

(1) the grades of cargo carried, if any, (2) the grade of cargo last carried in each empty tank that is not gas free; (b) ships carrying explosives of any nature, whether for transit or docking, shall report (1) the grades of such explosives, (2) the quantity in tons of each grade of such explosives. If the above information has been previously communicated to the Port Captain, through agents or otherwise, it will not be necessary to report by radio anything but the probable time of arrival and this shall always be sent to the Port Captain by radio via the local Government shore radio stations at least 48 hours in advance of arrival. Vessels approaching the Canal from the Pacific, in addition to the above, shall report time of passing Cape Mala and the speed being made good. Vessels approaching from the Atlantic, in addition to the above, shall report 12 hours prior to arrival any change of one hour or more from the original expected time of arrival.

SEC. 12.5 **Operation of vessel radios in conformity with treaties.** While in Canal Zone waters, vessels equipped with radio shall be required to operate such equipment at all times in conformity with the principles and rules stipulated in the treaties or conventions to which the United States is a party.

SEC. 12.6 **Radio communication between vessels in Canal Zone and other vessels or places.** Except as authorized by authority of the Governor, and except as regards vessels operated by the United States Army or the United States Navy, all radio communications between vessels in the Canal Zone and other vessels or places whether within or without the Canal Zone shall be carried on by forwarding through the shore station which shall be designated; and, with such exceptions, no vessel in the Canal Zone, or person on board any such vessels, shall do any radio broadcasting, or shall otherwise than by forwarding through the designated shore station, transmit any radio communication.

SEC. 12.7. **Routing of dispatches.** Dispatches from vessels in Canal Zone and adjacent waters shall be forwarded through Balboa Radio Station, call letters "NBA".

SEC. 12.8. **Restrictions on vessel radios as to power, testing, and, tuning.** Except as authorized by authority of the Governor, vessels within the 15-mile limit of the Canal Zone shall transmit only with low power and shall do no testing or tuning.

SEC. 12.9. **Low power, how defined.** Low power, when using a tube set, is defined as not more than 100 watts.

SEC. 12.10 **Operator on watch during transit.** All vessels equipped with radio, except those whose radio equipment has been sealed in Canal Zone waters in accordance with orders issued by competent authority, shall, after leaving the terminal harbor to pass through the Canal, keep a radio operator on watch, on such frequency as the shore stations shall direct, until arrival at the farther terminal harbor; **Provided,** That in cases where the vessel has only one radio operator serving on board, the radio watch shall be required only while the vessel is underway between Gatun Locks and Pedro Miguel Locks.

SEC. 12.11 **Precedence of messages relative to vessel's movements and Canal business; use of vessel's radio by pilot.** Messages relating to a vessel's movements and Canal business shall take precedence over all commercial messages. The pilot on a vessel passing through the Canal shall be afforded free use of the vessel's radio for the transaction of Canal business.

SEC. 12.12. **Immediate report of accidents, delays or casualties.** Under the direction of the pilot, ships shall report by radio to the local Government shore radio stations any accident, either to themselves, or anything else that may delay them or require assistance, any sickness or casualties that require medical attendance, or any other matter of importance that may arise.

SEC. 12.13. **Radio charges.** No receiving charges, either Government coast station or forwarding, will be imposed against ships on radiograms transmitted by ships on Canal business nor in cases of dispatches involving medical assistance to ships. There will be no sending charge made against the Panama Canal Company by Government land lines or radio stations, for the transmission of dispatches to ships on Canal business.

### Suomen Radiosähkötjäliliitto 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. Hallamaa, A. Helin, E. Koivisto

#### Hallituksen varajäsenet:

V. Jyvä, P. Mervi, J. Piispanen, E. Tanskanen,  
I. Päivärinne

### "Radiosähkötjälä"

#### Vastaava toimittaja ja ilmoitushankkija:

A. Sinkkonen, Laajalahti, Suotorpantie 13,  
puh. 845 703; toim. 61 201-144

#### Ilmoitushinnat v. 1959

|                      | kerta-ilmoitus | vuosi-ilmoitustalle |
|----------------------|----------------|---------------------|
| Etusivu ja 1/4-sivu  | 10.000—        | annetaan            |
| 1/2-sivu             | 6.000—         | 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-, maalisku-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuun loppuun mennessä.

Tilaushinta mk 800— vuodelta; irtonumero 150—

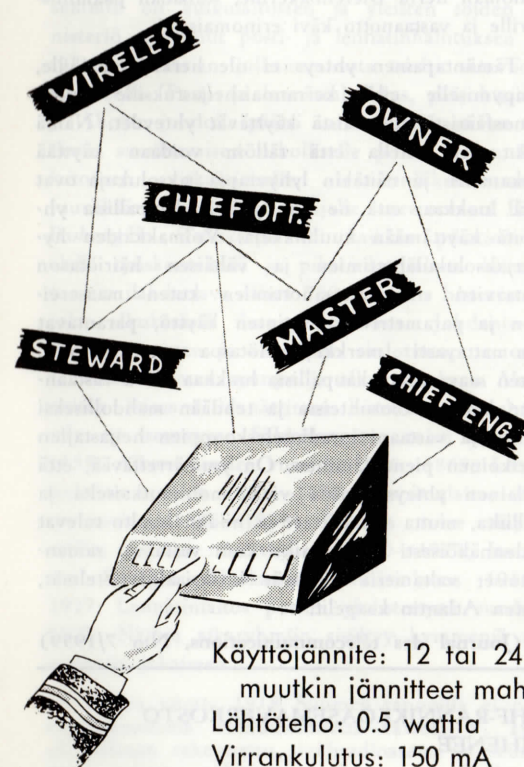
# Radio-

## SÄHKÖTTÄJÄ

Transistori-kytkentäinen

## SISÄ- JA KOMENTOPUHELIN

- helppokäyttöinen
- hinnaltaan edullinen
- suunniteltu erikoisesti laivakäyttöön.



**STAR-RADIO** OY

HELSINKI — Köydenpunojank. 4 a  
PUHELIN: vaihe 13 211

Käyttöjännite: 12 tai 24 V DC,  
muutkin jännitteet mahdollisia  
Lähtöteho: 0.5 wattia  
Virrankulutus: 150 mA





## PITKÄT RADIOYHTEYDET KUUN HEIJASTUSTA HYVÄKSI KÄYTTÄEN

Aina vaikeammaksi tulee löytää jaksoluku uudelle yhteydelle, joka toimii "klassillisten" perinteen mukaan. Sen vuoksi koetetaan kaupallista liikennettä palveleville radioyhteyksille löytää uusia sovellutuksia. Kaksi erittäin mielenkiintoista ja menestyksellistä koetta onkin tässä mielessä suoritettu äskettäin. Ne ovat osoittaneet, että melkoisella todennäköisyydellä tullaan pitkän matkan yhteyksiin käyttämään jaksolukuja, joiden on katsottu tähän asti kelpaavan vain optillisiin etäisyyksiin ulottuviin yhteyksiin.

Viime toukokuun 11 ja 14 päivien välillä on kuun heijastusta käyttävä koeradioyhteys toiminut menestyksellisesti. Kokeiluasemina ovat toimineet englantilainen radioteleskooppiasema Jodrell Bankissa ja USA:n ilmavoimien tutkimuskeskuksen vastaavanlainen asema Cambridgessa (Mass.). Jodrell Bankin radioteleskooppi on suunnattu säteilykulmaltaan ja korkeudeltaan; sen heijastin on läpimitaltaan 76 metriä kun sen sijaan vastaavan amerikkalaisen vastaanottolaitteen halkaisija on 26 metriä. Jodrell Bankista kuun suuntaan lähetetyt merkit annettiin n. 200 MHz:n jaksoluvulla; lähetysteho oli 1 kW, kehäpolarisatiota ja jaksolukumodulointia käytettiin. Kuun pinnasta tapahtuneen heijastuksen jälkeen merkit vastaanotettiin vaikeuksista USA:ssa.

Kokeet kestivät 40 tuntia, joiden aikana lähetettiin 15 kHz:n kuulojaksolukua, hitaalla nopeudella Morse-sanomia sekä puhetta. Kuulojaksojen ja Morse-sanomien vastaanotto kävi USA:ssa vaikeuksista. Puheteksti oli kuitenkin vain ajoittain ymmärrettävää, koska merkki/häiriötaso oli vastaanottolaitteessa miltei yhtä voimakas.

Näiden kokeiden ajaksi oli Jodrell Bankiin myös järjestetty vastaanotin, jolla otettiin vastaan kuusta suoraan takaisin saapuvia lähetyksiä, jolloin saatiin miltei koko ajan puheteksti selvänä ja ymmärrettävänä vastaanotetuksi.

Kyseiset kokeet kuuluivat osana Jodrell Bankin aseman ja USA:n ilmavoimien tutkimuskeskuksen kesken sovittuun kokeiluohjelmaan. Englantilainen yhtiö Pye Telecommunications Ltd oli ollut näihin kokeisiin erittäin kiinnostunut ja toimittanut Jodrell Bankin lähettimen ja yhteyden kummankin päänsä vastaanottimen. Mainittu apu teki mahdolliseksi tämän menestyksekkään kuu-linkin nopean toteuttamisen.

Vaikka jo vuonna 1958 oli Jodrell Bankista lähetettyjä radarpulsseja heijastettu kuun pinnan

kautta Atlantin yli, näitä toukokuun 1959 kokeita on pidettävä sellaisina, että vasta ne ensimmäisinä selvästi osoittivat olevan käytännössä mahdollista järjestää yhteys kuun heijastusta hyväksi käyttäen.

Kesäkuussa 1959 järjestettiin laadultaan hyvä puheyhteys kuun heijastusta hyväksi käyttäen Millstone Hillin radarobservatorion (Westford, Mass.) ja Saskatchewanissa, Kanadassa olevan Prince Albertin radar-laboratorion välillä.

Näiden kahden paikan väli toisistaan on linnuntietä 2700 km, mutta kuun kautta kulkeva tie on miltei 300 kertaa pitempi. Tämä merkitsee sitä, että lähettimestä annettu merkki saapuu vastaanottoon n. 2,7 sekunnin kuluttua.

Tämän kokeen aikana lähetysteho oli 50 kW, joten häiriön ja merkin tasojen suhde salli yhtä hyvän yhteyden kuin radiopuhelimitse voidaan saavuttaa HF-jaksoluvuilla.

Presidentti Eisenhower lähetti tällä yhteydellä sanoman herra Diefenbakerille, Kanadan pääministerille ja vastaanotto kävi erinomaisesti.

Tämäntapainen yhteys ei ole herkkä häiriöille, häipymiselle eikä kerrannaisheijastuksille kuten ionosfääristä etenemistä käyttävät yhteydet. Nämä edut sen ohella että tällöin voidaan käyttää dekametri- ja näitäkin lyhyempiä jaksolukuja ovat sitä luokkaa, että ne kiihdyttävät kaupallisia yhtiöitä käyttämään kuulinkkeja. Voimakkaiden hyperjaksolukulähettimien ja vähäisen häiriötason omaavien erikoisvastaanottimien kuten maasereiden ja parametrivastaanotinten käyttö, parantavat huomattavasti merkki/häiriötasoa vastaanotossa. Siten saavutetaan kaupallista luokkaa oleva vastaanotto kaikissa olosuhteissa ja tehdään mahdolliseksi lähtö- ja vastaanottoradioteleskooppien heijastajien melkoinen pienentäminen. On ymmärrettävää, että tällainen yhteys tuntuu vielä monimutkaiselta ja kalliilta, mutta sen laitteet ja niiden huolto tulevat todennäköisesti halvemmiksi kuin vastaavat samantipuiset valtameriä ylittävät koaksiaalijärjestelmät, kuten Atlantin kaapelit.

(Journal des télécommunications, N:o 7/1959)

## VHF-RANNIKKOASEMAVERKOSTO TIHENEÄ

Ruotsi on viime keväänä aloittanut VHF-rannikkoasemaverkoston luomisen. NORKÖPING HAMNRADIO, jonka jaksoluvut ovat 156,7, 156,8, 153,6 ja 156,3 MHz. Liikenneaika on toistaiseksi HX. HELSINGÖR käyttää jaksolukua 156,6 MHz ja englantilainen PRESTON HARBOUR RADIO 156,7 MHz.

26. 8. 1959

# Radiosähköttäjä

N:o 4. 1959 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja  
Elokuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki  
10. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

## Suomen Lennätinlaitoksen Historia 1855–1955 ilmestynyt

Nelisen vuotta sitten maamme lennätinlaitos vietti satavuotisjuhlansa. Jo pari vuotta aikaisemmin oli kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostunut posti- ja lennätinhallituksen esitykseen historian julkaisemisesta tuolta satavuotis-taipaleelta. Posti- ja lennätinhallitus, pääjohtaja S. J. Aholan johdolla päätti antaa tuon vaativan tehtävän suorittamisen uskolliselle posti- ja lennätinlaitoksen virkamiehelle, lennätinliikenneosaston juur'ikään eronneelle johtajalle, varatuomari Einar Risbergille. Tuloksena oli kaikkia pikatiedotus-alalla työskenteleviä ja pikatiedotus-alasta kiinnostuneita ilahduttava lähes 700 sivuinen historiateos, joka alkukesästä ilmestyi painosta. Johdanto-osa sisältää optisten ja akustisten tiedotustapojen sekä sähkölennättimen synnyn ja alkukehityksen. Varsinaisen Suomen lennättimen historian aikaryhmitely on seuraava: Sähkölennätin tulee Suomeen 1855; Alkuvaikeudet vuosina 1856–1860; Lennätinlaitos vuosina 1861–1870; Lennätinlaitos muros-vuosina 1871–1889; Puhelin tulee näyttämölle; Kehitys routavuosina 1890–1917; Itsenäisen Suomen väliaikainen lennätinlaitos 1918–1927; Lennätinlaitos postiin yhdistettynä vuodesta 1927. Näihin aikaryhmiin sisältyy kymmeniä alalukuita jokaiseen.

"Ennen vuotta 1918 Suomen rannoilla ei ollut rannikkoasemia siviililiikennettä varten. V. 1911 oli Riikaan rakennettu siviiliradioasema ja seuraavana vuonna valmistuivat Libaun ja Tallinnan rannikkoasemat. Venäläiset lennätinviranomaiset suunnittelivat siviilirannikkoasemaa myös Turkuun.

Suomen lennätinpiirihallitus oli kuitenkin sitä mieltä, että rannikkoaseman järjestäminen Turkuun ei ollut paras mahdollinen ratkaisu, jona piirihallitus puolestaan piti sen sijoittamista Vaasaan. Posti- ja lennätinylihallitus luopuikin rannikkoaseman rakentamissuunnitelmastaan ja antoi lennätinpiiripäällikkö Nybergille toimeksi hankkia sopivan

maapalstan Vaasan tienoilta. Maapalstan sijainnin ja maaperän tuli täyttää Pietarista käsin määrätty vaatimus. Lopulta tarjottiinkin sopiva maapalsta, joka sijaitsi Gerbyn kylässä Mustasaaren pitäjässä. Piirustukset ja suunnitelmat olivat valmiit. Rakennustyöt aiottiin aloittaa v. 1914, mutta sodan johdosta suunnitelmat raukesivat lopullisesti. Gerbyn palstalle ei koskaan rakennettu radioasemaa.

V. 1914 pyrittiin suorittamaan myös ensimmäisiä kokeiluja radiolennätinlaitteilla suomalaisissa kauppalaivoissa. Helsinkiläinen toiminimi Werner Kläile, joka edusti saksalaista yhtiötä "Huth, Gesellschaft für Funkentelegraphie", pyysi saada kokeeksi asettaa 0,5 kW:n radioaseman Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön Ariadne laivaan. Tarkoituksena oli pitää yhteyttä valtion yleisiin rannikkoasemiin ja Venäjän sotalaivaston laiva-asemiin. Tämäkin suunnitelma raukesi sodan lähestyessä. Vasta maamme tultua itsenäiseksi alettiin kauppalavoihimme asentaa radiolaitteita."

Ylläoleva on pieni välähdys historiajulkaisun sivuilla esiintyvistä radiotoiminnan kuvauksesta.

"Suomen lennätinlaitoksen historia 1855–1955"-julkaisua myydään yleisölle puolinhakkantaisena hintaan 2.800 mk kappale. Kluuttikantaisen hinta on 2.400 mk ja nidotun 2.200 mk.

Teosta voidaan tilata kaikista postisiirtoliikettä välittävistä posti- sekä posti- ja lennätintoimipaikoista suorittamalla teoksen hinnan posti- ja lennätinhallituksen postisiirtotilille N:o 701 ja merkitsemällä tilillepanokortin kupongin takasivulle sanat "Lennätinhistorian tilaus". Tilillepanon maksaja, jonka nimi ja osoite on merkitty kupongin etusivulle, katsotaan tällöin teoksen tilaajaksi.

Niin pian kuin tilillepanokorttien kupongit saapuvat postisäästöpankista posti- ja lennätinhallitukselle, lähetetään tilattu teos asianomaiselle postiasiapakettina.

Lisäksi posti- ja lennätinhallitus on määrännyt, että puheenaolevan teoksen voi ostaa myös Helsingin lennätinkonttorista.

## NORD-OSTSEE KANAL

Jos merimieheltä kysyy, milloin hän viimeksi kulki Nord-Ostsee-kanalin läpi, hän melkoisen varmasti kieltää kulkeneensa siitä koskaan. Kaiser Wilhelm kanaalista sensijaan jo jokunen myöntää menneensä, mutta vasta kun puhutaan Kielin Kanaalista — mikä muuten ei koskaan ole ollut tuon ojan virallinen nimi, useimmat ilmoittavat kulkeneensa siitä kymmeniä kertoja. Mikä varmasti pitääkin paikkansa vähänkin kokeneempiin miehiin nähden. Ensireissun pohathan tietenkin ovat erikseen.

Ei tässä pakinoitsijaparan onneksi tarvitse ryhtyä kenellekään kuvailemaan, minkä näköistä tuolla kanaalin varsilla on. Saattaisi tulla muistivirhe, joka nostaisi kuuntelijan niskavillat pystyyn.

Mutta niin hyvin kuin tuo kanava tunnetaan, yllättävän harva lopultakin todella tietää siitä mitään erityisempää — nimittäin sen hienouksista, historiasta ja sen sellaisesta. Ja kumminkin kanava on paljon mielenkiintoisempi kuin luullaankaan.

Kun viikingit tuhatkunta vuotta sitten astuivat historian näyttämölle, voidaan merenkulun Itä- ja Pohjanmerellä todenteolla katsoa alkaneen. Tosinhan siihenkin mennessä oli jonkinlaisilla purkintapaisilla yritelty — ja vähin päästykin — vesiteitse paikasta toiseen, mutta se nyt oli ollut paremminkin tuollaista rantoja pitkin soutelemista. Vasta rämäpäiset 'Pohjan Miehet' uskaltautuivat aavalle. Eivätkä he kauankaan tyytyneet melskaamaan kotivesillä vaan yrittivät kauemmaksi, yli suuren veden, pois Itämereltä Pohjanmerelle ja pitemmällekin.

Näillä retkillään viikingit joutuivat tämän tästä kiertämään Skagenin nokkaa. Eikä se aina ollut niinkään hauskaa, sillä silloin, aivan kuin nytkin, Kattegatt ja Skagerrak osasivat olla varsin äkäisiä kun sille päälle sattui. Ja kun viikinkien alukset lisäksi olivat kuitenkin varsin heppoisia pelejä, avokantisiakin kaiken lisäksi, oltiin toisissaan omillaan useammin kuin tuntui vallan tarpeelliselta. Vatsathan ne olivat viikingeilläkin.

Kun oikein ilkeä paikka sattui, juolahti varmasti useampaan kuin yhteen päähän ajatus siitä, kuinka paljon mukavampaa sentään olisi päästä mereltä toiselle suurempaa tietä, poikki silloisen Kimbrian, nykyisen Jyllannin niemimaan. Eritotenkin kun varsin hyvin tiedettiin, että niemen kummaltakin

puolelta pisti kauas sisämaahan syviä vuonoja niin lähelle toisiaan, että saattoi melkein nähdä vuonon pohjukasta toiseen. Itse asiassa päästiin vuonoja ja jokia myöten niin pitkälle, että vain viitisentoista kilometriä täytyi laivoja hinata rullaitse yli kannaksen. Eipä ihme, jos viikingit perustivatkin kukoistavan kaupungin, Haithabun, itärannikon syvimmän vuonon pohjukkaan.

Niin kauan kuin laivat olivat pieniä ja kevyitä, tällainenkin matkanteko kävi päinsä, mutta olot kehittyivät ja ajanmittaan tavaroiden tarve kaikkialla lisääntyi ja niin muodoin täytyi rakentaa isompia laivoja, joita ei enää käynyt maitse kuljettaminen. Ei auttanut muu, kuin tunkeutua vuonossa ja joessa niin pitkälle kuin päästiin, purkaa siellä lasti ja kuljettaa se yli toisella puolella niemä uudelleen lastattavaksi. Tietysti tämä oli hankalaa ja aikaavieppä touhua eikä tavara retuuttamisesta ja monenkertaisesta käsittelestä ainakaan parantunut. Jonkinlainen muutos oli välttämättä saatava aikaan. Varsinkin kun Skagenin kiertäminen nykyisiä paljon alkeellisemmilla ja kömpelömillä aluksilla oli kaikkea muuta kuin vaaratonta. Laivoja tuhoutui vähän väliä lisäten Skagenin ulkopuolella meren pohjassa makaavan rojun määrää vuosittain sadoilla tonneilla — kenties tuhan sillakin.

Ensimmäisenä tarttui kanava-ajatuksen oikein tosissaan vuonna 1539 Tanskan kuningas Kristian III. Kaikki mahdolliset ja mahdottomatkin paikat Jyllannin itärannikolla tutkittiin, muiden muassa Kolding, Flensburg ja Kiel. Vuonna 1571 Kristiankuninkaan veli, herttua Adolf I teki ehdotuksen, että rakentaminen aloitettaisiin Kielin lahdesta, joka kanavalla yhdistettäisiin, Rendsburgin kaupungin kohdalla, Pohjanmereen laskevaan Eiderjokeen. Saksan silloiselta keisarilta, Maximilian II:lta, jonka maiden läpi kanava piti kaivettaman, anottiin ja saatiinkin lupa. Mutta vasta parin sadan vuoden kuluttua päästiin työn alkuun. Tähän kanavahankkeeseen muuten liittyy varsin kuuluisia historiallisia nimiä. Kustaa II Adolfin tiukimman vastustajan, Wallensteinin tiedetään suuresti kannattaneen ajatusta, koska hän olisi kanavaa myöten voinut kuljettaa laivastojaan mereltä toiselle, ilman että ruotsalaiset ja tanskalaiset olisivat päässeet niitä ainakaan pahemmin hätyyttelemään. Englannin Oliver Cromwell taas puo-

lestaan katseli vesi kielellä mahdollisuutta tehdä businessiä. Siten nimittäin, että kanava olisi ollut tulliton tie brittiläisille tavaroille Itämeren maiden markkinoille.

Viimein vuonna 1770 Tanskan kuningas Kristian VII — kaikin puolin muutenkin yritteliäs herra — päätti rakentaa kanavan. Ja rakensi myös. Seitsemässä vuodessa peräti, vaikka työ ei sujunutkaan aivan niin kepeästi kuin oli arveltu. Syystä tai toisesta tanskalaisten kiinnostus kanavaan kuitenkin vähitellen huomattavasti laimeni. Jopa siihen määrin, että kanava oli kerrassaan mennä retuperälle. Kunnes se lopulta — onneksi — joutui saksalaisten käsiin.

Ja ne pojat kävivätkin kanavan kimppuun oikein todenperään. Vuonna 1886 keisari Wilhelm I:n aloitteesta ja kuulun 'rautakansleri' Bismarckin myötävaikutuksella valtiopäivät päättivät sellaisen kanavan rakentamisesta, että siitä pääsisivät kulkemaan myös sotalaivat. Tämä oli ollut myös sotamarsalkka von Moltken mielestä tarpeellista. Saman Moltken, jonka tiedettiin nauraneen vain kahdesti koko elämänsä aikana. Ensimmäisen kerran nähdessään erään pohjoismaisen linnoituksen ja toisen kerran kun kuuli anoppinsa kuolleen. No, tämä oli sivuhyppäys. Rakennuskustannukset arvioitiin 156 milj. saksanmarkaksi, joista Preussi lupautui maksamaan 50 miljoonaa. Asian innokkaimpana ajajana mainitaan hampurilainen laivanvarustaja Dahlström. Vuonna 1887 suuri työ aloitettiin — nimittäin kanavan kaivaminen suoraan Brunnsbütteliin asti ilman Eider-jokea — suurin juhlaillisuuksin. Vieläpä itse 90-vuotias keisarikin tahtoi henkilökohtaisesti olla läsnä tilaisuudessa.

Rakennussuunnitelmat pitivät varsin hyvin paikkansa ja 20—21 päivinä kesäkuuta vuonna 1895 kanava vihittiin tarkoitukseensa 14 kansakunnan edustajien kunnioittaessa tilaisuutta läsnäolollaan. Nuori keisari Wilhelm II luovutti kanavan maailman liikenteen käyttöön ja omakätisesti laski peruskiven isoisälleen pystytettävään muistomerkkiin. Tästä lähtien oli kanavan nimenä sitten oleva Kaiser-Wilhelm-kanal.

Mutta kaikesta perusteellisuudesta huolimatta ei sittenkään oltu osattu ottaa kaikkea huomioon kanavaa suunniteltaessa. Jo vuonna 1906 nimittäin huomattiin, että kanava oli toivottomasti liian ahdas. Etenkin sotalaivat vaativat huomattavasti enemmän tilaa. Ei ollut muuta neuvoa kuin ryhtyä syventämään ja levittämään kanavaa. Alkutöihin kului 2 vuotta ja itse laajennukseen 5. Rahaa siihen upposi vallan tuhattomasti — 239 miljoonaa saksanmarkkaa silloista rahaa. Ja se oli varsin huomattava summa. Mutta sittenpä saatiinkin ka-

nava, joka on pinnasta 102 metriä ja pohjasta 44 metriä leveä sekä 11 metriä syvä. Lisäksi vanhat ja epämukavat kääntösillat korvattiin uusilla, korkeilla kiintosilloilla. Yksi noista vanhoista kääntösilloista on vielä nähtävissä Rendsburgissa, joskin asianmukaisesti levennetyssä.

Jos tämä 98 km pituinen kanava pitäisi nykyisin rakentaa, maksaisi se noin sadan miljardin meikäläisen markan vaiheilla. Se on niin paljon rahaa, että jos kanavan koko vedenpinta peitetäisiin markan lanteilla, niitä tulisi kaksi kerrosta ja kolmatta vielä Holtenausta Rendsburgiin asti. Noin kolmannes tästä summasta tulee käytössä jatkuvasti kuluvien teknillisten laitteiden osalle. Parhaan käsityksen ylläpitokustannuksista saamme ajatellessamme, että pelkkä noiden viiden suuren sillan maalaaminen tulee vuosittain maksamaan lähes kaksikymmentä miljoonaa meikäläistä markkaa.

Kallis on kaivanto, mutta kannattaa kummin-kin itsensä ja tuo vielä vähän voittoakin. Jokainenhan on omin silmin nähnyt, että laivoja soluu kuin helminauhana jatkuvana jonona kumpaankin suuntaan kanavassa. Ja näin on ollut jo yli 60 vuotta. Listojen mukaan on kanavasta kulkenut noin 2,5 miljoonaa alusta, mitkä edustavat 7,5 miljoonaa nettorekisteri- ja rohkeata miljardia tavaratonnia. Varsin vaikuttavia lukuja, eikö totta.

Sellainen se on. Kielin kanava. Koko joukon mielenkiintoisempi kuin olemme arvanneetkaan. Se ei suinkaan ole vain oja, jossa kulkee laivoja ja saksalaiset uivat ja onkivat ja purjehtivat. Se on suuremmoinen teknillinen saavutus, jolle tuskin on vanhassa Euroopassamme vertaakaan, paljon, paljon enemmän kuin vain 'kanava, joka yhdistää Itämeren Pohjanmereen kulkien Schlesvig-Holsteinin läpi poikki Jyllannin niemimaan', kuten koulukirjoista aikoinaan luimme. Tai ainakin meidän edellytettiin lukevan. Katsele sitä kunnioittaen kun seuraavan kerran kuljet siitä läpi.

### UUTTA TANKKILAIVASTOA

Maarianhaminalaisten Lundqvist-varustamoiden ostama tankkilaiva, joka tulee kantamaan nimeä "Havskaar", on äskettäin ollut ensikäynnillä Maarianhaminassa. Alus lastaa 16.225 tonnia kuollutta painoa ja se on rakennettu vuonna 1946 Malmössä.

### MERENKULKUHALITUKSEN TIEDONANTOJA

**Afrikka. Egypti. Suezin lahti. Luotsipakko.**

**Suezin lahdella** on astunut voimaan luotsipakko. Aluksen päällikkö on velvollinen kutsumaan luotsin saapuessaan tahi lähtiessään lahdelta. Sama koskee purjehdusta lahdella. Luotsin määrää Suezin kanavaviranomaiset.

# SPARKS BY SPARK

Se ylenpalttinen erilaatuisten ja kiireellisten tehtävien ruljanssi, mikä Itämerelle lännestä käsin saavuttaessa laskeutuu laivasähköttäjän harteille, sekä hermostuttaa että rasittaa miestä niin, että hän pari päivää kestäneen kohinan jälkeen on ikäänkuin puulla päähän kalautettu. Tämä ruljanssi on sitä kiivaampi, mitä etäämpää laiva saapuu, ja se tuntuu nykyisin väkevimpänä Pohjois- ja Etelä-Amerikoista saapuvissa aluksissa. Pitkän merimatkan luonteenomaisena seurauksena on ensinnäkin poispestausten runsaus, toiseksi miehistön jäsenien ja matkustajien patoutunut hinku saada puheyhteys kotimaan kamaralla asustaviin lähipiinsä. Sekä vielä kolmanneksi kotimaan tuomisten runsaus ja lajirikkaus, mikä aina mutkistaa tullausta varten suoritettavia esivalmisteluja.

Niin taas viimeksikin, Itämerelle ehdittyä piti meidän todenteolla ryhtyä selvittämään ja laskemaan noin viidentoista miehen ulosmaksuja, koska poispestausten tuli tapahtua jo ensimmäisessä kotimaan satamassa, hyvässä Helsingissä. Siinä ohessa (huomaa sana) piti keskittyä tavallista tarkempaan radiopäivystykseen sekä järjestää mainittuja puheyhteyksiä, mitkä eivät aina syntyneet (eivätkä synny) kädenkäänteessä, vaikka äkinäinen niin luuleekin. Ja vihdoin tavanomainen tullilistojen tiimalta syntyvä, usein erinomaisen hankala ja pitkäpiimäinen huvinäytelmä, mikä lopullisesti kiehuttaa sähköttäjäparan mahahapot.

Tämän ikuisen näytelmän liepeillä esiintyi jälleen ilmiö, mikä ei ollut omiaan edesauttamaan eikä innostamaan sähköttäjää ponnisteluissaan pitää langat käsissään ja selvittää ruuhka parhaalla mahdollisella tavalla: Laivan stueritti joko kykki nurkissa taikka hiippaili käytävissä näennäisen joutilaana, ikäänkuin peläten, että törmäisi johonkin työtehtävään. Siinä ohessa hänellä oli aikaa nykäistä tavanomaiset kolmen taikka jopa neljän tunnin päivänokoset, jotta olisi jaksanut päivän pimettyä ryhtyä samoin tavanomaisiin, sangen epäilyttäviin ylitoihin. Sillä ylityötunteja stuertilla pitää olla, vieläpä runsaammin kuin kokeilla, ja varsin usein enemmän kuin sähköttäjällä, se näyttää kuuluvan ikäänkuin asiaan. Yhdeksän tunnin työaikasäännös ei häntä sen enempää kiinnosta kuin velvoitakaan, hän tuntuu olevan aivan liian Suuri Päälikkö osoittaakseen sille huomiota. Ainoa, mikä häntä näyttää mitä suurimmassa määrin kiinnostavan, on karttaa kaikkea, mikä vivahtaa rehelliseen työntekoon, ja etsiä kaikkea, mistä voisi merkitä yli-

työtunteja. Well, kun tällainen yksilö yleensä on ja vaikuttaa laivassa silloin, kun sähköttäjä hikoilee muitten tehtäviensä ohessa esimerkiksi tullilistojen kimpussa, saa näytelmä väkisinkin tragi-koomillisen sävyn. Eikä se voi olla sieppaamatta sähköttäjää.

Lähinnä valtamarentakaisessa linjaliikenteessä purjehtivissa aluksissa esiintyy sinänsä nyttemmin niin runsaasti erilaatuista ylimääräistä paperisotaa, että sen suoritus olisi jaettava tasapuolisesti laivan upseeriston kesken. Emme voi kuitata pulmaa niin yksinkertaisesti, että kieltäydymme kunniaista, selittämällä, ettei tuo ja tuo tehtävä minulle kuulu — suoritattakoon sen se, jolle se kuuluu. Jos esimerkiksi me sähköttäjät ottaisimme yhtäkkiä tämän asenteen, sekoisi laivayhteiskunnan arkinen elämänmeno siinä paikassa, tuottaen hankaluutta lähinnä laivan päällikölle. Jos selittäisimme, ettei talouspuolen palkkakirjanpito kuulu meille, vaan stuertille, ja ettei meidän velvollisuutemme ole kuskata potilaita lääkärin vastaanotolle, koituisi jo siitä aikamoinen revohka. Löytyy lukemattomia erilaatuisia, eittämättä ylimääräisiä, sähköttäjän ammatille täysin vieraita tehtäviä, joita sähköttäjä nykyisin suorittaa. Ja hän suorittaa ne, koska haluaa osaltaan edesauttaa juoksevien asioiden kitkatonta hoitoa, ja kun hän käsittää toimivansa ammattityönsä rinnalla eräänlaisena päällikön sihteerinä. Mutta kun kehitys on mennyt siihen, että sähköttäjälle on sälytetty jopa stuertille selvästi kuuluvia tehtäviä, on se mennyt liian pitkälle. Sähköttäjää ikäänkuin yritetään pitää aasina, jonka selkään voidaan asettaa millainen kasa rikkamaa tahansa — eihän aasi älyä vastaan hangoitella. Ja on varsin ymmärrettävää, että laivan Suurin Päälikkö, stueritti, on ollut kärkeään kuorman rakensija. Pisnes-mies kun on —. Mutta nyt se saa riittää.

Vähäinenkin äly käsittää, että esimerkiksi tullilistojen laadinta sekä yleensä tullausta sivuavat tehtävät kuuluvat paremmin stuertille kuin sähköttäjälle. Vai löytyykö mistään pykälää, että ne kuuluisivat sähköttäjälle? Stuerttien selitys, etteivät ne heillekään kuulu, ei selitykseksi kelpaa, sillä on paljon asioita, mitkä pitää ratkaista tervettä älyä käyttäen, eikä pumakoita avuksi etsien. Me sähköttäjät emme pakoile velvollisuuksiamme ja me tahdomme suorittaa ensisijaisesti ammattiimme kuuluvat tehtävät mahdollisimman tunnollisesti, mutta kun ylimääräisten, ammatillemme täysin vieraitten tehtävien suoritukset estävät meitä tässä pyrkimyksessämme, on meidän pakko ryhtyä toimenpiteisiin asiain tilan korjaamiseksi. Ja tässä pyrkimyksessämme meillä on onneksi takanamme

elimää, joiden avulla onnistumme. Mutta ennenkuin mitään radikaalisempaa tapahtuu, teemme yrityksen järjestellä epäkohdat sovittelutietä merenkulkijajärjestöjen välisillä neuvotteluilla, vaikka jo etukäteen tiedämme, että onnistuminen on kyseenalaista. Ja miksi? No, kun stuertit ovat saaneet päihinsä, että elämän onni rakentuu mahdollisimman vähäiseen työntekoon mahdollisimman suurta palkkaa vastaan, ja kun pelkäämme heidän ehtineen johdattaa Suomen Merimiesunionin johdon vääriin käsityksiin työstään, tehtävistään sekä yleensä tärkeydestään. Laivoissa löytyvien surullisenkuuluisien ”kirjoitustehtävien” suoritus on jaettava tasapuolisesti upseeriston kesken, ja ensimmäinen toimenpide tässä olkoon tullilistojen sekä kaikkien matkustajia sivuavien tehtävien siirto stuerteille. Sillä heille ne kuuluvat, siitä ei päästä ylitse eikä ympäri. Vai suostuisivatko herrat stuertit mieluummin huolehtimaan talouspuolen palkkakirjanpidosta?

Kun nyt kuulostaa siltä, että Unioni ryhtyisi ajamaan stuerttien rahapalkan korotusta ensimmäisen perämiehen palkan tasolle, on sen lähdekööni liikkeelle varovaisesti. Torvet jätettäkään hylylle, sillä niin voimallinen ja aina varteen otettava tekijä kuin moraalinen oikeus antaa varustajille asean ryhtyä samanaikaisesti vaatimaan stuerttien suhteen paitsi ensinnäkin ammattipätevyyttä, myöskin työaikalain noudattamista sekä kuulaisuutta laivan päällikköä ja työnantajaa kohtaan. Stuertinkin on pakko vähin erin alistua kenkiinsä, vaikka ne ahtailta tuntuisivatkin, hänenkin on tyydyttävä siihen katkeraan tosiseikkaan, että laivan päällikkö sentään on häntäkin suurempi herra laivassa.



Pohjois-Amerikan Yhdysvaltain viranomaisten

## JÄRJESTÖJEN KILPAA

Merimiesradio on suonut mahdollisuudet liittää maissa toimivia merenkulkijajärjestöjen miehiä laivoilla toimiviin järjestöjen rivimiehiin. Eräs tällainen tapaus nauhoitettiin merenkulkijoille pari päivää ennen juhannusta ja mikä kummallisinta Linnanmäeltä. Kuinka antoisa ja hupaisa lähetyksestä tuli, ei ole tiedossamme, mutta muutama sana itse tilaisuudesta lienee paikallaan.

Merenkulkijajärjestöjen johtomiehet oli tuona ajankohtana kutsuttu Linnanmäelle mittelemaan taitojaan lajeissa, jotka oli pidetty salassa viime tingen valmentautumisen ehkäisemiseksi. Kilpailuintoa täynnä ilmestyivätkin sovitettuun aikaan Suomen Konemestariunionin puheenjohtaja E. Vauhkonen, Merimies-Unionin sihteerä B. Johansson ja liittomme puheenjohtaja T. Nuotio kilpailupaikalle. Suomen Laivanpäälystöliiton edustaja, puheenjohtaja

keksintö ryhtyä jälleen soveltamaan viisumipakkoa Suomen—USA:n välisessä laivaliikenteessä on jo ehtinyt aiheuttaa hankaluutta ja harmiakin meikäläisille merenkulkijoille sekä edelleen varustamoillekin. Erikoisena piirteenä asiassa mainittakoon, että viisumianomukseen on liitettävä ote asianomaisen rikosrekisteristä, mihin esimerkiksi vanhentuneetkin salakuljetuspalot eliä käryt on tunnon-tarkasti merkitty. Ja tuntuu siltä, kuin juuri salakuljetustapakukset aivan erityisesti kiinnostaisivat amerikkalaisia viranomaisia, koskapa on jo sattunut, että kahdenkin käryn tiimalta on viisumi merenkulkijalta evätty. Tämä todistaa samalla sitä, että kansainvälisen, salakuljetusta vastustavan poliisin, Interpolin näpit olisivat hankkeessa mukana. Olipa miten tahansa, viisumipakolla on myönteisetkin puolensa, saavathan nyt suomalaisetkin varustamot vihdoinkin varsin selvän läpikuvan palveluksessaan olevasta väestä, seikka, mihin niillä on samainen edellä mainittu moraalinen oikeus. Edelleen viisumipakko ainakin jossakin määrin luo merenkulkuun jo kauan kaivattua järjestystä sekä kohentaa salakuljetuksen turmelemaa henkeä. Nyt ne merimiehet, joilla on esitettävänä täysin puhdas rikosrekisteri, saavat jonkinlaisen korvauksen lainkuuliaisuudestaan.

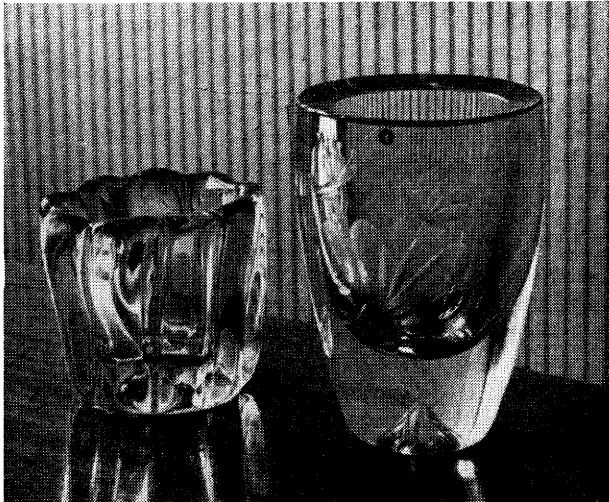
Eräs stueritti, jolta oli kyseinen viisumi evätty, toimeenpani itsensä Amerikan konsulin edessä pienen huvinäytelmän. Hän oli omien sanojensa mukaan laushtanut: Venäjä vei minulta kodin, Amerikka vei leivän. Kommunisti en ole, en ole venäläinen, enkä jenkiksi halua tulla. Olen vain suomalainen, enkä keneltäkään mitään kerjää. Kiitos ja hyvästi! — Tämän mahdollisimman juhlallisesti sanottuaan mies repi viisumianomuskaavakkeen sekä rikosrekisteriotteen palasiksi konsulin silmien edessä, tunki ne salkkuunsa, kumarsi ja lähti.

A. Heinrichsen ehti mälle vasta viimeisen kilpailulajin alkaessa, joten hänen kykynsä jäivät tällä erää punnitsematta.

Lajeittain olivat tulokset seuraavat:

Kilpa-ajo sähköautoilla oli kerrassaan Johanssonin heiniä, Vauhkonen tuli toiseksi ja meidän Nuotio ajeli viimeisenä. Seuraavana lajina oli Merenneitojen veteen pudottaminen palloilla. Parhaimmat hermot osoitti Vauhkonen omaavansa saaden neljä pudotusta. Nuorempien hermot eivät kestäneet tätä kilpaa vaan kumpikin jäi pisteittä. Viimeisenä lajina oli lyöntivoiman mittaaminen. Johansson pamautti heti alkuun 410 kg ja Nuotio perään 390 kg. Vauhkonen ei tästä häkeltynyt, vaan tuupasi nyrkillään 670 kg:n edestä. Ja kilpailu oli päättynyt. Vauhkonen sai kaikkiaan 117 pistettä, Johansson 91 ja Nuotio 59 sekä Heinrichsen jäi pahan myöhästymisen vuoksi pisteittä.

Kiitokset kilvasta.



### TYÖN KULTAMITALEJA JAETTU MERENKULKIJOILLE

Tiistaina kesäkuun 9 päivänä jaettiin Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen kultamitali yhteensä 23:lle merimiehelle ja naiselle.

Mitali perustettiin vuonna 1956 ja myönnetään kunnianosoituksena pitkäaikaisesta ansiokkaasta meripalveluksesta Suomen kauppalaivastossa. Mitalin luovutuksen suorittivat yhdistyksen puheenjohtaja, kauppaneuvos Krogius ja toimitusjohtaja, varatuomari Hallberg.

Tilaisuudessa piti kauppaneuvos Krogius seuraavansisältöisen lyhyen puheen:

”Kun Suomen Laivanvarustajain Yhdistys vuonna 1956 teki päätöksen tämän kultamitalin lyöttämisestä oli tarkoituksena täten osoittaa kunnioitusta pitkäaikaisen ja hyvän elämäntyön johdosta kaupparenkulkumme palveluksessa. Senjälkeen on merenkulun kannattavuus ja työllisyys voimakkaasti muuttunut. Riisutut alukset maailman satamissa puhuvat selvää kieltään ja osoittavat meille, että käsitykset laivanvarustelinkeinon pysyväisestä kannattavuudesta ja rajoittamattomasta maksukyvyistä ovat täysin vääriä. Talouselämän lait ovat voimassa myöskin merenkulun alalla ja ne asettavat tällä hetkellä Suomen kauppalaivastolle ankarampia vaatimuksia kuin milloinkaan aikaisemmin. Ainoastaan sitkeän, pitkäaikaisen ja uhrautuvan työn avulla voimme omalta osaltamme selviytyä nykyisestä kriisistä ja siinä työssä on kaikkien osuus välttämätön, varsinkin niissä laivoissa, jotka puolustavat siniristilippumme asemaa merenkulun kilpailussa.

Sillä panoksella, jonka jokainen Teistä Suomen kauppalaivaston piirissä on antanut on juuri ne ominaisuudet, jotka edistävät merenkulkuamme — se on ollut pitkäaikainen, hyvä ja uskollinen. Vaatimukset sen kunniamerkin saamiseksi, jonka Suo-

Kuten Radiosähkötäjässä 1/59 mainittiin, on Merenkulkijain Opintotoimikunta kutsunut kaikkia merenkulkijoita valokuvauskilpailuun, johon osallistumisoikeus on kaikilla merenkulkijajärjestöjen jäsenillä. Kilpailuaika päättyy 30. 9. -59 ja aihevalinta on vapaa. On kuitenkin muistettava, että kuvan lyhyin sivu pitää olla vähintään 18 cm. Kaikki kilpailevat samassa luokassa ja vain mustavalkoisin kuvin.

Kilpailussa jaetaan kolme palkintoa ja kolme kunniakirjaa ja lisäksi antaa kukin järjestö palkinnon sellaisesta kuvasta, joka parhaiten kuvaa sen edustamaa alaa tai ammattia.

Kuvassa näemme Suomen Konemestariiliiton lahjoittamat erikoispalkinnot. Oikeanpuoleinen maljakko on ensipalkinto sellaisesta kuvasta, joka parhaiten kuvaa konemestarin ammattia. Toiseksi paras vastaava-aiheinen kuva palkitaan pienemällä maljakolla. Jäsenistään otetuista työ- tai ammattikuvista jakavat muutkin järjestöt samantapaisia erikoispalkintoja.

Radiosähkötäjäliiton vastaavana palkintona on ruorirattaaseen asennettu ilmapuntari. Kaunis sekini.

men Laivanvarustajain Yhdistys nyt jakaa, ovat korkeat ja sentähden se on aina oleva melko harvinainen mitali. Te olette sen täysin ansainneet ja minulla on nyt kunnia ja ilo, samalla kun onnittelemme vastaanottajia, saada luovuttaa yhdistyksen kultamitali seuraaville henkilöille:

Moottorimies Niilo Johannes Fetulin, emännöitsijä Hilma Johanna Finnholm, konepäällikkö Edmund Väinö Andreas Fredriksson, pursimies Emil Johannes Gustavsson, kirvesmies Matti Aleksanteri Heino, konepäällikkö Otto Arvid Hägglund, merikapteeni Fredrik Wilhelm Isaksson, sähköttäjä Nils Liljefors, merikapteeni Sten Lars Axel Lille, kirvesmies Alvar Fredrik Lindblom, merikapteeni Nils Åke Lindh, merikapteeni Uno Julius Lindqvist, kirvesmies Emil Louna, merikapteeni Bertel Bernadotte Nyberg, merikapteeni Bror Gösta Ferdinand Nyman, konepäällikkö Juho Lauri Peltonen, merikapteeni Antti Tapanila, kirvesmies Jalmari Tuuli, keittäjätär Beda Virtanen, ylikonemestari Bertel August Väisänen, stueritti Teodor Rikhard Väisänen, merikapteeni Lauri Porkka, ylikonemestari John Valdemar Trygge.”

### UUSI JÄÄNSÄRKIJÄ MURTAJA LUOVUTETTU VALTIOLLE

Heinäkuun 14 päivänä liiton edustaja oli mukana uuden jäänsärkijän Murtajan luovutustilaisuudessa sen luovutuspuhejohdoksella. Ministeri Karjalainen vastaanotti uuden jäänmurtajan. Murtaja on 7.500 ahv:n ns. Karhu-luokkaa oleva täysin nykyajan vaatimukset täyttävä alus. Radiolähettimet ovat Star-Radion valmistetta.

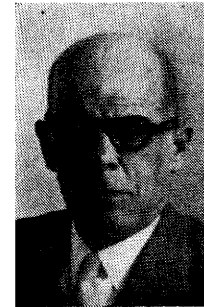
RANNIKKO- JA LAIVA-ASEMIEN luettelon uusi painos 32 ilmestynyt. Hinta 1900:—.

Plh:n ulkomaanosasto.

## Merkkipäiviä

### 60 VUOTTA

#### TOIVO JEREMIAS TUOMI



60 vuotta täyttää syyskuun 15 päivänä Helsingin lennätinkonttorin apulaiskonttorinjohtaja Toivo Jeremias Tuomi. Hän on syntynyt Turussa. Suoritettuaan keskikoulukurssin Turun suom. klass. lyseossa ja lukioluokat Turun suom. lyseossa, hän tuli lennätinlaitoksen palvelukseen 1916. Hän on toiminut useissa eri lennätinkonttoreissa, mm. Turussa, Porissa ja Helsingissä. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 7. 3. 1938, josta lukien hän on ollut SR:n jäsenenä. Myös laivaradiosähkötäjänä on hra Tuomi toiminut sijaisena Immo-Ragnarissa, Warmassa, Ridahlissa ja Matheuksessa. Talvisodassa hän toimi sähköttäjä ja koulutustehtävissä ja jatkosodassa viestiupseerina. Vänr. 1941. Luutn. 1944. Saaanut Ts.mm.s.k. ja VR 4 m.k. Sivuharrastuksena on hra Tuomella maalaustaide, jolla alalla hän on saanut huomattavaa tunnustusta töistään joita hänellä on ollut julkisissa näyttelyissä mm. Pariisissa. Nykyisin hän toimii apulaiskonttorinjohtajana Helsingin lennätinkonttorissa.

Esitämme parhaat onnitelut merkkipäivän johdosta.

### MAAILMAN TANKKITONNISTOSTA SEISOMASSA 7 MILJOONAA BTN

Yhdysvaltain merenkulkuinstituutti ilmoitti lehdistölle heinäkuun lopulla, että tämän vuoden puolen välin paikkeilla oli koko maailman tankkilaivaston tonnistosta niin paljon laivoja toimeettomina, että niiden yhteenlaskettu tonnimäärä kohosi 7 miljoonaan. Tästä johtuen rahdit tankkilaivojen kohdalla ovat olleet erittäin alhaiset.

Yhdysvaltain osuus ylijäämätonnistosta oli 1.050.000 tonnia heinäkuun 1. päivänä. Tätä suurempia vaikeuksia on Yhdysvaltain tankkilaivaston historiassa koettu vain kaksi kertaa aikaisemmin, nimittäin vuonna 1949 ja vuonna 1954. Merenkulkuinstituutti totesi, että maaöljyrahti Hollannin Länsi-Intiasta Yhdysvaltain Pohjois-Atlantin rannikolla oleviin satamiin oli heinäkuussa 1959 ainoastaan 1,08 dollaria tonnilta, joten verrattuna vuoden 1957 alkuvuoden 7,86 dollariin tonnilta se oli pudonnut huimaavasti.

Instituutti totesi kuitenkin, että huolimatta rahan alenemisesta oli USA:n tankkilaivasto kasvanut. Tämän vuoden puolessa välissä se käsitti 337 valtamerikelpoista tankkilaivaa eli yhteensä

### 50 VUOTTA

#### OLLI TUOMI



Elokuun 20 päivänä täyttää 50 vuotta Vaasan lentoaseman päällikkö, radiosähkötäjä Olli Tuomi. Hän on syntynyt Jyväskylässä ja tullut ylioppilaaksi Jyväskylän yhteislyseosta 1927. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 2. 7. 1930, josta alkaen hän on ollut Suomen Radiosähkötäjäliiton jäsen. I luokan tutkinnon hän suoritti 24. 11. 1937. Vuosina 1930—1937 hän toimi laivaradiosähkötäjänä seuraavissa laivoissa: Hogland, Koura ja Barbro. Vuoden 1938 alussa hän siirtyi radiosähkötäjäksi Turun ilmailuviestiasemalle, josta vuonna 1947 Vaasan ilmailuviestiaseman päälliköksi. Vuodesta 1956 alkaen hän edelleenkin toimii Vaasan lentoaseman päällikkönä.

Jatkosodan aikana hän toimi radiosähkötäjän tehtävissä ilmailuviestiasemalla. Vänr. 1941. Vuoden 1944 alusta hän toimi radiosähkötäjänä Vaasan ilmailuviestiasemalla. Vänr. 1941. Vuoden 1944 alusta hän toimi radiosähkötäjänä Vaasan ilmailuviestiasemalla. Vänr. 1941.

Parhaat onnitelumme merkkipäivän johdosta.

Viime heinäkuun 9 päivänä täytti 60 vuotta Helsingin lennätinkonttorin apulaiskonttorinjohtaja Niilo Vehmainen. Hän on liittomme entinen jäsen sekä entinen radiosähkötäjäkurssien opettaja. Vuosina 1937—1941 posti- ja lennätinlaitoksen järjestämällä radiosähkötäjäkurseilla hän opetti radiosähkötystä, radio- ja lennätinliikennettä sekä maantiedettä.

Onnitelumme.

### KAUPPALAIVASTOMME TILA

Suomen kauppalaivaston bruttovetomäärä on vuoden alusta pienentynyt 1832 rekisteritonnia, todetaan elokuun alussa valmistuneessa merenkulkuhallituksen tilasto- ja rekisteritoimiston kuukausitilastossa. Heinäkuun lopussa käsitti kauppalaivastomme 538 alusta, vetomäärältään yhteensä 753.007 brtn.

Kokonaismäärästä oli höyryaluksia 244, moottorialuksia 191 ja apukonein varustettuja purjealuksia 103. — Mainittakoon, että vuosi sitten kauppalaivastomme kokonaismäärä oli 593, eli 55 alusta vähemmän kuin nyt.

6.252.954 dw-tonnia. Viimeisten kuuden kuukauden aikana lisäys oli ollut kolme laivaa eli yhteensä 115.000 tonnia. Viimeisten 12 kuukauden aikana lisäys oli ollut 415.000 tonnia eli 7 prosenttia.



## Radiosähkötäjä EINAR HOLMLUND kuollut

Lehtemme painoon mennessä saapui suruviesti Suomen Radiosähkötäjäliiton perustajajäsenen, radiosähkötäjä Einar Vladimir Holmlundin kuolemasta Helsingissä Tilkan sairaalassa elokuun 8 päivänä. Hän oli syntynyt 23 päivänä marraskuuta 1897 Permissä. Käytyään teollisuuskoulun Turussa hän osallistui maamme ensimmäisille kansainvälisille radiosähkötäjäkursseille, jotka alkoivat syksyllä 1920, saaden II lk. radiosähkötäjän todistuksen 4. 6. 1921. Ensimmäisen luokan radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 27. 11. 1930. Laivaradiosähkötäjänä hän toimi yhteensä n. 7 vuoden ajan s/s Imatrassa, s/s Oihonnassa ja s/s Oberonissa sekä lyhyemmän ajan jäänmurtajissa Jääkarhu ja Sampo. Hän oli maamme ensimmäisiä lentosähkötäjiä siirtyessään huhtikuussa 1929 Aero Oy:n palvelukseen. Vuonna 1940 hän tuli lentäneeksi yhteensä miljoonan kilometriä, saaden tällöin ns. lentomiljonäärin arvon. Sekä talvi- että jatkosodan aikana hän toimi lentosähkötäjän tehtävissä. Hän on saanut seuraavat kunniamerkit: Vs.m.; Ts.mm.; Vm 2 ja Vm 1. Sotilasarvoltaan hän oli kersantti. Erottuaan Aero Oy:stä kesäkuussa 1945 hän toimi kuolemaansa saakka radiosähkötäjänä Helsinki Radiossa.

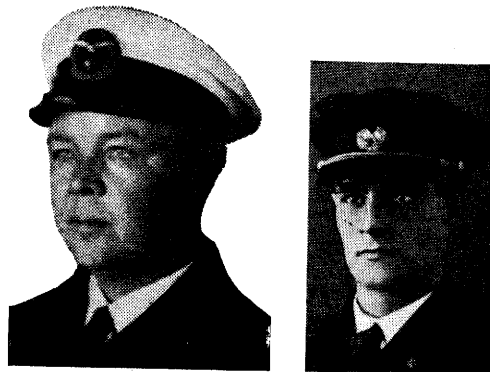
Virkaveljen, lukuisten ystävien ja omaisten lisäksi jäivät häntä lähinnä suremaan puoliso Adele Holmlund, o.s. Ruusunen, sekä yksi lapsi.

Liitto kunnioitti vainajan hautajaistilaisuutta edustajien Nuotion, Koiviston ja Hallamaan välityksellä. Puheenjohtaja Nuotio piti muistopuheen liiton riveistä poistuneelle perustajajäsenelle.

★

## STIG AKE LUNDBERG kuollut

Kesäkuun 30 päivänä kuoli Rotterdamissa sy-



Einar Holmlund

S. Å. Lundberg

dänhalvaukseen s/s Leon radiosähkötäjä Stig Åke Lundberg. Hän oli syntynyt Raahessa. Keskikoulutodistuksen hän sai Oulun ruots. keskikoulusta. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 5. 9. 1928 ja I luokan tutkinnon 24. 1. 1935. Suomen Radiosähkötäjäliiton jäsenenä hän oli 8. 5. 1929—1. 1. 1942, sekä uudelleen 13. 11. 1950 alkaen. Vuosina 1931—1933 hän toimi kassanhoitajana Lundberg & Co rautakaupassa Oulussa ja vuosina 1943—1950 liikkeenharjoittajana Helsingissä. Edellämäinittuja aikoja lukuunottamatta hän oli laivaradiosähkötäjänä vuodesta 1929 lukien seuraavissa Suomen Höyrylaiva Oy:n laivoissa: Oberon, Navigator, Argo, Sirius, Hektos, Oihonna, Clio, Hektos ja viimeksi vuodesta 1954 alkaen Leo.

Heinäkuun 9 päivänä Helsingissä tapahtuneessa siunaustilaisuudessa kunnioitti liitto hänen muistoaan Sotainvaliidiin Kukkasrahaston adressilla.

Virkaveljien ja omaisten lisäksi jäivät vainajaa lähinnä kaipaamaan puoliso Margit Lundberg, o.s. Carlström ja kaksi lasta.

### Oulu:

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

### Lohja:

Hainari, Runar

### Parainen:

Söderlund, Sam

### Pori — Mäntyluoto — Reposaari:

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

### Rauma:

Alho, A. R.; Kauppinen, M.; Majjala, P. J.; Mikkilä, B.; Voutilainen, J.

### Turku:

Fredriksson, K. A.; Grönlund, K.A.A.; Heinenen, Oskar; Kangasniemi, M.; Kaukinen, K.; Kokkonen, Reino; Kuusinen, E.; Launis, Eino; Ljunggren, P. R.; Lönnberg, Frey; Ollinen, Tauno; Rantanen, Isak; Schauman, C. G.; Vainio, Artturi; Vuori, Martti.

### Vaasa:

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

# Brasilia - Brasilia

Miksikö tämä otsikko? Siksi, että kaikille tuttu kahvimaa rakentelee kovalla touhulla uutta pääkaupunkia, jonka nimeksi tulee Brasilia. Sinne keskitetään koko maan halintokeskukset. Sisämaahan seudulle, joka käytännöllisesti katsoen on ollut toistaiseksi täysin asumaton. Pikatiedotusyhteydet on myös tällöin luotava kokonaan alusta alkaen.

Vasta kuluvan vuoden puolella rakennustyöt ovat vaatineet huomattavampia parannuksia teleyhteyksissä. On voitu tulla toimeen yksinkertaisilla HF-radiopuhelin ja -lennätinyhteyksillä, jotka ovat yhdistäneet tulevan pääkaupungin Rio de Janeiroon. Nämä yhteydet on järjestänyt NOVACAP-niminen yhtiö, joka on perustettu huolehtimaan Brasilia-pääkaupungin rakentamisen hallinnollisesta työstä. Tämä yhtiö, vaikka sen rakenne on samanlainen kuin yksityisyrityksen, on suunnitellut myös tulevat yhteydet, koska se lainsäädännön mukaan on vastuussa yleisestä liikenteestä.

Brasilialainen Companhia Telefonica Brasileira (CTB) Rio de Janeiron liittovaltion ja São Paulon valtion nykyisen pääkaupungin puhelinkeskusten toimiluvan haltija. Yhtiöllä on omistuksessaan monen muun S. Paulon valtion kaupungin puhelinkeskukset ja vuodesta 1956 toiminnassa oleva mikroaaltolinkki Rio de Janeiron, S. Paulon ja Campinasin välillä. Yhtiö on saanut oikeuden ja hallituksen taloudellista tukea mikroaaltolinkkien järjestämiseksi Rio de Janeiron ja Brasilia kaupungin välille. Yhteys tulee kulkemaan Minas Gerais valtion pääkaupungin Belo-Horizonten

kautta. Kyseisessä valtiossa toimii yhtiö Companhia Telefonica de Minas Gerais (CTMN). Tämä yhtiö ja aikaisemmin mainittu CTB ovat erään koko maan tehokkaimman, alkuperältään kanadalaisen yhtiön Light and Companyn alayhtiöitä. Nykyisten suunnitelmien johtomiehenä mainitaan presidentti Kubitshek. Hän teki mm. päätöksen, jonka mukaan Brasilian yhteydet sekä sisäiset ja Rioon ja S. Pauloön suuntautuvat hoitaa Directoria dos Correios e Telegrafos (DTC) ja asennustyöt NOVACAP.

Syyskuussa 1958 NOVACAP antoi insinööri Jose I. Caicoyn tehtäväksi laatia alustavat suunnitelmat kyseistä yhteyttä varten sekä suorittaa normitus- ym. materiaaalilaskelmat. Lokakuussa suunnitelmat valmistuivat ja niissä ehdotettiin uuden järjestelmän käyttöön ottoa. Kyseessä oli dekametri-aalloilla toimiva SSB-järjestelmä, jolla saadaan 11 puhelinyhteyttä ja 8 kaukokirjoitinyhteyttä. Brasilian lähetys- ja vastaanottoasemien väliset yhteydet on tarkoitus järjestää 6000 MHz:n alueella toimivilla mikroaaltolinkeillä. Kyseiset asemat sijaitsevat 20 ja 12 km päässä Brasiliasta. Varsinaisiin pääyhteyksiin oli ajateltu 4000 MHz:n laitteita aluksi mutta kyseisessä alkusuunnitelmassa lasketaan ne parhaiten voitavan saada aikaan 2000 MHz:n laitteilla.

Mainittakoon lopuksi, että Brasilian puhelinkeskus on valmistumisvaiheessa. Sen asentaa Compagnie bresilienne Ericsson ja tulee siihen mahdolliseksi kytkeä 15.000 liittymää.

Viva Brasilia.

## KAUPPALAIVASTON URHEILUTOIMIKUNNAN TIEDOTUS

10. 8. 1959.

Jalkapallo. Maailmansarja 1959.

|                 |   |   |   |   |   |       |    |   |
|-----------------|---|---|---|---|---|-------|----|---|
| 7. Mildred Cord | D | 6 | 6 | 0 | 0 | 29—5  | 12 | „ |
| 1. Astrid       | S | 8 | 8 | 0 | 0 | 33—12 | 16 | „ |
| 2. Woodville    | N | 8 | 7 | 1 | 0 | 51—3  | 15 | „ |
| 3. Havjo        | N | 8 | 7 | 1 | 0 | 45—6  | 15 | „ |
| 4. Panama       | S | 8 | 7 | 1 | 0 | 33—9  | 15 | „ |
| 44. Leo         | F | 6 | 3 | 1 | 2 | 9—10  | 7  | „ |

Sarjaan ilmoittautunut 503 joukkuetta.

Kotka-sarja.

|                   |    |    |    |    |    |
|-------------------|----|----|----|----|----|
| 1. Lumme          | Sa | 11 | 10 | 21 | p. |
| 2. Phönix         | Sa | 12 | 8  | 20 | „  |
| 3. Baltic Express | En | 12 | 6  | 17 | „  |
| 4. Rutha Dan      | D  | 7  | 6  | 12 | „  |
| 5. Lydia Dan      | D  | 4  | 3  | 6  | „  |
| 6. Minnesota      | S  | 2  | 2  | 4  | „  |
| 7. Leo            | F  | 4  | 2  | 4  | „  |
| 8. Finnpulp       | F  | 3  | 2  | 4  | „  |

### Yleisurheilumaaottelu

|           |              |
|-----------|--------------|
| 1. Norja  | 623.231,0 p. |
| 2. Ruotsi | 564.832,2 „  |
| 3. Suomi  | 557.535,0 „  |
| 4. Tanska | 446.391,0 „  |

Kotimaiset pisteläivät: 1. Finntrader 27.605 p.; 2. Finnboard 23.286 p.; 3. Finlandia 19.624 p.; 4. Hamnö 16.789 p.; 5. Ostrobotnia 15.990 p.; 6. Finnpulp 11.158 p.

### Parhaat henkilökohtaiset tulokset:

100 m: 1. R. Eitsi, Finnboard 12,2 sek.  
Pituus: 1. K. Holström, Elna 5,71 m.  
Kuula: 1. H. Stark, Rhea 12,02 m.  
Korkeus: 1. J. Engman, Yvonne 1,61 m.  
4-ottelu: 1. K. Holström, Elna 1,962 p.  
4 × 100 m: 1. Finlandia 54,6 sek.

### Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön palkinnon pistetilanne:

1. Finlandia 235 p.; 2. Leo 176 p.; 3. Ostrobotnia 152 p.

## MICHIEL DE RUYTER

Onhan sitä ollut montakin miestä, jotka ovat lähtemättömästi piirtäneet nimensä merten historiaan. Kuuluisin heistä lieene Kolumbus, joka on tuttu jokaiselle kansakoululaisellekin.

Kaikki kunnia annettakoon Kolumbukselle. Toikihan kokonaisen maailman löytäminen on suuri ja tähdellinen asia. Mutta kyllä merellä on muitakin miehiä ollut, jotka ovat saaneet aikaan melkoisesti — luoneet imperiumeita ja nostaneet niitä kunniaan ja loistoon.

Muun näistä kovista pojista oli Hollannin aikoinaan — ja vieläkin — rakastetuin ja kunnioitetuin merisankari, Michiel de Ruyter, joka alkoi suutarinoppipoikana ja lopetti espanjalaisena ruhtinaana.

Kuusitoistasataluvun alkupuoli oli maailman merillä monessakin mielessä myrskyistä aikaa. Ei silloin ollut nykyisten veroisia merijättiläisiä ja niinpä pienikin myrsky oli otettava vakavasti. Mutta merillä kuohui myös poliittisesti. Espanja, Portugali, Ranska ja Hollanti kiistelivät katkerasti siitä, kuka oli kuka ja maurilaiset merirosvot pyörivät puolueettomasti kaikkien noiden suurten kintuissa. Lisäksi juuri näihin aikoihin Englanti oli herännyt huomaamaan, että se oli saari ja niin muodoin riippuvainen siitä, miten vapaasti se pystyi merillä liikkumaan. Saarto, sikäli kuin se olisi muodostunut täydelliseksi, olisi tappanut koko maan nälkään.

Useammin kuin yhdesti Englanti joutui mittelemaan voimiaan nimenomaan hollantilaisien kanssa. Menestys vaihteli, sillä kummallakin oli eräitä etuja puolellaan. Tosin englantilaiset tuolloin eivät olleet mitään merikansaa, mutta heillä oli kuitenkin maa, jolla oli silloisiin olosuhteisiin nähden varoja runsaasti rakentaakseen laivaston. Hollanti sinänsä oli melkoisen köyhä — siirtomaiden rikaudethan menivät muutamien harvojen suurliikemiesten taskuihin. Valtioilla ei ollut varoja suurten vain sotaa silmälläpitäen rakennettujen laivastojen rakentamiseen eikä ylläpitämiseen. Mutta toisaalta Hollannilla oli kauppalaivastossa hyvin kouluttuja, rohkeita merimiehiä, jotka osasivat ottaa pienistä laivoistaan irti kaiken mahdollisen.

Tuskin Ruyterinkään kyvyt suuremmassa laivastossa olisivat päässeet yhtä hyvin näkyviin kuin juuri noissa vaatimattomissa puitteissa. Tietysti hän joka tapauksessa olisi pinnalle pulahtanut, mutta hänen uransa kenties olisi ollut toisenlainen.

Hänhän oli ennenkaikkea mies, joka osasi käyttää tilaisuuksia hyväkseen ja ottaa irti äärimmäisenkin siitä materiaalista, mikä hänen haltuunsa oli uskottu.

Vlissingenillä oli vuonna 1607 kunnia olla Michiel de Ruyter-nimisen pojanvesselin synnyinpaikkana. Hänen kaikkein varhaisimmasta lapsuudesta tiedetään melkoisen vähän. Mistään erityisemmän merkittävästä perheestä hän tuskin lieene ollut peräisin, koska jo aivan pikkupoikana joutui suutarinoppipojaksi.

Nuori Michiel tunsu kuitenkin, ettei hänen tulevaisuutensa liittynyt kenkiin eikä saappaisiin ja niinpä hän jo 11-vuotiaana otti mestariltaan erittäin hiljaiset jäähyväiset ja livisti karkuun. Mitenhän olisi todellakin Hollannin historian käynyt jos Ruyter olisi kiltisti tyytynyt paikkailemaan kenkäräjoja?

Meri veti nuorta miestä puoleensa ja heti karautuaan hän keinotteli itsensä laivastoon. Aluksi se homma ei varmasti ollut helppoa. Varsinaiseksi merimieheksi ei tuon ikäisestä naskalista tietystikään ollut, mutta ainahan laivalla palveluspoikakin tarvittiin. Palkkaa siitä tuskin muuta heltisi kuin korkeintaan ruoka ja vaivainen makuulaveri sekä ehtymätön määrä potkuja ja läimäyksiä. Mutta nehän olivat vain omiaan karaisemaan.

Ajat kuluivat ja nuori Michiel varttui. Viimein hänet kelpuutettiin oikeaksi merimieheksi. Hän oli nokkela ja oppivainen nuorukainen, joka suhtautui vakavasti tehtäviinsä eikä tyytynyt tekemään vain sitä, mikä oli ehdottomasti välttämätöntä. Hän piti silmänsä auki ja katseli, miten muut, tottuneemmat, menettelivät missäkin tilanteessa. Ja ennenpitkää Michiel oli kerännyt koko joukon enemmän tietoja ja taitoja kuin mitä hänen asemansa laivapoikana edellyttivät.

Tietenkään tämä ei jäänyt huomaamatta esimiehiltä. Hyvästä päällystöaineksestä oli puute — ihan niinkuin aina on ollut ja on vielä meidänkin päivinämmä.

Ennenkaikkea Ruyter näyttää olleen loistava organisaattori, joka nopeasti huomasi kaikki mahdollisuudet ja käytti niitä myös täysin hyväkseen. Ja niinpä sitten kävikin, että kolmikymmenvuotiaana — palveltuaan läpi kaikki laivaston arvoasteet laivapojasta kapteeniin asti ja ehdittyään siinä sivussa vielä olla jonkun aikaa maa-armeijasakin — Michiel de Ruyter seisoi päällikkönä oman aluksensa komentosillalla. Eihän se tosin niin ihmeellinen laiva ollut, pienehkö kaappari

Eikö ole purnattavaa!

★

Onko kesälomasijaisille jotain erikoista sattunut?

vain, mutta laiva kuin laiva. Hän oli päällikkö, ja sillä selvä.

Tuosta hetkestä alkaakin sitten eräs merenkulun historian komeimmista elämäkankaarista — ellei suuremmoisin kerrassaan. Ruyterillä oli ollut erinomainen onni palvella laivoissa sellaisten suurten merimiesten kuin amiraali Tromp-vanhemman ja Witte de Wittin alaisena. Joten esimerkiksi häneltä ei suinkaan puuttunut. Ja arvolliseksi oppilaaksi hän osoittautuikin, kohoten edeltäjiäänkin kuuluisammaksi niin tiedoissa ja taidossa kuin urheudessaakin.

Luonteensakin puolesta Ruyter oli kuin luotu suureksi johtajaksi. Hän oli tiukka ja vaativa, mutta vaati myös itseltään. Hänessä ei ollut hitusenkaan vertaa kiipijää vaan auliisti hän antoi tunnustusta jokaiselle, joka oli sen ansainnut. Ei hän myöskään tietoisesti korkeita asemia tavoitellut. Hän vain yksinkertaisesti oli mies, joka väkisinikin kohosi päätään pitemmäksi aikalaisiaan ammattiveljiä.

Parhaan miehuudenikänsä Ruyter joutui katkerasti taistelemaan Englantia vastaan. Noihin aikoihin nimittäin mainittu maa todenperään kampailli asemasta merellä. Kovia poikia olivat Ruyterin vastustajakin — erittäinkin Kaarle I:n sisarenpoika, Pfalzin prinssi Rupert on heistä mainittava. Hän oli urhoollinen mies ja johtajan suurten mittojen mies hänkin ja tämän tästä hän ja Ruyter olivat toistensa niskavilloissa. Rupertin menestys amiraalina on hieman yllättävä, sillä hän ei ammatiltaan ollut merimies ollenkaan vaan armeijanupseeri ja notkea hovimies.

Ruyterin koko taktiikka perustui yhteen perussääntöön: vihollinen oli tuhottava kokonaan, mikäli suinkin mahdollista. Ruyterin mielestä vastustajan ajaminen pakosalle ei ollut mikään voitto. Ja niin merkillistä kuin se onkin, useimmiten hän tuossa tavoitteessaan onnistuikin. Siitäkin huolimatta, että melkein aina oli aineellisesti heikompi. Hän ei ylimalkaan koskaan ottanut turhia riskejä eikä onneen luottaen lähtenyt vihollisen kimpuun. Tietysti kysyi tavattomasti kärsivällisyyttä päivästä toiseen ja joskus viikosta viikkoonkin vetelehtiä Hollannin rannikon hiekkasärkkien seassa ja odotella parasta mahdollista tuulta, mutta Ruyter tiesi, että tuuli varmasti ennemmin tai myöhemmin tuli. Ja kun se tuli, silloin hän laivoineen lehahti kuin haukka vastustajan silmille ja iski kaikin voimin. Silloin hän ei aikaillut eikä odotellut eikä silloin ollut puutetta rohkeudesta. Hän tiesi taistelevansa isänmaansa olemassaolon puolesta.

Ruyterin elämä oli ollut suuren merimiehen elämä ja myös hänen kuolemansa oli suuren merimiehen kuolema. Hänen kohtalokseen koitui Agostan taistelu ranskalaisia vastaan vuonna 1676. Tapansa mukaan vanha, nyt jo melkein 70-vuotias amiraali lippulaivansa komentosillalta johti taistelua. Erään tykinkuulan kylkeen oli kirjoitettu

osoite: Amiraali Michiel de Ruyter. Se kuula päätyi perille ja ruhjoi Ruyterin vasemman säären ja oikean reiden. Ruyter ei kumminkaan kuollut heti eikä olisi kuollut luultavasti lainkaan, jos lääkintäolot niihin aikoihin olisivat olleet edes hiemankin paremmalla kannalla. Tosin hänen jalkansa katkaistiin, mutta leikkaus onnistui nähtävästi melkoisen hyvin. Haavakuume se oli, joka miehen vei. Vielä viikon päivät haavoittumisensa jälkeen Ruyter sairasvuoteeltaan komensi laivastoaan sen risteillessä Välimerellä.

Tietysti Ruyterin kuolema oli raskas isku Hollannille, mutta onneksi vanha amiraali oli ehtinyt kouluttaa itselleen joukon seuraajia, joista eräät osoittautuivat arvollisiksi — heistä ensimmäisenä mainittakoon ilmiömäisellä nopeudella amiraaliksi kohonnut Cornelis Tromp nuorempi. Kumpi näistä kahdesta itse asiassa oli suurempi, siitä ei edes meren historia osaa antaa varmaa arvostelua. Luonteeltaan Ruyter vei kenties voiton, mutta taidoissa he olivat samanveroiset, etevä johtajia ja alaistensa suosimia kumpikin, rohkeita miehiä ja taitavia taktikoita. Joka tapauksessa Hollannin senaikaisen laivaston nosti suuruuteen Michiel de Ruyter.

## JOHNSON, MATTHEY & CO, LIMITED laajentaa toimintaansa Italiassa

Johnson, Matthey & Co., Limited, Lontoo, on hankkinut huomattavan osan italialaisen jalometallituotteita valmistavan toiminimen Metalli Preziosi S.p.A. osakekannasta. Tämä vanha ja tunnettu yhtiö, jolla on yli sadan vuoden perintee jalometallien käsittelyssä, on alan suurin yritys Italiassa.

Yhtiön pääkonttori on Milanossa ja sen pääjalostamot ja tuotantokeskus Paderno Dugnanon uudella teollisuusalueella lähellä Milanoa. Myyntikonttoreita on Roomassa, Bolognassa, Firenzessä, Genovassa, Padovassa, Torinossa, Valenzassa (Po), Vicenzassa ja Veronassa. Paderno Dugnanon tehdasta laajennetaan parhaillaan. Se on suuri, nykyaikainen jalometallialan metallurginen ja kemiallinen tuotantolaitos — esimerkiksi Italian nopeasti laajentuvasta teollisuudesta.

Johnson, Matthey & Co., Limited on jo vuosikausia toiminut kiinteässä yhteistyössä Metalli Preziosi-yhtiön kanssa, ja noin 10 vuotta sitten sovittiin pääedustuksesta Italiassa. Nyt päätetty yhteenliittyminen on siten aikaisempien, molemmille osapuolille edulliseksi osoittautuneiden sopimusten luonnollinen seuraus. Se suo mahdollisuudet niin teknilliseen kuin kaupalliseen yhteistoimintaan ja sallii italialaisen yhtiön päästä osalliseksi Johnson Matthey-yhtymän tutkimusorganisaation eduista.

Kaikista teksti-, kuva- ym. toimitusmateriaalista kiitetään jo etukäteen ja ansiokkaat avustukset palkitaan ensi vuoden alussa.

TOIMITUS

*Suosikaa*

*ilmoittajiamme*

## TOIMIPAikkojen VAIHDOKSET LAIVOISSA AJALLA 1. 6.—31. 7. 1959

|                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| 27. 5. 59 Lennart Sundblom | s/s Bore I           |
| 29. 5. 59 Tor-Erik Höglund | s/s Dora             |
| 29. 5. 59 Tauno Elomaa     | s/s Kastelholm       |
| 29. 5. 59 Eero Toivonen    | s/s Airisto          |
| 30. 5. 59 Jean Sucksdorff  | m/s Hanga            |
| 31. 5. 59 Heimo Lindell    | m/s Angela (va)      |
| 1. 6. 59 Taisto Lipponen   | m/s Setus (norj.)    |
| 1. 6. 59 Lasse Lehtonen    | m/s Hurtheim (norj.) |
| 1. 6. 59 Reino Liittola    | s/s Ramsö (va)       |
| 2. 6. 59 Toivo Erjanko     | s/s Nina             |
| 3. 6. 59 Erkki Huuonen     | s/s Norby (va)       |
| 3. 6. 59 Paavo Salmi       | m/s Wirma            |
| 4. 6. 59 Martti Montonen   | s/s Fanny            |
| 4. 6. 59 Helge Koskinen    | m/s Herakles (va)    |

## SR:n TOIMINTAA JA TIEDOITUKSIA 1. 6.—31. 7. 1959

Hallituksen kokouksia on pidetty kesäkuun 12 ja heinäkuun 31 päivinä.

Päivämäärällä 27. 5. 1959 hyväksyttiin SR:n jäseneksi tällöin II luokan kansainvälisen radiosähkötäjätkinon suorittanut Kurt Gunnar Abrahamsson jäsennumerolla 902.

Sääntöjen 6 ja 29 §:n vastaisen käyttäytymisen takia on radiosähkötäjä Onni Karvinen päivämäärällä 12. 6. 1959 erotettu liitosta sääntöjen 30 §:n 3) mukaisesti oikeudella anoa uudelleen jäsenyyttä 12. 6. 1960 lukien.

IFR:n kokous pidettiin Lontoossa kesäkuun 16 päivänä. Kokouksessa käsiteltiin IFR:n edustajan osallistumista Geneven radiokonferenssiin sekä IFR:n muutosehdotuksia kansainväliseen radio-ohjesääntöön.

Toukokuun 30 päivänä paljastettiin Virkamiesliiton huoneistossa Virkamiesliiton entisen puheenjohtajan, hallitussihteeri Jussi Saarisen muotokuva, jonka oli maalannut taiteilija Kulovesi.

Liiton jäsenluettelosta poistettiin 30. 6. 1959 Rotterdamissa kuollut s/s Leon radiosähkötäjä Stig Åke Lundberg.

Kesäkuun 18 päivänä päivätyssä kirjeessä ilmoitti Sosiaaliministeriö liitolle että se on Merenkulkuhallituksen esityksestä tekemällään päätöksellä päättänyt asettaa Merenkulkuhallituksen apuna toimivan alustarkastustoimikunnan toukokuun 1 päivästä 1959 alkaneeksi kaksivuotiskaudeksi toimikuntaan päällystöjärjestöjä edustavaksi jäseneksi merikapteeni Eino Vihkon Suomen Laivanpäälystöliitto r.y:stä ja hänen varamieheksensä toiminnanjohtaja Erkki Koiviston Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:stä.

Päivämäärällä 15. 6. 1959 hyväksyttiin SR:n jäseneksi tällöin II luokan kansainvälisen radiosähkötäjätkinon suorittanut Gunnel Berit Mariann Ek jäsennumerolla 903 ja päivämäärällä 8. 7. 1959 Salme Sinikka Lauriala jäsennumerolla 904.

Päivämäärällä 8. 7. 1959 hyväksyttiin radiosähkötäjä Bertel Fredrik Lindroos uudelleen liiton jäseneksi ensisellä jäsennumerolla 275.

Helsinki 31. 7. 1959.

Tj.

|                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 4. 6. 59 Kauko Kurki            | m/t Wipunen (va)            |
| 4. 6. 59 Ahti Nummela           | s/s Tora                    |
| 4. 6. 59 Risto Alanne           | s/s Ramsdal                 |
| 7. 6. 59 Aulis Pussinen         | s/s Bore IV                 |
| 8. 6. 59 Pekka Hovikoski        | s/s Silja                   |
| 8. 6. 59 Juhon Timonen          | s/s Elise Schauman          |
| 8. 6. 59 Karl-Johan Jungell     | s/s Gunny                   |
| 9. 6. 59 Johan Nyberg           | m/s Saimaa (va)             |
| 10. 6. 59 Kyösti Pirskanen      | m/s Passad (va)             |
| 13. 6. 59 Martti Montonen       | s/s Advance                 |
| 14. 6. 59 Elmo Ketola           | s/s Ingerois (va)           |
| 15. 6. 59 Osmo Vihsalo          | m/s Kungsö (va)             |
| 18. 6. 59 Heikki Puukko         | m/s Aymara (va)             |
| 18. 6. 59 Erkki Outinen         | s/s Rigel (va)              |
| 20. 6. 59 Ensio Rindell         | m/t Viking (va)             |
| 22. 6. 59 Lars Forström         | m/s Pohjanmaa               |
| 23. 6. 59 Aarne Salonen         | m/s Asynja (va)             |
| 23. 6. 59 Aaro Keuramo          | s/s Vienti                  |
| 24. 6. 59 Esko Jokinen          | s/s Pirkko Nurminen (va)    |
| 24. 6. 59 Matti Mölsä           | s/s Finnmaid                |
| 24. 6. 59 Kalevi Mäkinen        | m/s Kirsti H                |
| 25. 6. 59 Pekka Ahopelto        | s/s Mercia                  |
| 26. 6. 59 Eino Kannisto         | s/s Dagmar (va)             |
| 26. 6. 59 Pertti Särkkä         | s/s Holmialand (ruots.)     |
| 26. 6. 59 Eino Mononen          | m/s Danaholm (ruots.)       |
| 26. 6. 59 Veikko Palomäki       | s/s Rundal                  |
| 26. 6. 59 Onni Karvinen         | s/s Myllykoski              |
| 29. 6. 59 Esko Nevalainen       | m/s Österbotten             |
| 1. 7. 59 Pentti Wikberg         | m/s Finnsailor              |
| 1. 7. 59 Erna Vihtonen          | s/s Ariel (va)              |
| 1. 7. 59 Eero P. Harju          | s/s Penelope                |
| 2. 7. 59 Unto Montonen          | s/s Leo (va)                |
| 3. 7. 59 Vesa Hämäläinen        | m/t Inga                    |
| 3. 7. 59 Oiva Vanhanen          | s/s Nina (va)               |
| 4. 7. 59 Simo Naala             | m/s Ragny                   |
| 7. 7. 59 Jouko Koivisto         | s/s Thetis (va)             |
| 7. 7. 59 Bertel Lindroos        | s/s Vajja (va)              |
| 8. 7. 59 Lars Kling             | m/t Hyperian (ruots.)       |
| 8. 7. 59 Matti Valta            | m/s Finnkraft (va)          |
| 10. 7. 59 Onni Harju            | m/s Denares (ruots.)        |
| 10. 7. 59 Tor-Björn Klingenberg | s/s Pallas (va)             |
| 10. 7. 59 Risto Pöllänen        | s/s Ariadne (va)            |
| 11. 7. 59 Simo Naala            | m/s Signy                   |
| 13. 7. 59 Antti Saarinen        | m/t Pensa (va)              |
| 13. 7. 59 Erkki Anttila         | s/s Antares (va)            |
| 13. 7. 59 Reino Astola          | m/s Eckerö (va)             |
| 14. 7. 59 Seppo Aarnio          | s/s Orion                   |
| 14. 7. 59 Tauno Sihvonen        | m/s Helios                  |
| 15. 7. 59 Kalervo Tuohimetsä    | m/t Wipunen (va)            |
| 15. 7. 59 Olavi Mertanen        | s/s Kenneth (va)            |
| 17. 7. 59 Viljo Heinänen        | m/s Angela                  |
| 17. 7. 59 Pauli Salonen         | s/s Dione                   |
| 20. 7. 59 Matti Murtomaa        | s/s Vaxholm (ruots.)        |
| 21. 7. 59 Pentti Hurme          | s/s Pallas (va)             |
| 21. 7. 59 Reino Leppäranta      | m/s Caroline Smith (ruots.) |
| 21. 7. 59 Eelis Kettunen        | s/s Imatra                  |
| 22. 7. 59 Pekka Timola          | s/s Ramsö (va)              |
| 22. 7. 59 Heikki Ojala          | m/s Aragona                 |
| 23. 7. 59 Pentti Ojamies        | m/s Passad                  |
| 23. 7. 59 Erkki Eronen          | s/s Ariel (va)              |
| 23. 7. 59 Jaakko Ruusunen       | s/s Finnmaster (va)         |
| 23. 7. 59 Viljo Nenonen         | s/s Ekholm (va)             |
| 25. 7. 59 Pehr Blomqvist        | m/s Degerö                  |
| 27. 7. 59 Pertti Taskinen       | s/s Nidarholm               |
| 28. 7. 59 Lauri Leppänen        | s/s Juno                    |

## VIEWS OF THE CONTENTS OF THIS ISSUE

— The History of the Telegraphs in Finland has recently appeared from print. The author of this work, which has been compiled in connection of the 100th year of telegraphy in this country is Mr. Einar Risberg, former director of the traffic division of the PTT administration. The work contains interesting information on radio communications in this country in the early days. Hence we learn that the first plans to install radio equipment aboard ships were made already prior to the World War I. These plans were never fulfilled because of the intervening war; however, positive results in this respect were obtained immediately after the war during the very first years of Finland's independence. — "Murtaja" — a new icebreaker has been delivered to the Board of Navigation on 14th of July. This icebreaker, which is of medium size, has been built in Finland and is equipped with the most modern installations. The radio transmitting equipments are manufactured by the Finnish firm Star-Radio.

## PANAMA CANAL ZONE GOVERNMENT BALBOA HEIGHTS, CANAL ZONE May 11, 1959

## RULES AND REGULATIONS GOVERNING NAVIGATION OF THE PANAMA CANAL AND ADJACENT WATERS 1952 EDITION.

### Chapter 12 RADIO COMMUNICATION (Marine Bureau)

|      |                                                             |
|------|-------------------------------------------------------------|
| Sec. |                                                             |
| 12.1 | Radio communication defined.                                |
| 12.2 | Control by Governor; exercise through naval shore stations. |

|                            |                     |
|----------------------------|---------------------|
| 29. 7. 59 Kyösti Pirskanen | s/s Constantia (va) |
| 29. 7. 59 Erik Åberg       | s/s Nina            |
| 30. 7. 59 Uolevi Roitto    | s/s Ingerois        |
| 30. 7. 59 Pertti Kantanen  | s/s Dorine (va)     |
| 31. 7. 59 Reijo Virtanen   | s/s Hektos (va)     |
| 31. 7. 59 Ilmari Lounasmaa | s/s Aallotar (va)   |
| 31. 7. 59 Teuvo Rikkola    | s/s Rhea (va)       |
| 31. 7. 59 Veikko Jyvä      | s/s Rigel           |

### Vapaina 30. 6. 1959:

Runar v. Zansen, Aaro Orpana, Pertti Taskinen, Simo Naala, Reijo Virtanen, Onni Harju, Lars Kling, Matti Valta, Tor-Björn Klingenberg, Matti Murtomaa, Reino Leppäranta, Eelis Kettunen, Heikki Ojala.

### Vapaina 31. 7. 1959:

Runar v. Zansen, Antti Nojomaa, Pertti Harvisalo, Sakari Turunen, Matti Lindroos, Kalevi Attila, Tor-Björn Klingenberg, Timo Mallasto.

|       |                                                                                                           |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12.3  | Communication by vessels approaching Canal.                                                               |
| 12.4  | Information required.                                                                                     |
| 12.5  | Operation of vessel radios in conformity with treaties.                                                   |
| 12.6  | Radio communication between in Canal Zone and other vessels of places.                                    |
| 12.7  | Routing of dispatches.                                                                                    |
| 12.8  | Restrictions on vessel radios as to power, testing and tuning.                                            |
| 12.9  | Low power, defined.                                                                                       |
| 12.10 | Operator on watch during transit.                                                                         |
| 12.11 | Precedence of messages relative to vessel's movements and Canal business; use of vessel's radio by pilot. |
| 12.12 | Immediate report of accidents, delays or casualties.                                                      |
| 12.13 | Radio charges.                                                                                            |

SECTION 12.1. Radio communication defined. For the purposes of this chapter, unless the context otherwise requires, the term "radio communication" means the transmission by radio of writing, signs, signals, pictures, and sounds of all kinds, including all instrumentalities, facilities, apparatus, and services (among other things the receipt, forwarding, and delivery of communications) incidental to such transmission.

SEC. 12.2 Control by Governor; exercise through naval shore stations. The Governor of the Canal Zone shall, subject to the provisions of this chapter, have entire control of radio communication in the Canal Zone so far as concerns or affects navigation of such waters, except vessels owned or operated by the United States Army or the United States Navy. In the exercise of such control the Governor may in his discretion utilize the shore radio stations owned by the United States and operated by the Navy Department, which stations are hereinafter referred to as the shore stations.

SEC. 12.3. Communication by vessels approaching Canal. Vessels approaching the Panama Canal shall communicate by radio to the Port Captain concerned, through the shore station which shall be designated, such information relative to their Canal business as the Governor may by regulation prescribe.

SEC. 12.4 Information required. As soon as radio communication can be established, vessels shall report via the local Government shore radio stations to the Port Captain their names, whether or not they desire to pass through the Canal, requirements, probable time of arrival, draft, last port of call, whether or not there is any communicable disease aboard, number of landing passengers, if any, whether or not any structural changes have been made to the vessel since the last transit, and any other matters of importance and interest. In addition to the above: (a) Tankers shall report

(over pse)

Toiminnanjohtaja Erkki Koiviston täyttäessä 60 vuotta viime heinäkuun 2 päivänä kävi puheenjohtajan matkalla olon vuoksi johtokunnan lähetystö Sinkkonen, Hallamaa ja Helin onnittelekäynnillä toiminnanjohtajan kotona Laajalahdessa.