

SUURI TANKKIALUS

Viime elokuun 31 päivänä laskettiin Japanissa vesille Oriental Giant-niminen jättiläistankkialus, jonka köli laskettiin viime helmikuussa. Aluksen lasketaan valmistuvan vielä vuoden 1959 lopussa. Se on suurin tankkialus mitä japanilaisissa veistämöissä on koskaan rakennettu. Se on 68.700 dwt ja sen 22.000 hv:n turbiini antaa sille 16,5 solmun nopeuden. Sillä on pituutta 245 metriä, leveyttä 32,9 metriä ja korkeutta 18,5 metriä. Aluksen kokonaishinta lähentelee 9,5 miljoonaa dollaria. Sen on tilannut Tanker Services Inc. New Yorkista, mutta tehdyn vuokrasopimuksen mukaan sitä tullaan käyttämään öljyn kuljetukseen Persian lahdelta Japaniin.

M.S. "MARTTI RAGNAR" MYYTY

Loviisalainen varustamo R. Nordström & Co Oy on myynyt omistamansa m.s. Martti Ragnarin Finnlines Ltd:lle. Alus tulee nyt liikennöimään Suomen ja USA:n itärannikon välillä.

M.s. "Martti Ragnar", joka on 4990 dwt:n kantoinen, on rakennettu Dordrechtissa vuonna 1953. Sen nopeus täydessä lastissa on 13 solmua. Alus kuuluu Lloydin I luokkaan.

Tulkoon mainituksi, että tämä on jo toinen alus jonka Nordström-varustamo on myynyt tänä vuonna, sillä m.s. "Raimo Ragnar" siirtyi jo aikaisemmin Finnlinesin omistukseen.

Vaasaradion toiminta tehostuu

Vaasan rannikkoradioaseman vanhat 35 metrin korkuiset puumastot, lukuunottamatta yhtä, tullaan hävittämään ja tilalle pystytetään 65 metrin korkuiset teräksiset rautamastot. Ensimmäinen rautasto pystytettiin jo elokuun alkupuolella ja kahden samanlaisen maston pystyttämistyöt ovat käynnissä. Uusien mastojen ansiosta Vaasan rannikkoradioaseman toiminta tehostuu huomattavasti. Mastoon tullaan asentamaan myös antenni VHF-meri-radioliikennettä varten.

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. Hallamaa, A. Helin, E. Koivisto

Hallituksen varajäsenet:

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

LYHYTAALTOLÄHETYKSET SUOMESTA ULKOMAILLE

Yleisradion Pohjois-Amerikkaan suunnattu lyhytaaltolähetys radioidaan talvikautena, syyskuun 23 päivästä maaliskuun 20 päivään, joka päivä klo 13.30—16.00 Suomen aikaa aaltopit. 19.75 ja 16.85 m, klo 14.00—15.00 myös aaltopit. 31.40 m. Tiistaisin ja perjantaisin lähetetään ainoastaan suomenkielistä ohjelmaa, muina päivinä myös ruotsinkielistä. Suomenkielinen ohjelma alkaa joka päivä klo 13.30.

Eurooppaan suunnattuna lähetetään ohjelmaa lyhyillä aalloilla entiseen tapaan joka päivä klo 11.00—13.00 aaltopit. 49.02 m sekä klo 18.00—20.30 aaltopit. 49.02, 19.75 ja 16.85 m. Maanantaisin ja torstaisin lähetetään klo 18.00—20.30 ainoastaan suomenkielistä ohjelmaa, muina päivinä myös ruotsinkielistä. Sama ohjelma, joka lähetetään Euroopan suuntaan klo 18.00—20.30, radioidaan seuraavana päivänä klo 13.30—16.00 uusintana Pohjois-Amerikkaan suunnattuna.

Ohjelmaa merimiehille radioidaan sunnuntaisin ja juhlapäivinä klo 19.30—20.30 Eurooppaan suunnattuna aaltopituuksilla 49.02, 19.75 ja 16.85 m. Sama ohjelma lähetetään seuraavana päivänä, siis maanantaina tai juhlapäivän jälkeisenä päivänä Pohjois-Amerikan suuntaan klo 15.00—16.00 aaltopit. 19.75 ja 16.85 m. Merimiesohjelmaan sisältyy sekä suomen- että ruotsinkielisiä ohjelmia.

Kerran viikossa lähetetään englanninkielinen ohjelma DX-harrastelijoille, Euroopan suuntaan perjantaisin klo 18.00—18.30 aaltopit. 49.02, 19.75 ja 16.85 m, Pohjois-Amerikan suuntaan uusintalähetysenä lauantaisin klo 13.30—14.00 aaltopit. 19.75 ja 16.85 m. Tässä lähetyksessä vaihtelevat vuoroviikoin ohjelma "Around The World" ja toivekonsertti "Musical Mailbag".

JÄSENMAKSUT

Niitä jäseniä jotka eivät vieläkaan ole suorittaneet jäsenmaksujaan kehoitetaan maksamaan ne liitolle ensi tilassa ja viimeistään ennen 31. 12. 1959.

Taloudenhoitaja

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja ja ilmoitushankkija:
A. Sinkkonen, Laajalahti, Suotorpantie 13,
puh. 845 703; toim. 61 201—144

Ilmoitushinnat v. 1959

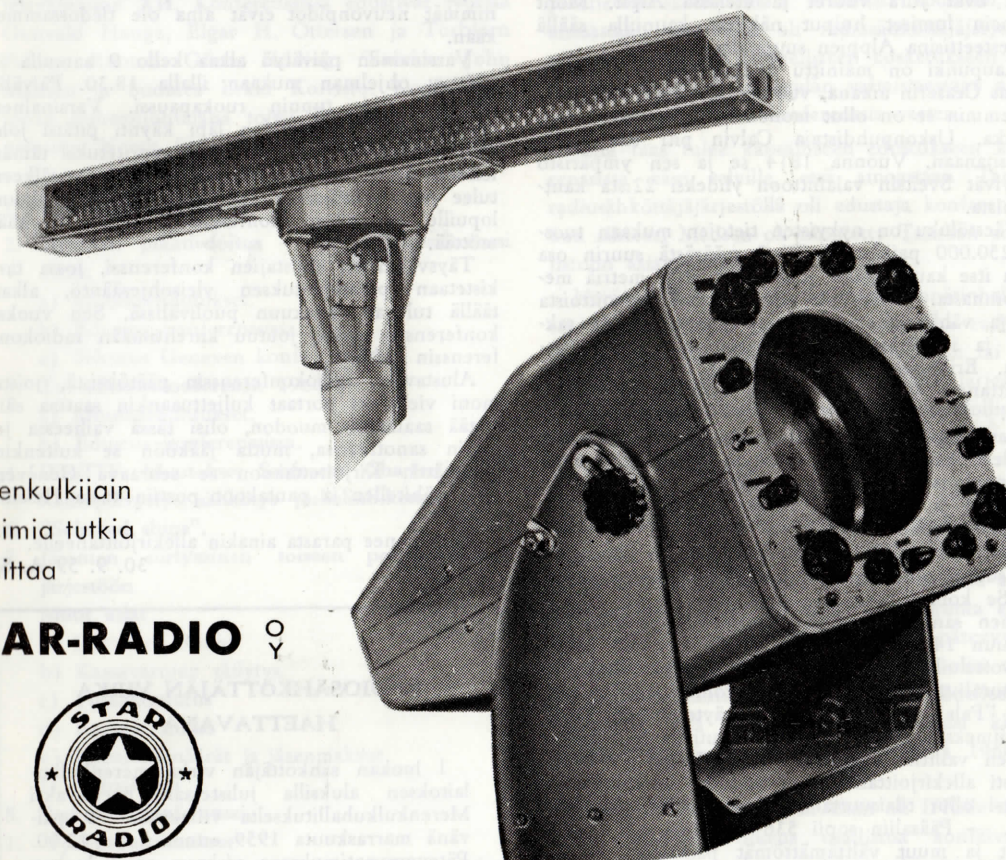
	kerta-ilmoitus	vuosi-ilmoitus
Etusivu ja 1/4-sivu	10.000.—	moittajille annetaan
1/2-sivu	6.000.—	10 %:n alennus
1/4-sivu	3.500.—	
1/8-sivu	2.000.—	
Jäsenten "Osta pois"	400.—	

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

Tilaushinta mk 800.— vuodelta; irtonumero 150.—

Radio- SÄHKÖTTÄJÄ

KELVIN HUGHES TYPE 14 MARINE RADAR



Merenkulkijain
suosimia tutkia
toimittaa

STAR-RADIO OY



HELSINKI, Köydenpunojank. 4 a
PUHELIN: vaihte 13 211



Useat radiosähkötäjät ovat pystyneet antamaan mitä erinomaisimpia kuvauksia maailman rannikoiden kaupungeista. Siihen emme valitettavasti pysty. Emme edes sisämaan kaupunkeja kuvaamaan vaikka siihen nyt ryhdyimme. Onhan eittämätön velvollisuutemme kaiken kiireen keskellä antaa edes jonkinmoinen kuva lukijoillemme siitä kaupungista, jossa paraillaan käsitellään radiojakolukujen aluejakoa maapallon ja vieläpä satelliittien, ym. liikenteille. Siellä tarkistetaan myös meille kaikille tuttua radio-ohjesääntöä ja radiolisäohjesääntöä. — Edellisestä vastaavasta konferenssista on jo kulunut 12 vuotta.

Itse asiaan sitten. Nimittäin siihen Geneven kuvaukseen. Ehdotammekin että lukijamme, joka ei ole aivan varma Geneven sijainnista, vilkaisee tässä vaiheessa kartaan. — Kaupungin sijainti on todella aika omituinen. Sveitsin venyneen, syvälle Ranskaan tunkeutuvan läntisen eteläosan kärjessä se sijaitsee, Lac Léman-järven sekä Rhône ja Arven yhtymäkohdassa. Kaupungin pohjoispuolella ovat Jura vuoret ja etelässä Alpit. Mont Blancin lumiset huiput näkyvät kauniilla säällä majasteettisina Alppien suunnalla.

Kaupunki on mainittu asiakirjoissa ensi kerran Julius Ceaserin aikana, vuonna 58 ennen Kristusta. Sitten se on ollut monen kuuluisuuden turva- paikka. Uskonpuhdistaja Calvin piti sitä myös työssijanaan. Vuonna 1814 se ja sen ympäristö liittyivät Sveitsin valaliittoon yhdeksi 22:sta kantonista.

Väestöluku on nykyisten tietojen mukaan tuossa 250.000 paikkeilla. Tästä määrästä suurin osa asuu itse kaupungissa, joka on n. 300 metriä merenpinnasta. Väestö on selvästi ranskalaisvoittoista — ja vähän enemmänkin —, mutta myös saksan- ja italiantielistä kanta-asutusta on havaittavissa. Erikoisesti italialaiset ovat miehittäneet ja naisittaneet vaatimattomampia työ- ja toimipaikkoja.

Kaupungin kansainvälinen merkitys vaikuttaa edelleen kasvavan. Yhä uusia ja entistä suurempia rakennelmia syntyy kansainvälisten konferenssien käyttöön ja miltei joka toisessa talossa on hotelli ja ainakin joku ravintola tai kahvila.

Juuri ennen UIT:n radiokonferenssin alkua olivat suuret ulkoministerit lopettaneet neuvonpitoja. Se komea rakennus, joka tuolloin oli yli tuhannen sanomalehti- ja radiomiehen käytössä on elokuun 14 päivästä ollut varattuna näille radio-neuvotteluille. Sen lisäksi on tästä "Batiment Electoralista" n. 300 m päässä toinen suuri rakennus, "Palais des Expositions" käytettävissä. Tuossa viimeksimainitussa paikassa muuten ohimennen sanoen valittiin äskettäin "Miss Sveitsi". Valitettavasti allekirjoittaneella ei muiden neuvonpitojen vuoksi ollut tilaisuutta osallistua tuohon kokoukseen. — Pääsaliin sopii 536 edustajaa sekä lisäksi tulkit ja muut välttämättömät paikalliset UIT:n virkamiehet. Toiset neuvottelusalit vetävät 250, 200, 120 ja siitä vähemmän osanottajia. Näitä saleja on kaikkiaan miltei aakkoet loppuun, kun ne on täällä kirjaimin "numeroitu".

Konferenssin organisaatio on seuraava. Varsinaisten yleisten UIT:n virkailijain ohella IFRB:n ja CCIR:n virkamiehet ovat mukana työssä. Kon-

ferenssi on jakaantunut täysistunnon lisäksi kahdeksaan komiteaan, nimittäin johto- ja suunnittelu- komiteaan, valtakirjojen tarkistuskomiteaan ja konferenssin talouskomiteaan. Näiden jälkeen tulevatkin sitten varsinaiset "työtä tekevät" komiteat: 4. jaksolukutaulukon jakokomitea, 5. jaksolukujen rekisteröintiä ja kansainvälisen jaksolukuluettelon asioita käsittelevä komitea, 6. teknillinen komitea, 7. liikennekomitea ja vihdoinkin viimein näiden kaikkien edellä mainittujen työn kokoava 8. asiakirjat lopulliseen muotoon saattava komitea. Nume- roin 4—7 mainitut komiteat jakaantuvat lukui- siin työryhmiin ja ne taas puolestaan alatyöryh- miin. Asiain niin vaatiessa perustetaan jotain yksi- tyistä ja tarkoin määrättyä tehtävää varten ns. "Ad-hoc"-ryhmä, jolle ei paljon aikaa työn suo- rittamiseen anneta. Se saatetaan joutua suoritta- maan yhden yön aikana, jos huonosti sattuu. Nykyinen ryhmäjako edellyttää täyttä työtä lähes kuudellekymmenelle eri suuruiselle ryhmälle. Kaik- ki tietenkään eivät voi työskennellä yhtäaikaa, mutta jos otamme esimerkin tämän viikon ohjel- masta, pidetään eräänäkin päivänä aamupäivällä 8 yhtäaikaista virallista neuvonpitoa. Aivan pie- nimät neuvonpidot eivät aina ole tiedossamme- kaan.

Varsinainen päivätyö alkaa kello 9 aamulla ja päättyy ohjelman mukaan illalla 18.30. Päivällä pidetään 2½ tunnin ruokapaussi. Varsinainen yksityiskohtainen asioiden läpi käynti pitäisi joh- don ilmoituksen mukaan saada suoritetuksi tämän lehden ilmestymisen aikoihin, mutta sen jälkeen tulee vielä riittämään työtä ainakin marraskuun loppu- lulle ennenkuin konferenssin loppupää hää- möttää.

Täysvaltaisten edustajien konferenssi, jossa tar- kistetaan pikatiedotuksen yleisohjesääntö, alkaa täällä tulevan lokakuun puolivälissä. Sen vuoksi konferenssin johto joutuu kiirehtimään radiokon- ferenssin työtä.

Alustavista radiokonferenssin päätöksistä, joista moni vielä eri portaat kuljettuaankin saattaa säi- lyttää saamansa muodon, olisi tässä vaiheessa jo jotain sanottavissa, mutta jääköön se kuitenkin tekemättä. Kirjoitettakoon se seuraava Geneven kirje vähitellen ja pantakoon postiin vasta Helsin- gissä.

Näin lienee parasta ainakin allekirjoittaneelle.
30. 9. 59 A. S.

RADIOSÄHKÖTÄJÄN VIRKA HAETTAVANA

I luokan sähkötäjän virka merenkulku- laitoksen aluksilla julistetaan haettavaksi Merenkulkuhallitukselta viimeistään 9 päi- vänä marraskuuta 1959 ennen kello 12.00. Pätevyysvaatimuksena virkaan on I luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinto.

Helsingissä Merenkulkuhallituksessa 10 päivänä lokakuuta 1959.

Radiosähkötäjä

N:o 5. 1959 Kansainvälisten radiosähkötäjien äänenkannattaja
Lokakuu Julkaisija: Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y., H:ki
10. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja A. Sinkkonen

Pohjoismainen radiosähkötäjäkonferenssi

Syyskuun 24—25 päivänä pidettiin Oslossa Pohjoismainen radiosähkötäjäkonferenssi, joka oli jär- jestyksessään XII. Konferenssissa edustivat Norjaa Gunvald Hauge, Elgar H. Ottersen ja Torbjörn Falnes, Ruotsia Gösta Hilding, Tanskaa John Madsen ja Suomea Erkki Koivisto. Konferenssi, jonka puheenjohtajana toimi Elgar H. Ottersen, pidettiin Norsk Sjömannsforbundin huoneustossa.

Käsiteltävinä oli seuraavat asiat:

1. Työehtosopimukset
2. Geneven pikatiedotus — ja radiokonferenssi 1959.
 - a) Muutosehdotukset.
 - b) Edustus konferenssissa.
 - c) Selostus Geneven konferenssista.
3. Turvallisuuskonferenssi 1960.
 - a) Muutosehdotukset.
 - b) Edustus konferenssissa.
4. IFR/ITF. Muutokset Seafarers' Charter'iin.
5. Radiopäivystys, sähkötys- puhelinliikenne
6. "Selected ships".
7. Jäsenten siirtyminen toiseen pohjoismaiseen järjestöön
 - Muut asiat
 - a) Göteborg Radio
 - b) Kassavarojen säilytys
 - c) Tutkakoulutus
 - d) Radiokoulutus
 - e) Jäsenlukumäärät ja jäsenmaksut
 - f) Autoalarmi
8. Seuraava konferenssi.
 1. Työehtosopimukset
Kunkin maan edustaja selosti niitä muutoksia jotka oli saatu työehtosopimuksiin viimeisissä neu- votteluissa, ja samoin niitä muutosehdotuksia joita on tarkoitus esittää nykyisiin työehtosopimuksiin.
 2. Geneven pikatiedotus- ja radiokonferenssi 1959

Edustajien selostettua niitä ennakkovalmisteluja joihin oli ryhdytty kussakin pohjoismaassa ennen pikatiedotuskonferenssin alkamista todettiin, että ainoastaan Suomessa oli radiosähkötäjäjärjestöllä ollut mahdollisuus tarpeelliseen kosketukseen pika- tiedotusviranomaisiin heidän valmistaessaan alusta- vaa muutosehdotusta konferenssia varten.

Mitä taas tulee kansalliseen edustukseen konfe- renssissa kävi selville, että ainoastaan Tanskan radiosähkötäjäjärjestöllä oli edustaja konferenssissa kun sihteeri Madsen oli nimetty Tanskan edusta- jistoon asiantuntijaksi.

Norjan, Ruotsin ja Suomen lennätinhallituk- set olivat kylläkin tarjonneet maittensa radiosäh- köttäjäjärjestöille tilaisuuden asiantuntijan tai huo- mioitsijan lähettämiseksi konferenssiin järjestöjen omalla kustannuksella, mutta tätä mahdollisuutta ei mainitut järjestöt kuitenkaan katsoneet voivan- sa käyttää hyväkseen.

Sihteeri Madsen selosti Geneven konferenssin työskentelyä mainiten, että huomattavimmalla si- jalla oli ollut jaksolukujen jakaminen. Useita myös laivaradiotoimintaan kuuluvia tärkeitä asioita oli käsitelty. Niinpä oli eräs työvaliokunta ehdot- tanut että 2 luokan radiosähkötäjän pätevyysvaa- timuksiin kuuluvan sähkötysnopeuden olisi oltava 20 sanaa minuutissa selvällä kielellä. Edelleen oli ehdotettu, että kipinälähetintä ei saisi käyttää hätälähettimenä tammikuun 1 päivästä 1966 lu- kien.

Madsenin ilmoituksen mukaan oli IFR:lle myön- netty virallinen oikeus osallistua konferenssiin lähettämällä sinne huomioitsijan. Tämän johdosta hän piti erittäin tärkeänä että IFR käyttää tätä saamaansa lupaa ainakin jossain määrin hyväkseen tässä konferenssissa, koska tällöin on edustus myös seuraavissa konferensseissa helpommin järjestettävissä. Kun tähän Madsenin esittämään kantaan

yhtyivät myös toiset edustajat, päätettiin lähettää IFR:n puolesta huomioitsija Geneven radiokonferenssiin siinä vaiheessa kun työvaliokuntien työskentely lähenee loppuaan. Edustajan nimeämistä ei tässä vaiheessa vielä katsottu tarpeelliseksi suorittaa, vaan sovitaan siitä myöhemmin. Tässä yhteydessä todettiin että IFR on jo aikaisemmin tehnyt päätöksen edustuksesta aiheutuvien kustannusten suorittamisesta.

3. Turvallisuuskonferenssi 1960

a) Kukin edustaja selosti niitä alustavia ehdotuksia ja toimenpiteitä joihin kansallisella pohjalla oli ryhdytty vuoden 1960 turvallisuuskonferenssia varten. Todettiin, että merenkuluviranomaiset ovat kussakin maassa olleet yhteistyössä merenkulkijajärjestöjen kanssa ja osoittaneet suurempaa ymmärtämistä heidän esityksiinsä nähden kuin aikaisemmin.

b) Keskusteltaessa edustuksesta turvallisuuskonferenssiin pidettiin tärkeänä että järjestöjen edustus tulisi mahdollisimman suureksi. Norjan ja Ruotsin edustajien puolesta ilmoitettiin että heidän järjestöillään on tässä suhteessa hyvät mahdollisuudet.

4. IFR/ITF. Muutokset Seafarers' Charter'iin.

a) IFR/ITF

Sihteeri Ottersen ilmoitti että yhä useampi radiosähkötäjäjärjestö on jo liittynyt ITF:ään, mutta toisaalta IFR:n toiminta on rajoittunut vain neljän pohjoismaan ja Iso-Britanian väliseksi yhteistyöksi. Pohjoismaista ovat Norjan ja Ruotsin radiosähkötäjäjärjestöt jo liittyneet IFR:ään ja Suomen osalta on liittymisestä tehty jo päätös.

Tanskan edustaja ilmoitti että pienempi ryhmä heidän jäsenistään, nimittäin lentoliikenteessä palvelevat olisivat halukkaat liittymään ITF:ään.

Katsottiin olevan radiosähkötäjille eduksi toiminta ITF:n puitteissa, jolloin yhteistyö kansainvälisellä pohjalla olisi tuloksellisempaa.

Kokous päätti että läsnä olleet edustajat ehdottavat järjestöilleen että nämä kääntyisivät ITF:n puoleen sellaisella esityksellä että ITF:n merenkulkijain osastoon perustettaisiin erillinen osasto radiosähkötäjiä varten.

b) Muutokset Seafarers' Charter'iin

Sihteeri Ottersen ilmoitti osallistuneensa kahdeksan sellaiseen ITF:n kokoukseen jossa käsiteltiin muutosehdotuksia merenkulkijain palkkausta, työoloja ym asioita käsittelevään ohjelmaan: The International Seafarers' Charter. Tämä ohjelma käsittää joukon myös turvallisuuskysymyksiä, johon liittyy myöskin radiopalvelu. Jo tästäkin syystä olisi luonnollisempaa radiosähkötäjien yhteistyö ITF:n puitteissa jolla on kiinteä järjestöverkosto ja hyvät yhteydet toisiin kansainvälisiin

elimiiin kuten esim. YK:iin ja kansainväliseen työtoimistoon (ILO) Genevessä.

5. Radiopäivystys, sähkötyö-puhelinliikenne.

Käsiteltiin radiopäivystystä laivoissa ja niitä useita ehdotuksia jotka ovat olleet esillä kansallisissa komiteoissa jotka valmistelevat ehdotuksia tulevaa turvallisuuskonferenssia varten. Todettiin, että kaikissa neljässä pohjoismaissa oli varustamojen puolesta esitetty viranomaisille, että yksinomaan radiopuhelinta saataisiin käyttää suuremmakin kuin 1600 br.rek.tonnin vetoisissa aluksissa sellaisilla vesillä liikuttaessa joilla yhteys radiopuhelimen avulla saataisiin rannikkoasemiin.

Keskustelun jälkeen hyväksyttiin asiassa seuraava julkilausuma joka esitetään asianomaisille viranomaisille:

"Pohjoismaiden radiosähkötäjäjärjestöjen edustajat, kokoontuneina pohjoismaiseen radiosähkötäjäkonferenssiin Oslossa syyskuun 24 ja 25 päivänä 1959, haluavat kiinnittää viranomaisten huomiota siihen vaaraan joka aiheutuisi, jos nykyistä pakollista määräystä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta yli 1600 br.rek.tonnin vetoisissa aluksissa lievennettäisiin radiopuhelinlaitteiden käytön laajentamisen hyväksi. Mahdollinen päätös lisätä radiopuhelinlaitteiden käyttöä korottamalla nykyistä tonnirajaa tulee yhä suuremmassa määrässä vaikeuttamaan radioliikennettä jo nykyisin kin ylikuormitetuilla jaksolukualueilla. Turvallisuuskonferenssin näkökohdat huomioonottaen ei radiopuhelin takaa sellaista yhteysvarmuutta kuin radiosähkötys esimerkiksi jo kielivaikeuksienkaan vuoksi. Jo vähaisetkin häiriöt vaikeuttavat radiopuhelinliikenteessä paikkaa ja tilannetta koskevien oikeiden tietojen saamiseksi hädänalaisesta aluksesta. Edellä esitetyn kantamme radiosähkötyslaitteiden varmuudesta verrattuna radiopuhelimeen esiintuomme yksistään turvallisuuskonferenssin perusteella."

6. "Selected Ships"

Käsiteltäessä kysymystä joka koskee korvauksen maksamista radiosähkötäjälle silloin kun he lähettävät säätietoja maansa ilmatieteelliselle laitokselle todettiin, että norjalaiset, tanskalaiset ja suomalaiset radiosähkötäjät saavat määrätyn korvauksen lähettämistään sääsähkösanomista. Kysymys otettiin käsiteltäväksi syystä, että Norjan sääviranomaiset olivat ilmoittaneet haluavansa lisätä tällaisten erikoislaivojen lukumäärää kuitenkin edellytyksellä, että radiosähkötäjät ja perämiehet, jotka suorittavat säähavaintojen tekemisen, luopuisivat korvauksesta.

Asiasta keskusteltaessa oltiin yksimielisiä siitä, ettei ole syytä muuttaa aikaisempaa käytäntöä tässä suhteessa.

7. Jäsenten siirtyminen toiseen pohjoismaiseen järjestöön.

Ruotsin edustajan aloitteesta käsiteltiin kysymystä jäsenyydestä ja jäsenmaksuista niissä tapauksissa jolloin toisen pohjoismaisen järjestöjä jäsen siirtyy toiseen pohjoismaiseen järjestöön lyhyemmäksi tai pidemmäksi ajaksi. Sihteeri Hilding selosti sitä sopimusta joka hiljattain on tullut voimaan pohjoismaiden laivanpäälysteliittojen välillä sekä sitä käytäntöä jota on noudatettu radiosähkötäjäjärjestöjen välillä tällaisissa tapauksissa.

Keskustelun jälkeen päätettiin, että asia otetaan käsiteltäväksi järjestöissä ja sen jälkeen sovitaan mahdollisen uuden sopimuksen hyväksymisestä kirjenvaihtoteitse. Nykyistä 3 kuukauden siirtymisaikaa ei pidetty tarkoituksenmukaisena.

Muut asiat

a) Göteborg Radio

Radiosähkötäjä Falnes tiedusteli voisiko Ruotsin edustaja ottaa yhteyden Göteborg Radioon ja saada tarkempi selvitys siitä mitä jaksolukuja olisi milloinkin käytettävä yhteyden otossa koska ainakin norjalaisten radiosähkötäjien keskuudessa on tässä suhteessa suurta sekaannusta. Tällaiset tiedot olisi sitten julkaistava Norsk Sjømannsforbundin jäsenlehdessä.

Sihteeri Hilding lupasi tutkia asian ja sihteeri Madsen samoin Lyngby Radion osalta.

b) Kassavarojen säilytys

Keskusteltiin siitä välinpitämättömyydestä millä pohjoismaiden varustamojärjestöt olivat suhtautuneet aikaisemmin tehtyyn esitykseen saada varmempi säilytyspaikka niille rahoille joita radiosähkötäjät joutuvat laivassa säilyttämään esim. palkanmaksun yhteydessä.

Katsottiin että nykyinen järjestely ei kaikissa tapauksissa ole tyydyttävä ja todettiin että vieläkin on sattunut useita tapauksia jolloin radiosähkötäjän hallussa olleita pienempiä tai suurempia rahamääriä on varastettu. Tämän johdosta päätettiin asiassa kääntyä uudelleen varustamojärjestöjen puoleen niissä maissa missä se katsotaan tarpeelliseksi.

c) Tutkakoulutus

Sihteeri Ottersen ilmoitti että Norjan viranomaiset ovat valmistanee ehdotuksen tutkakurssien järjestämiseksi perämiehille, kurssien pituuden ollessa 36 tuntia. Kurssiohjelma käsittää tutkalaitteiden käytännöllisen hoitamisen sekä teoreettisen tuntemisen ja ns. "plotting"-probleeman selvittämisen. Samalla Ottersen esitti että järjestöt uudelleen kiinnittäisivät viranomaisten huomiota siihen että radiosähkötäjien kouluttaminen tutka-

laitteiden teknilliseen hoitoon olisi tarkoituksenmukaisempaa heidän jo saamansa teknillisen koulutuksen vuoksi. Ehdotus hyväksyttiin viittaamalla jo edellisessä pohjoismaisessa radiosähkötäjäkonferenssissa asiassa tehtyyn päätökseen.

d) Radiokoulutus

Sihteeri Madsen ilmoitti että Tanskan viranomaiset ovat vastustaneet jokaista Tanskan radiosähkötäjäliiton esitystä siitä että radiotekniikan opetusta tehostettaisiin koulussa huolimatta siitä, että se liiton käsityksen mukaan ei nykyisin ole täysin ajantasalla.

e) Jäsenlukumäärät ja jäsenmaksut

Verrattaessa laivasähkötäjien jäsenlukumäärää ja jäsenmaksuja kussakin pohjoismaisessa radiosähkötäjäjärjestössä todettiin niiden olevan seuraavansuuruisia:

Norja 1200 rad.sähk. jäs.maksu 144 Nkr. vuodessa.

Ruotsi 500 rad.sähk. jäs.maksu 265 Rkr vuodessa.

Tanska 350 rad.sähk. jäs.maksu 120 Tkr vuodessa.

Suomi 160 rad.sähk. jäs.maksu 7500 mk vuodessa.

f) Autoalarmi

Eräiden tiedustelujen johdosta keskusteltiin siitä, onko radiosähkötäjä oikeutettu saamaan ylityökorvauksen vapaa-aikana tapahtuneesta väärästä hälytyksestä. Oltiin yksimielisiä siitä, että milloin turvallisuutta koskevat tiedot tai hätämerkit vastaanotetaan vapaa-aikana, ei radiosähkötäjä missään tapauksessa ole oikeutettu ylityökorvaukseen. Sen sijaan katsottiin, että milloin radiosähkötäjän vastaanottamat hätämerkit vapaa-aikana johtuvat autoalarmin teknillisestä viasta, on radiosähkötäjä oikeutettu ylityökorvaukseen.

8. Seuraava konferenssi

Sihteeri Madsenin kutsusta päätettiin seuraava pohjoismainen radiosähkötäjäkonferenssi pitää Kööpenhaminassa joko elokuun lopussa tai syyskuun alussa 1960.

E. K.

KÄYTTÄKÄÄ
KUKKATERVEHDYSPALVELUAMME
Kukatilaukset ja joulusanomat
ajoissa ennen joulualustan kiireitä!

SPARKS BY SPARK

Merenkulkijajärjestöjen ajama hanke saada tulliverottoman tuonnin raja korotetuksi nykyisestä 8000 markasta kuussa päätä kohden 12000 markkaan näyttää todella kohdanneen oikein organisoitun vastarinnan, käyttääksemme Merimies-lehden sattuvaa sanontaa. Vanhalla arvovaltaisuudellaan yhäkin esiintyvä Suomen Kuvalehti lienee aloittanut kampanjan, mistä lehden arvovalta ei ainaakaan kohentunut. Johtavat sanomalehdet ovat siten yhtyneet rähinään, ja sitten taas eräs viikkolehdistä, asiallisuudesta varsin usein luiskahteleva sekä sensaatioita etsiskelevä Viikkosanomat. Päätoimittajaa vedettiin pahemman kerran nenästä muiluttamalla hänen silmiensä editse lehteen kirjoitelma "Ei kysymys ole vain autoista." (Viikkosanomat No 39, 25/9/59.)

Vain aniharvoin on luettavaksemme osunut samassa määrin asiallisuudesta poikkeava ja sävyllään provosoiva kyhäelmä kuin yllämainittu. Kun suuremmat näyttivät mallia, ryhtyi Viikkosanomatkin osaltaan askaroitamaan kysymyksessä, minkä se asiantuntemattomuudessaan väristeli tuudenvaistaiseksi sekä merenkulkijoita kohtaan tuntemassaan vihamielisyydessä väritti varsin räikeäksi propagandaksi. Eipä muuta voi kuin laushtaa voi-voi suomalaisen viikkolehdistön nykyisestä tasosta.

Viikkosanomien "asiantuntijan" lausunnon mukaan me merenkulkijat olemme tuottaneet rakkaaseen isiemme maahan viime touko-kesä-heinäkuun, siis kolmen kuukauden aikana täysin tullittomasti ja verottomasti yli 32 tonnia savukkeita, yli 25 tonnia kahvia, voita ja juustoa yli 2½ tonnia, sokeria lähes 100 tonnia, banaanihedelmiä yhden ainoan kuukauden aikana "ei enempää eikä vähempää kuin 49.642 kiloa." — Ja lisäksi monenmoista muuta vähemmän tärkeätä, polteltavaksi ja syötäväksi kelpaamatonta tavaraa, kuten radioita, gramofoneja ynnä muita vekottimia.

Meillä ei ole juuri nyt käsillä tarkkuusvaakaa, mutta olemme käsivaraisesti punniten arvioinnut tavallisia amerikkalaisia pöllisavukkeita sisältävän kartongin (10 kpl. 20 savukkeen pakkausta = 200 savuketta) painoksi n. 500 gr. Filter-savukkeita saman määrän sisältävä kartonki tuskin painaa paljoakaan enemmän. Jos nyt edellisen sekä Viikkosanomien tiedoittaman tonnimäärän perusteella suorittaisimme pienen laskelman, arvioiden samalla suomalaisilla aluksilla palvelevien merenkulkijoiden pääluvun 7000:ksi, päätyisimme toteamukseen, että jos kaikki aktiiviset merenkulkijat, siis kaikki 7000 erilaista päätä **yksissätuumiin** ryhtyisivät tuottamaan kotimaahan **yksinomaan** savukkeita, karttuisi touhusta kolmen kuukauden aikana nykyisen tulliverovapauden puitteissa Viikkosanomien mainitsema 32 tonnin savukemäärä. Tietävästi tällaista yksituumaista savukkeiden joukkotuontia ei toistaiseksi ole tapahtunut, me asianomaiset ainakaan emme ole edes kuulleet moista tempausta suunniteltavankaan. Siitä huolimatta Viikkosanomien asioita penkonut kirjoittelija jopa tuntuu väittävän julistamansa savuketuonnin tositahtumaksi **kaiken muun tuon-**

nin ohessa. Ei tässä enää tiedä, itkisikö vaiko nauraisi.

Laskelman yhteydessä on otettava huomioon savukkeiden nykyinen tullivero, 2476 mk. tavallisukselta pöllisavukkeilta kartongilta, kun taas filterhumpuukisavukkeita verotetaan samalta määrältä 2850 mk. Kolmekymmentäkaksi tonnia merkitsee ensinnäkin 32000 kiloa, mihin 500 gramman painoisia kartonkeja mahtuu 64000 kpl. Kun tämä määrä jaetaan 7000:lla merenkulkijalla, lankeaa kunkin osuudeksi kolmen kuukauden aikana runsaat yhdeksän kartonkia eli siis kolmisen kartonkia päätä ja kuukautta kohden. Ja kolmen kuukauden tulliverovapaus tekee 24000 mk. M.o.t. Jos nyt ajattelisimme, että esimerkiksi nainut merimies yrittäisi pitää savukkeita polttelevan akkansa tupakoissa, kykenisi hän tuottamaan verottomasti maahan juuri sen savukemäärän, minkä kohtalaisen ahkera tupakoitsija kuluttaa eli 20 savukkeen pakkauksen päivää kohden. Kahvit, sokerit ynnä muut lisätarvikkeet pitäisi jättää hankkimatta.

Viikkosanomien tositarinan kertojalta jäi varsin ymmärrettävästi mainitsematta sellainenkin totuus, että tulliveromääriä on aina siitä lähtien, kun k.o. vapaan tuonnin erioikeus meriväelle myönnettiin, varsin mielivaltaisesti koroteltu. Muistamme vielä hyvin äskeisen ajan, jolloin savukkeiden kartonkivero oli alle 2000 mk. Me merenkulkijat olemme saaneet vaikutelman, että meille vihamieliset, jostakin pimennosta vaikuttavat voimat ovat järjestelmällisesti pyrkineet tulliveroja korottamalla mitätöimään meille laillista tietä myönnetyn vähäisen erioikeuden. Entä sellainenkin tulliviranomaisten tulkinta kahvin verotuksessa, että esim. Maxwell-pulverikahvitölkki verotetaan puolesta kilosta, vaikka tölkki sisältää ainoastaan 170 gr. netto kahvia? Tullisäännöksissä kun puhutaan tavarankääreistä, tulkitaan tölkkikin sellaiseksi, jotta päästäisiin käsiksi mahdollisimman ankaraan verotukseen merimiesten suhteen. Jos nyt merenkulkijajärjestöjen ajama ehdotus tullivapausrajan korottamisesta nykyisestä 8000 mk:sta 12000:teen kuussa menee läpi, tapahtuu siinä ainoastaan oikeudenmukainen uudelleen järjestely. Mutta tehtäköön yksin tein kaikki voitava sen suhteen, ettei tulliverotusta taas ryhdyttäisi mielivaltaisesti korottamaan merimiesten kukkaroiden kuristamiseksi.

Kyseessä oleva Viikkosanomien tarina sisältää jotakin huvittavaakin, kauppapuutarhurit kun ovat arvioineet, että tehokkaasti hoidettu tulliton tuorevihannesten merimiestuonti saattaa merkitä 5000 ihmisen joutumista työstä pois lasinalaisilla viljelyksillä. Siis melkein yksi puutarhatyöläinen merimiestä kohden. Ha-hah-hah! Jos niin onnottomasti kävisi, annamme työttömille hyvän neuvon: Läheteikää merille — siellä aina pärjäälee.

Suomen kansan valistumattomuus merenkulun ja merenkulkijain ammatin suhteen hämmästyttää, mutta mitäpä ihmettelemistä siinä oikeastaan on, kun sekä päivä- että viikkolehdet jatkuvasti omassa valistumattomuudessaan ja asiantuntemattomuudessaan johtavat kansaa harhakäsityksiin, vetävätpä sitä suorastaan nenästä. Ja kun määrättyt merenkulkijoille vihamieliset (ja kateelliset) piirit, kaupmiehet etunenässä, näyttävät hoitelevan lehtien

toimitusohjaksia, pääsee silloin tällöin julkisuuteen Viikkosanomien julkaiseman tarinan kaltaisia, kaikille kansalaispiireille täysin hyödyttömiä vuodatuksia.

Millpöinkahan koittaa aika, jolloin Suomen tasavallan eduskunnassa istuu yksikin merenkulun merkityksen ja merimiesammatin vaativuuden ja tärkeyden käsittävä edustaja?

★

Lienee jo nyt syytä puuttua edessä olevaan, joulua edeltävään radiosanomaliikenteeseen rakkaan Otto-Franssu-Juhonpojan kautta. Ruuhkautumisen estämiseksi olisi meidän laivatitarien pyrittävä tekemään kaikki voitavamme — meidänkin. Niinpä pyrkikäämme toimittamaan sanomat Helsinkiin radioon ajoissa, esimerkiksi pari viikkoa ennen jouluaattoja, varustettuina merkinnällä "deliv 24/12. (delivered, alunperin "to be delivered" = toimitettava eli luovutettava silloin ja silloin.) Joulutervehdyksien sisältöhän ei kärsi, vaikka ne tyrkättäisiinkin matkaan hyvissä ajojin, kun taas viivytely niiden suhteen saattaa aiheuttaa kiusallisen revohkan asianomaiselle sähköttäjälle itselleen, Helsinkiin hikihelteestä puhumattakaan. Olkoon ensimmäinen toimenpiteemme tänäkin vuonaa se, että jo noin kolme viikkoa ennen jouluaattoja nakuttelempa paperille useana kappaleena laivaväelle tarkoitettua tiedoituksen, missä kehoitamme laivatovereitamme lähettämään joulutervehdyksiä lähimmilleen sekä jättämään ne käsiimme hyvissä ajojin. Älkäämme unohtako liittomme hoitelemaa kukkaispalvelua, ja että tulppaanit ovat joulun kukkasia. — Lyhyesti, älkäämme säästääkö vaivojamme joulun suhteen, vaan tehkäämme kaikemme sen jouluhengen hyväksi, mikä kykenee yllättämään valtamerten ulapatin.

Mitä itse liikenteeseen tulee, siitäkin muutama sana. Jos Helsinkiä kutsuessamme uskomme sen kutsumme kuulleen, tarjotkäämme sille suoralta kädeltä työskentelyjaksoa, mille aiomme siirtyä. Tämä tapa alkaa olla varsin yleinen esimerkiksi liikenteessä USA:n itärannikolla. Ja aikaahan siläläkin säästetään. Mutta ennenkuin yleensä ryhdymme sanoman lähettämiseen, varmistautukäämme, että sanaluku todella pitää paikkansa, ja että osoite sisältää oikean lennätintoimipaikan. Väliinhän erehdymme lähettämään sanoman, minkä osoitteessa ei löydy lennätintoimipaikkaa lainkaan. Niinpä, jos sanoman lähettäjä ei kykene varmuudella sanomaan, onko hänen ilmoittamansa, maaseudulla sijaitseva osoitepaikka samalla lennätintoimipaikka, vängätkäämme häneltä tieto lähimmästä kauppalaista tai kaupungista, minkä sitten lisäämme vaikkapa omia aikojamme osoitteen viimeiseksi sanaksi. Esimerkiksi, Langinkoski ei riitä, pitää olla Kotka mukana.

Viime elokuussa sattui päällekirjoittaneelle liikenteessä Otto-Franssu-Juhonpojan kanssa uudenlaatuinen kokemus, mikä ensiksikin harmitti, toiseksi pani hieman miettimään. Eräs laivamme matkustajista, iäkäs mieshenkilö oli sairastunut. Laivan sijainti oli 58.25 N 18.00 W pohjois-Atlantilla. Kello 2200 gmt. päällikkömme jätti meille Radiomedical-sanoman Helsinkiin lähetettäväksi. Potilaan tila oli kehittynyt niin vakavaksi, että lääkärin ohjeet hänen hoitamisekseen katsottiin välttämättömäksi. Ryhdyimme viipymättä rakentamaan yhteyttä Helsinkiin radioon, ollen pikaisen

yhteyden syntymisen suhteen melkoisen varma, koska sääsuhteet vaikuttivat suotuisilta, ja kun Helsinki kuunteli yhteydelle soveliaalla bandilla, 12:sta. Mutta niin vaan taaskin kävi, että yhteys lähes yhtämittaisista kutsuskeluista huolimatta syntyi vasta noin kaksi tuntia myöhemmin. Väliällä Helsinki kuunteli 8:lla, mitä laivan sijainnin ja vuorokauden ajan huomioon ottaen olisi pitänyt vetää itäänpäin vieläkin paremmin kuin 12:sta. Mutta kun ei, niin ei. Merkilläpantavaa Helsingin suhteen oli, että sen kuuntelussa bandilta toiselle siirtymiset myöhästivät pahasti, väliin jopa 10:kin minuuttia, samoin kuin sekin, ettei se kuulunut liikennöivän muittenkaan kanssa. Vihdoin meidät kuultuaan se vastaanotti sanoman ihmeteltävän vaivattomasti, mikä juurusi hyvästä kuuluvuudesta Helsingissä. Suomalainen Radiomedical toimi nytkin kiitettävän nopeasti, jo noin 15 min. sanoman vastaanotosta Helsinki alkoi tarjoilla sen laatimaa vastausta. Mutta nyt pä liikenne mistäkin entisestääänkin. Otto-Franssu-Juhonpoika oli nakutellut kutsurämsyn oikein nauhalle, miltä lähetin takoi sitä ettertiin kerta kerran jälkeen. Mutta nyt oli merkilläpantavaa se, ettei Helsinki arvannut kuullessa vastausta sillä työskentelyjaksoa, millä se vast'ikään oli sanoman vastaanottanut, vaan tyytyi pyytämään vastausta ylimalkaisesti 8:lla. Eikä se meitä kuullut. Odotimme vastaveikon ryhtyvän välillä käsiantoon ja kehoittavan meitä vastaamaan iollakin työskentelyjaksoa, mutta ei — eipäs honannut sitä tehdä. Noin 0030 gmt. Helsinki alkoi syöttää ulos koko traffic-listaansa, missä meidänkin laivamme kutsu oli mukana. Vihdoin viimein, muutama minuuttia ennen 0100 gmt, se sentään meidät kuuli 6:lla, mutta sanoman perilletoimitus Helsinkiin laivaan oli kestänyt osapuulleen tunnin, johtuen edellämainituista seikoista. Ja yhdenkin tunnin aikana saattaa vakavasti sairastuneen potilaan tila lääkinneuvojen puuttuessa kehittyä hengenvaaralliseksi asteelle. Tilanne oli nytkin varsin vakava, mutta onneksi potilas säilyi hengissä.

Edellisen johdosta haluamme jälleen tähdentää HF-bandien huolellisen kuuntelun tärkeyttä rannikkoasemilla, sekä esittää ehdotuksen vastaavalaisen tilanteen välttämiseksi. Ensinnäkin, käyttäköön HF-bandia päivystävä rannikkoaseman Titari mielikuvitustaan, millä saattaa olla ratkaiseva merkitys mutkallisessa ja useinkin varsin hankalassa luvtaaltoliikenteessä. Niinkuin nyt, jos vastaveikkomme olisi älynnyt nauhoittaa vastaussanoman ja pannut lähettimen takomaan sitä jatkuvalla svötöllä ettertiin, olisimme vastaanottanut sanoman kivuttomasti jo ensimmäisellä kuulolla, sillä OFJ:n kuuluvuus tahollamme oli erinomainen. Niinpä vast'edes, kun vähänkin tärkeämpi sanoma on kysymyksessä, ja kun Helsinki ei syytä taikka toisesta kunnolla kuule kutsumansa aluksen vastausta, svöttäköön se sanoman ettertiin koneellisesti. Eiköhän sentään sanoman pikainen perilletoimitus esim. Radiomedical-liikenteessä ole tärkeämpää kuin kuitauksen pikainen saanti?

Edelleen ehdotamme, että Helsinkiin radioon ryhtyessä edessä olevan, alituisesti ruuhkautumiseen pyrkivän joululiikenteen merkeissä totuttamaan sanomien konelähetystä, vaikkapa vain välipaloiksi, tai miksi ei määrättyinä kellonlyöminä. Puolessakin tunnissa ehtisi monta sanomaa kaikua avaruuteen, ja

MERIMIESTEN TULLIVAPAA TUONTI

Kuten tunnettua on Eduskunnassa parhaillaan käsiteltävänä Hallituksen esitys tullilain 90 §:n muuttamisesta siten, että nykyisen ns. tullivapauden raha-arvo, joka on 8000 markkaa kuukaudessa, korotettaisiin 12000 markkaan kuukaudessa ja että nykyinen oikeus yhdistää tällaista etua 3 kuukauden ajalta 24000 markan arvoon saakka muutettaisiin käsittämään 6 kuukauden jaksoa, joka vastaa 72000 markan arvoa.

Eräät maamme elinkeinoelämän keskusjärjestöt, nimittäin Suomen Teollisuusliitto, Suomen Tukkukauppiain Liitto, Yleinen Osuuskauppaliitto ja Vähittäiskauppaliitto jättivät mainitun lakiesityksen johdosta Valtioneuvostolle viime syyskuun 23 päivänä kirjelmän jossa he ankarasti vastustavat mainittuja korotuksia ja lisäksi esittävät, että merimiesten palkkarahoillaan ostamia ja heidän po. tullivapauden rajoissa tuomia tavaraita ei saisi myydä. Useissa aikakaus- ja viikkolehdistä on ollut samansuuntaisia kirjoituksia merimiesten tullivapaan tuonnin poistamiseksi ja perusteluina esitetään, että Valtio menettää täten tulli- ja liikevaihtoverona varsin huomattavia summia. Asiaa on käsitelty myös Yleisradion "polttopisteessä" lähetyksessä. Lisäksi on esitetty tilastonumeroitajien mukaan vuosineljänneksenä touko—heinäkuu 1959 tällainen verovapaa merimiestuonti olisi noussut yhteisarvoltaan lähes 70 miljoonaan markkaan ja että tästä summasta perimättä jääneet verot nousisivat noin 95 miljoonaan markkaan. Näiden laskelmien perusteella arvioidaan nykyisen lain puitteissa merimiesten tullivapaan tuonnin yhteisarvoksi n. 350 miljoonaa markkaa ja

varmastikin myöskin monta vastaanotettaisiin suoralta kädeltä laivoissa. Konelähetyksen jälkeen kyttäisiin kuitauksia sekä aina mahdollisia toistopyyntöjä. Käsiannolla voitaisiin laivat, joille sanomia on lähetetty, ottaa esille samaisessa lähetyksessä, siis alus kerrallaan, sekä kehoittaa kutakin vastaamaan jollakin työskentelyjaksoista. Mainittakoon, että esim. Halifax-radio Kanadassa harrastaa k.o. sanomien in blindo-konelähetystä normaalisti ainakin kahdesti vuorokaudessa, at 1200 ja 0000 gmt. Kuitaukset se tyytyy vastaanottamaan myöhemmin vaikkapa jonkin toisen laivan välityksellä.

Lopuksi esitämme vaatimattoman, mutta mielestämme asiallisen toivomuksen, että Helsinki-radiossa toteutettaisiin tulevaa joululiikennettä silmälläpitäen pieni ylimääräinen järjestely: Asetettakoon ne kolme taikka neljä miestä, jotka ovat osoittautuneet täysin kykeneviksi hoitamaan vaativaa HF-liikennettä, päivystämään yksinomaan HF-bandeilla. Toisin sanoen, työ miestä myöten yhteisen edun nimessä. Löytyyhän toisaalta Helsinki-radiossa sähköttäjiä, jotka omaavat luontaiset taipumukset hoitamaan puheliikennettä (joukossa eräs leidikin),

perimättömien välillisten verojen arvoksi lähes 500 miljoonaa markkaa vuodessa.

Kun lisäksi halutaan tätä merimiesten tullivapaata tuontia verrata suoranaisiin tukipalkkioihin, niin eiköhän sentään ne todelliset tukiaisten saajat löydy vähän vankemmalla maaperällä. Tämä suurta kohua herättänyt ajojahti merimiehiä vastaan on saanut erään jäsenemme tarttumaan kynään ja esittämään asiassa vähän vertailuja, ettei totuus unohtuisi. Annamme seuraavassa hänelle puheenvuoron:

Kuka menettää veroina ken ansaitsee tuloina ja kuka on etuoikeutettu ryhmä tässä armaassa Suomen maassa?

- kun touko—heinäkuun verovapaan merimiestuonnin virallisia arvoja, jotka nähtävästi ovat oikein koska ne ovat lehtiin painettu, tarkistele niin kiinnittää huomiot mahdolliseen hämäämistarkoitukseen suurilla luvuilla. Otan sen vuoksi tähän muutamia numero arvoja henkilöä ja päivää kohti, jotka eivät mielestäni ole mahdottomia.
- Aika 3 kk = 90 pv.
- Tuoajat 7000 merimiestä.
- Yhteenveto miespäiviä (perhepäiviä, koska po tuomisesta ovat tarkoitettu tuliaisiksi merimiesten perheille) $90 \times 7000 = 630000$ merimies (perhe) päiviä.
- Sokeri $92000/630000 = 0,146$ kg Perhepäivää kohti
- Bananit $50000/630000 = 0,079$ kg Perhepäivää kohti
- Voi $1972/630000 = 0,0031$ kg Perhepäivää kohti
- Vehnäiauhot $3275/630000 = 0,0051$ kg Perhepäivää kohti
- Kahvi $24000/630000 = 0,038$ kg Perhepäivää kohti

Kuten edellä olevasta näkyy niin ei näillä annoksilla varmaan liikaa lihota, eikä maan kaupan käyntiä voida johtaa huntingolle.

ja tietävästi puheliikenteen hoito onkin uskottu yksinomaaisesti heille. Toteutettakoon sama periaate HF-liikenteessäkin. — Ja vieläkin, kesäisin, lomasijaisten ilmestyessä Helsinki-radioon päivystelemaan, varottakoon luovuttamasta HF-päivystystä epävarmoihin käsiin — taikka sopimattomille korville. Me kaukoliikenteessä liikkuvat laivasähköttäjä olemme saaneet kokea riittävästi harmia epäpätevien lomasijaisten tiimalta.

Ja ollaksemme funtsailujemme suhteen täysin rehellinen esitämme yhteen hyömyyn senkin toivomuksen, jälleen asiallisuuden nimissä, ettei rannikkoasemien mastereiksi enää tulevaisuudessa kertaakaan nimitettäisi henkilöä, joka ei ole palvellut sanokaamme vähintään kolme (mielessämme oli viisi) vuotta valtameriliikenteessä kulkevilla aluksissa, joissa lisäksi on täydelliset HF-laitteet. Ja vaadittakoon häneltä, samoin kuin jokaiselta rannikkoradioasemalle kiinnitettävältä sähköttäjältä paitsi luokan paperit, myöskin tyydyttävä kielitaito ainakin englanninkielessä. Ja avoimet virat julistettakoot lain mukaisesti haettaviksi — alkoon minkäänlaatuinen "tuttavankauppa" toimia täytetäessä tulko enää kysymykseen. Yes.

Esitys merimiesten huolto- ja viihdytystoiminnasta annettu

EDUSKUNNALLE

Hallituksen esitykseen Eduskunnalle valtion tulo- ja menoarvioksi vuodelle 1960 on otettu 4 miljoonan markan määräraha merimiesten huolto- ja viihdytystoimintaa varten. Perusteluina asiassa esitetään seuraavaa:

Merimiesten huoltotoiminta, jolla tarkoitetaan opinto- ja urheilutoiminnan edistämistä, kirjallisuuden, sanoma- ja aikakauslehtien hankkimista sekä muuta merimiesten henkisen ja fyysisen huollon edistämistä sekä viihdytystoimintaa, on Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa järjestetty laissaateisesti siten, että merimiehet itse sekä laivanvarustajat kunkin palveluksessaan olevan merimiehen puolesta kuukausittain maksavat ns. "väl-färd"-rahastolle määrätyn summan, minkä lisäksi valtio myöntää tarkoitukseen avustuksena saman määrän kuin molemmat mainitut osapuolet yhteensä. Suomessa on tarkoitukseen toistaiseksi käytetty noin puolet lästimaksumista annetun lain (189/36) nojalla kertyneistä varoista eli noin 4.000.000 mk vuosittain. Nämä maksut suorittaa laivanvarustuselinkeino ja lain 3 §:n mukaan, sellaisena kuin se on muutettuna 12 päivänä marras-

kuuta 1954 annetulla lailla (410/54), käytetään nämä varat ammatissaan toimivien merimiesten hyväksi tapahtuvaa huoltotoimintaa varten sekä meripelastustoiminnan edistämiseksi. Lästimaksuvaroista tulevan osuuden lisäksi ovat alan työntekijäjärjestöt lupautuneet vuosittain luovuttamaan tarkoitukseen saman verran kuin lästinmaksuvaroista saadaan. Näin kertyisi toimintaa varten noin 8.000.000 mk. Tällä määrällä toimintaa ei kuitenkaan voida asianmukaisesti hoitaa, minkä vuoksi ehdotetaan, että valtion avustuksena myönnettäisiin tarkoitukseen tälle uudelle momentille 4.000.000 mk.

Mainittakoon, että asetusehdotuksen mukaisesti Valtioneuvosto asettaa sosiaaliministeriön esittelystä kauppalavaston huoltoneuvoston, jonka tehtäväksi tämän toiminnan järjestäminen tulisi. Tähän huoltoneuvostoon määrätään, sen jälkeen kun asianomaisia järjestöjä on kuultu, kolmeksi vuodeksi kerrallaan vähintään seitsemän jäsentä ja yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Huoltoneuvoston jäsenistä Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Olisi muuten näin tarkkojen tilastojen maassa hauska tietää paljonko menettävät, saavat ansaitsematonta hyötyä ja ansaitsematonta verovapaata tulon lisäystä:

kun vähittäiskauppiat käyttävät hyödykkeitä varastoistaan tukkuhinnoin oman sa. perheensä tarpeisiin. Riippuen liikkeen laadusta svömiseen, uomiiseen, asusteisiin, vaatetukseen, autoaieluihin, kalustamiseen, i.n.e. kun vähittäiskauppiat kuljettavat tavaraeriä omilla autoillaan toimien itse kuljettajien olematta kuitenkaan ammattimainen autokuljettaja tai kiitoliniioilla ohi oman ikuisesti palvelemaan alttiin ja halvan rautatie verkostomme, josta koko kuljetusmaksu otetaan täten pois suoraan valtion ja veronmaksajien kukkarosta. kun motti nikkari työskennellessään moottorisahaa käyttäen saa tulot joka toisesta motista verovapaana ja mahdollisesti nykyisin bensin verovapaasti tai ioltisellakin alennuksella. kun ammatti autonkuljetukseen kalusto toimittetaan pienemmällä verolla kuin yksityisten hankkima aiokalusto, sama ehkä koskee traktoreita, ja ehkä maanviljelys bensiini myydään alennuksella?

— kun talon, kesämökin ja huvilan sekä paltanomistajat kasvattavat kukkia, perunoita, iurikkaita ym ja toimittavat ne omaan pöytänsä suoraan pelloilta ilman vähittäiskaupan ja

sen kautta myöskin verotuksen välitystä.

— kun maanviljelijä toimittaa kasvattamansa tarvikkeet suoraan pelloilta ilman vähittäis ja tukkukauppoja (ainakin silloin jos niistä ei makseta tukipalkkioita).

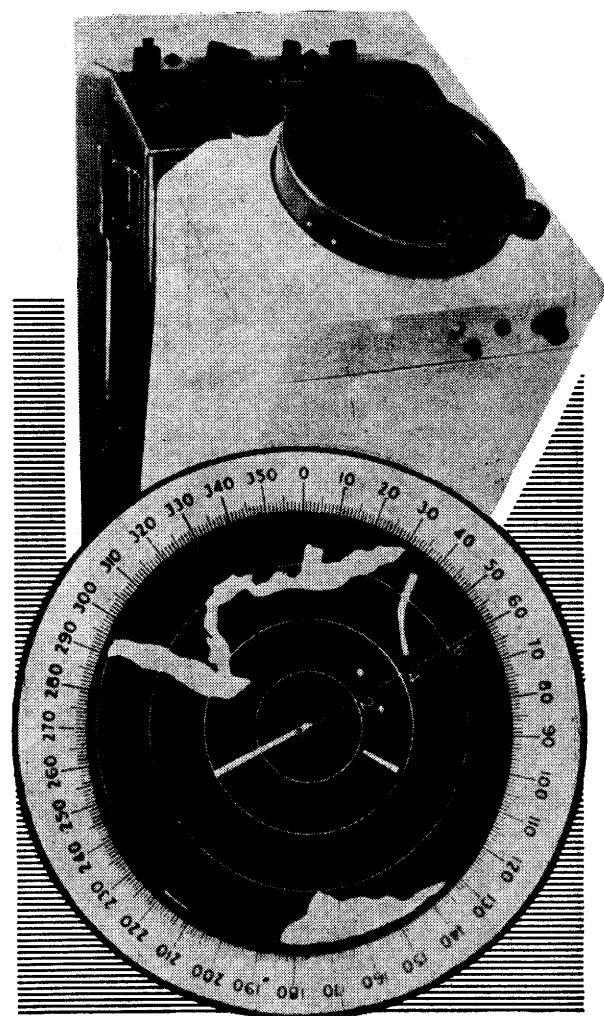
— kun turisteliat tuovat maahan 1 l. alkohoolipitoisia virvoitusjuomia yhden artikkelin mainitakseni ja maksavat siitä n 1000:— Kiel'in kanallissa ulosviennillä ja juovat sen Suomessa, jossa p.o. White Horse maksaisi n. 4500:— ja hyötyvät siten 350 % jota ei merimies saa edes tanskalaisesta sokerista tilastojen mukaan.

— Olisi ollut hauska kuulla mitä laivanvarustajat olisivat sanoneet kun jossain AL:n kipossa matruusi meniisi sanomaan, että haluan ostaa viemiseksi Lontoosta 5 kg suomalaista voita ja sitten Tanskasta esim. Köpenhaminasta 20 kg halpaa sokeria. Tuntuu kuin ne toissailtaiset polttopisteessä lässyttäjät tarvitsisivat valistusta tuossa merenkulun historiassa, sekä opetusta lässyvtksissään jotta puhuisivat omalla puheenvuorollaan eivätkä sekaantuisi toisten ruheisiin heidän puhevuorollaan, vaikka se on kai puheenjohtajan vika.

— mikäli noihin tuontilukuihin sisältyy vielä lähetystöien ja rajakaupan osuutta niin nehan muuttuvat varsin minimaalisiksi.

— Apulannat.

Esittelemme mullistavan tutka -uutuuden: tutkan, joka muistaa



Infrapunavalaisu tuo kuvaputken muistin silmälle näkyväksi. Vanajanat näyttävät tapahtuneet liikkeet sekä kunkin liikkuvan kohteen tarkan kulkusuunnan ja nopeuden.

... "muistaa" ja piirtää jokaisen liikkuvan kohteen aseman, suunnan ja nopeuden tutkan näköpiirissä

automaattisesti

Raytheon on nyt kehittänyt mullistavan tutka-uutuuden. Infrapunavalaisu, kuvaputken muisti ja säädettävä jälkihoito ovat tehneet automaattisen piirtämisen mahdolliseksi.

Jokaisella antennin kierroksella piirtyvät jatkuvasti kaikkien liikkuvien kohteiden liikkeet ja asemanmuutokset kuvapintaan vanajanana. Nämä janat osoittavat jokaisen liikkuvan kohteen ennakkolta laitteeseen asetettuna ajanjaksona kulkeman matkan. Täten voidaan seurata laivojen liikkeitä sekä arvioida niiden vastaiset kulkusuunnat ja siten lisätä merenkulun turvallisuutta.

Pyytäkää lähempiä tietoja yksinmyyjältä Suomessa:

MACHINERY

Helsinki, Vanha Kauppakuja, puh. 13636



LAHJOITUKSIA LIITOLLE

Radiosähkötäjä Erkki Teikarin 12. 8. 59 lahjoittama puuveistos ja radiosähkötäjä Aarne Sihvon 14. 8. 59 lahjoittama puuleili.

Kauppalaivaston Urheilutoimikunnan tiedoitus

10. 9. 1959.

Jalkapallo

Maaillmansarja 1959.

1. Mildred Cord	D	8	8	0	0	40-9	16	p.
2. Astrid	Sv.	8	8	0	0	33-12	16	„
3. Woodville	N	8	7	1	0	51-3	15	„
4. Havjo	N	8	7	1	0	45-6	15	„
5. Panama	Sv.	8	7	1	0	33-9	15	„
6. Ulla	Sv.	8	7	0	1	58-6	14	„
Leo	SF	7	3	1	3	10-13	7	„
Finnpulp	SF	4	3	0	1	9-5	6	„
Finlandia	SF	6	2	1	3	16-23	5	„
Mira	SF	2	2	0	0	8-2	4	„

Sarjaan ilmoittautunut 583 joukkuetta.

Suomi-sarja

1. Atlanta	1	1	0	0	8-0	2	p.
2. Finlandia	1	1	0	0	7-0	2	„
3. Heros	1	1	0	0	6-1	2	„
4. Ariadne	1	1	0	0	4-0	2	„
5. Astrea	1	1	0	0	2-0	2	„
6. Ostrobotnia	3	1	0	2	3-10	2	„

Yleisurheilumaaottelu

1. Suomi 772.654,0 p.; 2. Tanska 701.383,5 p.; 3. Norja 686.885,0 p.; 4. Ruotsi 686.868,6 p.

Kotimaiset pistelaivat

1. Finntrader	32.270	p.
2. Finnboard	31.049	„
3. Aallotar	26.494	„
4. Finlandia	20.644	„
5. Ostrobotnia	18.718	„
6. Hamnö	16.789	„
7. Heros	14.171	„
8. Finnulp	11.156	„
9. Yvonne	9.952	„
10. Lillgaard	9.228	„

11. Silja	8.992	„
12. Atlas	6.709	„
13. Alca	6.299	„
14. Styrsö	6.243	„
15. Clio	5.921	„
16. Finnmerchant	5.736	„
17. Finnbirch	5.608	„
18. Elna	5.533	„
19. Rhea	4.968	„
20. Finnsailor	4.836	„
21. Margareta	3.670	„
22. Suomen Neito	3.198	„

Parhaat henkilökohtaiset tulokset:

100 m.

1. K. Hollström, Elna	11,8	s.
2. R. Eitsi, Finnboard	12,2	„
3. J. Engman, Yvonne	12,4	„
J. Harju, Finnulp	12,4	„
M. Maranko, Finnboard	12,4	„

Kuula

1. H. Stark, Rhea	12.02	m.
2. K. Salonen, S. Neito	11.41	„
3. O. Tulokas, Rhea	11.31	„

Pituus

1. K. Hollström, Elna	5.93	m.
2. M. Vesterinen, Clio	5.40	„
3. J. Engman, Yvonne	5.34	„

Korkeus

1. J. Engman, Yvonne	1.61	m.
2. M. Tuominen, Finntrader	1.57	„
3. K. Hollström, Elna	1.55	„

4-ottelu

1. K. Hollström, Elna	2.174	p.
2. J. Engman, Yvonne	1.776	„
3. M. Tuominen, Finntrader	1.619	„

4x100 m.

1. Finntrader	53,1	s.
2. Ostrobotnia	53,9	„
3. Finlandia	54,6	„

Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön palkinnon pistetilanne:

1. Finlandia	375	p.
2. Aallotar	313	„
3. Leo	187	„
Ostrobotnia	187	„
4. Heros	131	„
5. Astrea	33	„
6. Clio	32	„
7. Rhea	29	„
8. Mira	22	„
9. Ariadne	11	„
Capella	11	„
Hesperus	11	„
Polaris	11	„
Otto	11	„
Vega	11	„
10. Suomen Neito	10	„

%-uinti

1. Finnboard	47,2	%
2. Finlandia	40,7	„

4x50 m viesti

1. Finnboard	2.31,0	min.
2. Finlandia	3.03,0	„



MERENKULKUNEUVOS TAINIO KUOLLUT

Syyskuun 5 päivänä 1959 kuoli Helsingissä merenkulkuneuvos Matti Sakari Tainio. Hän oli syntynyt Viipurin maalaiskunnassa 1888. Keskikoulun käytyään hän lähti merille ja suoritti 1913 yli-perämiestutkinnon ja 1916 merikapteenin tutkinnon. Sen jälkeen hän toimi päällikkönä useilla aluksilla. Vuonna 1925 hänet nimitettiin tarkastus- alus Kompassin päälliköksi ja 1926 luotsipiiri-päällikön apulaiseksi ja pian sen jälkeen merenkulkuhallituksen merikarttaosaston vt päälliköksi. Luotsi- ja majakkaosaston päällikkönä hän toimi vuodesta 1933 lukien, hoitaen vv 1942—1945 merenkulkuhallituksen vt. pääjohtajan virkaa. V. 1955 hän siirtyi täysin palvelleena eläkkeelle.

Merenkulkuneuvos Tainio oli jäsenenä monissa merenkulualaa käsittelevissä komiteoissa ja edusti maatamme lukuisissa merenkulkukonferensseissa. Hän oli Suomen Laivastoliiton hallituksen jäsen ja vuodesta 1946 lähtien Suomen Meripelastus-seuran hallituksen puheenjohtaja.

SR kunnioitti hänen muistoaan "Suomen Meripelastusseura — Sakari Tainion muistotili"-nimisen rahaston välityksellä.

MEREN KUVAAJIA

"Kunhan vain pääsemme aavalle, niin en piittaa, vaikka suolaiset aallot kuuta suutelsivat": William Shakespeare.

Maailmankirjallisuuden suuret nimet, ovat harvoja poikkeuksia lukuunottamatta eläneet koko ikänsä maalla. Heidän ajatuksensa ovat useimmin pyyhkineet taivaan lakea kuin meren pintaa. Useat ovat kyllä kirjoittaneet merestä, vaikka eivät siellä ole olleetkaan — jotkut onnistuneesti, toiset vähemmän onnistuneesti, useimmat romanttisesti. — Suuren romaanin synnyttää kuitenkin vain omat kokemukset.

Seuraava esitys on tarkoitettu luetteloksi eräistä maailmankirjallisuuden suurista meriromaaneista. Kaikkia näitä kirjoja on saatavana — osa niistä lieneekin jo laivojen kirjastoissa — ja jos ei ole, kannattaa ehdottomasti hankkia, sillä ne ovat todellisia kirjameren helmiä.

Jonathan Swiftin "Gulliverin retket" kannattaa mainita ensimmäisenä, vaikka itse merikuvaus onkin sivuasias teoksessa. Kuitenkin juuri laivalukemistona kirja on verraton. Useimmat lienevät lukeneet jo nuorina Rudyard Kiplingin teoksia. Suurin osa hänen teoksistaan on kirjoitettu nuorisoa varten, mutta Kiplingissä pitää sama paikkansa mikä tanskalaisesta satukuninkaasta Andersenistäkin: vasta varttuneemmalla iällä ne oikein ymmärtää. "Meren urhoja" lienee eräs Kiplingin suosituimmista teoksista.

Etelämeren luonnon parhaita kuvaajia on R. L. Stevenson. On sanottu, että hänen romaaneissaan ei ole yhtä ainuttakaan ikävää riviä. Vauhdissaan ja asiallisuudessaan on paras "Aarresaari". Englantilais-puolalainen kirjailija Joseph Conrad oli merimies, kauppalaivan kapteeni. Hän on eräs Englannin kuuluisimmista kirjailijoista, realistinen ja syvälinen ihmiskuvaja. Mm. Dostojevski ihaili Conradin teoksia, joka katseli merimieselämää, ihmisiä, satamia ja meriä kauppalaivan komentosillalta käsin. "Lordi Jim" lienee eräs Conradin tunnetuimpia teoksia.

Melvillen "Valkoisen valaan" tuntee jokainen. Se on niitä kirjoja, joiden maine on vain kasvamassa. Muutama vuosi sitten otti kustantaja kirjasta uuden painoksen.

Jack Londonin elämäkertaa ei ole enää saatavana — se on vahinko. Itse hain teoksen muutama kuukausi sitten kirjastosta. Jos lukee ensin tämän elämäkerran ja sitten vasta kirjailijan teokset, on nautinto monta vertaa suurempi. Tai tuskin voi puhua enää nautinnosta, vaan pikemmin kunnioituksesta rutikövhää kirjailijaa kohtaan, joka valtavasta työskentelystään huolimatta joutui usein svömään edeltäksin tulevien teoksiensa palkkiot. Parhaimpiin pienoisoromaaneihin, mitä koskaan olen lukenut, kuuluu Hemingwayn "Vanhus ja meri". Se on kertomus köyhästä kalastajasta, joka onnistuu saamaan siimaansa valtavan kalan. Kala ei mahdu veneeseen, vaan hän joutuu uittamaan sitä. Kotimatalla tulevat hait ja... niin loppu jääköön arvauksen varaan.

Laxnessin "Laulu sankareista" on karu sankaritarina viikingeistä. Se on mielestäni Nobel-kirjailijan paras teos. Kotimaisista kirjailijoista on tietysti mainittava Wallenius ja hänen "Miesten meri".

Ja loppuun paras: Peter Freuchenin viime joulukuksi ilmestynyt monumentaaliteos "Seitsemän meren kirja". Siinä on kuvattuna kaikki merestä. Siinä on valtamerien synty, eläimistö, kasvisto, siinä kuvataan ihmistä valtamerien valloittajana ja merenkulkijoina. Teos on suurta kokoa, siinä on 500 sivua, lähemmä sata valokuvaa ja kolmisenkymmentä piirrosta. Saman kirjailijan teos "Pyynn timeriä Melvillen lahdella" ilmestyi myös viime joulukuksi.

J. E. J.



60 vuotta

JALMAR ADOLF
TIUSANEN

60 VUOTTA

täytti lokakuun 1 päivänä 1959 Suomen Radiosähkötajaliiton jäsen, radiosähkötäjä Jalmari Adolf Tiusanen. Hän on syntynyt Lappeenrannassa, jossa suoritti keskikoulututkinnon Lappeenrannan yhteiskoulussa. I luokan kansainvälisen radiosähkötäjä-tutkinnon hän suoritti 29. 3. 1924. SR:n jäsenenä hän on ollut vuosina 1924—1938, sekä päivämäärästä 31. 5. 1946 lukien edelleen. Vuosina 1923—1925 hän palveli kersanttina laivastossa. Vaasaradiossa hän toimi väliaikaisena radiosähkötäjä-jänä purjehduskausina 1927—1928. Merenkululaitoksen palveluksessa hän on ollut vuoden 1925 alusta lukien toimien ensin jäänmurtaaja Apu'n radiosähkötäjä-jänä vuoteen 1951 saakka jolloin siirtyi jäänmurtaaja Sisuun. Vuodesta 1955 lukien hän on edelleenkin jäänmurtaaja Voiman radiosähkötäjä-jänä.

Parhaimmat onnittelumme 60-vuotispäivän johdosta.

50 VUOTTA

täytti syyskuun 22 päivänä 1959 radiosähkötäjä

Merenkulkuneuvos HERBERT ANDERSSON 65 vuotias

Viime syyskuun 24 päivänä täytti 65 vuotta eräs maamme tunnetuimmista merenkulkumiehistä, merenkulkuneuvos Herbert Andersson.

Hän tuli ylioppilaaksi Hangon ruotsalaisesta yhteiskoulusta 1914, jonka jälkeen aloitti merimiesuransa "Carradale"-nimisellä parkkilaivalla. Purjehdittuaan useilla suomalaisilla ja ulkomaalaisilla aluksilla aina vuoteen 1919 saakka hän suoritti yli-perämiestutkinnon 1920 Turussa. Merikapteenin tutkinnon hän suoritti 1922 jatkaen sen jälkeen merilläolonsa SHOY:n laivoissa vuoteen 1925 saakka. Ylemmän oikeututkinnon hän suoritti 1927 ja sai varatuomarin arvon 1930. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön palvelukseen hän tuli 1928 ja vuodesta 1937 lukien hän on kuullut yhtiön hallitukseen. Merenkulkuneuvos Andersson on toiminut useiden merenkulualaa käsittelevien komiteoiden puheenjohtajana ja hän on edustanut maatamme lukuisissa kansainvälisissä merenkulkukonferensseissa.

Toimitus pyytää esittää kunnioittavat onnentoivotuksensa merkkipäivän johdosta, joskin näin myöhästyneenä.

Merkkipäiviä

50 vuotta

TAUNO KALERVO
POHJOLA



Tauno Kalervo Pohjola. Hän on syntynyt Helsingissä. Ylioppilaaksi hän tuli Helsingin Maanviljelyslyseosta 1930. Opiskellut 2 vuotta kieliä Helsingin Yliopistossa. Lennätinteknikon tutkinnon hän suoritti 1943 ja vuosina 1944—1945 hän opiskeli Tekniska Läroverketissä. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjä-tutkinnon hän suoritti 12. 8. 1932, josta lukien on ollut Suomen Radiosähkötajaliiton jäsen. Liiton hallituksen varajäsenenä hän on ollut vuosina 1947—1950, sekä tilintarkastajana vuosina 1944—1946. I luokan radiosähkötäjä-tutkinnon hän suoritti 30. 10. 1936. Laivaradiosähkötäjä-jänä hän on toiminut vuosina 1932—1938 seuraavissa laivoissa: Österhav, Delaware, Winha, Ferrom, Dagmar ja Indra, sekä myöhemmin sijaisradiosähkötäjä-jänä Greta Thorden, Ragunda, Wisa, Hektos, Ridal, Elsa Nurminen ja Tora. Vuosina 1938—1940 hän oli radiosähkötäjä-jänä Hankoradiossa ja vuodesta 1940 alkaen edelleen Helsingin radiossa. Jatkosodan aikana hän palveli sot.virkailijana radiosähkötäjä-jän tehtävissä. Saaanut Vap.mit. 2 ja Ts.mm.

Esitämme parhaimmat onnittelut merkkipäivän johdosta.

Hallintoneuvos RUDOLF BECKMAN 70 vuotias

Syyskuun 17 päivänä täytti 70 vuotta hallintoneuvos, lakitieteen tohtori Rudolf Beckman Helsingissä. Hän on syntynyt Jomalassa. Päättettyään opiskelunsa hän sai varatuomarin arvon 1917 ja väitteli tohtoriksi 1936. Vuodesta 1919 hän toimi eri viroissa Turun hovioikeudessa, tullen hovioikeudenneuvokseksi 1936. Hallintoneuvokseksi hänet nimitettiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen 1938. Vuosina 1936—47 hän toimi merioikeuden dosenttina ja hoiti vv. 1946—48 julkisoikeuden professuuria Helsingin yliopistossa. Suomea hän on edustanut mm. yhteispuhjoisissa meri- ja ilmaoikeuskonferensseissa 1933—1958 sekä merityökonferensseissa Kööpenhaminassa 1945 ja Genevessä 1948. Tri Beckman on maamme ensimmäisiä merioikeuden tutkijoita ja hänen suurta asiantuntemustaan on käytetty hyväksi lainlaadinnassa mm. lainvalmistelukunnan työssä. Hän on toiminut useiden komiteoiden puheenjohtajana. Suomen Laivanpäälystölaiton sihteerinä hän oli vv. 1917—1936 ja on mainittu liiton kunniajäsen.

Esitämme näin myöhästyneenä kunnioittavat onnittelumme merkkipäivän johdosta.

TOIMIPAikkojen VAIHDOKSET ajalla 1. 8.—30. 9. 1959

1. 8. Eino Kannisto	s/s Ostrobotnia (va)
1. 8. Antero Orva	s/s Ragny Paulin (va)
1. 8. Pentti Haataja	m/s Wiikinki
3. 8. Arvi Pöijärvi	m/s Presto
3. 8. Tommi Piekäinen	s/s Finnmaid
4. 8. Pertti Kantanen	s/s Dorine
4. 8. Taisto Luoto	s/s Ariel
4. 8. Kurt Österman	s/s Kungsö
4. 8. Hugo Bollström	s/s Margareta (va)
5. 8. Eero Nyyssönen	s/s Dagny
5. 8. Johan Ahmavuo	s/s Dagny (va)
5. 8. Kurt Dammert	s/s Atlas
6. 8. Sakari Turunen	s/s Houtskär
6. 8. Kaj Carlsen	m/s Finnkraft
7. 8. Jouko Yläne	s/s Brita (va)
7. 8. Runar Stjärnstedt	s/s Aallotar
8. 8. Harri Velamo	s/s Antares
8. 8. Karl Holmgren	s/s Ariadne
10. 8. Ahti Harvisalo	s/s Kaisaniemi
10. 8. Kaj Lindström	m/s Finnboard
10. 8. Lennart Mattsson	m/s Eckerö
11. 8. Sulo Lehtonen	s/s Kastelholm
11. 8. Esko Tiippana	s/s Walma
11. 8. Risto Pöllänen	m/s Saimaa
13. 8. Erkki Teikari	m/s Inga
13. 8. Taneli Nousiainen	m/s Pohjanmaa
14. 8. Ilmari Lounasmaa	s/s Pallas
15. 8. Nils Liljefors	s/s Ariadne
16. 8. Mauno Kiiliäinen	s/s Pirkko Nurminen
18. 8. Leo Huuhtanen	s/s Bjarmia
18. 8. Alf Ekholm	s/s Myllykoski
18. 8. Toivo Erjanko	s/s Nina
20. 8. Therese Kähre	m/s Alca
20. 8. Pekka Kaislaniemi	m/s Wirakel
21. 8. Kalevi Attila	m/s Anja
21. 8. Paul Stenberg	m/s Pollux
22. 8. Mikko Saario	m/s Solny
22. 8. Matti Härkönen	s/s Hektos
24. 8. Helge Koskinen	m/s Vingaland
25. 8. Tauno Elomaa	s/s Kastelholm
26. 8. Unto Montonen	s/s Najaden
26. 8. Pentti Heimola	m/s Nunnalahti
27. 8. Hugo Pihlajaranta	m/s Finnsailor
27. 8. Pohto Mervi	s/s Finnmaster
28. 8. Lauri Eskola	s/s Aldebaran
28. 8. Lasse Liimatainen	m/s Finnbirch
28. 8. Niilo Lindroos	s/s Thetis
31. 8. Yrjö Tuominen	s/s Ostrobotnia
31. 8. Kurt Bischoff	m/s Pensa
1. 9. Kaj Carlsen	m/s Finnkraft
2. 9. Rolf J. Lindqvist	s/s Ramsö
2. 9. Aarno Harald	s/s Constantia
2. 9. Arvo Koponen	m/s Sommarö
3. 9. Osmo Vihersalo	s/s Advance
3. 9. Osmo Kupela	s/s Margareta
4. 9. Pentti Wikberg	m/s Finnbirch
4. 9. Raimo Rantanen	s/s Yrsa
5. 9. Martti Vanninen	s/s Hildegaard
5. 9. Kyösti Heiniö	m/s Wipunen
11. 9. Harald Enberg	s/s Rhea
11. 9. Antti Nojomaa	m/s Wasaborg
11. 9. Veikko Viljamaa	m/s Wiikinki
15. 9. Helmer Mononen	m/s Make
18. 9. Aarne Sihvo	s/s Ragni Paulin
27. 9. Sakari Suokas	s/s Waija

Vapaina 31. 8. 1959: Runar v Zansen, Antti Nojomaa, Matti Lindroos, Tor-Björn Klingenberg, Helmer Mononen, Ensio Rindell, Martti Vanninen, Bertel Virkkumaa, Osmo Vihersalo, Sakari Suokas, Kalevi Raunama.

Vapaina 30. 9. 1959: Runar v Zansen, Ensio Rindell, Matti Lindroos, Lars Kling, Stig Holmberg, Pentti Virolainen, Bertel Virkkumaa, Kalevi Raunama, Reijo Virtanen, Antti Honkasaari, Pentti Lampimäki, Eino Jokinen, Teuvo Rikkola, Pekka Ahola, Kalevi Raulisto, Eero Nyyssönen, Göran Appel, Eino Halminen.

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOITUKSIA 1. 8.—30. 9. 1959

Liiton hallituksen kokous pidettiin syyskuun 17 päivänä.

Liiton jäsenluettelosta poistettiin viime elokuun 8 päivänä kuollut liiton perustajajäsen, radiosähkötäjä Einar Vladimir Holmlund.

Päivämäärällä 3. 8. 1959 hyväksyttiin uudelleen SR:n jäseneksi radiosähkötäjä Hugo Hjalmar Bollström entisellä jäsennumerolla 97 ja päivämäärällä 8. 7. 1959. II luokan kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon 29. 5. 59 suorittanut Karl-Johan Jungell jäsennumerolla 905.

Merenkulkuhallitus järjesti elokuun 13 päivänä tiedotustilaisuuden jossa merenkulkuneuvos Relander selosti Merenkulkuhallituksen alustavasti ottamaa kantaa niihin muutosehdotuksiin nähden joita merenkulkijajärjestöjen ja laivanvarustamoyhdistysten puolesta oli tehty ihmishengen turvaamista merellä koskevaan kansainväliseen sopimukseen Lontoossa 1960 pidettävää turvallisuuskonferenssia varten. Alustavien tietojen mukaan ei Suomen taholta tulla esittämään muutoksia siihen tonnirajaan (1600 br.rek.tonna) nähden jota suuremmissa laivoissa pitää olla radiosähkötyslaitteet. Samoin ei myöskään radiopäivystysaikaan nähden tulla esittämään muutoksia.

Päivämäärällä 17. 9. 1959 hyväksyttiin uudelleen liiton jäseneksi radiosähkötäjä Guy Grahn entisellä jäsennumerolla 621.

Syyskuun 1 päivänä antoi liitto sosiaaliministeriölle sen pyytämän lausunnon ehdotuksista jotka koskivat Hallituksen esityksiä Eduskunnalle merimieseläkevakuutusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta.

Pohjoismainen radiosähkötäjäkonferenssi pidettiin viime syyskuun 24—25 päivänä Oslissa. Viit- taamme toisaalla tässä numerossa olevaan selo- tukseen konferenssissa käsitellyistä asioista.

Eräät jäsenet ovat jälleen muistaneet lahjoituk- silleen liiton toimistoa. Elokuun 12 päivänä lah- joitti radiosähkötäjä Erkki Teikari romanialaisen puuleilin ja elokuun 14 päivänä radiosähkötäjä Aarne Sihvo lohikäärmeveistoksen Indonesiasta. Elokuun 17 päivänä lahjoitti radiosähkötäjä Bo Långholm liitolle puoliautomaattisen sähkötysavai- men joka lahjoittajan toivomuksen mukaisesti tu- lee voitoksi liiton seuraavassa vuosijuhlassa pidet- tävissä arpajaisissa. Esitämme edellämainituille lah- joittajille parhaat kiitoksemme.

Helsinki 30. 9. 1959

Tj.

Merenkulkijat Huom!

Oy Sea-Import Ab:n saatua nyttemmin tarpeelliset liikesuhteet järjestykseen on yhtiöllämme mahdollisuus entistä nopeampaan kauppajen tekoon, jonka seu- rauksena myös merenkulkijoille kuuluvat maksusuori- tukset tapahtuvat välittömästi.

Jättäkää siis kauppanne ensitilassa välitettäväksemme.

Asiamiehiä kaikissa satamissa.

OY SEA-IMPORT AB

Merenkulkijain oma kauppayhtiö