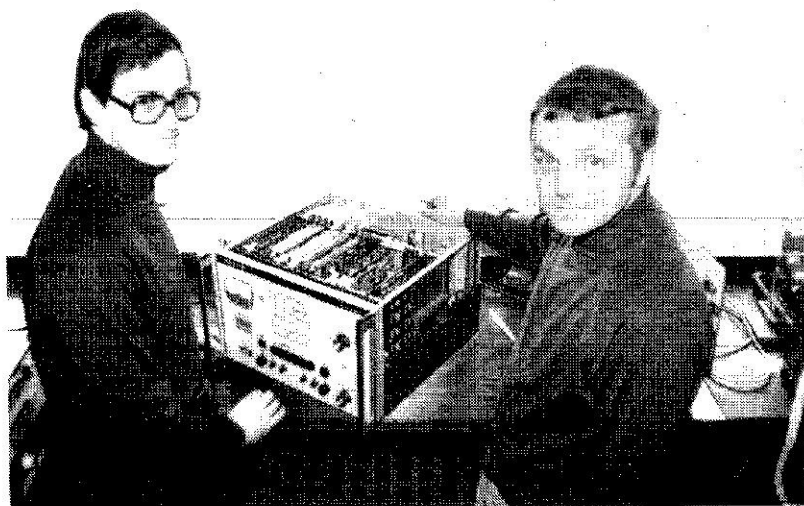




**Marine Electronics oppilaita. Vas. radiosähköttäjä David Parks, mt Gary/GTUM ja John Cooper, bulkcarrier La Cordillera/GXYL tutki-
massa Marconin Spector telex laitetta (SS).**



**Radiosähkötyslinjan laitehuone. Vas. johtajaopettaja Mr. David Heald ja oik. Englannin Radio and Electronic Officers' Union'in Na-
tional Organizer Mr. Peter Curwell, joka toimi oppaanani (SS).**

HALLITUSEHDOKKAAT STYRELSEKANDIDATERNA

Sääntöjen 24 §:n 1 momentin mukaan on seuraavia ehdokkaita esitetty liiton hallitukseen toimikaudeksi 1982-83. Enligt förbunds stadgar § 24 1 moment har följande kandidater uppställts till styrelsen för perioden 1982-83.

Puheenjohtajaksi:

Till ordförande:

Antti Härmä

Heikki Santala

Varapuheenjohtajaksi:

Till viceordförande:

Seppo Sihvonon

Laivoista:

Från fartygen:

Guy Ekman

Jorma Heinonen

Kalevi Immonen

Pekka Mattinen

Heikki Riippa

Juhani Sucksdorff

Juhani Tikkanen

Antero Zetterberg

Rannikkoradioasemilta:

Från kustradiostationerna:

Harry Blomqvist

Ebba Hæggström

Jäänmurtajista:

Från isbrytarna:

Osmo Kupela

Aarne Sihvo

Ilmatieteen laitos:

Meteorologiska institutet:

Väinö Lappalainen

Pentti Marjakangas

Muut toimet/Pienryhmät:

Andra yrken/Små grupper:

Harri Kajanus

Bertel Österlund

KOKOUSKUTSU

Suomen Radiosähköttäjäliitto ry:n

KEVÄTKOKOUS

pidetään lauantaina huhtikuun 24. päivänä 1982 alkaen klo 12.00 Rakennusmestarien talon luentosalissa Fredrikinkatu 51-53 Helsingissä. Valtakirjojen tarkastus alkaa klo 11.30. Kokouksessa käsitellään sääntöjen 16 §:n määräämät asiat, hallitukselle tehty esitys sääntöjen 23 §:n tulkinnasta sekä kysymys yhteistoiminnasta Suomen Erityisteknisten Liitto SETeLi ry:n yhteydessä.

Hallitus

Uusi pätevyystodistus tulossa Englannissa.

Vuonna 1980 maailmanlaajuisesti voimaan astunut Solas -74 aiheutti sen, että Englannissa on kauppa- ja teollisuusministeriön esityksestä ehdotettu nykyisen tutkanhuoltocertifikaatin korvaamista ja pätevyystutkinnon uusimista sellaiseksi, joka koskisi muitakin radionavigointilaitteita ja hyrräkompassia jne. Nykyinen 18 viikon tutkanhuoltokurssin jakso tulisi tässä yhteydessä pidennettäväksi 26 - 30 viikkoon. Uuden sertifikaatin nimeksi tulisi ENEM = Electronic Navigational Equipment Maintenance Certificate. ENEM:n sisällyttäminen peruskoulutukseen vaatisi nykyisen kolmivuotisen opiskeluajan pidentämistä, eikä se käy helposti Englannissakaan. Viranomaiset Englannissa näkevät että nykyisen Solaksen säännöt, samoin kuin STW — yleissopimuksen kappaleet edellyttävät parempaa peruskoulutusta radiosähköttäjille, että nämä selviytyisivät yhä vaativimmista elektroniikkaan liittyvistä huolto- ja korjaustöistä laivalla. Toukokuussa 11-15 päivinä 1981 koolia olleessa IMCO:n 23. radioalakomitean kokouksessa Englannin hallinnon edustajat antoivat FGMD&SS käsittelyyn yhteydessä tätä tukevan kirjallisen lausunnon.

Vieraillessani Bristolissa oli täällä koolia vuotuinen "Conference of the Association of Marine Electronics and Radio Colleges" Brunel Technical Collegella oli 1981 vuoro toimia tämän konferenssin isäntänä. Konferenssin osanottajia oli 22 Englannissa ja Irlannissa toimivista opistoista. Puheissa ja esitelmissä käsiteltiin radiosähköttäjäiden koulutuksen nykynäkymiä, IMCO:n päätöslauselman A.422 (ARPA) vaatimuksia ja näiden

vaikutusta tutkanhuoltokoulutuksen uudistamiseen. Useissa puheenvuoroissa käsiteltiin myös tulevaisuuden maailmanlaajuisen hätä- ja turvallisuusjärjestelmän vaikutusta koulutukseen jne. Ohessa Englannin kauppa- ja teollisuusministeriön virkamiehen Senior radar/navigational aids adviser'in mr T.F. Connorin puhe joka on yhä edelleen ajankohtainen vaikkakin se on pidetty yli puoli vuotta sitten. Puhe on englanninkielisenä, hyvää harjoitusta itse kullekin ja antaa mieltymisen aihetta meidän omasta koulutuksesta vastaaville.

Vuosina 1976-1980 Englannissa työllistetyt radiosähköttäjät ja opiskelemissa olevien oppilaiden lukumäärä.

Vuosi	Toimessa olevat	Opiskelemissa
1976	3043	1635
1977	2956	1567
1978	2892	1573
1979	2504	1443
1980	2304	1122

Englannissa peruskoulutuksen jälkeen suoritettut MRGC-tutkinnot ja täydennyskoulutuksen jälkeen suoritettut MRGC-tutkinnot.

Vuosi	Peruskoul. MRGC	Täydennyskoul. MRGC
1976	356	43
1977	375	37
1978	424	38
1979	442	41
1980	480	23
1981	335	15

MRGC-tutkintoja suoritetaan vuoden aikana 3 kertaa. Tilastojen mukaan Englannissakin hylkäysprosentti ensimmäisissä yrityksissä on yllättävän suuri.

Esim. maaliskuun 1976 tutkinnoissa läpäisyprosentti oli vain 45 % tutkintoihin osallistuneista. Parhaimmillaan lukemat ovat olleet vuoden 1980 maaliskuun tutkinnoissa jolloin 72 % oli läpäissyt tutkinnon.

Tässä kirjoituksessani olen pääasiassa kosketellut englantilaisten radiosähköttäjäiden peruskoulutukseen liittyviä juttuja. Koska oppilaitoksia Englannissa ja Irlannissa on yhteensä peräti 24 niin nämä pystyvät tarjoamaan edellä mainittujen kursien ja tutkintojen lisäksi monia erikoiskursseja kaikilta elektroniikan aloilta. Näistä kursseista opistot ilmoittelevat aktiivisesti englantilaisen veljesjärjestöme REOU:n äänenkannattajassa Signal'issä. Mikäli olette kiinnostuneet tällaisista niin poiketa Liiton (SR) toimistoon jossa voitte tutustua näihin Signal'issä oleviin opistojen koulutustilaisuuksiin tarjoaviin ilmoituksiin. Esimerkkinä mainitakoon London Electronics College 26 viikon Computer and Microprocessor Technology kurssit, television ja videolaitteiden huoltokurssit jne. Näitä ilmoituksia selatessa käy tavaltaan kateeksi ammattiveljiämme kun ajattelee mitä kaikkia mahdollisuuksia heillä on kehittää ammattitaitoaan ja ammatinparantamista. Toisaalta merenkulun työnantajat Englannissa osaavat myös vaatia radiosähköttäjiä ammattiliittoa. Tämä käy ilmi samassa lehdessä olevista työpaikkailmoituksista, joissa radiosähköttäjältä vaaditaan töiden täyttämiseksi MRGC:n lisäksi muita suoritettuja kursseja ja pätevyystodistuksia.

Seppo Sihvonen
1122

Address to the Annual Conference of the Association of Marine Electronics and Radio Colleges

The Brunel Technical College — Bristol

7 May 1981

by

MR T F CONNOR, Senior Radar/Navigational Aids Adviser
Marine Division Department of Trade

Changes in the pattern of international maritime trading together with very significant advances in marine technology and the implications of new Requirements laid down, **both in the 1974 Solas Convention and the 1978 Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention** will mean complementary changes in the training of radio officers within, and beyond this decade. There is, as you are no doubt aware, a definite trend away from the use of manual telegraphy for routine commercial communication; this function being taken over by machine methods to an increasing extent. Whether such trends will mean a significant diminution in the role of the radio officer on board ships is a matter on which I am not prepared to comment at this stage.

What I would like to mention are the changes in operational requirements for navigational equipment **which may require the skill of a maintainer to ensure that such equipment has maximum availability to the user.**

First and foremost, with regard to radar fitted on board certain classes of ships. The requirements are for a single radar installation on ships over 1600 g.r.t. with two such equipments on ships over 10,000 g.r.t. after 25 May 1982. Provisions for on board maintenance of radar are made in the Merchant Shipping (Navigational Equipment) Regulations 1980. Of course, we in the United Kingdom have had such a provision albeit on a voluntary basis for many years prior to the coming into force of the Solas Convention. Availability of this equipment could, it has been argued,

be improved by the enforcement of strict regulations encompassing reliability, or the provision of interswitchable units and duplication of hardware. Such a regulation would increase the capital cost of equipment astronomically for a probable increase of MTBF by some low and probably still unacceptable value. Even if one duplicates or triplicates the number of installations, does availability increase by the same ratio? Probably, if the reserve equipment is housed in a benign environment and not used. Neither of these conditions obtain on board a typical merchant ship. My observations over the years compel me to the conclusion that two or more radar sets on the bridge of a ship are used concurrently and in the same rigorous environment. We are forced then to the conclusion that failing a 100 % guarantee of intrinsic and cost-effective reliability, **a human maintenance capability should be available.**

Other equipments such as the gyro compass, the radio direction finder, and the echosounder plus speed and distance measuring devices, required to be carried by ships, with a probable future requirement for an electronic position determining device will mean, to a lesser or greater degree, on board maintenance if their availability cannot be guaranteed by inherent reliability or duplication. Additionally we now have the most significant requirement to be introduced on ships in the near future, namely, Automatic Radar Plotting Aids (ARPA). Its design concept is to lessen the work load of manual plotting techniques and provide rapid situation analysis thus relieving the navigator of the te-

dious, and often impossible task of extracting data from a basic radar display. It can do this in the hands of the properly trained user, always providing that it is operating within its performance parameters and its limitations are understood. Unfortunately, being a "number cruncher" it is dependent on the accuracy of the inputs derived from its sensors, namely radar, gyro and log; its output data accuracy, being a function of input accuracy and availability. Although loss of the log input can be overcome by the use of manual speed control, loss or inaccuracy of the radar or gyro inputs can curtail the operation of the ARPA. Currently, relatively few ARPA's are in service internationally, so little operational experience or measure of availability is at hand. This situation will rapidly change from January 1984 onwards.

It is inevitable that more navigators will come to use ARPA as the fitting programme expands during the latter half of this decade, not only as an aid to collision avoidance but as a primary aid to navigation. It remains to be seen whether the benefits claimed by this device are realised. The user will expect a very high degree of availability from his ARPA and, as with other instrumentation, the question of how this can be achieved must be answered. On board availability is a function of both preventive and remedial maintenance. There are various methods of achieving this, such as increased component reliability, self-diagnostic routines; perhaps even self-remedial techniques. The choice can be available — at a price. Perhaps the most vulnerable items which can cause loss of accuracy to

ARPA data are, as I have just mentioned, the degradation of radar, gyro and log sensors. The identification of the source of any loss of accuracy is often difficult to determine. For example, an error of directional stability affecting the input of bearing data to the ARPA, coupled with unknown and perhaps variable speed input can play havoc with the tracker's ability to display the correct true vectors of all acquired targets. This leads the navigator to wonder whether the displayed true vectors are sea or ground tracks — or something in-between. Furthermore, he may not know whether the errors are due to inaccuracy of one or more of the input sensors or due to the tracker suffering from a bout of indigestion. The situation becomes complicated if he has more pressing decisions to deal with and either abandons the ARPA just when he needs reliable data or what is worse carries on using unreliable information. If the equipment is not self error-correcting, **a human maintainer is needed to execute both diagnostic and curative routines.** Such a person must be more than one who is skilled in diagnosing only the ailments of the machine's inner electronics but

he should also be a skilled interpreter of the sensors' various data readings and have a good working knowledge of the prime diagnostic tool in his armoury — the p.p.i. display.

In mentioning briefly the possible problems associated with the maintenance of navigational aids I have approached the subject of the Department's new Electronic Navigational Equipments Maintenance Course (ENEM) somewhat obliquely. I make no apologies for my approach; simply wanted to state what should be obvious to all. **Our concern is the provision of adequately trained personnel to man each department on board ship.** If, in the case, of ship-borne electronic equipments a clear need is established for the human maintenance of these devices then a start along the correct avenue of training should be made. ENEM I believe is just such a start. You will probably know that we have established a panel of experts to help the Department in this work; this panel being complementary to the existing radar maintenance panel. I look forward to working with the ENEM panel in establishing a viable scheme.

This brings me to a comment about the TEC scheme of training.

The present shortfall in employment prospects for trainee radio officers affords little room for complacency among those who see only a narrow channel of education and training for these young people. **If they can obtain employment in other related industries which require the analogous skills of the electronics technician engineer then it is vital that you respond to their needs, not to the preservation of entrenched ideas on the sanctity of one's own persuasion.**

If the job requirements of the radio officer are seen to be changing because of changes in technology, coupled with changes in his statutory duties, then his method of training must respond accordingly. It would seem sensible to me, if such changes demand a **first priority as a maintenance technician with communicating skills being of a close but second order of priority, then he should be trained correspondingly.** He should understand from the onset of his training what his future role is to be and, at the risk of repeating my last year's AGM theme, he must be totally motivated from start to finish of the training programme.

Möstring av tillfälligt permitterad fartygsspersonal

Eftersom frågan om fartygsspersonalens möstring i vissa sammanhang aktualiserats i fall där personalen permitteras på grund av dockning, reparations-, ombyggnads- och garantiarbeten o.dyl. motsvarande avbrott i trafiken, meddelar sjöfartsstyrelsen följande:

1. Sjöfartspersonal, såväl på däck- som på maskinsidan, och annan sådan personal som sjöfartsstyrelsen beviljar behörighetsintyg på basen av viss arbetserfarenhet och utbild-

ning, bör avmöstas då permitteringen börjar och åter påmönstras då den slutar.

2. För sådan personal vars arbetserfarenhet inte berättigar till något av sjöfartssyrelsen beviljat behörighetsintyg är av- och påmönstring inte av nöden i samband med permittering enligt 1 § (15.6.45/547) 3 mom. lagen (258/37) om möstring och registrering av sjömän för såvitt arbetsavtalet inte har gått ut eller upphävs.

3. Eftersom uppgifter om sjö-

mans sjöttjänst enligt 14 § 1 mom. HIMb angående verkställighet av lagen om möstring och registrering av sjömän (385/37) skall införas i allmänt sjömansregister, bör rederiet för de i punkt 2 nämnda personerna till sjöfartsstyrelsens sjömansregister insända dessa uppgifter då vedenbörandes permittering börjar och åter meddela då den upphör.

4. Om anställningen för i punkt 2 nämnd person slutar under permitteringen, bör avmösting förrättas i vanlig ordning.

Suomalainen rannikkoradio

Itämeren vastarannalla on tuore esimerkki siitä, että oman tilanteen niin vaatiessa heitetään kansainvälisen viestiliikenteen pelisäännöt nurkkaan. Vain eräät radioyhteydet suoraan kotimaahan toimivat. Lähi-Idässä löytyy myös esimerkkejä suoran radioyhteyden merkityksestä. Pohjola on näihin verrattuna tietysti idylli, kuten niin monessa muussakin suhteessa.

Perinteisesti on maalla kuin maalla ollut oma lyhytaaltoasemansa, onhan siirtyvä meriradioliikenne juuri parhaiten omiaan radioaaltojen tämänkaltaiseen käyttöön. Osasyitä ovat luonnollisesti olleet myös kalliit lankamaksut ja epävarmuus siitä, kauanko viesti kulkee lankatietä. Näissä suhteissa maapallo on pienentynyt huomattavasti.

Liikennevirta Suomen asiakkailta laivoille on Suomessakin kulkenut perinteisesti oman rannikkoradioaseman kautta. Järjestelmä toimii, sitä voidaan kehittää paremmaksi ja se on looginen käyttäjälleen. Nyt meillä on yritykset muuttaa tätä järjestelmää eivät ole saaneet rannikkoradiolaista vakuuttuneeksi muutoksen tarpeellisuudesta.

Lähtökohtaero on siinä, että nykyisin kaikki viestivälineet niin puhe- kuin lennätinpuolellakin palvelevat eri apukeinoina radioaseman kaikkea liikennettä. Vapautuvia lähettämiä pystytään joustavasti siirtämään kulloiseenkin tarpeeseen. Kuvaavaa on, että moninkertaistunut liikenne on hoidettu vanhalla lähetikälustolla.

Ruotsalaisten ratkaisumalli on taas lähtenyt osaratkaisun tielle. Mainostettu, mutta suomalaisille huonosti kaupaksi mennyt vaihtoehto on irroitettu

kansainvälisestä yleisestä radioliikenteestä erilliseksi lähinnä Ruotsin telexverkon jatkeeksi. Luonteeltaan se kuitenkin on sanomien toimittamista, laivan pää ei saa vasta-aseman tunnusia tiedoksi siitä, että nyt sanoma on perillä öljyvaltion agentin konttorissa.

Käytännön liikennemiehen kannalta katsottuna ei laivatelex ole se suomalaisen meriradioliikenteen osa, jossa miestyövoiman osuus on ratkaiseva, eikä etenkään se osa, joka olisi toteuttava erillisratkaisuna. Suomen kauppalaivaston kokokaan ei ole sitä luokkaa, että vaikka jokaiseen hankittaisiin telex, se vaatisi erikoisjärjestelyjä. Onhan meillä nelisenkymmentä asemaa käytössä jo, eikä kaikkiin telexia tulla hankkimaan. Sensijaan satelliittiterminaaleja ilmestyy ainakin rahtitason noustessa, onhan laiva satelliittiteitse saatutettavissa verrattain nopeasti niin lennättimellä kuin puheella.

Ovatko Maritexlaivoille käytävissä yhteispohjoismaisessa käytössä kaikkien pohjoismaitten telexuutiset? Entä suomalaiset?

Miksi telexin hinta on kalliimpi kuin puhelun, vaikka yhteen puhekanavaan mahtuu kuusi telexkanavaa ja mahtuisi teknillisesti enemmänkin?

Miten pidetään huoli siitä, ettei tariffein karkoiteta yleisen liikenteen telexasemia kotimaiselta asemalta eurooppalaisten käyttäjiksi? Laivateleximme laskutti lähes puoli miljoonaa markkaa viimekin vuonna.

Nykyinenkin kahden koneen telexasemamme on huomattavan osan vuorokaudesta vajaa käytössä. Onko mitään kaavailtua sen seikan parantamiseksi, että iaitteistoa käytettäisiin myös merenkulkijoitten hyväksi?

Kenen mielestä on tarpeen hajaannuttaa maista päin kulkeva radioliikenne yhä useampaan väylään?

Saavatko HF-asemalla varustetut alukset maksaa satelliittitekniiikan kustannuksia tariffien ansiosta?

Jos käyttäjien logiikan ansiosta osa nyt hoidettavasta liikenteestä, siis sanomista ja puheluista, ohjautuu Göteborgradioon, montako sähköttäjän paikkaa siellä varataan suomalaiselle rannikkoradiosähköttäjälle?

Merkitseekö pohjoismainen yhteistyö Eurooppaa kalliimpaa hintatasoa?

Rannikkoradiossa on vallinnut perinteisesti henki, että omista pidetään huolta niin hyvin kuin voidaan. Kenen etuja palvelee pyrkimys hoitaa helpoin ja kannattavin liikenne ulkomaisten asemien välityksellä?

Turvataanko rannikkoradioasemallemme pohjoismaisten järjestelmien käyttö työkaluna työkalujen joukossa ilman naapureilta kysyttäviä pelisääntöjä?

Oletetaanko, ettei satelliittiterminaalin hankkinut käytä enää lainkaan hf-yhteyksiä?

Suomalaisella rannikkoradioasemalla olisi mahdollisuus palvella myös ulkolaisia asiakkaita, jollei sitä hinnoitella muita kalliimmaksi. Eikö suomalaisen radioaseman valuuttatuloilla ole merkitystä?

Onko se käsitys väärä, että suomalainen rannikkoradio ei ole pelkkä kaupallinen toiminta, vaan tärkeä osa yhteyttä kotimaahan kotimaisilla kielillä tapahtuvine yhteydenottoineen olipa kyseessä yhteys kotiin taikka varustamoon, medical taikka tekninen pulma?

Miksi naapureista ei oteta oppia positiivisessa mielessä?

Keimolan kuulumisia

Feedback

Atle Rintalan pioneerityötä alusta alkaen seuranneena oli ilo lukea äänenkannattajasta palautetta (Meriturvallisuus tervanjuontiako? RS 5/81). Se oppi, minkä Herrön yhteyksistä vuosikymmen sitten voi siirtää sähköttäjillekin, on kuuntelemisen tärkeys, näin ne yhteydet syntyvät.

Kieltämättä kipparipuhelinlaivojen meriturvallisuus on paljon enemmän sattuman varassa, kantaahan sähköttäjän varalähetin valtameriolosuhteissa satoja, jopa tuhansia meripeninkulmia. Missä laivat ovat harvassa, ovat häiriötkin vähäiset. Täytyy vain toivoa, että Atlen terveiset menisivät perille myös isokenkäisemmille.

Radiomedical

Omalta valtameriseilaukseni ajalta samoin kuin rannikkoasemalla työskennellessäni kiinnittää huomiotani medical-palvelu, jonka puoleen jouduimme kääntymään monta kertaa. Kipparipuhelinlaivan tilanne on tässäkin huonompi, onhan puheasema kiinni yöllä 8 tuntia. Terveiseni tekniikalle olisikin lisätä OFJ:n hakija-automaatiikkaan puhepotit, jotka automaattisesti kuunneltaisiin määrätyt kerrat yön aikana.

Sinne merenkulun terveydenhuoltoa pohtiviin piireihin taas ehdottaisin hakemaan mallia Hollannista, eli perustamaan muutaman lääkärin täysin kolmekielinen ryhmä, joka hoitaisi kaikki medicaltapaukset seuran toiseen, ja joka tarvittaessa hankkisi neuvoja erikoislääkäreiltä, mutta joka olisi jonkinverran perehtynyt myös merenkulun olosuhteisiin, laiva-apteekin sisältöön jne. Kovin kankealta tuntuvat keskustelut usein, vaikka kuuluvuus on täysin tyydyttävä.

— • —

Etusija

Atlea kismittivät maanantaiaamun ja perjantai-iltapäivän privaattipuhelut. Kyllähän asia tietysti niin on, että ajankohta saattaa olla perhetilanteen selvittämiseksi huono monien ärtysten jonottajien kuunnellessa tarkkaavana.

Tälläkin palstalla on joskus arveltu varustamo- ja privaattiliikenteen olevan samanarvoista. Näin asia ei kuitenkaan ole, vaan radio-ohjesäännöstä löytyy pääpiirteittäin entisenlaiset etusijasäännökset. Sitä tässä toistamatta asiallisena sisältönä on kuitenkin se, että laivan "am-

mattiliikenne" lukee privaatin edellä. Rannikkoaseman operaattorilla on toisaalta velvoitteita myös hoitaa liikenne niin, että mahdollisimman monella on mahdollisuus saada tiedotuksensa hoidettua ja tämä kyllä useimmiten tarkoittaa sitä, että etusijasäännöksiä ei käytännössä kovin paljon käytetä. Useamman laivan jonossahan ei yleensä tiedetä minkälaisuista asioista jonottavalla on.

Käytännön radioliikenteessä olen laivalta käsin yleensä ilmoittautuessani kertonut varustamopuhelusta. Rannikkoasema ei yleensä silti anna sitä puhe-lua ensimmäiseksi, mutta tarjoaa usein rinnakkaistaajuusmahdollisuutta taikka toista bandia, joka käytännössä antaa varustamoliikenteelle etusijansa. Ainakin jos rannikkoaseman operaattori tuntee laivan joustavasti siirtyvän pyydetylle taajuusparille.

— • —

QTU

Raumalaiset toimivat kevätkaudella OIEI:ltä seuraavasti:
Ma 0640-0725 sekä 1110-1545
Ti 0640-0915
Ke 1215-1450 GMT/UTC

Ylimääräisen radiosähköttäjän toimen (V16 pl)

viransijaisuus ajalle 1.3.—30.9.1982

Kymen läänin poliisiradiokeskuksessa Kotkan poliisilaitoksessa haettavana 30 päivän kuluessa 8.1.1982 lukien.

Kymen lääninhallitukselle osoitetut hakemukset, joihin on liitettävä todistus II lk:n kansainvälisen radiosähköttäjätutkinnon suorittamisesta sekä virka-ym. todistukset, on toimitettava Kotkan poliisilaitokselle, os. PL 142, 48101 Kotka 10.

QRX maanantaina 1130 ja tiistaina 0830 GMT. Taajuus on 12429,2 ja lähetyksilajin kohdalla meikäläinen onkin jo pudonnut hieman kelkasta. On vähän niinkuin jakokulma piti koulussa kääntää nurinniskoin vanhempien hämäämiseksi, niin on lähetyksluokatkin muutettu vanvoille konkareille oudoksi. Vanhaan tapaan kuitenkin A3J.

— • —

Feedback, 2

Masa taisi laittaa ihan meikäläisen syötiksi kommentin Maritexin toimivuudesta. On vaan Masan tuttu puhunut hieman värikkäästi, eihän se systeemi olennaisesti eroa muista telex-systeemeistä. Tietysti, siellä missä Maritex kangertelee, eivät yhteydet helppoja ole muutenkaan, mutta vielä menee hitaalla käsिमorsella viesti sieltä, mistä ei telex pääse tahtiin. A1-lähetyks moduuloi aina sataan prosenttiin ja menee läpi monitieetenemisen kauista, vaikkakin hitaasti.

Kyllähän Maritex toimii, mutta ei sen kummemmin kuin muutenkaan telexjärjestelmät. Käyhän Masa vaikkapa yhtiösi Kemira-laivalla, niin näet kuinka systeemit pelaa. Hommassa on vähän sama maku kuin ruotsalaisten myymissä "sauna-aggregaateissa". Eli hommaamalla laivaaruuksinta tekniikkaa voi olla standby vaikka useamman radioaseman kanssa tarvitsematta tehdä muuta kuin kertoa mainituille asemille toimenpiteetään.

— • —

Laiva-antennit

Radioamatööri laskee usein tarkasti, mistä on halvin ottaa seuraavat desibelit. Lähettimen tehoa nostamalla tullaan nopeasti pisteeseen, jossa lisädesibelit saadaan antennijärjestelyin huomattavasti halvemmalla.

Laivakoon suuressa olisi usein tilaa suunta-antennillekin. Logperiodiset lienevät hyviä, mutta niitä ei kai ole tehty meriolosuhteisiin suurine tuulikuormineen. Sen sijaan yhden bandin ratkaisu olisi huomattavasti helpompikin, juuri näitähän on il-

massa tuhansittain ympäri maapalloa tuulisillakin seuduilla.

Euroopan liikenteen ulkopuolelle cross trade liikenteessä ei antennin suuntaus ole ongelma, tarvittavan laskelman osaa perämies tehdä vaikka päivittäin.

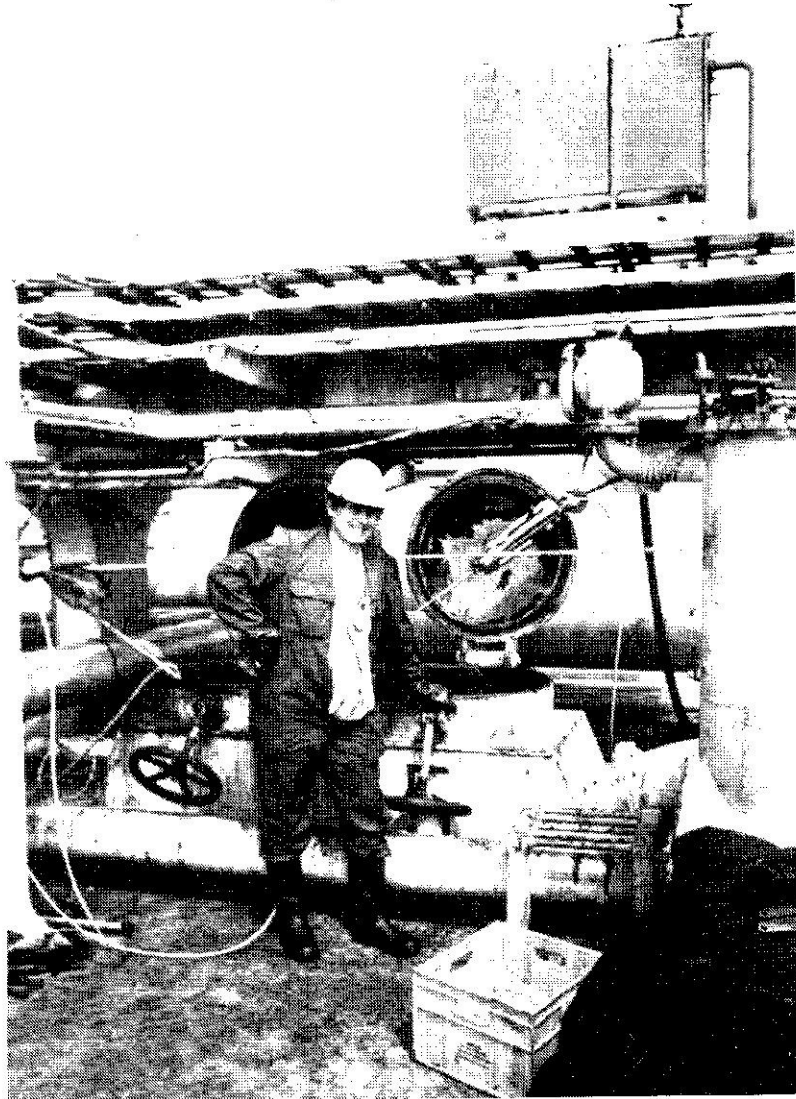
16 tai 22 MHz monobanderi ei maksa kovinkaan montaa varustamopuhelun hintaa. Koska näemme ensimmäisen sellaisen kokeilussa Nesteen tai Algotin

tankeissa? Ainakin vanhassa kunnan Enskerissä olisi komentosillan siivellä kummasti tilaa beamille.

— • —

Valoisaa kevättä kaikille toimittaa

Esko Aatos



Musta aukko — sieltä rannikkoasemakin saa katetuottonsa (EH).

MÖTESKALLELSE

Radiotelegrafisternas arbetslöshetskassa årsmöte hålls lördagen den 24 april 1982 med början kl. 15.30 i Byggmästarnas hus auditorium Fredriksgatan 51-53 i Helsingfors.

Vid mötet behandlas de i stadgarnas 24 § nämnda frågorna

Styrelsen

Kirjeenvaihtoa

PRC

Itämeren rannikkovaltioiden sopimuksen mukaisen Position Reporting System ilmoitusjärjestelyn tarkennukseksi Suomenlahden merivartioston ker-
santti Häggblom kertoi, että Suomen keskus päivystää ympäri vuorokauden. PRC-ilmoitukset, joita myös "SIMO"-viesteiksi kutsutaan, voidaan antaa suoraan puhelimitse tai teleksillä. Numerot ovat p. 90-161 2029 tai 90-161 2035 ja telex 124777.

Sähkeitse juttu kulkee normaalin sähkeen tapaan osoitteella PRC Finland. Koodisana BAREP tulee tekstin alkuun. Ilmoitus on aluksille maksuton. Puhelimitse ilmoitusta tehtäessä on hyvä mainita välittävälle asemalle, että kyseessä on PRC-ilmoitus eli "SIMO". Tällöin puhelu tulee kirjattua oikealla tavalla, eli alus ei joudu maksajan asemaan. Sähkeessä ja teleksissä koodisana ALFA — LIMA DEFICIENCIES voidaan korvata näiden alkukirjaimilla. BAREP kirjoitetaan

aina kokonaisuudessaan. Suomen keskukseseen jätetyt ilmoitukset välitetään sopimusmaiden vastaaviin keskuksiin pyytämättä. Ilmoitusmenet-
lyhän ei koske kaikkia aluksia, ainoastaan määrätyn kokoisia lastattuja aluksia, jotka kuljettavat erikseen määriteltyjä vaarallisia aineita. Aluksen päällikkö tuntee ilmoitusvelvollisuutensa mikäli sellainen on olemassa. Sähköttäjän tehtäväksi jää viestin lähetettävään asuun muotoilu tai vain puhelun yhdistäminen.

SUOMENLAHDEN MERIVARTIOSTON PRC-KAAVA SELITYKSINEEN

ALUSILMOITUS PUHELIMITSE

BAREP	koodisana
ALFA SIERRA PAPA	purjehdussuunnitelma
PAPA ROMEO	paikkailmoitus
CHARLIE ROMEO	muutosilmoitus
FOXTROT ROMEO	tuloi ilmoitus
BRAVO _____	nimi, tunnuskirjaimet
CARLIE _____ ZULU	kuukauden päivä + Greenwichin ajan tunnit ja minuutit (kuuden numeron ryhmä)
DELTA _____	lähtö- tai tulosataman nimi
ECHO _____ NORTH _____ EAST	neljän numeron ryhmät: pituus- ja leveysasteet sekä minuutit
FOXTROT _____	kulkusuunta, kolme numeroa
GOLF _____	nopeus, kaksi numeroa
HOTEL _____	reitti (esim WEST OF ÅLAND = Ahvenanmaan länsipuolitse)
INDIA _____	määräsatama ja arvioitu tuloaika (nimi + kuuden numeron ryhmä)
KILO _____	arvioitu seuraavan ilmoitusrajan ylitys (kuuden numeron ryhmä)
LIMA CARGO _____	lastin tyyppi ja määrä
LIMA DRAUGHT _____	max. syväys metreinä
LIMA PILOT _____	aluksessa on luotsi
LIMA DEFICIENCIES _____	aluksessa meriturvallisuuspuutteita (esim RADAR = tutka epä-kunnossa)

Telexistä

Telex touhu helpottui hetkeksi uuden automaatin tultua. Se oli hetken hurma. Nykyisin on tilanne ajoittain outo. Automaatilla ei pääse mukaan ei sitten millään bandilla. OFA vain huokuu hiljaisuutta. OFJ puolestaan kuuluu joka bandilla. Eikö Helsinki-radiossa ole mahdollista välittää kuin yksi telex kerrallaan? Onko mahdollista saada automaatti ilmoittamaan QRL, jos telex on käytössä muualla? Kivalta tuntuisi, jos olisi mahdollisuus suoraan kutsumiseen toisella bandilla, kun toinen on varattuna. Kun molemmat ovat varattuina, ihanteellista olisi vielä kolmaskin mahdollisuus vaikkapa 13/12. Juttu erikseen on maista laivalle päin. Olen antanut jaksot, joilla olen stand by. Hyvin harvaksen kuitenkin liikenne tulee koneeseen, joskus ei ollenkaan. Saatetaanpa kysyä olenko stand by millöin ja millä jaksoilla, vaikka juuri edellispäivänä olen asiasta ilmoitellut. Siispä toivomuslistalle uusia suoran kutsumisen mahdollisuuksia silloinkin, kun se ainoa on käytössä. Tuleva liikenne suoraan koneeseeni, mikäli muu liikenne sen sallii. Olen stand by ja kuuntelen listat.

Telexi kivaxi tavaxi

Arvostelu aloitetaan yleisen tavan mukaan kehumalla. Niinpä tässäkin on täysi aihe tunnustaa liiton johdon menestys jäsenten palkkaetujen hoidossa. Vastakirjaan vilkaisemalla voi kuka tahansa jäsen olla tyytyväinen ja päättää yhä edelleen äänestää ja kannattaa niitä päteviä miehiä ja naisia, jotka liiton hallituksessa ovat tämän saaneet aikaan.

Keitä muita sitäpaitsi voisi kaan äänestää? Hallituksen luottamustoimiin ei koskaan ole ollut tungosta. Tämä johtunee suureksi osaksi ammattikuntamme maailmanlaajuisesta, liikkuvasta työkentästä. Maissa olevien osalta täytyy olla muutenkin syytä siihen, ettei vaaleissamme aina ole ehdokkaita edes tarpeeksi. Tämä on tosi valitettavaa, pysyvänä ilmiönä se rajoittaa valinnan vapautta ja siis myös demokratian periaatteita. Onneksi ensi kevätkokouksen hallituksen vaaliin on uusien ehdokkaiden mukana tulut edes hieman valinnan varaa. Tämä antaa mahdollisuuden yrittää tehdä jotakin tiettyjen epäkohtien korjaamiseksi.

Alussa mainittu vastakirjasta näkyvä kirkas kuva himmenee huomattavasti, jos tarkastellaan muutakin kuin palkkaustilannetta. Jokaiselle kollegalle lienee selvää, mitä kansainvälisissä elimissä puuhataan radiosähköttäjäien toimenkuvan suhteen lähitulevaisuudessa. Liitto on jo 60-luvulla vastannut näihin jo silloin orastaneisiin suunnitelmiin ryhtymällä kehittämään ammattikunnan koulutusta nimenomaan teknillisten aineiden hyväksi. Tavoitteena on kouluttaa ammatti-ihminen, joka huoto- ja korjaustaitoisena kykenee tekemään pestauksensa mielekkääksi yhä useammalle työnantajalle. Nykyisten satamalaivojen sekä alati kohoavien korjaus- ja matkakustannusten valitessa ei luulisi tämän olevan mahdotonta. Käsittääkseni liiton johto on yksimielisesti tällaiset periaatteet koulutusohjelmaan-

sa hyväksynyt, mutta siitä huolimatta epäröivät ja vastustavat lausunnot eri osapuolilta vain jatkuvat.

On selvää, että vietäessä eteenpäin esim. koulutukseen liittyviä asioita, tarvitaan monien osapuolien myötävaikutusta. On myös selvää, ettei liian painostuksen käyttö näissä asioissa vie eteenpäin. On turha odottaa kannatusta eri osapuolilta, jos suhteet on muissa yhteyksissä revitty rikki. Yhteisymmärryksessä asioita on kehiteltävä ja yhteisymmärryksessä niistä on neuvoteltava niinkuin liiton syyskokouksen julkilausumassa sanotaan.

Tämä yhteisymmärrys kuitenkin rakoilee, vaikka periaatekysymyksistä ollaankin yhtä mieltä. Rauman suunnalle tulevat määrärahat ovat olleet jäissä jo vuosikausia, koska viranomaiset eivät ole selvillä liiton tavoitteista. Rauman oppilaitokselle rakennettavassa lisärakennuksessa radiosähköttäjäien koulutukseen varattuja lisätiloja on jopa supistettu. Tämä siksi, että luullaan liiton ajavan koulutusta Raumalta muualle. Pidän kyllä liiton toimintaa tai toimettemuuttoa tässä asiassa suurimmassa vastuussa siitä, että näin haitallisia käsityksiä pääsee syntymään. Kuitenkin liiton kokouksissa pidetyissä puheissa koulutuksen tärkeyttä korostetaan sekä puheenjohtajamme että STTK:n edustajan suulla.

Liiton johto kärsii luottamuspulasta hämmästyttävän yleisesti sekä jäsenkunnan keskuudessa että sen ulkopuolella. Helpoahan ei suhteiden rakentaminen kaikkiin osapuoliin ole, sillä näitä on melkoisesti: merenkulkuhallitus, posti- ja telehallitus, ammattikasvatushallitus, poliisihallinto, ilmatieteen laitos, VVM, kaksi laivanvarustajayhdistystä ja varsinaiset merenkulkijaliitot muutaman tärkeimmän mainitakseni. Liitolla on siis tärkeä ja viime aikoina yhä korostunut roolinsa yhteispelissä näiden

kaikkien kesken.

On suuri vahinko, että MYTE on hajonnut. Useiden jäsenten mukaan ei riitä, että hyvät suhteet ovat vain konepäällystön kanssa. Laivoissa ollaan useimmiten myös vertauskuvallisessa mielessä "samassa veneessä" ja odotetaan siis, että näin olisi laita liittotasollakin. Nimenomaan kansipäällystöön haluttaisiin paremmat suhteet, koska juuri siltä taholta saattaa tulla voimakkain vastustus esim. tutkanhuoltokysymyksiin, jos on tullakseen. Siinä jälleen on eräs puhdas neuvottelukysymys, jonka selvittelyssä eivät voimakeinot auta, eivätkä uhittelut. Tämän myöntäminen ei mielestäni ole "nynnyttelyä", vaan selvää tosiasioiden toteamista. Niiden huomioonottaminen on aina pelkästään eduksi asioiden — joskaan ei henkilökohtaisten ambitoiden — kehitylle.

Valitetaan myös sitä, että puheenjohtaja ei suo aikaa hallituksen kokouksissa keskustelulle ja asioihin tutustumiseen. Monet asiat menevät siis päätökseen "läpihuutojuttuina". Pahinta on, että näissä oloissa helposti syntyy sellainen käsitys, ettei demokratia pelaa.

Samanlaiseen lopputulokseen pääsee niistäkin kertomuksista, joiden mukaan lakon aikana tehtiin päätöksiä ilman päätösvaltaista määrää hallituksen jäseniä silloinkin, kun asian luonne olisi päätösvaltaista hallitusta edellyttänyt.

Entä sitten tuore tapaus Maarianhaminasta, jossa eräs jäsen toi esille Antti Härmän ehdokkuuden puheenjohtajaksi ensi kevätkokouksessa. Kuuleman mukaan vallan keskusjärjestön tukea käytettiin asianomaisen palauttamiseksi järjestykseen. Miksi ja millä perusteella?

Muutakin kuuluu, mutta tässä lienee tarpeeksi tällä paikalla ja tässä yhteydessä kertoamaan, että korjattavaa on. Tärkeintä on, että ne, jotka ovat huolestuneet tässä mainituista asioista,

varmistavat läsnäolonsa liiton kevätkokouksessa mieluummin henkilökohtaisesti tai ainakin valtakirjalla.

Kevätkokouksessa on nimittäin yhtenä työjärjestyksen kohtana liiton sääntöjen 23 §:n tulkinta. Tämä on se pykälä, jossa puhutaan mm. toiminnanjohtajasta. Uusimmassa sääntöjen painoksessa ei enää ole mukana toista momenttia, joka kuului: Liiton puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja eivät voi toimia liiton toiminnanjohtajana. Tämä oli selvä ja hyvä sääntö, jonka poistamiseen johtaneista syistä ja toimenpiteistä en kyselyistäni huolimatta ole saanut selvyttä.

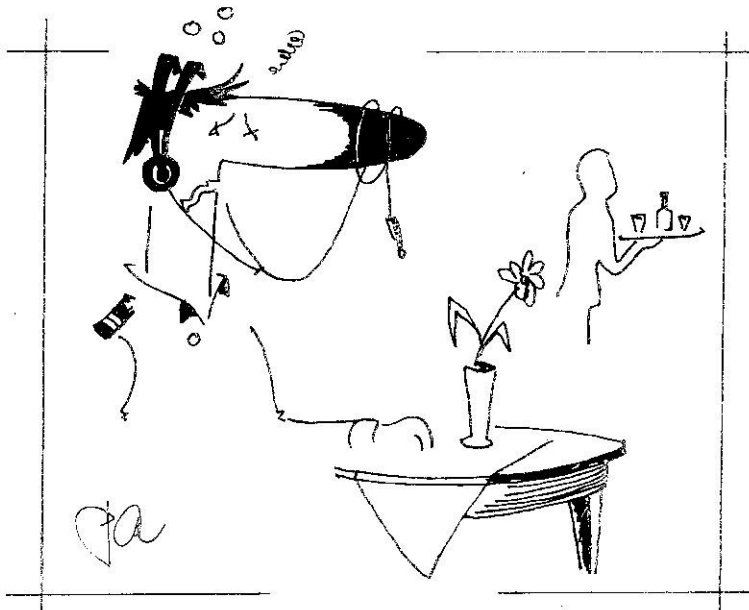
Koska nyt siis puheenjohtaja ja toiminnanjohtaja ovat yksi ja sama henkilö, seuraa siitä muiden lisäksi eräs vankka perustelu epäillä liiton johtoa liian diktatorisista ja epädemokraattisista ratkaisuista. On kerrassaan luonnotonta, että toiminnanjohtaja, jonka toimeksiantaja on hallitus, toimii juuri samaisen hallituksen puheenjohtajana. Päätös- ja toimeenpanovalta

yksissä käsissä on toki liikaa. Erikoisesti se on sitä silloin, kun aikaa syntyy epäilyksiä tämän yhdistelmän väärinkäytöstä.

Vankka käsitykseni on, että jos kevätkokous saa tämän asian kuntoon, niin eräs tärkeä syy liiton luottamuspuolaan poistuu. Mikäli kevätkokous päättää 23 §:n tulkinnasta siten, ettei päätös- ja toimeenpanovalta saa olla samalla henkilöllä, asettuvat asiat ja henkilöt ennen pitkää oikeille paikoilleen ja kaikki alkaa olla reilusti niinkuin pitääkin. Me todella tarvitsemme hyvät ja luottamukselliset suhteet kaikille tahoille.

Entä Heikki Santala? Minusta olisi vahinko, jos liitto ei voisi käyttää hänen tarmokkaita palveluksiaan hyväkseen. Heikki Santala toiminnanjohtajana, takanaan jäsenkunnan luottamus- ja nauttivat hallitus, meillä olisi asetelma, jota parempaa tuskin tässä tilanteessa voimme saada aikaan.

.....



— MINÄ VAIHDAN RAVINTOLAN!
EI TÄLLÄISESHÄ TALOSSA VOI OLLA.
ENSIN SAA KOLME TUNTIA ODOTAA TURHAAN
RYYPPYÄ JA SITEN VALOT RENKKAAVAT...

Tilapäisesti lomautetun laivahenkilökunnan katselmointi

Koska eräissä yhteyksissä on noussut esille kysymys laivahenkilökunnan pestauksista tapauksissa, joissa henkilökunta lomautetaan telakoinnin korjaus-, muutos- ja takuutöiden tms. vastaavien liikenteen keskeytysten ajaksi, ilmoittaa merenkulkuhallitus seuraavaa:

1. Merenkulkuhenkilöstö, niin kansi- kuin konepuolellakin, sekä muu sellainen henkilökunta, joille merenkulkuhallitus tietyn palveluskokemuksen ja koulutuksen perusteella myöntää pätevyyskirjan, tulee päästökatselmoida lomautuksen alkaessa ja jälleen ottokatselmoida lomautuksen päättyessä.

2. Sellaisen henkilökunnan osalta, joiden työkokemus ei ole edellytys minkään merenkulkuhallituksen myöntämän pätevyyskirjan saamiselle, ei päästö- ja ottokatselmusta ole tarpeen suorittaa lomautuksen yhteydessä merimieskatselmuksesta ja merimiesten luettelomisesta annetun lain (258/37) 1 §:n (15.6.45/547) 3. mom:iin perustuen edellytettynä, että työ-sopimus ei ole päättynyt tai purettu.

3. Koska merimieskatselmuksesta ja merimiesten luettelomisesta annetun lain täytäntöönpanosta annetun KTM:n päätöksen (385/37) 14 §:n 1 mom:iin mukaan yleiseen merimiesluetteloon on merkittävä tiedot merimiehen palveluksesta, tulee varustamon toimittaa nämä tiedot kohdassa 2. mainittujen henkilöiden osalta merenkulkuhallituksen merimiesrekisterille silloin kun lomautus henkilön kohdalla alkaa ja jälleen ilmoitus silloin kun lomautus henkilön kohdalta loppuu.

4. Mikäli 2. kohdassa mainitun henkilön kohdalla työsuhde päättyy lomautuksen aikana, tulee tällaisen henkilön päästökatselmuksella suorittaa normaalissa järjestyksessä.

Setelit 1.3.82

TES-rintamalla on justeerattava palkkataulukkoja 1.3.82. Yleiskorotuksena lisätään 2.6 % ja ansiokehitysluokkakorvaus 3.6 % sekä indeksiklausuulin tuoma 0.6 %. Markkamääräisiin lisiin samat korotukset paitsi vuorolisiin 10p/iltat. ja 20p/yöt. Radiovalvontalisästä käydään tätä kirjoittaessa vielä neuvotteluja. Luontaisetukorvaukset korotetaan 10 %:lla.

VES-kirjavuutta on kuoppakorotuksin pyritty vähentämään. Merivessin takautuvia korotuksia ovat toimirahoihin vaikuttava 12% samalla kun ne sidotaan V20 palkkausluokkaan ja maksetaan tietynä prosenttina tästä. Takautuvat luontaisetukorvaukset maksetaan kertakorvauksena 1.3 ja radiosähköttäjälle luokasta riippumatta maksetaan kuoppakorotuksena 1 palkkaluokka määräaikaissäänsä 5 vuoden palvelun jälkeen jäänmurtajalla.

PTHn väki saa kuoppakorotuksena 5 vuoden määräaikaissäänsä 2na palkkaluokkana. Tämän lisäksi radioasemien ja radio-osaston liikennetarkastajille maksetaan 1. lk:n radiosähköttäjän todistuksesta 1 palkkaluokka kuoppakorotuksena.

Meteon sähköttäjille määrävuosilisää 2 palkkalk 5 vuoden palvelun jälkeen. 4 sähköttäjää pääsee V18 entisen V17 jäädessä historiaan. Viestiohjaajan toinen määrävuosilisä maksetaan 10 palveluvuoden jälkeen.

Poliisin piirissä työskentelevät sähköttäjät saavat nyt myös toisen määrävuosilisänsä jo kymmenen palveluvuoden jälkeen.

Valtion virkamiehille tulee pekka-rahvoja vähintään 80 mk tai 2,45 % plus indeksikorotuksena 0,6 %. Iltat ja yötunnit tarkistetaan + 10p ja + 20p.

Suurista seteleistä ei ole kysymys, inflaatiohan laukkaa yhtä yllättävästi kuin pillastunut ravuri. Nettotulot kuitenkin saattavat tulla suuremmiksi kuin mitä edelläkuvatut korotukset edellyttäisivät. Se johtuu silloin vero-
taulukkojen nuorennusleikkauksesta — poistettiin viimevuotiset inflaatiorypyt. Ellei netto kasva sanottavasti on taasen verokarhu, etunimeltään progressio ahminut.

Keitä he ovat?

Vanhoja konkareita, muutamia mafiaan pyrkiviä uusia ja toistaiseksi olemattomiakin. Siis määräraikaan 30.11.81 hallituksen vaaliin ehdokkaiksi kelpaavia ja siihen suostuneita jäseniämme ovat:

Puheenjohtajaksi
Heikki Santala
Antti Härmä
Varapuheenjohtajaksi
Seppo Sihvonon
Laivoista
Guy Ekman
Jorma Heinonen
Kalevi Immonen
Pekka Mattinen
Heikki Riippa
Juhani Suckdorff
Juhani Tikkanen
Antero Zetterberg
Rannikkoradiosta
Harry Blomqvist
Ebba Hæggström
Jäänmurtajista
Osmo Kupela
Aarne Sihvo
Ilmatieteen laitos
Väinö Lappalainen
Pentti Marjakangas
Muut toimet
Harri Kajanus
Bertel Österlund

Poliisiradiosta ei tässä vaiheessa ole ehdokkaita. Niiden nimeäminen jää kevätkokoukseen.

Jos nimet ja niiden takana piilevät teot ovat nuorkipinöille outoja, siinä määrin että vaalilaiskuus iskee ottakaa selvää. Toimisto auttaa ja tässä muutamien esittely.

Antti Härmä

Seuraavassa esitän lyhyesti "mikä on miehiään"-kuvauksen itsestäni viimeisten parinkymmenen vuoden ajalta.

Vuodesta 1962 lähtien otin laivasähköttäjänä aktiivisesti osaa liiton toimintaan uskollisena kokouksissa kävijänä aina vuoteen 1972 saakka, jolloin valmistumisen yliopistolta päätti radiosähköttäjän urani. Siitä eteenpäin toimin MEPAn opintosihteerinä läheisessä yhteistyössä kaikkiin merialan järjestöihin vuoden 1979 kesään saakka, jolloin siirryin yksityisyrittäjäksi.

Liiton puheenjohtajaehdokkaaksi suostuin ensisijaisesti siksi, että demokratian pelisääntöjen mukaan tulisi mahdollisimman moneen liiton luottamustoimen vaaliin olla vähintään kaksi ehdokasta, jotta koko vaalitoimitus ylipäätään olisi mielekäs. Yleisenä periaatteena luottamustehtävän hoidolle asetan toimimisen jäsenistön eduksi jäsenistön ehdoilla eikä päinvastoin. Jos radiosähköttäjäläitössa on toimittu näin niin hyvä on, jos ei niin ... on ehkä vaihtoehtojen aika.

toimet ja tutkimukset

res.vänr. 1961

radiosähkö.tutk. 1962

yliopp.tutk. 1965

Finnlines 1965-1967

laivatoimet 11 laivaa yht. 5 1/2 vuotta 1962-1972

valtiot.kand. tutk. 1972

MEPA opintosiht. 1973-1979

Guy Ekman vuosimalli 1931 valmistui 1955. Ennen sitä vietti kouluvuotia Hangossa ja jälkeen sen seilannut syvillä vesillä.

lä ja ajoittain varustamon työhönnottajana EFFOAn palkkalistoilla.

Jorma Heinonen on seilannut vuodesta 1968, nykyisin Finlineseiläisenä.

Harri Kajanus — monitoimimies — syntyi 1938 joulukuussa ja jätti koulupenkin 1955. Ollut Ylessä, merellä 4 vuotta 60-luvulla, varapuheenjohtajana 76-78 sekä toiminut Mepan ja sen edeltäjäjärjestön pääsihteerinä toistakymmentä vuotta.



Antti Härmä

Jansson oikaisee

Pääjohtaja *Jan Erik Jansson* on huolestunut laivatonniston suhteellisen suuresta vuosikadosta. Koska laivat on rakennettu turvallisiksi ja niiden toimintakuntoa seurataan määrällä-
katsastuksilla ja niitä kuljettaa koulutettu pätevä henkilöstö on n. 0,3 %:n vuosittainen merionnettomuusluku hälyttävän korkea.

Komentissaan *E Suikin* pakinaan Jansson tähdentää käsittäneensä LARADin 10-vuotisjuhlapuheessaan meriturvallisuusongelmaikkua eikä suinkaan meriturvallisuutta laivarakennuksessa. Laivarakennuksessa näet on työturvallisuus etusijalla.

Jansson myös pahoittelee muuta kevytmielistä ja lausuntojaan väärentävää sitaattitekniikka lähdeviitteissä. No eihän

pakina ole tiedettä mutta tiedoksi tarkkasilmäisille mainittakoon, ettei Jansson ole verrannut meren turvallisuutta atomivoimalan päästöihin. Hän sivusi maan luonnollista säteilyä ja kosmista säteilyä huomauttaen ettei näiden ilmiöiden arvoja alentavia säteilymääriä atomivoimaloiden ympäristöstä (kuten muualtakaan) voi vaatia.

Kun vastoin tuotantoelämämme yleistä suhdannelaaksoa laivatelakkatoiminta maassamme nyt ponnistelee tilauskantansa kapasiteettikatkon tuottamien haasteiden parissa toivotan LARADille ja telakoille yleensä menestystä ja yhdyn Suikin julkilausumaan luottaen uusiin aluksiin tuotavien innovaatioiden edistävän turvallisuutta ja poissulkevan ns merionnettomuuksien todennäköisyyttä.

SVY:n mitalisade

Suomen Varustamoyhdistys jakoi kultamitalinsa mm. seuraaville ansioituneille radiosähkötäjille tunnustukseksi vähintään 25 vuoden palveluksesta Suomen kauppalaivastossa

<i>Viljo Hyvönen</i>	31v Etelä-Suomen Laiva Oy
<i>Esko Moilanen</i>	25v Neste Oy
<i>Taneli Nousiainen</i>	25v EFFOA
<i>Pauli Salonen</i>	26v EFFOA
<i>Rauno Suominen</i>	26v Vaasanlaivat Oy

SKL—FMBF

Suomen Konepäälystöliiton liittohallitus valitsi kokouksessaan 30.11.1981 liiton uudeksi toiminnanjohtajaksi ylikonemestari ins. Erkki Aurtovan, 39. Aurtova on ollut liiton palveluksessa vuodesta 1975 lähtien, ensin asiamiehenä ja vuodesta 1979 järjestösihteerinä.

Finlands Maskinbefälsförbunds förbundsstyrelse utsåg vid sitt möte den 30.11.1981 övermaskinmästare ing. Erkki Aurtova till förbundet nya verksamhetsledare. Aurtova har tjänstgjort vid förbundet från 1975, först som ombudsman och sedan 1979 som organisationssekreterare.

Laivatoimipaikat

Arnold lähetti keski-Euroopan pakkasesta laivatoimipaikat palstan yläpuolelle sopivan kuvan mukavine saatekirjeineen. Mutta voi kauhistus kun nykyhivio ajatteleva atk tuumi, että jos sisuskaluni eivät olisikaan oikein ohjelmoitu — enpäs reagoikaan nappiin laivatoimipaikat. En ainakaan nyt ehkäpä myöhemmin. Mutta koska Arnoldin kuvaa halusin käyttää on se murskaajakipinöitten listan yläpuolella.

MEPA

Merimiespalvelutoimiston (MEPA) uudeksi pääsihteeriksi on valittu merikapteeni Raimo Kantanen (31). Hän on toimiston toiminnanjohtajan varamies, osallistuu talouden ja hallinnon suunnitteluun sekä valvontaan ja vastaa palvelututkimusosaston toiminnasta.

Merikapteeni Kantanen on viikoksi palvellut perämiehenä jäänmurtaajalla.

Ruotsin Televerket

ilmoittaa vuodenvaihteen palveluparannuksistaan.

— anropa svensk kuststation i Östersjön på 2182

— endast vhf-taxa på gränsvåg (= SSB)

— nya trafiklistetider på telefoni

— wx & ice nu också på långvåg

Silläläilla. Meillä itsepäinen huhu pelottelee hinnankorotuksista (teleksillä). Mutta huhutkan elvät ole tiedottamista...

Huhu

Huhusta tosi. Eli se jokakesäisen. Taas tapahtuu. Mitä, missä, milloin — kas siinä tiedottamisen peruskivet. Pyramidin laeksiksi. No kesäpäivät. Missä? Radiosähkötäjäliitto pahasti jakautunut — voittaako sydyvest, Kultakivi vai peräti Pohjoisen itikat? Milloin? Viikko 25. Miksi? Koska se on osa koulutustoimintaamme, koska siellä käydään nokkakusot, koska sinne saa raahata perheensä ja ystävät ja koska päivillä on hauskaa! Joutokolla mukaan.

01.01.1982

Sisu:

Osmo Kupela
Göran Holmström

Urho:

Bo Långholm
Hannu Pennanen

Apu:

Jarmo Kankainen
Pertti Salomaa

Varma:

Aare Sihvo
Matti Salo

Tarmo:

Pentti Roiha
Juhani Syrjänen

Voima:

Pekka Asunta
Bjarne Rehn

Hanse:

Jouko Nuutinen
Tapio Lahtinen

Sampo:

Harri Pennanen
Matti Laaksonen

Murtaja:

Heikki Laitosalmi
Tero Kärkkäinen

Karhu:

Karl-Johan Sjösten
Pekka Ahola

212

SIHVONEN SEPPÖ
INKISTENT JP 2



ORZ? TELEX

ABUJA EXPRESS/OIPB	43701	KARA/OIDV	14069
ALTANO/OIDL	14061	KELO/OIDU	14070
AMANDA/OIOP	14071	KEMIRA/OINR	14057
APU/OHMP	14008	LITA/OIDM	14063
ATLANTIC			
STREAMER/OIPG	43610	MIRRABOOKA/OIKG	43062
BONNY/OGVE	14001	MURTAJA/OHLZ	14052
BORE KING/OIKP	14059	NESTEFIX/OIHL	14056
BORE QUEEN/OIKQ	14060	NESTEGAS/OICS	14055
BORE SEA/OIKA	14053	PAMELA/OIDS	14065
BORE SONG OIJZ	14054	PAMINA/OIDO	14066
CALDERETA/OIDP	14062	PAMPERO/OIDQ	14064
DAGNY/OGUF	14042	PAOLA/OIDH	14068
ENSKERI/OGWT	14003	PARITA/OIOT	14072
FANNY/OIEY	14021	PATRICIA/OIDR	14067
FINNARCTIS/OIGV	14030	PEGNY/OGWE	14006
FINN HAWK/OIPE	43784	POLLUX/OIHU	14077
FINNJET/OIHH	14036	SAMPO/OHMF	14058
FINNPOLARIS/OIGW	14031	SANNY/OGUE	14043
FINNROSE/OIPF	43783	SILJA STAR/OIGM	14037
FINNY/OIWZ	14023	SISU/OHWW	14038
HANSE/OHWN	14074	TIISKERI/OGWF	14002
JAARLI/OIJP	14049	URHO/OHMS	14022
JATULI/OIJR	14050	VARMA/OHMO	14009
JONNY/OIEE	14019	VIKLA/OIDE	14073
JURMO/OIJQ	14047	VOIMA/OHLW	14051

MARINE ELECTRONICS SERVICE

Startrading

Pohjoisranta 4 Norra Kajen
POB 179, SF-00171 Helsinki 17,
☎ 90-171 644 Telex 121489

— DECCA LAITTEIDEN HUOLTOA —

Huollamme ja korjaamme laivojen
radiot, tutkat ja kompassit.
Teemme myös sähköalan korjaustöitä.

KOTKAN SÄHKÖPAJA OY

Kotka, Rautatienk. 4, puh. 12 417 ja 12 418
joht. 15 155

Työajan jälkeen:
Radio- ja tutkakorjaukset 14 827
sähkö 88 939
sekä 14 875