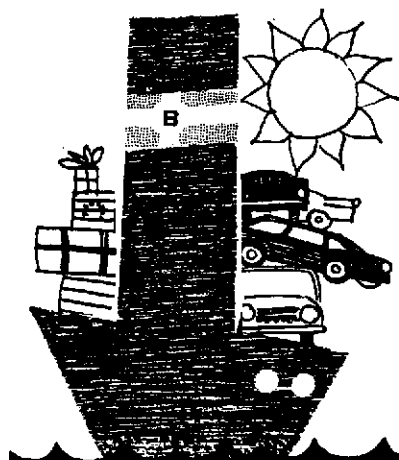
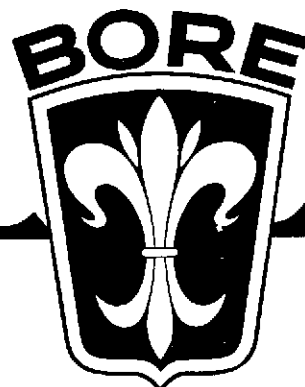
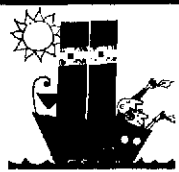


TEKNIKKAA ILMAN...

Tällä paikalla oli lehden viime numerossa kovin ytimekkääksi mainittu otsikko. Jutun suolaksi ja lukijan valppauden ylläpitämiseksi siihen oli kätetty painovirhe ja pahoin paljastava vitsi. Otsikko oli reposteltu wp:n hyvän teknillisen jutun nimestä RS 6/65:ssä ja sen piti kuulua kuuroillekin: "Tekniikkaa ilman sanoja, piirroksia ja kaavoja."



Kotona hyvä, mutta merellä parhaita BORE-laivoissa — aitoa kahden savupiipun perintöiden velvoittamaa huolenpitoa viihtymiseksenne.



Borella on huippumodernia lastitonnistoa, erikoisaluksia paperin ja selluloosan vientiin sekä autojen tuontiin.

HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ BORE • TURKU

Suomen Radiosähkötäljälito r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, Helsinki 15
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 Postisiiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

Tarmo Nuotio
Olarinmäki A 1, Matinkylä, puh. 426 211

Varapuheenjohtaja:

A. Sinkkonen
Hallituksen jäsenet:
E. Koivisto, A. Helin, V. Jyvä

Hallituksen varajäsenet:

E. Hallamaa, P. Mervi, E. Tanskanen
B. Westren-Dall, P. Siili

"Radiosähkötäljälj"

Vastaava toimittaja: P. Siili, Ida Aalbergintie 3
B 11, Helsinki 40, puh. 478 869.

Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 653 381

Ilmoitushinnat v. 1966

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

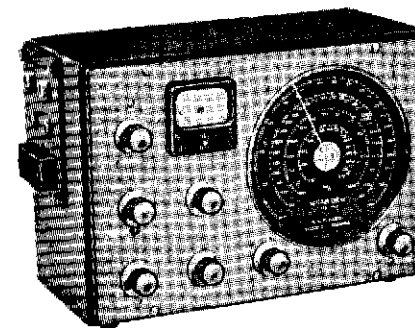
Ilmoitusten oltava toimituksen käytettävissä 2 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä eli tammikuun, maaliskuun, toukokuun, heinäkuun, syys- ja marraskuun lopun mennessä.

Tilaushinta mk 8.— vuodelta; irtonumero 1:50

Helsinki 1966 — Erikoispaino Oy

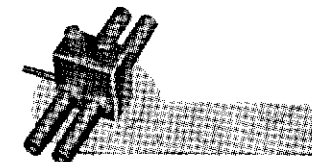
Radio- SÄHKÖTÄJÄ

"Sailor"



SERVES A HOST OF APPLICATIONS

The S. P. SAILOR 46 T is in all respects the most versatile receiver for coasters, barges, yachts and trawlers, it can be used for the reception of general broadcasting, radio telephony, telegraphy, consol radio beacons and DF ON ALL BANDS.



46 BL FERRITE NAVIGATOR

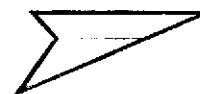
- to be placed directly on chart
- operating instructions printed on straight-edge
- patent pending
- D.F. ranges:
150—425 kc/s
525—4000 kc/s
- only for use with 46 T receiver



46 BK LOCATOR COMPASS

- Sestrel hand bearing-compass
- prismatic reading
- internal lighting
- direct reading of bearing
- D.F. ranges:
150—425 kc/s
525—4000 kc/s
- D.F. unit is detachable
- only for use with 46 T receiver

Producer A/S S. P. RADIO — Aalborg — Denmark



Importer and chief distributor

OY VATOR AB

Helsinki lokero 10331



KESÄKUU

1966

3

Huollamme ja korjaamme laivojen
radiot, tutkat ja kompassit.
Teemme myös sähköalan korjaustöitä.

Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskuskatu 9
Puh. 12 417, klo 17 jälkeen 12 418

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

Turun Asennuspaja

Kristiinankatu 4, Turku
Puhelin 18 294 tai 20 052

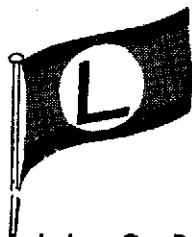
Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 26, puh. 13 770

Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto

OY THOMBROKERS AB

Shipbrokers - Chartering agents -
Shipowner.
Et. Esplanadikatu 18, Helsinki
Telephone 61 211
Telex 12-544, 12-644
Telegrams: "tnombro"



ANTTI LEMPIÄINEN
VARUSTAMOT

Laiva Oy Polar
m.s. Polar, matkustajalaiva

Laiva Oy Salomo
m.s. Maarit 2785 dwt

Laiva Oy Selbi
m.s. Rauni 3550 dwt

HELSINKI - FINLAND - UUDENMAANK. 33 A
P.O.B. 4040 - TELEX: 12-783 "LEMSHIP"
☎ 62 33 06, 63 34 22 AFTER HOURS 67 20 30

Startrading oy-ab

FABIANINKATU 5 FABIANSGATAN

Huolto/Service 634 519
Myynti/Försäljning 653 590
konst.ajan jälkeen }
eft. kontorstid } 652 809
STARTRADING

— Myy ja huollaa laivaradiolaitteita, tutkia, kaikula
luotaimia, hyrräkompassseja ja automaattiohjaus-
laitteita.
— Försäljning och service av fartygsradio, radar
gyrokompasser och autostyrnings apparater.

Till ÅLAND med "SKARGÅRDSFARJAN"

Den natursköna ruffen Gustavs-Vårdö.
Vänd till Er närmaste resebyrå.

REDERI AB SKARGÅRDSTRAFIK
Telefon 13 360
Mariehamn

Radiosähköttäjä

N:o 3 1966 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
Kesäkuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
17. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja P. Siili
("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

VAPAA-AIKA ON ELÄMÄÄ

Nykyään keksitään ahkerasti uusia sanoja. Muutamat niistä käyvät vanhanaikaisiksi jo ennen kuin ne ehtivät edes yleistyä kielessämme. Sellaisia ovat esimerkiksi in, out, pop, op jne. Vapaa-ajanongelma ei ole aivan uusi sana. Se keksittiin heti, kun viisi-päiväisestä työviikosta alkoi tulla totta eräillä aloilla maissa. Sitä voidaan kuitenkin pitää tällaisena muutokseksi sen melko kauan jatkuneesta suosiosta huolimatta. Aikakauslehdet, radio ja televisio toistavat sitä hyvin usein ja syöttävät erilaisia teorioita ongelman ratkaisemiseksi. Ilmeisesti hyvin laajat kansalaispiirit on tuolla muutoksella saatu kantaamaan murheita vapaa-ajan vuoksi jo ennen kuin viisipäiväinen työviikko on omakohtaisesti toteutunutkaan. Lienee paikallaan hieman tarkastella mitä tuo sana merkitsee merenkulkijoille.

Taistelua työajan lyhentämiseksi on käyty tehokkaasti jo toistasataa vuotta. Aina kun työaikaa on lyhennetty, ovat jotkut olleet huolissaan työläisten vuoksi. Varsinkin työnantajapiirit ovat aina olleet taipuvaisia uskomaan, että työntekijät eivät ymmärrä vapaa-ajan merkitystä, eivät osaa elää omaa elämäänsä ilman järkevää piiskaa selän takana. On pelätty, että työntekijät käyttävät vapaa-aikansa itsensä tuhoamiseen ja menevät rappiolle. Tällaiset mielipiteet olivat aivan yleisiä jopa työläistenkin keskuudessa vuosisadan alkupuolella, kun alettiin siirtyä 14-12 tunnin työpäivästä 10- tai 8-tuntiseen. Yleinen mielipide oli silloin väärässä. Oltiin varsin yllättyneitä, kun eräät Yhdysvalloissa ja Saksassa suoritetut tutkimukset osoittivat, että työajan lyhentyessä työpanos kasvoi ja työn laatu parani. Siirtyminen 8-tuntiseen työpäivään tapahtui sitten varsin nopeasti kaikkialla. Eräänä edelläkävijänä oli Suomi 1917. Pian saatiin meilläkin nähdä tutkimustulosten pitävän paikkansa myös työläisten harrastustoiminnan ja sivistyspyrkimysten vilkastumisen suhteen. Tuolla rohkealla uudistuksella oli silloin niin paljon positiivisia seurauksia, että kaikkein optimistisimmatkin toiveet ylittyivät. Kahdeksan tunnin työpäivästä tuli lähes kaikissa sivistysmaissa lailla suojattu työläisten oikeus. Lailla hallittiin lisäksi suojella yksinkertaista työntekijää, ettei hän tulisi myyneeksi elämäänsä "tilapäisen" rahapulan vuoksi hyvässä taloudellisessa nousussa olevalle työnantajalle tekemällä ylitöitä yli sallitun rajan.

Sellaista siis touhuttiin vuosisadan vaihteessa. Nyt siirryttiin 5-päiväiseen työviikkoon ja mielipiteet käyvät jälleen ristiin. On selvää, että työ-

aikaa ei voida rajattomasti lyhentää työpanosta pienentämättä. Varsinkin Suomelle saattavat kaikki työnteon vähentämiseen johtavat ratkaisut käydä kohtalokkaiksi, sillä maamme on sekä taloudellisesti että sivistyksellisesti melko heikossa kilpailuasemassa eräisiin naapurimaihin nähden. On todettu, että siirtyminen 5-päiväiseen työviikkoon on eräissä tapauksissa lisännyt työpanosta, vaikka viikon työtuntimäärä on samalla pienentynyt. Toisissa tapauksissa työn määrä taas on vähentynyt silloinkin, kun kokonaistuntimäärä on pidetty samana. Erot ovat olleet yksilölliset, ei ammattialojen välisiä. Tämä kieltämättä tukee väitettä, että vapaa-ajan viettämiseen liittyy ongelmia. Ovatko ne sitten työntekijän vaiko työnantajan ongelmia, siitä ollaan ehkä eri mieltä. Joka tapauksessa olisi hyvä, jos asiaa tutkittaisiin myös Suomessa, ovathan rentoutumistavat tunnetusti meillä aivan omaa luokkaansa. Suomessa olisi kuitenkin enemmän aihetta ryhtyä käytännön toimiin työtahtin kohottamiseksi kansainväliselle tasolle kuin setviä esimerkiksi perheriitojen määrää tai juopottelun haitallisia vaikutuksia työpanokseen. Kohu vapaa-ajanongelmasta tuntuu kovasti keskittyvän tähän jälkimmäiseen kysymykseen. Ulkomailla on asiaa tutkittu oikein tieteellisesti ja osittain tulokset pätevät ehkä myös meihin suomalaisiin. Selvitys siitä kenelle vapaa-aika voi muodostua ongelmaksi lienee mielenkiintoisin. Se nimittäin valaisee ongelman syitä. Tutkimukset ovat osoittaneet, että henkilöt, joilla on harrastuksia, ovat sekä työssään että vapaa-aikanaan toimelempiä kuin sellaiset, jotka antautuvat kokonaan työlleen. Harrastuksia taas on todettu olevan laajan ja monipuolisen koulutuksen saaneilla henkilöillä enemmän kuin esimerkiksi pelkän kansakoulun käyneillä. Vapaa-ajan käyttämisen on todettu olevan hyvin suunnittelematonta ja repaleista myös niiden melko monipuolisen peruskoulutuksen saaneiden henkilöiden keskuudessa, jotka ovat peruskoulunsa jälkeen erikoistuneet hyvin pitkälle jollakin alalla. Ammattiopintojen on havaittu olevan yleensä liian yksipuolisesti hyötynyt tähtääviä. Niillä on taipumusta pelkistää ihmistä puuhailemaan vain "hyödyllisten" asiain parissa, jolloin peruskoulussa hyvälle alulle saatut ns. harrastusaineet alkavat tuntua rikkaruoholta. Ihminen menettää tällöin kontaktinsa laajaan yleistietouteen, taiteisiin ja koko inhimilliseen viitaaisuuteen. Tällaiseksi pelkistetyt nykyihmisen neuroosiksi osoittautuu siis vapaa-ajanongelma. Pelkillä harrastuk-

sillakaan siitä ei eroon päästä, sillä syiksi on todettu myös varattomuus, ahtaat asunnot, asuinpaikan eristyisyys ym. Kaikista päätellen merenkulkija, sekä miehistöön että päällystöön kuuluva, on otollisin henkilö vapaa-ajanongelmalle.

Kaikki edellä kirjoitettu koskee maissa eläviä. Viisipäiväiseen työviikkoon siirtyminen alkaa olla itsestään selvä asia kaikille vähänkin järjestötietoutta saaneille — ja sitä ovat kaikki saaneet. Erikoisen ajankohtainen tämä kysymys siihen liittyvine ongelmineen on maanviljelijäväestölle. Itse ongelman uskotaan kuitenkin kuuluvan pääasiassa kaupunkilaisittain asuville ihmisille. Väitetään, että monet ankarat säännöt sitovat liaksi kaupunkilaisen elämää ja tekevät hänet kotinsa vangiksi. Nuo ulkomailla suoritettut tutkimukset ovat osoittaneet, että tilanne suurkaupunkien slummeissa todella on näin avuton; köyhä ihminen ei tiedä mitä tehdä ja minne menisi. Ulkomailta tämä muodikas puheaine on tuotu Suomeen ja käännetty kielellemme hieman liian sanatakatisti. Näin on voitu tutkimustuloksiin vedoten osoittaa viisipäiväisen työviikon aiheuttavan mm. tylsistymistä, perheriitoja, juopotelua, hermoromahduksia ja ties mitä muuta. Suomessa ei työväestö vain taida tuntea tuossa muodossa koko ongelmaa omakseen. Siitä puhuvat ihmiset onkin syytä ensin jakaa vaikkapa kolmeen ryhmään ja sitten punnita heidän puheensa. Ryhmät ovat 1) ennestään tyyliä 2) työnantajat 3) ihmiset, jotka yrittävät myydä retkeilyvälineitä. Tämän vakavamminkin ei ainakaan merenkulkija voi maaihminen vapaa-ajanongelmaan suhtautua.

Merellä ei 5-päiväisen työviikon aiheuttamasta ongelmasta vielä tiedetä mitään, sillä laivoissa ei voida siirtyä edes 6-päiväiseen viikkoon käytännössä. Työajajärjestelyt on merellä toteutettava loma-aikoja lisäämällä. Merenkulkijalla on sensijaan kaksi vakavampaa pulmaa: kuinka kuluttaa vapaa-aika merellä ja kuinka viettää lomapäivät maissa. Merellä suhtaudutaan yleensä tyyneesti siihen tosiseikkaan, että vain harvat maaihminen harrastukset soveltuvat laivoihin. Tuskin kukaan on onneton sen johdosta, että ei voi harrastaa hevosjalostusta tai seiväshyppyä. Merellä harmittaa sensijaan välineiden harrastustilojen ja ohjauksen puute. Hyvistä ajanvieteistä voidaan sanoa vain kirjallisuusharrastuksen soveltuvan kenelle tahansa merimiehelle. Monia muitakin on, mutta innostava valistus niiden suhteen on laiminlyöty. Luku-harrastuskin tarvitsisi ohjausta tullaan todella hede-malliseksi ja, mikä tärkeintä, se vaatisi kirjastoja. Merellä vietettävän vapaa-ajan pulmat onkin pyrittävä ratkaisemaan eri harrastusmahdollisuuksia esittelevällä valistustoiminnalla. Siinä saattaa Kaupalaivaston huoltoneuvosto onnistuakin. Mutta kuinka on ymmärrettävissä, että merimiehelle voi myös loma-aika muodostua ongelmaksi? Tässä suhteessa ei taaskaan saa rinnastaa merimiestä ja maissa asuvaa. Merimiehelle ei nimittäin voida laskea hengenlahjojen puutteeksi sitä, että hän tuntee olevansa maissa kuin kuiville heitetty ahven. Sopeutumisvaikeuksia on yhden loman ajaksi jopa perheellillä miehellä kotonaan, ja poikamies taas ei juuri koskaan löydä arvonsa mukaista keskustelukumppania Suomessa. Häneen suhtaudutaan jollakintavoin kevyesti ja kaikki uskovat voivansa sinutella häntä heti kuuluaan hänen ammatinsa.

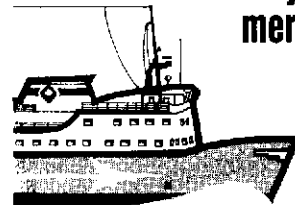
Rehdistä avomielisyydestään huolimatta merimiehen on vaikea sietää sitä "kapakkatason" tai "sälli-poikatasen" ilmapiiriä, jota maahmiset pyrkivät ylläpitämään hänen seurassaan. Toinen pulma on siinä, että merimiehellä ei aina ole tilaisuutta suunnitella lomapuuhiaan kovin yksityiskohtaisesti. Jo lomanviettopaikan valinta tuottaa vaikeuksia, sillä merimiestä ei juuri kotikylässäkään tunneta eikä hän halua mennä puolittain tuntemattomiksi käyneiden sukulaistensa nurkkiin pyörimään. Suomen Merimies-Unioni, jonka jäseniä tämä ongelma eniten koskee, onkin saanut aikaan lomahotelleja jäsenilleen. Päällystön osalta tämä asia kaipa vielä järjestelyjä, samoin kuin kirjastokysymyksiä.

Vapaa-ajanongelmat ovat siis merellä aivan eri luokkaa kuin maissa, vaikka niistä ei ole paljoa hiiskuttu. Hiljaisuus johtuu osaltaan siitä, että varustamot ovat ehättäneet tarjoamaan ongelmalle ratkaisun, joka toistaiseksi on merenkulkijoille kelvannut: raha ratkaisee. Varustamot pyrkivät saamaan laivat merelle niin pienellä miehistöllä kuin suinkin. Laivat suunnitellaan oikein sellaisiksi, että niihin ei voimassaolevan lain mukaan tarvitse monta miestä pestä ja laista pyritään vielä saamaan erivapauksia. Se on tietenkin varustamoiden taholta taloudellista silloinkin, kun poisjätetyn miehistön vuoksi ylityökorvaukset moninkertaistuvat, mutta merimiesten kannalta katsoen se on lainvastaista ja surkeata ihmisten taloudellisen pulan hyväksikäyttöä. Merimiehiä ei voida syyttää yksinkertaisuudesta, sillä näennäisenkin äkkirikastumisen mahdollisuus on aina vetänyt ihmisiä puoleensa; se on kaikkien muuttoliikkeitten, jopa kansainvaellusten perussy. Sitäpaitsi täytyy ottaa huomioon, että merelle lähdetään yleensä matalan orren alta —. Toinen syy miksi vapaa-ajanongelmasta ei merellä paljoa puhuta on siinä, että merimiehet eivät halua niin pieniä huolia valittaa. He kykenevät kyllä lomapuuhansa sentään jotenkin ratkaisemaan omaksi ilokseen. Eri asia on sitten, onko heidän työenergiansa ja mielenterveytensä lomalla parantunut vai huonontunut. Mutta se on varustamoitten ongelma. Merellä hankitut ylityökorvaukset eivät ainakaan taskuissa paina. Sähköttäjä tottuu näkemään — ja kokemaan — kuinka nöyränä tulee penniton mies lomalta laivaan tarttuakseen taas töihin ja ylitöihin. Varustamoiden tarjoama ratkaisu perustuu nöyryytykseen, joka on ovelasti tiedostamaton merenkulkijoille. Ennen olivat laivat puuta ja miehet — rakentelivat purjelaivoja pulloon! Nykyajan merimiehet eivät ole ehtineet keksiä uusia laivaharrastuksia. He elävät "satunnaisen" rahapulan vuoksi elämänsä varustamoille. Se on sankarillisen kaunist, mutta ei nykyaikaisittain mielekäästä.

Vaikka siis vapaa-ajanongelma on merellä vaikea, ei sitä oteta vakavasti, kuten maissa. Tuo muotisana antaa kuitenkin merenkulkijoille kaksi tärkeätä opetusta. Ensinnäkin, maissa suoritettujen tutkimusten paljastamat vapaa-ajanongelman syyt on jokaisen merenkulkijan tunnettava, sillä pelkkä tietoisuus niistä auttaa jokaista henkilökohtaisesti etsimään sopivaa harrastusta sisällöksi elämälle ja ratkaisuksi omille ongelmille. Toiseksi, puhe vapaa-ajanongelmasta saattaa merenkulkijat vihdoin oikealle vuosisadalle suhtautumisessaan työaikakysymyksiin.



Nopea
miellyttävä
meritie



RUOTSIIN
ja
AHVENANMAALLE

Paikkatilaukset ja matkaliput saatte matkatoimistostanne tai suoraan:

REDERI AB VIKINGLINJEN

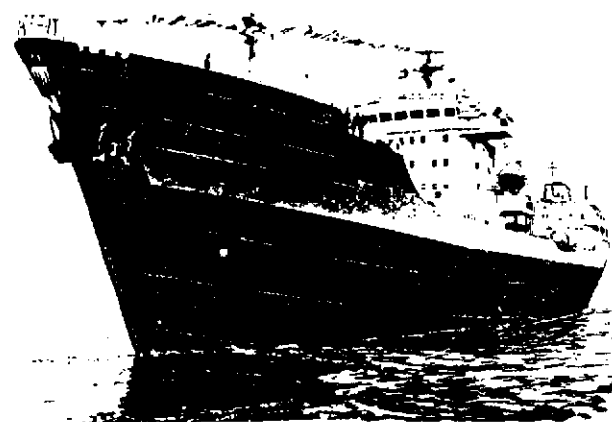
N.Esplanadg. 1, Maarianhamina, puh. 12 040

REDERI AB SLITE

Sturegatan 6, Tukholma, puh. 11 22 96

NESTE OY harjoittaa itsenäistä varustamotoimintaa.

Yhtiöllämme on liikenteessä seuraavat alukset:

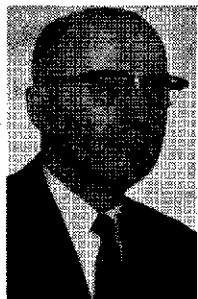


NESTE OY Varustamo Naantali

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



NESTE OY



H. A. A. Björklund

Kesäkuun 26 päivänä 1966 täyttää 60 vuotta radiosähköttäjä Harry Albert Alexander Björklund. Hän on syntynyt Tammisaaressa. Käytyään 6 lk. Maarianhaminan lyseota 1922 hän kävi vuosina 1923—24 Technical Evening School'in USA:ssa. Rakennusinsinööriutkunnon hän suoritti 1948. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1928 (USA:ssa hän suoritti II lk. tutkinnon jo v. 1924) ja I luokan tutkinnon 11. 9. 1931. Suomen Radiosähköttäjiliiton jäsenenä hän on ollut 2. 6. 1928 alkaen. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut yli 20 vuotta seuraavissa laivoissa: 1924—25 All America ja St. Stephen, 1928—45 Thornbury, Delaware, Nidarholm, Britannic, Scandinavic, Petsamo, Ariel, Arcturus, sekä 1958 alkaen Aldebaran, Regulus, Taurus ja Wellamo. Muissa tehtävissä hän on toiminut 1923—24 National Carbon Co Inc. N. Y., 1927 Oy Radiovox Helsinki, 1927—28 Sähköteknillinen Oy Helsinki, 1935—36 Helsinki radio, 1945—48 niittäjänä rakennusinsinööri toimistossa ja 1948—58 konstruktöörinä. Toukokuusta 1961 lukien hän on toiminut matkustaja-alus Wellamossa aluksi radiosähköttäjänä, mutta viime vuosina purserin tehtävissä.

KAUPPALAIVASTOMME YLITTÄNYT MILJOONAN TONNIN RAJAN

Huhtikuun 27 päivänä 1966 saavutti Suomen kauppalaivasto miljoonan bruttorekisteritonin rajan, kun moottorialus Fennia luovutettiin Silja-varustamolle. Kauppalaivastomme suuruus oli tällöin bruttovetoisuudeltaan 1.001.881 rekisteritonnia. Väliaikaisesti aleni suuruus kuitenkin alle miljoonan tonnin rajan eräiden alusten poistamisen takia kauppalaivastosta, joten toukokuun lopussa oli suuruus vain 996.855 bruttorekisteritonnia. Uudelleen saavutettiin miljoonan tonnin raja kesäkuussa, jolloin Finnansan sisarlaiva Finnpartner valmistui.

ST. LAWRENCE-REITIN TAUSTATARINA

Kukapa meistä meripurakoista ei tietäisi vajaan kymmenen vuotta sitten liikenteelle avattua St. Lawrence-joen suurta kanavointia, minkä mainion toimenpiteen ansiosta — jos kaikki hyvin käy saamme suoran meritiien Kuopiosta Duluthiin, Minnesotaan. Kuinka nyt sitten ne sedät sen Saimaan kanavan kanssa saavat touhutuksi. Siellä Duluthin puoleisessa päässä nimittäin on jo kaikki selvänä odottelemassa ensimmäistä pitkäpiimälästä.

Tuosta amerikkalaisten ja kanadalaisien suuresta vesitiestä on puhuttu ja kirjoitettu niin tavattomasti, että siitä tuskin mitään uutta enää sanottavaksi löytäisikään, mutta kokonaan on jäänyt sivuun se, mitä oli ja tapahtui, ennenkuin ensimmäinen alus oli tuon valtavan pitkän sisäreitin purjehtinut päästä päähän.

Niin kanavaksi kuin se onkin katsottava, Suurten järvien vesitie eroaa oikeastaan kaikissa mahdollisissa suhteissa maailman muista kanavista. Jo yksistään kokonsakin puolesta se on omaa luokansa. Ajatellaan nyt vain, että jo yksinomaan sen mitta, lähimain 4500 kilometriä on jotakin vallan muuta kuin Panaman 81 tai Suezin vaivaiset 166 kilometriä. Eihän tästä puolenviidentä tuhannen kilometrin matkasta tietenkään jokainen metri ole kaivettua, välillä on suuria järviä ja luonnollistakin uomaa, mutta on siinä kaivettuaakin maili poikineen. Eikä se mitään pikkupurosta olekaan. Minimisyvyys on alun yhdeksästä metriä, niin että lähimain ioka ainoa maailman laiva pystyy selviämään Duluthiin suurimpia matkustaja-aluksia ja sotalaivoja lukuunottamatta. Mutta mitäpä, senpuoleen, sellaisilla Minnesotassa olisi tekemistäkään.

Tämä maailman valtavin sisäreitti ei suinkaan ole mikään eilinen teerenpoika. Osittain sitä on käytetty hyväksi jo satoja vuosia. Vain pahimmat vesiputoukset ovat olleet aivan meidän päiviimme asti esteenä. Nyt kun nekin on voitettu — tekniikan riemuvoitto luonnosta — jää vain nähtäväksi, milloin nykyisetkin ihmelaitteet osoittautuvat liian vähäpätöisiksi ja ruvetaan suurentamaan koko systeemiä.

Sivistyksen piiriin St. Lawrence-joen vesistösystemi tuli oikeastaan jo niin varhain kuin vuonna 1536. Tarkemmin sanottuna Laurinpäivänä, jolloin muuan kippari, Jacques Cartier, kotoisin St. Maalosta, Ranskasta, seikkaili vastalöydetyyn uuden mantereiden itärannikolla etsien, ajan hyvän tavan mukaan, meritieltä Intiaan. Tuona ikimuistettavana päivänä Cartier osui rannikolla poukamaan ja lähti yrittämään sen sisäosiin. Hän purjehti ja purjehti, mutta lahdesta ei vain näyttänyt tulevan loppua. Kuuden viikon kuluttua hän oli jo tuhannen mailin päässä Atlannista ja yhä vain lahtea jatkui ja vielä täällä se oli mailin levyinen. Ja miksei olisi ollutkin. St. Lawrencehan on joki, joka kuuluu maailman suurimpiin.

Cartier rupesi aavistelemaan, että jotakin oli jollakin tavalla vinossa. Hän ohjasi kiulunsa rantapenkkaan ja nousi maihin. Oikeastaan se sentään oli pieni metsäinen saari. Maihinpäästyään Cartier kiipesi pienoiselle kukkulalle ja havaitsi olleensa aivan oikeassa siinä, että jotakin oli vinossa. Kysymyksessä ei nimittäin ollutkaan lahti eikä edes salmikan, sillä vähän matkan päässä edessään kohisi vesiputous. Ja vesiputouksia ei ole lahdeksi eikä salmessa. Vähän virtaa, kukaties. Mutta koski voi olla vain joessa. Kai kunnan kipparimme tunsi lievästä pettymystä kun hänen oli luovuttava siitä ihanasta ajatuksesta, että hän oli löytänyt Intianreitit, mutta asia ei ollut autettavissa. Missään tapauksessa tuosta koskesta ei purjelukseilla ollut pääsyä. Oli miten oli, vesiputous sai nykyisen nimensä — Lachine Rapids, mistä ranskankielentaitoinen lukija selvästi löytää nimen la Chine, eli Kiina meikäläisittäin. Siellähän koski on vieläkin lähellä Montrealia. Cartier ei päässyt Kiinaan, mutta häntä saamme kiittää siitä, että Montrealin paikkeille syntyi ranskalainen siirtokunta.

Eräät historioitsijat ovat sitä mieltä, että kun St. Lawrence-virta oli löydetty, sitä lähtivät seuraillemaan ylöspäin niin ranskalaiset kuin englantilaisetkin siirtolaiset ja tästä johtui Canadian nopea kehittyminen itsenäiseksi ja Pohjois-Amerikan jakautuminen kahdeksi eri valtioksi ja kansallisuudeksi. Mene tiedä vaikka näin olisikin asianlaita. Jos näin on, lienee tämä suurin seuraus pienen kipparin pienestä erehdyksestä, mitä maailma konnaan on nähnyt.

St. Lawrence-joen ja Suurten Järvien yhteinen vesistösystemi käsittää valtavan alueen. Itse asiassa se on valtava allas, johon vesiä virtaa niin pohjoisesta kuin etelästäkin. Pinta-alaa on suunnilleen Suomen pinta-ala nelinkertaisena. Tietenkään itse vesiväylä ei tällaista aluetta käsitä, mutta vettä se siltä saa. Ei ole kuivillejäänneistä pelkoa. Itse väylä voidaan jakaa viidelle eri tasolle. Jos lähemmäs merikolta kohti Atlantia, on ensin laskenduttava Superior-järvestä Huroniin 21 jalkaa, Huronista Detroit-jokeen 8 jalkaa, Erie-järvestä Ontarioon on Niagarassa pudotusta peräti 326 jalkaa, Ontarion ja Montrealin välillä on pudottava 225 jalkaa ja Montrealista mereen vielä 20 jalkaa. Mikä yksinkertaisen laskun mukaan tekee 608 jalkaa, eli melkoisen tarkasti 180 metriä.

Kun nuo pudotukset eivät suinkaan ole jyrkkiä putouksia vaan vuolaita virtoja ja kokonaisa vesiputoussarjoja, on selvää, että on tarvittu kerrassaan kunnioitettava määrä sulkuja, joiden kaikenlaisaksi täytyy olla isoja.

Tämän vesiväylän rakentamiseen liittyi muuan varsin suuri pulma, jota ei muissa kanavissa, Panamassa, Suezissa jne. tarvinnut ottaa huomioon. Jotta nimittäin veden viisi tasoa saataisiin aikaan, oli rakennettava tavaton määrä patolaitteita. No, tähän nyt oli tietysti lähinnä teknillinen kysymys. Pahin oli se seikka, että näin joutui valtavia maa-alueita veden alle. Eikä se suinkaan ollut mitään asumaton erämaata, vaan sillä sijaitsi kokonaisia kaupunkeja ja kyllä, rautateitä, maanteitä, luonnontähtävyyskiä, kuuluisia kansallisia monu-

menteja ja jos vaikka mitä. Millä nämä kaikki saataisiin pelastetuksi tai ainakin voitaisiin supistaa vähintään mahdollisimman vähiin? Oli päivän selvää, että kaikkea ei millään voitu säilyttää. Tusinan muun yhdyskunnan mukana joutui veden alle kokonaan Iroquoisin kaupunki. Kanadan maantie no 2, joka seurailee melkoisen tarkasti korkeuskäyrää 220 jalkaa merenpinnasta, kärsi myös melkoisesti, koska vedenpinta nousi 240 jalkaan. Ei ollut muuta neuvoa kuin rakentaa maantien nitkiä pätkiä kokonaan uudestaan. Tämä uusi järvi on pinta-alaltaan suunnilleen 100 neliömailia ja voimme vain aavistaa, minkä valtavan summan työn teettäjät USA ja Kanada joutuivat maksamaan maanomistajille, jotka varmastikaan eivät vaatimuksissaan noudattaneet erityisempää kohtuutta. Tällä alueella sijaitsi myös eräitä kansallisia muistomerkkejä, niiden joukossa merkkimiesten hautausta. Eräissä tapauksissa oli mahdollista patoamalla suojata sellainen, mutta useimmiten kävi niin, että oli yksinkertaisesti kohotettava hautakumpua niin että se ulottui vedenpinnan yläpuolelle. Milloin tämäkään ei käynyt päinsä, oli arvostettu vainaja kaivettava ylös ja hänen tomunsa siirrettävä kuivempaan paikkaan.

Joka tapauksessa yksi kerrallaan vaikeudet voitettiin vaikka se kysyikin valtavasti vaivaa ja rahaa ja loputtomia neuvotteluja ja niinpä nyt sitten onkin maailman merenkulkua palvelevassa sellaisen ihme, että toista moista saamme varmasti kotvan odotella.

Ja kunhan nyt vielä se Saimaankin kanava saadaan kuntoon, niin jopa loppui Duluthissa kalakukon puute. Vaikka eihän se niin varmaa ole, että duluthilaiset erityisen suurella määrällä tuosta puutteesta kärsivät. Paitsi tietysti mahdolliset siellä asuvat suomalaiset. Tokko nuo ienkit edes tietävät, mikä kalakukko onkaan, pitkistä piimästä puhumattakaan.

FINNHANSA

Maaliskuun 29 päivänä 1966 luovutettiin Merivienti Oy:lle Suomen suurin autolautta Finnansan, joka tulee liikennöimään Oy Finnliness Ltd:n lipun alla. Aluksen rakensi Oy Wärtsilä Ab:n Helsingin telakka. Sen suurin pituus on 134,30 m, leveys 19,90 m, maks.syväys 5,70 m, nopeus 20 solmua ja bruttovetoisuus 7482 rekisteritonnia. Se voi ottaa kaikkiaan 1800 matkustajaa. Hyttitiloja on 350 matkustajalle. Henkilöautoja siihen mahtuu n. 300 tai n. 26 rekka-autoa. Alus liikennöi Helsingin—Lyypekin reitillä ja kesällä ovat välisatamina Nynäshamn ja Karlskrona sekä Rönne Bornholmissa ja Slite Gotlannissa. Laivan radiosähköttäjinä ovat Jorma Hänninen ja Eero Toivonen.

Liiton puheenjohtaja

TARMO NUOTIO

50-vuotias



Elokuun 6 päivänä 1966 saavuttaa 50 vuoden ikärajan Suomen Radiosähköttäjiliiton pitkäaikainen puheenjohtaja, kirkkoherra Tarmo Pellervo Nuotio. Hän on syntynyt Loimaalla. Ylioppilaaksi hän tuli Helsingin suomalaisesta lyseosta 1935 ja teol. erotutkinnon hän suoritti Helsingin Yliopistossa 1941 ja pastoraalitutkinnon 1960. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 24. 4. 1948, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjiliittoon. Hän on toiminut väliaikaisena radiosähköttäjänä yhteensä yli vuoden

ajan seuraavissa laivoissa: Drakvik, Hesperus, Sirius, Constantia Clio, Oihonna ja Pallas. AUK:n hän kävi 1940.

Talvisotaan hän osallistui jv.varusmiehenä ja jatkosodassa hän toimi vuosina 1941—44 sotilaspastorin tehtävissä. Alikers. 1941. Kirkkoherra Nuotio on tullut laajalti tunnetuksi Cantores Minores-poika-kuoron perustajana ja sen toiminnanjohtajana aina vuoteen 1965 saakka. Vuodesta 1955 lukien hän on toiminut Sibelius-Akatemian ja Suomen Kirkon Seurakuntaopiston opettajana sekä 1956 alkaen Helsingin Yliopiston kirkkolaulun opettajana. Vuodesta 1941 alkaen hän toimi kirkkoherran apulaisena Helsingin eteläisessä suomalaisessa seurakunnassa ja helmikuusta 1952 lähtien Suurkirkon, myöhemmin Helsingin tuomiokirkkoseurakunnan virallisena apulaisena aina vuoteen 1965 saakka, jolloin hän tuli valituksi Etelä-Espoon seurakunnan kirkkoherraksi. Hänen toimittamansa kirja Jumalanpalveluksemme musiikki ilmestyi 1963 ja käytetään sitä oppikirjana Yliopistossa. Hän on saanut VR 4 t.l.k. ja VR 4 s.a. Suomen Radiosähköttäjiliiton kultaisen ansiomerkin n:o 11 hän sai 8. 2. 1964.

Tultuaan valituksi vuonna 1954 Suomen Radiosähköttäjiliiton puheenjohtajaksi, on kirkkoherra Nuotio hoitanut tätä tehtäväänsä erittäin ansiokkaasti. Vaikkakin hänen varsinainen kutsumustehtävänsä kirkon piirissä eroaakin huomattavasti niistä tehtävistä jotka kuuluvat ammattijärjestön puheenjohtajalle, on hän kuitenkin löytänyt näissä tehtävissä sellaisia yhtymäkohtia, jotka ovat tehneet hedelmällisen toiminnan mahdolliseksi. Annamme erittäin suuren arvon puheenjohtaja Nuotiolle hänen pitkäaikaisesta tuloksellisesta toiminnastaan liiton pyrkimysten edistämiseksi. Hänelle ominainen rauhallisuus ja sovitteleva mieli on ollut omiaan selvittämään monia vaikeita tilanteita ja toisaalta hänen päättäväinen esiintymisensä silloin kun tärkeistä periaatteellisista asioista on ollut kysymys, on monin tavoin vahvistanut liiton asemaa.

Samalla kun esitämme puheenjohtaja Nuotiolle parhaimmat kiitokset hänen suuriarvoisesta työstään ammattikuntamme hyväksi, esitämme hänelle sydämelliset onnentoivotukset hänen merkkipäivänsä johdosta. Näihin kiitoksiin ja onnentoivotuksiin yhtyy liiton hallituksen ohella koko jäsenkunta, samoin kuin lehtemme toimitus.

REDERIAKTIEBOLAGET IRIS

Mariehamn - Telefon 11 222

SR:N TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA

1. 4. 1966 — 31. 5. 1966

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty 25. 4. 10. 5. ja 27. 5. 1966.

Huhtikuun 15 päivänä järjesti liitto tiedotustilaisuuden radiosähköttäjäkurssilaisille Martta-ravintolassa. Läsnä oli 42 kurssilaista ja liiton edustajina Nuotio, Helin, Jyvä, Siili ja Koivisto.

Oy Sea-Import Ab:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 25. 4. 1966, jossa liittoa edusti Arvi Sinkkonen. Yhtiön tilikauden voitto ajalta 1. 7. 64—31. 12. 65 oli 23.408:89 mk, josta yhtiöjärjestyksen mukaisesti jaetaan puolet yhtiön osakkaina olevien merenkulkijajärjestöjen kesken. Tämän mukaisesti sai liitto vuosivoitosta 3.901:49 mk. Yhtiön osakkaille päätti yhtiökokous jakaa osinkona 10 % osakepääomasta, jonka mukaan liiton osuus osingosta oli 750:— mk. Sekä mainitun vuosivoitto-osuutensa että osingon, yhteensä 4.651:49 mk, käytti liitto osakehuoneistonsa velan lyhentämiseen.

Huhtikuun 29 päivänä 1966 lähetti Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö liitolle uudet tarkistettut piirustukset parhaillaan rakenteilla olevan matkustajalautan radiosähköttäjien asuntohyönteistä. Nyt muutetuissa piirustuksissa oli otettu huomioon ne liiton esittämät ehdotukset hyttitilojen suuruuteen nähden, jotka liitto esitti 22. 3. 66 antamassaan lausunnossa.

Kansainväliset radiosähköttäjäkurssit päättyivät Helsingissä 14. 5. 1966. Samana päivänä hyväksyttiin liiton jäseniksi 39 näiltä kurseilta II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän pätevyystutkinnon suorittanutta radiosähköttäjää jäsennumeroilla 1138—1176. Nimet toisaalla tässä numerossa. Kesäkuun 1 päivänä hyväksyttiin liiton jäseneksi radiosähköttäjä Pirkko Regina Virtanen jäsennumerolla 1177, joka mainittuna päivänä sai II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän todistuksen.

Toukokuun 10 päivänä 1966 pitämässään kokouksessa hyväksyi liiton hallitus toiminnanjohtajan tekemän ehdotuksen, että liitto antaa kunkin radiosähköttäjäkurssin parhaimpana oppilaana kansainvälisen radiosähköttäjän pätevyystutkinnon suorittaneelle ja liiton jäseneksi liittyneelle radiosähköttäjälle liiton kultaisen jäsenmerkkisormuksen. Ensimmäisen tämän päätöksen mukaisen sormuksen sai 14. 5. 1966 päättäneiltä radiosähköttäjäkurseilta radiosähköttäjä Taisto Heimo Pekka Reiss, jäsennumero 1164.

Radiosähköttäjä, teknikko Yrjö Antero Kasurille, jäsennumero 703, on myönnetty hänen toisella toimialalla työskentelyn johdosta pyytämä ero Suomen Radiosähköttäjiliiton jäsenyydestä 30. 6. 1966 lukien.

ITF:n apulaispääsihteeri Mr. Lawrence White ilmoitti ITF:n jäsenjärjestöille siirtyvänsä eläkkeelle 31. 5. 1966. Samalla hän kiitti jäsenjärjestöjä työssään saamasta tuesta ja toivotti edelleen menestystä. SR:n kiitokset ja tervehdykset 14 vuotta ITF:ssä toimineelle Mr. White'lle esitettiin kirjjeellä.

Virkamiesliitto ilmoitti 23. 5. 1966 päivätyssä kirjjeessä jäsenjärjestöilleen, että koska Valtioneuvosto ei ole suostunut käsittelemään virkamiesten palkkauskysymystä menettelytapalain ja sen voimaansaattamislain velvoituksista huolimatta, eikä ole edes vastannut sovittelijan neuvotteluasiapuille 20. 5. 66 jättämään sopimusehdotukseen, on Virkamiesliiton 22. 5. 66 kokoontunut liittovaltuusto katsonut tilanteen sellaiseksi, että ilman järjestöllisiä toimenpiteitä ei lainmukaista ratkaisua voida saavuttaa. Tämän johdosta päätti liittovaltuusto aloittaa koko Virkamiesliiton jäsenkuntaa koskevan lakon maanantaina, kesäkuun 13 päivänä 1966 klo 06.00, ellei siihen mennessä sopimusta synny. VL:n jäsenjärjestöt ovat jo ryhtyneet lakon järjestelytoimenpiteisiin saamiensa ohjeiden mukaisesti. SR:n edustajina muodostetuissa lakko-toimikunnissa on radiosähköttäjä Bengt Westrén-Doll ja hänen varamiehenään radiosähköttäjä Jaakko Salonen.

Toukokuun 13 päivänä pidetyissä neuvotteluissa jättivät liiton edustajat Virkamiesliitolle kirjeen jossa pyydetään Virkamiesliiton apua pitkistyneen yötyön aikahyvityskysymyksen järjestämiseksi rannikkoradioasemilla.

Valtion virastojen ja useiden yksityistenkin toimien sekä yhdistysten kesätyöaika on järjestetty sellaiseksi, että lauantain työtunnit on jaettu viikon muille päiville, jolla järjestelyllä lauantaiyöpäivät tulevat vapaiksi viikkotyöajan muuttumatta. SR:n hallitus on päättänyt pitää kokeeksi liiton toimiston suljettuna lauantaisin heinä-elokuun aikana 1966. Erikoisesti tämä on laivaradiosähköttäjien huomioitava kukkatilauksen lähettämisessä siten, että lauantain ja sunnuntain kukkatilauksien tilaukset pitää olla liiton toimistossa jo torstaina ja viimeistään perjantaina, jos ne on osoitettu Helsinkiin tai lähialueisiin. Muille paikkakunnille osoitetut kukkatilaukset pitää yleensä olla toimistossa vähintään kaksi päivää ennen toimituspäivää, ehtiäkseen ajoissa perille.

Alustavien suunnitelmien mukaan pidetään seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi Helsingissä elokuun 26—27 päivänä 1966.

Radiosähköttäjä Osmo Sakari Viherälä, joka on 27. 5. 1966 saanut takaisin häneltä 15. 7. 1965 peruutetun kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän pätevyystodistuksen, on hyväksytty uudelleen Suomen Radiosähköttäjiliiton jäseneksi 27. 5. 1966 alkaen entisellä jäsennumerolla 168.

Helsinki 31. 5. 1966

Tj

LIITON TOIMISTON AUKIOLOAJAT KESÄLLÄ

Heinä-elokuussa on toimisto suljettuna lauantaisin. Muina viikon päivinä on toimisto avoinna klo 08.00—12.00 ja 13.00—15.00.

ARVOISAT RADIOSÄHKÖTTÄJÄT RADIO - TV - SÄHKÖ - VALOKUVAUSKONEET ja tarvikkeet ym. edullisimmin meiltä

- kääntykää luottamuksella puoleemme
- me palvelemme Teitä erittäin edullisesti Kielin kanavassa
- hintamme ovat kilpailukykyiset, meillä on vienti-alennus
- päivä- ja yöpalvelu, hoidamme myös sähkösanomatilaukset
- uusi suurluettelomme saatavissa
- matkaradioluettelo 1965/66 ilmestynyt
- keskustelkaa asiasta toistenkin kanssa laivalla
- tilatkaa heti kokeeksi, se kannattaa

GUSTAV HEUER

Brunsbüttelkoog
Königsberger Strasse 8
puh. 615 (päivällä ja yöllä)

Ab VASA SHIPPING Oy

Vaasa	s/s Crasia	7040 dwt
Hovioikeuden puisto 13	„ Krucia	5270 „
Puh. 14 390, Telex 27-261	m/s Johanna	3760 „

Ab R. Nordström & Co Oy

LOVIISA

Sähke: Nordström

UUSIA JÄSENIÄ

Seuraavat 39 radiosähköttäjä, jotka saivat II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän pätevyystodistuksen 14. 5. 1966 päättäneiltä radiosähköttäjäkursseilta, on hyväksytty mainitusta päivästä lukien Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:n jäseniksi seuraavilla jäsennumeroilla:

Nimi	N:o
Aro, Heimo Olavi	1138
Diktonius, Ralph Jan-Erik	1139
Gritzkevit, Elena	1140
Heikkinen, Erkki Johannes	1141
Husgafvel, Pekka Aatos Ensio	1142
Jokisuu, Arto Juhani	1143
Jouppila, Tapio Salomon	1144
Kahila, Timo Tapani	1145
Kangas, Keijo Kalervo	1146
Kari, Matti Juhani Teuvo	1147
Kavonius, Kari Edvard	1148
Kettunen, Matti Väinö Johannes	1149
Kilpeläinen, Esko Olavi	1150
Koskela, Mikko Tapio	1151
Koskimäki, Kari Pentti Tapani	1152
Kovanen, Leo Tapio	1153
Laine, Seppo Ilmari	1154
Lehti, Seppo Kalervo	1155
Lepistö, Pekka Sakari	1156
Leppämäki, Valte Oskari	1157
Luoma, Hannu Antero	1158
Painilainen, Harri Uljas	1159
Pohjanlahti, Raimo Pekka	1160
Ranninen, Jukka Tapio	1161
Rantala, Risto Jukka	1162
Rautavaara, Paula Linnéa	1163
Reiss, Taisto Heimo Pekka	1164
Rytkönen, Seppo Kalevi	1165
Salminen, Tapani Seppo Antero	1166
Salminen, Tuula Sinikka	1167
Schildt, Lauri Sakari	1168
Sevanto, Pekka Olavi	1169
Similä, Bo Helge	1170
Suokas, Valto Veikko	1171
Suomi, Tapio Ilmari	1172
Torkkola, Pauli Tapani	1173
Tuominen, Heikki Olavi	1174
Uusialho, Atso Kaarlo	1175
Yli-Tepsa, Markku Kalevi	1176

VIRKAPUKUMERKIT

Virkapuvun hihaan kiinnitettävää salamamerkejä on saatavissa liiton toimistossa 3:- mk pari. Haluttaessa lähetetään merkit kirjeessä ilman eri lähetysmaksua.



GUSTAF ERIKSON

SHIPOWNERS

MARIEHAMN

Fartyg:	d.w.t.
m.s. Sommarö	4.730/6.370
m.s. Newbuilding	5.400
m.s. Eckerö	3.990
m.s. Newbuilding	2.500/3.900
m.s. Degerö	3.830
m.s. Granö	3.660
s.s. Hamnö	3.550
m.s. Styrsö	2.500/3.500
s.s. Kungsö	3.200
s.s. Ramsö	2.905
m.s. Herrö	950/1.450
m.s. Norrö	980/1.410
m.s. Tingö refr.	850/1.550
m.s. Rannö refr.	830/1.540
m.s. Saggö refr.	830/1.540
m.s. Järsö refr.	850
m.s. Kallsö refr.	850
m.s. Fiskö refr.	650



UUSIA RADIOSÄHKÖTTÄJÄ

Aro Heimo
Lomalla armeijasta. Sähköttäjä jo kurssille tullessaan. "Kuka hitti on vienyt mun piippuni?"

Diktonius Ralph
"Krapu", kova väittelijä ja "vastarannan kiiski". Aina hyvissä väleissä kurssin tyttöjen kanssa.

Gritzewitz Elena
Kannatti nainen-on-tasa-arvoinen-politiikkaa. "Aina noi jätkät varaa parhaat koneet". Ymmärsi kyllä huumoriakin määrättyyn rajaan saakka (jonka jälkeen pisti turpiin.)

Heikkinen Erkki
Kaveri, jota ei näkynyt kuin kokeissa, ja lähti sieltäkin aina ensimmäisenä. Ei koskaan eronnut magnetofonistaan. Ajeli Kehvolan kanssa 1700-luvun Fordilla. "Osta tästä varaputki RX:äas, saat markalla. Sä tarvitset sitä varmasti. Tämä on elämäsi tilaisuus, sillä saattaa olla että huomenna minulla ei enää olekaan nälkä ja tilaisuus ei ehkä tulekaan toistumaan."

Husgafvel Pekka
"hmm... mä syön ensin nää eväni".

Jokisuu Arto
Pukeutui huolellisesti, miltei "DANDYSTI". Tulevaisuuden suunnitelmansa ei suinkaan "kipinä jobi merellä", vaan Teknillinen Opisto.

Jouppila Tapio
Kurssimme kuopus. Kaikki tauot avaimen varressa. — Minkä näyttelijän maailma menettääkään, kun Tapsasta tulikin sähköttäjä.

Juslin Bo
Huoleton veikko, hymy herkässä. Äidinkieli ruotsi, jonka vuoksi labran työn arvostelusta saattoi tulla "työn arvoitus".

Kahila Timo
Sananlaskun "Vaikeneminen kultaa" innokkaimpia kannattajia.

Kangas Keijo
Kurssin väapeli Pulkkasen jälkeen. Hoiteli jämerästi kurssilaisten asioita. Hyvä ex tempore-puhuja.

Kari Matti
Sähkötti niin voimallisesti, että lähimmät seismografrit rekisteröivät maanjäristyksen.

Kehvola Kari
"Onks' Heikkistä näkynyt täällä? Eikö, — no terve taas!" Englannin tunnilla maisteri Jokinen: "Mr. Kehvola, have you read today's lesson?" Kehvola: "Yeah." Maisteri Jokinen: "Yeah, I see."

Kavonius Kari
Cassius Kavonius Kokkolasta jupisi itsekseen tunneilla ihmetellen kuka täällä metelöi.

Kettunen Matti
Ajatteli omilla aivoillaan tuoden tietonsa julki vain opettajille kirjallisissa kokeissa. Rentoutui tunneilla piirtelemällä, mutta otti silti vaarin kaikista Henryn tarinoista.

Kilpeläinen Esko
Vanha merikarhu. Pistänyt neekerinaisten päät pyörälle vaaleilla kutreillaan. "Mitäs sä sanoisit pikku kaljoista tään tunnin jälkeen?"

Koskela Mikko
"Kyll' laivasto on poikka!" "Eiks lopetettas tää englannin tunti, ku on viel labran työt tekemättä."

Koskimäki Kari
Huvitti retuakin mehevällä "dirty fantasyllaan". Jokaisella tauolla "väärinkäytti" liikennevastaanotinta so. kuunteli mieluummin sävelradiota kuin Helsinki-radiota. "Äitini nimi muuten Sirkka."

Kovanen Leo
Kurssin šakkimestari! (= sai asetetuksi 14 nappulaa yhden tornin varaan)

Laine Seppo
Kehittyi titariksi, vaikka eivät opettajat sitä syksyllä uskoneetkaan. Halonen: "Likat ja Seppo nyt tulee neljääkymppiä ja hitaasti sitäkin. Ottakaapas vastaan!" Innokkaimpia vastaajia Henryn tunnilla, ja lempilause: "Ei sulla ole vipata paria markkaa huomiseen asti?"

Lehti Seppo
Vaikaa tietää oliko valinnut silmänsä takkinsa väriin tai takin silmiensä väriin, mutta siniset olivat sekä takki että silmät. Kurssin tyttöjen antama nimi: "Kaveri jolla on orvokinsiniset silmät"

Lepistö Pekka
Kurssin kuopuksia: "Voiko kipinä irtisanoa itsensä kesken kaiken, jos joutuu lähtemään sotaväkeen?"

Leppämäki Valter
Kokoa enemmän kuin ääntä.

Luoma Hannu
Kaveri avasi kerran suunsa koko kurssin aikana — silloinkin vain manatakseen huonointa koenumeroaan: "Kasipuoli, nyt on mennyt jotakin pahasti pieleen!" Kotoisin Vetelistä, mutta kuuluiko urheiluseuraan "Vetelin Kuivat", tuskin kukaan tietää.

Painilainen Harry
Niin tasainen kaveri (koti Hämeenlinnassa, vaikk'ei silti hämäläisiä), ettei hänestä muuta osaa sanoakaan.

Pohjanlahti Raimo
"Bottniska Viken" piti budjettiaan ja kilojaan kurissa polkemalla fillarilla Tapiolasta Lauttikseen. Ei mikään turhan hiljainen kaveri.

Ranninen Jukka
"Ei hyvältä näyttä", oli Rännisen vakiolause, joka ei pitänyt paikkaansa ainakaan mitä sähkötykseen tuli.

Rantala Risto
Kurssin varmimpia ranteenretkuttajia. "Hymypoika"

Rautavaara Paula
Kurssin keinoemo. Näki labran töistä uniakin, eikä syyttä, koska sai työvoiton kauhean pitkällä eepoksilla.

Reiss Taisto
Löytyi aina pajatson äärestä, mutta osasi laskea muutakin kuin kaksikymppisiä. Labratyö-urakoitsija.

Rytkönen Seppo
Oli aina unelmoiva ilme silmissään; syy kai löytyi vasemman käden nimettömästä. "Ilman muuta menisin Etelä-Amerikan linjalle, ellei olisi tuo sormus..."

Salminen Tapani
Vihelteli aina ja kaikkialla. Nauru yhtä hyvin kuin ankara manailukin herkässä.

Salminen Tuula
Päivän ehdottomasti mielenkiintoisin ja piristävän tunti oli Tuulan "Satutunti", jolloin Tuula kertoi Tuhkimosta ja Prinsessa Ruusudesta. Joskus saimme myös tietää kohtalomme pelikorteista. Tuulan tulevaisuuden suunnitelma: "Merikapteeni sen olla täytyy."

Schildt Lauri
Omisti yhteen aikaan komean parran, mutta joutui kai valitsemaan parran tai tyttöystävän. — Parta lähti!

Sevanto Pekka
"Aitiopaikkojen" perustajajäseniä. Henry: "No, osaisiko Sevanto?" Innokkaasti mutta turhaan yritti Henry saada Pekkaa kiinni osaamattomuudesta.

Similä Bo
Innokkaimpia "taukokusoilijoita". Omisti auto-maattikäsialan.

Suokas Valto
"Walto" onnistui aina säilyttämään tyytyväisen ilmeensä, jota säteili ympärinsä. Uli isäksikin kurssin aikana. (Naimisissa!)

Suomi Tapio
Finska Paimiosta ei turhia hermoillut edes labran töissä, heitteli huulta aina sattuvasti. Ei turvautunut hätävalheisiin nukkuttuaan pommiin Alajoen tunnilta. Kaveri joka uskalsi sanoa julki omat mielipiteensä.

Torkkola Tapani
Vartioi tarkasti istuintyynyään. "No poika..." "Mitä sä oikein rustotat — ootsä ihan tahvo?"

Tuominen Heikki
Hiljainen naapuri. Sai monen kurssilaisen hämmästyttämään joskus kevättälvellä, kun Alajoki määrsi taululle laskemaan muuntajalaskua: "Onks tommonenkin kaveri näillä kursseilla."

Tuomola Kari
Liikenteen loppukokeissa. Opettaja: "Jos saisitte oikein hävyttömän sanoman lähetettäväksenne, lähettäisittekö sen?" Tuomola: "Saikos esimerkin".

Toveri Atso eli Keisari Atso I, tai miten vain. Ensimmäisenä mestarina Alajoen labratyössä oli ainoa paikka, joka sai Atson pysymään hetkisen vakavana.

Regina OHOI sanoi mitä ajatteli, mutta jos sikseen tuli, sulkeutui kuin simpukka — mm. englannin loppukuulustelussa. "Headstrong as a mule"

Ei Pohjan-pojasta Yli-Tepsasta moittimista, näytti kykynsä suorittamalla I-luokan tason. Kannusti "Good-Boys-Club:nsa" harvoja valittuja jäseniä.

Kesäkuun 1 päivänä päättyi määräaika, johon mennessä kaikki jäsenmaksut olisi ollut suoritettava. Tällöin oli kuitenkin jäsenmaksut maksamatta kokonaan 91 maissa toimivalla jäsenellä, 25 laivajäsenellä ja 6 rannikkoradioasemilla toimivilla. Lisäksi oli 31 jäsenellä vielä loppuosa jäsenmaksuja suoritamatta. Yhteensä oli jäsenmaksuja maksamatta vielä 153 jäsenellä.

Liitto ei lähetä tilillepanokortteja eikä henkilökohtaisia karhukortteja edellä mainituille jäsenille, vaan on heidän itsensä huolehdittava jäsenmaksujensa maksamisesta niiden ohjeiden mukaan, jotka viime vuosikokous hyväksyi ja jotka olivat julkaistuna Radiosaikkotäjä-lehdessä No 1/66. Lisäksi lähetti liitto jokaiselle jäsenelle vielä erikseen mainitut jäsenmaksuohjeet 9—14 päivinä viime maaliskuuta. Näitä jäsenmaksuja maksettaessa on niihin lisättävä ohjeissa mainitun suuruisen myöhästymislisä jokaiselta kuukaudelta minkä maksu myöhästyy. Kiinnitämme tässä erikoisesti jäsenten huomiota jäsenmaksuohjeiden 5 kohtaan, jonka mukaan jäsen erotetaan liitosta ellei kaikki jäsenmaksut ole suoritettu joulukuun 31 päivään mennessä.

SR:n hallituksen kokouksessa 15. 6. 1966 erotettiin vuosikokouksen päätöksen ja liiton sääntöjen 9 §:n perusteella seuraavat jäsenet, joilla oli vuoden 1965 tai sitä aikaisempien vuosien jäsenmaksuja suorittamatta: Attila, Kalevi; Ekman, Guy; Erkkilä, Eero; Harju, Eero Einari; Laakso, Pertti; Lehto, Fredrik; Mattson, Anders; Nyback, Per; Pollari, Orvo; Sariola, Toivo; Sorvali, Risto; Tampinen, Kari; Vanninen, Sulo; Virtanen, Reijo.

845 d.w.t.	m.s. HAVNY
850 d.w.t.	m.s. HELNY
1 040 d.w.t.	m.s. PANNY
2 555 d.w.t.	s.s. DAGNY
7 250 d.w.t.	m.s. DAFNY
7 620 d.w.t.	m.s. BERNY
7 750 d.w.t.	m.s. ADENY
12 970 d.w.t.	m.t. JENNY
13 580 d.w.t.	m.t. BONNY
17 260 d.w.t.	m.t. GUNNY
17 310 d.w.t.	m.t. RAGNY
17 460 d.w.t.	m.t. LENNY
18 200 d.w.t.	m.t. VALNY
18 475 d.w.t.	m.t. SOLNY
24 380 d.w.t.	m.t. RONNY
24 380 d.w.t.	m.t. DALNY

REDERI-

AKTIEBOLAGET

SALLY

HUOMIO

TÄRKEÄ TIEDOTUS 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 Suurluetteloni. Uusi luettelo matkaradioista 1964/65 on nyt saatavissa.

Tilatkaa jo tänään kokeeksi niin voimme henkilökohtaisesti neuvotella edullisista toimitusehdoistani.

Suurempia tilauksia voimme toimittaa myös tanskalaisiin satamiin.

Kirjoittakaa jo tänään, se on Teille edullista.

Firma Werner Gerberding 23 Kiel, Nietzschestr. 29

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

**ITT:llä ON ÖISIN TOIMIVA KAMERA
TOISESSA NIMBUS-SÄÄSATEELLIITISSA**

Fort Wayne, Ind. (ITT). — Maan pilvien lämpötilaa osoittavien kartojen lukumäärä on jälleen lisääntynyt avaruudesta lähetetyillä kuvilla, joita saadaa uuden International Telephone and Telegraph Corporationin kehittämän erikoisen yöllä toimivan kameran välityksellä.

Tämä töisin toimiva sääsilmä on toisessa meteorologisessa Nimbus-satelliitissa, en on tehnyt ITT:n Teollisuuslaboratorioitten jaosto Goddardin avaruustutkimuskeskuksen NASA:n ilmailu ja meteorologijaoston teknisellä avustuksella.

Teknisesti on Nimbus-C:n sääsilmä korkeatehoinen infrapunaradiometri. Tämä sääsilmä tutkii tarkoin valtavan määrän kapeita kaistaleita radan alapuolella olevalta alueelta saadakseen aikaan lämpösäteilykartan maasta ja sen pylvistä. Jokaisella kierroksella saadaan uusi kaistalekartta, joka ulottuu pohjoisnavalta etelänavalle. Kun nämä kaistaleet 24 tunnin ajalta kootaan ja liimataan yhteen, saadaan niistä täydellinen maapallon pilvipeitteen lämpötilakartta.

Nyt pystyvät maan havaintoasemat saamaan ensimmäisen kerran yöllisiä kuvia välittömästi satelliitissa olevasta ITT-kamerasta. Tämä tapahtuu satelliitin automaattisen lähetyssarjastelmän avulla. Tätä edeltäneen Nimbus-lennon aikana voitiin kameran infrapunaomittaukset vangita vain satelliitin kunkin kierroksen päätyttyä maassa olevien erikoisvarusteiden avulla.

ITT:n infrapunakameran ensimmäinen lento

UUSI AUTOLAUTTA FENNIA

Toukokuun 7 päivänä aloitti Oy Siljavarustamon uusi autolautta Fennia liikenteen Turun ja Tukholman välillä. Autolautta Fennia on rakennettu Öresund-telakalla Ruotsissa. Helsinkiin saapui alus huhtikuun 30 päivänä tehtyään sitä ennen esittelymatkan Kööpenhaminaan ja Tukholmaan. Fennian pituus on 128,4 m, leveys 19,9 m, syväys 5,0 m, akseliteho 8760 hv ja nopeus 18,5 solmua. Bruttovetoisuudeltaan se on 6178 rekisteritonnia. Matkustajien hyttipaikkoja on 300 hengelle ja yhteensä se voi ottaa 1200 matkustajaa. Henkilöautoja siihen mahtuu 225 kpl tai 32 rekkaa-autoa. Laiva on varustettu kaikilla nykyajan tekniikan välineillä ja matkustajien viihtyisyydestä on kaikin tavoin huolehdittu. Niinpä se on varustettu erityisillä vakaa-jilla merenkäynnin aiheuttaman keinumisen tasoi-ttamiseksi. Siellä on useita baareja, elokuvateatteri, parturi-kampaamo, lasten leikkihuone, kaksi uima-allasta ja viisi saunaa. Siinä on kahdeksan kanta- ja kaikki matkustajat ovat samassa luokassa. Lai- van radiosähköttäjä on Kurt Forsius ja kesä- aikana vuorottelee radiopäivystystä radiosähköttäjä Tofte Eriksson.

Nimbus-1:ssä tapahtui elokuussa 1964 ja sillä oli valtaisa menestys. Se tarjosi meteorologeille kaikkialla maailmassa runsaasti tutkimusaineistoa sadoissa karttakuvien kaistaleissa, jotka satelliittista saatiin. Tästä saavutuksesta Amerikan meteorologinen yhdistys antoi askettäin ITT:n Teollisuuslaboratorioiden jaostolle ”kunniapalkinnon huomattavista palveluksista meteorologialle.”

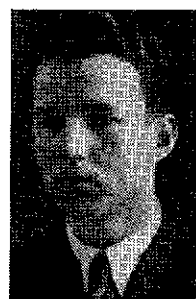
VIISIKYMMENTÄ AJASTAIKAA!



K. G. Forsius



J. S. Roos



K. K. Kurki

Kesäkuun 21. päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Kurt Gustav Forsius. Hän on syntynyt Helsingissä. Käytyään keskikoulun Helsingin ruotsalaisessa normaalilyseossa hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 7. 4. 1941, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähkötäjäliittoon. I luokan tutkinnon hän suoritti 4. 7. 1962. Radiosähkötäjänä kauppalaivoissa hän on toiminut vuodesta 1943 alkaen yhteensä yli 20 vuotta seuraavissa laivoissa: Ingrid Thorden, Kontio, Yvonne, Anja, Helios, Tornator, Finntrader, Inkeri Nurminen, Aurora, Aconcagua, Scandia, Bore V, Bore II, Nina, Angra, Bore, Js Sampo, Silja ja Fennia. Talvisodan aikana hän oli asepalveluksessa tykistössä ja jatkosodassa 1941—43 Viestipataljoonassa. Kersantti 1942. Saaunut Vm.2. Huhtikuun 1966 alusta lukien hän toimi radiosähkötäjänä matkustaja-alus Fenniassa.

Heinäkuun 19. päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Jorma Sakari Roos. Hän on syntynyt Värtsilässä. Keskikoulun hän kävi Helsingin uudessa yhteiskoulussa 1934. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 3. 3. 1937, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähkötäjäliittoon. Kauppalaivaradiosähkötäjänä hän on toiminut yli 25 vuoden ajan vuodesta 1937 lukien seuraavissa laivoissa: Modesta, Hildegaard, Dagmar, Usko, Avenir, Maria, Raimo Ragnar, Margareta, Karl Erik, Brita, Kenneth ja Inga. Talvisodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähkötäjänä ja jatkosodassa radiojoukkueen johtajana ja radioupseerina. Luutn. 1941. Saaunut VR 4 s.a. Toukokuusta 1961 lukien hän on toiminut radiosähkötäjänä m/s Ingassa.

Elokuun 1. päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Kauko Kalervo Kurki. Hän on syntynyt Koivistolla. Keskikoulun hän kävi Koiviston yhteiskoulussa. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 31. 3. 1939, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähkötäjäliittoon. I luokan tutkinnon hän suoritti 20. 12. 1945. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut yhteensä n. 4 vuotta seuraavissa laivoissa: Jussi H, Bore IV, Tankar, Varma, Bore III, Berna, Wipunen, Ragny, Nina, Eckerö ja granö. Talvisodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähkötäjänä ja jatkosodassa 1941—43 asepalveluksessa R Pr:ssa ja laivastossa radioaliupseerina. Kersantti 1942. Turun lennätinkonttorissa hän oli vuosina 1944—46 ja helmikuusta 1946 lukien hän on toiminut radiosähkötäjänä. Hanko Radiossa.

Elokuun 19. päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Mauno Armas Kiiliäinen. Hän on syntynyt Lammilla. Keskikoulun hän kävi Hämeenlinnan klass.lyseossa ja II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 31. 8. 1937. Suomen Radiosähkötäjäliiton jäsenenä hän on ollut 1. 9. 1937 lukien. Hän on toiminut laivaradiosähkötäjänä vuodesta 1937 alkaen yhteensä yli 25 vuoden ajan seuraavissa laivoissa: Askö, Anneberg, Charterhague, Jäämeri, Olofsborg, Astri, Dorotea, Signeborg, Elsa S, Pansio, Canopus, Asta, Ferroland, Vindö, George, Bernhard Ingelsson, Siwa, Pilhamn, Durango, Porjus, Kaisaniemi, Lapponia, Inha, Pensa ja Castor. Ruk:n hän kävi 1936. Talvi- ja jatkosodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähkötäjänä. Vänr. 1936. Toimiessaan s/s Olofsborgissa radiosähkötäjänä hän joutui v. 1941 jäämään ns. merisulun ulkopuolelle, jolloin toiminut radiosähkötäjänä ruotsalaisissa laivoissa. Kesäkuusta 1964 alkaen hän on toiminut radiosähkötäjänä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön m/a Castorissa.

Huomioikaa liiton toimiston aukioloajat.
Kukkapalvelu ei toimi kesällä lauantaisin.

TOIMIPAIKKOJEN VAHDOKSET AJALLA 9. 3. -66 — 31. 5. 1966

9.3.-66	Jorma Hänninen	ma	Finnhansa
23., „	Olavi Hämäläinen	ma	Finndana
„ „	Heikki Kemppe	ma	Finnboston
24., „	Sakari Suokas	ma	Vegaland
28., „	Yrjö Lehtimäki	ma	Finnpulp
„ „	Olavi Makkonen	ha	Arkadia
29., „	Seppo Tornainen	ma	Sword

1.4.-66	Reino Tuominen	II rs	ma	Finndana
3., „	Eero Korhonen	va	ma	Simpele
4., „	Keijo Piessa		ma	Outokumpu
„ „	Kristel Strandman		ma	Eckerö
5., „	Anita Burman		ma	Nina
9., „	Martti Aho	va	ma	Orion
„ „	Pauli Halttunen		ma	Dagny
10., „	Matti Koivu		ma	Wisa
13., „	Nils Hellen		ma	Arla
„ „	Mauno Kiiliäinen	ent.	ma	Castor
„ „	Pentti Marjoniemi		ha	Furuholm
14., „	Heikki Hukkanen		ha	Lonsi
„ „	Juhani Rouhiainen		ma	Finnpulp
15., „	Heimo Kouvo		ma	Susanna
„ „	Olavi Savela	va	ma	Adeny
18., „	Mikko Koskela		ma	Arcturus
19., „	Esko Eskola		ma	Eso Fennia
„ „	Raimo Sorsa		ma	Titanian
21., „	Reijo Laamanen		ma	Celia
23., „	Karl-Erik Nyman		ma	Presto
24., „	Maija-Liisa Järvinen		ha	Arkadia
25., „	Markku Karanko		ma	Taurus
„ „	Osmo Kupela		ma	Passad
26., „	Sulo Kalmi	ent.	ma	Hermia
27., „	Sven Grims		ha	Silja
28., „	Matti Kokkonen		ha	Penelope
29., „	Pekka Ahola		ma	Iniö
„ „	Erkki Tuokko		ma	Finnalpino
30., „	Frej Sjöberg		ma	Angra
„ „	Urho Vuorio	va	ma	Jurmo

Vapaina 30. 4. 1966: Jaakko Oksanen, Hilikka Laurila, Helge Koskinen, Bertel Virkkumaa, Raimo Kettunen, Eero Ollikainen, Eino Mononen, Olavi Makkonen, Matti Leiskamo, Viljo Mäkelä, Jorma Gustafsson, Erkki Pautola, Asser Pätynen, Eero Huovilainen.

1.5.-66	Matti Härkönen	ma	Corona
„ „	Ilmari Lounasmaa	ha	Patria
„ „	Reijo Virtanen	ma	Inha
2., „	Paavo Jussila	ha	Wellamo
4., „	Jaakko Heikkinen	ma	Arica
7., „	Kurt Forsius	ma	Fennia
8., „	Seppo Wilén	ma	Finnboard
9., „	Bertel Virkkumaa	ma	Gunny
11., „	Toivo Koivuneva	ha	Viking
14., „	Helge Koskinen	ha	Warma
16., „	Rainer Dahlström	ma	Virakel
„ „	Martti Moilanen	ma	Mylle
17., „	Paula Rautavaara	ma	Newbury
18., „	Veijo Rimpiläinen	ha	Sara
19., „	Toffe Eriksson	ms	Fennia
20., „	Erik Lagerroos	ha	Ålandsfärjan
„ „	Kari Koskimäki	ha	Someri
23., „	Birgitta Karlsson	ma	Bonny
„ „	Seppo Rytönen	ha	Eira
„ „	Jaakko Oksanen	ma	Monsun
24., „	Rainer Andersson	ma	Herakles
25., „	Lars Bergroth	ha	Kastelholm
„ „	Esko Hakala	ma	Finntrader
26., „	Erkki Heikkinen	ma	Aconcagua
„ „	Yrjö Lehtimäki	ma	Ragny
„ „	Kalevi Siitonen	ma	Triton
27., „	Esko Raatikainen	ha	Kaisaniemi
28., „	Timo Kahila	ha	Inkeri
„ „			Nurminen
29., „	Pertti Salonen	ma	Finnhansa
30., „	Reino Leppäranta	ma	Oihonna
31., „	Pekka Kostamo	ma	Jenny

Vapaina 31. 5. -66: Seppo Hakkarainen, Hilikka Laurila, Lauri Schildt, Harri Luoma, Kari Kavonius, Eino Halminen, Eero Ollikainen, Taisto Reiss, Heikki Tuominen, Seppo Lehti, Valto Suokas, Markku Ylitepsa, Risto Rantala, Pekka Husgafvel, Bo Similä, Tapio Suomi, Tapani Salminen, Pekka Sevanto, Matti Kettunen, Pekka Jokinen, Kari Sarmanne, Atso Uusioaho, Pekka Lepistö, Osmo Viherälä.

**Suosikaa
ilmoittajiamme!**

Etelä-Suomen Laiva Oy

HELSINKI

Sähke: Laiva