaan ilman soutajia. Mahtoivat nuo ensimmäiset matkat olla jännittäviä, kun ei ollut vanhaan tapaan minkäänlaista apuvoimaa edes moraalisena tukena. Purjehtiminen kävi kuitenkin päinsä. Aluksi tietysti kömpelösti ja hankalasti, mutta vähitellen yhä sujuvammin ja sujuvammin, kunnes ruvettiin jo hieman naureskelemaan 'entisaikojen' laivoille, joita täytyi soutaa.

Ensimmäiset kauppalaivat olivat karavelleja. Sellaisia olivat muiden muassa Kolumbuksen kolme alusta, Santa Maria, Nina ja Pinta. Eivät ne mitään mahtavia laivoja olleet. Santa Maria, joka oli suurin, oli 100 tonnin vetoinen, eli suunnilleen samankokoinen kuin vähänlanta hiekkajaala. Pinta, viisikymmentonnikoinen ja Nina vielä siitäkin 10 tonnia vähäisempi, olivat suunnilleen nykyaikaisen valtamerimatkustajalaivan moottoripinassien kokoisia. Oli niillä yrittämistä Atlantin ylitse.

1500-luvulla alkoi sitten varsinaisesti kauppalaivojen kehittyminen todenteolla. Aluksia ei enää rakennettu miten sattui suunnitelmattomasti, vaan ryhdyttiin tutkimaan, millainen laivan pitäisi olla, jotta siitä saataisiin suurin hyöty. Osittain tähän renessanssiin vaikutti se, että Englanti juuri noihin aikoihin rupesi tajuamaan, että sen voima oli meressä ja maailman merten valtiudessa. Kuningatar Elizabeth ryhtyi hiljalleen rakentelemaan Imperiumia joskin tietämättään. Hänellä oli erinomainen onni löytää apulaisikseen sellaisia miehiä kuin Francis Drake ja ennenkaikkea tämän oppi-isä, John Hawkins, loistava merimies, taitava meri- ja maasotataktikko ja suuremmoinen diplomaatti, joka osasi sitoa itseensä valloittamansa ilman väkivaltaa ja näin sai perin tervetulleita liittolaisia ja säästi kuningattareltaan paljon päänvaivaa.

Seikkailtuaan jonkin aikaa läntisillä vesillä, Hawkins onnistui saamaan Elizabethin kiinnostumaan kauppamerenkulusta, niin että tämä varusti kokonaisen aluksen. Eikä se mikään pikkukiuolu ollutkaan, tämä Jesus of Lubeck, vaan vetoisuudeltaan kokonaista 700 tonnia, mikä silloisissa oloissa oli varsin kunnioitettava koko.

Saatuaan laivastonsa vielä joitakin pienempiäkin aluksia, muiden muassa Salmonin, viisikymmentonnisen Tigerin ja Swallowin, joka oli kolmenkymmenen tonnin vetoinen, Hawkins suuntasi taas matkansa kohti kaukomaita, tälläkertaa Afrikkaan,

missä hän Guinean rannikolla hankki aimolastilliset orjia. Nämä onnettomat hän sitten kuljetti Espanjan läntisiin siirtomaihin ja löi kasaan sievoisen omaisuuden. Älkäämme kuitenkaan tuomitko Hawkinsia tuon orjakaupan vuoksi liian ankarasti, sillä tuolloin sitä pidettiin täysin kunniallisena ammattina ja jopa suotavanakin toimintana, koska ilman orjatyövoimaa siirtomaista ei voitu saada sellaisia tuloja kuin toivottiin.

Kaiken kaikkiaan Hawkins teki kolme matkaa, joista kolmas koitui kehnoksi. Espanjalaiset voittivat hänen laivastonsa ja kaappasivat sen yhtä ainoata pientä laivaa lukuunottamatta, jolla Hawkins itse onnistui pakenemaan ja pääsemään kotiin Englantiin. Onneksi hän sentään sai mukaansa sen varsin huomattavan rahasumman, minkä orjakaupalla oli ansainnut, niin että ne korkeat henkilöt — kuningatar mukaanluettuna — jotka olivat ottaneet osaa laivaston varustamiseen, sentään saivat omansa takaisin ja vielä hieman voittoakin.

Hawkins oli ensimmäinen, joka havaitsi, että korkeaperäinen- ja keulainen alus oli epäkäytännöllinen ja muokkasi uuden laivatyypin, joka sitten säilyikin aina viimevuosisadan alkupuolelle asti vain hieman kehittyneempänä.

Hawkins oli myös ensimmäinen, joka tajusi, että merenkulku oli kannattavaa puuhaa ja että oli mahdollista luoda vakinaisia laivalinjoja. Kun aikaisemmin oli ollut tapana, että kauppiaat varustivat yhteisesti laivoja ja lastattuaan niihin tavaroita, lähettivät ne maailmalle kaupustelemaan, nyt syntyi todellisia laivanvarustajia, jotka itse eivät myyneet mitään, mutta tiettyä rahtia vastaan kuljettivat kauppiaitten tavarat määräsatamiin. Tämä oli tietysti suuri edistysaskel, koska voitiin tehdä jo jonkinlaisia — joskin enemmän tai vähemmän summittaisia laskelmia — kuinka pian ja minne tavaroita voitiin toimittaa.

Tästä ei ollutkaan enää pitkä matka siihen järjestelmään, että tietyille laivalinjoille myönnettiin yksinoikeuksia maailman satamiin. Kaikkein kuuluisin näistä lienee The Honourable East India Company, joka sai yksinoikeudekseen kaupankäynnin Intiaan ja Kiinaan. Myöhemmin tästä kauppayhtymästä tuli poliittinen mahtitekiä, joka lähimain yksinvaltiaana hallitsi nimenomaan Intiaa ja viimein liitti tuon Idän ihmemaan Brittiläiseen Imperiumiin — Englannin kruunun kalleimmaksi jalokiveksi. Kuvaavaa kylläkin, kun Englannin valtio otti asiat käsiinsä, löystyi ote Intiaan ja viimein jouduttiin siihen pisteeseen, että tätä nykyä Intia ja Pakistan ovat itsenäisiä valtakuntia. Kummallista kylläkin, tuo kauppakomppania ei itse omistanut laivoja, vaan aikarahtasi ne yksityisiltä varustajilta käyttöönsä vuosikausiksi.

Antti

KÄYTTÄKÄÄ KUKKAPALVELUAMME!

Äitienpäivä lähestyy!

(Ohjeet juuri saamassanne monistekirjeessä)

VOIMASSA OLEVAT RADIOLUETTELOT huhtikuussa 1964

RANNIKKOASEMIEN LUETTELO (List of Coast Stations — 1st edition, December 1960) — Uusi painos käsillä n. kuukauden ku- luttua —	9,00
LAIVA-ASEMIEN LUETTELO (List of Ship Stations — 3rd edition, December 1962) — Uusi painos käsillä kuukauden, parin kuluttua —	4,00
RADIOMÄÄRITYSASEMIEN JA ERI- KOISLIIKENTEITÄ HOITAVIEN ASE- MIEN LUETTELO (List of Radiotermination and Special Ser- vice Stations — 2nd edition, March 1963) SIIRTYVÄN MERILIIKENTEEN ASE- MIEN KUTSUMERKKIEN AAKKOSEL- LINEN LUETTELO (Alphabetical List of Call Signs of Stations used by the Maritime Mobile Service — 2nd edition, October 1963) Rannikkoasemien kartta (Map of Coast Stations-8th edition, Decem- ber 1960) Euroopan maiden lankamaksutaulukko (Table C — Third edition, 1963) Rannikkoasemien luettelosta julkaistaan uusi pai- nos joka kolmas vuosi ja se pidetään ajan tasalla puolivuosittain julkaistavien täydennysliittein. Laiva-asemien luettelosta julkaistaan joka vuosi uusi painos, mutta ei täydennysliitteitä. Radiomääritysasemien ja erikoisliikenteitä hoita- vien asemien luettelosta julkaistaan uusi painos UIT:n pääsihteerin sopiviksi katsomin väliajoin. Kertaavia liitteitä julkaistaan puolivuositain. Siirtyvän meriliikenteen asemien aakkosellisesta kutsumerkkiluettelosta julkaistaan uusi painos joka toinen vuosi ja se pidetään ajan tasalla neljännes- vuositain julkaistavien kertaavien täydennysliittein.	10,00 5,00 3,50 —,50

TANKKIALUS ESSO NORDICA LASKETTU VESILLE TURUSSA

Esso Nordica on tarkoitettu liikennöimään lä-
hinnä Itämerellä ja kotimaan rannikkoliikenteessä.
Siinä on asuintiloja 25 henkilölle. Koneistot,
pumppuhuone ja asunto-osastot on sijoitettu pe-
rään. Lastitiloja on yhteensä 9.200 m³ ja tankkeja
viisi keskellä sekä viisi paria sivuilla.

Aluksen suurin pituus on 98,35 m, leveys 14 m,
sivukorkeus 6,90 m, kesälastisyväys 6,08 m ja koe-
nopeus lastissa 13,5 solmua.

MOOTTORILASTIALUS VESILLE TURUSSA

Turussa Wärtsilä-yhtymän Crichton-Vulcanin te-
lakalla laskettiin tänään vesille, Enso-Gutzeit Osa-
keyhtiön tilaama moottorialus, joka sai nimen
Finnseal.

Finnseal on ensimmäinen neljästä samanlaisesta
aluksesta, joita Enso-Gutzeit Osakeyhtiö ja Yhty-

SR:N TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA 1. 2. 1964 — 31. 3. 1964

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty helmi-
kuun 3 ja 24 päivänä sekä maaliskuun 3 ja 23
päivänä 1964.

Radiosähkötäjä Pentti Olavi Pirskaselle, jäsen-
numero 816, myönnettiin hänen toiselle toimi-
alalle siirtymisen johdosta pyytämänsä ero SR:n
jäsenyydestä 3. 2. 1964 lukien.

Radiosähkötäjä Tauno Paasoselle, jäsennumero
281, on myönnetty hänen toisella toimialalla työs-
kentelyn johdosta pyytämänsä ero SR:n jäsenyy-
destä 30. 6. 1964 lukien.

Radiosähkötäjä Matti Johannes Ketolalle, jäsen-
numero 633, on myönnetty hänen toiselle toimi-
alalle siirtymisen johdosta pyytämänsä ero SR:n
jäsenyydestä 23. 3. 1964 lukien.

ITF:ltä saapuneen alustavan ilmoituksen mu-
kaan tullaan ITF:n kansainvälisen radiosähkötäjä-
konferenssi järjestämään Lontoossa heinäkuun 7 ja
8 päivänä 1964.

Vuosikokouksen tehtyä päätöksen oman osake-
huoneiston hankkimisesta liiton toimistoksi, ryhtyi
hallitus toimenpiteisiin sopivan huoneiston löytä-
miseksi sen jälkeen kun ostettavan osakkeen ra-
hoituskysymys oli saatu järjestetyksi pankin kanssa.
Useista kymmenistä myytäväksi tarjotuista osake-
keista osoittautui sekä sijaintiin että huonetiloi-
hin nähden sopivimmaksi osake, joka sijaitsee
maaliskuun lopussa valmistuneessa talossa Helsin-
gissä Sepänkatu 13. Huoneistoon, joka on pinta-
alaltaan 68 m² ja sijaitsee toisessa kerroksessa,
kuuluu 3 huonetta ja keittiö. Kun isoin huone
jaettiin väliseinällä kahdeksi huoneeksi, voidaan
tällä järjestelyllä 2 huonetta ja keittiö vuokrata
pois, jolloin liiton käyttöön jää vielä kaksi pientä
huonetta. Myöhemmin — kun osake on tullut ko-
konaan maksetuksi — voidaan koko huoneisto
ottaa liiton käyttöön, jolloin saadaan tilaa myös
suunniteltua kerhotoimintaa varten.

Helsinki 31. 3. 1964.

Tj

Liiton toimiston uusi osoite

Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:n uusi osoite
on 1. 4. 1964 lukien: Sepänkatu 13 A 1 Helsinki.
Puhelin 62 28 30.

neet Paperitehtaat Osakeyhtiö ovat tilanneet kaksi
kukin, Oy Finnlines Ltd:n linjaliikenteeseen ase-
tettavaksi.

Alus, joka on suuruudeltaan 2500/3500 dwt, ra-
kennetaan Det Norske Veritaksen luokkaan +1A1,
+mV, Is A sekä suomalaisen jääluokkaan IA.

Päämitat ovat: suurin pituus 91,55 m, mallattu
leveys 14,00 m, sivukorkeus yläkanteen 7,90 m,
syväys 5,40/6,50 m, kuollutpaine 2500/3500 ton-
nia, lastiruumatilavuus n. 170.000 kuutiojalkaa
(bale).

Nopeus täydessä lastissa avoimena suojakanti-
sena on 13,5 solmua. Alukset tulevat olemaan
erikoisen sopivia paperin ja selluloosan sekä au-
tojen kuljetukseen. Perään sijoitetut asuintilat kä-
sittävät salongin, messien, sairashytin, kahden sau-
nan ym. ohella hyttitilat 28 hengelle.

TOIMIPAIKKOJEN VAIHDOKSET LAIVOISSA

AJALLA 15. 1. -64 — 31. 3. 1964

15.1.-64	Kalevi Attila	ha	Tottesund
23., „	Leevi Hurrila	ha	Korshamn
24., „	Veikko Jyvä	ma	Hesperus
28., „	Juho Kopponen va	ma	Hebe
„ „	Klaus Silvan	ha	Airisto
30., „	Matti Turkki	ma	Aurora
31., „	Vilho Kauhanen	ma	Vaasa Provider

1.2. „	Viljo Mäkelä	ma	Esso Fennia
5., „	Martti Aho	ha	Tottesund
10., „	Ulf Fagerström	ma	Valny
13., „	Matti Leiskamo	ha	Angus
„ „	Pekka Mattinen	ma	Arcturus
14., „	Aulis Rasinkoski ent.	ma	Hebe
„ „	Kaj Styrström	ma	Lenny
15., „	Simo Naala	ma	Berny
16., „	Aarne Keisteri va	ma	Baltic
19., „	Vilho Hannula	ha	Pomo
„ „	Juha Kopponen	ma	Sirius
20., „	Bertil Virkkumaa	ma	Bonny
21., „	Leila Savolainen	ma	Kronoborg
22., „	Erkki Huuononen	ma	Olav
26., „	Mauno Kiiliäinen va	ma	Inha
„ „	Jaakko Oksanen	ma	Adeny
27., „	Reijo Laamanen	ma	Arcturus
29., „	Lars Löfgren	ha	Wellamo

Vapaina 29. 2. -64: Hugo Soljo, Esko Elo, Smertsi Maja, Viktor Uusitalo, Pekka Uotila, Rolf Lemberg, Jouko Kangasharju, Ossi Komppa, Arto Halonen, Harry Sundqvist, Yrjö Savolainen, Reino Astola, Aarno Harald, Runar v. Zansen, Pentti Blomqvist.

1.3.-64	Nils Westerholm	ma	Hesperus
2., „	Sulo Kalmi	ma	White Rose
„ „	Juhani Rouhiainen	ha	Kristina
5., „	Esko Elo	ha	Peter
6., „	Veikko Pulkkanen va	ha	Pallas
9., „	Heikki Gartz	ma	Aconcagua
„ „	Hugo Soljo	ha	Wasaland
„ „	Reino Väänänen	ha	Markus
10., „	Esko Eskola	ma	Wiikinki
11., „	Jouko Häkkinen	ma	Baltic

New Address of the Union

After the Annual Meeting had decided to purchase an apartment where to accommodate the bureau of the Union, the Board took the necessary action to find suitable premises for this purpose. Out of tens of apartments offered the one located at Sepänkatu 13 in Helsinki proved to be most suitable as well from the point of view of location and room lay-out. The apartment, with a floor area of 68 m², comprises three rooms and a kitchen and is located in 1st floor. As the largest room has been divided into two parts, of which the one and plus an other room will be used by the bureau of the Union. The rest of the apartment — two rooms and the kitchen — can be leased to others. Later, after the apartment has been entirely paid, all of it will be taken over by the Union; at that time space will be available for the planned club activity.

New address of the Union:
Suomen Radiosähköttäjälitto r.y.,
Sepänkatu 13
Helsinki
Tel: 62 28 30

12.3.-64	Veikko Viljanen	ma	Tervi
13., „	Klaus Silvan	ma	Vaasa Leader
18., „	Tommi Piekäinen	ma	Finnbirch
19., „	Paavo Jussila ent.	ma	Inha
„ „	Yrjö Kinnunen	ha	Minna
20., „	Pekka Mattinen	ma	Hesperus
24., „	Eero Huovilainen	ma	Herakles
25., „	Lars Klippa	ha	Pallas
31., „	Pentti Kaukoranta	ha	Ramsdal

Vapaina 31. 3. -64: Aarno Harald; Harry Sundqvist; Seppo Torniainen; Guy Grahni; Veikko Erkki; Eino Mononen, Mauno Kiiliäinen; Erkki Huuononen; Pekka Uotila; Viktor Uusitalo; Yrjö Savolainen; Ensio Rindell; Osmo Vihersalo, Smertsi Maja; Jouko Kangasharju; Aarto Halonen; Tapio Laine; Ati Niskanen; Ossi Komppa, Reino Astola; Kauko Kärki; Runar v. Zansen; Kalevi Attila.

Suomen Radiosähköttäjälitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13 A 1, Helsinki
Sähkeosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 622 830 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

Tarmo Nuotio
Myllymäki 2 E, Helsinki, puh. 672 900

Varapuheenjohtaja:

A. Sinkkonen

Hallituksen jäsenet:

E. Koivisto, A. Helin, E. Tanskanen

Hallituksen varajäsenet:

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

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja: A. Sinkkonen, Laajalahti, Suo-
torpantie 13, puh. 405 703; toim. 61 201-186

Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 53 381

Ilmoitushinnat v. 1964

	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 viik-
koa ennen kunkin numeron ilmestymistä eli tammi-,
maalisk., touko-, heinä-, syys- ja marraskuun lop-
puun mennessä.

Tilaushinta mk 8,— vuodelta; irtonumero 1,50

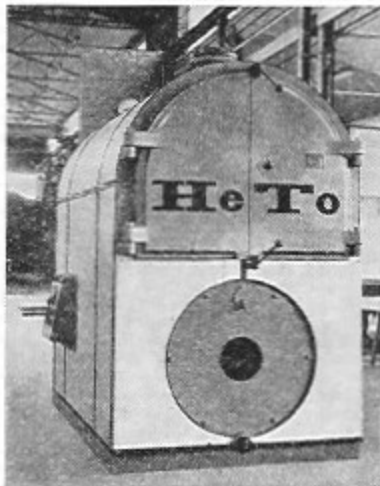
Olemme nyt myös kuulujen, teräslevystä hitsaten valmistettujen

He-To tuliputkikattiloiden

PÄÄEDUSTAJA SUOMESSA

Taloudellinen
Edullinen polttosuhte
Lujaa rakenne
Yksinkertainen asennus
Pitkäikäinen
Nopeasti lämpiävä
Helppo puhdistaa

Toimitetaan
10 m²—120 m²
tulipintaisina



Malli OVR

OTTAKAA NEUVOTTELUYHTEYS

OY SEA-IMPORT AB

Helsinki - E. Esplanadikatu 24 A

Puhelimet:

keskus 64 03 37, toim.joht. 64 55 73,

kontt.pöäll. 64 49 63, kassa 64 48 93