



237 itävaltalaista postimerkkiä ilmaiseksi

Neljän viikon ajan on jokaisella lukijalla mahdollisuus saada ilmaiseksi 237 kpl kauneimpia itävaltalaista postimerkkejä erikois-merkkejä ja parhaimpia sodanjälkeisiä arvomerkkejä, ostamalla suuren loistopakkauksen, joka sisältää 3150 erilaista hienoa keräily- ja kuvamerkkiä (luetteloarvo enemmän kuin 450 Michel-markkaa), pilkkahintaan Smk 34,—. Postiennakolla, täydellä vaihto-oikeudella, tappionvaaraa ei ole. Kaikki ovat ihastuneita. Nopeasti kortti matkaan tilausmerkillä "Luxuspaket 413" ja osoitteella:

MARKENKÖNIG

Brädströmgasse 4
Mozartstadt Salzburg
ÖSTERREICH

Suomen Radiosähköntäjäliitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, Helsinki 15
Sähkeosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 ja 669 868. Postisiirtotili: 7590
Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:
Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447
Puheenjohtaja:
Tarmo Nuotio
Olarinmäki A 1, Matinkylä, puh. 426 211
Varapuheenjohtaja:
A. Sinkkonen
Hallituksen jäsenet:
E. Koivisto, A. Helin, V. Jyvä
Hallituksen varajäsenet:
E. Hallamaa, P. Mervi, E. Tanskanen
B. Westren-Doll, P. Siili

"Radiosähköntäjä"

Vastaava toimittaja: P. Siili, Ida Aalbergintie 3
B 11, Helsinki 40, puh. 478 869.
Ilmoitusten hankkija: Bertel Osterlund
Sepänkatu 13, Helsinki 15, puh. 635 320
Ilmoitushinnat v. 1966
Etusivu ja 1/4-sivu 140,— 10 %:n
1/2-sivu 80,— alennus
3/4-sivu 45,— vuosi-il-
1-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; irttonumero 1:50

Helsinki 1967 — Erikoispaino Oy

Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä

Radio - Tv - Elektro - Photo - Cameras

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 Suur-
luetteloni. 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



ELOKU

1967

4

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

Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskusk. 9. Puh. 12 417 ja 12 418
Työajan jälkeen:
Radio- ja tutkakorjaukset 14 827
sähkö " 63 939
sekä 14 875

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
Työajan jälkeen puh. 62 343

**Suomen suurimman vientsataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto**

TIETOKONEEN OHJAAMA VIESTITYS- JÄRJESTELMÄ RAKENNETTIIN ENNÄTYSAJASSA

Shannon, Irlanti (ITT). — ITT:n tytäryhtiö
Standard Telephones and Cables Ltd on ennätys-
ajassa toimittanut ja asentanut tietokoneen ohjaa-
maan viestitysjärjestelmän Shannonin lentoradio-
keskukseen.

Rakennuksen vihki Irlannin kulkulaitosministeri
Mr. Erskine H. Childers toukokuun 15 p:nä Bally-
girreenissä, joka sijaitsee Shannonin kentältä poh-
joiseen.

Järjestelmä, joka on kaksinkertainen STC 6300
ADX-järjestelmä muuntaa lentosähkeet ICAO-
viestiksi, jotka sen jälkeen automaattisesti ja no-
peasti lähetetään AFTN-lentoviestiverkko. (Aero-
nautical Fixed Telecommunications Network).

Lentokoneista tulevat tiedotukset otetaan vas-
taan radioasemilla, joissa tiedotukset syötetään jär-
jestelmään. ADX-järjestelmä valitsee automaatti-
sesti oikeat lähetysnopeudet eri yhteyksille. STC:n
uusi järjestelmä voi myös käyttää hyväkseen nk.
Scot-Ice-yhteyttä, johon kuuluvat Shannon, Reykja-
vik, Grönlandi ja Gander. Järjestelmä tekee tieto-
jen välityksen nopeammaksi kuin koskaan aikai-
semmin Shannonin lentokeskuksessa, jolle kuuluu
päävastuu lentoturvallisuudesta Pohjois-Atlantilla.

Järjestelmä on asennettu ICAO:n määräysten
mukaisesti. Kaksoisjärjestelmän molemmat osat
ovat täydellisiä ja kumpikin voi ottaa viestitys-
tehtävän toiselta pysäyttämättä lähetystä.

OY THOMBROKERS AB

Shipbrokers - Chartering agents -
Shipowner
Et. Esplanadikatu 18, Helsinki 13
Telephone 61 211
Telex 12-544, 12-644
Telegrams: "thombro"

ST Startrading oy-ab

FABIANINKATU 5 FABIANSGATAN

Huolto/Service 634 519
Myynti/Försäljning 653 590 telex 12-1489
kontt.ajan jälkeen } 652 809
eft. kontorstid }

STARTRADING

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

JÄLLEEN UUSI RADIOSÄHKÖTÄJÄ- KURSSI

Pääkaupungin lehdissä olleen ilmoituksen mu-
kaan järjestää Posti- ja lennätinlaitos jälleen ensi
talven aikana radiosähkötäjäkurssin. Kurssille ote-
taan 30 oppilasta, mikäli hakijoita on riittävästi.

Radiosähkötäjä

30. 8. 1967

N:o 4 1967 Kansainvälisten radiosähkötäjien äänenkannattaja

Elokuu Julkaisija: Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y., H:ki

18. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja P. Siili

("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähkötäjä" 1950-)

Tehotonta konttorityötä

Jokainen suuren liikelaitoksen tai vaikkapa
varustamon konttorissa työskennellyt voisi todeta
radiosähkötäjän kuukausittain suorittamaa kont-
toritöiden määrää omiin aikaansaannoksiin verrat-
essaan, että paperitöiden määrä laivassa ei ole
järin suuri. Maissa kulkee toimistossa istuvan
käsien kautta päivän mittaan todella kunnioitusta
herättävä nippu papereita.

"Laiska töitään laskee", sanotaan, mutta eräiden
varustamopiireissä esiintyvien käsitysten oikaise-
miseksi lienee aihetta tarkastella hieman paperi-
töitä ja työskentelyn tehottomuutta laivoissa. Vas-
taavanlaisen katsauksen suorittaminen saattaisi olla
terveellistä jokaiselle laivaradiosähkötäjälle ja
jokaiselle maamme varustamolle, varsinkin, kun
seuraavassa pysytellään vain minimiohjelmassa, joka
on yhteinen kaikille rahtilaivoille ja varustamoille.

Tavallinen työpäivä merellä

8 tunnin kuuntelu aikaan, joka jakautuu 14 tun-
nin ajalle 2 tunnin pituisin työ- ja taukojaksoin,
kuuluvat seuraavat tehtävät:

- sanomat ja radiopuhelut
- määräaikaistyhteydet eli sarja perättäisiä radio-
yhteyksiä kerran päivässä
- sääraportti 2—6 kertaa päivässä
- radioasemien liikenneluettelot 4—12 kertaa
päivässä
- hätäradiolaitteiden, autoalarmin ja akkujen
päivittäiset testaukset (akut kuunteluajojen ulko-
puolella).
- kutsuapu ja sanomavälityspalvelu
- edellä mainittujen töiden ja kaikkien laivaa
koskevien liikennetapahtumien kirjaaminen radio-
päiväkirjaan.

Lisätyöt merellä saman valtion (ja saman osa-
valtion) kahden sataman välillä:

- 2—10 kpl miehistöluetteloita
- kaavake "Maritime declaration of health"
- aluksen saapumis- ja lähtöilmoitus ja siihen
liittyvä henkilötietokaavake lähimmälle Suomen
edustustolle.

Lisätyöt merellä kahden eri ulkomaan (tai eri osa-
valtion tai provinssin) sataman välillä:

- 2—5 erilaista kaavaketta tulliviranomaisia var-
ten, niistä ehkä työläin on henkilökunnan yksi-
tyisten tullilaisien tavarain luettelo nimikirjoi-
tuksineen
- miehistöluettelo 2—10 kappaleena
- aluksen saapumis- ja lähtöilmoitus ja siihen
liittyvä henkilötietokaavake lähimmälle Suomen
edustustolle.
- kaavake "Maritime declaration of health"
- kansi- ja taloushenkilökunnan palkkasal-
dojen laskeminen, rahalistojen käsittely ja rahan tilaami-
nen seuraavaa satamaa varten.

Lisätyöt erityisesti Itämerellä laivan tullessa Suo-
meen; aikaa yhteensä n. 48—60 tuntia:

- Kielissä tai Kööpenhaminassa laivaan tulleiden
yksityisten vientitavaraostosten jakaminen ja las-
kujen viennit koko henkilökunnan palkkatileille
niissä laivoissa, joissa nämä työt kuuluvat radio-
sähkötäjälle tai hän vapaaehtoisesti ne tekee.
- poislähtevän kansi- ja taloushenkilökunnan
merimieskirjojen, ns. longshaalien, työtodistusten
ja vastakirjojen kirjoittaminen niin pitkälle kuin
se on etukäteen mahdollista
- poislähtevän kansi- ja taloushenkilökunnan
palkkojen, lomakorvausten ja vastikkeiden alustava
laskeminen niin pitkälle kuin se on mahdollista,
kun ylityötuntien määrä ja lähtöpäivä eivät vielä
ole tiedossa
- rahalistojen käsittely ja rahan tilaaminen
- puhelua ja sanomia kuunteluajojen ulkopuo-
lella
- henkilökunnan etsimistä, käyntejä päällikön
luona jne.

Lisätyöt erityisesti kuukauden vaihteen aikoina
merellä tai satamassa

- radioliikennemaksujen tilitykset Posti- ja len-
nätinlaitokselle
- työaikapäiväkirjan otteiden tarkistus ja viennit
kuukausitileihin
- radioliikennemaksujen viennit kuukausitileihin
- kuukausitilien laskeminen (kansi- ja talous-
osaston)
- luettelo kuukauden aikana lähetetyistä maksu-
määräyksistä

— luettelo kuukauden aikana suoritetuista loma-korvauksista

— kansi- ja taloushenkilökunnan vastakirjojen kirjoittaminen

— kansi/talous- ja konepuolen palkkalistojen loppusummien yhteenvedo (redovisning, däck/maskin)

— kansi/talous- ja konepuolen palkkalistojen puhtaaksikirjoittaminen

— päällikön tilitys/befälhavarens avräkning

Tehtävät Suomen satamissa

— poislähtevän kansi- ja taloushenkilökunnan merimieskirjojen, "longshaalien", työtodistusten ja vastakirjojen lopullinen täyttäminen, kun tunnit ja päivämäärät ovat selvillä ja tilit laskettu

— palkkojen maksaminen tulosatamassa ja sen jälkeen Suomessa kerran viikossa

— matka- ja lääkärinpalkkiolaskujen maksamista

— kaavake jokaisesta lääkärillä käynnistä

— laivapäiväkirjan ote satamittain kaikista lääkärillä käynneistä

— käyntejä merimieskatselmusmiehen toimistossa (merimieskatselmusmiestä ei kaikkien laivoihin pyydetä, koska se tulee kalliiksi)

— uuden henkilökunnan henkilötiedot ja pape-reitten tarkistus pestautumista varten (pestattava siinä satamassa, missä työsuhte alkaa)

— konttoritarvikkeiden hankkiminen varustamolta, merimieskatselmusmieheltä ja muilta viranomaisilta

— koko henkilökunnan yksityisten vientitavara-tilausten selvittely ja tilauksen lähettäminen Kieliin

tai Kööpenhaminaan niissä laivoissa, joissa nämä tehtävät kuuluvat radiosähkötäjälle tai hän vapaaehtoisesti ne tekee.

Tehtävät ulkomaan satamissa

— kansi- ja taloushenkilökunnan palkkojen maksaminen satamaan saavuttua ja sen jälkeen kerran viikossa samassa maassa

— käyntejä lääkäreiden vastaanotoilla ja sairaaloissa henkilökunnan tulkina ja varustamon edustajana

— lääkärillä käynneistä johtuvat kaavakkeet ja laivapäiväkirjan otteet

— radio- ja navigointilaitteiden huoltoa, varaosien hankintaa ja korjauksia tai korjaustöiden valvontaa

— satunnaisia päällikön määräämiä tai itseltä rästiin jääneitä kirjoitustöitä, kuten tapaturmailmoituksia, kuulustelupöytäkirjoja, kirjeitä, tarviketilauksia jne.

Edellä oleva "laiskanlista" ei kelpaa ohjeeksi radioasemalle kuuluviin töihin, sillä kuka tahansa radiosähkötäjä voi omassa laivassaan todeta listan muodostuvan huomattavasti pitemmäksi. Ajartelakoon vaikka vain eri satamaviranomaisten ja eri varustamoiden vaatimia erikoiskaavakkeita ja "proopuskoita", matkustajalistoja, vuodenvaihdetta inventarioineen ja henkilökirjoituksineen, henkilökunnan tarvitsemaa kielimiehen ja kynämiehen apua ja päällimmäistä kaikista: työehtosopimusten ja työaikasäännösten selvittelyä ja tulkintaa.

Huolimatta siitä, että edellä oleva luettelo on pitkänpuoleinen ja radiosähkötäjät ovat tämänkin lehden palstoilla usein valittaneet paperitöiden paljoutta, voidaan reilusti myöntää, että ei niiden papereitten määrä ole maissa työskentelevän kont-

ditu puuttellisin tiedoin ja julkaistu vahingossa. Ainakaan se ei voi edustaa Suomen Konepäällystölaiton virallista kantaa ja siihen voidaan vastata vain näin toimittajatasolla. Olkootpa Suomen Konepäällystölaiton kanta mikä tahansa, lehdelle on pakko vastata, niin epämiellyttävää kuin se onkin.

On yllättävän kevyttä julkisen sanan mahdollista leikittelyä julkaista toista merenkulkijajärjestöä koskeva negatiivinen ja perätön väite lehdessä. Suomen Radiosähkötäjäliittoa saa arvostella, mutta ei mielellään asiasta, jossa se ei ole edes osapuolena. Liittomme ei ole koskaan tehnyt aloitetta konehenkilökunnan palkkakirjanpidon uudelleen järjestämiseksi, koska asian on katsottu olevan puhtaasti työnantajien ja Suomen Konepäällystölaiton välinen ja mikään asianosainen ei ole kummallista kyllä — pyytänyt liittomme apua riittävän ajoissa.

Kirjoitus vaikuttaa järkyttävältä varsinkin sen vuoksi, että se taas kerran tuo julkisuuteen sellai-

toristin kannalta mikään mahdoton. Ongelman ydin ei olekaan paperitöiden määrä, vaan niiden

- määräaikaisuus
- samanaikaisuus
- monipuolisuus ja
- tehottomuus

Ensimmäiset kolme ydinkohtaa saanevat selityksensä edellä kirjoitetusta. Mutta kuinka on selitettävissä työn tehottomuus? Työnantajamme ovat esittäneet mielikuviaan siitä jopa työehtosopimusneuvotteluissa. Ja he ovat ihan oikeassa. Seuraavat seikat kannattaa varmasti pitää mielessä, kun radiosähkötäjän työskentelyä arvostellaan.

Laivassa ei ole konttorilähetettä.

Laivan päällikkö ei katso olevansa mikään konttoripäällikkö.

Edellisten seikkojen vuoksi tiedot kaavakkeisiin tahtovat viivästyä, oikeata henkilöä ei aina löydy ja ainakin pari nimikirjoitusta täytyy hankkia kaavakkeisiin suorastaan kalastamalla.

Maissa monet "tehokkaan" konttoristin työt ovat yksipuolisia, mutta lakimies voi kuluttaa aamupäivän yhtä lausetta miettien. Vastuuntuntoinen radiosähkötäjä huolehtii myös kirjoittamiensa lauseitten juridisesti ja kielipoliittisesti oikeasta muodosta, oli sitten kysymyksessä äidinkieli tai toinen kotimainen. Monet radiosähkötäjät kirjoittavat esimerkiksi laivapäiväkirjan otteet itse tai yhdessä yliperämiehen kanssa ja vasta koneella kirjoitetusta kopiosta asia viedään laivapäiväkirjaan.

Konttoritilat ja työvälineet ovat valtaosassa laivojamme vielä puutteelliset.

Kymmensormijärjestelmä ei toimi keinuvassa laivassa pitkin eikä poikin. Siitä saatava hyöty on myös vähäinen, koska työ on tarkkaa numeroitten kirjoittelua erilaisiin kaavakkeisiin.

Töiden määräaikaisuudesta ja samanaikaisuudesta johtuen kaavakkeita joudutaan täyttämään valmiiksi etukäteen ja siten työ joudutaan suorittamaan monessa erässä.

Runsaasti puolet laivojemme radiosähkötäjistä säilyttää kymmeniä erilaisia kaavakkeita käsittävän paperivaraston olohyttinsä "punkan" alla laatikossa.

Jokaisen esineen ja paperin, jonka laivassa kädestään laskee, täytyy pysyä paikallaan myös sen ison aallon heittäessä laavaa; ylhäällä laivassa sijaitsevalla radioasemalla se on elämäntapa, joka melkoisesti vallitsee satamassakin.

Runsaasti puolet laivan konttoritöistä joudutaan suorittamaan myöhään illalla tai aamuyöstä.

Tässä lehdessä on ollut lukuisia artikkeleita radiosähkötäjän töiden organisoinnista. Toivotavasti edellä esitetty palvelee samaa tarkoitusta ja auttaa ainakin vasta-alkajia muodostamaan kokonaiskuvan laivan konttoritöistä. Juuri tuo kokonaiskuvan puuttuminen on aiheuttanut sen, että yhä puhutaan vastakirjojen kirjoittamisesta, kun tarkoitetaan palkkakirjanpitoa, ja palkkakirjanpidosta, kun puhutaan konttoritöistä yleensä. Varustamot eivät ole tässä asiassa nähneet metsää puilta, eikä liittomme hallitukseen liene aina välttynyt epä-tarkoilta ilmauksilta. Kun eteen tulee kysymys siitä, ottavatko radiosähkötäjät suorittaakseen konehenkilökunnan palkkakirjanpidon ja kaiken siihen liittyvän konttorityön, täytyy käsitteiden olla selviä. Silloin on nimittäin neuvoteltava paitsi paperitöiden määrästä myös niiden samanaikaisuudesta, määräaikaisuudesta, monipuolisuudesta ja tehottomuudesta, kokonaisesta ongelmayhtymästä, josta liittomme ei voi tehdä vastuuttomia päätöksiä huomioimatta muiden merenkulkijajärjestöjen kantaa esimerkiksi turvallisuuskysymysten suhteen, seilaammehan sentään samassa laivassa.

KENELLÄ KAPULOITA RATAISSA?

Suomen Konepäällystöliiton äänenkannattajassa Voima ja Käyttö n:o 5—6/67 oli kirjoitus otsikolla "ajankohtaista ja ajatonta". Kirjoittaja kiehui siinä halpaa vihaa liittoamme kohtaan konehenkilökunnan palkkakirjanpitoa koskevan asian vuoksi ja toi julkisuuteen väitteen, että liittomme on työntänyt kapuloita mestareitten rattaisiin. Kirjoitus ajoi työnantajamme asiaa, mutta vaikutti liian hermostuneelta, liian sekavalta ollakseen heidän kustantamansa tai vaikuttaakseen heihin. Se ei vastannut otsikkoon lainkaan, sillä työnantajilta saamamme tiedon mukaan konepäällystölaiton ei enää tarvitse huolehtia palkkakirjanpidosta laivoissa, joissa on radiosähkötäjä. Tätä koskeva sopimus on ollut voimassa jo helmikuun alusta lähtien. Kysymyksen ei pitäisi olla siis enempää ajankoh-tainen kuin ajatonkaan Suomen Konepäällystölaitossa. Kaikesta päätellen tuo kirjoitus on laa-

sen käsityksen, että merenkulkijajärjestöt olisivat keskenään riidoissa.

Ammattiyhdistykset yleensäkin ovat hämmästyttävän laiskoja neuvottelemaan keskenään. Joskus tuntuu aivan kuin julkinen sana olisi ainoa yhteydenpitomuoto niiden välillä. Samat miehet, jotka lausuvat mielipiteitä ammattiyhdistysliikkeen eheyttämisestä, voivat järjestönsä ja koko työväenliikkeen edustajina haukuskella toisensa ja toistensa menneisyydet julkisuudessa. Julkisen sanan kevytmielinen käyttö johtaa varsin helposti ammatti-vien asioista henkilökohtaiseen kaunaan.

Kyllä riitojen ruokkiminen julkisen sanan avulla saisi jo riittää, varsinkin, kun mitään todellista riidan aihetta ei merenkulkijajärjestöjen välillä ole. Ainakaan Suomen Radiosähkötäjäliitto ei tunne yhtäkään sellaista asiaa, josta ei liittojen kesken voitaisi neuvotella.

Ei varmasti vastaa samassa laivassa seilaavien merenkulkijain, niiden kirjoittajan mainitsemien

"kenttämiesten" odotuksia, jos heidän järjestötoimintansa täällä maakunnassa muuttuisi kieroutuneiden henkilösuhteitten selvittelyksi. Kyllä merenkulkija on suomalaisen yleisön mielestä halpa olento muutenkin, ei sitä tarvitse tuoda esille halpamaisella haukustelulla. Merellä ei muistella kaverin menneitä ja jos siellä riidellään, niin ollan visusti tietoisia siitä, että samassa laivassa seilataan.

Onnittelemme Suomen Konepäällystöliittoa sen viime työehtosopimusneuvotteluissa konepäällystölle saaman helpotuksen johdosta. Käsitämme konepuolen palkkakirjanpitoa koskeneen "ajankohtaista ja ajatonta" -nimisen jutun kirjoittajan huonon omantunnon aiheuttamaksi psykologiseksi torjunta-reaktioksi ja toivomme, ettei kirjoittaja toistamiseen hanki kapuloita rattaisiinsa ja pilaa mielenrauhaansa salakavalilla hankkeilla, esimerkiksi yrittämällä soluttaa koneraporttien kirjoittamisen radiosähkötäjille.

Pasi Siili

Radiosähkötajällä edessään uusi aikakausi

Merenkulku on edelleen melkoisesti perinteissään pysyttelevää kaikkeen siihen nähden, mitä ihmisen nerous on vuosien mittaan saanut aikaan turvallisuuden, tehokkuuden ja mukavuuden parantamiseksi laivoilla. Päällikkö perämiehineen toimii sen informaation perusteella, minkä hänen aistinsa, kokemuksensa, radiot, tutka ja muut apuvälineet hänelle antavat, ja tekee päätöksensä kurseista ja nopeuksista, joita noudatetaan matkan saattamiseksi turvalliseen ja onnistuneeseen päätökseen. Konepäällikkö ja hänen mestarinsa — historiallisesti ottaen yhä verrattain uusina tulokkaina merelle — kantavat vastuunsa koneista, pääkoneesta pienimpään apukoneeseen asti, ja huolehtivat, että ne toimivat moitteettomasti ja suoriutuvat aina niille asetetuista vaatimuksista.

Nykyisin merenkulku on uuden aikakauden kynnyksellä. Ovi sinne on vasta hiukan raollaan huolimatta muutamien edistysmielisten varustamoihin keskuudessa heränneestä kiinnostuksesta automaatiota, tietojen rekisteröintiä ja siirtoa sekä keskitettyä ohjaus- ja valvontajärjestelmiä kohtaan. On vasta työnnetty varvas ovenraosta ja haluttu tunnustella uuden tason kantavuutta. Elektroniikkateollisuus on edistynyt itsestään meteliä pitämättä ja paljolti kullisten takana, mutta raivokkaasti. Se on luonut uuden aikakauden työvälineet. Jokaisen radiosähkötäjän on oltava tietoinen tulevan kehityksen suunnasta ja lujasti kiinnostunut, ellei suorastaan rauhaton oman tulevaisuutensa vuoksi, sillä kun ovi lopullisesti avautuu, tulee hänestä luonnollisesti se mies, joka parhaiten soveltuu koulutuksensa ja ammattitaitonsa perusteella yhdeksi huomispäivän laivan avainhenkilöksi. Ja huomispäivä ei ole kaukana —.

Ennen kuin käsittelemme radiosähkötäjän paikkaa tulevaisuuden laivoissa, lienee paikallaan luoda katsaus kehityksen alaisiin seikkoihin ja siihen, kuinka ne vaikuttavat häneen tai hän niihin.

Automaatio on sana, joka on kovasti kulunut ihmisten suussa. Se on paljon parjattu, joskus pelätty ja hyvin usein ymmärretty väärin. Monet ymmärtävät sillä yksinkertaisesti elektroniikan tai mekaniikan soveltamista mihin tahansa tai kaikkeen siihen, mikä ennen on tapahtunut ihmiskäsin tai ihmisen tarkkailun alaisena. Toisin sanoen laivoissa jotakin, joka poistaa niissä suoritettavaa kovan työtä ja samalla takaa perinteelliset laivan toiminnot. Itse asiassa tämänkaltaista automaatiota on jo paljon sovellettu. Jo muutamissa suomalaisissa laivoissakin rekisteröintijärjestelmät keräävät tiedot sadoista konehuoneen ja lastitilojen kohteista murto-osassa siitä ajasta, joka vanhanaikais-

issa laivoissa kuluu eri lämpötilojen, paineiden ym. keräämiseen ympäriinsä kierrellen. Automaattinen ohjaus on jo laivoissamme yleinen ja muutamissa on myös pääkoneen keskitetty hallinta komentosillalta käsin.

Mutta tämä ei vielä ole kaikkea mitä laivan automaatioon on odotettavissa ja epäilemättä tulee aivan lähitulevaisuudessa. Merenkulku on täydellisen ja kovan kilpailun elinkeino ja kilpailu vaatii yhä uusien tekniikan saavutusten soveltamista. Vaikka niihin investoitu alkupääoma onkin suuri asennusvaiheessa, ne yleensä ovat syntyneet juuri maksamaan itsensä runsain mitoin takaisin pienempinä ylläpitokustannuksina.

Pelkkä rekisteröinti vaiko rekisteröinti ja säätö

Data-logging, tietojen rekisteröinti yhteen kuskapaikkaan, josta valvotaan laivan toimintoja, koneitten tehokasta käyttöä, lämpötiloja, paineita, kosteutta, lastitilojen ja henkilökunnan hyttien paloturvallisuutta ym. — merkitsee eräänlaista esitietoa. Jo muutamissa suomalaisissakin laivoissa on yksinkertainen tietokone käytössä, esimerkiksi Datazent-järjestelmä. Tässä yhteydessä on paikallaan huomata, että kaikissa englantilaisissa laivoissa, joissa on tämän tapaisia laitteita, on vastuun niiden päivittäisestä huollosta annettu radiosähkötäjälle.

Tehtävä on yleensä edellyttänyt osallistumista lyhyelle teorialle ja käytännön harjoittelua käsittävälle kurssille. Heidän tehtäviinsä ei kuitenkaan kuulu tietokoneen ilmoittamien lukemien tarkkailu tai ryhtyminen mihinkään toimiin laitteen ilmoittamien vikojen suhteen, paitsi milloin vika on itse tietokoneessa. Laitteen ilmoitettua toimintahäiriöstä jossakin laivan osassa on korjaaminen aivan oikeutetusti asianomaisen konemestarin vastuulla. Kun siis lukemien vuoksi on ihmisen ryhdyttävä toimiin, on tietokoneella passiivisen tarkkailijan rooli. Se pelkää rekisteröi ja ilmaisee joko paikan päällä laivassa tai, kuten eräässä Shellin kokeilussa, myös yhtiön konttorissa tietojen siirtoon tarkoitettuna erikoisradioyhteyden avulla. On teknillisesti mahdollista valmistaa laitteita suorittamaan aktiivista toimintaa ja sellaista suorittavat jo monet yksinkertaiset säätöjärjestelmät. On täysin mahdollista, joskin ehkä hieman monimutkaista, rakentaa laivaan tietokone, joka ohjaa jokaista valvomaansa toimintaa, ja vian sattua rajottaa toiminnan turvalliselle tasolle tai jopa vaihtaa ehjän komponentin rikkoutuneen tilalle. Vaikeammassa tapauksessa laite voi pysäyttää viottuneen koneen toiminnan kokonaan ja hälyttää

ihmistyövoimaa korjaamaan ilmoittamansa syyt ja seuraukset.

Tämä on automaatiota niin pitkälle kuin se koskee laivan laitteiden luotettavuutta ja taloudellista käyttöä, kun laiva ymmärretään vain koneeksi. Tarkastelkaamme tätä konetta vielä lastin ja matkustajien kuljettajana paikasta toiseen, säällä kuin säällä ja liikenteen keskellä.

"Elektroniperämies"

On paljon ihmisiä, joille sanat "automaattinen navigointi" ovat kuin punainen vaate härälle. Kaikkien mielestä niitä ei ikinä voida asettaa vierekkiin. Mutta niin oli silloinkin, kun juhlittua höyrykattilaa pidettiin kelpaamattomana laivan kuljettamiseen. Oli myös monia, jotka eivät tunnustaneet kaikuvoimien lukemia oikeiksi, ja yhä useampia, jotka eivät antaneet tutkan merkeille arvoa enempää kuin tahoille pullon pohjalla. Tässä esityksessä automaattinen navigointi merkitsee termiä, jonka rajoituksista ollaan täysin selvillä, rajoituksista, jotka ovat todella nykyisenkin tietämyksen mukaan vakavia.

Navigoinnista taitona kuljettaja laiva maapallon jostakin pisteestä määrättyyn toiseen paikkaan voidaan puhua kahdella eri tasolla: strategisella ja taktisella. Strategisella navigoinnilla ymmärretään matkan suunniteltua kurssien ja nopeuksien puolesta ja matkan suorittamista turvallisesti, nopeasti ja taloudellisesti. Taktilliseen navigointiin taas laskemme kuuluvan kaiken sen mitä laivan välittömässä läheisyydessä tapahtuu vaihtelevissa sää- ja ilmenneoloissa.

Automaattinen navigointi on täysin mahdollista strategisella tasolla jo olemassa olevien laitteiden avulla. Käytännössä järjestelmä tulisi kuitenkin monimutkaiseksi jopa alkeellisimmassa muodossaan ja yhtiä monimutkaisemmaksi pitemmälle kehitettynä. Laivan lähdettyä satamasta ja päästyä avoimille vesille on tietokoneen toiminta luonnollisesti perusoletukseltaan sitä, että se korjaa laivan kurssin ja nopeuden aina tarvittaessa. On verrattain yksinkertaista saada näin tapahtumaan, kun laite on kerran ohjelmoitu. Tällainen "alkeellinen" kone tarvitsisi yksityiskohtaisen ohjelman kurseista, ajosta miten kauan samaa kurssia pidetään havaitulla nopeudella ja kaikista reitin käännekohtista. Mutta tarpeellisin toimielimin varustetuna tietokone kyllä ohjaisi laivan perille — strategisesti —. Laitteella täytyisi myös olla elektroninen paikanmääritysjärjestelmä, joka suorittaisi tarpeellisen valvonnan ja korjaisi poikkeamat asetellusta ohjelmasta. Suurimman taloudellisuuden saavuttamiseksi laitteen tulisi myös huomioida sääolot ja vuorovesivirrat ja antaa uudet kurssit aina tarvittaessa. Tarkoitukseen sopivaa elektronista paikanmääritysjärjestelmää ei vielä ole yleismaailmallisesti käytettävissä, mutta sellainen voitaisiin kyllä rakentaa vaikkapa Loranin tai Deccan tavoin, mahdollisesti käyttäen apuna muutamaa lähetyssatelliittia, jotka korvaisivat taivaankappaleista tehtävät havainnot. Automaattinen suuntimajärjestelmä ja kaikuvoimien täytyisi laitteistoon myös sisällyttää rannikolla tapahtuvaa navigointia varten. Koko järjestelmä voitaisiin konstruoida itsekorjautuvaksi, niin että se tekisi havaintoja ja korjailuja

ohjelmaan jatkuvasti ja kompensoisi esimerkiksi sää aiheuttamat viivytykset.

Pysytelläksemme yhä avomeripurjehduksessa strategisella tasolla voimme todeta, että jo ensimmäisellä kehitystasollakin laitteisto olisi melko monimutkainen. Epäilemättä vielä monimutkaisemmaksi se tulee, jos vaadimme, että sen täytyy kyetä itse laskemaan reittinsä saatuaan longitudin ja latitudin, johon on määrä saapua laivan taloudellimmalla vauhdilla.

Tähän asti on käsitelty vain tapausta, että avoimella merellä on yksi ainoa laiva. Taktillisen navigoinnin tehtävänä on selviytyä kapeikoista ja karikoista, ja ongelmat ovat vaikeita. Automaattisen ohjauksen pitäisi toimia jatkuvan ja täydellisen tutkavalvonnan mukaan, että kaikki laivat, rannikot ja poijut voitaisiin ajoissa väistää. Taktillinen automaattinen navigointi sumussa, aallokossa ja kapeilla liikenneväylillä saattaa näyttää epäkäytännölliseltä. Monien laivanomistajien ja viranomaisten mielestä saattaa olla liian suuri riski jättää kalliit laivat lasteineen riippuviksi sähköhäiriöstä tilanteessa, jolloin ei ole aikaa korjata vikoja tai edes ohjata laivaa pois vikaan menneeltä reitiltä.

Juuri tässä saattavat laivan perinteelliset toiminnot jäädä suuressa määrin vallitseviksi, sillä vaikka automaatio voi merkitä mitä suurinta parannusta strategiseen navigointiin, voi sen käyttö taktillisessa navigoinnissa osoittautua ainakin nykyisiin tekniikan menetelmiin perustuvana liian vaaralliseksi. Tullessa taktillisen navigoinnin merialueille täytyisi päällikön kyetä "heittämään kytkin" kokonaan ihmisvoimin tapahtuvalle laivan liikkeen ohjaukselle. Myös avoimilla vesillä täytyisi päällikön tai vahdissa olevan perämiehen pystyä milloin tahansa nopeasti vaihtamaan käsi-ohjaukselle hätätilanteen sattuessa tai automaattijärjestelmään syntyvän sellaisen vian vuoksi, jota laite itse ei pysty eliminomaan pois.

Radiosähkötäjän rooli

Kun tunnustetaan rehellisesti sen mahdollisuuden olemassaolo, että automaattijärjestelmään voi tulla vikoja, on radiosähkötäjä heti kuvassa mukana. Radiosähkötäjä ei ehkä ole oikea nimitys tulevaisuudessa. Itse asiassa se on liian suppea jo nyt ja on sitä ollut pitemmän ajan. On jo kulunut vuosia siitä, kun radiosähkötäjän velvollisuudeksi katsottiin vain huolehtiminen radiolaitteiden käytöstä ja huollosta. Kun kaikuvoimien ensi kerran otettiin käyttöön, oli aivan luonnollista, että huolehtiminen sen hyvästä toimintakunnosta tuli radiosähkötäjän velvollisuudeksi, varsinkin, kun monilla telakoilla laitteen toimitti laivaan sama liike, joka myös asensi radioaseman laitteet. Radio-suuntimalaitteet tulivat myös radiosähkötäjän tehtäväluetteloon ja sitten vihdoin tutka. Erilaiset elektroniset paikanmäärityskorjeet, jopa hyrräkompassikin, ovat edelleen langenneet luonnostaan hänen tehtäväpiiriinsä. Nyt, kun tietojensiirto- ja tietokoneet tekevät tuloaan, kysytään jälleen radiosähkötäjältä ammattitaitoa ja kiinnostusta sen laajentamiseen, että hienojen laitteiden huolto voitaisiin uskoa jonkun tehtäväksi laivassa.

On käsillä aika, jolloin radiosähkötäjän tehtäväpiirin laajentaminen alkaa vaatia hänen asemansa

uudelleenarviointia. Tietojensiirtolaitteet ovat vasta alkua laivan toimintojen ja laitteiden "elektronisoitumiselle". Tällainen tulevaisuuden näkymä ei ole uni eikä unelma, vaan mahdollisuuksien rajoissa pysyttelevä ja odotettavissa oleva tosiasia. Määrätyt laivat aluksi, sitten useimmat laivat ja vihdoin ehkä kaikki laivat soveltuvat elektronian tarjoamia mahdollisuuksia todelliseen automatioon. Huolehtiminen näiden laitteiden toimintakunnosta tulee olemaan mitä suurimmassa määrin vastuullinen tehtävä. Tulevaisuuden laivoissa tietoyhteydet, tämän päivän radiosähköttäjän tärkein tehtäväpiiri, tulevat jäämään radiolaitteiden omaksi tehtäväksi. Aluksi niitä käyttää koulutettu sähköttäjä, mutta myöhemmin yhteydet toimivat jokseenkin automaattisesti. Kaukokirjoitin, televisio, kuvälähetimet ja puhelinyhteydet on maissa pitkälle automatisoitu ja jossakin määrin automaattisia radioyhteyksiä on sovellettu jo laivoihinkin.

Korkeat laatuvaatimukset

On ilmeistä, että Posti- ja lennätinlaitoksen myöntämän radiosähköttäjän pätevyystodistuksen kansainväliseen sopimukseen perustuvat laatuvaatimukset eivät enää tulevaisuudessa takaa riittävää laivaelektronikon ammattitaitoa. Sitä ei myöskään saada aikaan pelkällä peruskoulutuksella, vaikka elektronikan perusteet opetettaisiin huomattavasti nykyistä laajemmin. Elektronisia laitteita valmistavien ja niitä laivoihinsa hankkivien on ilmeisesti yhteisvoimin järjestettävä erilaisia käyttö- ja huoltokursseja ja peruskoulutuksesta vastaavan valtion hallintoaaran on ehkä järjestettävä lisäksi lyhyitä jatkokoulutustilaisuuksia, että laivoissa toimivat pysyisivät todella raivokkaasti kehittyvän elektronikan tasalla.

Tämä saattaa olla kauhistuttava tulevaisuuden näkymä muutamalle radiosähköttäjälle. Mutta monelle se varmaan merkitsee innostavaa sisältöä elämälle. On vanhastaan tunnettu paradoksi, että hyvää miestä ei työsään huomata ja että hän saa saman kohtelun kuin apaattisen laiska ja aikaansaamaton kollegansa. Radiosähköttäjän tehtävä ei ole ollut tässä suhteessa kovinkaan innoittava, sitä on jopa pidetty kuolevana ammatina. Tuo ammatimme nurjapuoli näyttää nyt nopeasti käyvän vanhanaikaiseksi. Laivaelektronikan kehitys tulee tapahtumaan suhteellisen kapealla sektorilla ja se merkitsee pitkälle menevää erikoistumista. Tämän vuoksi työn arvo tullaan määrittelemään yhä enemmän pystyvyyden, erikoistietojen, älyn ja persoonallisuuden perusteella ja peruskoulutus pätevyyskirjoineen jää lähinnä muodollisuudeksi. Tuo kaikki takaa sen, että hyvä mies tullaan huomaamaan, hänet valitaan erikoiskoulutukseen ja hän pääsee osalliseksi vastuunsa mukaisista palkkaeduista. Laivojen automatio, josta aluksi on vain vitsailtu, sitten keskusteltu eräänä mahdollisuutena, on nyt käsillä, samoin vaatimus löytää sopiva henkilö hoitelemaan sen toimintoja. Automatiikka ei ole sähkömiehen työtä, niin mainio kuin hän onkin vahvavirta-alaan kuuluvien sähkökoneiden käsittelyssä, vaan spesialistin, jolla on riittäväperuskoulutus ja ammattikokemus yhä pitemmälle menevää erikoistumista varten. Jos radiosähköttäjä on oikeata tyyppiä, hänelle tullaan antamaan mahdollisuus rakentaa pätevyyskirjansa

NIILO WALLÄRI IN MEMORIAM



Niilo Wallärin elämäankaari taittui korkeimmallaan. Jos ihminen itse saisi valita lähteekö tästä elämästä loppuun palaneena vai "antoisina vuosina", veljesjärjestömme puheenjohtaja olisi epäilemättä valinnut jälkimmäisen. Hänelle ei suotu sitä odotettua kymmevuotisjaksoa, jona hän olisi voinut elää itselleen ja lähimmilleen.

Niilo Wallärin muistelmateokselleen antama nimi "Antoisia vuosia" on avain "ihminen" Wallärin tuntemiseen. Kaikki ei ole sitä miltä näyttää. Siksi erehdymme usein arvoinneissamme — tahtomatamme. Antoisia ovat ne elämän vuodet, joita ei eletä itselle. Lehtemme viime numerossa oli 70-vuotisjuhlaansa viettävän ammattiyhdistysjohtajan elämäkerta esitettyä veljesyhdistyksen näkökulmasta. Kunnioitettavan mittava ja tulokellinen elämäntyö "meren kansan" elinehtojen parantamiseksi. Kysymme kuitenkin lähtökohtia, liikkelle panevaa voimaa.

Kuolinpäivän aattoiltana muudan merimiehen äiti soitti ja kiitti puheenjohtaja Walläriä siitä, että tämä oli nähnyt niin paljon henkilökohtaista vaivaa auttaessaan hänen poikaansa, joka oli joutunut vaikeuksiin kaukaisessa satamassa. Saatuaan tietää Wallärin kuolemasta pojan äiti otti yhteyden rouva Walläriin kertoen saaneensa seuraavan vastauksen: "Minun omatuntoni ei olisi antanut minulle rauhaa, ellen olisi auttanut kärsivää ihmistä."

Täytyy olla vahva voidakseen auttaa heikkoja.

takaamaan ammattitaidon pohjalle ja sopeuttaa itsensä huomispäivän laivan elektronikon rooliin. Se tietää kovaa työtä, itseopiskelua ja vastuun ottamista, mutta jos miehelle sälytetään lisää vastuuta, on hänellä myös oikeus odottaa vastaavaa palkkiota. Palkkion määrittelee laivanvarustaja, jonka on kyettävä luomaan suotuisat ehdot sopivan henkilön saamiseksi ja pysyttämiseksi kauan laivassaan. Sosiaalinen status kohoo luonnollista tietään sen mukaan kuinka vastuuta otetaan ja kuinka sitä kannetaan.

Edessä oleva aikakausi avautuu haasteella virkeälle, tunnolliselle radiosähköttäjälle, joka huomispäivän "elektronikkapuheerina" toimii elintärkeänä välikätenä päällikön ja hänen hallinnassaan olevan laivan monimutkaisten laitteiden välillä. Ei koskaan aikaisemmin ole radiosähköttäjälle tarjoutunut tällaisia tulevaisuuden mahdollisuuksia.

Älkäämme antako niiden lipua ohi —

PÄÄJOHTAJA S. J. AHOLA KUOLLUT



Posti- ja lennätinlaitoksen entinen pääjohtaja, varatuomari Simbri Johannes Ahola kuoli heinäkuun 31 päivänä 1967 Helsingissä.

Hän oli syntynyt Alavudella 8. 5. 1894. Oltuaan rautatievirkamiehenä vuosina 1912—1934 ja suoritettuaan ylemmän oikeustutkinnon, hän toimi nuorempana hallitussihteerinä vuosina 1935—1938, vanhempana hallitussihteerinä 1938—1941 ja esittelijäneuvoksena 1941—1943. Posti- ja lennätinlaitoksen pääjohtajaksi hänet nimitettiin 1942, josta virasta hän siirtyi eläkkeelle 1. 3. 1962.

Pääjohtaja Ahola toimi lukuisten liikelaitosten johtokuntien jäsenenä mm. Aero Oy:n johtokunnan jäsenenä 1940—1946 ja Yleisradio Oy:n hallintoneuvostossa 1941—1949. Hän edusti Suomen posti- ja lennätinlaitoksen toimialaa tai siviili-ilmailua lukuisissa konferensseissa ulkomailla.

"ELEKTRONIPERÄMIEN" PÄIVYSTÄJÄNÄ

Neuvostoliiton kauppalavaston tutkimusinsti-tuutti ja hydrometeorologinen tutkimuskeskus ovat laatineet ohjelman, jonka mukaan on jo vuoden ajan Moskovasta ohjattu elektronitietokoneen avulla laivojen kulkua Atlantin yli. Vuoden aikana tällä tavoin on ohjattu yli 300 laivaa. Täten on säästetty satoja tuhansia ruplia valtion varoja. Vuoden 1966 alussa "elektroniperämiehen" suosittel-mia reittejä kulkevien laivojen määrä lisääntyy. Alottavat toimintansa Moskovian keskuksen tytär-laitokset Vladivostokin, Muurmanskin ja Odessan hydrometeorologisten laitosten yhteydessä. Nämä satamat tulevat saamaan Moskovasta pitkäaikaisia sääennustuksia, ja niitä sekä omia tietoaan hyväksi-käyttäen nuo laitokset tulevat varmistamaan laivojen turvallisen kulun valtamerilinjoiilla. Muurmans-kin asiantuntijat ohjaavat laivoja Barentsin ja Nor-jan meren yli, ja Islannista alkaen ohjaus siirtyy Moskovalle.

KUSTAF ERIKSON

SHIP OWNERS

MARIEHAMN—FINLAND

Fartyg:	d.w.t.
m.s. Sommarö	4.730/6.370
m.s. Gregersö	5.730
m.s. Eckerö	3.990
m.s. Newbuilding	2.500/3.900
m.s. Degerö	3.830
m.s. Granö	3.660
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



TOIMITUSJOHTAJA, EVERSTI EVP.

A. R. SAARMAA
75-VUOTIAS

Syyskuun 23 päivänä 1967 täyttää 75 vuotta Suomen Radiosähköttäjiliiton ensimmäinen kunniajäsen, toimitusjohtaja, eversti evp., insinööri A. R. Saarmaa.

Kipinälennätinlaitos oli nimeltään se maamme puolustuslaitoksen osasto, joka virallisesti aloitti radiotoiminnan maassamme kouluttamalla sotilasradiosähköttäjiä. Tämän Kipinälennätinlaitoksen silloisen komentajan eversti Saarmaan aloitteesta ja johdolla järjestettiin myös maamme ensimmäiset kansainväliset radiosähköttäjäkursit syksyllä 1920 ja hänen johdolla pidettiin vielä kolme seuraavaakin kansainvälistä radiosähköttäjäkursia aina vuoteen 1926 saakka, jolloin tämä koulutus siirtyi Posti- ja lennätinlaitokselle.

Eversti Saarmaa voidaan sanoa maamme koko radiotoiminnan uranuurtajaksi, sillä myös yleisradiotoiminta alkoi maassamme hänen johdolla jo vuonna 1921, jolloin ensimmäiset kokeilut ohjelman lähettämisestä radioteitse suoritettiin puolustuslaitoksen kalustolla. Näitä kokeita jatkettiin hänen johdolla aina siihen saakka, kunnes erikoinen Radioyhdistys perustettiin tätä toimintaa varten.

Aina vuoteen 1947 saakka, jolloin eversti Saarmaa erosi armeijasta, oli hän radiomies, jolle sekä radiosähköttäjien koulutus että radioliikenteen ja radiokaluston kehittäminen oli kaikki kaikessa. Armeijasta eroamisen jälkeen on eversti Saarmaa ansiokkaasti jatkanut maamme siviiliradiotoiminnan kehittämistä Suomen Radioteollisuusyhdistyksen toimitusjohtajana.

Eversti Saarmaan tuntevat kaikki vanhemmat radiosähköttäjät, jotka ovat saaneet peruskoulutuksensa puolustuslaitoksessa. Hänet muistetaan radiosähköttäjien keskuudessa niin asevelvollisuusajalta kuin sotiemme vuosiltakin vaativana, mutta tinki-mättömän oikeudenmukaisena esimiehenä.

Radiosähköttäjä-lehti esittää lukijoittensa kunnioittavimmat onnentoivotukset merkkipäivän johdosta.



PENTTI HURME
50-VUOTIAS

Syyskuun 20 päivänä 1967 täyttää 50 vuotta insinööri, radiosähköttäjä Pentti Ilmari Hurme. Hän on syntynyt Viipurissa. Käytyään 6 luokkaa Oulunkylän yhteiskoulua hän suoritti 2. luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 28. 3. 1941. Vuosina 1960—65 hän opiskeli Santa Monica City College:ssa ja suoritti 18. 6. 1965 "Associate electronics engineer" tutkinnon. Suomen Radiosähköttäjiliiton jäseneksi hän liittyi 28. 3. 1941. Laivaradiosähköttäjänä hän toimi vuosina 1946—56 yhteensä yli 9 vuoden ajan seuraavissa laivoissa: Korsö, Patria ja Pallas sekä myöhemmin Aallotar ja Arcturus. UK:n hän kävi 1940 ja vuosina 1941—45 hän palveli ylim. viestipäällikönä Puolustuslaitoksessa. Talvisodassa hän toimi ryhmänjohtajana ja jatkosodassa radioupseerina. Vänr. 1940, luutn. 1942 ja yliluutn. 1956. Saanut VR 4 s.a.: Ts.mm. ja Js.mm. Vuosina 1947—48 hän oli radiosähköttäjänä Helsinki Radiossa. Vuosina 1956—60 hän toimi Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiössä. Huhtikuussa 1960 hän muutti Kaliforniaan, jossa edelleen toimii insinöörinä Los Angeles'ssa. Merentakaiset onnittelumme merkkipäivän johdosta.

ASUNNON JA RAVINNON VASTIKE NOUSSUT

Elokuun 1 päivästä 1967 alkaen ovat merimiesten vuosilomapalkkaan sisältyvät vapaan asunnon ja ravinnon vastikkeet seuraavat:

Asunto päivässä: päällikkö ja muu päällystö 1:75 mk, muut 1:25 mk. Ravinto päivässä: päällikkö ja muu päällystö 5:50 mk ja muut 5.00 mk.



Liiton kukkapalvelu toimii nyt entistäkin tehokkaammin, ei kuitenkaan kesälauantaisin. Älkää unohtako laivatovereittenne hääpäiviä.

Amerikan radisähköttäjät kohtaavat muuttuvan tekniikan

American Radio Association (ARA) ja Yhdysvaltain lipun alla purjehtivia tankki-, rahti- ja matkustajalaivoja omistavat varustamot ovat yhdessä julkaisseet kirjan nimeltä Link to the Future. Se käsittelee elektroniikan lisääntymistä laivoissa ja ARA:n ponnisteluja mukautua tekniikan muutumiseen. Kirja osoittaa kuinka nykyiset elektroniikan laitteet ovat kehittyneet yhä mutkikkaammiksi ja mainitsee tästä esimerkkeinä true motion-tutkan, joka tulee syrjäyttämään yksinkertaisen merenkulkututkan, ja yksisivunauhavastanottimet sekä taajuuspoikeutusavainnuksella toimivat yhteydet. Se käsittelee myös elektronisten laitteiden lisääntymistä käyttöä navigoinnissa ja yleensä laivoissa aina keittien mikroaaltouuneja myöten.

Laivojen elektroniset laitteet, kertoo kirja, ovat alttiimpia toistuville toimintahäiriöille kuin maissa olevat laitteet. Tämä johtuu seikoista, joista voidaan käyttää psykologian ilmaisuja ympäristötekijät, siis laitteiden ulkopuolella olevista seikoista, sellaista kuin iskut, värinä, lika ja kosteus. Laivojen elektroniset laitteet vaativat erityisen perusteellisesti koulutettua huoltohenkilökuntaa. Tämä yhdessä muuttuvan tekniikan kanssa antaa radiosähköttäjien ammattikunnalle haasteen: Pysy uuden tekniikan tasalla niin sinua odottavat tärkeät tehtävät laivoissa.

Mihin toimin ARA ja varustamot ovat yhdessä ryhtyneet kohdatakseen tuon haasteen ilmenee kirjan lyhyestä katsauksesta sen kehityksen historiaan, joka on johtanut radiosähköttäjien nykyiseen merkittävään asemaan laivoissa. Katsauksessa painotetaan erityisesti radiosähköttäjän elintärkeää osuutta merenkulun turvallisuudessa.

Viidennessä konventissaan toukokuussa 1958 ARA löi lukkoon ns. "TIME"-ohjelman, jonka erääksi päämääräksi asetettiin radiosähköttäjien pitäminen muuttuvan tekniikan tasalla. Samalla se muodosti tutkimus- ja kehitysohjelman tarkoituksella valvoa ja kartoittaa jo olemassa olevien elektronisten laitteiden soveltuvuutta ja käyttöä ja uusimpien materiaalien ja menetelmien soveltuvuutta alalla. Suunnitelma tähtäsi siis sekä radiosähköttäjien että elektronisten laitteiden kehittämiseen. (Ohjelman nimi TIME lienee lyhennetty sanoista Technology Institute for Maritime Electronics).

Menessään vuoden 1958 työehtosopimusneuvotteluihin American Radio Association esitti nämä suunnitelmansa suurimmalle varustamoryhmälle. Yhtiöissä osoitettiin suurta kiinnostusta ohjelman koulutusta koskevaa osaa kohtaan ja neuvotteluissa

sovittiin, että ARA voisi käyttää varustamoitten kanssa yhteisesti hallitun huoltoneuvoston, ARA Welfare Planin rahastoja koulutustarkoituksiin.

Myöhemmin vuonna 1958 asetettiin ulkopuolinen neuvottelukunta tutkimaan radiosähköttäjien aikaisempaa koulutusta, tarvittavan opetuksen laatua ja laajuutta, ottamaan selvää kuinka paljon aikaa radiosähköttäjät ovat valmiit omistamaan kirjeelliselle ja kouluopetukselle, tutustumaan koulutuksen aineellisiin edellytyksiin ja kustannuksiin, joita tehdyt suunnitelmat aiheuttaisivat. Neuvottelukunnan tutkimustyön tuloksena valmistui syksyllä 1959 koulutusohjelma, josta lähetettiin seloste kaikille liiton radiosähköttäjille. Koulutusohjelmasta tuli kahdeksanosainen: neljä kirjellistä kurssia ja neljä maissa suoritettavaa kurssia, jotka seurasivat toisiaan vuorotellen. Ensimmäisen kirjukurssin suorittaneet saivat osallistua ensimmäiselle kurssille maissa, sitten seurasi toinen kirjukurssi jne. kunnes kaikki kahdeksan osaa oli loppuun suoritettu.

Koulutusohjelma herätti välittömästi vastakaikua jäsenistössä. Ensimmäinen kirjellinen kurssi pääsi alkamaan jo 1. 10. 1959. Vuoden 1960 alkupuolella alkoi ensimmäinen maissa toimeenpantu kurssi.

ARA "TIME" -suunnitelman mukaan perustetussa koulutuskeskuksessa New Yorkissa. Toinen koulutuskeskus perustettiin syyskuussa 1960 ARA-PMA:n toimesta (Pacific Maritime Association). Se noudatteli joka suhteessa New Yorkin esimerkkiä. Syksyllä 1964 oli 7 % ARA:n radiosähköttäjistä jo suorittanut tarjolla olevat kurssit loppuun. He muodostivat kuitenkin vasta ensimmäisen valmistuvan erän. Kaikkiaan 61 % aktiivijäsenistä osallistui silloin jollekin kurssille ja runsaasti puolet on tällä hetkellä suorittanut vähintään kaksi ensimmäistä kurssia loppuun, siis yhden kirjukurssin ja yhden koulukurssin.

Vuonna 1964 sovittiin ARA:n ja varustamoiden välisissä neuvotteluissa, että uudet radiosähköttäjät-elektroonikot (Radio Electronics Officer) rinnastetaan niihin radiosähköttäjiin, joilla on hallussaan kaikki radiosähköttäjän pätevyyskirjat (1. ja 2. luokka ja radiopuhelimenhoitajan kirja, joita Suomessa vastaa 1. luokan pätevyystodistus). Samalla asetettiin myös vaatimus, että jokaisen alalle tulevan uuden radiosähköttäjän on suoritettava tämä

ARA "TIME"-ohjelman mukainen kahdeksanosainen koulu kolmen ensimmäisen meripalvelusvuoden kuluessa. ARA "TIME"-ohjelma on kirjan "Link to the Future" mukaan ajanmukaisen radiosähköttäjän linkki tulevaisuuteen.

EMME RIITELE KONEPÄÄLLIKÖITEN KANSSA

Voima ja käyttö -lehti tuntuu olevan ohan tosisaan vihainen. Sen numerossa 7—8 jatkaa tyylistä päätellen edellä kommentoidun "ajankohtaista ja ajatonta" -nimisen pakinan kirjoittaja riitelyä yksinään. Seuraavassa lyhyt näyte pakinasta nimeltä "kesän kipinöitä".

"Radiosähkötäjäläittoa ei ainakaan ole kevätyksymys vaivannut, sillä se purkaa edelleenkin kiukkuaan jäsenkuntaamme kohtaan ja ellemmme ole erehtyneet on se kuin riidan haasteena jopa lähettänyt tästä määrätynsäyvisen kiertokirjeenkin aluksilla palveleville jäsenilleen."

On vaikeata ymmärtää kirjoittajan erehdyksen syitä. Varaukselliset sanat "ellemme ole erehtyneet" viittaavat jälleen hatariin tietoihin. Ainoa motiivi lienee torjuntareaktio: hän syyttää välttymään itsesyytöksiltä.

Liittomme ei koskaan lähde riitelemään toisten liittojen saavutusten johdosta. Jäsenkunta on täysin selvillä siitä, että sopimuksia konehenkilökunnan palkkakirjanpidosta ei enää voida tehdä konepäälliköitten kanssa. Asiahan on nyt varustamon ja radiosähkötäjän välinen ja sopimus voidaan tehdä vain päällikön tai varustamon edustajan kanssa.

Liittomme pitää itsestään selvänä, että konepäälliköt noudattavat työehtosopimustaan ja ovat tämän asian suhteen aivan rauhassa.

Kirjoittajan kannattaa pitää mielessään, että viime vuosina yhä useammat radiosähkötäjät ovat ottaneet hoitaakseen konepäälliköille työehtosopimukseen mukaan kuuluneita palkkakirjanpito tehtäviä. Tämä on tapahtunut enimmäkseen siitä syystä, että radiosähkötäjä ja konepäällikkö ovat yleensä hyviä kavereita keskenään. Radiosähkötäjät ovat osoittaneet tässä asiassa mitä loistavinta pr-henkeä. Konepäälliköt ovat tarjonneet tehtäviään radiosähkötäjille, ei päinvastoin.

Miksi Suomen Konepäällystöliiton äänenkannattajassa on ryhdytty ajamaan tätä asiaa vasta nyt, kun se on jo pois päiväjärjestyksestä konepäällystön osalta? Eikö Suomen Konepäällystöliitolla ole enää mitään omia tavoitteita, joista kirjoitella lehdessä?

Meidän lehtemme palstatilaa ei voida tälle asialle uhrata enempää. Luki joitten lienee parasta hankkia käsiinsä Voima ja käyttö -lehden viimeaikaiset ja tulevatkin numerot ja etsiä tuotteliaan kirjoittajan jutuista positiivisessa mielessä kaiken sen, mikä auttaa edelleenkin ymmärtämään mahdollisesti väärin informoituja ja vihaisia kone-mestareita. Pääasialahan on, että jokainen yrittää parhaansa mukaan säilyttää rehdit herrasmiesväli laivassaan silloinkin, kun hieman suppeammin suuntautunut laivatoveri kokee tämän ammattiryhmien välistä työnjakoa koskevan ja laivakonttoristin puuttumisesta johtuvan asian henkilökohataisesti omakseen.

Pasi Siili

Antti:

HYVIÄ JA HUONOJA PURJEHTIJOITA

Meren historian pyörä pyörii merkillisen hitaasti. Merenkulun kehitys ei suinkaan ole — eikä koskaan ole ollut — äkkinaisiä pyrähdyksiä eteenpäin. Kukaties se johtuu itse meren luonteesta ja siitä, että merimies luonnostaan on sangen vanhoillinen. Joskus tuntuu siltä, että merimiehiä tuleekin vain hieman vanhoillisesta väestä. Toisena suurena syynä lienee se, että merenkulku ammattina poikkeaa niin perusteellisesti kaikista muista ammateista, että merimiehet suhtautuvat sangen suurella varauksella maakrapujen toilauksiin ja hyväksyvät perin vastahakoisesti uusia aatteita vaikka ne sattuisivat olemaan hyvinkin hyviä. Oli miten oli — näin on aina ollut ja tulee luultavasti aina olemaan.

Tämä vanhoillisuus näkyy aivan erityisen selvästi laivan kehityksessä aikojen kuluessa. Muutokset tapahtuvat kovin hitaassa tahdissa ja periaatteessa tämän päivän laiva eroaa yllättävän vähän esi-isistään. Tai äideistään; laivahan yleensä katsotaan feminiiniseksi.

Jos vertaamme laivaa muihin kulkuneuvoihin, se on ehdottomasti kaikista hitain. Ei se vauhdissa pärjää alkuunkaan junille ja autoille — lentokoneista nyt puhumattakaan. Viimeksimainituthan selviävät esimerkiksi Atlantista lähimain yhtä monessa tunnissa kuin laivalta menee päiviä.

Kiire on merellä varsin uusi käsite. Vielä satakunta vuotta sitten riitti mainiosti se, että laivat yleensä tulivat joskus perille. Aikataulu on merellä ylen uusi keksintö. Vasta niin myöhään kuin vuonna 1838 'Great Western' ensimmäisenä aluksena maailmassa kulki Atlantilla tietyn aikataulun mukaisesti. Siihen saakka oli tyydytty vain ottamaan selville, milloin laivoja valtameren yli sattui lähtemään ja sovittamaan mahdollinen matkustaminen sen mukaisesti. Eivät edes kuuluisat huippuklipperit noudattaneet minkäänlaisia kulkuvuoroja ja vielä tänä päivänäkin monet rahtialukset kulkevat hieman miten sattuu.

Oikeastaan vasta viime vuosisadan loppupuolella aika alkoi merenkulussa merkitä mitään. Eikä tämä oikeastaan ole kovin ihmeellistä, sillä laivoilta ei nopeutta vaadittukaan. Klipperit vasta osoittivat, että vauhtiakin voitiin saada. Kauppalaivoihin nimittäin. Olihan melkoisen nopeita aluksia rakennettu jo 1700-luvun loppupuolellakin — merirosvojen pienet alukset olivat sangen ketteriä ja orjalait samoin — mutta noita aluksia pidettiin erikoistapauksina.

Miten vähän edistystä itse asiassa tapahtui, siitä saamme pienen käsityksen kun ajattelemme, että vuonna 1419 muuan ranskalainen alus Bayonnessa oli pituudeltaan 186 jalkaa ja melkein kolmen sadan vuoden kuluttua, vuonna 1790 rakennettu ranskalainen alus Commerce de Marseille, joka oli suurin koskaan rakennettu alus, oli vain 211 jalkaa.

Kuuluisan Itäintian Komppanian alukset, jotka kulkivat jatkuvasti Intian ja Euroopan välillä, olivat kooltaan yllättävän vähäisiä — kantavuudeltaan alle 500 tonnia. Yhtenä syynä tähän oli se, että yli 500-tonnissa aluksessa piti olla pappi — ja pappi laivassa oli merimiesten silmissä huono enne. Toinen ja tärkeämpi syy oli se, että aivan yksinkertaisesti ei osattu rakentaa isoja laivoja. Ei ollut käytettävissä sopivaa materiaalia. Alukset olivat puuta ja jos ne rakennettiin pitkiksi, ne notkuivat merenkäynnissä ja vähitellen rupesivat voutamaan. Ja ellei laivan voitu uskoa pysyvän muodoissaan, ei sitä tietysti voitu myöskään pitää merikelpoisena.

Uusien, rikkaiden alusmaitten löytymisen jälkeen käytiin ankaraa kilpailua siitä, kuka sai niitä käyttä hyödykseen. Siinä yrittivät portugalilaiset, espanjalaiset, hollantilaiset, ranskalaiset ja ennenkaikkea britit. Kysymyksessä ei suinkaan ollut se, että päästäisiin osallisiksi rikkauksista. Haluttiin saada koko saalis, monopolisoida kauppa. Britit voittivat ankanan kilvan Intiasta.

Mutta monopoli on kaksiteräinen ase. Se ei suinkaan kiihdytä toimintaa, vaan pikemminkin tekee asiasta tehottoman ja hitaan. Näin kävi tässäkin tapauksessa. Itä-Intian Komppanian laivoilta ei pyydetty muuta kuin että ne yleensä joskus tulivat perille. Viikko tai kuukausi sinne tai tänne ei merkinnyt mitään. Riitti mainiosti, jos ne tekivät yhden intianmatkan vuodessa.

Ja kuitenkin nuo alukset eivät itse asiassa olleet niinkään huonoja purjehtijoita. Syy oli siinä, että niistä ei otettu irti sitä, mihin ne olisivat pystyneet. Kun kapteeneilla ei ollut minnekään kiirettä, miksi olisi suotta rehkitty. Tuollaisen aluksen päällikön virka oli sangen tuottoisa homma, sillä päälliköllä oli oikeus käyttää omiin tarkoituksiinsa osa aluksen lastitiloista ja ostaa ja myydä tavaraa omiinkin nimiinsä. Yhdenkin matkan tuotto vastasi pientä omaisuutta. Alukset olivat ennenkaikkea ylen mukavia. Kun oli selvitty satamasta avomerelle, otettiin asiat rauhallisesti. Pimeän tulien käärittiin purjeet ja pantiin piihin, jotta päällikön ja mahdollisten matkustajien yöuni ei häiriintynisi. Sellaisella matkanteolla tullaan tietysti perille silläkin, mutta ei nopeasti. Kuitenkin vasta 1830-luvulla muuan Itä-Intian Komppanian alus Earl of Balcarres osoitti, että kyllä aluksilla eteenkinpäin päästiin. Se suoriutui nimittäin matkasta alle 80 päivässä. Siinä ajassa eivät edes kaikki kuuluisat klipperit päässeet Lontoosta Bombayhin.

Kiireen toivat merille jenkit. Ennen kuin he ryhtyivät asiaan, oli oikeastaan ainoa edistysaskel laivanrakennuksessa ollut kuparipohja. Varsinkin trooppiset meret ovat täynnään kaikenkalaisia kiussanhenkiä, ennenkaikkea teredo-matoja, jotka takeruivat alusten pohjaan ja kaivelivat sinne käytäviä, kunnes pohja oli kuin seula. Termiitit tekivät hyvää työtä ruumissa. Kaukoiden laivurit taisivat tuholaisia vastaan sekoittelemalla jos jonkinlaisia iljettäviä sotkuja kamelinrasvasta ja kalkista, jolla voiteltivat laivojensa pohjat joka kolmas kuukausi. Mutta alusta, joka teki puolen vuotta matkaa, ei voitu voidella joka kolmas kuukausi. Englannin amiraliteetti viimein otti käytäntöön kupari-

SR:N TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA 1. 6. 1967—31. 7. 1967

Liiton hallituksen kokous pidettiin kesäkuun 6 päivänä 1967.

Radiosähkötäjä Inger Valborg Eriksson, joka suoritti II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 29. 5. 1967, on mainitusta päivästä alkaen hyväksytty Suomen Radiosähkötäjäläiiton jäseneksi jäsennumerolla 121.

Radiosähkötäjä Ulla Marita Erä-Esko, joka sai II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän todistuksen 12. 6. 1967, on mainitusta päivästä alkaen hyväksytty Suomen Radiosähkötäjäläiiton jäseneksi jäsennumerolla 1222.

Radiosähkötäjä Matti Kullervo Valta on 30. 6. 1967 hyväksytty uudelleen liiton jäseneksi entisellä jäsennumerolla 651.

Radiosähkötäjä Johan Erik Nyberg on hyväksytty uudelleen liiton jäseneksi 19. 7. 1967 entisellä jäsennumerolla 712.

Osaketaloahanke merenkulkijoille, josta Radiosähkötäjä-lehdessä n:o 3/67 oli tarkempi selostus, toteutuu. Rakennuksen ensisijaiset lainat on nimittäin nyt saatu järjestymään. Tämän Kontulaan tulevan asuinrakennuksen rakennustyöt aloitetaan syksyllä. Tähän mennessä on neljä radiosähkötäjää tehnyt ennakkovarauksen huoneistoista, joita yhteensä tulee rakennukseen 96 kappaletta. Oman osakkeen hankkimisesta kiinnostuneita pyydetään lähettämään asuntohakemus liitolle ensitilassa.

Helsinki 31. 7. 1967.

Tj

Suosikaa ilmoittajiamme!

levytyksen sotalaivoissa, ja kun se osoittautui sangen hyväksi, ryhdyttiin sitä käyttämään myös kauppalajoissa. Se olikin varsin hyvä keino. Ensinnäkin metallipinta on puuta kovempaa purtavaa ahneelle madolle ja toiseksi kuparin ansiosta syntyy sähköisiä häiriöitä, jotka eivät ole tuholaiselle miellyttäviä.

Eikö olekin yllättävää, että teredo-mato oli kaivellut laivojen pohjia viitisentuhatta vuotta, ennen kuin sille keksittiin vastalääke. Meren historian pyörä pyörii vallan tavattoman hitaasti —.

MERENKULUN TYÖNANTAJALIITON TOIMITUSJOHTAJAKSI

on syyskuun 1 päivästä 1967 alkaen nimitetty merikapteeni Toivo Rosnell, jolloin Merenkulun Työnantajaliiton nykyinen toimitusjohtaja varatuomari H. Hallberg eroaa tästä virasta Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen lisääntyvien työtehtävien vuoksi.

TOIMIPAikkojen vaihdokset AJALLA 1. 5.—31. 7. 1967

6. 5. -67	Rolf H. Lindqvist	ss Ariande
8. 5. -67	Seppo Lehti	ms White Rose
"	Leevi Hurrila	ms Wasa Express
"	Veikko Jyvä	ms Finlandia
"	Paul Stenberg	" "
9. 5. -67	Raine Hynninen	ss Bore VI
"	Pekka Sevanto	ms Rekola
"	Heikki Tuominen	ms Polar
10. 5. -67	Viljo Heinänen	ms Argo
12. 5. -67	Juhani Jousimies	ss Kristina
13. 5. -67	Erik Johansson	ms Ragny
15. 5. -67	Martti Moilanen	ss Espa
16. 5. -67	Toivo Rissanen	ss Indus
"	Veikko Erkkö	ms Asynja
"	Taisto Reiss	ms Kronborg
17. 5. -67	Sven Selenius	ms Dafny
"	Reino Leppäranta	ms Oihonna
18. 5. -67	Erkki Puhakka	ms Finnarpino
"	Kai Kruunari	ms Gunny
"	Stig Lindgren	ss Kastelholm
"	Aarne Salonen	ms Solny
19. 5. -67	Raimo Pohjanlahti	ms Hesperus
"	Juha Timonen	ms Finnseal
"	Erkki Tuokko	ms Aconcagua
21. 5. -67	Raimo Salonen	ms Newbury
22. 5. -67	Risto Rantala	ss Cocolita
23. 5. -67	Ensio Pietiläinen	ms Wiikinki
24. 5. -67	Heikki Penttinen	ms Finntrader
25. 5. -67	Pekka Parkkonen	ms Wasaborg
"	Aarno Harald	ss Kaisaniemi
"	Harri Lindberg	ms Finnbirch
"	Tuula Salminen	ms Passad
"	Christel Strandman	ms Granö
"	Pekka Timola	ms Lauri-Ragnar
26. 5. -67	Lauri Auvinen	ms Simpele
"	Markku Yli-Tepsa	ss Someri
27. 5. -67	Väinö Hämäläinen	ms Finndana
29. 5. -67	Harri Painilainen	ms Finnbrod
30. 5. -67	Heimo Aro	ss Penelope
"	Pentti Roiha	ms Pinja
"	Kaj Styrström	ms Viking

1. 6. -67	Lars Bergroth	ms Hermia
"	Pekka Granroth	ss Isomeri
2. 6. -67	Tuula Stenberg	ss Kungsö
"	Onni Harju	ms Titania
"	Kari Kehvola	ss Rhea
3. 6. -67	Jorma Kytömaa	ms Wirakel
4. 6. -67	Kalevi Silvasto	ms Finnpartner
5. 6. -67	Stig Jokinen	ms Agneta
"	Keijo Piessa	ms Outokumpu
6. 6. -67	Raimo Sorsa	ms Kirsti II
"	Esko Tarna	ss Gracia
"	Olavi Tuovila	ms Vaasa Leader
"	Esko Heino	ss Veli
"	Jouko Soini	ss Rhuys
"	Tapio Lehtinen	ms Lotila
7. 6. -67	Fredrik Lehto	ms Clio
"	Erkki Palisalo	ms Ritva
8. 6. -67	Anita Arola	ms Eva
"	Pekka Miettinen	ss Margarethe
"	Erik Karvinen	ms Paulin
"	Matti Kivistö	ms Sword
"	Matti Kivistö	ms Malla
9. 6. -67	Pauli Salonen	ms Fennia
"	Jarmo Tuuva	ms Susanna
10. 6. -67	Pentti Virolainen	ms Ilmatar
12. 6. -67	Hannu Niemelä	ms Signy
"	Ari Marttila	ms Wiiri
"	Else Luotonen	ms Olav
"	Rainer Andersson	ms Helios
13. 6. -67	Jorma Hänninen	ms Finnhanza
"	Mikko Saario	ms Ronny
"	Raimo Kettunen	ms Malmi
"	Tapio Suomi	ms Markus
14. 6. -67	Aulis Oikari	ss Atlas
"	Eero Erkkilä	ms Lancing
"	Olavi Makkonen	ss Master
"	Erkki Huuomonen	ms Charlie
15. 6. -67	Matti Ilonen	ss Bjarnia
16. 6. -67	Reino Liittola	ss Bore V
"	Jouko Siivonen	ms Actinia
17. 6. -67	Birgit Lehtovirta	ms Viking
"	Olavi Hämäläinen	ms Finnarrow
19. 6. -67	Viljo Mäkelä	ss Transdal
"	Rauno Suominen	ms Finn-Enso
20. 6. -67	Erkki Saario	ms Lena
21. 6. -67	Matti Kettunen	ms Marianne
"	Pertti Salomaa	ss Antares
22. 6. -67	Ake Söderlund	ms Finnhawk
"	Veikko Ekberg	ms Triton
"	Bjarne Rehn	ss Pallas
"	Bertel Virkkumaa	ms Adeny
25. 6. -67	Heikki Siipola	ms Inga
26. 6. -67	Jouko Härkönen	ms Argo
27. 6. -67	Eero Mutikainen	ms Finnarpino
28. 6. -67	Matti Valta	ss Rigel
"	Aaro Keuramo	ms Atalaya
"	Maija Lintala	ss Kari-Ragnar
"	Taisto Tiainen	ms Mistral
29. 6. -67	Lars Höglund	ms Inha
"	Pentti Kaukoranta	ss Maid
30. 6. -67	Pohto Mervi	ms Presto
"		ms Finlandia

Vapaina 30. 6. -67: Aarno Ahlgren, Jukka Heikinheimo, Martti Kaltto, Vilho Kauhanen, Pertti Keinänen, Heikki Kemppi, Helge Koskinen, Jukka Laitila, Keijo Lähti, Antti Merenheimo, Heikki Ojala, Timo Ojaniemi, Arvo Pyöhönen, Martti Reiman, Pekka Uotila, Osmo Viherälä, Reijo Virtanen, Reino Väänänen.

3. 7. -67	Esko Kallioniemi	ms Polar
"	Erkki Suikki	ms Finnfighter
"	Pekka Viirilä	ms Wihuri
4. 7. -67	Mikko T. Koskela	ms Lotila
"	Hugo Bollström	ms Margareta
"	Olavi Mustonen	ms Pollux
5. 7. -67	Arto Halonen	ms Finnhanza
"	Arvo Pyöhönen	ms Pohjanmaa
6. 7. -67	Sulo Lehti	ms Clio
"	Mauri Paulamäki	ms Nanna
7. 7. -67	Esko Hakala	ms Rekola
11. 7. -67	Martti Reiman	ms Finnforest
"	Veikko Viljamaa	ms Jurmo
12. 7. -67	Antero Lepistö	ms Araguaya
"	Asser Pätynen	ms Finnpartner
13. 7. -67	Vesa Hallivuo	ms Lauri-Ragnar
"	Olli Raikkala	ms Eva
14. 7. -67	Aarno Ahlgren	ms Valny
"	Jukka Heikinheimo	ms Finnulp
15. 7. -67	Into Laine	ss Bore
"	Harry Lindroos	ss Bore III
"	Esko Raatikainen	ms Baltic
15. 7. -67	Esko Tanskanen	ms Hebe
17. 7. -67	Smertsi Maja	ss Kristina
18. 7. -67	Aaro Orpana	ms Lotila
"	Arvi Poijärvi	ms Corona
"	Tapio Suokas	ms Lenny
"	Heikki Tuominen	ss Master
19. 7. -67	Reino Väänänen	ms Finnclipper
"	Osmo Viherälä	ms Esso Nordica
20. 7. -67	Simo Naala	ms Berny
"	Reijo Rimpiläinen	ms Arcturus
"	Paul Stenberg	ms Finlandia
22. 7. -67	Erkki Palisalo	ms Herakles
"	Seppo Turunen	ms Orion
24. 7. -67	Jorma Liikanen	ms Finnmaid
"	Seppo Puhakka	ms Castor
25. 7. -67	Matti Syrjänen	ms Hektos
"	Timo Ojaniemi	ss Sirpa
26. 7. -67	Sven Grims	ms Taurus
"	Kurt Österman	ss Kungsö
"	Aarno Sihvo	ms Lapponia
27. 7. -67	Matti Ilonen	ms Triton
"	Aarre Sihvo	ms Tervi
"	Martti Kaltto	ms sirius
28. 7. -67	Matti Koivu	ms Wisa
29. 7. -67	Olof von Troil	ms Holmia
31. 7. -67	Heikki Laitosalmi	ss Kastelholm

Vapaina 31. 7. -67: Esko Elo, Lauri Eskola, Maija-Liisa Järvinen, Vilho Kauhanen, Esko Kilpeläinen, Arvo Kinnunen, Heikki Kinnunen, Yrjö Lehtimäki, Lars-Greger Lundelin, Olavi Makkonen, Eino Mononen, Martti Myöhänen, Erik Nyberg, Kurt Skogström, Tuula Stenberg, Taisto Tiainen, Pekka Uotila, Runar von Zansen.

REDERIAKTIEBOLAGET

SALLY

Mariehamn

Tonnage	d.w.t.
m.s. Adeny	7750
m.s. Berny	7620
m.s. Dafny	7250
m.s. Havny	825
m.s. Helny	845
m.t. Dalny	24380
m.t. Gunny	17260
m.t. Jenny	12970
m.t. Lenny	17460
m.t. Ragny	17310
m.t. Ronny	24380
m.t. Signy	15680
m.t. Solny	18475
m.t. Valny	18200