

VIEWS OF THE CONTENTS OF THIS ISSUE

— "Göteborgin radiokonferenssi — The Gothenburg Radio Conference". The article deals with the international conference of the Radio Officers' organizations, which was held under the auspices of the ITF in Gothenburg on April 22nd to 23rd. At the outset of the conference, the question of establishing a special division for radio officers within the ITF was studied. It was considered, however, that the matters concerning radio officers could best be handled in the Seafarers' Division of the ITF, where a smaller working group would meet to handle these matters when necessary. The primary question on the agenda of the conference was that of scrutinizing the proposals submitted by different countries for the purpose of modifying the Convention for Safety of Life at Sea. These proposals have been studied at the Safety Conference since 17th May last. Particular attention and definite condemnation was given to the proposal made by the governments of Sweden, Denmark and Norway, which suggested that the present regulations be so modified that vessels of 1600 gross tons and more, could carry radiotelephone instead of radiotelegraph equipment when sailing on certain waters (even North Sea

and English Channel). This proposal endangering the safety of all seafarers was strictly criticized in a resolution issued by the Gothenburg conference. — According to the information received from London shortly before the end of the Safety Conference, Sweden withdrew this proposal as a result of pressure by certain big countries; hence, the limit of 1600 tons will be maintained. The lower limit of 500 tons for radiotelephone will probably go down to 300 tons. Furthermore, it appears that all telephone vessels will have to be equipped with continuous loudspeaker watch on the bridge.

— The new regulations for working time at sea will enter into force on July 1st, 1960. On that date, the 45-hour week will be applied subject to certain exceptions on all vessels of more than 500 gross tons sailing in international service. The regulations also concern Finnish ship radio officers. These are discussed in detail under the headline "Radiosähköttäjien työehtosopimus tarkistettu".

— The new agreement for working conditions concerning aircraft radio operators was signed by Finnair and the Union on April 4th. According to the new agreement the salaries of the aircraft operators was increased by 3 per cent from March 1st, 1960.

— The former ship officer onboard m/t Pansio, Mr. John Erik Nyberg has been dismissed from the Union. He is entitled to apply for renewal of his membership on April 1st, 1961.

SIJAISPAIKKOJA LAIVOISSA

Todennäköisesti tulee kesälomasijaisista laivoissa olemaan tänä kesänä puutetta heinä-elokuun aikana. Tämän vuoksi pyydetään niitä maissa toimessa olevia radiosähköttäjiä, jotka ovat halukkaita vastaanottamaan tällaisia paikkoja, ottamaan yhteys Meripäälystövälitykseen osoitteella: Hietalahdenranta 15 A Helsinki, puh. 622 39 02. Ilmoitautuminen työnhakijoiksi tapahtuu erikoisella työnhakukaavakkeella, joita Meripäälystövälitys lähettää pyydettyä.

Hallitus

JÄSENMATRIKKELI

Kuten lehtemme edellisessä numerossa 2/60 mainittiin, on liitto lähettänyt jäsenilleen henkilötietokaavakkeen liiton 40-vuotisen toiminnan johdosta julkaistavaa jäsenmatrikkeliä varten.

Niitä jäseniä, jotka eivät vielä ole palauttaneet po. henkilötietokaavaketta, pyydetään lähettämään se liitolle kiireellisesti. Ellei joku jäsen ole vielä saanut kaavaketta, lähettää liitto sellaisen pyydettyä.

Hallitus

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Postiosoite: Hietalahdenranta 15 E 1, Helsinki
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 622 830 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

Tarmo Nuotio
Myllykallio 2, E 29., Helsinki, puh. 672 900

Varapuheenjohtaja:

A. Sinkkonen

Hallituksen jäsenet:

E. Koivisto, E. Tanskanen, A. Helin

Hallituksen varajäsenet:

E. Hallamaa, P. Mervi, J. Piispanen

V. Jyvä, I. Päivärinne

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja ja ilmoitushankkija:

A. Sinkkonen, Laajalahti, Suotorpantie 13,
puh. 40 57 03; toim. 61 201—144

Ilmoitushinnat v. 1960

	kerta-ilmoitus	vuosi-ilmoitus
Etusivu ja 1/2-sivu	10.000.—	annetaan
1/2-sivu	5.000.—	10 %:n
1/4-sivu	3.500.—	alennus
1/8-sivu	2.000.—	
Jäsenten "Osta pois"	400.—	

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

Tilaushinta mk 800.— vuodelta; irtonumero 150.—

Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä

Suomen Radiosähköttäjäliitto ry.



21. 11. 1920 — 21. 11. 1960



Radiosähköttäjä

N:o 3 1960 Kansainvälisten radiosähköttäjiä äänenkannattaja
Kesäkuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
11. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

Göteborgin radiokonferenssi

Huhtikuun 22—23 päivänä 1960 pidettiin Göteborgissa ITF:n (International Transport Workers' Federation) järjestämä kansainvälinen radiokonferenssi, johon oli saapunut radiosähköttäjäjärjestöjen edustajia kymmenestä eri maasta, nimittäin Belgiasta, Englannista, Hollannista, Japanista, Kreikasta, Norjasta, Ruotsista, Saksasta, Suomesta ja Tanskasta.

Konferenssin avasi Mr. D. S. Tennant (The British Merchant Navy and Airline Officers' Association'in pääsihteeri ja ITF:n Seafarers' Section'in varapuheenjohtaja). Konferenssin puheenjohtajana toimi Mr. H. O'Neill (The British Radio Officers' Union'in pääsihteeri) ja sihteerinä Mr. R. Santley (ITF:n Seafarers' Section'in sihteeri).

Aluksi käsiteltiin kysymystä erikoisen osaston perustamisesta ITF:ään radiosähköttäjiä varten. Katsottiin, että radiosähköttäjiä asiasta voidaan hoitaa ITF:ssä sen Merenkulkijain osastossa siten, että muodostetaan pienempi toimikunta joka tarvittaessa kokoontuu käsittelemään näitä asioita.

Toisena kysymyksenä oli alustava ehdotus uudeksi International Seafarers' Charter'iksi, jonka todettiin sisältävän joukon uusia laivojen radion käyttöön liittyviä pykälä. Asia tulee kuitenkin vielä perusteellisesti käsiteltäväksi seuraavassa ITF:n merenkulkijain osaston konferenssissa.

Tämän jälkeen ryhdyttiin käsittelemään niitä eri maiden tekemiä muutosehdotuksia ihmishengen turvaamista merellä koskevaan kansainväliseen sopimukseen, jotka tulevat käsittelemään alaisiksi Lontoossa toukokuun 17 päivänä 1960 alkavassa turvallisuuskonferenssissa. Erikoisen huomion ja ankaran arvostelun kohteeksi joutui Ruotsin, Norjan ja Tanskan hallitusten Lontoon turvallisuuskonfe-

rensille tekemä ehdotus, että nykyisiä määräyksiä radiolaitteiden pitovelvollisuudesta muutettaisiin siten, että 1600 rekisteritonnin bruttovetoisissa ja sitä suuremmissakin lastialuksissa voitaisiin määrätyillä alueilla — aina Pohjanmerta ja Englannin kanaalia myöten — radiosähkötyslaitteiden sijasta käyttää radiopuhelinta. Tätä kaikkien merenkulkijain turvallisuutta vaarantavaa kolmen pohjoismaan tekemää muutosehdotusta arvosteli Göteborgin radiokonferenssi erittäin ankarasti hyväksymässään julkilausumassa. Tulkoon mainituksi, että Lontoon turvallisuuskonferenssille on tehty myös toiseen suuntaan käyviä ehdotuksia asiassa. Niinpä Espanjan hallitus on ehdottanut nykyisen 1600 tonnin rajan alentamista 1000 ja Australia 750 tonniin radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuuteen nähden.

Hyväksymässään julkilausumassa Göteborgin radiokonferenssi vastusti jyrkästi kaikkien niiden muutosehdotusten hyväksymistä jotka on tehty v. 1948 hyväksytyn, ihmishengen turvaamista merellä koskevan kansainvälisen sopimuksen IV luvun 3. sääntöön ja joiden mukaan yli 1600 rekisteritonnin bruttovetoisissa lastialuksissa sallittaisiin määrätyillä aluevesillä liikennöitäessä käyttää radiosähkötyslaitteiden sijasta radiopuhelinta, jolloin suuressi vaarannettaisiin sekä ihmishenkien että omaisuuden turvallisuutta merellä. Nämä muutosehdotukset tuomittiin täysin epäoikeudenmukaisina ja takaperoisina, koska päinvastoin juuri sellaiset muutokset olisi hyväksyttävä jotka lisäävät turvallisuutta merellä, eivätkä huononna sitä. Jäsenjärjestöjä kehoitettiin saattamaan tämä konferenssissa hyväksytty jyrkkä kanta asiassa sekä maittensa hallitusten että laivanvarustajien tietoon ja lisäksi, että asianomaiset järjestöt esittäisivät vakavan ve-



Raha-asioiden hoito entistä helpommaksi

Teillä on nyt tilaisuus päästä entistäkin menestyksellisempään taloudenpitoon **Yhdyspankin uuden palkkatilin** turvin. Te voitte nimittäin avata **valuuttatilin palkkavarojanne** varten kaikissa seuraavissa vapaasti vaihdettavissa valuutoissa: DM, US\$, Can\$, £, Rkr, Nkr, Hfl, NF, Bfr, Lit ja OS. Voitte käyttää varoja vapaasti sekä markkamääräisiin suorituksiin Suomessa että vastaavasti ulkomaan valuutassa ulkomaille tapahtuviin maksuihin voimassa olevien määräysten puitteissa. Varustamonne maksaa tilillenne haluamanne suuruisen osan nettopalkkastanne.

Palkkatilin avaaminen

on erittäin yksinkertainen toimenpide: ilmoitatte vain varustamollenne henkilötietojenne (nimi, kotiosoite, syntymäaika, laiva) lisäksi, paljonko kuukausipalkkastanne siirretään talletettavaksi Yhdyspankin merimiesvaluuttatilille ja missä valuutassa tiliä pidetään. Teidän on tämän jälkeen vain allekirjoitettava ilmoituksenne omakätisesti ja lähetettävä se varustamollenne, joka puolestaan toimittaa sen edelleen Yhdyspankkiin.

Valuuttatiliä pidetään pankin pääkonttorissa, mutta sitä voidaan käyttää myös sivukont-

toissa. Myös entinen ns. markkamääräinen tili voidaan muuttaa nyt valuuttatiliksi. Jos Teillä on jo markkamääräinen tili Yhdyspankissa, mutta haluatte nyt muuttaa sen, voitte huomauttaa asiasta ilmoituksenne yhteydessä. Tällöin Yhdyspankki muuttaa tilin valuuttatiliksi.

Yhdyspankin valuuttatili helpottaa huomattavasti merellä työskentelevien raha-asioiden hoitoa. Teidänkin kannattaa ilmoittaa varustamollenne tilin avaamiseksi tarvittavat tiedot. Siten pääsette jo pian nauttimaan Yhdyspankin valuuttatilin eduista.



YHDYSPANKKI

Yhdyspankki suorittaa talletusvaroista kuuden kuukauden talletuksista nykyisin voimassa olevan 4½ %:n koron. Te voitte nostaa tililtänne kuukausipalkkastanne maksetun erän lisäksi kunkin kalenterikuukauden aikana valuuttaa 200.000 mk:n arvosta.

UUDET MERITYÖAIKASÄÄNNÖKSET

voimassa 1. 7. 1960 lukien

Neuvotteluissa toiselta puolen Merenkulun Työnantajaliiton ja toiselta puolen kaikkien merenkulkijajärjestöjen välillä on 27. 1. 1960 lopullisesti sovittu 45-tunnin työviikon soveltamisesta ulkomaanmerenkulussa. Tarkoituksena oli, että nämä uudet työaikamääräykset saatettaisiin lain muotoon jo 1. 7. 1960 mennessä. Eri syistä hallituksen esitys uudeksi merityöaikalaiksi on myöhästynyt siinä määrin, ettei asiaa koskeva laki astu voimaan vielä 1. 7. 1960. Sensijaan on kulu- van vuoden työehtosopimusneuvotteluissa asianosaisten kesken sovittu, että mikäli laki ei astuisi voimaan 1. 7. 1960, oltaisiin valmiit ryhtymään uusien säännösten soveltamiseen työehtosopimuksen muodossa.

Tämän sopimuksen perusteella astuu siis **45-tunnin työviikko voimaan 1. 7. 1960 lukien** kaikilla ulkomaanliikenteen aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 rekisteritonnia jäljempänä lähemmin ilmoitettuja poikkeuksia lukuunottamatta.

Allaolevat kommentaarit on laadittu viittauksi- neen edellämainitun hallituksen esityksen kulloinkin kyseessä oleviin pykäliin.

Heinäkuun 1 päivästä 1960 ovat näinollen seuraavat merityöaikasäännökset voimassa ulkomaanliikenteessä:

Yleistä (1 §)

Uudet merityöaikasäännökset ovat voimassa vain ulkomaanliikenteessä. Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuvassa liikenteessä sovelletaan eri määräyksiä. On syytä tässä huomauttaa, että ulkomaanliikenteen työaikasäännöksiä on sovellettava silloinkin, kun ulkomaanliikenteen alus tilapäisesti tekee matkoja Suomen satamien välillä, siis Suomen rajojen sisäpuolella.

Uudet määräykset eivät sääntele päällikön työaikaa. Jos konepäällikön ja yliperämiehen työtä ei ole jaettu vahtivuoroihin ei heidänkään työtään säännellä työaikasäännöissä. Tässä suhteessa ei siten ole muutosta tapahtunut.

toomuksen niiden maiden hallituksille jotka ovat ehdottaneet mainittuja huononnuksia turvallisuus-sopimukseen, että he peruuttaisivat nämä ehdotuksensa ennen Lontoon turvallisuuskonferenssin alkamista.

Edellä esitetyn mukaisesti ovat Ruotsin, Norjan ja Tanskan merenkulkijajärjestöt heti Göteborgin konferenssin jälkeen vedonneetkin asiassa maitten- sa hallituksiin esityksin, että heidän Lontoon tur- vallisuuskonferenssille tekemät ehdotukset 1600 tonnin rajan korottamisesta radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuuteen nähden peruutettaisiin.

Mainittakoon lopuksi, että Suomen virallisena kantana Lontoon konferenssissa on nykyisen 1600

Määritelmiä (2 §)

Erinäisiä uusia määritelmiä on otettu käyttöön. Siten **pyhäpäivällä** tarkoitetaan sunnuntaita tai muuta kirkollista juhlapäivää sekä itsenäisyyspäivää ja vapunpäivää.

Ulkomaanliikenne on liikennettä Suomesta ulkomaan satamaan tai ulkomaan satamien välillä.

Lähiliikenne tarkoittaa liikennettä Itämerellä ja Pohjanmerellä Irlanti ja Englanti siihen luettuina.

Kaukoliikenne on lähiliikennettä etäisempää liikennettä.

A. Varsinainen työaika aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 rekisteritonnia kun on kysymys merimiehestä, jonka laivatyö on jaettu vahtivuoroihin tai joka kuuluu radiohenkilökuntaan (4 § 1 mom. 5 § 1 mom. ja 7 § 1 mom.)

1. Arkipäivänä

Varsinainen työaika on 8 tuntia vuorokaudessa vähintään 500 bruttorekisteritonin aluksessa kun on kysymys kansi- ja konepäällystöstä sekä kansi- ja konemiestöstä, jonka laivatyö on jaettu vahtivuoroihin, tai kyseen ollessa radiosähkötöistä. Tämä on voimassa aluksen ollessa merellä, sen saapuessa satamaan, sen lähtiessä sieltä sekä myös satamavuorokautena.

Työaika on satamavuorokautena sijoitettava klo 6 ja klo 18 väliselle ajalle.

Jos sanottu tuntimäärä — 8 tuntia — ylittää, syntyy ylityö. Tämä on sääntö. Tästä säännöstä on kolme poikkeusta aluksen ollessa merellä tai lähtö- ja saapumisvuorokautena:

- a) turvallisuuspalvelu, josta on määrätty 12 §:ssä ja se koskee myös satamavuorokautta;
- b) suojakannellisessa aluksessa, jossa lähiliikenteessä sovelletaan kaksivuororajastelmää voidaan jatkuvasti sitä soveltaa vaikkakin aluksen bruttovetoisuus suojakansitilan sulkemisen takia ylittää 500 rekisteritonnin (pientonnistosopimuksen 3 §);
- c) bruttovetoisuudeltaan 500 ja 1000 rekisteritonin välillä olevissa aluksissa, joita käytetään

tonnirajan säilyttäminen ennallaan siitä huolimatta, että Suomen Laivanvarustajain Yhdistys oli asianomaisille Suomen viranomaisille ehdottanut näiden määräysten muuttamista Ruotsin, Norjan ja Tanskan hallitusten tekemien ehdotusten mukaisiksi.

E. K.

Lontoon meriturvallisuuskonferenssi ei ole vielä päättynyt näitä rivejä kirjoitettaessa, mutta sieltä kantautuneet huhut kertovat Ruotsin peruuttaneen kuulun ehdotuksensa eräiden suurvaltojen painostuksesta, joten 1600 brtn raja tulee säilymään. Aikaisempi 500 brtn puhelinlaivojen alaraja laskee todennäköisesti 300 brt:hen ja niille tulee jatkuva kovaäänispäivystys komentosillalle.

itämerenliikenteeseen voidaan myös soveltaa kaksivuororajastelmää, konepäällystön osalta edellytetään tällöin, ettei konetehto ylitä 1.200 IHV:aa (pientonnistosopimus 3 § 2 mom.).

2. Pyhäpäivänä (6 § 1 mom. 7 § 1 mom.)

Varsinainen työaika on myös pyhäpäivänä 8 tuntia aluksen ollessa merellä tai sen lähtiessä satamasta tai saapuessa satamaan. Työn laatu on kuitenkin rajoitettu niinkuin 6 §:n kahdeksassa eri kohdassa tarkemmin on määrätty.

Pyhätyökorvausta koskeva määräys on 1. 7. 1960 lukien otettu työehtosopimuksiin. Tämä ei aiheuta muuta asiallista muutosta kuin että aikaisempien merityöaikasäännösten 9 §:n edellyttämä luontoisetujen korvaus on poistettu niissä tapauksissa, jolloin merimies aterioi ja asuu laivassa. Tämä merkitsee, että luontoisetujen rahakorvaus maksetaan täysiltä päiviltä vain milloin merimies pyhätyökorvauksen mukaista vapaa-aikaa nauttissaan ei aterioi aluksella. On suositeltavaa, että merimies, ennen alukselta poistumistaan, ilmoittaa talousosaston esimiehelle niistä täysistä päivistä, joi- na hän ei tule aterioimaan aluksessa. Milloin luontoisetujen korvaus tulee kysymykseen on korvauksen suuruudesta voimassa mitä merimiehen vuosilomalaissa siitä on säädetty. Pyhätyökorvausta ei makseta sellaiselta ajalta, joka jäljempänä osassa: D mainitun mukaisesti on korvattava vastikkeella.

Satamavuorokautena on varsinainen työaika pyhäpäivänä enintään 1 tunti ja on se sijoitettava klo 7 ja 9 väliselle ajalle. Tällöin saadaan teettää vain tavallisesti esiintyviä juoksevia tehtäviä ja helpompaa puhdistustyötä. Viimeksimainitussa suhteessa ei siis ole muutosta tapahtunut.

B. Päivämiehen varsinainen työaika kaikissa aluksissa. (8 §).

Päivämiehen työaika on 8 tuntia vuorokaudessa ja 45 tuntia viikossa. Kaikki ylimenevä työ (lukuunottamatta turvallisuuspalvelua) on ylityötä. Päivämiehen ei myöskään sovelleta vastiketta koskevia määräyksiä, koska hänen viikottainen työaikansa on vahvistettu 45 tunniksi.

Arkipäivänä on päivämiehen varsinainen työaika sijoitettava klo 6 ja klo 18 väliselle ajalle aluksen ollessa merellä tai satamavuorokautena, ellei toisin ole sovittu.

Pyhäpäivänä aluksen ollessa merellä voidaan päivämies velvoittaa korkeintaan 1 tunnin laivatyöhön kuten entistenkin määräysten mukaan. Saapumis- ja lähtövuorokautena päivämies on velvollinen suorittamaan niitä töitä, jotka on määritetty 6 §:ssä, yhteensä enintään 8 tuntia. Tämä ei merkitse muutosta verrattuna tähän asti voimassa olleisiin määräyksiin. Huomautettakoon, että viikottainen varsinainen työaika ei tällöin tietenkään saa ylittää 45 tuntia.

C. Taloushenkilökunnan varsinainen työaika kaikissa aluksissa. (9 §).

Varsinainen työaika sekä arkipäivänä että pyhäpäivänä on 8 tuntia aluksen ollessa merellä tai sen lähtiessä satamasta tai saapuessa satamaan. Tästä säännöstä tehdään poikkeus vain matkustaja-alusten kohdalla, joissa työaika on 9 tuntia 14 tunnin jakson aikana.

Satamavuorokautena varsinainen työaika on myös 8 tuntia kuitenkin niin, että työaika lauantaina on enintään 6 tuntia ja pyhäpäivänä enintään 5 tuntia.

Viimeksimainitusta säännöstä tehdään taas poikkeus matkustaja-alusten kohdalla. Jos näet matkustaja on aluksessa, sen ollessa satamassa, on varsinainen työaika 9 tuntia 14 tunnin jakson aikana, eli siis samoin kuin merellä sekä lähtö- ja saapumisvuorokautena. Jos matkustajia ei ole aluksessa on varsinainen työaika 8 tuntia 12 tunnin jakson aikana. Sellaisena satamavuorokautena, joka on lauantai tai pyhäpäivä varsinainen työaika matkustaja-aluksessa ei saa ylittää 5 tuntia, ja pyhäpäivänä voidaan vain keittiö- ja tarjoiluhenkilökuntaa velvoittaa suorittamaan laivatyötä varsinaisena työnä.

On syytä tässä yhteydessä huomauttaa, että taloushenkilökunnan pyhätyötä korvattaessa, pyhäpäivän 5-tunnin varsinainen työaika oikeuttaa 1. 7. 1960 lukien 5/8 päivän pyhätyökorvauksesta.

Taloushenkilökunnan varsinainen työaika on sijoitettava klo 6 ja klo 19 väliselle ajalle arkipäivänä kuitenkin niin, että lauantaina ja pyhäpäivänä, jolloin alus on satamassa, se on sijoitettava klo 6 ja klo 15 väliselle ajalle.

Tässäkin suhteessa matkustaja-alukset muodostavat poikkeuksen. Varsinainen työaika on näet niissä sijoitettava aluksen ollessa satamassa, milloin matkustajia ei ole aluksessa, ennen klo 19. Muuta rajoitusta ei ole.

Osittain uusi määräys sisältyy 10 §:ään. Siinä sanotaan, että taloushenkilökunnan varsinainen työaika on sijoitettava päällikön etukäteen vahvistaman työjärjestyksen mukaisesti. Uutuus on, että päällikön on neuvoteltava työjärjestyksestä talousosaston esimiehen kanssa ja se on pantava julki työpaikalla.

D. Vastike (11 §)

Koska usein on mahdotonta supistaa aluksessa palvelevien työaikaa — tämä koskee esim. tapusta, jolloin alus on merellä vähintään yhden viikon — on ollut pakko turvautua ns. **vastikkeeseen**. On vahvistettu, että milloin varsinainen työaika viikossa ylittää 45 tuntia on tältä varsinaisen työajan ylimenevältä osalta suoritettava vastike. Tämä määräys, joka sisältyy 11 §:ään on meillä uusi ja voidaan sanoa, että näin syntyy kolme erilaista työaikaa nimittäin: a) varsinainen työaika, b) vastikeaika ja c) ylityö-aika. Kun varsinainen työaika yleensä on 8 tuntia vuorokaudessa ja viikottainen työaika siten aluksen ollessa merellä on 56 tuntia, on 45 ja 56 tunnin välinen aika vastikeaika.

Tällainen vastikeaika on voimassa sellaiseen merimieheen nähden, jonka laivatyö on jaettu vahtivuoroihin aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 rekisteritonnin ja radiohenkilökuntaan nähden. Poikkeuksen tästä muodostavat pientonnistosopimuksen piiriin kuuluvat eräät alukset (kts. jäljempänä: E). Mitä tulee taloushenkilökuntaan on laskemisperusteeksi otettu kahden viikon jakso. Taloushenkilökunnan vastikeaika on siten kaikki se varsinainen työaika, joka ylittää

Radiosähkötäjien työehtosopimus tarkistettu

SPARKS BY SPARK

Merenkulun Työnantajaliitto ja Suomen Radio-sähkötäjiliitto ovat sopineet siitä, että vuoden 1960 sopimukseen, joka koskee ulkomaanliikenteessä kulkevilla suomalaisissa konealuksissa palvelevien radiosähkötäjien palkkaus- ja työehtoja tehdään 27. 1. 60 allekirjoitetun työaikaa ym. koskevan pöytäkirjan edellyttämät muutokset. Edellämainittujen muutoksien ja 4. 2. 60 allekirjoitetun työehtosopimuksen mukaan on sanottu työehtosopimus 1. 7. 1960 lukien näin kuuluva:

Asiapuolek sopivat täten, että vuoden 1959 työehtosopimus, jota tässä kutsutaan painetuksi sopimukseksi, jää edelleen voimaan allamainituin lisäyksin ja muutoksin:

Alkulause: kuten painetussa sopimuksessa.

1 §

Tammikuun 1 pstä 1960 alkaen ovat radiosähkötäjien peruspalkat seuraavat:

Palv. vuotta	A. Lastialuksella	B. Lastialuksella, jolla säännöllisesti kuljetetaan matkustajia	C. Matkustajialuksella
0—1	41.700:—	43.200:—	45.000:—
1—3	48.900:—	50.500:—	52.200:—
3—6	52.100:—	53.400:—	55.400:—
6—9	54.700:—	56.100:—	58.200:—
9—12	59.000:—	60.300:—	62.500:—
12—15	61.500:—	62.800:—	65.100:—
15—20	64.700:—	66.100:—	68.000:—
20—	68.600:—	69.900:—	72.300:—

1 §:n muut kohdat: kuten painetussa sopimuksessa.

90 tuntia kahden viikon jakson aikana aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 rekisteritonnia.

On syytä huomauttaa, että ylityö tietenkin syntyy jos varsinainen työaika jonakin päivänä ylitetään.

Vastike annetaan laivanisännän harkinnan mukaan

- 1) vapaa-ajan muodossa satamassa,
- 2) pidentämällä vuosilomaa, tai
- 3) rahakorvauksena.

Vapaa-ajan tulee vastata sitä tuntimäärää varsinaisesta työajasta, joka ylittää 45 tuntia tai vastaavasti 90 tuntia (taloushenkilökunta). Vuosiloman pidentäminen voi siis myös tulla kysymykseen. Jolleivät olosuhteet salli tällaista järjestelyä voidaan vastike palveluksen kestäessä maksaa rahana, jolloin 8 tunnin vastikeajasta maksetaan yhden päivän rahapalkka (1/30 peruspalkasta mahdollisine ikälisineen). Luontoisetujen rahakorvaus maksetaan vain milloin merimies vapaa-aikaa nauttiessaan ei aterioi aluksessa, niin myös vuosiloman yhteydessä. Milloin luontoisetujen rahakorvaus tulee kysymykseen, on kor-

2—10 §§

Kuten painetussa sopimuksessa.

11 §

Mom. 1: kuten painetussa sopimuksessa.

Mom. 2: kohta 1: kuten painetussa sopimuksessa.

Mom. 2 kohta 2: kuten painetussa sopimuksessa lukuunottamatta suluissa olevaa huomautusta (Huom. työaikamääräysten §§ 10 ja 12), joka muutetaan kuuluvaksi (Huom. uusien merityöaika-säännösten 12 ja 14 §§).

Mom. 2 kohta 3: kuten painetussa sopimuksessa.

Mom. 2 kohta 4: painetun sopimuksen po. kohta poistetaan.

Viimeinen kappale: kuten painetussa sopimuksessa.

12 §

Painetun sopimuksen puolivapaapäiviä koskeva määräys kumotaan ja tilalle otetaan 12 §:ksi seuraava määräys:

Pyhäpäiväkorvaus. Laivan tultua satamaan annetaan radiosähkötäjälle pyhäpäivänä merellä tehtyyn työhön käytettyä aikaa vastaava vapaa-aika satamassa.

Vapaa-aika voidaan kuitenkin joko kokonaan tai osittain laivan isännän harkinnan mukaan korvata

1. antamalla vuosilomaa vastaavasti pitempi aika, tai

2. suorittamalla palkka, jolloin yhden vuorokauden vahtipalvelu merellä pyhäpäivänä korvataan päivän rahapalkalla; milloin pyhätöitä on

vauksen suuruudesta voimassa, mitä merimiesten vuosilomalaisissa on säädetty (vrt. tässä kohden edellä kohdassa 3 olevaa selostusta koskien pyhätyökorvausta).

On paikallaan tässä yhteydessä merkitä muistiin, että työehtosopimusten sisältämä puolivapaa-päivä tämän järjestelyn kautta on poistettu. Vielä on todettava, että merimieslain 51 § 3 mom:n nojalla merimiehen saama puolivapaa-päivä on vähennettävä siitä ajasta, jolta vastike annetaan. Tämä merkitsee käytännössä, että jos jollakin on esim. 12 tuntia vastikeaikaa kuukaudessa, on tästä ajasta vähennettävä se puolivapaa-päivä (= 4 t.), jonka merimies sanotun lainkohdan nojalla on nauttinut. Jos taas sattuisi, ettei merimies olisi ansainnut vastikeaikaa on tietenkin merimieslaissa säädetty puolivapaa-päivä annettava laissa säädettyin edellytyksin.

E. Työaika aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500 rekisteritonnia ja suojakannellisessa aluksessa eräissä tapauksissa sekä 500—1000 br.r.tonnin aluksessa itämerenliikenteessä (4 § 2 mom. 16 § ja pientonnistosopimus).

Chief-stuerttien kormyttelyssämme läksimme alun perin väärin aseim liikkeelle, karhupyssy kädessä oravajhtiin. Toisekseen ampuilimme hätäillen. Tavalla, mikä koski kipeästi koko stuerttikuntaan. Valitettava vahinko sattui, ja pyydämme sitä anteeksi. Sillä tiedämmehän sekä myöskin myön-nämme stuerttikunnastakin löytyvän joitakin varsin rehellisiä ja laatuksiakin yksilöitä, jotka ovat arvol-liset käyttämään miesten housuja. Niinkuin löytyy

tehty vähemmän kuin kokonainen työpäivä suori-tetaan suhteellinen osuus rahapalkasta.

Pyhätyökorvausta ei kuitenkaan suoriteta sel-laiselta päivältä jolta radiosähkötäjä on oikeutettu vastikkeeseen uusien merityöaika-säännösten 11 §:n 2 mom:n nojalla.

13—24 §

Kuten painetussa sopimuksessa.

25 §

Tämä sopimus on voimassa joulukuun 31 päi-vään 1960 ja senjälkeenkin vuoden kerrallaan, jollei osapuoli sitä irtisano.

Irtisanomisaika on 2 kuukautta ja on osapuol-ten, jos sopimus jommaltakummalta puolelta on irtisanottu, viimeistään marraskuun 10 päivänä vastapuolelle annettava kirjallinen muutosehdotus ja on neuvottelut aloitettava viimeistään 15 päi-vänä marraskuuta.

Pöytäkirjamerkintöjä

Painetun sopimuksen pöytäkirjamerkintä 4 ku-motaan ja painetun sopimuksen pöytäkirjamarkin-nät 1, 2, 3, 5 ja 6 merkitään vastaavasti 1, 2, 3, 4 ja 5.

F. Yhtenäisiä määräyksiä ulkomaanliikenteen aluksille.

Kuten tähänkin asti ovat turvallisuustyötä ja ylityötä koskevat määräykset edelleen voimassa. Turvallisuuspalveluksesta ei makseta eri korvausta. Tämä palvelus voi tulla kysymykseen vain 12 §:ssä säädettyissä tapauksissa.

Mitä ylityöhön tulee voidaan merkitä, että nii-hin poikkeuksiin, jotka koskevat ylityötuntien määrän ylittämistä, on liitetty eräs uusi määräys, jossa selvästi sanotaan, että aluksen turvallinen ja tehokas kulku muodostaa laillisen syyn 18 ylityö-tunnin ylittämiseksi. Säännös on lainattu asiaa koskevasta kansainvälisestä sopimuksesta.

Mitä ylityökorvauksen suuruuteen tulee ei ole muutosta tapahtunut.

Terminologinen uutuuus on **työaikapäiväkirja** ai-kaissaman ylityöpäiväkirjan asemesta. Jokainen aluksessa palveleva on oikeutettu ottamaan jäljen-nöksiä tästä päiväkirjasta kuten myös muutoin saamaan tietoa sen sisällöstä.

Huom! Merityöaikalain määräykset painet-tuina lienevät jo käytettävissänne.

meistä sähköttäjistäkin. Haluamme tähdentää sitä, ettei meillä henkilökohtaisesti, sen enempää kuin muillakaan aktiivisilla merenkulkijoilla ole sinänsä mitään talouspuolen esimiestä vastaan, joka hän-kin on varsin tarpeellinen toimenhaltija laivassa. Mutta sitä enemmän meillä on sitä stuerttien **hen-keä** vastaan, mikä pyrkii lentelemään korkeammalla kuin mitä siivet kantavat sekä rikkomaan törmäi-lyllään laivayhteiskunnan rauhallisen elämänmenon. Tämä lieneekin ollut suurimpana kiihokkeena kir-joittelullemme, me kun mielimme luontomme pa-kosta närkästyä heti, kun lähettyvillämme veku-tellaan ja vehkeillään ja vaurioitetaan yhteistä hy-vää. Toisena syynä torveiluamme on ollut oma-kohtainen kokemus stuerttien liiallisesta virkaintoi-suudesta. Meitä sekä iältä että merikokemuksesta nuoremmat stuertti-poikaset kun ovat yritelleet kohdella meitä kuin suoraan koulun penkiltä vast-ikään tullutta nuorukaista, jopa hypähtää nenäl-lemmekin. Sitä emme tietystikään ole kyennyt sietämään, vaikka olemmekin rauhallisen miehen maineessa. Emme kuitenkaan ole alentunut mihi-kään halpaan rähinöintiin, vaan olemme tyytynyt antamaan sanan sanasta. Sinä kautena, minkä olemme oleksinut tässä nykyisessä uivassa kodis-samme, on silmiemme editse vaeltanut tusinan verran stuertteja, joista on löytynyt joko kolme taikka korkeintaan neljä velvollisuudentuntoista, rehellistä ja laatuksaa miestä. Heitä mielihyvin muistellemme, kuten hyviä ja luotettavia tovereita aina muistellaan.

Odotellessamme sitä päivää, jolloin ainakin säännöllisessä reittiliikenteessä purjehtivissa aluk-sissa löytyy joko purseri tai konttorityttönen, olemme kirjoittelullemme yrittänyt aikaansaamaan jonkinlaisen oikeudenmukaisen työnjaon moninais-ten "kirjoitustehtävien" suorituksessa. Olemme vii-den ja puolen vuoden ajan yrittänyt työskennellä siten, että olemme asettanut varsinaiset ammat-titehtävämme etualalle, muut hommat taka-alalle. Olemme toisin sanoen yrittänyt ennen mitään muuta täyttää velvollisuutemme sähköttäjänä, joksi olemme koulutettu ja laivaan pestattu. Paitisi että olemme tehnyt siten tuntomme pakosta, on meillä ollut voimassa olevien työehtosopimusten mukai-nen oikeus siihen. Vaikka palkkalistan laadinta ja tullilistojen rakentelu ovatkin tärkeitä tehtäviä, on ihmishengen turvaaminen merellä jokaiselle sähköttäjälle niitäkin tärkeämpi velvollisuus. Ar-voisille virkaveljillemme haluamme tässä yhtey-dessä muistuttaa, ettei tämä velvollisuutemme ra-joitu yksinomaan omaan toimintavalmiuteemme omalle laivalle sattuneessa onnettomuustapauksessa, vaan se ulottuu mahdollisimman tarkkaan hätä-merkkien kuunteluun sekä avunantoon toisille. Toisillakin kun on ihan yhtä kallis henki kuin meillä itsellämme, ja olemme velvolliset ulot-tamaan turvallisuuspalvelun toisiinkin. Kun nyt omasta kokemuksestamme voimme sanoa ylimää-räisten kirjoitustehtävien niiden nykyisessä laajuu-dessa häiritsevän pahasti huolellista kuuntelupal-velua, niitä kun on **pakko** ajoittain suorittaa radio-vahdinkin aikana, olemme ryhtynyt kysymystä kä-sittelemään. Lisäylykkeenä tähän on ollut se, että olemme saanut havaita työnantajamme suhtautuvan meihin penseästi vain sen takia, että olemme roh-jennut työskennellä voimassa olevien sopimusten mukaisesti. Meidän on annettu ymmärtää, et-temme olekaan hyvä sähköttäjä, kun asetamme

Radiosähkötäjä
AHTI A. MÄKELÄ
50-vuotias



Ahti A. Mäkelä

Kesäkuun 19 päivänä 1960 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Ahti Anttoni Mäkelä. Hän on syntynyt Kotkassa. Käytyään 5 luokkaa Terijoen yhteiskoulua hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 1. 6. 1934, josta alkaen hän on ollut SR:n jäsenenä. Lukuunottamatta jatkosodan aikaa vuosina 1941—44, jolloin hän oli radioaseman päällikkönä tykistössä, on radiosähkötäjä Mäkelä toiminut v 1934 alkaen yhtäjaksoisesti laivaradiosähkötäjänä seuraavissa laivoissa: Wiima, Wiides, Wirta, Wisa, Kaste, Kaisaniemi, Rissa ja Pansio. Kuluvan vuoden alusta lukien hän on edelleenkin t/a Pensan radiosähkötäjänä.

Parhaimmat onnentoivotuksemme merkkipäivän johdosta.

RADIOSÄHKÖTÄJISTÄ
RANNIKKORADIOASEMILLA

Ottaen huomioon, että rannikkoasemille sähkötäjät tulevat kauppalaivaston piiristä, on esim. mainittuihin virkoihin asetettavat pätevyysvaatimukset siten merkityksellisiä myöskin merellä toimiville virkaveljille. Samalla kun korkeat pätevyysvaatimukset nostavat koko ammattikunnan tasoa ja arvonantoa, on niillä palkkaluokitteluun aivan ratkaiseva merkitys. Ne olisi siis **virallisestikin** saatava samalle tasolle kuin mitä käytännössä, jokapäiväisessä viranhoidossa tulee kysymykseen. Tuntuu siltä, että "eräillä tahoilla" ei olla lainkaan selvillä siitä mitä sähkötäjältä rannikkoasemalla todellisuudessa vaaditaan. Huvittavana esimerkkinä mainittakoon, että erälle rannikkoasemallemme "tarjottiin" (oikein vakavassa mielessä) nyttemmin työttömäksi jääviä puhelinvälittäjiä. Kun tämä lanka-puhelinvälittäjä joutuu hoitamaan esim. hätäliikennettä (sähkötyspuolen sivuutamme ilman muuta), voimme kaikei kuvitella millainen "farssi" siitä syntyisi. Jos ei ole aavistustakaan englannin — enempää kuin muunkaan — kielisestä merisanastosta, eikä yleensääkään elämästä merellä, ei riitä mahdollinen muutaman englanninkielisen termin osaaminen. Ehdoton edellytys menestykselliseen työskentelyyn laivojen kanssa on tyydyttävä meri-englannin taito ja merielämän tuntemus. Erityisesti se pätee kysymyksen ollessa poikkeuksellisista tapauksista, kuten juuri hätäliikenne.

Yleensäkin on radiosähkötäjä jokapäiväisessä työssään kansainvälisen "raadin" edessä, mutta erikoisesti juuri hätäliikennettä hoitaessaan, "suuren hiljaisuuden" vallitessa hänen työskentelyään

Australia", matkan kestäessä yhtäjaksoisesti sata-seitsemäntoista vuorokautta. — Toinenkin suurttti. Hyvin tuntemani vanha könömäni taritsi meille vastineen mainitun lehden myöhemmässä numerossa. Se jo sisälsi melkoisesti asiaa, joskin sekin päättyi stuertheille luonteenomaiseen tuohitorvella töristelyyn. Emme katso tarpeelliseksi ainakaan tässä vaiheessa paljastaa julkisesti vaivaista persoonaamme, mutta lupaamme könömäni-Veljellemme tehdä sen kahdenkesken, esimerkiksi seuraavan kerran tavatessamme. Muuten, Brother, Sinä oletkin eräs Suomen kauppalaivaston parhaimmista stuertheista sekä myöskin varsin mukava mies muutenkin. Joo.

Varsin kiivaaksi kehittyneen sananvaihdon päätäksemme tahdomme lausua eräitä asiaa koskevia toivomuksia, mitkä jokuset voivat varteenottaa jopa neuvoina. — Älkää pyrkikö itsekkäistä syistä hyväksikäyttämään meriuraansa aloittavan nuoren sähkötäjän kokematuutta ja palveluallttiutta siirtelemällä hänen niskoilleen teille kuuluvia tehtäviä. Pyrkikää päinvastoin oman meri- ym. kokemuksenne pohjalta sekä reilusta toveruudesta autamaan hänet alkuun olosuhteissa, mitkä todellakin ovat hänelle uudet ja yllättävät. Vaikka aikaisemman merikokemuksen puuttuminen onkin sähköt-

seuraavat likimain kaikki Euroopan vesillä liikuvat laivat sekä maa-asemat. Tällöin tarvitaan sähkötäjiä, joka sujuvasti kykenee hoitamaan asiat eetterissä, mutta myös samanaikaisesti hätäliikenteen vaatimat monet ja kiireelliset muut toimenpiteet. Huonosti hoidettuna voivat seuraukset olla kohtalokkaita ja keho työskentely maallemme häpeäksi.

Nykyinen säännös, vaatimuksena I luokan radiosähkötäjän tutkinto, on aivan liian ylimalkainen eikä riittävä sinänsä. Vaatimuksiin olisi lisättävä valtion oppikoulun englanninkielisen lehtorin antama todistus ainakin tyydyttävästä mainitun kielen taidosta. Ymmärtää ja puhua vierasta kieltä radion välityksellä, huonon kuuluvuuden vallitessa, on toki toista kuin jutella naamat vastakkain tai lankapuhelimen välityksellä.

Lisäksi pakollinen laivapalvelu sähkötäjänä, vähintään Pohjanmeren liikenteessä, kahden vuoden ajan.

Suuret porukat saavat äänensä kuuluville palkka-asioissakin massojensa avulla. Meikäläisten piskuisen joukko voi sen tehdä vain saattamalla pätevyysvaatimukset korkealle, t.s. tosiasioita vastaaviksi. Vertailujen avulla eri virkarvhiemien välillä on mahdollisuus suorittaa palkkaluokitus. Mainittakoon, että esim. postin ja lennättimen ekspeditööri, joka aikaisemmin oli 2 plk. radiosähkötäjän kanssa samassa "palkkauskuppassa", on noussut sieltä pois jo ajat sitten. Tämän radiosähkötäjät mielihyvin suovat heille. Eri asia taas on, millä perusteilla radiosähkötäjiä sinne edelleen iätettiin. He suorittavat omien "langattomien" tehtäviensä lisäksi myös vastaavasti "langalliset", puhtaasti teknillisistä hommista puhumattakaan, joita esim. lähetinvikojen ilmaantuessa, kesken työskentelyn, kuumeisessa kiireessäkin joutuvat etsimään ja korjaamaan.

täjän suhteen valitettava seikka, ei sitä kuitenkaan voitane pitää hänen vikanaan? — Ottakaa huomioon, että sähkötäjän leipätyö on mitä suurimmassa määrässä hermohommaa, erinomaisen vaativaa kaikesta näennäisestä helppoudestaan huolimatta. Alkoholismi on, se taaskin todettakoon, ammattikuntamme kirouksena, mutta niin se tupaa olemaan stuerthienkin parissa. Mutta, sähkötäjät useinkin sortuvat juopottelemaan jo ammatinsa ja työnsä rakentamista syistä, kun taas stuerthit lankeavat loveen, ainakin useimmissa tapauksissa, joutilaaisuudessaan sekä siksi, kun heidän hyppysissään liikkuu liian runsaasti liian helposti ansaittuja pennosia. —

Vielä haluamme julkituoda sen, ettemme ole kormyrtelty stuerthjeja omaan laskuamme, vaan olemme puhunut suulla suuremmalla, koko laivayhteiskunnan puolesta. Sillä niinkauan kuin monet stuerthit pyrkivät olemaan ihmeellisempiä kuin ovatkaan, kun he sanokaamme viiden vuoden stuerthina olon jälkeen yhäkin kirjoittavat Vermouth'in Fermutti, Wahlqvist'in Walfisk, kun he kohtelevat alaisiaan ikäänkuin orjaväkeä, kun he torven töristelyllään yrittävät pelotella koko keskilaivaväkeä sekä lankeavat jopa laivan päällikön asiattomaan arvosteluun, kun he kaiken kukkuraksi jopa ovat

JAMES COOK
(Antti pakinoi)

Me olemme yleensä tottuneet pitämään kuuluisia merisankareita joko suurten mittain seikkailijoina tai suurina sotapäällikköinä. Ja yleensä he todellakin jompaa kumpaa ovat olleet. Edellistä lajia edustavat sellaiset nimet kuin Pizarro, Cortez, Morgan, Kidd ym., jälkimmäistä taas Drake, Nelson, Jellicoe jne. Hyvin monet ovat olleet kumpaakin aina tilanteen vaatimusten mukaan.

Mutta on merten historiaan moni siviilimieskin ehtinyt nimensä lähtemättömästi piirtämään — Magellanes, Kolumbus ja kirkkaimpana tähtenä tietysti James Cook, joka viimeksimainittu purjehti maailman merillä systemaattisesti etsien tarkoin määrättyjä kohteita. Jos hän siinä sivussa

Lennätinlaitoksessa henkilökunta yleensä saa ammattikoulutuksensa valtion kustannuksella ja virkavuodet lasketaan jo harjoitteluasteelta. Radiosähkötäjät kustantavat ammattikoulutuksensa itse, eikä meripalvelusta saa mitään virkavuotia. Sen lisäksi ovat ylenemismahdollisuudet olemattomat.

Kaikki edellämainitut pätevyysvaatimukset pitäisi sovittaa myöskin asemanhoitajiin. Kuitenkin olisi mitä tärkeintä, että hän hallitsee radiotekniikan siinä määrin, että pystyy nopeasti paikallistamaan laitteissa esiintyvät viat ja tarvittaessa ne myöskin korjaamaan. Tämä siis asemilla, missä ei varsinaista teknikkoo ole.

Jussi

sähkötäjävelvollisuutemme etualalle kirjoitustehävien rinnalla. — Well, palataksemme alkuperäiseen asiaan, stuerthi G:n meille tarkoittama vastine, joka näki päivänvalon Merimies-lehden viime tammikuun numerossa, sisälsi kauttaaltaan senlaatuista läp'läp'ää, ettei sen ruodinnalle kannata vähäisiä palstatiloja tuhjata. Parhainta, jos niin sanoisimme, siinä oli maininta komplekseista, mitkä kirjoittaja arveli meidän henkilökohtaiseksi riaksaksemme. Tähän haluamme vastata, että olemme iän kasvaessa kasvanut itse irti komplekseista, mitkä käsityksemme mukaan ovat juuri stuerthikunnan erityisenä piirteenä ja kiusana. Emmekä malta olla tässä yhteydessä mainitsema, että merimiesuramme alkoi erällä armaan syntymaamme isolla järvellä ollessamme vasta alun toisella kymmenellä. Vaikemme tiedäkään ko. stuerthi-Veljemme ikää, arvelemme hänen heilutelleen kehossa töppösiään silloin, kun me jo seilasimme ensimmäiset seilauksemme avoveneellä ja omin käsin neljästä nisivauhosäkiästä värkätyllä purjeella, missä neljässä eri-paikassa luki isoin kirjaimin: Herkku granular. — Ja Veljemme mahdollisesti vasta katseli kuvakirjasta oikeiden syvänmeren purjealusten kuvia, kun me jo työskentelimme kolmimastoparkissa junkkina matkalla "down to

valmiit ammattitaitomaisessa rahan ahneudessaan peltämään sekä työnantajaansa että omia laivavovereitaan, me päästämme äänemme kuuluviin. Jos meitä sen tiimalta arvostellaan, ja jos meitä sen takia jostakin syytetään, well — antaa tulla vaan. — Ja vieläkin, emme milloinkaan kykene näillä vaivaisilla tarinoillamme vahingoittamaan Suomen Merimiesunionin arvovaltaa ja mainetta siinä määrin kuin sen omat jäsenet, stuerthit nykyisenlaatuaisella elämäntyyllillään laivayhteiskunnan puitteissa. — Kun nyt muun mukavan ohessa aloitetaan stuerthien ammattikoulutus Suomen Ankan siipien suojassa, pantakoon vihdoinkin ihan erityistä painoa stuerthien kieliopetukselle sekä asetettakoon vähin erin koulutuksen tavoitteeksi riittävän vaativa loppututkinto, minkä suoritus näkyy pätevällä paperilla. Älköönkä unohdettako koulutuksessa psykologian oppitunteja tarkoituksessa valistaa stuerthjeja niiden ihmisten käsittelyssä, jotka heidän komentoonsa joutuvat. Stuerthinkin ammatti on loppujen lopuksi sekä tärkeä että vaativa, ei se ole yksinomaan esimies- ja upseeriasemalla rehentelyä eikä äkkirikastumista keinolla millä hyvänsä.

Yes

sattumaltakin tuli eräisiin paikkoihin, on vain luonnollista.

Kuten niin moni muu kuuluisa merimies — itse asiassa lähimain jokainen heistä — ei Cook ollut alunperin suvultansa suurta. Sivumennen sanoen näyttää siltä, että valtaosa niistä, jotka ovat merillä kuuluisuutensa saavuttaneet ovat joutuneet merille sattumalta ja karattuaan oloista, missä eivät poikavuosiinaan viihtyneet.

Alunperin James Cookistakin piti tulla kaupias — sitä varten hän palvelikin puotipoikana muutamassa vaatimattomassa maalaikaupassa. Häntä eivät vähääkään viehättäneet kankaat ja suola ja silli ja tavanomainen rikkama. Vuoden päivät hän tuota elämää kesti, sitten sai luonto voiton ja hän karkasi. Köyhällä karkulaisella ei noihin aikoihin, 1700-luvun loppupuolella ollut paljonkaan mahdollisuuksia. Ainoa, missä aina miehiä tarvittiin oli laivasto. Ja satamaan johti nuoren Jamesinkin tie. Ja siitä sitten urkeni loistava ura.

Vaikka James Cook palvelikin jonkun aikaa Englannin sotalaivastossa, oli hän kuitenkin ennenkaikkea siviilimies. Häntä kiinnostivat tavattomasti kaikki tieteet ja hänen purjehduksiinsa onkin ennenkaikkea pidettävä nimenomaan tieteellisinä tutkimusmatkoina. 1700-luvulla oli käsitys maapallosta jo kiteytynyt varsin tarkkoihinkin ja todenmukaisiin tietoihin. Satuihin hirviöistä ja muista koiranakuonolaisista ei enää uskottu. Mutta paljon oli vielä kartalla valkeita läiskiiä, jotka ärsyttivät uteliaita ja yritteliäitä miehiä. Yksi heistä oli Cook.

Puolivälissä kolmeakymmentään oli James Cook jo kohonnut perämieheksi ja pääsi todenperään näyttämään taitojaan. Matkallaan Pohjois-Amerikkaan hän laati niin tarkkoja ja luotettavia karttoja St. Lawrence-joesta, Labradorista ja New Foundlandista, että hän niiden perusteella yhdellä iskulla tuli kuuluisaksi.

Todelliset leijonankyntensä Cook sitten pääsi näyttämään vuonna 1769, jolloin taivaalla tapahtui kummia. Silloin nimittäin planeetta Venus kulki auringon yli ja tiedemiehet halusivat tehdä mahdollisimman tarkkoja havaintoja tapahtuman aikana saadakseen määrätyn auringon ja maan tarkan etäisyyden. Parhaaksi havaintopaikaksi keksittiin Tahiti ja kuninkaallinen maantieteellinen seura varusti sinne retkikunnan. Tämän retken johto uskottiin Cookille, joka jo silloin oli varsin kuuluisa mies. Ja tuskinpa tehtävään parempaa miestä olisi voitu valita. Hänelle annettiin erinomainen, 370 kantoinen alus 'Endeavour' ja osoitettiin jopa suorastaan pikkumaista tarkkuutta Cook henkilökohtaisesti valvoi sen varustamista. Elokuun 26 p:nä 1768 lähti alus Plymouthista ja saapui Tahitiin seuraavan huhtikuun 13 päivänä. Aluksella oli mukana paitsi tähtitieteilijöitä myös muita tiedemiehiä, kasvi- ja eläintieteilijöitä ja sen sellaisia. Itse Cook, vaikka ensisijassa olikin tähti- ja maantieteilijä, oli äärettömän kiinnostunut myös kaikesta muusta, mikä tieteelle haiskahti.

Kolme kuukautta Cook viipyi Tahitilla ja tiedemiehet tähtiselivät tähtiä sydämensä kyllyydestä saadenkin niin erinomaisia havaintoja, että ne olivat pitkän aikaa perusteina kaikille laskelmille mitä auringon etäisyyteen maasta tulee. Cook puolestaan tutki perusteellisesti alkuasukasten tapoja. Ja kun lähdön hetki koitti, seurasi mukana muuan

Tupia-niminen päällikkö, joka myöhemmin antoi retkikunnalle erittäin arvokkaita tietoja Polynesiasta ja ennenkaikkea Uudesta Seelannista.

Tahitin matkasta kehittyi pitempi kuin alunperin oli ollut tarkoituksaan. Cook purjehti etelään ottaakseen selvää Etelämantereen rannikosta, joka tällöin vielä oli käytännöllisesti katsoen tutkimatonta ainakin tieteellisessä mielessä. Kun hän kumminkaan ei vielä 40 leveysasteella voinut havaita jälkeäkään maasta, hän luopui etsiskelyistä ja otti kurssin kohti Uutta Seelantia, missä laski ankkurin lokakuun 9 päivänä.

Ei Cook täälläkään ollut toimettona. Kuuden seuraavan kuukauden kuluessa hän purjehti Uuden Seelannin ympäri näin todistaen sen olevan saaren. Ristiin ja rastiin purjehdittiin noilla vesillä, kunnes viimein tapahtui pieni onnettomuus — Endeavour ajoi koralliriuttaan. Ei auttanut muu kuin pyrkiä lähimpään mahdolliseen suojattuun paikkaan ja siellä korjata laivan vauriot. Tähän kului kaksi kuukautta. Jotakin hyvää sentään koitui tästä viivytyksestäkin, sillä maihin tehdyillä retkillä tavattiin ensimmäisen kerran sellaiset merkillisyydet kuin kenguru, opossum, dingo ja muita australialaisia ihmeotuksia.

Mutta eteenpäin oli päästävä ja matkaa jatkettaessa koluttiin melkoisen tarkoin Australian ja lähisaarten rannikot. Melkein sattumalta Cook löysi tosin jo aikoinaan löydetyn mutta sittemmin unohdetun Torresin salmen ja totesi, että myös Uusi Guinea oli saari.

Tähän asti oli Cookilla ollut matkassa melkein uskomaton onni. Mutta nyt se rupesi pettämään. Keripukki astui näyttämölle ja antoi tavattomasti huolen aiheita. Miehet sairastelivat ja kuolivat ja itse Cookkin sai kokeilla tuota pelätyä tautia tosin melkoisen pian siitä toipuen. Ja niin kävi, että kun Cook 43 kuukauden kuluttua lähdöstään taas ankkuroi englantilaisessa satamassa, oli matkalle lähteneistä 85 miehestä jäljellä vain 55. Tämä surullinen tosiasia sai Cookin kiinnittämään huomionsa keripukkiin ja vaikka siihenkin asti joitakin hevostuureja tunnettiin, hän otti tieteen avukseen. Ja niin nokkelia havaintoja hän taudista teki, että seuraavilla matkoilla sattui vain joitakin tapauksia, jotka nekin voitiin helposti parantaa.

Vaikka tämä retki olikin antanut runsaasti mainetta ja kunniaa James Cookille, hänen toinen matkansa tuli olemaan vieläkin loistavampi suoriutus vaikkakaan hän itse siltä ei enää kotimaahan palannut.

Vuonna 1772 nostettiin ankkuri lähimpänä päämääränä Kap-kaupunki, jonne saavuttiin marraskuun alussa. Tällä kertaa oli tarkoituksena erityisesti tutkia korkeita eteläisiä leveysasteita ja jälleen etsiä palionpuhuttua Etelämannerta. Myrskyt ei siltä matkalta suinkaan puuttunut enempää kuin muitakaan merellisiä vaikeuksia. Mutta Cook oli erinomaisen taitava kapteeni, joka tiesi, miten purjehditaan. 50:llä leveysasteella tavattiin jäitä ja tammikuun 17 päivänä 1773 purjehdittiin ensimmäisen kerran yli eteläisen napapiirin. Parin kuukauden ajan Cook risteili jään ja myrskyn kanssa kamppaillen, kunnes lopulta kiintojää pakotti hänet hakeutumaan pohjoista kohti Tasmanian pituusasteen vaiheilla ja purjehdittuaan 11.000 meripeninkulmaa avointa merta hän saa-

"FULL AHEAD"

Vauhti senkun vain paranee kaikilla aloilla. Niinpä merenkulussakin. Tosin saattoivat entiset purjealukset kiljuvassa myrskyssä myötätuulussa tehdä knuupuja oikein aika tavalla. Mutta pientä se sittenkin oli nykyajan vauhtipetoihin verrattuna. Ei Atlannin Sinistä Nauhaakaan enää millä tahansa kipolla voiteta. Kokoa ja näköä, sekä varsinkin hevosvoimia siihen tarvitaan vallan valtavasti.

Ei meidän kuitenkaan ole pakko Atlannille saakka mennä, saadaksemme vauhdista nauttia. Sitä esitetään piakkoin jo ihan kotivesillä. Turun—Tukholman väli alkaa olla kovassa huudossa vauhtiasioissa. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö aikoo nimittäin hankkia Italiasta pika-aluksen, mikä päättelisi Suomen ja Ruotsin väliä vallan kymmenien knuupujen vauhtia. Ei siinä taitaisi se vanha vaka Väinämöinenkään pitkistä parrastaan huolimatta

pui Uuteen Seelantiin. Englannista oli samanaikaisesti lähtenyt toinenkin laiva, "Adventure", jonka päällikkönä oli toinen erinomainen kapteeni, Furneaux. Vähän väliä laivat kadottivat toisensa näköpiiristään mutta tapasivat taas. Näin tapahtui nytkin. Ja kun miehistöjen oli annettu hetkinen levähtää matkan vaivoista, purjehtivat molemmat laivat Tahitiin, missä viipyivät kuukauden. Paluumatkalla Uuteen Seelantiin kadotti Cook taas Adventuren kovassa myrskyssä. Osa Adventuren miehistöstä oli väkisin lähtenyt veneillä tutkimaan jotakin outoa saarta ja joutuivat ihmissyöjien saaliiksi. Furneaux palasi suoraan takaisin Englantiin. Cook palasi etelään, mutta 67 eteläisellä pituusasteella tavattu kiintojää pakotti hänet kääntymään takaisin. Vastahakoisesti Cook käänsi keulan pohjoiseen. Hän käsitti, että miehistön oli saatava levätä. Cook oli myös nyt vakuuttunut, että mitään Etelämannerta ei ollut olemassakaan. Hän seikkaili edelleen nyt laakeammilla vesillä, jolloin löysi mm. Pääsiäissaaret ja päätyi lopulta Hawaiiin.

Kolmas matka koitui Cookin kohtaloksi. Hänet lähetettiin tutkimaan nyt Tynnenmeren pohjoisosia toivossa löytää paljon puhuttu luoteisväylä. Vaikea oli tämänkin matka, sillä Beeringin meri iski kaikkiin voimin vastaan. Cook ei pystynyt pääsemään läpi salmesta pohjoiselle Jäämerelle vaikka parhaansa yrittikin. Kuukausikaupalla hän yhä uudelleen ja uudelleen yritti, mutta sai tunnustaa meren voimakkaammakseen. Luoteisväylä jäi löytämättä. Cook palasi takaisin etelään päin ja saapui uudelleen Hawaiiin. Ja tällä kertaa onni hänet petti. Alkuasukkaat, jotka aikaisemmin olivat ottaneet hänet vastaan ystävänä, olivat muiden laivojen miehistöjen älyttömän käytöksen vuoksi muuttuneet vihamielisiksi. Syntyi kahinoita ja jopa aseellisiakin yhteenottoja ja erässä niistä, helmikuun 14 päivänä 1779 hän sai alkuasukkaan puukonpiston selkäänsä ja kuoli.

Harvoin on kenenkään löytöretkeilijän osaksi tullut niin paljon kunniaa kuin lankesi Cookin osaksi. Ja harvoin on kukaan kuuluisuus saanut niin vähän maineestaan nauttia. Cookin elämä kului laivoilla vaaroissa ja vaikeuksissa. Mutta ehkäpä hän itse halusi niin.

pärjätä, vaikka olikin kova poika lakkapäillä lainehilla.

On näillä vesillä tosin ajettu kovaa aikaisemmin. Muistammehan kuinka Englannin kuningatarparin Tukholman vierailun alkaessa hallitsijaparia saattava hävittäjä, mikä seurasi osastoa jonkunverran jäljessä, sai määräyksen lipua satamaan yhdessä toisten alusten kanssa. Well, vastasi hävittäjän kippari, kyllä tullaan. Komensi täys eteen konehuoneeseen, ja niin sitä mentiin. Sellainen hävittäjä täydessä vauhdissa on komea näky. Rannoilla olijat katselivat kuitenkin etupäässä hävittäjän nostamaa aalokkoa, mikä lähenei rantaa, ja myös saavutti sen. Uimahuoneet alkoivat muuttua kuiviksi, huvilat märki, veden päällä olevat veneet joutuivat veden alle ja monet vanhat pohjassa maanneet kuiville. Rantapalstojen omistajat tulivat surullisiksi, joten kauempana olevien palstojen omistajat luonnollisesti iloisiksi. Hävittäjän päällikköä ei Tukholmaan päästyään odottanut Victorian risti, vaan sadantuhannen kruunun lasku huviloiden omistajilta. Hän pamautti kuitenkin kantapänsä yhteen jotta tömähti, ja sanoi: Määräys oli määräys. Ottakaa päivärahasta, ja mikäli ei riitä, niin ajetaan takaisin mentäessä vielä lujempaa, jolloin asiat palautuvat ennalleen. Kuivasta tulee märkää ja märestä kuivaa, iloisista surullisia ja surullisista iloisia." Huomaamme siis Nelsonin hengen yhä elävän Britannian laivastossa.

Mutta meidänhän piti oikeastaan puhua siitä SHOY:n uudesta pikamenijästä. Se ei kaikkein onneksi tee aalokkoa juuri lainkaan. Nousee itsekin aalokkon yläpuolelle. Eipä taida olla paljon muuta kuin potkuri meressä. Allekirjoittanut on tästä saanut aatteen uutta tyyppiä varten. Se kuljisi vielä kovempaa. Siinä olisi ahterissa telineen varassa vesiämpäri kyljellään, ja potkuri pyörisi siinä. Kun nyt koko alus olisi ilmassa, mentäisiin sen pauksen vauhtia.

Eivät vauhtiutuuudet ole kuitenkaan ainoita uutuuksia Suomen ja Svea Riikin välillä. Bore-yhtiön uuteen autolauttaan ajetaan autoilla suoraan laiturilta kyljestä sisään ja toisesta ulos. Jaa! Väliä tietysti tehdään matka seuraavaan satamaan. Kun laivassa tulee olemaan hyvä ravintola, niin ei ole ihme, jos useimmista autoilijoista tuntuu perille päästäessä kuin olisi vasen muuttunut oikeaksi ja oikea vasemmaksi. Tieteellisesti sellaista asiantilaa joskus mitataan prosentteissa.

Nopeushan meitä kuitenkin eniten viehättää. Se on nykyajan ja varsinkin tulevaisuuden tunnus. Löytyyköhän nopeudelle mitään todellista ylärajaa tälläkään linjalla. Kyllä se löytyy. Varma, ylipääsemätön, ehdoton alaraja matkan kestämisajalle. Ja se on luonnollisesti lyhin aika, missä tullilista ehditään kirjoittaa.

Fnr

JÄSENMAKSUT

Maksassanne vuoden 1960 jäsenmaksun kesäkuun 1 päivänä päättyneen määräajan jälkeen on laivoissa toimivien jäsenten suoritettava 500 mk ja maissa toimessa olevien jäsenten 250 mk suuruisen lisämaksu. Liitto odottaa jäsenmaksusuorituksianne aivan ensi tilassa.

Hallitus

NUOLIA SUMUSSA

Varhainen aamu Lontoon lentokentällä. Sumun seasta ilmestyy Aeron kone, joukko suomalaisia valokuvaajia juoksee paikalle. Kuusi matkustajaa astuu koneesta. He asettuvat parijonoon ja lähtevät tahdissa marssimaan hallirakennuksia kohti. Salamavalot leimahtavat: jono etenee hetken epätahdissa, mutta paikallisyöksyvä isovatsainen matkan johtaja korjaa nopeasti epäkohdan, asettumalla keulaan. — Suomen joukkue on saapunut hyvissä ajoin tikanheiton maailmanmestaruuskilpailuihin — on vielä viikko avajaispäivään.

Otteita helsinkiläisistä sanomalehdistä: "Poi-kamme perillä Lontoossa. Muiden maiden osanottajat eivät vielä saapuneet. Laadittua harjoitusohjelmaa noudatettu. Virtasen heittäessä tikkaa, sattui paikalle muuan hotellin vieraista ja sai sen knalliinsa."

Lontoo, kaksi päivää ennen kilpailujen avajaisia. Kaikkien maiden osanottajat saapuneet. Suomalaiset harjoittelevat aamusta iltaan hotellin aulassa. Muiden maiden osanottajat istuvat hotellin baarissa. Voittajaehdokas numero yksi: Suomi, mustahevonen: Englanti, jonka joukkue muodostuu Tomin kapakan kantavieraista.

Otteita helsinkiläisistä sanomalehdistä: "Tunnelma tihenee Lontoossa. Joukkueemme johtaja varma voitosta."

Lontoo, avajaispäivänä. Suomalaiset teroittavat tikkojaan. On puolipäivä. Terät hiottu loppuun. Joukkueen johtaja, kauppaneuvos Malmroos syöksyy lähimpään lelukauppaan. Kilpailijat odottavat hermostuneina hotellissa.

Helsinkiläisistä sanomalehdistä: "Suomalaiset voittivat avajaismarssin. Joukkueemme ryhdikäs esiintyminen synnytti valtavat ilonpurkaukset katsojissa. Kauppaneuvos Malmroos ilmoitti voittaneensa puukaupoissa. Todellinen Suomen päivä Lontoossa. "Radiointiaikaa kilpailupaikalta pidennetään."

Kilpailupäivä. Kello kuusi aamulla. Joukkueen johtaja herättää kilpailijat.

Johtaja: Herätkää pojat! On aikaa harjoitella enään kaksitoista tuntia. Englantilaiset ovat kovassa kunnossa. Ylös, ylös!

Virtanen: Kuulkaahan nyt Malmroosin Kalle, eiköhän me oteta liian juhlallisesti koko homma. Nukutaan nyt edes kilpailupäivänä kunnolla, että jaksetaan heittää tikat perille asti.

Johtaja: Minä annan teille kilpailukiellon. Te hävytön lutikka! Te ette kilpaile. Kuulitteko?

Virtanen: No, sitten minä voin nosta ylös. Baari avataankin kohta.

Johtaja: Te muut! Kymmenen minuutin kuluttua lenkille.

Kello kaksi. Suomalaiset suorittavat voimisteluhjelmaa hotellin pihamaalla. Muiden maiden kilpailijat makaavat nojatuoleissa ja polttavat tupakkaa.

Kello viisi. Suomalaiset makaavat nojatuoleissa, englantilaiset keskustelelevat päivän koirakilpailuista, amerikkalaiset pelaavat korttia, norjalaiset laulavat kansallislauluaan, ranskalaiset viheltelevät tytöille.

AJATUKSISTARIISUNTAKONGRESSI

Valkonaamojen ja punanahkojen väliset suhteet olivat surkeat. Oli aseistauduttu hampaisiin saakka: toistaiseksi oli käytetty vain terävää kieltä.

Punanahka Istuva-Puuma oli kylmän sodan mestari. Hän hiipi aamuvarhaisella valkonaamojen asumusten lähelle, nappasi kukkoa pillistä kiinni juuri kun se alkoi kiekua ja huusi: Kuka kiekuu! Kuka kiekuu!

Bill Rockford johti valkonaamoja. Kun tuli auringonpimennyksen aika, hän hiipi lähelle punanahkojen leiriä ja huusi: Katsokaa, olemme kehittäneet ampuma-aseen, josta lähtevällä kuulalla voidaan pimentää aurinko. Rockford laukaisi. Aurinko pimeni. Suuri oli punanahkojen hämmästys. Mutta vielä suurempi Rockfordin, kun poppamies Tuli häntä viisi minuuttia taiottuaan sai auringon taas paistamaan.

Pidettiin aseistariisuntakongressi. Kokouksen pöytäkirjoista kävi ilmi, että valkonaamat olivat erittäin halukkaita riisumaan punanahat aseista ja päinvastoin.

Kylmä sota jatkui.

Sitten, eräänä päivänä, ilmestyi riita-alueelle eskimo. Eskimo Pipaluk tarjoutui välittäjäksi valkonaamojen ja punanahkojen erimielisyyksiin. Päätettiin pitää ajatuksistariisuntakongressi.

Kummatkin osapuolet suostuivat ilomielin ajatukseseen, saihan kongressiin tulla täysissä varusteissa.

Kongressi alkoi.

Pipaluk: Olen kuullut, että valkonaamat eivät vaadi punanahoilta maa-alueita. Punanahatkin pitävät asuinsijojaan riittävän suurina. Miksi sitten tällainen kylmä sota?

— — —

(Neuvottelut keskeytetään kesälomien vuoksi ja niitä jatketaan elokuun lopulla)

Kello puoli kuusi. Suomalaiset kulkevat kilpailupaikan läheisyydessä, koettavat valtimojaan, ottavat kamfertia: he jännittävät. Ainoastaan Virtanen on rauhallinen, hän tulee juuri Non Stopista.

Kello puoli seitsemän. Virtanen tulee hotellin baarista. Suomalaiset ovat heittäneet tikkansa.

Johtaja: Päin h-vettä kaikki! Kukaan ei saanut edes tauluun osua! Virtanen hoi! Mitä te siellä pelleilette!

Virtanen: Harjoittelen lopettajastilaisuutta varten! Yks, kaks, yks, kaks, kädet rennosti ylös vie!

Johtaja: Älkää pelleilkö!

Virtanen: En minä pelleile! Hik! Täytyy pysyä kävelemään suorana ja tahdissa lopettajastilaisuudessa!

J. E. J.

**Suosi ilmoittajiamme
ja
kukkapalveluamme**

MERIMIESVEROKONTTORIN TIEDONANTO!

Kun lukee otsikossa mainittua tiedonantoa (N:o 1/60), tulee mieleen entisaikain verovoudit. Var-sinkin esimerkki 3 pistää silmään. Sen mukaan merimiestä verotetaan raskaammin lomarahosta kuin muista tuloista.

Tiedonannon kohdassa 2, jota kohtaa esimerkiksi selvennetään, on myös lause: "Ellei kertasuoritusta makseta minkään palkanmaksun yhteydessä, verrataan sitä viimeksi maksettuihin peruspalkkaan".

Jos "Esim. 3" mukaan laskee veron lomarahosta ja vertaa sitä yllä siteeratun lauseen mukaan laskettuun, päästään seuraavaan tulokseen:

Oletetaan, että pohjapalkka on 33.000:—, eikä mitään lisäjä lasketaan yksinkertaisuuden vuoksi ottamatta huomioon loman aikana sattuvien pyhäpäivien vaikutusta lomakorvaukseen.

"Esim. 3" mukaan:

Palv. kk.	Loma pv.	Loma korv.	Laskettu kk.	Vero tulo ed:stä	Vero pp:sta lomasta
6	9	9900	42900	6480	4380
12	18	19800	52800	8820	4380
18	27	29700	62700	11250	4380
					6870

Siteeratun lauseen mukaan:

Palv. kk.	Loma pv.	Loma korv.	Laskettu kk.	Vero tulo ed:stä	Vero lomasta
6	9	9900	33000	4380	1310
12	18	19800	33000	4380	2620
18	27	29700	33000	4380	3940

Kuten näkyy, saadaan "Esim. 3" mukaan laskettaessa vastaavasti 60 %, 69 %, 74 % suuremmat arvot kuin mainitun lauseen mukaan laskettaessa. Mistä tämä suuri ero? Sakotetaan merimiestä siitä, että hän menee lomalle? Hänellä on usein vielä loman päätyttyä monta palkatonta päivää, ennenkuin hän, laivan matkoista johtuen, pääsee ansaitsemaan, mikäli hän palaa entiseen alukseen ja työnvälitystoimistossa on pitkä jono, jos hän muuttaa laivaa.

Kohdan 2 tulkinta pitäisi olla sellainen, että sen eri osat sopeutuisivat toisiinsa ja muodostaisivat yhden kokonaisuuden, kohdan 2.

"Esim. 3" olisi mielestäni laskettava seuraavasti: Laskemallinen kuukausipalkka 45.000:—, siitä menevä vero 6960:—, vero 10 päivältä 2320:—.

Palkka lisineen 15.000:—

Lomakorvaus 10.000:—

Yhteensä 25.000:—

Vero 25.000:— tulosta

25.000 — x 6960 = 3860

45.000 — x 6960 = 3860

Vero lomakorvauksesta 3860 — 2320 = 1540

Siteeratun lauseen mukaan saataisiin

10.000

33.000 — x 4380 = 1320

Tässä ero johtuu siitä, että laskettu kuukausipalkka eri lisien johdosta on suurempi kuin peruspalkka.

Lopuksi olisi toivottavaa, että Merimiesverokonttori miehitettäisiin TUOMARIN eikä entisaikojen verovoutien aatteen omaavilla henkilöillä.

E. J. H:nen

TOIMIPAikkojen VAIHDOKSET LAIVOISSA AJALLA 1. 4.—31. 5. 60

1. 4. 60	Pekka Ahola	s/s Angus
5. 4. 60	Lars Forsström	s/s Innamo
7. 4. 60	Pertti Särkkä	m/s Airismaa
11. 4. 60	Veikko Viljamaa	m/s Nunnalahti
11. 4. 60	Leo Lövgren	m/s Pollux
13. 4. 60	Pekka Ahopelto	s/s Lisbeth (ruots.)
14. 4. 60	Karl Holmgren	s/s Ariadne
15. 4. 60	Kalevi Mäkinen	m/s Airismaa
19. 4. 60	Pertti Särkkä	s/s Ville
19. 4. 60	Vilho Kauhanen	s/s Vienti
21. 4. 60	Seppo Vilkkilä	m/s Arica
26. 4. 60	Bertel Österlund	s/s Regulus
26. 4. 60	Teuvo Rikkola	s/s Rhea
2. 5. 60	Esko Elo	s/s Atlas
2. 5. 60	Lars Kling	m/s Vitäfors (ruots.)
2. 5. 60	Antero Tuohisto-Kokko	m/s Wasaborg
2. 5. 60	Veijo Rimpiläinen	s/s Tiuri
9. 5. 60	Heikki Gartz	s/s Dione
11. 5. 60	Erkki Saario	s/s Modesta
12. 5. 60	Aarno Harald	s/s Arla
12. 5. 60	Tor Höglund	s/s Nidarholm
13. 5. 60	Ismo Sihvonen	m/s Suorva (ruots.)
15. 5. 60	Mikko Saario	s/s Grusia
16. 5. 60	Leo Laine	m/s Avony
16. 5. 60	Eino Kannisto	s/s Inkeri Nurminen
17. 5. 60	Reino Astola	m/s Pollux
18. 5. 60	Raimo Taimisto	s/s Malla
18. 5. 60	Pekka Viirilä	m/s Degerö
18. 5. 60	Martti Montonen	m/s Angela
19. 5. 60	Raimo Kettunen	s/s Rissa
19. 5. 60	Erkki Patovirta	m/s Saimaa
19. 5. 60	Runar v Zansen	s/s Hamnå
19. 5. 60	Toivo Saarinen	m/s Wirakel
19. 5. 60	Kalevi Raunamo	m/s White Rose
20. 5. 60	Esko Elo	s/s Matheus
20. 5. 60	Maija Pakarinen	s/s Bonny
21. 5. 60	Göran Appel	s/s Mercia
24. 5. 60	Olavi Karjalainen	s/s Jutta Paulin
25. 5. 60	Esko Hakala	s/s Atlas
27. 5. 60	Antero Aaltonen	s/s Kari Ragnar
28. 5. 60	Aarne Pollari	s/s Walma
30. 5. 60	Aulis Rasinkoski	s/s Kastelholm

Vapaina 30. 4. 60 Antero Aaltonen, Esko Elo, Esko Hakala, Raimo Kettunen, Erkki Saario, Seppo Savikurki, Raimo Taimisto, Martti Tanntu, Maija Pakarinen, Pertti Taskinen, Leo Laine, Pentti Marjakangas, Aarno Harald, Aulis Rasinkoski, Toivo Santala, Antero Tuohisto-Kokko.

Vapaina 31. 5. 60 Viljo Nenonen, Kalervo Tuohimetsä, Elmo Ketola, Kyösti Pirskanen, Erkki Eronen, Tor-Leif Wikberg, Matti Valtta, Jouko Häkkinen, Pentti Marjakangas, Risto Hallaste.

Tarkistuksia maaliskuun tilastoon:

7. 3. 60	Into Laine	s/s Bore
17. 3. 60	Antti Lahti	s/s Dodona (r)

MERIMIESTEN VALUUTTATILIT

Valuuttakirje A 18

Suomen Pankki on valuutan säännöstelystä 17 päivänä joulukuuta 1959 annetun valtioneuvoston päätöksen 11 §:n 1 momentin nojalla päättänyt myöntää Suomessa asuvalle henkilölle, joka on palveluksessa ulkomaan liikenteessä olevassa suomalaisessa laivassa, luvan pitää valuuttatiliä valuuttapankissa niitä palkkatulojaan varten, jotka hän ulkomaan valuutassa vastaanottaa suorina tilihyvityksinä varustamolta.

Varustamon on liitettävä luettelo edellä tarkoitetuista palkanmaksuista 16. 2. 1960 annetun valuuttakiertokirjeen A/11 kohdassa 3. mainittuun selvitykseensä. Luettelon tulee sisältää seuraavat tiedot:

palkansaajan nimi ja arvo;
kuukaudessa maksettavan nettopalkan määrä;
tilille maksettu määrä; sekä
pankki, johon maksu on tapahtunut.
Merimiesten tähänastiset markkamääräiset erikoistilit saadaan muuttaa vaihdettavassa valuutassa pidettäväksi valuuttatileiksi.

Tämä kiertokirje kumoaa kiertokirjeet n: 60/Vt. ja 61/Vt.

Kohta III. 1. 2. 1960 annetussa valuuttakiertokirjeessä A/3 muutetaan näin kuuluvaksi:

III. Liikenteestä johtuvat suoritukset.

1. Laivamaksut.

Ulkomaan liikenteessä olevan suomalaisen laivan satamakulut ulkomailla, bunkerit ja öljyt, laivaväen muona ja palkat sekä laivatarvikkeet. Laivaväen palkkoja varten saadaan vaihdettavaa valuuttaa myöntää, jos laiva matkallaan käy sellaisen maan satamassa, jonka valuutta on vaihdettavaa, tahi mikäli palkanmaksu tapahtuu palkansaajan valuuttatilille suomalaisessa valuuttapankissa.

Helsinki, 25 päivänä huhtikuuta 1960.

SUOMEN PANKKI

Klaus Waris

A. Simonen

./ Leo Lindström

LISENSSIVIRASTOLLE

Oheistaen valuuttakiertokirjeensä A/18 Suomen Pankki ilmoittaa puolestaan hyväksyvänsä, että Suomessa asuville henkilöille, jotka ovat palveluksessa ulkomaan liikenteessä olevassa suomalaisessa laivassa, kuten tähänkin asti myönnetään Lisenssiviraston harkinnan mukaan tuontilisenssejä, jotka oikeuttavat lisenssinsaajan käyttämään valuuttatilillä valuuttapankissa olevia palkkavarojaan tuontitavaran maksamiseen. Lisenssivirasto antaa lähemmät ohjeet siitä, mitä selvityksiä lisenssin myöntämistä varten tällöin vaaditaan.

SUOMEN PANKKI

A. Simonen

Leo Lindström

22. 3. 60	Unto Montonen	s/s Leo
23. 3. 60	Hans Holmström	s/s Sommarö
26. 3. 60	Esko Moilanen	s/s Kristina
28. 3. 60	Eino Halminen	m/s Aragona
29. 3. 60	Ahti Nummela	s/s Tora
31. 3. 60	Antti Laine	m/s Pansio

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOITUKSIA

1. 4.—31. 5. 1960

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty toukokuun 4 ja 23 päivinä.

Toukokuun 4 päivänä myönnettiin radiosähköttäjä Per Erik Nyman'ille hänen toiselle toimialalle siirtymisensä johdosta pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä.

Suomen Liiketyöntantajain Keskusliiton kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksena allekirjoitettiin Aero Oy:n ja liiton välillä huhtikuun 4 päivänä lentosähköttäjiä koskeva uusi työehtosopimus, jonka mukaan lentosähköttäjiä palkkoihin tuli 3 % korotus maaliskuun 1 päivästä 1960 lukien.

Huhtikuun 27 päivänä Merenkulkuhallitukselle lähettämässään kirjeessä ehdotti liitto jäänsärkijöissä toimivien radiosähköttäjiä toimirahojen korottamista.

Huhtikuun 22—23 p:nä pidettiin Göteborgissa ITF:n järjestämä kansainvälinen radiokonferenssi, jossa erikoisesti kiinnitettiin huomiota siihen merenkulun turvallisuutta vähentävään vaaraan mikä olisi seurauksena jos Ruotsin, Tanskan ja Norjan ehdotukset radiosähköttyslaitteiden korvaamisesta radiopuhelimilla yli 1600 rek. tonnin bruttovetoisissa aluksissa tulisivat hyväksytyiksi toukokuun 17 p:nä 1960 alkavassa Lontoon turvallisuuskonferenssissa. Konferenssissa hyväksytyn, asiaa koskevan julkilausuman lähetti liitto huhtikuun 30 päivänä Merenkulkuhallitukselle. Viittaamme tarkempaan selostukseen konferenssista toisaalla tässä numerossa.

Toukokuun 2 päivänä oli kaikkien merenkulkijajärjestöjen edustajat kutsuttu Merenkulkuhallitukseen, jossa merenkulkuneuvos Relander selosti Suomen kantaa niissä eri kysymyksissä jotka tulevat esille Lontoon turvallisuuskonferenssissa. Tilaisuudessa valittiin kolme eri toimikuntaa käsittelemään niitä muutosehdotuksia joita muut maat ovat tehneet turvallisuussopimuksen muuttamiseksi. Radioasioita käsittelevään toimikuntaan tulivat insinööri Ahti, ins. Savander ja SR:n edustajana Koivisto. Toimikuntien saatua työnsä valmiiksi pidettiin Merenkulkuhallituksessa vielä yhteinen neuvottelutilaisuus toukokuun 9 päivänä. Merenkulkijajärjestöjä edustaa Lontoon turvallisuuskonferenssissa merikapteeni Yngve Fyhrquist ja toimittaja Niilo Wälläri. Radioasiantuntijana tulee Suomen valtuuskuntaan insinööri Kalevi Ahti Posti ja lennätinhallituksesta.

Liitolle saapuneen kuulustelupöytäkirjan mukaan oli t/a Pansion radiosähköttäjä John Erik Nyberg maaliskuun 25 päivänä laiminlyönyt kahden päivystysvuoron pitämisen alkoholin käytön takia. Toukokuun 4 p:nä pitämässään kokouksessa katsoi liiton hallitus Nybergin toimineen liiton sääntöjen 6 ja 29 §:n vastaisesti, josta syystä hänet erotettiin Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenyydestä sääntöjen 30 §:n 3) mukaisesti kuitenkin oikeudella anoa uudelleen jäsenyyttä liitossa 1. 4. 1961 lukien.

Radiosähköttäjä Onni Sakari Karvinen on hyväksytty uudelleen Suomen Radiosähköttäjäliiton jäseneksi kesäkuun 12 päivästä 1960 lukien entisellä jäsennumerolla 582.

Helsinki, 31. 5. 1960

Tj.

KESKITYS

ON

VOIMAA



OY SEA-IMPORT AB hoitaa avullamme tuhansia merimiesten antamia kauppatoimia niin kotimaassa kuin ulkomaillakin.

Teidänkin kannattaa keskittää merimiestilinne ja muut pankkitehtävänne meille.

Se nopeuttaa ja edistää merenkulkijoiden yksityisten ja yhteisten asiain hoitoa.

KOP-MAATALOUSPANKKI

HELSINKI - ET. ESPLANAADI 24

lokainen lähes 300:sta konttoristamme

on käytettävissänne.

KANSALLIS-OSAKE-PANKKI