

VIEWS OF THE CONTENTS OF THIS ISSUE

— Captain Helge Heikkinen has published a book entitled "Vaarallisilla vesillä" ("On dangerous waters") which describes destinies of Finnish merchant vessels during World War II. In addition to comprehensive reviews and annexes this publication contains 120 stories on vicissitudes of different merchant vessels. The book is recommended to the libraries of seafarers.

— Danish radio officer Hans Mathiasen has published a book based on diary notes about his trips during the Second World War. The name of the book is "Havet mørkelagt" and the Danish critics say the book is well written and worth reading.

— The sailors' home of the Sailors' Home Foundation in Helsinki has been renovated and opened again. It comprises two upper floors in the house Linnankatu 3, Katajanokka, Helsinki. The home includes a meeting room and a canteen as well as rooms for accommodation. The prices of the rooms are following:

3—4 person rooms	400 Fmks
per day and per person	
2 person rooms	500 Fmks
per day and per person	
Single room	750 Fmks
per day (plus 250 per day for wife)	

Those who are not seafarers are to pay an increase of 50 per cent. The intendand of the home is Captain K. A. Lindfors, tel. 66 99 84.

— The application for renewal of membership

AJATUKSISTARIISUNTAKONGRESSI jatk. siv. 57.

Pipaluk: Eivätkö punanahat sitten saa?

Istuva-Puuma: Meidän jumalamme Maxi kiel-tää. Meillä on kaikki yhteistä.

Pipaluk: Millä oikeudella valkonaamat saavat tehdä mitä tahtovat?

Rockford: Me olemme vain yksinkertaisesti vapaata, vapaita tekemään mitä tahdomme. Vapaus on korkein mihin ihminen voi päästä, se on kaiken päämäärä.

Pipaluk: Eikö teillä ole lakeja?

Rockford: Lait voi aina kiertää kun on rahaa millä maksaa tuomarille.

Pipaluk: Eikö teillä ole omaatuntoa?

Rockford: Meillä on kirkko. Kirkko on paljon joustavampi kuin punanahkojen Maxi.

of Mr. Onni Sakari Karvinen has been approved effective June 12th 1960.

— Pictures and descriptions of the work of the radio operators are very badly needed for the special issue of the "Radiosähköttäjä" which will be published in commemoration of the 40th anniversary of the Union. Descriptions of events prior to or during World War II will be particularly interesting and accepted with gratitude. They can be sent to the bureau of the Union.

— The 40th anniversary of the Union will be celebrated on November 19th, 1960. Further information on this subject will appear in the next issue.

— The course for ship radio officers will begin in Helsinki on September 5, 1960. The course will be held on full-time basis and will last about 8 months. 30 applicants will be accepted to the course.

— Radio Officer O. E. Tuovila, who resigned at his own request from the Union on Dec. 31, 1956, has been accepted to the Union again as of July 1st, 1960.

— The next radio officers' conference of the Northern countries will be held in Copenhagen on September 14—15th. The Union will be represented by its Manager of Activities.

— The list of free ship operators has shrunk considerably during summer season. As soon as the summer vacation period is over it is however expected that the list will show larger numbers again.

— The Lundqvist Ship Owners have purchased a tanker from Norway. The name of the ship is "Lancing and its DWT tonnage 17,730.

— The United Owners Co. will begin regular line service between Helsinki and Hamburg on September 16th.

Pipaluk: No niin, eihän tässä sitten minua sen enempää tarvitakaan. Kiitos vain teille seurasta.

Rockford: Ettetekö jää syömään kanssamme?

Pipaluk: Vaimoni ehkä jo odottaa minua. Olimme vain läpikulkumatalla. Lähdemme takaisin Grönlantiin.

Istuva-Puuma: Eikö Grönlannissa ole koskaan sotia?

Pipaluk: Ei. Siellä on kylmää ja yksinäistä, mutta jos ihmisten kanssakäyminen on näin hankalaa kuin kerroitte, asun mieluummin Grönlannissa.

Pipaluk lähti eikä palannut.

Mutta Kirkko ja Maxi jäivät ja pysyvät.

J. E. J.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Postiosoite: Hietalahdenranta 15 E 1, Helsinki
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 622 830 Postisiirotili: 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 1/4-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- 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



"NAVIGARE NECESSE EST"

(Helge Heikkinen: Vaarallisilla vesillä)

Merikapteeni Helge Heikkinen ansaitsee kaikkien merenkulkijain lämpimät kiitokset koottuaan samoihin kansiin "Suomen kauppalaivaston vaihteita toisen maailmansodan aikana", kuten hänen äskettäin julkaistun kirjansa Helge Heikkinen: Vaarallisilla vesillä. 372 s. WSOY. hieman vaatimaton aliotsake kuuluu. Tarkkaavainen lukija voi nimittäin todeta, että kyseessä on yli kahdenkymmenen vuoden työn ja uurastuksen tulos.

Paitsi selventäviä katsauksia ja liitteitä, Heikkisen teos käsittää 120 tarinaa suomalaisten kauppalaivojen kohtaloista harmaana sotavuosina. Ne ovat kertomuksia karusta arjesta, odotuksesta ja pelon täyttymyksestä. Silti niitä pitänee kutsua tarinoiksi, sillä Heikkinen ei ole arkaillut antaa mielikuviuksensa lentää kertoillessaan miestöntöitä milloin karun päätöksen, milloin veijarimaisen huumorinkin sävyttäessä sanontaa.

Heikkisen kirjoilu onkin nimenomaan elävää, ja poikkeaa siinä suhteessa edukseen monista muista tämän tapaisista kokoomajulkaisuista. Helposti sen vuoksi antaakin anteeksi, että tarinat niin suuresti poikkeavat tasoltaan toisistaan. On ymmärrettävää, että lähdeaineiston runsaus tai niukuus ja itse aiheen "värikkyys" tai värittömyys on tarina tarinalta joko temmannut kirjoittajan mukaansa tai saanut hänet aheltamaan sana sanalta "pakosta". Kertomusten pohjimmainen perussävy ja samankaltaisten tapahtumusten toistuminen eivät nekään ole voineet olla jättämättä jälkiään, mutta kaunokirjallisiin ansioihin sen paremmin kuin absoluuttiseen historialliseen totuuteen kirjoittaja tuskin lienee pyrkinytkään.

Heikkisen teos kuuluu jokaisen merenkulkijan kirjastoon, mutta suotavaa olisi, että se löytäisi tiensä myös mahdollisimman monen muunkin käsiin. Suurelle yleisölle jää kovin yksipuolinen käsitys merenkulutusta, jos se tuntee sitä vain sotilaalliselta kannalta. Helge Heikkisen kirja onkin helmi kaikille, jotka haluavat tutustua niihin miehiin ja naisiin, jotka toteuttivat viime sodankin aikana ikivanhaa totuutta: "vivere non, navigare necesse est" — elämä ei, mutta merenkulku on välttämätöntä!

"HAVET MØRKELAGT"

Toivottavasti joku lehtemme lukijoista on niin perillä tanskankielestä, että aavistaa otsikon merkityksen. Se on tanskalaisen radiosähköttäjän Hans Mathiasen juurikään painosta ilmestynyt kirja, joka kuvaa Tanskan kauppalaivaston vaihteita nojautuen kirjoittajan päiväkirjamerkintöihin toisen maailmansodan purjehdusten ajalta. Kirjoittaja piti päiväkirjansa muovikotelossa yötä päivää rinnalleen ripustettuna niin ettei se voinut minkäänlaisissa odottamattomissa tilanteissa hukkaantua. Koko sodan ajan hän oli merellä pelastuen kolmelta torpedoinnilta, hän niinkuin päiväkirjansa.

SAILORS HOME AVATTU JÄLLEEN

Sailors Homen Säätiön merimieskoti Katajanokalla Helsingissä on rakennettu uudelleen ja avattu jälleen, ilmoittaa 3. 8. 1960 merimieskodin säätiön sihteeri, varatuomari H. Österberg. Uusi merimieskoti käsittää kaksi ylintä kerrosta talossa Linnankatu 3. Merimieskodissa on kokoonntumishuone sekä kioski, josta voidaan ostaa kahvia, teetä, virvoitusjuomia, tupakkaa ym.

Huoneiden hinnat esitetään alla:

3—4 henkilöä samassa huoneessa 400 mk
vuorokaudelta/hengeltä

2 henkilöä samassa huoneessa 500 mk
vuorokaudelta/hengeltä

yhden hengen huone 750 mk

+ 250 mk vaimo

Merenkulkijoihin kuulumatottomat suorittavat 50 %:n korotuksen.

Merimieskodin hoitajana toimii merikapteeni K. A. Lindfors, puh. 66 99 84.

VALTION VIRKAMIESTEN NYKYINEN PALKKAUSTAULUKKO

Eduskunnan äskettäin hyväksymän ja tasavallan presidentin vahvistaman lain nojalla nousivat virkamiesten palkat tammikuun 1. päivästä lukien kolmella prosentilla, kuitenkin vähintään 1.500 markalla kuukaudessa.

PALKAT KUUKAUDESSA

Palkkaus- luokka	I kalleus- ryhmä	II kalleus- ryhmä	III kalleus- ryhmä	IV kalleus- ryhmä
1.	19.925	20.540	21.155	21.770
10.	29.600	30.585	31.565	32.550
15.	36.775	38.010	39.245	40.485
16.	38.400	39.685	40.975	42.255
17.	40.050	41.390	42.725	44.065
18.	41.800	43.190	44.575	45.970
19.	43.625	45.070	46.520	47.965
20.	45.550	47.060	48.565	50.070
21.	47.600	49.170	50.745	52.315
22.	49.825	51.460	53.095	54.730
23.	52.275	53.980	55.685	57.390
24.	54.950	56.720	58.500	60.275
25.	57.750	59.600	61.450	63.300
26.	60.625	62.505	64.475	66.405
27.	63.550	65.550	67.555	69.555
28.	66.600	68.680	70.755	72.840
29.	69.775	71.930	74.080	76.245
30.	73.100	75.330	77.560	79.795

Emme ole kirjaa lukeneet emmekä siihen pystyisikään, mutta sen aihe ja se, että kirjoittajana on radiosähköttäjä, sai meidät edes paneutumaan saapuneeseen tiedonantoon ja kiinnostumaan sen saattamisesta liittomme jäsenten tietoon. Kirja maksaa Tanskassa 24.50 kr kirjakaupoissa.

Ehken joku meikäläisistä, joka innostuu hankkimaan kirjan, antaa arvostelunsa kuulua lehtemme palstoilla. Tanskalaiset sanovat kirjaa hyvinkirjoitetuksi ja lukemisenarvoiseksi.

Radiosähköttäjä

N:o 4. 1960 Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja

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

11. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

LONTOON

MERITURVALLISUUSKONFERENSSI

Viime kesäkuun 17 päivänä päättyi Lontoossa ihmishengen turvaamiseksi merellä pidetty konferenssi, jonka kuukauden kestäneeseen työskentelyyn osallistui kuutisensataa edustajaa yli viidestäkymmenestä maasta. Suomea edusti konferenssissa 7-miehinen valtuuskunta, jonka johtajana oli ylisinööri V. Särkkä ja muina jäseninä mm. Lai-vanpäälyllystölaiton toiminnanjohtaja, merikapteeni Y. Fyhrqvist ja Merimies-Uniönin puheenjohtaja N. Wälläri sekä posti- ja lennätinhallituksen radio-toimiston toimistoinsinööri K. Ahti.

Laaditun sopimuksen allekirjoitti seuraavat 31 maata: Argentiina, Australia, Belgia, Brasilia, Kanada, ns. Formosan Kiina, Tanska, Suomi, Ranska, Länsi-Saksa, Kreikka, Islanti, Intia, Irlanti, Israel, Japani, Kuwait, Liberia, Hollanti, Norja, Pakistan, Panama, Peru, Filippiinit, Portugali, Ruotsi, Sveitsi, Yhdistynyt Arabitasavalta, Iso-Britannia, USA ja Jugoslavia. Sopimus astuu voimaan vuoden kuluttua siitä kun 15 maata on sen ratifioinut. Näistä 15 maasta tulee 7 olla sellaisia, joiden kauppalaivatonnisto on vähintään 1 miljoona tonnia.

Sopimus koskee kaikkia matkustajalaivoja ja kaikkia 500 brt:n vetoisia tai sitä suurempia lastialuksia. Radion pitovelvollisuus on ulotettu nyt kaikkiin 300 brt:n vetoisiin tai sitä suurempiin lastialuksiin. 1600 brt:a suuremmat alukset on varustettava radiolennätinlaitteilla ja sitä pienemmät alukset 300 brt:hen asti ainakin radiopuhelinlaitteilla. Radiolaitteiden tarkistuksia koskevia määräyksiä on myös tietämämme mukaan korotettu. Päivystysaikoja koskevia määräyksiä on myös tarkistettu.

Ilmatäytteiset kumilautat hyväksyttiin pelastusvälineiksi samoin kuin eräät kankeat lautat. Pelastusveneidien bensiinikäyttöisten moottoreiden tilalle astuvat dieselmoottorit. Myös monia muita ihmishengen pelastamiseen tähtäviä parannuksia sai konferenssi aikaan. Mm. navigoijien huomiota kiinnitetään oikeaan tutkan käyttöön ja sitä koskevaan koulutukseen.

Atomivoiman käyttöä laivoilla säännösteltiin kokonaan uudessa artiklassa. Tämä artikla lienee ollut tärkein syy siihen, että usea maa jätti sopimuksen allekirjoittamatta. Nyt laaditut määräykset luovat kuitenkin pohjan atomivoiman käyttöön merellä. Pulmallinen oli osanottajien mielestä se kohta erikoisesti kuinka laivaväki, satamakaupunkien väki ja satamatyöläiset saadaan riittävästi turvatuiksi tältä säteilyltä. Atomivoiman käytön mahdollistamiseksi kauppalaivoissa joutuvat hallinnot punnitsemaan tarkoin tarvittavan suojan suuruutta ja erikoismääräysten tasoa etteivät lankea luomaan esteitä kyseisen voiman käytölle laivoissa.

Tämän uuden ihmishengen turvaamista merellä koskevan sopimuksen voimaan tuloa saamme odottaa vielä muutaman vuoden, joten tyytynemme tällä erää näihin muutamiin hajahavaintoihin.

Kannattanee vielä mainita, että konferenssin osanottajille oli järjestetty morsekirjoituskoneen esittely. Koneen on keksinyt norjalais-ruotsalainen Leif Evensen, insinööri ja radiosähköttäjä. Kone korvaa morseavaimen. Esittely saikin suurta huomiota osakseen, koska konetta pidettiin välineenä, josta saattaa olla suurta hyötyä hätätilanteiden hoidossa. Sillä on myös merkitystä radiosähköttä-

MERITYÖAIKALAKI

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku.

Yleiset säännökset.

1 §.

Tätä lakia sovelletaan jäljempänä mainituin poikkeuksin työhön, jota suomalaisessa, ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa toimessa oleva henkilö suorittaa aluksen lukuun tai muutoin esmiehen määräyksestä aluksessa tai muualla.

Lain säännöksiä on noudatettava silloinkin, kun alus tilapäisesti tekee matkoja Suomen satamien välillä.

- Tätä lakia ei sovelleta työhön, jota suorittaa:
- 1) sellaisen aluksen päällikkö, jossa päällikön lisäksi on toimesta vähintään kaksi henkilöä;
 - 2) konepäällikkö ja ylin perämies, milloin heidän laivatyötään ei ole jaettu vahtivuoroihin;
 - 3) lääkäri ja muu henkilö, joka on otettu toimeen yksinomaan sairaanhoitoa varten;
 - 4) henkilö, joka on otettu toimeen yksinomaan opetustoimintaa varten;
 - 5) taloushenkilökuntaan kuulumaton henkilö koulualuksessa, milloin sitä sellaisena pääasiallisesti käytetään;
 - 6) muusikko;
 - 7) laivanisännän perheeseen kuuluva henkilö aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähemmän kuin 500 rekisteritonnia; tai
 - 8) henkilö, joka on toimesta seuraavanlaisessa aluksessa:

- a) valtion aluksessa, jota käytetään puolustus- tai merivartiotehtäviin;
- b) kalastusaluksessa, milloin se on pyyntialueella;
- c) huvialuksessa; tai
- d) purjealuksessa tahi koneellisessa purjealuksessa, mikäli aluksen bruttovetoisuus on alle 100 rekisteritonnia.

Milloin erityisiä syitä on, voi valtioneuvosto kuultuaan merenkulun työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä myöntää poikkeuksia tämän lain soveltamisesta, mikäli se ei ole ristiriidassa Suomessa voimassa olevan merimiesten työoloja koskevan kansainvälisen sopimuksen kanssa.

2 §.

Tässä laissa tarkoitetaan:
laivatyöllä 1 §:n 1 momentissa tarkoitettua työtä;

merimiehellä jokaista laivatyötä suorittavaa henkilöä, johon tätä lakia sovelletaan;

taloushenkilökunnalla henkilökuntaa, joka on otettu toimeen laivaväen tai matkustajien muo-

jän apuvälineenä. Konetta voidaan nimittäin käyttää mm. morse-merkeillä lähetettyjen tekstien tallentamiseen luettavana kirjoitustekstinä. Morsekirjoitus kone on Ruotsin kauppalaivastossa vain "Gripsholmissa". Laitteen hinta on tuossa 300.000 markan korvilla. — Ei sitä joka kippoon vielä kannata hankkia!

nitusta tai palvelua tahi muita tällaiseen työhön liittyviä tehtäviä varten taikka toimistotyöhön tai muuhun sen kaltaiseen tehtävään;

päivämiehellä merimiestä, jonka laivatyötä ei ole jaettu vahtivuoroihin ja joka ei kuulu radio- eikä taloushenkilökuntaan;

matkustaja-aluksella alusta, joka voimassa olevien määräysten mukaan on katsastettu matkustaja-alukseksi;

vuorokaudella aikaa keskiyöstä keskiyöhön;
viikolla aikaa sunnuntaista klo 0.00 lauantaihin klo 24.00;

pyhäpäivällä sunnuntaita tai muuta kirkollista juhlapäivää sekä itsenäisyyspäivää ja vapunpäivää;
ulkomaanliikenteellä liikennettä Suomesta ulkomaan satamaan tai ulkomaan satamien välillä;

lähiliikenteellä kulkua Itämerellä tai sen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, ei kuitenkaan tuolla puolella viivaa Shetland'in pohjoiskärki—Trondheimin vuono, 11 astetta läntistä pituutta (Irlannin länsirannikko) ja 48 astetta pohjoista leveyttä (Brest); sekä

kaukoliikenteellä lähiliikennettä etäisempää liikennettä.

Aluksen katsotaan koko matkan ajan olevan sellaisessa liikenteessä, jonka kauimpana Suomesta oleva matkan käsittämä kulkuvesi määrää, ei kuitenkaan sikäli kuin alus myrskyn, merivahingon tai muun pakottavan hädän vuoksi on joutunut sellaisen kulkuveden ulkopuolelle, jonka piti matkaan kuulua.

2 luku.

Varsinainen työaika.

3 §.

Työaikaa laskettaessa ei siihen lueta ruokailuaikaa eikä muutakaan laivatyön keskeytystä, mikäli merimies tällöin esimiehensä luvalla saa poistua työpaikalta ja keskeytys kestää vähintään 1 tunti.

4 §.

Taloushenkilökuntaan kuulumattoman merimiehen, jonka laivatyö on jaettu vahtivuoroihin, sekä radiohenkilökuntaan kuuluvan merimiehen varsinainen työaika merellä saa olla enintään 8 tuntia vuorokaudessa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua merimiehen työaika voidaan aluksessa, jota käytetään lähiliikenteeseen ja jonka bruttovetoisuus on vähemmän kuin 500 rekisteritonnia, järjestää kaksivuorotyöksi, jolloin korvaus vuorokautisen työajan 8 tuntia ylittävältä osalta voidaan työehtosopimuksella sopia suoritettavaksi erityisenä kaksivuorolisänä.

5 §.

Aluksen lähtiessä satamasta tai saapuessa satamaan alkoon 4 §:ssä tarkoitettua merimiehen varsinainen työaika vuorokaudessa ylittääkö 8 tuntia.

Jos 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu alus on merellä tai muutoin kuluksa suurimman osan vuoro-

kautta, jona se lähtee satamasta tai saapuu satamaan, sovellettaisiin sinä vuorokautena sanotun momentin mukaista työaikaa; alkoon kuitenkin tällöin, ensimmäisen momentin mukaisen varsinaisen työajan lisäksi, merimiestä veloitettako varsinaisena työnä suorittamaan laivatyötä enempää kuin 1 tunti aluksen ollessa kiinnitettynä tai ankuroituna satamassa.

6 §.

Pyhäpäivänä, jolloin alus on merellä, lähtee satamasta tai saapuu satamaan, alkoon 4 §:ssä tarkoitettua merimiestä veloitettako suorittamaan muuta laivatyötä kuin:

- 1) työtä, joka on tarpeen aluksen kulussa pitämiseen, ohjailemiseen tai navigoimiseen, ynnä näihin liittyvää työtä, joka ei siedä viivytystä;
- 2) radiolennätin- ja radiopuhelinpalvelusta;
- 3) helppoa puhdistustyötä ja kannen huuhtelua yhteensä enintään 1 tunti;
- 4) laivaväen muonituksen vaatimaa työtä;
- 5) aluksen lähdistä tai saapumisesta johtuvan selvityksen aiheuttamaa työtä;
- 6) matkustajain, postin ja matkustajain tavaroiden alukseen ottamisen ja maihin viemisen aiheuttamaa työtä;
- 7) muonan ja laivatarvikkeiden alukseen ottamisen aiheuttamaa työtä; sekä
- 8) vähäisten kappaletavaramäärien lastaamista ja purkamista, jota ei ilman tavaralle koituvaa vahinkoa voida tuonnetemmaksi siirtää.

7 §.

Aluksen ollessa satamassa on 4 §:ssä tarkoitettua merimiehen varsinainen työaika 8 tuntia vuorokaudessa. Pyhäpäivänä alkoon merimiestä kuitenkin varsinaisena työnä veloitettako suorittamaan muuta laivatyötä kuin yhteensä enintään yhden tunnin ajan tavallisesti esiintyviä juoksevia tehtäviä ja helppoa puhdistustyötä.

Työaika on, jollei toisin ole sovittu tai asianomaisessa satamassa ole tapana, sijoitettava arkipäivänä kello 6 ja kello 18 väliselle ajalle sekä pyhäpäivänä kello 7 ja kello 9 väliselle ajalle.

8 §.

Päivämiehen varsinainen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja 45 tuntia viikossa.

Pyhäpäivänä aluksen ollessa merellä alkoon päivämiestä veloitettako varsinaisena työnä suorittamaan enempää kuin 1 tunti muuta laivatyötä kuin sellaista, joka säännönmukaisesti kuuluu hänen tehtäviinsä eikä siedä viivytystä. Pyhäpäivänä, jolloin alus saapuu satamaan tai lähtee satamasta, alkoon päivämiestä veloitettako suorittamaan muuta kuin 6 §:ssä tarkoitettua työtä.

Päivämiehen varsinainen työaika merellä ja aluksen ollessa satamassa on, jollei toisin ole sovittu, sijoitettava kello 6 ja kello 18 väliselle ajalle.

9 §.

Taloushenkilökuntaan kuuluvan merimiehen varsinainen työaika merellä tai sellaisena vuorokautena, jona alus lähtee satamasta tai saapuu satamaan, saa olla:

- 1) matkustaja-aluksessa enintään 9 tuntia 14 tunnin jakson aikana; ja

- 2) muussa aluksessa enintään 8 tuntia.

Aluksen ollessa satamassa saa taloushenkilökuntaan kuuluvan merimiehen varsinainen työaika vuorokaudessa olla:

- 1) matkustaja-aluksessa

a) matkustajien ollessa aluksessa enintään 9 tuntia 14 tunnin jakson aikana; ja

b) muussa tapauksessa enintään 8 tuntia 12 tunnin jakson aikana; työaika alkoon kuitenkin ylittääkö 5 tuntia lauantaina ja pyhäpäivänä, alkoonkä muuta kuin keittiö- ja tarjoiluhenkilökuntaa veloitettako pyhäpäivänä suorittamaan laivatyötä varsinaisena työnä; sekä

- 2) muussa aluksessa

enintään 8 tuntia, lauantaina kuitenkin enintään 6 tuntia; pyhäpäivänä alkoon taloushenkilökuntaa veloitettako suorittamaan muuta laivatyötä kuin laivaväen ja matkustajien muonituksen vaatimaa työtä ynnä tarpeellista tarjoilua sekä helppoa puhdistustyötä yhteensä enintään 5 tuntia.

Varsinainen työaika on, jollei toisin ole sovittu tai ole asianomaisessa satamassa tapana, sijoitettava:

- 1) matkustaja-aluksessa sen ollessa satamassa, milloin mtkustajia ei ole aluksessa, ennen kello 19; ja

2) muussa aluksessa kello 6 ja kello 19 väliselle ajalle, lauantaisin ja pyhäpäivisin kuitenkin aluksen ollessa satamassa kello 6 ja kello 15 väliselle ajalle.

10 §.

Taloushenkilökunnan varsinainen työaika on sijoitettava päällikön etukäteen vahvistaman työjärjestyksen mukaisesti, jota laatiessaan päällikön on neuvoteltava talousosaston esimiehen kanssa. Työjärjestys on pantava julki työpaikalla.

11 §.

Milloin varsinainen työaika ylittää:

- 1) 45 tuntia yhden viikon aikana, kun on kysymys 4 §:n 1 momentissa tarkoitettua merimiestä, jonka varsinainen työaika merellä on enintään 8 tuntia vuorokaudessa, tai

2) 90 tuntia kahden viikon pituisena ajanjaksona, kun on kysymys taloushenkilökuntaan kuuluvasta merimiestä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 rekisteritonnia, on merimiehelle ylimenevältä varsinaiselta työajalta suoritettava vastike.

Vastike annetaan laivanisännän harkinnan mukaan:

- 1) vapaa-ajan muodossa satamassa, jolloin vapaa-ajan tulee vastata edellä 1 tai 2 kohdassa mainitut tuntimäärät ylittävää osaa varsinaisesta työajasta;

- 2) pitentämällä vastaavasti vuosilomaa; tai

- 3) rahakorvauksena siten, että 8 tunnin työstä maksetaan yhden päivän rahapalkka.

Ajasta, jolta vastike annetaan, on vähennettävä se vapaa-aika, jonka merimies on merimieslain 51 §:n 3 momentin mukaisesti saanut.

3 luku.

Turvallisuuspalvelu ja ylityö.

12 §.

Sen lisäksi, mitä 2 luvussa varsinaisesta työajasta säädetään, voidaan merimies velvoittaa suo-

rittamaan laivatyötä, kun kysymyksessä on:

1) laivatyö, joka on ehdottomasti tarpeen ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran johdosta;

2) laivatyö, joka on tarpeen merilain 51, 201 ja 202 §:ssä säädetyn avun antamiseksi;

3) osanotto pelastus- ja palonsammutus sekä muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä on erikseen säädetty; sekä

4) tavanomaisten ja välttämättömien merenkulullisten ja meteorologisten havaintojen tekeminen.

Tämän pykälän säännösten perusteella suorittamastaan laivatyöstä ei merimiehellä ole oikeutta saada eri korvausta, ellei toisin ole sovittu.

13 §.

Sen lisäksi, mitä 2 luvussa varsinaisesta työajasta säädetään, voidaan merimies velvoittaa korvauksesta ylityönä suorittamaan muuta kuin 12 §:ssä mainittua laivatyötä.

14 §.

Ylityöhön saadaan merimiestä käyttää enintään 18 tuntia viikossa, kuitenkin niin, että ylityötä ei saa teettää siinä määrin, että merimiehen työaika samana vuorokautena sen johdosta tulisi pitemmäksi kuin 16 tuntia.

Säännöllistä päivittäin tapahtuvaa ylityön teetämisestä on mahdollisuuksien mukaan vältettävä.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä rajoituksia ei sovelleta ylityöhön, jota vaaditaan:

1) tarpeellisen vahtipalveluksen suorittamiseksi satamassa;

2) satamaviranomaisen määräämän toimenpiteen suorittamiseksi;

3) sellaisen laivatyön suorittamiseksi, joka aiheutuu matkan kestäessä tapahtuneesta laivaväen vähenemisestä;

4) muun sellaisen laivatyön suorittamiseksi, joka ei siedä viivytystä ja joka on tehtävä aikana, jolloin merimies ei muutoin tämän lain mukaan ole velvollinen tekemään työtä; tai

5) aluksen turvallisuudelle ja tehokkaalle kululle.

15 §.

Ylityökorvaus on suoritettava rahana. Kuitenkin voidaan korvaus, kun on kysymys vahtipalveluksesta satamassa tai sellaisen merimiehen työstä, jolla ei ole rahapalkkaa, antaa myös vastaavan vapaa-ajan muodossa.

Rahana suoritettava ylityökorvaus on tunnilta arkipäivänä tehdystä ylityöstä vähintään 1/150 ja pyhäpäivänä tehdystä ylityöstä vähintään 1/75 merimiehen kuukautisesta rahapalkasta, ruokarahaa tai sitä vastaavaa korvausta siihen lukematta.

Ylityökorvaus on laskettava erikseen jokaiselta kerralta, jona ylityötä on tehty. Aloitettu puolittunti on tällöin korvattava täytenä puolena tunnina.

Ylityötä vapaa-ajalla korvattaessa on vastaava vapaa-aika sijoitettava sille vuorokaudelle, jona ylityö on tehty tai sitä lähinnä edeltäneelle tahi seuraavalle arkipäivälle. Milloin kysymys on rahapalkkaa nauttivasta merimiehestä, on vapaa-aika

annettava satamassa. Vapaa-aikaa alkoon tällöin, mikäli ylityö on tehty pyhäpäivänä, sijoitettakoon sellaiselle arkipäivälle, jona merimies tekee ylityötä rahakorvausta vastaan.

4 luku.

Erinäiset säännökset.

16 §.

Tämän lain 4—9 §:n säännöksistä voidaan poiketa työehtosopimuksin, mikäli poikkeus ei ole ristiriidassa Suomessa voimassa olevan merimiesten työoloja koskevan kansainvälisen sopimuksen kanssa.

17 §.

Päällikön tai hänen valvontansa alaisena ja hänen vastuullaan perämiehen tai jonkun konepäällystöstä tahi talousosaston esimiehen on pidettävä merenkulkuhallituksen vahvistaman kaavan mukaista työaikapäiväkirjaa, johon merkinnot on tehtävä viimeistään työntekoa seuraavana päivänä.

Älkköön ketään, jonka oikeus on siitä riippuva, kiellättäkö saamasta tarpeellista tietoa työaikapäiväkirjan sisällöstä tai ottamasta kirjallista otetta siitä.

18 §.

Päällikön on huolehdittava siitä, että kappale tätä lakia on nähtävänä aluksessa.

19 §.

Tämän lain noudattamista valvovat merenkulkuhallituksen valvonnan alaisina merenkuluntarkastajat.

20 §.

Päällikköä, joka käyttää merimiestä laivatyöhön vastoin tämän lain säännöksiä, rangaistakoon sakolla.

Samoin kuin päällikköä rangaistakoon laivansäntää, jos rikkomus on tapahtunut hänen tiensä ja tahdostansa.

Rangaistukseen alkköön kuitenkin tuomittakoon, jos voidaan näyttää, ettei satamassa, jossa alus viimeksi kävi, voitu saada sitä riittävästi miehityksi laivatyön järjestämiseksi täysin tämän lain mukaisesti.

21 §.

Joka rikkoo 17 §:n säännöksiä, rangaistakoon sakolla.

22 §.

Jos päällikkö laiminlyö 18 §:ssä säädetyn velvollisuutensa, rangaistakoon sakolla.

23 §.

Mitä merilaissa säädetään laillisesta tuomioistuintesta ja oikeudenkäynnistä merioikeusjutuissa, koskee myös tämän lain mukaan käsiteltäviä asioita. Merilain 252 §:ssä mainittujen asiantuntijain läsnäolo oikeudessa ei kuitenkaan ole tarpeen, ellei oikeus toisin päättä. Asiantuntijain palkkio suoritetaan tällöin valtion varoista, niin kuin siitä on asetuksella säädetty.

Uuden

ulottuvaisuuden

kynnyksellä

(Antti pakinoi)

Se on siitä kummallinen tämä ihmisluonto, että niinpian kuin on saanut sen, mitä oikein kiihkeästi on tavoitellut, se oitis menettää mielenkiintonsa ja taas pitää ruveta haluamaan yhä lisää. Kenties sentään näin on hyvä, sillä ilman tuota kiihkoa uuden perään ei minkäänlaista edistystä voitaisi ajatella.

Tuskin olemme tässä saaneet selville miten kuten maapallomme eräitä ominaisuuksia, kun pallo ei enää riitäkään, vaan on yriteltävä kauemmaksi, ihan avaruuteen asti. Tosinhan avaruus ja muut taivaankappaleet kautta aikojen ovat kiehtoneet miesten mieltä, mutta vasta viime aikoina on tekniikka kehittynyt niin paljon, että on pystytty valmistamaan välineitä, millä tuota kaukaisuutta päästään tutkimaan.

Lähin meitä kiinnostavista tähdistä on tietysti oma aurinkomme. Aikojen alusta se on ollut kaiken elämän lähteenä ja aikojen loppuun asti se tulee sitä olemaan. Ei ole ihme, että ihminen on aina pyrkinyt auringon tuttavuuteen. Jo muinaiset egyptiläiset korottivat sen jumalaksi ja jumalallisenä sitä on palvottu aikanaan kaikkialla maailmassa. Muistamme vanhan kreikkalaisen tarun Ikaroksesta, joka valmisti itselleen siivet, jotka kiinnitti hartioihinsa vahalla. Kun hän sitten kohosi kohti aurinkoa, vaha suli ja Ikaros tipahti siipirikkona takaisin maanpäälle. Niin se käy kun yrittää ylemmäs kuin mitä siivet kestävät.

Me nykyajan ihmiset emme usko taruihin. Meille pitää olla kylmiä ja kovia tosiseikkoja. Vaikka, voiko nyt auringosta yleensä saada kylmiä tosiseikkoja? Eivätköhän ne liene sentään lämpimänpuoleisia. Olkoon nyt mitä tahansa, tosiseikkoja joka tapauksessa.

Mitä me nyt sitten oikeastaan tiedämme auringosta? Paitsi että se valaisee ja lämmittää. Silloin kun se paistaa. Tiedämme me sentään minkä mitäkin. Tai ainakin tiedemiehet tietävät. Perin tähdellisiä asioita, jotka ainakin välillisesti sivuavat meitä kaikkia.

Aikamoinen möhkäle tuo meidän aurinkomme on siitäkin huolimatta, että tähtenä se ei ole edes keskikokoinenkaan. Avaruudessa huiskii miljoona kertaa suurempia. Kuitenkin auringon läpimitta on sata kertaa suurempi kuin maan, sen massa on 330.000 kertaa maan massa ja tilavuus peräti miljoonakertainen.

24 §.

(Tämä lain voimaantuloa koskeva kohta on vielä avoinna, koska se on eduskunnassa käsiteltävänä. Edellisessä Radiosähköttäjän numerossa mainituin perustein se kuitenkin pätee laivoilla jo 1. 7. 1960 lukien.)

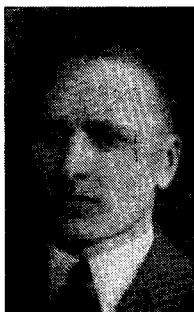
Auringon valon ja lämmön olemuksesta ei olla kovinkaan kauan oltu selvillä. Tottakai on ymmärretty, että hirvittävän kuuma se on, mutta mistä tuo kuumuus oikeastaan johtuu, siihen kysymykseen on tuonut vastauksen vasta nykypäivien tiede. Valtava kuumuus syntyy siitä energiasta, joka vapautuu kun auringon vetyatomit yhtyvät toisiinsa ketjureaktiona. Tämä valtava prosessi ei tietenkään voi olla vaikuttamatta aurinkomme massa ja todellakin on voitu laskea, että auringon massa pienenee yli 4 miljoonalla tonnilla sekunnissa. Aurinkoisemme siis jatkuvasti kutistuu kuin tarinan pyy maailmanlopun edellä. Ja kuitenkin sen lämpötila tulee säilymään vielä ainakin 35 miljardia vuotta käytännöllisesti katsoen muuttumattomana. Ymmärsikös nyt kukaan kuulijoista kuinka hirvittävän suurista määristä ja pitkistä ajoista oikeastaan on kysymys. Minä en ymmärrä, sanon vain, mitä viisaat miehet ovat väittäneet.

Auringon pinta ei ole tasainen, vaan näyttää rakeiselta ja rakeet muuttavat muotoaan. Silloin tällöin pintaan ilmestyy tummia täpliä, joita sanotaan auringonpilkuiksi. Eiväthän ne tietysti ollekaan tummia ole, mutta vähemmän kirkkaita kuin normaalipinta. Nuo pilkut yleensä ilmaantuvat parittain lähellä auringon päiväntasaajaa, mutta niitä ei koskaan voida havaita korkeilla leveysasteilla. Tietyn ajan kuluttua pilkut häviävät, ilmestyykseen taas uudestaan. Koko tuo kierros kestää noin 11½ vuotta. Pilkut näytävät olevan tietyssä yhteydessä auringon aktiviteetin kanssa, joka taas huomattavasti vaikuttaa olosuhteisiin maassa — ja tietenkin muissakin kiertoähdissä.

Paitsi pilkkuja, voidaan auringon pinnassa havaita protuberansseja ja soihtuja. Ne ovat pitkiä — miljoonien kilometrien pituisia — tulenlieskoja. Juuri nuo lieskat lienevät niitä, jotka sinkoavat avaruuteen ja siis myös maahan tiettyjä, hyvin voimakastehoisia hiukkasia.

Kummallista kuulla, mutta vain yksi miljardisosa auringon koko säteilystä koskaan kohtaa maan. Ja kuitenkin häviävän pieni määrä on riittävä pitämään luomakuntamme kunnossa. Säteitä on kahta päätyyppiä, ensiksikin sähkömagneettisia aaltoja, joihin kuuluvat valo- ja radioaallot, toiseksi radioaktiivisia hiukkasia, protoneja ja elektroneja.

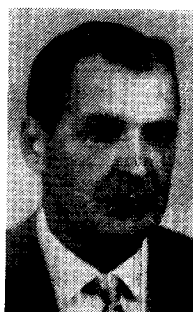
Hyvin suuritehoinen säteily ei koskaan pääse maan pinnalle asti vaan imeytyy ilmakehän korkeimpiin osiin, ne säteet, jotka pääsevät, määräävät maan ilmaston. Tämä osa säteilystä vaihtelee vuosien mittaan vain häviävän pienissä määrin, vain noin yhden prosentin puitteissa. Ne säteet taas, joita emme näe, vaihtelevat suurestikin ja saavat aikaan kaikenlaista, muun muassa häiriöitä radioissamme.



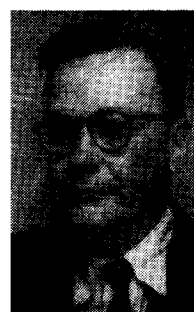
U. Palvola



V. H. Finer



K. A. Suvanto



O. Viherala

Elokuun 21 päivänä 1960 täyttää radiosähkötäjä Uno Palvola 50 vuotta. Hän on syntynyt Jaakkimassa ja käynyt siellä keskikoulun. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 16. 6. 1930, josta lukien hän on ollut SR:n jäsen. I luokan tutkinnon hän suoritti 8. 5. 1935. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut 1932—37 s/s Immo-Ragnarissa ja 1947 alkaen ruotsalaisissa laivoissa Consul Corfitzon, Milos, Belos ja Delos. Petsamon rannikkoradioasemalla hän oli radiosähkötäjänä 1940—44, Vaasa Ra-

diossa 1944—47 ja Vaasan ilmailuviestiasemalla 1949—50. Talvisodassa hän toimi viestikeskukseen valvojan ja radiosähkötäjän tehtävissä ja jatkosodassa sot. virkailijana ilm.viestiaseman päällikön ja viestiups. tehtävissä. Vääpeli 1942. Saanut kunniamerkit: VR 4 s.a.; Vm.1.; Ts.mm.; Js.mm. Helmikuusta 1955 lukien on radiosähkötäjä Palvola edelleenkin radiosähkötäjänä m/s Deloksessa. Parhaimmat onnentoivotuksemme 50-vuotispäivän johdosta.

Tiedämme, että auringolla on sellainenkin kappine kuin korona — kruunu. Mitä tuo korona oikeastaan on, siitä ei ole olemassa aivan täysin varmaa tietoa, mutta melkoisella varmuudella kuitenkin voidaan väittää, että se on jonkinlainen aurinkoa ympäröivä, karanteiden elektronien ja muiden pikkuosasten muodostama pilvi. Tavallisissa oloissa emme voi auringon koronaa nähdä, koska auringon oma valo voittaa sen, mutta auringonpimennyksen aikana se on selvästi näkyvissä valaisevana renkaana. Sen kuumuus on suurin avaruudessa tapaamamme, kerrassaan puolisen toista miljoonaa astetta. Korona ulottuu miljoonia kilometrejä avaruuteen ja sen valovoima on suunnilleen sama kuin puolikuun.

Viime aikoina on pidetty kovaa porua avaruussäteilystä. Mitä tuo paljonparjattu säteily oikeastaan on, siitä ei ole varmaa tietoa, mutta niin paljon siitä sentään uskalletaan sanoa, että eräissä harvoissa tapauksissa avaruussäteilyn energiahiekkaset ovat peräisin auringosta.

Auringon ansiota — tai syytä, kuinka sen nyt kukin haluaa ottaa — ovat luultavasti myös revontulet, nuo talvisen taivaan loistavat soihdut, jotka käyvät sitä komeammiksi, mitä lähemmäs napoja tullaan. Olemmehan me kaikki niitä nähneet ja ihailleet. Revontulia on tutkittu melkoisen paljonkin ja viimeisimpien teorioiden mukaan ne — vaikka eivät olekaan auringon valoa eivätkä edes sen heijastustakaan, ovat aurinkomme aiheut-

tamia. Uskotaan, että auringosta peräisin olevat sähkövaraukselliset vetyhiukkaset kohdatessaan ilmakehän tiettyjä osia saavat nämä valaisemaan. Onko asia näin, näyttää kuitenkin vain todennäköiseltä. Kenties joskus löydetään parempi teoria, joka voidaan todistaakin. Aivankuin kosmiset säteet, nuo auringon vetyosat maan magneettisessa kentässä muuttavat suuntaansa päiväntasaajalta napoja kohti. Revontulet syntyvät yleensä varsin suurissa korkeuksissa, jossakin sadan ja tuhannen kilometrin välimailla. Yleensä ne ovat vihertäviä tai valkoisia, joskus harvoin punaisia. Ne näyttävät seurailevan auringon pinnassa tapahtuvia häiriöitä ja näkyvät aika symmetrisesti kummallakin pallonpuoliskolla, siis napojen lähetyvillä.

Mutta taivaalla on muutakin valoa, jonkinlaista ilman itsensä aiheuttamaa. Hyvin harvoin se voidaan havaita paljaalla silmällä, mutta kuitenkin sitä on niin paljon, että se valaisee enemmän kuin kaikki tähdet kirkkaana yönä yhteensä. Mitä tämä valo oikeastaan on, siitä tiedetään hyvin vähän. Jotakin yhteyttä sillä näyttää olevan revontuliin, mutta aurinko sitä tuskin aiheuttaa. Todennäköisesti se johtuu jonkinlaisista kemiallisista tapahtumista itse maan ilmakehässä jossakin viidenkymmenen ja puolentoista sadan kilometrin korkeuksien välimailla, siis yleensä revontulien alapuolella. Tämä valo ei ole jakaantunut tasaisesti yli koko taivaan vaan ikäänkuin pilviksi joissa yhdenkin yön aikana voidaan havaita varsin suuriakin muutoksia.

Elokuun 24 päivänä 1960 saavuttaa 50 vuoden iän radiosähkötäjä Åke Söderlund. Hän on syntynyt Helsingissä. Keskikoulututkinnon hän suoritti Tammisaaren ruots. yhteiskoulussa 1928. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 8. 12. 1930 ja SR:n jäsenenä hän on ollut 30. 4. 1934 lukien. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut 1932 lähtien seuraavissa laivoissa: Helsing, Atlanta, Equator, Oihonna, Ariel, Sirius, Regulus, Hektos ja Finlandia. Talvisodan aikana hän toimi laivaradiosähkötäjänä ja jatkosodassa tykistössä. Alikers. 1942. Saanut Vm.2. Syyskuusta 1946 lukien hän on edelleenkin radiosähkötäjänä Suomen Höyrylaiva Oy:n s/s Finlandiassa.

Parhaat onnittelumme 50 vuotiaalle merenkyn-täjälle.

Radiosähkötäjä Valter Heliodorus Finer täyttää syyskuun 4 päivänä 1960 50 vuotta. Hän on syntynyt Helsingissä ja saanut keskikoulutodistuksen Helsingin normaalilyseosta 1927. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 16. 6. 1933 ja I luokan tutkinnon 8. 10. 1935. SR:n jäseneksi hän liittyi 3. 1. 1934. Vuosina 1934—37 hän oli laivaradiosähkötäjänä s/s Wirmassa ja s/s Britannicissa ja 1946—48 s/s Imat-rassa, yhteensä n. 7 vuotta. Posti- ja lennätin-laitoksessa hän toimi sähköttäjänä ja v.t. revii-sorina 1927—34. Radiosähkötäjänä Kotkan rannikkoradioasemalla 1939—46. Jatkosodan aikana asepalveluksessa 6/VP 10. Ylikers. Saanut Vm.2. Kesäkuusta 1948 lukien edelleen viestijohtajana, Helsingin ilmailuviestiasema.

Merkipäivän johdosta esitämme parhaimmat onnentoivotuksemme.

Eihän tässä tietysti ole voitu tarkastella kuin pienen pientä murto-osaa kaikesta siitä mielenkiintoisesta, mitä aurinkomme ja meitä lähinnä oleva avaruuden osa tarkasteltavaksi tarjoaisi. Koko joukon me tiedämme noista taivaallisisista asioista, mutta hirvittävän paljon enemmän me vielä olemme tietämättä. Meillä on tukku teorioita, joita nykyisin apuneuvoin emme mitenkään voi todistaa. On vain uskottava todennäköisyyslaskelmiin ja toivottava, että tulevaisuus antaa käsiimme tehokkaampia aseita, millä käydä auringon kimppuun. Ei kuitenkaan liene meillä minkäänlaisia mahdollisuuksia vähimmässäkään määrin koskaan vaikuttaa auringon ja avaruuden olemukseen. Me voimme kai joskus liikkua avaruudessa, mutta vain sen äärimmäisen pienessä osassa. Emme koskaan voi toivoakaan pääsevämmä edes linnunradan laidasta laitaan. Puhumattakaan sitten, että saavuttaisimme muita linnunratoja, joita taivaallamme kimaltelee lukemattomia. Perin piskuihin on ihminen kun häntä vertaa noihin aikamääriin ja etäisyyksiin ja massoihin ja energioihin. Ehkäpä ihminen on luomakunnan kruunu, mutta kaikkeen verrattuna hän on täysin yhtä tyhjän kanssa niinkuin on meidän maapallomme ja aurinkomme ja vieläpä koko linnunratammekin.

Avaruus ei tunne miljoonia. Sen yhteydessä puhutaan miljardoista ja biljoonista ja vieläkin suuremmista yksiköistä.

Syyskuun 9 päivänä 1960 täyttää 50 vuotta johtaja, radiosähkötäjä Kaino Adolf Suvanto. Hän on syntynyt Turussa ja saanut keskikoulutodistuksen Turun suom. realllyseosta 1926. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1934 ja I luokan tutkinnon 9. 5. 1939. SR:n jäseneksi hän liittyi 2. 6. 1934. Laivaradiosähkötäjänä hän toimi 1935 s/s Wiides ja 1947—48 s/s Gemini. Jo vuodesta 1927 lukien hän on toiminut useissa eri radiotyöpajoissa ja liikkeissä, mm. Turun Radiossa, Salon Radiossa, Turun Radiokeskuksessa ja Asa-Radiossa. Tampereen ilmailuviestiasemalla hän oli 1939. Sekä talvi- että jatkosodan aikana radioteollisuuden palveluksessa. Hän on myös radioamatööri. Toimii radioliikkeen harjoittajana Turussa.

Parhaimmat onnentoivotuksemme merkipäivän johdosta.

Syyskuun 21 päivänä 1960 täyttää 50 vuotta radiosähkötäjä Osmo Sakari Viherala. Hän on syntynyt Mäntyharjussa. Käytyään Keskikoulun Mikkelin lyseossa 1927 hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 3. 12. 1932, josta alkaen hän on ollut SR:n jäsen. Laivaradiosähkötäjänä hän on toiminut vuosina 1932—39 seuraavissa laivoissa: Betty H., Minerva, Naxos, Aune H., Scandinavic, Carolis, Ingrid Thorden ja Wilke, sekä vuodesta 1944 alkaen: Scandinavic, Parma, Hildegard, Neste, Wanda, Eero, Tankar, Imatra, Kalle, Marita Thorden, Saaro, Werner H., Korsholma, Ragny, Wiima, Modesta, Wipunen, Wiikinki, Kungö ja Advance. Santahaminan radioasemalla hän oli 1941—44. Asepalveluksessa talvi- ja jatkosodassa radiosähk. tehtävissä. Alikers. 1940. Saanut Vm.2. Syyskuusta 1959 lukien radiosähkötäjänä s/s Advance.

Esitämme merkipäivän johdosta parhaimmat onnittelumme.

AJATUKSISTARIISUNTAKONGRESSI

Jatk. edell. numerosta

Istuva-Puuma: Valkonaamat ovat viekkaita. He lahjoivat koruilla, helistimillä ja joutavalla rihkamalla punanahkoja. Jollekin punanahkalle annetaan peili ja tämä tulee ylpeäksi. Hän näyttelee sitä leirissä ja pöyhkeilee kuin omistaisi puolet maailmasta. Emme me tarvitse peilejä, meillä on metsät täynnä lähteitä, niistä me voimme katsella kuvaamme jos haluamme. Valkonaamat käyvät vain kauppaa. Kauppaa käymällä he yrittävät ajan kuluessa ostaa punanahkojen maat. Maata ei omista kukaan, mutta meillä on siihen vähintään yhtä suuri oikeus kuin valkonaamoilla. Me olimme täällä ennen heitä.

Pipaluk: Mitä sanoo valkonaama?

Bill Rockford ei sanonut mitään mutta poisti varmistimen goltistaan. Hetken mietittyään hän nousi seisomaan ja alkoi puhua:

Rockford: Me olemme vapaita ihmisiä, me. Meillä on oikeus tehdä mitä tahdomme.

Pipaluk: Ovatko punanahat sitten orjia?

Istuva-Puuma: Valkonaamojen vapaus on siinä, että he saavat mielinmäärin huiputtaa toisiaan kaupankäynnissä.

Jatkuu takasivulla.

Lännen kautta itään

(Antti pakinoi)

Vuosi 1480 oli maailmanhistorialle varsin merkittävä. Silloin näet syntyi eräs kaikkein sisukaimmista miehistä, mitä historia tuntee. Tuo mies — syntyessään tietysti ihan pieni poika vain — oli Fernao de Maghallaes, joka piirsi ikuisiksi ajoiksi nimensä merten ja maiden historiaan ensimmäisenä miehenä, joka purjehti maailman ympäri idästä länteen. Ja kaikkein merkellisintä tässä on se, että hän itse ei tuota matkaa tehnyt, vaan kuoli kesken kaiken.

Kautta vuosisatojen oli Intia kaikkine ihanuiksineen kiehtonut ihmisten mieliä. Sieltä saatiin kultaa ja kalliita kiviä ja mausteita, noita herkkusuiden toivomia. Länsimaiden pulmana oli vain se, että kaikki nuo aarteet olivat vaikeiden matkojen vuoksi niin hirvittävässä hinnoissa, että vain kaikkien rikkaimmilla niihin oli varaa. Mutta kun ei köyhempienkään suu tuohesta ollut, pulpahti tuon tuostakin esiin ajatus jonkun halvemman tien löytämiseksi tuohon satumaahan.

Näihin aikoihin alkoi myös ilmaantua vissejä epäilyksiä maan pannukakkumaisuudesta. Tosin pallonmuotoisuus soti kirkon oppeja vastaan, mutta väkisinkin tosiasiat tulivat päivänvaloon.

Nuori Fernao sattui syntymään perin otolliseen aikaan. Keskiaika kallistui lopulleen ja uudet tuulet puhaltelivat tunkkaisessa maailmassa. Se oli seikkailuvan mielen kulta-aikaa ja Fernao tunsu mahdollisuutensa.

Maghallaesin elämä alkaa melskeisesti. Nuorena sobresalientena-aliupseerina hän astuu sotalaivaan, joka vuonna 1505 purjehtii Intiaan. Se oli raskas matka, sillä aliupseereita ei noina aikoina kohdeltu kovinkaan hellävaraisesti. Paitsi sitä, että oli sotilas, hänen oli muutta mutkittava tartuttava merimiestenkin töihin. Myrsky ei suinkaan ollut syy asettua merikipeänä makuulle. Ja kun maihin päästiin, siellä oli aherrettava tavaroiden kanssa ja paiskittava linnoitus ym. tähdellisiä sotilaallisia töitä. Eikä siinä kyllin. Oli vielä vähän väliä tapeltavakin. Ja kun sotilaan ammatin kuuluu silloin tällöin saada haavojaakin — ellei nyt aivan henki menisikään — joutui Maghallaeskin useampaankin otteeseen parsimaan nahkaansa ilmestyneitä reikiä. Muuan niistä sattui olemaan keihäänpisto polvi- taipeeseen ja se olikin niin paha, että miehemme jäi loppuiäkseen puolirajarikoksi.

Maghallaesin kuuluisasta purjehduksesta on jokainen kuullut. Se ei ole oikeastaan sinänsä kovinkaan ihmeellistä. Mutta sitäkin ihmeellisempää on se, miten hän ylipäänsä tuli lähteneeksi tuolle retkelleen. Se ei suinkaan käynyt mutkattomasti.

Palattuaan sotaretkeltä takaisin kotiin, Maghallaes joutui heti vaikeuksiin. Ensinnäkin hän oli rampa, eikä niinollen kelpannut vaativiin sotilaallisiin tehtäviin. Hänellä oli jo sitäpaitsi ikäkin sen verran — 32 vuotta — ettei hän enää tuntenut olevansa parhaassa taisteluvireessä mitä sodan fyysisen puoleen tulee.

Mutta mihin Lissaboniin hän seitsemän vuotta kestäneen retkensä jälkeen palasikaan? Siitä, minkä

hän oli jättänyt, ei ollut jäljellä mitään muuta kuin ulkokuori.

Kaikki oli muuttunut. Ihmiset olivat toiset, tavat toiset, hallitsijakin toinen. Viimeksimainittu osoittautuikin suurimmaksi pahaksi puoleksi. Tuohon aikaan ei ollut olemassa invalidiavustuksia eikä asevelijärjestöjä, jotka olisivat ottaneet hoviinsa pahoin rapistuneen sankarin. Ellei itse pysynyt toimeen tulemaan, sai vaikka menehtyä katuojaan kenenkään siitä erityisemmin perustamatta. Sanotaan kiittämättömyyden olevan maailman palkan. Ja tuolloin se piti vallan hirvittävästi paikkansa. Satamissa harhaili sairaina ja rujoina merimiehiä, jotka olivat panneet henkensä alttiiksi maansa edestä uhkarohkeilla retkillä maailman merillä. Siellä oli Vasco da Gaman miehiä, jotka kerjäsivät armopaloja joskus saaden, useimmiten ei. Ja kuitenkin nuo miehet olivat olleet hankkimassa satumaisia aarteita vieraista maista ja tuoneet ne kotimaahan uskomattomia vaivoja kärsien. Nyt heitä ei kukaan muistanut.

Jos Fernao de Maghalaos olisi ollut tavallinen mies, olisi tuo ollut hänenkin kohtalonsa. Mutta hänä ei ollut tavallinen. Hän kieltäytyi kerta kaikkiaan vaipumasta lokaan. Invalidi tai ei, ydentekevää, hän tunsu, ettei hän vielä ollut elänyt elämänsä loppuun. Onneksi hän sattui olemaan aatelinen ja yksinomaan sitä seikkaa hän sai kiittää siitä, että selvisi kaikkein vaikeimmasta alusta. Hän pääsi nimittäin eläkeläisten listalle — tosin kaikkein alhaisimpaan luokkaan — ja sai eläkkeenä, tai oikeastaan jonkinlaisena almuna 1.000 realia kuussa. Se oli tietysti aivan mitätön summa, mutta henkiriepu sillä sentään säilyi. Hieman myöhemmin hän pääsi astetta ylemmälle portaalalle ja avustus nousi tuhanteenkahteensataanviiteenkymmeneen realiin. Vaivainen ropohan se oli sekin, mutta eipä sen edestä sitten tarvinnut paljon tehdä. Riitti kun vetelehti joutilaana kuningas Manoelin hovissa.

Joutilaisuus ei kumminkaan kuulunut Maghallaesin luonteeseen. Hän inhosi hovia ja sen keika-reita. Ja niinpä hän eräänä kauniina päivänä saapasteli kuninkaan eteen anomaan lupaa purjehtia Intiaan lännen kautta. Hän oli nimittäin aivan varma, että se oli mahdollista. Tosin hänen varmuutensa perustui väärin johtopäätöksiin, mutta oikeassahan hän siitä huolimatta oli. Kuningas nauroi koko ajatukselle. Jostakin kummallisesta syystä hän tunsu vastenmielisyyttä Maghallaesia kohtaan. Ehkä tämä osittain johtui siitä, että Maghallaes omin lupinsa oli lähtenyt esittämään asiaansa Afrikasta, jossa oli muun paremman homman puutteessa sotaretkellä.

Yhä uudelleen ja uudelleen Maghallaes yritti saada kuningasta kuulemaan ehdotustaan. Ja aina yhtä huonolla menestyksellä. Viimein hän lopullisesti kimpaantui, anoi ja sai luvan lähteä Portugalista muuhun maahan onneaan koettamaan. Lupa myönnettiin vieläpä sängen loukkaavassa muodossa. Ja niin Maghallaes siirtyi Espanjaan.

Onko hätäantenni välttämätön?

Allekirjoittanut oli kolmisen vuotta sitten operaattorina eräässä laivassa, joka yhteentörmäyksessä löysi matkansa määrän Itämeressä. Kelluimme pinnalla 35 minuuttia, sitten kuului "plums-plums", parkko meni pohjaan. Yhteentörmäyksessä toisen suomalaisen päälleajaneen laivan kanssa katkesi perämasto. Lastina laivallamme oli romurautaa, jonka ominaispaino tiettävästi on runsaasti yli 7. Ihme, että kelluimme puolikin tuntia, olisimme voineet vaipua aaltoihin jo ensimmäisten minuuttien kuluessa. Kellekään laivallamme olijoista ei vahinkoa tapahtunut, kiitos päälleajaneen laivan vastuuntuntoisen päällystön. Operaattoria vain jäi vaivaamaan tunne, että jossain oli mätää.

Kaarle V, tuo kuuluisa Habsburg oli hiljattain noussut Espanjan valtaistuimelle. Tämä oli onneksi Maghallaesille, sillä Kaarlehan oli — kuten hyvin historiasta muistamme — varsin pirteä ja yritteliäs herra. Tosin hänkään ei kovin valtavasti innostunut Maghallaesin ehdotuksesta, mutta suostui kuitenkin harkitsemaan asiaa. Siihen, että hän viimein luovutti sankarimme käyttöön viisi pientä eikä kovin kehuttavassa kunnossa olevaa alusta, lienee lopullisena syynä ollut halu antaa Portugalin kuninkaalle hieman nenälle. Vuonna 1517 Maghallaesista tuli Espanjan kansalainen ja Portugal menetti kuninkaansa lyhytnäköisyyden ja jääräpäisen vastenmielisyyden vuoksi katoamattoman kunnian olla alkuunpanijana maailman ensimmäiseen ympäripurjehdukseen.

Niinkuin jo tuli mainituksikin, Maghallaesin laivat eivät suinkaan olleet mitään loistoaluksia edes silloistenkaan mittapuiden mukaan. Varovainen mies niillä tuskin olisi yrittänytäkään moista matkaa. Mutta Maghallaes ei ollut varovainen mies. Kaikkea muuta. Vuosikausien turhien kuninkaiskäyntien ja anomusten jälkeen hänellä viimeinkin oli laivasto, jonka ehdoton päällikkö hän oli. Välipä sillä, ettei miehistö ollut paras mahdollinen ja että alemmat päälliköt osoittautuivat kyvyttömiksi — ainakin hyvin monet heistä — ja vieläpä juonittelivat amiraalia vastaan. Hänen elämänsä suuri tilaisuus oli tullut ja hän päätti käyttää sitä täysin mitoin hyväkseen. Elokuun 10 päivänä 1519 tuo pikku laivasto nosti ankkurinsa Sevillan satamassa lähimpänä tavoitteenaan San Lucar.

Vaivoja ja vastuksia ei puuttunut. Alituista huolta oli nimenomaan alipäälliköiden vastaanhangittelusta ja suoranaista kiusanteostakin. Mutta Maghallaes oli kovissa koettelemuksissa karsastunut mies. Hän oli saanut oppia tottelemaan ja osasi siis myös käskä. Rautaisella kädellä hän hallitsi pientä laivastoaan. Ei häntä juuri rakastettu, mutta pelättiin ja karulla tavalla jopa kunioitettiin.

On tullut kerrotuksi, että uponneesta laivastamme katkesi perämasto. Samoin pääantenni. Olihan meillä hätäantennikin, olisihan sen ylös vetäminen ollut aikaa mainitut 35 minuuttia, mikäli olisimme tienneet, että parkko voi niin pitkään pinnalla kellua, ja jos olisi ollut perämasto, johon sen olisi voinut vetää. Tilanteen aikana se makasi käyttövalmiina hyttini kaapissa odottaen pääsevänsä osoittamaan, etteivät hankintakustannukset olleet hukkaan heitettyä valuuttaa.

Ei ollut mastoa, mihin asetuksen määräämän pelastusvälineen olisin ripustanut. Parhaani mukaan hoidin hätäliikenteen vilkulla, saimme tarvitsemamme avun, tilanne oli selvitetty.

RADIOSÄHKÖTÄJÄKURSSI

laivojen radiosähkötäjiksi aikoville

alkaa Helsingissä 5. 9. 1960. Kurssi on kokopäiväinen kestäen n. 8 kuukautta. Kurssimaksu on 30.000:—, josta 15.000:— on maksettava avajais-tilaisuudessa ja loput kevätlukukauden alkaessa. Kurssille aiotaan ottaa 30 oppilasta.

Pääsyvaatimuksena on suoritettu keskkoulutuskinto. Sähkötystaitoisilla on kurssille pääsyyn etusija, joten sähkötystaitoa osoittava todistus on liitettävä hakemukseen, johon on myös liitettävä papintodistus tai siviilirekisterinote sekä mahdolliset todistukset kielitaidosta ja harjoittelusta radioalalla. Kurssille valittujen on ennen kurssin alkamista esitettävä lääkärintodistus kelpoisuudesta meripalveluun. Hakemusaika kului umpeen 18. 8. 60.

Viimein päästiin Atlantin yli ja tultiin Rio de la Platan leveään suuhun. Tämä oli se paikka, jota Maghallaesin edeltäjät olivat luulleet Tyy-nelle merelle johtavaksi salmeksi — ja enemmän hän se todella salmea muistuttaakin kuin joen suuta. Maghallaes keksi melkoisen nopeasti, että olipa tämä paikka mikä oli, missään tapauksessa se ei ollut se väylä, jota myöten hän pääsisi valtamereltä toiselle. Mutta hän oli itsepintainen. Hän uskoi vahvasti, että tuo salmi oli olemassa ja päätti sen etsiä, maksoi mitä maksoi. Mutta vielä piti tulla vastuksia. Talvehtiessaan San Julianin lähedessä, syntyi laivastossa selvä kapina huhtikuun 2 päivänä 1920. Maghallaes sai sen kukistetuksi parissa päivässä ja teloitettujen veri virtasi. Mutta salmi löytyi ja lokakuun 21 ja marraskuun 28 päivien välillä Maghallaes purjehti Atlantilta Tyy-nelle merelle.

Jäipähän tapaus vaivaamaan. Pitkään. Kirjoitinkin tapauksesta äänenkannattajaamme muistaakseni huhtikuussa -57, yritin provosoida kokeneempien jäseniemme mielipiteitä kuuluviin nimenomaan Ihmishengen turvaamista merellä käsittelyvän lain pohjalta, tarkoin kantani perustellen. Ei syntynyt keskustelua, ei tullut ainoatakaan poleemista vastausta. Asia hautautui muiden, mutta ei allekirjoittaneen mielestä.

Minulla ei ole käsillä lakia, joka käsittelee Ihmishengen turvaamista merellä ja maalla. Pitäisi olla, mutta kun se ei kuulu vaadittavaan kirjallisuuteen. Tiedän vain, että sen eräissä numerolista mainitsemattomassa kohdassa sanotaan, että laivalla täytyy olla hätäantenni, joka tarvittaessa voidaan ripustaa katkenneen tilalle. Muuta ei vaadita, ja se on puute.

Meiltä katkesi masto. Oli hätäantenni. Ei ollut paikkaa, minne sen vedät. Olisi keksitty, jos olisimme tienneet, että pystymme kellumaan kokonaista puoli tuntia. Olihan midskepin signaalimasto jäljellä. Mutta kun parkko vuotaa kuin oikein iso seula, vedä nyt sitten hätäantennin vastoin ordereita paikoilleen.

Olen käynyt norjalaisissa laivoissa. Heillä ei kysymys ole aktuaali, koska niin pää kuin hätäantennikin sijaitsee keskilaivalla. Mieltäni on jäännyt painamaan, että lainsäädännössämme on aukko. Pitää olla antenni hätätilanteen varalle, mutta ei tarpeeksi selvästi velvoiteta varustajaa turvaamaan turvallisuusvälineen sijoitusmahdollisuuksia. Siitä pyysin aikoinaan keskustelua lehdessämme, turhaan. Taidettiin yleisesti käsittää asia toisarvoiseksi, mutta sitä se ei ole. Siitä kun joskus voi riippua paitsi omamme, myös koko laivaväen henki.

Olen väliaikana löytänyt pääperustelun kirjoitelmani teemaan. Se löytyi painettuna kirjoituksessani 8/4 -57 Liiton lehdestä. Kirjoituksen lopuosassa tuli silloin sanotuksi, ja sama teksti muuttumattomana tulkoon mainituksi: "Vielä tähdentäisin arvoisille ammattiveljilleni aina käyttövalmiin hätäantennin merkitystä. K.väl. sopimuksessa (Lontoo -48) ihmishengen turvaamisesta merellä, sen sääntö 10 a) 2) kohdassa määrätään: ...aluksesta tulee olla asennettuina pää- ja hätäantennit. Hallinto voi kuitenkin vapauttaa aluksen hätäantennin pitämisestä mikäli..., mutta tällaisessa tapauksessa aluksessa tulee olla varalla tällainen antenni, joka tarvittaessa voidaan heti vaihtaa pääantennin tilalle." Tämä viimeainittu harventamani mahdollisuus ei mielestäni missään tapauksessa riitä turvaamaan työskentelymahdollisuuksia odot-

tamattomissa tapauksissa, vaan hätäantennin tulisi voida sijaita keskilaivassa mastoista riippumattomana. Keskustelu asiasta jäsenistömme kokemusten pohjalta äänenkannattajamme välityksellä olisi paikallaan."

Näin 3½ vuotta sitten. Saman tekstin allekirjoitan tänään, ja asia on edelleen yhtä tärkeä.

Lainlaatijan hyvä aikomus on osoittautuva riittämättömäksi, elleivät kansalliset katsastajamme valvo, että lain tarkoittama turvallisuus tulee aivan kaikissa olosuhteissa huomioiduksi. Ja sitä turvallisuutta meillä ei ole, mikäli edelleenkin hätäantennin kiekko lepää ainoastaan inventaariovalineena hyttimme kaapissa.

Kun se lepäisikin. Mutta kun se ei lepää edes sielläkään. Ei tänään, mutta tulee lopettamaan lähipäivinä. Otin tämän kaikinpuolin moitteettoman parkon vastaan kipinäältä, joka parin vuoden palveluksen jälkeen matkusti kotiinsa. Emme inventoineet radiokalustoa hänen lähtiessään, kun oli viisitoista ulosmaksua. Hyväksyin toteamuksen, että kalusto vastaa aikaisempaa luetteloa. Pääsimme merelle. Osoittautui, että akut olivat lopussa. Se ei ollut ihme, sillä ne olivat jo runsaat seitsemänvuotiaat, lisäksi kuivat akvasta. Mutta kun uudet välittömästi oli passiivisella protestilla saatu tilatuksi, osoittautui, ettei hätäantennia löydy radiohyttistä. Pitkään palvelleet laivaverini kertoivat, ettei sitä ole miesmuistiin laivalla ollutkaan. Kun edelleen pengotaan asioita, havaitsen, ettei ole jäljellä edes vuosi-inventaariota, josta voisi hätäantennin olemassaolon tarkistaa. On peruskatsastusprotokolla päivätty 6/4 -56, siinä kysytään: fins reservantenn? ja vastataan kruksilla. On myöhempiä katsastuspapereita, viimeinen tehty nelisen kuuta taaksepäin Hullissa, niistä ei selviä mitään hätäantennin viittaavaa.

Eikö hätäantenni olekaan enää välttämätön? Vastaan kuten ennenkin asian tärkeyttä painottaen: kyllä on. Tänään, huomenna, lähipäivinä voi joku meistä joutua käytännössä toteamaan kiinteän, erikoisolosuhteista riippumattoman hätäantennin merkityksen. Miksi oppia läksynsä kokemuksen kautta? Helpompaa olisi keskustella lain puutteista ja velvoittaa konsulit valvomaan asiallisten uudistusten tekemiseksi lainsäädäntöön.

Minun kohdallani asia tarkistetaan viivytyksittä. Tehkää tekin niin, oman sekä laivaverienne turvallisuuden nimessä.

Terveiset Sparkille. Hän yleensä puhuu asiaa. Käy kiinni asiaan; ei haudata juttua saamattomuuden turpeen alle, pidetään asianomaisia kuumina, kunnes muutos aikaan saadaan.

"Meri-Matti"

MERIMIESURHEILU (18. 8. 1960)

Jalkapallo Maailmansarja

1. Simba	Ta 8	15 p.
2. Höegh Dene	No 8	15 p.
3. Black Eagle	No 8	15 p.
4. Janega	No 7	14 p.
5. Moldanger	No 8	14 p.
6. Torne	Ru 8	14 p.
7. Fenja Dan	Ta 8	13 p.
8. Artic Tern	No 8	13 p.

Yleisurheilumaaottelu

1. Tanska --- Danmark	1.343.547.0 p.
2. Ruotsi --- Sverige	529.411.2 p.
3. Suomi --- Finland	447.622.0 p.
4. Norja --- Norge	356.175.0 p.

Vuoden parhaat Suomessa 100 m.

1. K. Salonen	Suomen Neito	12.2 sek.
2. P. Vanhanen	Suomen Neito	12.5 "
3. K. Hollström	Virgo	12.9 "

Kuula

1. K. Hollström	Virgo	12.92 m.
2. J. Hirvonen	Ivalo	12.30 "
3. M. Reinikka	Ivalo	12.20 "

Pituus

1. K. Salonen	Suomen Neito	5.60 m.
2. K. Hollström	Virgo	5.40 "
3. A. Laine	Ivalo	5.05 "

Korkeus

1. K. Salonen	Suomen Neito	1.57 m.
2. J. Hirvonen	Ivalo	1.55 "
3. K. Hollström	Virgo	1.50 "

4-ottelu

1. K. Salonen	Suomen Neito	2.047 p.
2. K. Hollström	Virgo	1.911 p.
3. J. Hirvonen	Ivalo	1.720 p.

4 x 100 m.

1. Norma	56,4 sek.	(K. Huikari, K. Haimi, O. Santio ja L. Heino.)
2. Finlandia	57,0 "	
3. Finlandia 2	59,1 "	

Kotimaiset pistelaivat:

1. Ivalo	17.954 p.
2. Finnbirch	14.566 "
3. Finnsailor	12.695 "
4. Virgo	12.268 "
5. Avony	10.817 "
6. Ramsö	10.781 "
7. Finlandia	10.217 "

Suosi ilmoittajiamme
ja
kukkapalveluamme

BBC:n SUOMENKIELISET LAHETYKSET

Klo 17.30—18.00	Sunnuntaisin: Puoli kuuden tanssihetki.
Klo 17.45—18.00	Maanantaisin, keskiviikkoisin, torstaisin ja lauantaisin: englantia-radiossa oppiшетket.
Klo 18.00—18.45	Päivittäin: uutiset, ajankohtainen katsaus ja erikoisohjelmaa. Aaltopituudet ovat (4. 9. 60 alkaen) 19,76 ja 25,47 metriä.
Klo 20.45—21.00	Sunnuntaisin: uutiset ja tiedotuksia Englannin satamissa käyville suomalaisilta laivoilta. Maanantaista perjantaihin: uutiset ja ajankohtainen katsaus. Lauantaisin: uutiset ja urheilukatsaus. Aaltopituudet (4. 9. 60 alkaen) 25,47, 31,55 ja 31,88 metriä.

SHO:n "TELLUS"

Bruttovetoisuudeltaan noin 1.350 rekisteritonni alus ml. Tellus luovutettiin 7. 7. Suomen Höyrylaiva Oy:lle Rauma-Repolan Rauman telakalla.

Ml. Tellus on järjestyksessä toinen varustamon Rauma-Repolalta tilaamasta neljästä aluksesta, joista ensimmäinen luovutettiin 6. 5. -60.

Ml. Tellus on tyypiltään avoin suojakantinen kuivalastialus, ja se on suunniteltu kappalestavarakuljetukseen linjaliikenteessä. Aluksen pituus on 89 m, leveys 12,7 m, syväys 4,9 m, nopeus 13,5 solmua, miehistöä on aluksessa 26 henkeä. Laiva on varustettu alan viimeisimpiä vaatimuksia vastaavilla merenkulkulaitteilla.

8. Finnboard	9.453 "
9. Lillgaard	9.084 "
10. Vega	7.771 "

UINTI

4 x 50 m. viesti:

1. Finnboard	2.38.8 min.
(A. Halle, V. Kuortti, A. Mustonen ja M. Nyman)	
2. Suomen Neito	2.39.2 min.

%-uinti:

1. Finnboard	13.5 %
--------------	--------

SHOY:n palkinnon pisteet

1. Ivalo	303 p.
2. Virgo	163 "
3. Finlandia	53 "
4. Norma	41 "

AL:n palkinnon pisteet

1. Atlanta	33 p.
2. Actinia	11 "
3. Asynja	11 "
4. Herakles	11 "

LUETTELO

merenkulkuhallituksen määräämistä merimieslääkäreistä

(Uusittu 13. 7. 1960)

Hamina:

Cedercreutz, Claes; Cleve-Laurell, Elli; Tuomela, Ahti.

Helsinki:

Avellan, Herman; Blomberg, Harald; Bäckström, Folke; Eskola, Oiva V.; Henrichson, Hans-Olof; Isotalo, Antti; Kaunisto, Yrjö; Leppälä, Nino; Lundsten, Ragnar; Löfgren, Lyderik; Mannerheim, O.; Maury, C-F. (aluelääkäri); Moren, Eero; Pensala, Väinö; Perkki, Väinö; Rainio, Niilo; Rinne, Usko; Räsänen, Matti A.; Salminen, Yrjö V.; Sarkki, Unto; Schauman, Stephen; Wasenius, Adolf.

Karhula:

Baltscheffsky, Georg; Kuisman, Asser.

Kokkola:

Cederberg, Einar; Nordman, K.; Peder, Hjalmar; Saranmies, K.; Särkijärvi, Martta.

Kotka:

Aalto-Virtanen, Aura; Airola, Maila; Bardy, Louis; Ohma, Marja; Palomäki, Martti; Temmes, Arvi; Vuonamo, Aulis; Franzas, F.

Lohja:

Hainari, Runar.

Merikarvia:

Vaahtoranta, J. V.

Oulu:

Allas, Lauri A.; Leppäluoto, V. J.; Lindh, Martti; Oittinen, Kalle S.; Pasanen, Aarne; Perander, Harry; Rosenberg, J.; Varjoranta, Kaste K.; Väättäjä, Alpo J.

Parainen:

Söderlund, Sam.

Pietarsaari:

Berts, Gunnar; Pykkänen, Pertti.

Pori—Mäntyluoto—Reposaari:

Hakaniemi, Taimi; Jääskeläinen, Timo; Karmola, Matti; Nummi, Pekka; Sallinen, Paavo; Sandelin, A.; Sandell, L.; Svensk, G.

Rauma:

Alho, A. R. (Lomasijainen E. Aronen); Kauppinen, M.; Maijala, P. J.; Mikkela, B.; Voutilainen, J.

Tammisaari:

Blomqvist, Harald.

Turku:

Fredriksson, K. A.; Grönlund, K. A. A.; Heino, Oskar; Kangasniemi, M.; Kaukinen, K.;

UUSI SÄILIÖLAIVA

LUNDQVISTIN VARUSTAMOILLE

M.t. "Lancing", 17.730 d.w. tonnia, luovutettiin kesäkuun lopussa Norjasta uudelle omistajalleen, maarianhaminalaisille Lundqvistin varustamoille. Alus, joka on rakennettu vuonna 1950, on uudenaikaisesti varustettu ja myös miehistöä varten on yhden miehen hytti. Aluksessa on Döxford-diesel-moottori joka kehittää 5.600 hv ja polttoaineena käytetään ns. paksua öljyä.

Hankinnan jälkeen nousee Lundqvistin varustamoiden tonnisto noin 53.000 dw-tonniin. Varustamon aluksista ei mikään ole rakennettu ennen sotaa. Koko Ahvenanmaan ulkomaanliikenteen tonnisto käsittää nyt noin 210.000 dw-tonnia. Vastaava luku vuoden vaihteessa oli noin 195.000 dw-tonnia.

"Lancing" on kauppalaivastomme 17. tankkialus. Näistä ulkomaanliikenteessä olevista aluksista Wihurin varustamolla on 4 yhteensä 65.000 dw-tonnia, Turret Oy:llä ja Sally-yhtiöllä kummallakin 48.000 dw-tonnia, Lundqvistin varustamoilla 34.000 dw-tonnia ja Nordströmin varustamoilla 31.000 dw-tonnia. Näiden viiden varustamon lisäksi Neste Oy:llä, von Rettigillä ja Henry Nielsenillä on kullakin yksi ulkomaanliikenteessä oleva tankkialus.

UUSI LAIVALINJA

HAMPURIN—SUOMEN VÄLILLE

United Owners Co aloittaa syyskuun 16 p:n säännöllisen linjaliikenteen Hampurin ja Suomen välillä. Liikennettä ylläpidetään uudenaikaisilla, jäävahvisteisilla laivoilla aluksi kerran viikossa.

Vuonna 1954 aloitti United Owners Co osittain säännöllisen liikennöimisen Suomen—Puolan—Itä-Saksan satamien välillä. Tämä liikenne käsitteä tällä hetkellä 4 viikkovuoroa.

Vuonna 1958 aloitti yhtymä säännöllisen linjaliikenteen Suomen—Hollannin—Belgian välillä, joka liikenne nyt käsitteä yhden viikkovuoron Antwerpenista ja kaksi viikkovuoroa Hollannin satamista Suomeen ja takaisin.

United Owners Co:n muodostaa, ja sen liikennettä ylläpitää 3 kotimaista laivavarustamoa, joiden tonnisto käsittää yli 100.000 tonnia kuollutta painoa. Laivojen lukumäärä on 21 ja 2 uutta laivaa on rakenteilla. Koko tonnistosta on vain 2 laivaa rakennettu ennen toista maailmansotaa ja laivojen keski-ikä alittaa 8 vuodella koko maan tonniston keski-ikä.

Kokkonen, Reino; Kuusinen, E.; Launis, Eino; Ljunggren, P. R.; Lönnberg, Frey; Ollinen, Tauno; Rantanen, Isak; Schauman, C. G.; Vainio, Artturi; Vuori, Martti.

Uusikaupunki:

Elsilä, Matti; Tola, Pentti.

Vaasa:

Frejborg, Åke; Fröjdmann, Roland; Gräsbeck, Ole; Katz, H.

TOIMIPAikkojen vaihdokset

LAIVOISSA AJALLA 1. 6.—31. 7. -60

2. 6. 60	Rasinkoski, Aulis	s/s Kastelholm (va)
2. 6. 60	Hakala, Esko	s/s Atlas
3. 6. 60	Harju Eero E	m/s Saimaa
3. 6. 60	Jormakka, Lauri	m/s Orion (va)
6. 6. 60	Hurrika, Leevi	s/s Wasaland
7. 6. 60	Taskinen, Pertti	s/s Ansio
7. 6. 60	Kalmi, Sulo	s/s Sisukas (va)
8. 6. 60	Vanninen, Martti	m/s Havskaar
9. 6. 60	Wikberg, Tor-Leif	m/s Wiikinki
9. 6. 60	Hallaste, Risto	s/s Ariel
9. 6. 60	Patovirta, Erkki	m/s Pohjanmaa
9. 6. 60	Lagerroos, Erik	s/s Kungsö
13. 6. 60	Pollari, Aarne	s/s Walma (va)
13. 6. 60	Valta, Matti	m/s Eckerö
14. 6. 60	Salonen, Pauli	s/s Rigel
15. 6. 60	Mölsä, Matti	s/s Finnmaid
15. 6. 60	Mertanen, Olavi	s/s Rina (va)
16. 6. 60	Mäkinen, Kalevi	m/s Finnsailor
16. 6. 60	Harald, Aarno	m/s Arla
17. 6. 60	Niiranen, Pentti	m/s Atalaya
18. 6. 60	Ekberg, Veikko	s/s Bjarmia
21. 6. 60	Jansson, Bjarne	m/s Gunny
23. 6. 60	Leppänen, Lauri	m/s Hesperus
23. 6. 60	Timola, Pekka	s/s Ramsö
23. 6. 60	Eriksson, Gunnar	m/s Lancing
23. 6. 60	Salonen, Aarne	s/s Kastelholm (va)
23. 6. 60	Pirkanen, Kyösti	s/s Elise Schauman
24. 6. 60	Svahnström, Gunnar	s/s Advance
26. 6. 60	Nenonen, Viljo	m/s Wipunen
27. 6. 60	Kotoharju, Jorma	s/s Sisukas
28. 6. 60	Mervi, Pohto	m/s Wirakel (va)
28. 6. 60	Nevalainen, Esko	m/s Österbotten
28. 6. 60	Erjanko, Toivo	m/s Finnbirch
28. 6. 60	Bollström, Hugo	s/s Thetis (va)
1. 7. 60	Jyvä, Veikko	s/s Ariadne (va)
1. 7. 60	Äärimaa, Olli	s/s Bore (va)
1. 7. 60	Häkkinen, Jouko	m/s Angra
2. 7. 60	Skogström, Kurt	s/s Wellamo
2. 7. 60	Sorvali, Risto	s/s Bore VII
4. 7. 60	Vihersalo, Osmo	s/s Tarvo
4. 7. 60	Tiippa, Esko	s/s Walma
5. 7. 60	Anttila, Erkki	s/s Antares
5. 7. 60	Kumpulainen, Kauko	m/s Airismaa (va)
5. 7. 60	Marjakangas, Pentti	m/s Alca
6. 7. 60	Tuohimetsä, Jorma	m/s Finnstar (va)
6. 7. 60	Nordin, Karl-Erik	m/s Margareta
7. 7. 60	Rusko, Erna	s/s Pallas
15. 7. 60	Karvinen, Onni	s/s Susanne
15. 7. 60	Silvikko, Veikko	s/s Patria (va)
15. 7. 60	Leskinen, Marja	m/s Finnpulp (va)
18. 7. 60	Lipponen, Taisto	m/s J. V. Paulin
18. 7. 60	Heimola, Pentti	m/s Finnmerchant (va)
25. 7. 60	Rissanen, Toivo	s/s Argo
27. 7. 60	Tuomi, Toivo	s/s Aura (va)
27. 7. 60	Vainionpää, Martti	s/s Ekholm
27. 7. 60	Björkwall, Björn	s/s Bore VI (va)
29. 7. 60	Lindroos, Bertel	s/s Carolina Smith (ruots.)
30. 7. 60	Liljefors, Nils	s/s Ariadne

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA

1. 6.—31. 7. 1960

Liiton hallituksen kokous pidettiin kesäkuun 30 päivänä.

Radiosähköttäjä Olavi Einar Tuovila, joka sai pyytämänsä eron liitosta 31. 12. 1956, on hyväksytty uudelleen liiton jäseneksi 1. 7. 1960 lukien entisellä jäsennumerolla 564.

ITF:n 26. kongressi pidettiin Bernissä 20—30 päivänä 1960. Liiton hallitus ei katsonut liitolla olevan mahdollisuuksia oman edustajan lähettämiseksi tähän kongressiin.

Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkongressi pidetään Kööpenhaminassa syyskuun 14—15 päivänä 1960. SR:ää tulee kokouksessa edustamaan toiminnanjohtaja.

Liiton perustamisesta tulee 40 vuotta kuluneeksi ensi marraskuun 21 päivänä. Koska mainittu päivä on maanantai, tullaan liiton 40-vuotijuhallisuudet alustavien suunnitelmien mukaisesti järjestämään jo kahta päivää aikaisemmin, eli lauantaina marraskuun 19 päivänä. Tarkemmin ilmoitetaan näistä tilaisuuksista lehtemme seuraavassa numerossa.

Oletteko palauttaneet liitolle jo henkilötietojanne koskevan kyselykaavakkeen julkaistavaa jäsenmatrikkeliä varten? Ellei, niin vielä ehditte tehdä sen mikäli lähettätte kaavakkeen viivytyksittä ja viimeistään syyskuun 15 päivään mennessä. Henkilötiedot niistä jäsenistä jotka eivät ole mainittuun päivään mennessä palauttaneet kaavaketta liitolle, jäävät pakostakin puutteelliseksi ja mahdollisesti virheelliseksi nyt julkaistavassa jäsenmatrikkelissa.

Helsinki, 31. 7. 1960

Tj.

Oy SEA IMPORT Ab:n

johtokunta on viime heinäkuun 14 päivänä pitämässään kokouksessa lahjoittanut Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:n Tukirahasto Kipinälle 200.000 mk. Mainittakoon, että yhtiö on aikaisemmin lahjoittanut 250.000 mk 24 merenkulkijaperheen yhden viikon ilmaista lomanviettoa varten Unionin lomakodissa Lohjalla ja 200.000 mk S. Merimies-Unionin tuberkuloosirahastolle.

Esitämme Oy Sea Import Ab:lle parhaimmat kiitoksemme saamastamme lahjoituksesta.

SR:n hallitus

Vapaina 30. 6. 60: Onni Karvinen, Jorma Gustavsson.

Vapaina 31. 7. 60: Ilkka Jaamala, Sulo Lehti, Rauno Suominen, Gunnar v Zansen, Reino Lepäranta.