VIEWS OF THE CONTENTS OF THIS ISSUE

— "Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi" — The conference of radio officers of the Northern countries was held in Copenhagen on September 14—15th 1960. Among others, the conference issued a resolution in which the navigation authorities of the Northern countries are seriously requested to to take the necessary steps in order to safeguard that the stipulations of the Safety Conference relating to safety of human life at sea will be vigorously applied. The shipowners should not be allowed to require that ship operators perform other duties during the watch periods. In order to render more effective the distress service for small vessels, the navigation authorities should see to it that the linevessels operating in local service and in coastal waters, should be equipped with the direction-finder operating on 2182 kc/s. An appeal was made to all northern ship-owners in order that they would grant to new ship operators an opportunity to practizicing under the control of a senior operator — e.g. during a period of six months — before they could be allowed to operate independently.

— The charter of the Social Council of the Merchant Navy was signed on September 1st; the first meeting of the board of the Council was held on September 14th. The seafarers organizations, ship-owners, Seaman Mission and the Ministry of Social Affairs are represented in the board of the Council. The Council will take care of the seafarers' sport, entertainment and study activities.

— The regulations concerning the seafarers' working time have been revised — as regards their application — in the course of negotiations held on October 5th.

— The 40th anniversary of the Union will be celebrated at the "Upseerikerho" in Helsinki on November 19th.

— The Radio Bureau of the General Direction of Posts and Telegraphs will be changed to a division on November 1st, 1960.

— 34 students are toiling at the radio-operators' course that started in Helsinki this autumn. The course will terminate in April or May next year.

samanikäiset ammattiliitot ovat varsinkin toimintansa alkuaikoina joutuneet kokemaan. Mutta määrätietoinen ja yhteishengen elävöittämä toiminta parempien olosuhteiden luomiseksi merimiehille on vähitellen johtanut yhä parempiin ja parempiin tuloksiin. Niinpä voi liitto tällä hetkellä olla tyytyväinen niihin moniin sosiaalisiin ym. saavutuksiin, jotka se on voinut jäsenkuntansa hyväksi aikaansaada. Myös kansainvälisessä yhteistoiminnassa on Norjan Merimiesliitolla ollut varsin huomattava osuus. Mainittakoon, että liitolla on Oslossa sijaitsevan pääkonttorin lisäksi 16 haarakonttoria Norjan eri satamakaupungeissa ja vielä 12 ulkomailla. Lisäksi on useita konttoreita, joita hoidetaan sivutoimisina.

Liiton ensimmäinen puheenjohtaja oli Gerhard Gulbrandsen. Nykyinen puheenjohtaja Gunvald Hauge on toiminut vuodesta 1958 lukien. Liiton puheenjohtajana 1920—37 toiminut Anders Birkeland, joka oli liiton kunniajäsen, kuoli syyskuun 24 päivänä juuri ennen 50 vuotisjuhlallisuuksien alkamista. Kuten tunnettua, toimii liiton radiosihteerinä hra Elgar H. Ottersen.

Liiton järjestämiin 50-vuotisjuhlallisuuksiin, jotka pidettiin Oslossa Norsk Sjømannsforbundin talossa sekä Kauppakerholla syyskuun 24 päivänä, oli saapunut yli 200 edustajaa sekä koti- että ulkomaisista järjestöistä. Myös Norjan pääministeri Gerhardsen oli läsnä juhlatilaisuudessa.

Merkkipäivän johdosta annettiin juhlivalle järjestölle SR:n lahjana koivunpahkamaljakko.

ROGALAND RADIO

Lyhytaaltoradioliikenne Norjan rannikkoasemien kautta on suunnattava Rogaland Radion kautta eikä vanhaa tuttua Bergen Norge Radiota vaivattava. Lähetin sijaitsee samassa paikassa kuin Bergen Radionkin, mutta jotkin meille tuntemattomat järjestelyt ovat aiheuttaneet HF-rannikkoaseman nimen muutoksen Norjassa.

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-ilmoittajille
Etusivu ja 1/1-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-, maalis-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuun loppuun mennessä.
Tilaushinta mk 800:— vuodelta; irtonumero 150:—

Helsinki 1960 — Erikoispaino Oy

Radio-

SÄHKÖTTÄJÄ

Suomen

Radiosähköttäjäliitto ry.

21. 11. 1920 — 21. 11. 1960

40

vuotta

Vuosijuhla Helsingissä 19. 11. 1960

5 LOKAKUU • 1960

Keskittäkää raha-asianne palkkatilille

Mikä on merimiespalkkatili?
Teillä on nyt tilaisuus päästä entistäkin menestyksellisempään taloudenpitoon **Yhdyspankin uuden merimiespalkkatilin** turvin. Te voitte nimittäin avata **valuuttatilin palkkavarojanne varten** kaikissa seuraavissa vapaasti vaihdettavissa valuutoissa: DM, US $, Can $, £, Rkr, Hfl, NF, Bfr, Sfr, Lit ja ÖS. Voitte käyttää varoja vapaasti sekä markkamääräisiin suorituksiin Suomessa että ulkomaan valuutassa ulkomailla tapahtuviin maksuihin voimassa olevien määräysten puitteissa.

Kuinka tiliä käytetään?
Varustamonne maksaa tilillenne haluamanne suuruisen osan nettopalkastanne. Yhdyspankki suorittaa talletusvaroista kuuden kuukauden talletuksista nykyisin voimassa olevan 4½ % koron. Kuukausipalkastanne maksetun erän lisäksi voitte nostaa tililtänne valuuttaa 200.000 mk:n arvosta kunkin kalenterikuukauden aikana.

Kuinka tili avataan?
Palkkatilin avaaminen on erittäin yksinkertainen toimenpide: ilmoitatte vain varustamollenne henkilötietonne (nimi, kotiosoite, syntymäaika, laiva) sekä lisäksi, paljonko kuukausipalkastanne siirretään talletettavaksi Yhdyspankin merimiespalkkatilille, ja missä valuutassa tiliä pidetään. Tämän jälkeen Teidän tarvitsee vain allekirjoittaa ilmoituksenne omakätisesti ja lähettää se varustamollenne, joka toimittaa sen edelleen Yhdyspankkiin.

Missä tili pidetään?
Valuuttatiliä pidetään pankin pääkonttorissa, mutta sitä voidaan käyttää myös sivukonttoreissa. Myös entinen ns. markkamääräinen tili voidaan nyt muuttaa valuuttatiliksi. Jos Teillä jo on markkamääräinen tili Yhdyspankissa, mutta haluatte nyt muuttaa sen, voitte huomauttaa asiasta ilmoituksenne yhteydessä. Tällöin Yhdyspankki muuttaa tilin valuuttatiliksi.

Yhdyspankin valuuttatilin ansiosta merellä työskentelevien on huomattavasti helpompaa hoitaa raha-asiansa. Teidänkin kannattaa ilmoittaa varustamollenne tilin avaamiseen tarvittavat tiedot. Siten pääsette jo pian nauttimaan Yhdyspankin valuuttatilin eduista.



meidän Pankki

YHDYSPANKKI

22. 10. 1960

Radiosähköttäjä

N:o 5 1960 Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja
Lokakuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
11. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

Pohjoismainen Radiosähköttäjäkonferenssi

Syyskuun 14 ja 15 päivänä 1960 pidettiin Kööpenhaminassa Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi joka oli järjestyksessään XIII. Tanskaa edustivat konferenssissa John Madsen, E. G. Hansen, A. M. Juul ja N. Dall Hansen: Norjaa Elgar H. Ottersen; Ruotsia Gösta Hilding ja Suomea Erkki Koivisto. Konferenssin puheenjohtajana toimi John Madsen ja se pidettiin Radiotelegrafistforeningen af 1917 huoneistossa.

Konferenssissa käsiteltiin seuraavat asiat:

1. Työehtosopimukset
2. Turvallisuuskonferenssi 1960
3. Laivahaaksirikot
4. Radiokonferenssi 1959
5. ITF radiokomitea
6. Radiokoulutus — harjoitteluaika
7. Lahjapalvelu
8. Telefax — radiouutiset
9. Jäsenten siirtyminen toiseen järjestöön
10. Muut asiat

1. **Työehtosopimukset**

Edustajat selostivat niitä muutoksia jotka oli tehty työehtosopimuksiin edellisen kokouksen jälkeen. Keskusteltiin niistä kysymyksistä jotka katsottiin tarpeelliseksi ottaa käsittelyn alaiseksi seuraavissa työehtosopimusneuvotteluissa. Tässä yhteydessä kiinnitettiin erikoista huomiota siihen suuresti lisääntyneeseen kirjoitus- ja laskutyöhön jota radiosähköttäjiltä vaaditaan samanaikaisesti kuin he suorittavat määräysten mukaista turvallisuuspäivystystä. Oltiin yksimielisiä siitä, että tällaista ylimääräistä työtä radiopäivystyksen aikana on rajoitettava. Asiassa hyväksyttiin asianomaisille viranomaisille esitettävä seuraavan sisältöinen julkilausuma:

"Pohjoismaiden radiosähköttäjäjärjestöjen edustajat, kokoontuneina yhteiseen kokoukseen Kööpenhaminassa 14—15 päivänä syyskuuta 1960, ovat kiinnittäneet erikoista huomiota niihin viime vuosina suuresti lisääntyneisiin radiopäivystykseen kuulumattomiin tehtäviin joita radiosähköttäjät on eräissä tapauksissa velvoitettu suorittamaan. Kun kansainvälinen turvallisuuskonferenssi — jossa kaikki merenkulkumaat olivat edustettuina — on hyväksynyt määräyksen vähintään 8 tunnin henkilökohtaisesta radiopäivystyksestä vuorokaudessa, on radiosähköttäjän ehdoton velvollisuus huolehtia tällaisesta päivystyksestä. Tämä tehdään kuitenkin useissa tapauksissa mahdottomaksi, koska varustamot vaativat että **samanaikaisesti** olisi tehtävä muuta, radiopäivystykseen kuulumatonta työtä. Kokous esittää pohjoismaiden merenkulkuviranomaisille vakavan vetoomuksen sellaisten ohjeiden antamisesta, ettei ihmishengen turvaamiseksi merellä annetut turvallisuuskonferenssin radiopäivystystä koskevat määräykset jää käytännössä vain paperille."

2. **Turvallisuuskonferenssi 1960**

John Madsen ja Elgar H. Ottersen selostivat Lontoon turvallisuuskonferenssia, johon he molemmat osallistuivat ja olivat mukana radiokomi-

tean työssä. Skandinavisten maiden ehdotus, että radiopuhelin voisi korvata radiosähkötyslaitteet eräillä kulkuvesillä yli 1600 rekisteritonnin bruttovetoisissa aluksissakin, tuli hylätyksi. Ehdotus, että vyöhykepäivystys otettaisiin käytäntöön kaikissa aluksissa, ei kuitenkaan tullut hyväksytyksi. Päätettiin, että kukin neljästä järjestöstä pitää toiset tietoisina niistä käytännöllisistä toimenpiteistä joihin pohjoismaissa ryhdytään turvallisuuskonferenssin määräysten soveltamiseksi käytännössä. Kansallisissa säännöksissä olisi vaadittava, että jokaisessa aluksessa jota käytetään valtameriliikenteessä, olisi sen suuruudesta riippumatta oltava radiosähkötyslaitteet.

3. **Laivahaaksirikot**

Sen johdosta, että viime aikoina on tapahtunut useita haaksirikkoja joissa pienet laivat ovat tuhoutuneet tai kärsineet vakavia vaurioita, hyväksyttiin viranomaisille esitettävä vetoomus, että nopeakulkuiset vuorolaivat varustettaisiin puhelinjaksoluvulla toimivilla radiosuuntimislaitteilla, niin että ne voisivat nopeasti löytää sellaisen hädänalaisen laivan joka on varustettu vain radiopuhelinlaitteilla. Vetoomus on seuraavan sisältöinen:

> "Pohjoismaiden radiosähköttäjäjärjestöjen edustajat, kokoontuneina yhteiseen kokoukseen Kööpenhaminassa 14—15 päivänä syyskuuta 1960, ovat käsitelleet kysymystä radiosuuntimisesta radiopuhelinjaksoluvulla 2182 kHz. Koska suuri määrä pienempiä aluksia rannikoilla käyttää tätä jaksolukua, olisi turvallisuussyistä tärkeää, että nopeakulkuiset vuorolaivat voisivat hätätapauksissa radiosuuntimen avulla löytää tällaiset laivat. Kokous pyytää näin ollen pohjoismaiden merenkulkuviranomaisia saattamaan voimaan sellaiset määräykset, että lähiliikenteessä rannikoilla kulkevat vuorolaivat olisi varustettava radiosuuntimislaitteilla puhelinjaksoluvulla 2182 kHz."

4. **Radiokonferenssi 1959**

Käytiin lyhyesti läpi ne muutokset jotka Geneven konferenssissa 1959 hyväksyttiin kansainvälisen pikatiedoitussopimuksen radio-ohjesääntöön.

5. **ITF-radiokomitea**

Pohjoismaisessa radiosähköttäjäkonferenssissa 1959 tehdyn päätöksen mukaisesti ehdotettiin ITF:lle että sen merenkulkuosaston alaisuuteen perustettaisiin erikoinen radiokomitea radiosähköttäjiä koskevien asioiden hoitamista varten. Kysymystä käsiteltiin myös ITF:n järjestämässä radiokonferenssissa Göteborgissa huhtikuussa 1960, jolloin asia jäi vielä avoimeksi. Norjan edustajan ilmoituksen mukaan tulee asia nyt Norsk Sjømannsforbundin ehdotuksesta uudelleen käsiteltäväksi ITF:ssä.

6. **Radiokoulutus — harjoitteluaika**

Vertailtaessa radiokoulutusta eri maissa todettiin, että Norjassa on 8 radiosähköttäjäkoulua, pääsyvaatimuksena kouluihin on keskikoulututkinto, kouluaika noin 10 kk, ensimmäisen luokan pätevyystodistuksen voi suorittaa vasta 2 vuoden merimiespalvelun jälkeen, vuosittain valmistuu noin 300 radiosähköttäjää. Ruotsissa on 2 koulua, kouluihin otetaan vain 18 vuotta täyttäneitä, kouluaika 10 kk, vuosittain valmistuu n. 50 radiosähköttäjää. Tanskassa on 4 koulua, alin ikäraja kouluun on 17 vuotta, valmistava koulu kestää 6 kk ja radioluokka 6 kk., vuosittain valmistuu noin 120 radiosähköttäjää. Suomessa 1 valtion koulu, pääsyvaatimuksena keskikoulututkinto ja etusija sot.radiosähk. tutk. suorittaneilla, kurssiaika 8 kk ja oppilasmäärä 30. Lisäksi pidetään Ahvenanmaalla epäsäännöllisin väliajoin yksityistä ruotsinkielistä radiosähköttäjäkoulua.

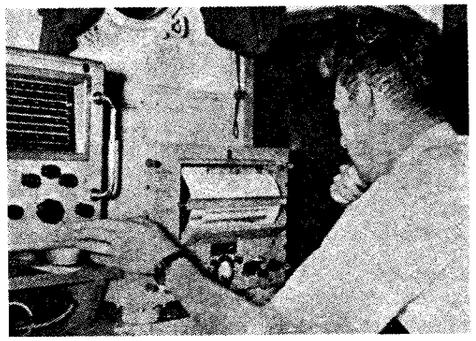
Tässä yhteydessä kiinnitettiin huomiota käytännölliseen radiotyöskentelyyn merellä. Yhtenäiset kokemukset jokaisesta neljästä pohjoismaasta osoittavat, että radiokoulutusta olisi täydennettävä määrätyllä käytännöllisellä harjoitteluajalla laivassa, ennenkuin uusi radiosähköttäjä täysin itsenäisesti voisi vastata radiopäivystyksestä. Oltiin yksimielisiä siitä, että tämän kysymyksen ratkaiseminen on erittäin tärkeää ja kokous päätti esittää asiassa vetoomuksen varustamoyhdistyksille, joiden jäsenten intressissä varmaankin on saada mahdollisimman hyvin koulutettuja ja käytännöllisen kokemuksen omaavia radiosähköttäjiä palvelukseensa. Julkilausuma on seuraavan sisältöinen:

> "Pohjoismaiden radiosähköttäjäjärjestöjen edustajat, kokoontuneina yhteiseen kokoukseen Kööpenhaminassa 14—15 päivänä syyskuuta 1960, ovat käsitelleet kysymystä radiosähköttäjien harjoitteluajasta ja pätevyydestä laivapalvelua varten. Huomioonottaen suuresti lisääntyneet vaatimukset radiotehtävissä, katsoo kokous tarpeelliseksi, että vastavalmistuneilla radiosähköttäjillä olisi tilaisuus työskennellä määrätyn pituinen aika laivoissa vanhemman, kokeneemman radiosähköttäjän johdolla, joten kokous kääntyy asiassa pohjoismaiden kaikkien varustamojen puoleen vetoomuksella, että vasta-alkaville radiosähköttäjille järjestettäisiin tilaisuus esim. 6 kk harjoitteluun laivoissa ennenkuin he itsenäisesti voisivat huolehtia radiopäivystykseen kuuluvista tehtävistä."

TELEFAX
— VALTAA ALAA MYÖS MERELLÄ —

Meillä oli viitisen vuotta sitten tilaisuus lehtemme palstoilla tutustua tähän uuteen kiinteiden kuvien lähettämisjärjestelmään. Silloin olivat kysymyksessä ilmailuliikenteen maa-asemien tarvitsemat sääkartat sekä niiden välittäminen kansallisissa ja kansainvälisissä radio- tai lankaverkoissa vastaavanlaisilla kuvalaitteilla. Viime vuosina on tämä liikennemuoto saavuttanut kuitenkin merkittäviä tuloksia meren valtaamisessa. Yhä halvempia vastaanottolaitteita on valmistettu erikoisesti laivoja varten. Merkittävässä määrin saamme myös lehdistöstä lukea telefax-liikenteen selostuksia.

Telefax-vastaanottimia käytetään merenkulussa ensisijaisesti purjehdus-, jää- ja sääkarttojen vastaanottamiseen. Erikoisen pitkällä ollaan Amerikan puolella ja laitteiden käyttö on siellä huomattavasti monipuolisempaa ja laajempaa kuin Euroopan puolella. Läntisistä naapurimaistamme on kantautunut tietoja tällaisen vastaanottolaitteen käytöstä myös uutisten ja sanomalehtileikkeiden saattamisessa radioteitse laivahenkilökunnan tietoon. Uudenlaista laivapressiä siis.



Kartta syntymässä tanskalaisella Laust Mærskillä.

Erikoisesti Pohjois-Amerikan sääkartoilla on suuri käyttäjäkunta. Lähetyksiä on useita kertoja päivässä kuten jäljempänä olevasta luettelosta havaitsemme. Varsinaisten sääkarttojen lisäksi lähetetään myös ns. sääennustekarttoja, joita vertailemalla vanha merenkulkija pystyy niin suurella tarkkuudella määrittämään reitin varrella vallitsevan "merisään", että hän voi sen ansiosta huomattavasti säästää matkatunteja eri satamien välillä vaikka ei käyttäisikään suorinta lähtö- ja tulosatamien välistä reittiä. Näiden karttojen avulla voidaan paikallistaa myrskykentät ja niiden liikkeet. Jos vertaamme normaalista morsemerkeillä annettua vaivannäköä telefax-kartan saantiin ja sen

7. **Lahjapalvelu**

Lukuisat liikkeet ovat viime aikoina lähettäneet laivojen radiosähköttäjille osoitettuja mainoslehtisiä joissa he ilmoittavat huolehtivansa kaikenlaisten lahjaesineiden välittämisestä laivoissa toimivien määräämille henkilöille maissa. Eräissä tapauksissa on radiosähköttäjille tästä aiheutunut tarpeetonta ylimääräistä työtä. Päätettiin tarkkaan seurata tilanteen kehitystä tässä suhteessa.

8. **Telefax — radiouutiset**

Keskusteltiin telefax-koneiden viimeaikaisista asentamisista laivoihin, joilla koneilla voidaan vastaanottaa sanomalehti-, sääkartta-, ym. jäljennöksiä laivoissa. Päätettiin seurata tilanteen kehitystä.

9. **Jäsenten siirtyminen toiseen järjestöön**

jäseneksi myös sen maan radiosähköttäjäjärjestöön

Norjan edustajan ehdotuksesta otettiin käsiteltäväksi kysymys jäsenen siirtymisestä toisen maan järjestöön. Erikoisesti tulee kysymykseen tässä suhteessa oikeudet työttömyyskassaan. Todettiin, ettei Tanskassa ole radiosähköttäjillä työttömyyskassaa, joten näin ollen ei voida puhua oikeuksien menettämisestä heidän siirtyessään norjalaisiin laivoihin.

Päätettiin edelleen pitää kiinni aikaisemmin tehdystä päätöksestä, että jäsenen siirtyessä toisen maan kauppalaivaan hänen on ilmoittauduttava jäseneksi myös sen maan radiosähköttäjäjärjestöön mikäli toimessaolo ylittää 3 kuukautta.

10. **Muut asiat**

Todettiin, että Tanskassa on jäsenmaksu 120 kr vuodessa, Norjassa 144 kr vuodessa, Ruotsissa 265 kr vuodessa (tähän sisältyy työttömyys- ja eläkekassamaksut) ja Suomessa 8.600 mk vuodessa josta 600 mk huoltoneuvostomaksua.

Tanskan liitossa on laivajäseniä 400 ja maissa 400, Norjassa 1200, Ruotsissa 500 ja lisäksi passiivijäseniä 150 ja Suomessa 560 joista n. 200 laivajäseniä. Naisradiosähköttäjiä on tanskalaisissa laivoissa 15, ruotsalaisissa laivoissa 20 ja norjalaisissa laivoissa 190.

Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi päätettiin pitää syksyllä 1961 Tukholmassa.

E. K.

antamaan tulokseen, olisi vertailu seuraavantapainen. Saadakseen sääkartan, joutuu radiosähköttäjä ottamaan morsemerkein lähetettyä viiden merkin ryhmää noin 150 kappaletta, selvittämään koodin mukaan sen selväkielelle, jolloin tuloksena on se tunnettu säätypistelmä, jonka olemme joskus kohdaltamme kipparille kiikuttaneet. Sen sijaan telefax-liikenteessä vastaanottamamme on todella alkuperäisen sääkartan kuva eikä vain typistetty sanallinen mukaelma.

Muita sellaisia tietoja, joita näillä laitteilla voidaan vastaanottaa ovat jääoloja kuvaavat kartat. Ne sisältävät tiedot jään paksuudesta ja sen laadusta Atlantilla ja sen lähivesillä. Ilmailua varten lähetettyjä alempien ilmakerrosten karttoja voivat merenkulkijat myös käyttää hyväkseen ja laatia niihin pohjautuvia ennusteita omasta takaa riittävästi näitä karttoja seurattuaan. Varmojen parin päivän sääennusteiden ansiosta voivat kapteenit entistä tarkemmin ja entistä aikaisemmin määrittää satamaantuloajan. Myös viiden päivän sääennusteita on karttoina saatavissa näillä laitteilla. Näin helpottuu laiturien tilaus, samoin mahdollisen hinaaja-avun saanti- ja valuuttaa säästetään.

Useat tällaiset vastaanottolaitteet antavat 12 × 18 tuuman suuruisen karttakuvan. Kuudenkymmenen rpm:n nopeudella pyörivällä koneella voidaan ottaa tavallista sanomalehtitekstiä n. 300 sanan nopeudella minuutissa. Näille laitteille on ominaista helppo käsittely. Pienen valmennuksen jälkeen kuka hyvänsä pystyy saamaan kartat telefax-vastaanottimilla näkyviksi.

Suomessa tämä liikenne on merenkulkijain keskuudessa miltei tuntematon mikäli olemme palvelleet vain Suomen kauppalaivastoa, mutta eräillä suurilla skandinaavisilla laivoilla on jo näitä laitteita. Seuraavasta luettelosta saamme havainnollisemman kuvan lähetinasemien jakautumisesta eri puolille maapalloa. Olemme koettaneet poimia käsillä olevasta materiaalista ensi sijassa meriliikennettä palvelevia asemia ja niiden lähetyksiä koskevia tietoja.

NSS — Washington, D.C.

3357 kHz kautta vuorokauden
4975 „ 0000—1200
8080 „ kautta vuorokauden
11064 „ „ „
16410 „ 1200—0000
20015 „ 2000—0030

GMT 0035, 0230, 0247, 0331, 0515, 0621, 0643, 0705, 0727, 0749, jne. kaikkiaan 18 lähetystä vuorokaudessa.

KWAF (vain Atlantia varten)

Jaksoluvut 4393, 6912, 10185, 14550 ja 19955 kHz.

Merenkulkua palvelevia lähetyksiä on vuorokaudessa 14.

Ehken kirjoituksemme puitteissa on paikallaan lyhentää sanottavaamme. Mainitsemme yllä luettelemamme parin USA:n aseman yksityiskohtaisempien tietojen lisäksi seuraavista vain paikan, tunnuksen ja moduloinnin:

Edmonton VFE F4 400 Hz, Montreal VFN F4 400 Hz, Goose Bay VFZ F4 400 Hz, Halifax CFH F4 400 Hz, New York (RCA) WEU 20, WER 68, WER 95, WEO 39, WEO 66 SCFM, Port Lyautey, F. M. NHY RFCS, High Wycombe, Englanti SCFM, Dunstable, Englanti GFA SCFM B/W, Torrejon, Espanja USAF RFCS, Oslo, Norja LCT F4 150 Hz 94, 65 kHz ja LMO F4 400 Hz, Tukholma Meteo SMA F4 400 Hz, Moskova Neuvostoliitto SCFM B/W, Mainflingen, Saksa DCF F4, Kindsbach, Saksa DBKI RFCS.

Kaikki edellä olevassa luettelossa mainitut asemat sijaitsevat Atlantin tai siihen liittyvien vesien rannoilla. Seuraavat asemat sen sijaan ovat kaikki Tyynen valtameren puolella:

Yokosuka NDT RFCS, Tokio JMH F4, Tokio JPNZ SCFM/RFCS, Kodiak NHB RFCS, Elmendorf, Alaska AKA, Hickam AFB, Oahu KHIK RFCS, San Francisco NPG RFCS, Pearl Harbor NPM RFCS, Guam NPN RFCS, Sangley Point, Filippiinit NPO RFCS, Balboa C. Z. NBA RFCS.

Lähetyksissään käyttävät Kanadan ja Norjan asemat 120 rpm:n nopeutta, Ruotsin, Neuvostoliiton, Englannin ja Saksan asemat joko 60 tai 120 rpm:ää. Kaikkien muiden lueteltujen asemien kierrosnopeus on 60 rpm:ää.

ISO-OJA

(Antti pakinoi)

Panaman kanava

Tottahan muistat iänikuisen kaskun vanhasta skotlantilaisesta kipparista, joka laivoineen tuhersi Havanasta Friscoon. Ja tultuaan Cristobalissa Panaman kanaalin ensimmäisen sulkuportin eteen ja nähtyään mustan kissan livistävän sulkuportin yli, siitä paikasta komensi ruorin 'hard starboard' pyöräytti ammeensa ympäri ja kiersi koko Etelä-Amerikan. Etkö ole kuullutkaan? No, en voi nyt ruveta sitä kertomaan palstatilan vähyyden vuoksi.

Mutta Panaman kanavasta varmasti olet kuullut — kenties kulkenut sen läpikin. Mutta mitä oikeastaan siitä varmasti tiedät? Muutakin nimittäin kuin että sitä leikillisesti kutsutaan 'Isoksi Ojaksi — Big Ditch' ja että kyllä se on iso.

Ehkä kaikkein ihmeellisintä tässä kanavassa on se, että jotta se voitaisiin rakentaa, oli ensin perustettava kokonainen valtio. Alue nimittäin ennen kanavan rakentamista kuului Colombiaan, joka ei itsenäisyytensä vuoksi ollut erityisemmin innostunut koko ajatuksesta. Sen vuoksi oli pantava toimeen oikea pieni sota, jossa sitten nykyinen Panama syntyi.

Tämä kanava, jonka kaivamista suunniteltiin — ja vähän yriteltiinkin, tosin kehnonlaisella menestyksellä — lähimain 400 vuotta, valmistui lopullisesti vasta meidän vuosisadallamme, tarkemmin sanoen v. 1914. On itse asiassa aivan ällistyttävää, että tuo kanava, jota nykyisin pidetään aivan ensiarvoisen tärkeänä liikenneväylänä, jota ilman ei voitaisi tulla toimeen, on vasta 44-vuotias.

Mutta siirtykäämme ajassa hieman taaksepäin. Jo viisitoistasataluvun alkupuolella espanjalainen löytöretkeilijä ja seikkailija, **Balboa** Panaman kannaksen soissa kahlatessaan näki sielunsa silmien edessä tämän kanavan ja hänen jälkeensä monen monet muut miehet ovat vuosisatojen kuluessa leikitelleet tällä ajatuksella. Kuitenkin ensimmäinen, joka todella ryhtyi ottamaan selvää mahdollisuuksista, oli 1800-luvun alkupuolella saksalainen matkailija, Heinrich Alexander von Humboldt — monissa muissakin yhteyksissä mainittu nimi, muuten. Aikansa tutkittuaan hän osoitti useitakin paikkoja, mihin kanava voitaisiin rakentaa. Lähinnä hänen mielestään tulivat kysymykseen Nicaragua ja Panama.

Näihin aikoihin koko pohjoinen osa Etelä-Amerikkaa eli suurenmoista, kansallisen heräämisen aikaa. Simon Bolivar, rakastettu sankari, loi loistavaa uraansa ja kansakunta toisensa jälkeen hänen johdollaan karisti niskastaan vieraan valloittajan ikeen.

Bolívar kutsui vastasyntyneiden valtioiden edustajat konferenssiin Panamaan ja tällöin keskusteltiin myös valtameriä yhdistävästä kanavasta. Asiasta olisi ehkä jo silloin saattanut syntyä jotakin kouriintuntuvampaakin kuin vain pelkkää puhetta, mutta odottamatta sattui selvään lankaan sykkyrä. Se sykkyrä oli Pohjois-Amerikka.

18-sataluvun alkupuoli oli Pohjois-Amerikassakin suurten mullistusten aikaa. Asutuksen raja työntyi hiljalleen yhä lännemmäksi kunnes se saavutti Tyynen Valtameren rannikon. Oli ilman muuta selvää, ettei liikennettä yli koko Pohjois-Amerikan mantereen voitu mitenkään pitää yllä härkävankkureilla ja niinpä amerikkalaiset, jotka jo silloin olivat ylen yritteliästä väkeä, ottivat käytäntöön englantilaisen Robert Stephensonin vastikään keksimän rautatien ja v. 1850 teräskiskot yhdistivät valtamerten rannikot toisiinsa. Liikenteen jatkuminen oli nyt turvattu, etenkin kun Panaman kannaksenkin yli oli rakennettu lyhyt rautatien pätkä. Suora meritie Atlannilta Tyynelle merelle ei enää ollut aivan ehdoton välttämättömyys ja kanava-ajatus lakkasi olemasta ajankohtainen.

Viisikymmentä vuotta tultiinkin näin touhuun. Mutta kun kehitys harppoi eteenpäin jättiläisaskelin ja valtameriliikenne laivojen parantuessa kasvoi nopeasti, oltiin ennen pitkää taas tuon iänikuisen kanavapulman edessä. Kaikki olivat yksimielisiä kanavan välttämättömyydestä. Kaikki muut paitsi Colombia, joka, kuten mainitsimme, pelkäsi siitä koituvan vaaraa itsenäisyydelleen Olihan kohtuutonta, että kun laivojen, jotka kanavan kautta kulkien olisivat selvinneet mereltä toiselle 80 km matkalla, nyt oli kierrettävä koko Etelä-Amerikka, mistä kertyi kokonaista 12.000 km. Melkoisestihan siinä oli eroa. Ja vielä kaiken lisäksi tuolla matkalla oli kuljettava läpi pahamaineisen Maghallanesin salmen, jossa laivoja myrskyissä tuhoutui vähän väliä tai kierrettävä Cap Horn, mikä toimitus oli täsmälleen yhtä paha.

Mutta jos oli pulmia, oli myös miehiä, joilla oli mielikuvitusta. Saksan suuri runoilija, Goethe, arveli, että Yhdysvallat tulisivat kaivamaan tämän kanavan, ja Ranskan Ludvig Napoleon puolestaan teki kaikkensa saadakseen omat maanmiehensä kiinnostumaan asiasta. Juttua pohdittiin ja siitä kiisteltiin tavattomasti ja vähältä piti, etteivät Yhdysvallat ja Iso-Britannia kerrassaan lentäneet toistensa niskavilloihin. Se sota kumminkin onneksi vältettiin. Ja riita sitäpaitsi koskikin Nicaraguaa, jota pidettiin tasa-arvoisena Panaman kanssa kanavan paikkana. Paljon porun perästä lopulta päädyttiin siihen, että Yhdysvallat teki sopimuksen Colombian — silloisen New Granadan — kanssa.

Ranskan keisari, mainittu Ludvig Napoleon, suvaitsi kumminkin olla toista mieltä. Hän yhdisti unelmansa Meksikon valloittamisesta kanava-ajatukseen ja aikansa juoniteltuaan saikin aikaan sen, että Colombian valtio myönsi kanavanrakennusvaltuudet eräälle ranskalaiselle seikkailialle v. 1878. Tämä puolestaan taas möi valtuutensa kreivi Ferdinand de Lessepsille, joka vastikään oli saanut valmiiksi Suezin kanavan Afrikassa.

De Lesseps olikin todella pystyvä mies ja hänen suunnitelmansa olivat varsin järkeviä ja osa niistä saatiin toteutetuksikin. Paljon työtä ja aikaa ja varoja haaskattiin kuitenkin turhaan sen vuoksi, että hankkeen takana olevat poliitikot, lähinnä tietenkin ranskalaiset, olivat epärehellisiä ja juonittelevia. Lahjuksia otettiin ja annettiin ja koko maailmaa kuohuttanut ns. Panama-juttu oli luultavasti suurin maailmassa koskaan tapahtuneista lahjusskandaaleista. Sen johdosta mm sellaisten kuuluisuuksien kuin Floquet'n, Clemenceaun ja Rouvieren oli vetäydyttävä joksikin aikaa pois julkisen elämän näyttämöltä.

Eivät olleet silloiset työvälineetkään näin suunnattoman tehtävän asettamien vaatimusten mukaisia ja pahinta kaikesta oli, että malaria, keltakuume ja paiserutto tekivät hirvittävää jälkeä työväen ja insinöörien keskuudessa. Sanotaan, että Panaman kanavan jokaista metriä kohden on mies haudattuna.

Aikansa vaikeuksia vastaan taisteltuaan de Lesseps lopulta myönsi menettäneensä pelin ja työn

Merkkipäiviä



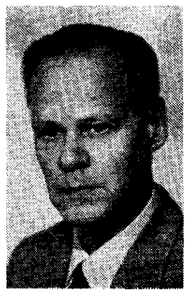
E. Hakulinen



O. Wahlström



B. Björkwall



L. Fröjdman



M. Tuhkanen

Lokakuun 7 päivänä 1960 saavutti 50 vuoden iän I luokan radiosähköttäjä **Erkki Hakulinen.** Hän on syntynyt Joensuussa. Suoritettuaan keskikoulututkinnon Joensuun suom. lyseossa 1926, hän suoritti kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän tutkinnon 1. 6. 1934 ja I luokan tutkinnon 24. 3. 1939. SR:n jäsenenä hän on ollut 2. 6. 1934 alkaen. Laivaradiosähköttäjänä hän toimi 1936—40 seuraavissa laivoissa: Yildum, Scandinavic, Minerva ja Delaware, sekä 1947 Rigolette (ruots. laiva) ja 1957 Raila. Jatkosodan aikana hän oli sot.virkailijana ilmailuviestiasemilla radiosähköttäjän tehtävissä sekä radioaseman päällikkönä. Vääpeli 1944. Vuosina 1926—36 hän oli Repola Wood Ltd:n palveluksessa ja 1940—44 radiosähköttäjänä Petsamon rannikkoradioasemalla. Joulukuusta 1944 lukien hän on edelleenkin radiosähköttäjänä Vaasaradiossa. Saanut: VM.2.

Lokakuun 9 päivänä 1960 täytti 50 vuotta I luokan radiosähköttäjä **Frans Olavi Wahlström.** Hän on syntynyt New-York'issa. Käytyään keskikoulun Joensuun kl. lyseossa hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 1. 6. 1934 ja SR:n jäseneksi hän liittyi 2. 6. 1934. I luokan tutkinnon hän suoritti 26. 5. 1945. Vuosina 1935—43 hän toimi laivaradiosähköttäjänä seuraavissa laivoissa: Virgo, Pluto, Greta ja Nagu. Talvisodan aikana hän oli radiosähköttäjänä kauppalaivoissa, samoin aluksi jatkosodan aikana, myöhemmin radiosähköttäjän tehtävissä PM:n radiopataljoonassa. Sotilasmestari 1943. Radiosähköttäjänä Valpon radio-osastossa 1944—45. SR:n varatilintarkastaja 1949. Syyskuusta 1945 lukien edelleen radiosähköttäjänä Helsingin (Keimolan) radioasemalla. Saanut: VM.1.

Lokakuun 15 päivänä 1960 täyttää 50 vuotta lehtori, radiosähköttäjä **Björn Björkwall.** Hän on syntynyt Fiskars'issa. Ylioppilaaksi hän tuli Porin ruots. yhteiskoulusta 1932. Suorittanut teol. erotutkinnon 1941 ja kasvatusopintutkinnon 1943. II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 12. 7. 1933. Ollut SR:n jäsenenä 12. 7. 1933—30. 11. 42, sekä 8. 7. 1947 lukien edelleen. Toiminut laivaradiosähköttäjänä 1933—38 Hulda Thorden, Betty H, Union, Rigel ja Equator, sekä sijaisena myöhemmin Granö, Marieborg, Aldebaran, Bjarmia, Kungsö, Orion, Patria, Saimaa, Margareta ja Bore VI. Asepalveluksessa talvi- ja jatkosodassa radiosähköttäjän tehtävissä. Alikersantti 1943. Tehnyt useita opintomatkoja ulkomaille ja toiminut Tammisaaressa lukuisissa luottamustehtävissä. Ollut mm. jäsenenä elokuva- ja matkailukomiteassa, kirkkovaltuuston jäsenenä, nuorisoneuvoston hallituksen jäsenenä, Pohjola-Norden yhdistyksen hallituksessa 1948—58 ja puheenjohtajana 1958—59. Toiminut opettajana 1944—45 Karis-Billnäs Samskola, 1945—59 vanhempi lehtori Ekenäs samlyceum ja syksystä 1959 lukien vanhempi lehtori Svenska flicklyceet, Helsinki. Saanut: Vm.1.

50 vuotta täyttää marraskuun 3 päivänä 1960 liikemies, radiosähköttäjä **Johan Harald Luhala.** Hän on syntynyt Toholammilla. Keskikoulun hän on käynyt Kannuksen yhteiskoulussa 1928. II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 18. 2. 1937 ja liittyi SR:n jäseneksi 19. 2. 1937. Laivaradiosähköttäjänä hän oli 1947—48 s/s Finnborg'issa. Palvellut Laivastossa 1932—47 mm. Turun Keskusradiossa 1937—41, Kotkan rannikkoradiossa 1942—43 ja Helsinkiradiossa (Leppävaara) 1943—44. Käynyt MSK:n. Talvi- ja jatkosodassa radiosähköttäjän ja radioaseman päällikön tehtävissä. Pursimies 1943. SVUL:n Keski-Pohjanmaan Piirin uintijaoston puheenjohtaja. Hoitaa 1948 lukien Kalajoella omistamiaan Kalajoen Kehräämöä ja Pala- ja Asuste-nimistä tekstiililiikettä.

50 vuotta täyttää marraskuun 16 päivänä 1960 teknikko, radiosähköttäjä **Lars Olof Fröjdman.** Hän on syntynyt Helsingissä. Keskikoulun hän on käynyt Helsingin ruots. lyseossa. Käynyt Rheinisches Technikum, Bingen a/Rh. 1928—30 ja suorittanut useita teknillisiä ja liikealan kursseja. II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 1. 6. 1934 ja liittyi jäseneksi SR:ään 2. 6. 1934. Laivaradiosähköttäjänä hän toimi 1934—37 seuraavissa laivoissa: Flora H, Asta ja Minerva, sekä 1957 sijaisena Myllykoski. Merivartiolaitoksessa hän palveli 1937—38. Jatkosodassa viestialiups. tehtävissä. Alikersantti. Toimipaikka helmikuusta 1938 lukien edelleen Oy Yleisradio Ab, Helsinki. Saanut Keskuskauppakamarin 20 v. ansiomerkin.

Joulukuun 18 päivänä 1960 täyttää 50 vuotta Posti- ja lennätinhallituksen lennätinliikenneosaston vt johtaja, I luokan radiosähköttäjä **Martti Olavi Tuhkanen.** Hän on syntynyt Helsingissä. Keskikoulun hän on käynyt Kuopion lyseossa 1929, suorittanut ylioppilastutkinnon Vaasan suom. lyseossa 1936 ja alemman oikeustutkinnon Helsingin Yliopistossa 1939. Tehnyt opintomatkoja Englantiin, Sveitsiin, USA:han, Kanadaan, Norjaan, Saksaan, Belgiaan, Ruotsiin ja Tanskaan. I luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 2. 7. 1930, jolloin liittyi SR:n jäseneksi. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut 1932—34 seuraavissa laivoissa: Hogland, Osmo ja Carolus, sekä myöhemmin sijaisena Kurikka ja Pallas. Radiosähköttäjänä Helsinkiradiossa 1932, Vaasaradiossa 1934—37 ja Hankoradiossa 1937—39. Kuopion ja Pieksämäen lennätinkonttoreissa hän toimi 1939—40. Marraskuusta 1940 lukien hän on ollut eri tehtävissä Posti- ja lennätinhallituksessa. Käynyt AUK:n 1931. Talvisodan aikana kenttäpostin lennätintehtävissä. Pursimies 1937. Suomen Radiosähköttäjäliiton tilintarkastajana 1941—42, johtokunnan varajäsenenä 1943—45, varapuheenjohtajana 1946 ja puheenjohtajana 1947—53. Saanut 6. 2. 1954 SR:n kultaisen ansiomerkin. Toiminut lennätinsäännösten opettajana lennätinkursseilla 1945 alkaen. Toukokuusta 1959 lukien vt johtaja Posti- ja lennätinhallituksen lennätinliikenneosasto, Helsinki. Saanut: 0 ar.2; VR am.2; Ts.mm; Js.mm.

Parhaat onnentoivotuksemme merkkipäivien vietäjille.

---

päättäminen annettiin erään toisen ranskalaisen yhtiön tehtäväksi. Tämä uusi yhtiö kumminkin suhtautui asiaan perin leväperäisesti, eikä saanut aikaan oikeastaan yhtään mitään.

Ranskalaisten kaivaessa Colombiassa, aloittivat muutamat amerikkalaiset rahamiehet kanavanrakentamisen Nicaraguassa, mutta täälläkään ei työ edistynyt maaston tutkimista pitemmälle.

Näin monien yritysten jälkeen oli jo aivan ilmeistä, että kaivamisesta suoriutuisi kunnialla vain valtio, jolla olisi lähes ehtymättömästi varoja. Amerikkalaisilla oli taaloja ja käytyään pienoisen sodan Espanjaa vastaan, he huomasivat, että kanava olisi tärkeä myös sotilaallisessa mielessä. 40 miljoonalla dollarilla ostettiin ranskalaisen yhtiön oikeudet ja lopultakin tartuttiin työhön toden teolla. Vaikeuksia oli jatkuvasti. Kateelliset naapurit tekivät kiusaa minkä ehtivät ja lopulta saivat lietsotuksi ilmi liekkiin oikean vallankumouksenkin jota Colombian hallitus ei pystynyt tukahuttamaan. Yhdysvaltain silloinen, ripeäotteinen presidentti, Theodore Roosevelt lähetti kanavanrakentajien turvaksi sotalaivan ja kapina tukahutettiin ja järjestys palautettiin Colombiassa peräti kolmessa päivässä.

Alkuperäinen kustannusarvio, n. 140 miljoonaa dollaria plus terveydenhoidolliset määrärahat, ei pitänyt paikkaansa alkuunkaan. Ennenkuin kanava oli valmis, siihen oli upotettu 375,2 milj. dollaria. Se oli suunnaton rahamäärä, mutta eipä ollut työkään mitään näpertämistä. Siitä maamäärästä, mikä jouduttiin kuljettamaan pois, olisi voitu rakentaa koko maapallon ympäri n. 3 m korkea ja vajaat 2 m paksu muuri. Kanavan vähimmäisleveys on pohjasta 91,4 m ja minimisyvyys 13,7 metriä. Suunnilleen kanavan puolivälissä on kuuluisa Culebran leikkaus, joka oli koko rakennustyön vaikein kohta, Culebran harjanne on löyhää, tuliperäistä maata, joka kaivettaessa sortui kanavaan sitä myöten kuin sitä ehdittiin kuljettaa pois. Alunperin oli laskettu, että leikkauksesta olisi selvitty n. 100 miljoonan kuutiometrin maamäärällä, todellisuudessa jouduttiin kuljettamaan pois kokonaista 250 miljoonaa kuutiota. Tämä lisämäärä lähimain kaksinkertaistutti rakentamiskulut. Atlannin puolella kanava alkaa Colonin kaupungin kohdalla ja melkein kanavan alkupäässä ovat Gatunin sulut, joissa laiva nostetaan kannaksen keskellä olevan Gatunin järven pinnan tasalle. Itse järveen on ruopattu uoma. Näissä suluissa on veden korkeusero n. 24 metriä. Kaksoissulkukammiot ovat 335 metrin pituiset ja 37 metrin levyiset. Laivojen hinaamiseen käytetään sähkövetureita. Tyynen Valtameren puoleisessa päässä ovat ensin 18 metrin korkuiset Miraflores-järven sulut ja vihdoin Balboan kaupungin kohdalla viimeiset, joissa laiva lasketaan merenpinnan tasolle.

Mutta jos tuli kanavan rakentaminen kalliiksi, niin uppoaa siihen rahaa vieläkin suunnattomia summia vuosittain. Monenmoisia töitä on välttämättä tehtävä jos mielitään pitää kanava liikennöitävässä kunnossa. Joka ainoa vuosi on kanavasta ruopattava pois yli 5 miljoonaa kuutiometriä mutaa ja muuta törkyä ja n. 25 miljoonaa vesikasvia nyhdettävä irti.

Niin. Sellainen oja se Panaman kanaali on. Siinä, missä Balboa seikkailijajoukkonsa mukana aikoinaan tarpoi pohjattomissa rämeissä taistellen nälkää, janoa ja kuumetta vastaan, on nyt eräs maailman vilkkaimmin liikennöidyistä kulkuväylistä. Muutamassa tunnissa siirtyvät miljoonat tavaratonnit Atlannilta Tyynelle merelle ja päinvastoin. Tässä kanavassa tapahtuu sekin ihme, että kun kuljetaan idästä länteen, joudutaan paikoitellen kulkemaan lännestä itään. Juuri kanavan kohdalla nimittäin Panaman kannas tekee äkkinäisen mutkan. Se mies, joka teki tämän suurtyön, oli nimeltään G. W. Goethals.

Posti- ja lennätinhallituksen radiotoimisto muuttuu **radio-osastoksi** tulevan marraskuun alusta lukien.

Tämä koskee palkkaanne

Merimiesvaluuttatili on erityinen pankkitili suomalaisten varustamojen palveluksessa olevia merenkulkijoita varten. Tällaisesta tilistä on Teille seuraavia etuja:

— palkkatalletuksenne menevät suorinta tietä tilille, varustamosta pankkiin

— voitte hoitaa raha-asianne yhden pankkitilin avulla

— kuitenkin Teillä on mahdollisuus tehdä talletuksia 14 eri valuutassa

— talletuksille maksetaan nykyisin 4,5 % korkoa **siinä valuutassa, missä talletus on tehty**

— tilin voi avata ja sitä käyttää missä tahansa Kansallispankin konttorissa, joita on yli 300

— tililtä voitte palkkatalletuksenne lisäksi nostaa tilisaatavianne aina 200.000 markkaan kalenterikuukaudessa

— varoja voitte käyttää sekä markkamääräisiin suorituksiin Suomessa että voimassa olevien säännöstelymääräysten puitteissa ulkomaille tapahtuviin maksuihin, esimerkiksi Oy Sea-Import Ab:n kautta tapahtuviin kauppatoimiinne niin kotimaassa kuin ulkomaillakin.

Pääsette alkuun näin yksinkertaisella tavalla:

Täyttäkää oheinen kortti, antakaa tai lähettäkää se varustamolle tai Oy Sea-Import Ab:n asiamiehelle.

Jos Teillä on pankissamme ennestään ns. markkamääräinen merimiestili, voitte vaihtaa sen uuteen tiliin ilmoittamalla siitä meille.

Tiliotteet (selostukset tilinne panoista, otoista ja koroista) pankki lähettää haluamallanne tavalla.

Jos varustamo lähettää palkkanne mainitsematta missä valuutassa tili on avattava, talletamme sen hyväksenne Saksanmarkkatilille.

KANSALLIS-OSAKE-PANKKI

(Tämä kortti jätetään tai lähetetään varustamolle tai Oy Sea-Import Ab:n asiamiehelle)

..... lle (edelleen pankille)

Varustamon nimi

Pyydän jokaisen palkanmaksun yhteydessä tallettamaan merimiesvaluuttatililleni

Kansallis-Osake-Pankin ..... konttoriin valuuttaa

..... markan arvosta.

Nimi .....

etunimet sukunimi

Kotiosoite .....

PANKILLE:

Avatkaa minulle karttuva talletustili merimiesvaluuttatilinä niissä valuutoissa, jotka olen alleviivannut:

Saksan markka	Hollannin floriini
USA:n dollari	Ranskan frangi
Kanadan dollari	Belgian frangi
Englannin punta	Sveitsin frangi
Ruotsin kruunu	Italian liira
Norjan „	Itävallan shillinki
Tanskan „	Portugalin escudo

.....

(allekirjoitus)

Synt.aika .....

Laiva .....

Päiväys ...., .../... 19...

.....

Omakätinen allekirjoitus

Todistavat:

.....

.....

URAANSA ALOITTAVILLE JA EHKÄ MUILLEKIN

"Syksyllä klassaukseen ja todennäköisesti romuksi." Siinä tuli perheelliselle mieleen, että kai parasta vaihtaa laivaa, ettei tarvitsisi olla talvea työttömänä. Vähän ikävältä tuntui kyllä lähteä, sillä parissa vuodessa oli vanha kunnon laivamme jo kerinnyt muuttua melko kotoiseksi. Lähdettyä kuitenkin tuli ja välityksestä ohjattiin melko pian toiseen laivaan.

Kipinän vaihto suoritettiin kaikessa kiireessä, eikä siinä tullut erikoisemmin kyseltyä laivan tapoja. Pian kuitenkin ilmeni yhtä sun toista, mihin en ollut aikaisemmin tottunut. Messissä istuivat arvon herrat perämiehet ja konemestarit hatut päässä, ruoka-aikoina söivät Kalle, Kokki ja Stuertti samaan aikaan, mitäpä siinä, tilaa oli riittämiin . . . En kyllä itsekään ole aivan turhantarkka ruokatavoista, mutta tuntui kuin istuisi jossain viidennen luokan ruokalassa, sillä ruoanjätteet on tapana siirtää lautaselta suoraan pöydän vahaliinalle, aina perunankuorista kalanruotoihin saakka! Ehkä olisi jotain oppimista muulla päällystöllä, ennenkuin ollaan niin kovin tärkeitä pitkästä lukuajasta . . .

Menin kerran illalla messiin hakemaan vähän iltapalaa. Sieltä tapasin kaksi puolikasta "liikuttuneina" rähmimässä leikkeleitä suihinsa. Ihmettelin vähän heidän oleskeluaan päällystön messissä, mutta se ei ollutkaan puolimatruusien mieleen. Keskustelumme tapahtui ruotsiksi, vaikka se ei olekaan kaikkein vahvimpia puoliani. Sanamuoto käännettynä oli suurinpiirtein seuraava: Mikäs s—nan äijä sinä olet muuttamaan laivan stailia, me ollaan oltu tässä laivassa jo yli vuoden ja ennenkin ollaan täällä oltu! (tämän sanonut oli juuri päässyt laivapojasta puolimatruusiksi).

Ajattelin, että ollaan sitten maassa maan tavalla, vaikka samaa maatahan se Ahvenanmaakin on, ja eihän se sitten kai sähköttäjän tehtävä ole muuttaa tapoja laivassa.

Oltiinpa sitten menossa erääseen satamaan ja tuli eteen se ainainen tullilistan kirjoitus. Ilmoitin, että sopisi niinkuin tulla ilmoittamaan tavaransa, mutta ketään ei kuulunut. Pian tuli kuitenkin Kalle, joka sanoi, että pojat käskevät!!! tulemaan listan kanssa miehistön messiin, niin oli aikaisempikin kipinä tehnyt. Tapoihini ei ole kuulunut aikaisemminkaan juosta listoien kanssa ympäri laivaa, enkä sitä tehnyt nytkään. Eipä kyllä ilmaantunut kirjoittajia radiohyttiinkään, joten listat eivät olleet valmiit laivan saapuessa satamaan. Siellä kippari järjesti pojat tänne. Ja sen jälkeen on tullilistat kirjoitettu radiohytissä.

Kuitenkin löytyy yksi lämmittäjä (ainakin) joka ei ole tyytyväinen tällaiseen järjestelyyn. Viimeisin vastalause tuli juuri äsken, ja se saikin minut kirjoittamaan asiasta.

Ollaan taas satamaan tulossa, ja jälleen on kirjoitettava myös tullilista. Muut sen kävivätkin kirjoittamassa, mutta po. lämmittäjä tuli palion toisten jälkeen lievästi? liikutettuna. En ole tehnyt herran kanssa sinunkauppoja, mutta hän tykkää sinutella suoraan, on kai tottunut siihen . . . Ensimmäiset sanat häneltä olivat: Eks sä s—nan k—pää voi tulla listoien kanssa ahteriin, niin teki aina edellinenkin kipinä. Siellä voitaisiin ottaa aina välillä pieni naukku, niin se kävisi paljon mukavammin, niin teki edellinenkin kipinä vai oleks sä niin s—nan ylpee, ettet voi tulla ahteriin. Ethän ole vielä käynyt kertaakaan ahterissa ryyppäämässäkään . . . jne. Sitä tuli paljon ja paksua, kaiken huipuksi hän pyysi ryyppyä kysyen vielä kerran, aionko seuraavalla kerralla tulla listojen kanssa ahteriin. Sanottuani, ettei se kuulu tapoihini ja käskiessäni häntä ulos tuli vastaukseksi: Ootas kun näen sinut maissa niin on kuonosi verellä.

Tyypillä on omien sanojensa mukaan jo ankara varoitus Unionista ja toivoa tävtyy ettei hän erehdy "kättelemään" minua, sillä siihen kai loppuisi hänen merimiesuransa, ainakin joksikin aikaa. Koska edeltäjälleni tämä kai oli ensimmäinen tai toinen laiva, haluaisin sanoa uraansa aloittaville kipinöille (en kyllä itsekään ole mikään vanhus sähköttäjänä, mutta sentään muutama vuosi on jo takana), että ajatelkaa vähän mitä teette, sillä kaikkihan me edustamme omaa vanhaa (40 v Onnea!) ammattiliittoamme, ja toivottavasti kaikella kunnialla.

Best 73 and Merry x-mas

"spaki"

SPARKS BY SPARKS

Kesä on taas mennyt, ja lomat on pidetty. Kahden vuoden mittaisen uurastuksen jälkeen pidimme jälleen hengähdystauon, minkä vietimme pääosalta pohjoisessa, aina Lapinmaan perukoilla saakka. Kaksi suurenmoista, valontäyteistä viikkoa hurahti Inarin-järvellä, missä pyydystimme punalihaista kalaa. Ja myöskin saimme sitä, uskokaa, tai olkaa uskomatta. Ainakin kotitarpeiksi, you know —. Kookkain taimen painoi —, hm, jääköönpä kertomatta. Palannemme asiaan, siis kalansaaliiseen, joskus myöhemmin.

*

Kiitoksemme Meri-Matille tervehdyksestään, mikä lämmitti sisikuntaamme kummasti näin syksyisen koleuden käsissä. Vähäinenkin kiitosmainінta ja tunnustus tekee hyvää ihmismielelle, jota arkisen elämän paine sekä lähimmäisten nurjamielisyys ja kiittämättömyys painavat ehtimiseen pilssiin. Milloinkahan koittanee aika, jolloin suomalainen varustaia vapautuu kyttäyspolitiikastaan ja nurjamielisyydestään aktiivisia merenkulkijoita kohtaan? Niitä miehiä ja naisia kohtaan, jotka loppujen lopuksi kantavat suurimman helteen rulianssissa, usein henkensä kaupalla? Ja monen monia sosiaalisia sekä kotoisia mukavuuksia paitsi? Toistaiseksi luialla maapohialla työskentelevät konttorihenkilökunnat ylläpitävät oikein systemaattisesti (kuten nävttää ja tuntuu) eristäytymispolitiikkaa merenkulun kenttämiesten suhteen. Ollaan olevinaan jotakin, ties' mitä vain sen vuoksi, kun istutaan korkeassa raadissa, "esikunnassa". Usein meistä merenkulkijoista tuntuu, että esikuntaväki ensinnäkin suhtautuu meihin kroonisen epäluuloisesti, pitäen meitä lisäksi sekä yksinkertaisina että tunteettomina. Mutta siinä se erehtyy —.

*

Poikkesimme pahan tapamme mukaisesti varsinaisesta asiasta, mikä on tällä kertaa hätä-lähetinantennikysymys. Veljellemme Meri-Matille tahdomme puolestamme lausua sekä kiitoksen että tunnustuksen kysymyksen esille ottamisesta. Seikka

Tämä koskee palkkaanne

Merimiesvaluuttatili on erityinen pankkitili suomalaisten varustamojen palveluksessa olevia merenkulkijoita varten. Tällaisesta tilistä on Teille seuraavia etuja:

— palkkatalletuksenne menevät suorinta tietä tilille, varustamosta pankkiin

— voitte hoitaa raha-asianne yhden pankkitilin avulla

— kuitenkin Teillä on mahdollisuus tehdä talletuksia 14 eri valuutassa

— talletuksille maksetaan nykyisin 4,5 % korkoa **siinä valuutassa, missä talletus on tehty**

— tilin voi avata ja sitä käyttää missä tahansa Kansallispankin konttorissa, joita on yli 300

— tililtä voitte palkkatalletuksenne lisäksi nostaa tilisaatavianne aina 200.000 markkaan kalenterikuukaudessa

— varoja voitte käyttää sekä markkamääräisiin suorituksiin Suomessa että voimassa olevien säännöstelymääräysten puitteissa ulkomaille tapahtuviin maksuihin, esimerkiksi Oy Sea-Import Ab:n kautta tapahtuviin kauppatoimiinne niin kotimaassa kuin ulkomaillakin.

Pääsette alkuun näin yksinkertaisella tavalla:

Täyttäkää oheinen kortti, antakaa tai lähettäkää se varustamolle tai Oy Sea-Import Ab:n asiamiehelle.

Jos Teillä on pankissamme ennestään ns. markkamääräinen merimiestili, voitte vaihtaa sen uuteen tiliin ilmoittamalla siitä meille.

Tiliotteet (selostukset tilinne panoista, otoista ja koroista) pankki lähettää haluamallanne tavalla.

Jos varustamo lähettää palkkanne mainitsematta missä valuutassa tili on avattava, talletamme sen hyväksenne Saksanmarkkatilille.

KANSALLIS-OSAKE-PANKKI

(Tämä kortti jätetään tai lähetetään varustamolle tai Oy Sea-Import Ab:n asiamiehelle)

..... lle (edelleen pankille)

Varustamon nimi

Pyydän jokaisen palkanmaksun yhteydessä tallettamaan merimiesvaluuttatililleni

Kansallis-Osake-Pankin ..... konttoriin valuuttaa

..... markan arvosta.

Nimi .....

etunimet sukunimi

Kotiosoite .....

PANKILLE:

Avatkaa minulle karttuva talletustili merimiesvaluuttatilinä niissä valuutoissa, jotka olen alleviivannut:

Saksan markka	Hollannin floriini
USA:n dollari	Ranskan frangi
Kanadan dollari	Belgian frangi
Englannin punta	Sveitsin frangi
Ruotsin kruunu	Italian liira
Norjan „	Itävallan shillinki
Tanskan „	Portugalin escudo

.....

(allekirjoitus)

.....

Synt.aika .....

Laiva .....

Päiväys ....., .../ .... 19....

.....

Omakätinen allekirjoitus

Todistavat:

.....

URAANSA ALOITTAVILLE JA EHKÄ MUILLEKIN

"Syksyllä klassaukseen ja todennäköisesti romuksi." Siinä tuli perheelliselle mieleen, että kai parasta vaihtaa laivaa, ettei tarvitsisi olla talvea työttömänä. Vähän ikävältä tuntui kyllä lähteä, sillä parissa vuodessa oli vanha kunnon laivamme jo kerinnyt muuttua melko kotoiseksi. Lähdettyä kuitenkin tuli ja välityksestä ohjattiin melko pian toiseen laivaan.

Kipinän vaihto suoritettiin kaikessa kiireessä, eikä siinä tullut erikoisemmin kyseltyä laivan tapoja. Pian kuitenkin ilmeni yhtä sun toista, mihin en ollut aikaisemmin tottunut. Messissä istuivat arvon herrat perämiehet ja konemestarit hatut päässä, ruoka-aikoina söivät Kalle, Kokki ja Stuertti samaan aikaan, mitäpä siinä, tilaa oli riittämiin . . . En kyllä itsekään ole aivan turhantarkka ruokatavoista, mutta tuntui kuin istuisi jossain viidennen luokan ruokalassa, sillä ruoanjätteet on tapana siirtää lautaselta suoraan pöydän vahaliinalle, aina perunankuorista kalanruotoihin saakka! Ehkä olisi jotain oppimista muulla päällystöllä, ennenkuin ollaan niin kovin tärkeitä pitkästä lukuajasta . . .

Menin kerran illalla messiin hakemaan vähän iltapalaa. Sieltä tapasin kaksi puolikasta "liikuttuneina" rähmimässä leikkeleitä suihinsa. Ihmettelin vähän heidän oleskeluaan päällystön messissä, mutta se ei ollutkaan puolimatruusien mieleen. Keskustelumme tapahtui ruotsiksi, vaikka se ei olekaan kaikkein vahvimpia puoliani. Sanamuoto käännettynä oli suurinpiirtein seuraava: Mikäs s—nan äijä sinä olet muuttamaan laivan stailia, me ollaan oltu tässä laivassa jo yli vuoden ja ennenkin ollaan täällä oltu! (tämän sanonut oli juuri päässyt laivapojasta puolimatruusiksi).

Ajattelin, että ollaan sitten maassa maan tavalla, vaikka samaa maatahan se Ahvenanmaakin on, ja eihän se sitten kai sähköttäjän tehtävä ole muuttaa tapoja laivassa.

Oltiinpa sitten menossa erääseen satamaan ja tuli eteen se ainainen tullilistan kirjoitus. Ilmoitin, että sopisi niinkuin tulla ilmoittamaan tavaransa, mutta ketään ei kuulunut. Pian tuli kuitenkin Kalle, joka sanoi, että pojat käskevät!!! tulemaan listan kanssa miehistön messiin, niin oli aikaisempikin kipinä tehnyt. Tapoihini ei ole kuulunut aikaisemminkaan juosta listoien kanssa ympäri laivaa, enkä sitä tehnyt nytkään. Eipä kyllä ilmaantunut kirjoittajia radiohyttiinkään, joten listat eivät olleet valmiit laivan saapuessa satamaan. Siellä kippari järjesti pojat tänne. Ja sen jälkeen on tullilistat kirjoitettu radiohytissä.

Kuitenkin löytyy vksi lämmittäjä (ainakin) joka ei ole tyytyväinen tällaiseen järjestelyyn. Viimeisin vastalause tuli juuri äsken, ja se saikin minut kirjoittamaan asiasta.

Ollaan taas satamaan tulossa, ja jälleen on kirjoitettava myös tullilista. Muut sen kävivätkin kirjoittamassa, mutta po. lämmittäiä tuli paljon toisten jälkeen lievästi? liikutettuna. En ole tehnyt herran kanssa sinunkauppoja, mutta hän tykkää sinutella suoraan, on kai tottunut siihen . . . Ensimmäiset sanat häneltä olivat: Eks sä s—nan k—pää voi tulla listoien kanssa ahteriin, niin teki aina edellinenkin kipinä. Siellä voitaisiin ottaa aina välillä pieni naukku, niin se kävisi paljon mukavammin, niin teki edellinenkin kipinä vai oleks sä niin s—nan ylpee, ettet voi tulla ahteriin. Ethän ole vielä käynyt kertaakaan ahterissa ryyppäämässäkään . . . jne. Sitä tuli paljon ja paksua, kaiken huipuksi hän pyysi ryyppyä kysyen vielä kerran, aionko seuraavalla kerralla tulla listojen kanssa ahteriin. Sanottuani, ettei se kuulu tapoihini ja käskiessäni häntä ulos tuli vastaukseksi: Ootas kun näen sinut maissa niin on kuonosi verellä.

Tyypillä on omien sanojensa mukaan jo ankara varoitus Unionista ja toivoa tävtyy ettei hän erehdy "kättelemään" minua, sillä siihen kai loppuisi hänen merimiesuransa, ainakin joksikin aikaa. Koska edeltäiälleni tämä kai oli ensimmäinen tai toinen laiva, haluaisin sanoa uraansa aloittaville kipinöille (en kyllä itsekään ole mikään vanhus sähköttäjänä, mutta sentään muutama vuosi on jo takana), että ajatelkaa vähän mitä teette, sillä kaikkihan me edustamme omaa vanhaa (40 v Onnea!) ammattiliittoamme, ja toivottavasti kaikella kunnialla.

Best 73 and Merry x-mas

"spaki"

SPARKS BY SPARKS

Kesä on taas mennyt, ja lomat on pidetty. Kahden vuoden mittaisen uurastuksen jälkeen pidimme jälleen hengähdystauon, minkä vietimme pääosalta pohjoisessa, aina Lapinmaan perukoilla saakka. Kaksi suurenmoista, valontäyteistä viikkoa hurahti Inarin-järvellä, missä pyydystimme punalihaista kalaa. Ja myöskin saimme sitä, uskokaa, tai olkaa uskomatta. Ainakin kotitarpeiksi, you know —. Kookkain taimen painoi —, hm, jääköönpä kertomatta. Palannemme asiaan, siis kalansaaliiseen, joskus myöhemmin.

*

Kiitoksemme Meri-Matille tervehdyksestään, mikä lämmitti sisikuntaamme kummasti näin syksyisen koleuden käsissä. Vähäinenkin kiitosmainінta ja tunnustus tekee hyvää ihmismielelle, jota arkisen elämän paine sekä lähimmäisten nurjamielisyys ja kiittämättömyys painavat ehtimiseen pilssiin. Milloinkahan koittanee aika, jolloin suomalainen varustaja vapautuu kyttäyspolitiikastaan ja nurjamielisyydestään aktiivisia merenkulkijoita kohtaan? Niitä miehiä ja naisia kohtaan, jotka loppujen lopuksi kantavat suurimman helteen rulianssissa, usein henkensä kaupalla? Ja monen monia sosiaalisia sekä kotoisia mukavuuksia paitsi? Toistaiseksi luialla maapohialla työskentelevät konttorihenkilökunnat ylläpitävät oikein systemaattisesti (kuten nävttää ja tuntuu) eristäytymispolitiikkaa merenkulun kenttämiesten suhteen. Ollaan olevinaan jotakin, ties' mitä vain sen vuoksi, kun istutaan korkeassa raadissa, "esikunnassa". Usein meistä merenkulkijoista tuntuu, että esikuntaväki ensinnäkin suhtautuu meihin kroonisen epäluuloisesti, pitäen meitä lisäksi sekä yksinkertaisina että tunteettomina. Mutta siinä se erehtyy —.

*

Poikkesimme pahan tapamme mukaisesti varsinaisesta asiasta, mikä on tällä kertaa hätä-lähetinantennikysymys. Veljellemme Meri-Matille tahdomme puolestamme lausua sekä kiitoksen että tunnustuksen kysymyksen esille ottamisesta. Seikka

on se, että juuri tämä kysymys on asustellut muistiarkkumme sopukassa aina siitä lähtien, kun Meri-Matin parkko painui pohjaan kolmisen vuotta sitten Itämerellä. Tapaus hätkähdytti meitäkin, sinänsä sivullista. Ja lähinnä hätäantennin tiimalta.

Kuten Meri-Matin kuvauksesta selviää, hätäantennin suhteen on paljon, aivan liian paljon laiminlyöty. Vakavaan asiaan ei ole kohdistettu riittävää huomiota, ja niin on kysymys ollut retuperällä. Erinomaisen valitettavaa on ollut se, että meistä aktiivisista sähköttäjistäkin on löytynyt niitä, jotka ovat asialle haukotelleet, ja varsin usein siirtäneet oman vastuuttomuutensa hedelmät seuraajansa vastuulle. Pelkäämme lisäksi meikäläisten radioasematarkastusviranomaisten suhtautuneen kysymykseen liian välinpitämättömästi. Heistäkin kun löytyy monenlaisia. Olipa kuinka hyvänsä, asialle on vihdoinkin kohdistettava riittävässä määrässä vakavaa huomiota, jotta vallitsevat puutteellisuudet ja epäkohdat saataisiin mitä pikimmin poistetuiksi.

Jo viime suursodan aikana herätti mielenkiintoamme havainto, että monissa ulkomaalaisissa 2-mastoisissa aluksissa oli lähetinantenni ikäänkuin katkaistu kahtia. Sekä keula- että perämastosta oli vedetty kuparisiima savupiippuun (suomeksi korsteeniin), ja kummastakin jatkui erillinen sisäänvienti (syöttöjohto) radiohytin seinään. Systeemi turvasi lähetintyöskentelyn siinä tapauksessa, että jompikumpi mastoista esimerkiksi yhteentörmäyksessä katkesi, ja toinen antenneista rojahti alas.

Aluksissa, joissa on välimastot tai vaikkapa vain nk. sampsanpostit, vara-lähetinantennin sijoitus sen oikeaan elementtiin elikä ilmaan, luontuu useinkin hankaluuksitta. Mutta monessako suomalaisessa aluksessa sanotut lisärakennelmat löytyvät? Niinpä päädymmekin kysymyksessä yksinkertaisimpaan ja samalla parhaaseen mahdolliseen ratkaisuun: Pystytettäköön jokaiseen radiolaitteilla varustettuun alukseen, missä löytyy ainoastaan kaksi lähetysantennia roikottavaa mastoa, norjalaista alkuperää oleva piiska-antenni.

Alamme lyhyestä omakohtaisesta kokemuksestamme huolimatta lopullisesti varmistua siitä, että juuri mainittu antenni on ratkaissut kiusallisen varalähetysantennipulman. Paitsi että tällainen mastoantenni tuntuu olevan riittävän tehokas kaikilla lähetysjaksoalueilla, sen huolto on jotakuinkin olematonta. Masto törröttää pystyssä omia aikojaan, kunhan staagaus on kunnossa. Ei ole enää siimojen laskua ja ylösvetämistä öitten pimeydessä, eikä uusien kuparivaijereiden aiheuttamia rahallisia menoja. Sähköttäjän ei tarvitse pysytellä jalkeilla iltamyöhään vain pääantennin aloilleen noston takia, eikä täkkäreiltä kulu usein sangen arvokasta aikaa lankatouhuun. Ja mikä erinomaisinta, työnantaja säästää ylityökorvauksissa. Tosin ko. antenni hankittaessa melkoisesti maksaa, muistaaksemme noin kaksisataatuhatta suomalaista markkaa tällä haavaa, mutta heti kun se on hankittu, se alkaa maksaa itseään takaisin. Ja onhan aina muistettava sekin, että ihmishengetkin maksavat, niiden ostoon eivät edes Amerikan taalat riitä.

Me merisähköttäjät toivomme laivanvarustajien ymmärtämystä tässä tärkeässä kysymyksessä, samoinkuin meikäläisten radioviranomaisten pikaista puuttumista asiaan. Merenkulkijakin on ihminen, ja löytyyhän laivoissa matkustajiakin, jopa sangen usein varustamokonttoreiden väkeäkin. Siis monenlaatuisia henkiä, joitten turvaamiseen merellä olisi tehtävä kaikki mahdollinen.

P.S. — Milloinkahan ilmestyy sellainen henkilö varustamon konttoriin, joka, lähtiessään pistäytymään kotisatamaan saapuneessa oman firman laivassa, toisi tullessaan laivaväelle muutamia päivän sanomalehtiä? Sopinee kysyä?

*

MERENKULKUHALLITUKSEN 13. 7. 1960 UUSIMAAN LUETTELOON MERIMIESLÄÄKÄREISTÄ TEHDÄÄN SEURAAVAT MUUTOKSET

Helsinki:
Työterveyslaitos Haartmaninkatu 1 puh. 41 36 22 (uusi) (vaihde)

Pori:
Karmola, Matti Eteläkauppatori 4 B 22 puh. 13 759 (osoitteen muutos)

Uusikaupunki:
Elsilä, Matti Panelia (osoitteen muutos)

Suosikaa ilmoittajiamme!

AHVENANMAALLE TILATTU RAHTIALUS NORJASTA

Muuan ahvenanmaalainen varustamo on Langesundin konepajan kanssa solminut sopimuksen rahtialuksen toimittamisesta, kertoo Norges Handels- og Spöfartstidende.

Kysymyksessä on 2.500—3.500 dw-tonnin kantoinen alus, joka toimitetaan vuoden 1962 alussa. Aluksen nopeus on 14 solmua.

Joulu- ja Uudenvuodensanomat ajoissa perille!

●

Kukkapalvelu toimii ja tarjoaa palveluksiaan

KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONTI

Valtioneuvosto on syyskuun 15 päivänä 1960 tekemällään päätöksellä muuttanut aikaisemmin voimassa olleita määräyksiä siten, että sanotusta päivämäärästä lukien voi suomalaisessa tahi ulkomaisessa aluksessa työskentelevä suomalainen merenkulkija saada tuontilisenssin ainoastaan uudelle henkilö-, farmari- tai pakettiautolle edellyttäen, että asianomainen ei viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana ole tuonut maahan mitään edellä mainittua uutta tai käytettyä autoa.

Kuitenkin voidaan tuontilisenssi myöntää käytetyn henkilö-, farmari- tai pakettiauton maahantuontia varten sellaiselle suomalaiselle merenkulkijalle joka on palvellut yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuotta sellaisessa valtameriliikenteessä jota tarkoitetaan kauppa-alusten päällystöstä annetussa asetuksessa No 141/49, kuitenkin edellytyksellä, että asianomainen merenkulkija saapuu Suomeen kuukautta pitemmäksi ajaksi.

Ilman tuontilisenssiä saadaan tuoda tullattavaksi tai tullivarastoon pantavaksi seuraavat tavarat:
4) — — — sekä matkavaluutalla ostettu korkeintaan 50.000 markan arvoinen tavara joka ilmeisesti ei ole tarkoitettu kauppatarkoituksiin, vaan matkustajan omaan käyttöön; tässä kohdassa tarkoitettu lisenssivapaus ei kuitenkaan koske autoja.
7) — — — sekä ulkomaanliikenteessä olevassa aluksessa tai ilma-aluksessa välittömästi ennen tullialueelle saapumistaan vähintään yhden kuukauden ajan palvelleen suomalaisen henkilön mukanaan tuomat enintään 30.000 markan arvoiset tavarat kutakin edellisestä tässä tarkoitetusta lisenssivapaasta maahantuonnista, tai milloin henkilö ei ole aikaisemmin tavaroita tämän määräyksen nojalla lisenssivapaasti maahan tuonut, ottokatselmuksesta tai muusta palvelusajan alkamishetkestä laskettuna ja keskeytyksettä jatkunutta täyttä palveluskuukautta kohden, kuitenkin niin, ettei samalla kerralla tuotujen tavaroiden arvo yhteensä nouse 90.000 markkaa suuremmaksi; tässä kohdassa tarkoitettu lisenssivapaus ei kuitenkaan koske autoja.

INSINÖÖRI J. THURE SILANDER 75-VUOTIAS

Viime syyskuun 22. päivänä saavutti Helsingissä 75 vuoden iän insinööri Jakob Thure Silander. Hän on ollut vuodesta 1914 Suomen Höyrylaiva Oy:n palveluksessa ja toiminut vuodesta 1920 yhtiön pääinsinöörinä sekä nyttemmin edelleen neuvottelevana insinöörinä. Tänä aikana hän on suunnitellut varustamolle uusia aluksia ja hänen hallussaan on ollut yhtiön sekä matkustaja- että lastilaivojen huolto.

Tultuaan ylioppilaaksi hän opiskeli koneen- ja laivanrakennusoppia Armstrong Collegessa Englannissa ja saavutti siellä yliopistollisen oppiarvon Bachelor of Science.

Insinööri Silander on toiminut laivojen suunnittelijana useilla laivatelakoilla Amerikassa ja toiminut Suomessa vv. 1920—37 tarkastajana American Bureau of Shippingillä, British Corporationilla ja Registro Italianolla.

Hän on lontoolaisen Institution of Naval Architects jäsen ja sen "Honorary corresponding member" Suomessa. Hän on pitkäaikainen Suomen Meripelastusseuran hallituksen ja Oy Laivateollisuuden hallituksen jäsen. Sotevan toiminta-aikana hän toimi Sotevan sotakorvausalusten rakentamista ja luovutusta käsitelleessä teknillisessä komiteassa.

MERITYÖAIKASÄÄNNÖSTEN TULKINTA JA SOVELTAMINEN

Lokakuun 5 pnä 1960 on Merenkulun Työnantajaliitto lähettänyt alusten päälliköille seuraavan sisältöisen kiertokirjeen joka on laadittu yhteistyössä merenkulkijajärjestöjen kanssa.

On sovittu, että laivanisännän, harkitessaan **vastikkeen ja pyhätyökorvauksen muotoa,** tulee noudattaa seuraavia ohjeita:

Vastike ja pyhätyökorvaus on annettava
a) vapaa-ajan muodossa satamassa työsuhteen kestäessä, tai
b) pidentämällä vastaavasti vuosilomaa, tahi
c) rahana, edellyttäen tällöin, että laivanisäntä ja merimies siitä ovat molemminpuolisesti sopineet.

Luontoisetujen korvaamisesta vastikkeen ja pyhätyökorvauksen yhteydessä on voimassa seuraavaa:

Milloin vastike ja pyhätyökorvaus annetaan **vapaa-ajan muodossa** luontoisetujen korvaus suoritetaan, kuten siitä aikaisemmin on sovittu, vain milloin merimies ei aterioi aluksessa.

Milloin vastike ja pyhätyökorvaus annetaan **loman pidennyksenä** siihen aina kuuluu luontoisetujen korvaus, kuten vuosilomankin aikana. Samoin siinä tapauksessa, että merimies saa vastikkeen ja pyhätyökorvauksen lomakorvauksen yhteydessä.

Luontoisetujen rahakorvausta ei kuitenkaan suoriteta, jos merimies erotetaan merimieslain 33 §:n nojalla tai hän alle yhden vuoden palvelleena itse eroaa muusta syystä kuin ammattikouluun menemisen, viranomaisen velvoituksen tai näihin verrattavien syiden vuoksi.

(Merkitään, että sanonnalla . . . "näihin verrattavien syiden vuoksi." tarkoitetaan työsopimuksen purkaantumista
a) sairauden takia
b) merimieslain 35—41 §§:ssä säädetyistä syistä, tai
c) perheenjäsenen kuoleman johdosta.)

Kiistanalaisissa tapauksissa voidaan asia jättää alan työmarkkinajärjestöjen ratkaistavaksi.

Milloin vastike ja pyhätyökorvaus maksetaan **rahana,** luontoisetuja ei korvata.

RADIOSÄHKÖTTÄJÄN TOISEN LUOKAN TODISTUS

(Uuden Radio-ohjesäännön mukaan)

Toisen luokan todistus annetaan hakijoille, jotka ovat suorittaneet allaluetellut teknilliset ja ammatilliset tiedon ja taidon näytteet:

a) Sähköopin ja radion teoreettinen ja käytännöllinen alkeistuntemus sekä siirtyvässä liikenteessä käytettävien erilaisten radiolennätin- ja radiopuhelinkojeiden säätämisen ja käytännöllisen toimintatavan tunteminen, niihin luettuina radiosuuntimiseen käytettävät laitteet ja radiosuuntimisten toimittaminen sekä muiden radiopurjehduksessa tavallisesti käytettyjen kojeiden toimintatavan perusteiden alkeistuntemus.

b) Sellaisten laitteiden, kuten moottorigeneraattorien, akkumulaattorien jne., toimintatavan ja kunnossapidon alkeiden tietopuolinen ja käytännöllinen tunteminen, joita käytetään edellisessä kohdassa mainittujen radiolennätin-, radiopuhelin- ja radiosuuntimislaitteiden käyttöön ja säätöön.

c) Riittävä käytännöllinen taito korjata sellaiset pienet viat, joita matkan kestäessä saattaa radiolennätin-, radiopuhelin- ja radiosuuntimislaitteisiin ilmaantua.

d) Kyky käsin virheettömästi lähettää ja kyky kuulon avulla virheettömästi vastaanottaa morsemerkkisiä koodiryhmiä (kirjainten, numerojen ja välimerkkien yhdistelmiä) 16 (kuudentoista) ryhmän nopeudella minuutissa ja selväkielistä tekstiä 20 (kaksikymmentä) sanaa minuutissa. Jokaisen koodiryhmän tulee sisältää viisi merkkiä, jolloin jokainen numero tai välimerkki lasketaan kahdeksi merkiksi. Selväkielisen tekstin sanan tulee sisältää keskimäärin 5 merkkiä. Jokainen lähetys- ja vastaanottokoe kestää yleensä viisi minuuttia.

e) Kyky virheettömästi lähettää ja virheettömästi vastaanottaa radiopuhelinta käyttäen.

f) Radiotiedotuksia koskevien ohjesääntöjen tunteminen, radiosanomain hinnoittelussa käytettävien kirjojen tunteminen, ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan sopimuksen radiota koskevien säännösten tunteminen sekä, kysymyksen ollessa ilmapurjehduksesta, kiinteää ja siirtyvää ilmailuliikennettä sekä ilmailuradiopurjehdusta koskevien erikoismääräysten tunteminen. Ilmapurjehdusta koskevissa todistuksissa on erikoisesti mainittava, että todistuksen haltija on suorittanut näiden erikoismääräysten mukaiset kokeet.

g) Maailman yleisen maantieteen riittävä tuntemus ja erikoisesti tärkeimpien laivalinjojen ja lentoteiden sekä tärkeimpien pikatiedotusteiden tunteminen.

h) Tarpeen vaatiessa alkeistuntemus jossakin Liiton työkielessä. Pyrkijöiden tulisi kyetä ilmaisemaan ajatuksensa tällä kielellä tyydyttävästi niin puheessa kuin kirjallisestikin. Jokainen hallinto määrää itse vaadittavan kielen tai kielet.

TOIMIPAIKKOJEN VAIHDOKSET LAIVOISSA ajalla 1. 8. 60—30. 9. 60

20. 6. 60	Sundqvist Harry	m/s Sommarö
21. 6. 60	Pöllänen Risto	m/s Tellus
22. 6. 60	Attila Kalevi	m/s Make
7. 7. 60	Gustafsson Jorma	m/s Passad
10. 7. 60	Marjamäki Martti	s/s Finnmaster
11. 7. 60	Timonen Juho	s/s Leila
14. 7. 60	Rimpiläinen Veijo	s/s Pirkko Nurminen
14. 7. 60	Korhonen Väinö	s/s Myllykoski
15. 7. 60	Laine Into	s/s Bore
15. 7. 60	Piekäinen Tommi	s/s Finnmaid
15. 7. 60	Heinänen Viljo	s/s Rhea
18. 7. 60	Jungell Karl-Johan	s/s Gunny
18. 7. 60	Aarnio Seppo	m/s Orion
18. 7. 60	Rautasalo Aimo	s/s Rina
19. 7. 60	Haataja Pentti	s/s Wirta
19. 7. 60	Åkerberg Gunnar	s/s Juno
19. 7. 60	Mononen Helmer	s/s Alppila
20. 7. 60	Orva Antero	m/s Wirma (va)
21. 7. 60	Abrahamsson Kurt	m/s Bonny
21. 7. 60	Eronen Erkki	s/s Houtskär (va)
22. 7. 60	Huuhtanen Leo	s/s Bjarmia
22. 7. 60	Tuhkanen Martti	s/s Pallas (va)
23. 7. 60	Tuominen Reino	s/s Hamnö
25. 7. 60	Pakarinen Maija	m/s Signy
26. 7. 60	Laamanen Reijo	m/s Österbotten
26. 7. 60	Jansson Bjarne	s/s Advance
27. 7. 60	Virkkumaa Bertel	s/s Airisto
28. 7. 60	Lindroos Matti	s/s Kenneth

Liiton 40-vuotisjuhla

pidetään

Helsingissä **Upseerikerholla** lauantaina **19. 11. 1960 klo 19.30—02.00.**

Olethan jo varmistanut mukaantulosi suorittamalla ilmoittautumisesi Liittoon.

Täydellinen illallinen tulee maksamaan palvelurahoineen 2.200 mk.

1. 8. 60	Koponen Arvo	m/s Saimaa
1. 8. 60	Heiniö Kyösti	m/s Wipunen
1. 8. 60	Velamo Harri	s/s Antares
1. 8. 60	Pohjola Tauno	m/s Wirakel (va)
1. 8. 60	Liittola Reino	s/s Ramsö
2. 8. 60	Koponen Arvo	m/s Saimaa
3. 8. 60	Lönnfors Rainer	s/s Finlandia
3. 8. 60	Sjösten Rolf	m/s Arica
4. 8. 60	Mallasto Timo	s/s Malla
5. 8. 60	Hänninen Jorma	m/s Finnboard
7. 8. 60	Maja Smertsi	s/s Bore VII
8. 8. 60	Vilkkilä Seppo	s/s Ostrobotnia (va)
8. 8. 60	Lindroos Niilo	s/s Thetis
9. 8. 60	Harju Eero E	s/s Juno (va)
9. 8. 60	Blomqvist Pehr	m/s Degerö
9. 8. 60	Rintala Leevi	s/s Inkeri Nurminen
9. 8. 60	Nousiainen Taneli	m/s Pohjanmaa
10. 8. 60	Salomaa Pertti	m/s Make
12. 8. 60	Lounasmaa Ilmari	s/s Pallas
13. 8. 60	Vierros Reino	m/s Orion (va)
15. 8. 60	Sonntag Örn-Ulf	s/s Patria
15. 8. 60	Penttinen Eero	m/s Angela
16. 8. 60	Filpus Erkki	m/s White Rose
16. 8. 60	Wikberg Pentti	m/s Finnbirch
16. 8. 60	Jyvä Veikko	s/s Rigel
18. 8. 60	Salonen Pauli	s/s Pallas
18. 8. 60	Ojamies Pentti	m/s Passad
18. 8. 60	Ekholm Alf	s/s Myllykoski
18. 8. 60	Pihlajaranta Hugo	m/s Finnsailor
18. 8. 60	Holmgren Karl	s/s Leo
19. 8. 60	Mäkinen Kalevi	m/s Finnpine
19. 8. 60	Toivonen Eero	s/s Yrsa
22. 8. 60	v. Zansen Runar	s/s Penelope

Vapaina 31. 8. 60 Pekka Viirilä, Karl-Gustav Sandström, Mauno Kiiliäinen,

1. 9. 60	Sihvonen Ismo	s/s Suorva (ruots.)
6. 9. 60	Berntsson Åke	m/s Herakles
11. 9. 60	Rantanen Raimo	s/s Dorine
12. 9. 60	Carlsen Kai	m/s Finnkraft
12. 9. 60	Viirilä Pekka	s/s Modesta
13. 9. 60	Erjanko Toivo	m/s Finnmerchant
14. 9. 60	Miettinen Pekka	m/s Sigrid Reuter (ruots.)
17. 9. 60	Holmström Hans	m/s Sommarö
18. 9. 60	Harju Eero P	s/s Penelope
20. 9. 60	Pakarinen Maija	s/s Ekholm
20. 9. 60	Sihvonen Ilpo	m/s Hyperion (ruots.)
21. 9. 60	Gustafsson Jorma	s/s Avenir
21. 9. 60	Aarnio Seppo	m/s Orion
21. 9. 60	Lindroos Matti	s/s Airisto
21. 9. 60	Lövgren Leo	s/s Leo
23. 9. 60	Sihvonen Tauno	s/s Dione
28. 9. 60	Nojomaa Antti	m/s Angela
29. 9. 60	v. Zansen Runar	s/s Nanny
9. 60	Nyysinen Reijo	m/s Saimaa (va)
9. 60	Mustonen Martti	s/s Houtskär

Vapaina 30. 9. 60 Rolf Lemberg, Onni Harju, Viljo Mäkelä, Pertti Särkkä, Bertil Virkkumaa, Jaakko Oksanen.

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA 1. 8.—30. 9. 1960

1. 8.—30. 9. 1960

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty elokuun 4 ja 29, sekä syyskuun 28 päivänä.

Yrjö Ensio Killström'ille, jäsennumero 666, on myönnetty hänen pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä 28. 9. 1960 lukien.

Ekspeditööri Leo Elsiselle, jäsennumero 207, on myönnetty hänen pyytämänsä ero SR:n jäsenyydestä 31. 12. 1960 lukien.

Syyskuun 1 päivänä allekirjoitettiin Kauppalaivaston huoltoneuvoston perustamiskirja ja syyskuun 14 päivänä kokoontui sen hallitus ensimmäiseen kokoukseensa. Hallituksessa ovat edustettuina merenkulkijajärjestöt, laivanvarustajat, Merimieslähetysseura ja Sosiaaliministeriö. Hallituksen puheenjohtajana toimii hallitussihteeri Veikko Kanerva Sosiaaliministeriöstä ja varapuheenjohtajana on Niilo Wälläri. Nyt perustettu Kauppalaivaston huoltoneuvosto (Handelsflottans välfärdsråd) tulee huolehtimaan merimiesten urheilu-, viihdytys- ja opintotoiminnan järjestämisestä.

Sen johdosta, että 1. 7. 1960 voimaan tulleiden uusien merimiesaikasäännösten soveltamisesta on tullut erimielisyyksiä siitä missä muodossa ns. vastike- ja pyhätyökorvauksia annetaan, on asiassa käyty useita neuvotteluja Merenkulun Työnantajaliiton kanssa. Lokakuun 5 pnä käydyissä neuvotteluissa päästiin yhtenäisestä tulkinnasta sopimukseen siten, että vastike- ja pyhätyökorvaus annetaan ensisijaisesti vapaa-aikana satamassa tai pidentämällä vastaavasti vuosilomaa ja että rahakorvaus voi tulla kysymykseen vain silloin kun asianomaiset sopivat tällaisesta korvausmuodosta. Tarkempi selostus sopimuksesta on julkaistu toisaalla tässä numerossa.

Liiton 40-vuotisjuhla pidetään marraskuun 19 päivänä 1960 Katajanokan Upseerikerholla alkaen klo 19.30. Osallistumisesta on ilmoitettava liiton toimistoon ensi tilassa ja viimeistään marraskuun 10 päivään mennessä. Illalliskortit lunastettava toimistosta viimeistään keskiviikkona marraskuun 16 päivänä. Toivotaan, että jäsenet runsaslukuisina saapuvat tilaisuuteen.

Tj.

NORSK SJØMANNSFORBUND 50-VUOTIAS

Syyskuun 25 päivänä 1960 tuli Norsk Sjømannsforbund toimineeksi 50 vuotta. Pohjoismaiden merenkulkijajärjestöistä on liitto suurin, sen jäsenmäärän noustessa noin 50.000. Tähän suureen järjestöön kuuluvat myös norjalaiset radiosähköttäjät.

Jo vuosisadan vaihteessa toimi eräissä norjalaisissa satamakaupungeissa merimiesyhdistyksiä ja nämä paikallisyhdistykset perustivat 1910 yhteisen liiton: Norjan Matruusi- ja Lämmittäjäliiton (Norsk Matros & Fyrböderunion), joka nimi sitten myöhemmin muutettiin Norsk Sjømannsforbundiksi.

Nyt 50-vuotista toimikauttaan juhliva Norsk Sjømannsforbund ei myöskään ole säästynyt niiltä monilta vaikeuksilta joita kaikki vastaavanlaiset ja