

ENGLISH SECTION

The editorial of this issue deals with the problem of men deserting the seafaring life, which trend is noticeable also in Finnish merchant service. The article wants to point out that this deserting movement is not a problem of the shipowners but of the State. Every year the necessary number of new men is schooled by the State, and each year an equal number of men return from the sea to stay on land without having been trained for another occupation and facing the difficulty of adapting themselves to a life ashore. Schooling and re-schooling of men returning from the sea and their adaptation is being paid for at public expense. A strong appeal is made in the article to investigate the disadvantages in connection with shiporganization and the special problems of seamen. The matter is of importance, not only because of the money involved, but also for strictly human reasons, as the destiny of thousands of people is to be considered.

— Activities of the Union

The Union has made an agreement with Aero Oy about working conditions for air-radio officers. This agreement is in force till December 31st, 1968.

The Board of Navigation of Finland has invited the opinion of the Union concerning an application from a shipowner for dispensance from the obligation of keeping radio telegraph installations in two 1716 brt ships now being built. The Union took a rejecting stand to the granting of the dispensance, as it was considered to violate the international agreements of safe of life at sea, as well as to underestimate safety viewpoints. The Board of Navigation granted the shipowner's permission to equip the ships only with a radio telephone installation, but under the important condition

TEKNIKKAA ILMAN SANOJA, PIIRROKSIA JA SANOJA

Tässä lehdessä on myös teknillinen artikkeli. Sen laatu ei ole tyhjää parempi, mutta ei se vaatinut paljon palstatilaakaan. Ytimekäs otsikko puhuu puolestaan. Sen sanoma on ankaran velvoittava: Ammattimme on kehittynyt oudosti paperin mukaiseksi. Sen tulevaisuus on kuitenkin teknikkassa eikä paperissa. Vain tekniikkaan meidät on myös koulutettu. Vaikka se onkin ollut ehkä vähäistä, niin täytyy muistaa että se kelpaa mainiosti teoreettiseksi pohjaksi myöhempää itseopiskelua varten. Nostakaamme hattua niille monille vanhemmille radiosähköttäjille, jotka lähtivät merelle vieläkin alkeellisemmän koulutuksen varassa kidekoneitten aikakaudella ja jotka tähän päivään saakka ovat pitäneet itsensä ajan tasalla teknikkassa. Monet heistä toimivat laivaradiosähköttäjinä edelleen ja tuntevat nyt tutkat ja transistorit.

Onko tilanne käynyt niin nurinkuriseksi, ettei tämän päivän radiosähköttäjä jaksa paperitoiltaan enää tekniikkaa seurata? Se on alaspäin menoa, eihän mikään pysy elämässä paikallaan.

Jos veljeskunnassamme vielä löytyy tekniikan parissa viihtyviä aivoja, niin tulkoott niiden tuotto ammattimme tulevaisuuden hyväksi tämän lehden palstoille. Hienouksia tässä ei suuremmin kaivata. Niiden harrastajat ostavat mielellään hyttiinsä alan kirjallisuutta ja hoitavat asiansa hyvin. Huoli on lähinnä tekniikan kärryiltä paperikoriin tipahtaneista veljistämme, ja lähtökohdaksi sopisi Ohmin laki. Siitä olisi sitten hyvä edetä artikkelisarjalla kohti telstar-tietoyhteysjärjestelmiä, joiden hienoudet sisältyvät lähitulevaisuudessa pätevyysvaatimuksiimme.

Rahallinen palkkio kirjoituksista on aivan niellinen, mutta aate maksaa ja antaa paljon —

P. S. Ellei tällaisia artikkeleita ala kuulua, katsoo toimittaja asian omakseen ja lukijakunta arvaa, miten siinä sitten käy maineellemme. Hän muuten istuu em. paperikorissa, joka on täynnä susia yri-tyksiä, ja lähettää wp:lle kunnioittavia terveisiä.

that the loadline of the ships should be changed at the same time. This means the decreasing of the loading capacity by 130 dwt and the brutto tonnage to 1599 brt.

Suomen Radiosähköttäjiliitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, Helsinki 15
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

Tarmo Nuotio
Olarinmäki A 1, Matinkylä, puh. 426 211

Varapuheenjohtaja:

A. Sinkkonen

Hallituksen jäsenet:

E. Koivisto, A. Helin, V. Jyvä

Hallituksen varajäsenet:

E. Hallamaa, P. Mervi, E. Tanskanen

B. Westren-Doll, P. Siili

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja: P. Siili, Ida Aalbergintie 3
B 11, Helsinki 40, puh. 478 869.

Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 653 381

Ilmoitushinnat v. 1966

	kerta-	
	ilmoitus	
Etusivu ja 1/1-sivu	140.—	10 %:n
1/2-sivu	80.—	alennus
1/4-sivu	45.—	vuosi-il-
1/8-sivu	25.—	moittajille

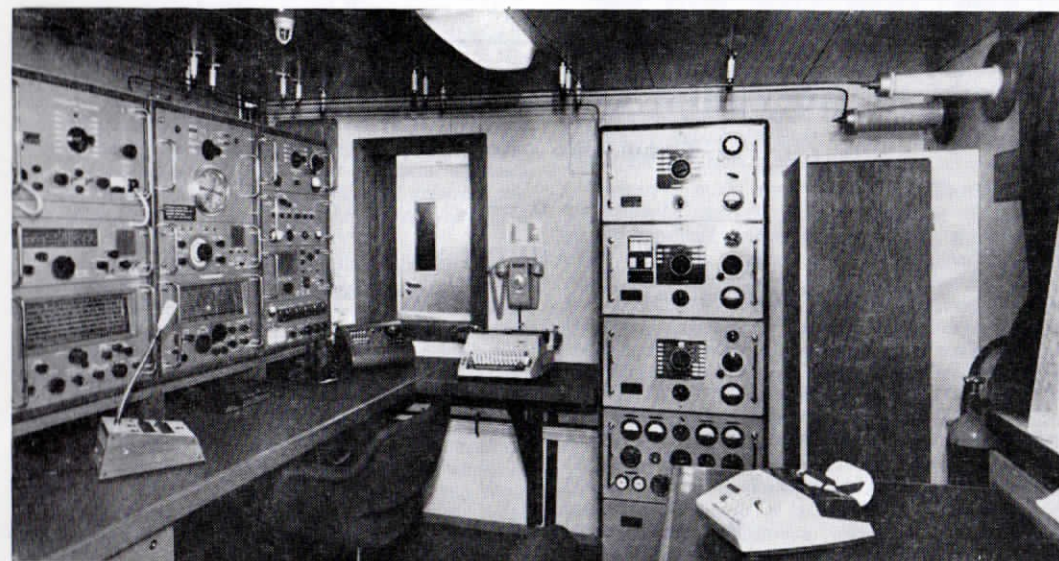
Ilmoitusten oltava toimituksen käytettävissä 2 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä eli tammii-, maalii-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuun lopun mennessä.

Tilaushinta mk 8.— vuodelta; irtonumero 1:50

Radio- SÄHKÖTTÄJÄ



Elektromekan



M/s Finnhansan radioasema

Startrading oy-ab **ST**

☎ 63 45 19, 65 35 90 - FABIANINKATU 5, HELSINKI → STARTRADING



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

Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskuskatu 9
Puh. 12 417, klo 17 jälkeen 12 418

Suoritamme sähkö-, merenkulku- ja
radiolaitteiden asennus-, korjaus- ja
huoltotöitä sekä laadimme asennus-
suunnitelmia maa- ja laiva-asennuksia
varten

Turun Asennuspaja

Kristiinankatu 4, Turku
Puhelin 18 294 tai 20 052

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 26, puh. 13 770

Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto

OY THOMBROKERS AB

Shipbrokers - Chartering agents -
Shipowners
Et. Esplanadikatu 18, Helsinki
Telephone 61 211
Telex 12-544, 12-644
Telegrams: "thombro"

Ab Paulin Chartering Oy & Co

Komm.yhtiö - Kom.bolag

— o —

NAUVO

Puh. Hangslax
67 ja 68

Sähke: Paulins
Telex: 62—227

Rederiaktiebolaget Asta

MARIEHAMN
Telefon 12 025
Telex 63-14

Radiosähköttäjä

N:o 2 1966 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
Huhtikuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., Hsk
17. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja P. Siili
("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

Mereltäpako maksetaan julkisista varoista

Nelisenkymmentä nuorta radiosähköttäjää lähtee jälleen tänä kesänä merelle. Liitto on toivottanut heidät tervetulleiksi ammattikuntaan ja tehnyt selkoa heidän oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan laivassa. Velvollisuuksien vaakakuppi on virallisesti tasan oikeuksien kanssa silloin, kun työehtosopimus on saatettu voimaan, mutta valitettavasti näiden kysymysten selostaminen ei ole ollut aivan mieluista kerrottavaa. Onhan liiton nimittäin ollut pakko tehdä uusille jäsenilleen selväksi, ettei heidän työnsä laivassa ole sitä mihin heidät on koulutettu, vaan myös kaikkea mahdollista muuta. Mahdollisimman positiivisessa hengessä pidettynäkin tämä tilaisuus tuottaa nuorelle radiosähköttäjälle pettymyksen ja hän lähtee merelle pelonsekaisin tuntein kokeilemaan, millainen epävirallisten lisävelvollisuuksien kuorma hänen vastattavakseen asetetaan siinä laivassa, jonka omaksi hän nyt antautuu. Se onkin ratkaisevaa. Siitä riippuu osaltaan hänen viihtyvyytensä laivassa. Ei sitä määrää töiden paljous, vaan velvollisuuksien ja organisaation sekavuus.

Valtio on jälleen pitänyt kurssin ja tuottanut varustamoille pienipalkkaisia, innostuneita radiosähköttäjiä vanhempien tilalle — ja laivat seilaavat tämänkin vuoden heinäkuussa. Kyseessä näyttäisi puusta katsoen olevan vain vuoden koulutusmääräraha, kurssilaisten opintomaksut ja varustamoiden sievoinen säästö. Raha ratkaisee ihmiskohdaloita tässä tapauksessa valitettavan lyhyellä tähtäimellä. Merenkulkijajärjestöt edustavat ihmisiä ja joutuvat laatimaan ohjelmansa osittain ihmisiään mittaisiksi. Tällöin tulee esille seikkoja, jotka tuottavat rahamaailmalle paljon häpeää. Se ratkoo asiat oman kuppikuntansa hyväksi yhteiskunnan kustannuksella.

Hyvän peruskoulutuksen saaneelle nuorelle on annettu armeijassa innostavat sysäys ja alkeisopetus ammattiin, joka on ollut omiaan vetämään hänet jatko-opintoihin radiosähköttäjäkurssille. Radio, elektroniikka, tietoyhteydet ja tiedot kiinnostavat virkeätä nuorta "himotitaria". Koulun päätyttyä alkaa kuitenkin kuulua outoja huhuja: "Koulutus ei käsitä kuin heikosti ammatin virallisen puolen, varsinaiset tehtävät eivät liity ra-

dioon ja elektroniikkaan... Opetelkaa ne sitten itse laivassa, niin osaatte ne — ainakin siinä laivassa — jo ehkä parin vuoden kuluttua, jos vielä silloin satutte seilaamaan... Teidät arvostetaan kuitenkin laivassa sen mukaan, kuinka näppärästi osaatte korjata tutkan ja kapteenin vastaanottimen ja kuinka altis olette välittämään henkilökunnalle uutisia maailman tapahtumista... Varsinaisia töitä, konttoritehtäviä, pidetään tilapäisinä kerta-suorituksina..."

Nämä virkeät tietoyhteysmiehet menevät keskelele tietämättömyyttä, jolle heidän eivät ehdi aikaansa uhraamaan. Huono organisaatio on heidän suurin huolensa ja he laskevat rahaa — rahan vuoksi. Olisi kiinnostavaa tutkia, kuinka paljon ihmiskohdaloita ratkotaan näin lyhytnäköisesti maassamme. Radiosähköttäjäien tapaus on ainakin yleis-tettävissä kaikkiin merenkulkijoihin.

Kysymys, mitä mereltäpako todellisuudessa yhteiskunnalle maksaa, on varustamoille täysin outo ja valtiovalalle vähäpätöinen. Varustamoitten taholla on kyllä oivallettu, ettei merenkulkijan ammatti saisi muodostua läpikulkummatiksi silloin, kun vilkkaassa meriliikenteessä tarvitaan yhä kiipeämmiin henkisesti tasapainoisia, kokeneita ammattimiehiä, mutta huoli kohdistuu vain kalliisiin laivoihin ja autolauttoihin. Myös valtion riski valtakunnan elinhermon, ulkomaankaupan suhteen lie-nee vaikeasti määriteltävissä mereltäpakoa mitta-puuna käyttäen. Yhdellä hoitamattomalla ammattialalla on kuitenkin lukemattomia haitallisia vaikutuksia koko yhteiskuntaan. Nuorta vireätä elinvoimaa tukahdutetaan ja tylsistytetään merellä ja sieltä palaa yhteiskuntaan joka vuosi tuhatpäinen joukko hämilleen saatettuja ihmisiä, joita yhteiskunta vielä syrjii kirjavan menneisyyden vuoksi. Eikä aivan suotta, sillä ei tämä joukko enää itse-kään usko maan valioihin kuuluvansa, kuten lähtiessään. Se on jälkeenyäännyt, ammattitaidoton ja pettynyt ihmisryhmä, jolta yhteiskunta ei voi odottaa enää täyttä suorituskykyä. Se on kallista suoneniskua köyhälle maalle.

Kun koulutukseen uhrataan niinkin paljon kuin nykyisin, olisi alettava ruotia myös niitä laivan or-

ganisaatioon liittyviä epäkohtia, jotka mereltäpaon aiheuttavat. Ei sitä ratkaista yhden eikä kolmen vuoden työehtosopimuksilla, vaikka puoli kansaa olisi koulutettu päteviksi merimiehiksi. Sitä ei ratkaista myöskään suorasukaisilla haastattelututkimuksilla, sillä ongelman ydin on merimiehille enimmäkseen tiedostamaton. Asiaa voi päästä paljon lähemmäksi pelkästään ajattelemalla, miten syrjäytetyksi tietoyhteyksien aikakauden ihminen tuntee itsensä joutuessaan vuosikausiksi yhteiskunnan ulkopuolelle ilman uutisia ja päivittäisiä sanomalehtiä. Todella kiitollisiksi tutkimuksen lähtökohdiksi sopisivat myös seuraavat kolme kysymystä: Kuinka moni merimies pitää mahdollisena toteuttaa ihmiselle luonnollisen pesimisviettinsä nykyisten vuosilomien puitteissa? Kuinka moni heistä uskoo elävänsä eläkeikään saakka? Moniko merimies tuntee osaavansa luontevasti keskustella maaihminen kanssa ja löytyykö yhteisiä puheenaiheita? Tiedostamattomia ongelmia on lisäksi paljon. Vasta niiden paljastaminen voi valaista mereltäpaon perussyitä. Nämäkin ammatit voidaan kehittää sellaisiksi, että ihminen mielellään ottaa merenkulun elämäntyöksi. Sellainen vaatimus on jo puhtaasti inhimilliseltä kannalta oikeutettu nykyisellä erikoistumisen aikakaudella. Sananparteen "merimies on erimies" sisältyy kaksi merkittävää totuutta: Ensinnäkin se kuvastaa positiivista ammattilypeyttä, jolle olisi hyvä rakentaa, ja toiseksi se tekee selväksi, etteivät häneen sovellu samat normit kuin maamiehillein.

Laivan sisäinen organisaatio kaipaa kuitenkin eniten selvitystä. Malliksi sopisi paremman puutteessa vaikkapa nykyaikainen likeyritys. Olisi määriteltävä laivan kokonaistehtävä, osatehtävät ja myös täysin tekemättömät, kokonaistehtävän ja yhteiskunnan kannalta välttämättömät työt. Sen jälkeen tehtävät olisi jaettava likeyrityksen mallin mukaan ns. hoitoihin eli tutkittava, mitä kukin soveltuu koulutuksensa vuoksi parhaiten hoitamaan ja haettava tarvittaessa maista vaikkapa entinen merimies hoitamaan tekemättä jääviä töitä. Ei nykyaikaisessa laivassa riitä kärkeä kolmijako kansi-, kone- ja talousosastoon. Tehtäviä on tullut lisää ja niille kaikille ei ole laivassa suorittajaa. Osa tehtävistä on siroteltu hätäratkaisuihin eri henkilöille tai jaettu monelle. Lopputulokset on sekasorto, jossa mikään ei kuulu kenellekään, ellei päällikkö erikseen määrää. Ristiriitoja syntyy ja niitä on omiaan kärjistämään yleinen irtonaisuuden tunne, joka pääasiassa johtuu kaikkien kontaktien puuttumisesta yhteiskuntaan. Kun näkee tuollaisen ristiriidan purkautumisen luonnottomaan vastakirjanhittelyyn, tajuaa väkevästi etenkin sivistyksellisten kontaktien puutteen.

Maaläpako on massailmiö. Se kelpaa poliittisen valtaistelun välineeksi ja johtaa kehitysaluelakeihin, mutta pienet, poliittiselta väriiltään epäillyt ihmisryhmät eivät kiinnosta valtiotavallasta taistelevia. Mereltäpako maksetaan silmät ummessa vuosi kerrallaan julkisista varoista. Jo sen pitäisi riittää aiheeksi pintaa syvemmälle ulottuvan tutkimuksen suorittamiseen. Ellei raha anna aihetta muuhun kuin asian pintapuoliseen toteamiseen ja yhden vuoden ratkaisuihin, on toki vakavampaakin syytä: kysymyksessä on tuhansia ihmiskohtaloita.

SPARKS BY SPARKS

Kiitämme osaltamme Arvi Sinkkosta pitkäaikaisesta, taitavasta ja tunnollisesta uurastuksestaan lehtemme päätoimittajana. Kiitämme häntä miellyttävästä yhteistyöstä ja toivotamme hänelle kestäväää terveyttä sekä menestystä kaikissa toimituksissaan ja tehtävissään. Samanaikaisesti toivotamme uuden toimittajan tervetulleeksi näyttämölle. Olemme varma, että toimitustehdävät siirtyivät uusiin taitaviin käsiin. Kädet taitavat paljon, kun mieli tehtävään on altis. Mutta, uuden toimittajan omiin sanoihin viitaten — alttiutta tarvitaan jäsenistönkin taholta. Yhdyn käsitykseen, että monen monia kirjoittajakykyjä piileksii keskuudessamme niin maalla kuin merelläkin. Heidän tulisi kohentautua ja marssia lehtemme palstoille. Jollei muuten, niin harrastuksen vuoksi. Hyvä, hyödyllinen harrastus tuo mukanaan selkeää ajattelua sekä synnyttää ideoitakin. Toden totta, Veljet, pois turha ujous ja kirjoittakaa. Älkäämme vaipuko oloneuvoksen olotilaan, vaan pitäkäämme yhteinen hiilemme hehkuvana. Maailma varmasti on olisi paljon paitsi, jollei siinä aina väliin kipinöisi.

Liittomme äskeisessä vuosikokouksessa tehtiin jäsenmaksurästien perinnän suhteen varsin radikaalinen päätös. Rästiläiset tietystikin hieman säikähtivät päätöksen tiimalta, mutta sen tarpeessa he ovat olleetkin. Toivottavasti säikähdys herättää heidät paikkaamaan oman maineensa ja liittomme kassan. Mitkään velvollisuudet tässä ankarassa maailmassa eivät ole yksipuoliset, ja vähiten ne ovat sitä ammattiyhdistystyössä. Jäsenmaksujen säännöllinen suorittaminen on jäsenen ensimmäinen ja tinkiäntön velvollisuus yhdistystään kohtaan. Se, ettei tätä meidän keskuudessamme ole täysin oivallettu, on ollut sekä ällistyttävää että murheellista. Tai, olisi kohan asia siten, että vaikka monessa tapauksessa onkin oivallettu, ei ole yksinkertaisesti välitetty velvollisuuden täyttämistä? Jos siten olisi, olisi asian tila vieläkin surkeampi. No, olipa kuinka hyvänsä, rästiläisten on nyt vihdoinkin havahduttava ankaaraan todellisuuteen ja ryhdyttävä suorittamaan kunniavelkojaan. Sellaisenkin seikan, että jäsen velallisenä ollessaan on myöskin kansalaisluottamusta paitsi, luulisi jokaista kunnan Titaria sekä hävetävän että sieppaavan. — Nukkuva jäsen on aina harmillinen ja hyödytön, mutta äänioikeutta vailla oleva on kivinä kintuissa muille. Vuosikokouksen yhteydessä toimeenpantu jäsenäänestys antoi eteemme murheellisen kuvan: Nukkuvien, taikka muuten mykkien ryhmä on suurin. Varmaa on, että sitä mukaa kuin jäsenmaksurästit maksetaan ja ryhdytään edessä olevien maksujen säännölliseen suoritukseen, äänestysprosentti keskuudessamme nousee. Yhtä viireyttä seuraa toinen ja kolmaskin.

Työttömyyskassan perustamisajatus on tietystikin hyvä ja hyväksyttävä, mutta tuumaa ei hyödytä toteuttaa niin kauan kuin jäsenmaksuvelvollisuus laiminlyödään. Mitään uutta maksurasitusta ei voida maksaville jäsenille säilyttää ennenkuin on saatu helpotus entisistä. Varteenotettava oli crään laivasähkötäjän lausahdus, että varmasti jäsenmaksuvelvollisuuttaan laiminlyövät veikot olisivat

ensimmäisinä käyttämässä työttömyyskassan avustuksia hyväkseen. Tämä mielipide kätkee piiriinsä vakavan ja ajateltavan mahdollisuuden, minkä toteutuminen on yritettävä ajoissa estää. Jokatapauksessa ikävää, ettei rahkeisammme ole toistaiseksi varaa työttömyyskassaa perustaa.

"Old Timer'in" taannoiseen artikkeliin haluamme lyhyesti puuttua. Totta on, että laivojen päälliköissä yhäkin löytyy yksilöitä, jotka ikäänkuin jonkinlaisesta periaatteesta suhtautuvat penseästi meikäläisiin. Tällainen homeenkarvainen piirre havaitaan useimmiten niinkutsutuissa vanhoissa merikarhuissa. Kuitenkin, heidän suhtautumisensa osittain käsittääkin, tai — me käsitämme sen. Olemmehan itsekkin kolmikymmenluvun miehiä, aloitimme merellisen uramme samoihin aikoihin kuin nämä tämän päivän salongissa asustavat Karhut. Tuohon vanhaan, hyvään aikaan titaroimme eetteriin Marconin ja Telefundenin kipinälahettimilla ja kuuntelimme vastaääniä suorilla paristovastaanottimilla. Ja mikä aina muistettavinta, mitkään "välttämättömissä kirjoitustehtävissä avustamiset" eivät niskojamme rasittaneet. Niinpä herrat päälliköt tottuivatkin pitämään meikäläistä täysin turhanpäiväisenä oliona laivassaan. Turvallisuusnäkökohdille ei siihen aikaan osoitettu mainittavaa huomiota, ei senkään vertaa kuin tänään. Ja otteilihan lyhytaaltotyöskentelykin silloin ensimmäisiä hapa-roivia askeleita. Well, nämä vanhan, hyvän ajan aikaiset käsitykset näkyvät vielä tänäkin päivänä rasittavan joitakin alusten päälliköitä. He eivät ole kyenneet seuraamaan ajan mukana, eivät ole

pysyneet tukevasti kehityksen kelkassa. Vaikuttaa väliin suorastaan käsittämättömältä, etteivät jotkut päälliköistä näytä uskonan silmiensä edessä olevia tosiasioita. Vaikka he näkevät ja tietävät sähköttäjensä työmäärän ja alati toistuvat hankaludet, he eivät asiaa usko. Eivät usko omia silmiään ja korviaan. Ja se tuntuu lievästikin sanottuna — uskomattomalta. Mutta, kuten eräs hyvä merimies-toverimme ilmiötä pohdittuamme lausahti: Aika heidätkin kerran jättää —. Totta tosiaan, niin tekee. — Emmekä saa unohtaa, että yhä useammat uuden polven miehet valtaavat sijan salongissa ja komentosillalla. Uudet, ennakkoluulottomat sekä riittävän valistuneet miehet, jotka antavat jopa iäkkäälle Titarille tälle kuuluvan arvon. Nämä miehet pystyvät ilahduttavan monessa tapauksessa senlaatuiseen itsenäiseen ajatteluun ja toimintaan, mikä mainiosti soveltuu puhtaasti merituulen kumppaniksi. Jos varustamon suoista yritetäänkin yhäkin puhalttaa ummehtunutta ilmaa merenkulkijan perään, ei se enää tähän vaikuta — itsenäiseen, omilakin aivoillaan ajattelevaan mieheen. Se aika vielä koittaa, jona sähköttäjääkin praktiikkansa, pätevytensä ja ikänsäkin perusteella arvostetaan.

Mutta, Old Timer. — Jätä vermutti oloihinsa meressä ollessasi. Eihän sen nauttiminen edes ruokaryypynä ole sen enempää suositeltavaa kuin tarpeellistakaan. Yrittäkäämme osaltamme täyttää velvollisuutemme, vaikka se työläältä tuntuisikin. Vasta sitten, omat velvollisuutemme täytettyämme, meillä on syytä ja oikeuskin odottaa asiallista ja korrektia suhtautumista vastapuolen taholta.

YLIMÄÄRÄISEN PALKANKOROTUKSEN

hankkivat ne merenkulkijat, jotka tallettavat valuuttatilille. Vähintään DM 5.500:— (n. Smk 4.420:—) talletuksista erikoisetu. Ottakaa nopeasti yhteyttä satamissa toimiviin asiamiehiimme tai suoraan konttoriimme. Huom! Ruotsalaisissa aluksissa palvelevat saavat saman edun, mutta asian teknillistä järjestelyä varten on pyydetty ohjeita suoraan yhtiöltämme.

OY SEA-IMPORT AB

Et.Esplanaadikatu 24 A, Helsinki 13

P. 640 337

PARI SANAA VANHOILLE

Joka kevät lähtee maailman merille joukko uusia ammattiveljiä. Pelokkaina nämä monien uusien asioiden ristituleen joutuneet nuoret sitten yrittävät ensi yhteyksiään radiolla. Harvoin tuo touhu käy käytännössä yhtä vaivattomasti kuin kursseilla harjoituksissa leikkiasemien kanssa leikkilyhteyksillä.

Entä miten me vanhat autamme vasta-alkajaa vaikeuksien sattuessa? Vai yritämmekö auttaa olentakaan?

Usein saa kuulla parin aseman kesken loputtomalta tuntuva jankkaamista ja hankkäämistä. Selvästi huomaa että toisena osapuolena on vasta-alkaja ja toisena vanha tekijä. Kun aikansa tuota kuuntelee, tekee mieli viskata sotkujen syy pikemminkin tuon vanhan niskaan yksinomaan siitä syystä, ettei hän osaa yhtään joustaa tottumuksistaan — tai yrittäessään esittää asiansa selvemmin tulee tahtomattaan mutkistelleeksi asian.

Karkeimpia virheitä vanhan taholta on, ettei tiedä mitä merkitsevät sellaiset lyhenteet kuin QRS ja QSZ. Monesti vastapuoli on useaan kertaan pyytänyt hitaampaa tahtia ja sanojen toistoa, ilman että sillä on mitään vaikutusta vanhan korvaan, — saattaapa tahti tulla vain entistä kiukkuisemmaksi.

Entä sitten himokkaat bugin käyttäjät? He eivät hevillä tuosta rakkaasta vehkeestään luovu. Mutta kokeilkaa nyt toki vasta-alkajan avuksi antaa sellaisia morsemerkkejä, missä viivan pituus on kolme kertaa pisteen mitta. Juuri tuota ideaalista morse-rytmää yritetään kursseilla iskeä kalloon, ja kokonaisen lukuvuoden päivästä päivään tuota tasatahtia jatkaen on lopulta hankittu hermoroitoihin ne refleksit, joiden avulla käsi pyöräyttää kunkin merkin jälkeen oikean kirjaimen riittävän nopeassa tahdissa. Mutta nuo refleksit eivät toimi kelvollisesti — jos ollenkaan — sellaisille merkeille, joissa viivat ovat esim. seitsemän kertaa pistettä pittemät. Kun vanha ei saa tällaisilla merkeillä it-

seään toiselle ilmaistuksi, hän ehkä auttaa nuorta virkaveljeään hidastamalla tahtia siten, että viivat ovat hyvässä lykyssä seitsemäntoista kertaa pisteen mittaiset! Silloin tuo nuori vastapeluri on jo heittänyt kynän pöydälle ja ryhtynyt itkemään. Alkuun hän oli ehkä kirjoittanut vanhan antamat A-kirjaimet vuoroin tuplavilleksi vuoroin jussiksi, nyt hän saa niistä enää hirveän pitkiä ykkösiä ja manaa sitä, että kaveri antaa viivat niin yhteen, ettei katkoja kuule lainkaan.

Vasta-alkajan vaikeudet eivät tule niin helposti esiin sanoman annossa kuin vapaasti annetussa SVC-tarinassa. Joskus saattaa todella olla apua asian toistamisesta erilaista ilmaisua käyttäen, mutta joskus se on suorastaan haitaksi. Jos vastapeluri on ensimmäisestä annosta saanut jotain paperille, hän usein yrittää toistosta täydentää palapeliään, ja joutuu aivan ymmälle kun ei toistossa tulekaan samaa tekstiä. Tämän vuoksi toista mieluiten samoin sanoin, jos sanottavasi on selkeässä muodossa.

Jos nyt selvällä suomen kielellä annettu asia ei tahdo tulla tajutuksi, niin on todennäköistä, ettei virkaveli osaa suomea riittävästi. Maarianhaminan kurssilta valmistuneissa on useita miltei ummikko-ruotsalaisia.

Vaikka me vanhat näin yrittäisimmekin helpottaa vasta-alkajan työtä, jää hänelle paljon kiusoja sittenkin. Vastaanottimen käsittely ei alkuun tahdo luonnistaa parhaalla tavalla, merkkien sointu ei ole lainkaan sama kuin linjalta lypsetty sumerinääni, korva ei ole kehittynyt yhtään selektiiviseksi, vaan harhaantuu lukemaan väärällä sävelillä ja eri käsialalla tulevaa tekstiä, jne.

Niin vanhat! Pidetään vain oma persoonallinen antokäsialamme venytettyine viivoineen ja lystikäine letkauksineen, ei siinä mitään vikaa ole, mutta kun tajuamme vastapelurina olevan aivan vihreän virkaveljen, niin yrittäkäämme muistaa, mistä me itsekukin tämän touhun kerran aloitimme! Jos hieman otamme tuon tiimoilta paremmuudestamme pakkia, on se reilu tervetuloitovotus uudelle virkaveljelle.

Vanha

ASUNTOJA MERENKULKUJOLLE

Merimieseläkekassa rakentaa Helsingin läheisyyteen Kauniaisten kauppalaan Kasavuorentie 20—22 kaksi vuokrataloa, joihin tulee asuntoja seuraavasti:

6 kpl 4 h + k (90—99 m²)

6 „ 3 h + k (84 m²)

51 „ 2 h + k (60 m²)

3 „ 1 h + k (40 m²)

Asuntoja yhteensä 66 kpl

Ensimmäisen talon arvioidaan valmistuvan 15.12.1966 ja toisen talon 15.1.1967. Vuokran suuruudeksi arvioidaan mk 4,50 m²/kk, mutta se vahvistetaan lopullisesti vasta myöhemmin. Hakemuskaavakkeita saa Merimieseläkekassalta, osoite Rauhankatu 15 B, Helsinki 17, ja merenkulkijajärjestöltä.

KESAksi HELSINKI RADIOON

Viisi radiosähkötä otetaan vuosilomien ajaksi, toukokuun lopusta syyskuun alkuun, Helsinki Radioon. Paikat tarjoavat laivaradiosähkötäjille verrattoman tilaisuuden tutustua rannikkoaseman toimintaan. Vakinaisia paikkoja myöhemmin täytettäessä lasketaan yleensä aikaisempi toiminta rannikkoasemalla hakijalle eduksi. Pyydämme halukkaita ottamaan yhteyttä: ins. Hämäläinen, Helsinki Radio, Postilokero 10531, Helsinki 10, puh. 89 65 18.

SUOSIKAA ILMOITTAJIAMME!

Antti pakinoi

SOUTHAMPTON

Me olemme tavallisesti tottuneet ajattelemaan, että suuren sataman ympärillä on myös suuri kaupunki. Emmekä niin perin väärässä olekaan. Tavallisesti asianlaista näin onkin. Mutta ei sentään ihan aina. Poikkeuksia on.

Ja yksi tällainen poikkeus on Southampton Englannin etelärannikolla.

Kuullessamme tai lukiessamme Southamptonin nimen, nousee mieleemme aina automaattisesti muuan kuva. Ja siinä kuvassa näemme maailman suurimmat ja hienoimmat matkustaja-alukset, sellaiset kuin Queen Elizabeth, Queen Mary, United States jne. Tämä mielikuva on luonnollinen, sillä koko sivistynyt maailma tietää, että Southampton on juuri suurten Atlantin kyntäjäin euroopanpuoleinen päätepiste. Southamptonin satama nimittäin. Itse kaupunki on varsin vaatimaton, kooltaan suunnilleen puolet hyvästä Helsingistämme.

On useampiakin syitä siihen, miksi juuri Southamptonista on muodostunut tuollainen suurliikenteen keskus. Ja kukaties tärkein näistä syistä on Southamptonin ainutlaatuinen vuorovesisysteemi, joka poikkeaa kaikista muista Brittein saarilla. Mutta ennenkuin syvennymme tuohon merkilliseen vuoroveteen, taitaisi olla hauska hieman katella, miten Southampton aikoinaan on ylipäänsä syntynyt. Se tapahtui suunnilleen näin:

Southampton on eräs Britannian vanhimmista satamista. Jo nuo iänikuiset roomalaiset, jotka joka paikkaan kerksivät, keksivät paikan sopivuuden satamaksi ja perustivat varuskunnan Bitterneen, Itchen-joen vasemmalle rannalle. Ja antoivat paikalle nimen Clausentum. Paikka toimi etupäässä Winchesterin satamana, mutta kaikesta päättäen sen päätehtävänä aikoinaan oli kuitenkin olla Mendipin sikojen vientisatamana. Tämä tietenkin tarkoittaa sitä, että sikojä vietiin sieltä muualle.

Clausentum osoittautui kuitenkin kovin avoimeksi paikaksi niin epävakaina aikoina, jotka seurasi roomalaisten vetäytymistä pois Britannista ja sen tilalle nousi uusi kaupunki, Hamtun, Itchenin ja Testin suiden väliin. Normannilaisaikana uuden kaupungin suojaksi rakennettiin muuri ja linna. Sen maaseutu oli erinomaista lammaslaidunta ja vuosisatoja villa olikin kaupungin päävienti-artikkeli. Tuonnissa taas olivat valtatilla mannermaan viinit. Satama ja sen mukana kaupunki kuikoistivat ja kunnan kaupunkilaiset rikastuivat ja jakselivat hyvin, jopa siinä määrin, että maksoivat veroja lähimain yhtä paljon kuin lontoolaiset. Tietenkään tämä ei ollut kovin miellyttävää, mutta omanarvontuntoa se kohotti ja ainahan kaikesta kunniaa on maksettava tavalla tai toisella. Hyvä kun selviää rahalla.

Neljännellätoista vuosisadalla oli Southampton kehittynyt kukoistavan kaupan nimenomaan Väli-merenmaiden kanssa. Suojassa merten vitsaukselta, merirovoilta, Genovan, Venetsian ja Firenzen ka-leerit saattoivat rauhassa maata ankkurissa suojaisessa satamassa linnanmuurien varjossa ja kaikessa rauhassa lossata ylen kallisarvoisia lastejan. Ja

kallisarvoisia ne toden totta olivatkin — silkkiä, samettia, viikunoita, taateleita, rusinoita, viinejä, mausteita jne. Tavaraita, joista tuolloin maksettiin melkein niiden paino kullassa.

Melkein huomaamatta oli Southampton muodostunut myös tärkeäksi laivastotukikohdaksi ja sinne oli syntynyt useitakin suuria laivatelakoita, jotka korjailivat vanhoja aluksia ja rakentelivat uusia. Muodostaessaan navyään itse kuningaskin turvautui Southamptonin laivanrakentajiin. Southamptonissa nousivat laivoihin ne armeijat, jotka lähtivät taistelemaan Crecyssä 1345 ja Agincourtissa 1415.

Kuudennellatoista vuosisadalla sataman aktiiviteetti rupeesi pienenemään. Se johtui etupäässä siitä, että valtio, kiihdyttääkseen maan kutomoteollisuutta kielsi villan maastaviennin. Muukin taloudellinen toiminta Winchesterissä laimeni kun luostarit yksi toisensa jälkeen kituivat ja kuolivat. Kun kaupungissa 1801 toimitettiin ensimmäinen väestönlaskenta, havaittiin, että koko kaupunki oli lähimain samanlainen kuin keskijajalla. Toisin sanoen se mahtui edelleenkin vanhojen muurien sisäpuolelle. Asukkaitakin oli vain kahdeksisen tuhatta.

Sitten Southampton yhtäkkiä heräsi prinsessa Ruusunen unestaan. Vuonna 1803 perustettiin satamakomissio, joka sai tehtäväkseen tutkia mahdollisuuksia ja niiden mukaan laajentaa satamaa. Komissiolle suotiin kerrassaan parlamentaariset valtuudet. Viisaasti kylläkin. Nykyisin satamalaitys ylläpitää valtavaa koneistoa kaikkein nykyajan apuvälineineen. Tokkia se ei kuitenkaan omista. Ne kuuluvat Britannian liikennelaitokselle.

Mutta palatkaamme takaisin tuohon Southamptonin merkilliseen vuoroveteen, josta sataman suosio etupäässä riippuu. Vuorovesihän on tuo kahdesti vuorokaudessa vuorotteleva nousu- ja laskuvesi. Southamptonissa tuo vuorottelu poikkeaa kokonaan tavanomaisesta. Oritakaamme esimerkki:

Olettakaamme, että satamassa on matalavesi kello 5 aamulla keväällä. Nyt rupeaa vesi hiljalleen kohoamaan ja tekee sitä normaalissa tahdissa kahden tunnin ajan. Sitten nousu yhtäkkiä kello 7 hidastuu, niin että vesi seuraavan 2½ tunnin kuluessa kohoaa vain 2 jalkaa. Nyt vesi ikäänkuin herää ja suorastaan ponnahtaa ylöspäin kokonaista 7 jalkaa seuraavan kahden ja puolen tunnin kuluessa. Korkeimman arvonsa se saavuttaa keskäpäivällä ja alkaa laskea. Kello 13 mennessä se on laskenut 4 tuumaa ja sitten lasku yhtäkkiä kokonaan pysähtyy. Eikä vain pysähdy, vaan alkaakin vastoin kaikkea järkea nousta uudelleen ja kello 14 on jälleen täysi korkeavesi, vain parisen tuumaa edellistä alhaisempi. Saavutettuaan tuon uuden huippuarvon rupeaa vesi nopeasti taas laskemaan, niin että alin arvo on saavutettu 3½ tunnissa. Normaalistihan lasku kestää kuusi tuntia.

Suunnilleen tällainen siis on Southamptonin vuorovesi. Sillä on neljä silmiinpistävää ominaisuutta: epätavallisen vähäinen ero, keskeytys nousussa, uusi nousu ja nopea lasku.

Mistä tällainen kaikista luonnonlaeista piittaa-mattomuus oikeastaan johtuu, sitä on kautta aikojen tuumittu. Aivan viime aikoihin asti on syynä pidetty Wight-saaren läheisyyttä. Kuviteltiin, että vuoksisaalto painui läpi Solentin salmen ja aiheutti ensimmäisen nousun. Jonkun ajan kuluttua saapui Spitheadin kautta toinen aalto, joka oli joutunut kulkemaan pitemmän matkan ja siksi oli myöhässä kaksi tuntia. Selitys tuntuikin ensinäkemältä varsin johdonmukaiselta. Ei siinä muuta vikaa olekaan kuin että se ei pidä paikkaansa. Viimeaikainen tutkimus nimittäin on osoittanut, että teoria tuollaisesta ennakkoaallosta on väärä.

Nykyisin me siis tiedämme, mistä tuo merkillinen, katkonainen vuorovesi Southamptonin satamassa ei johdu. Kaikki on selvää, kunhan joku vielä keksii, mistä se johtuu. Vakuuttavasti sitä ei toistaiseksi ole kukaan vielä pystynyt todistamaan.

Mutta vaikka emme tiedäkään Southamptonin vuoroveden syitä, sen seuraukset kaupungin ja sataman kannalta ovat täysin selvät. Tuo kaksinkermainen korkeavesi antaa kaksi ylimääräistä tuntia huomattavan korkeata tasavettä ja saman verran suunnilleen saadaan jo tuon ensimmäisen nousun ansiosta. Ne helpottavat huomattavasti suurten linjalaivojen laiturintuloa, sillä se toimitus ei suinkaan käy kädenkäänteessä. Eihän niitä noin vain kajankylkeen ajeta, vaan siinä touhutaan hinureilla ja muilla melkoinen tovi. Vähäisestä vuorovesierosta on vielä sekin hyöty, että tullaan suurtenkin laivojen kohdalla toimeen ilman sulkutokkia. Southamptonin kaikki vakinaisessa käytössä olevat laiturit ovatkin avolaitureita. Ja tämä tosiasia on

varsinkin kustannuksissa erittäin huomattava tekijä, säästyään näin kalliilta rakentelemisilta, laitteilta ja ennenkaikkea ylenpalttiselta henkilökunnalta. Se tekee vuosittain sievoisen tukun puntia.

Southamptonin sataman nykyinen aktiviteetti ei kuulu tämän tarinan puitteisiin, mutta muuan seikka tulkoon sentään mainituksi.

Southamptonissa on maailman suurin kuivatokk. Se on tokkasysteemin läntisessä päässä ja tunnetaan nimellä King George V Graving Dock. Ja kyllä se todellakin on suuri. Se on rakennettu otamaan sisälleen kokonaista 100.000 tonnin aluksia. Queen Elizabeth ei täytä sitä lähestulkoonkaan kun se silloin tällöin otetaan tarkastettavaksi ja maalattavaksi ja mitä laivoille nyt yleensä kuivatokassa tehdään. Itse tokalla on pituutta kokonaista 360 metriä ja syvyyttäkin melkein kahdeksantoista.

Ennenkuin alus otetaan sisälle, on tokasta pumpattava pois 260.000 tonnia vettä — siihen kuluu neljä tuntia. Senjälkeen menevät tokkaan asian-tuntijat ja rakentavat sisääntulevalle alukselle sen pohjan muotoja vastaavan 'petin'. Ja tarkkaa työtä se on, sillä sen on oltava oikea tuuman tarkkuudella. Tämän jälkeen lasketaan tokkaan taas vettä, sulut avataan ja laiva uitetaan sisälle, minkä jälkeen seuraa uusi tyhjennys. Laivan on myös oltava tuuman tarkkuudella oikealla kohdalla. Siinä työssä ei todella hutiloida. Kun kaikki on kohdallaan pumpataan tokka jälleen tyhjäksi ja työt voidaan alkaa.

ARVOISAT RADIOSÄHKÖTTÄJÄT RADIO - TV - SÄHKÖ - VALOKUVAUSKONEET ja tarvikkeet ym. edullisimmin meiltä

- kääntykää luottamuksella puoleemme
- me palvelemme Teitä erittäin edullisesti Kielin kanavassa
- hintamme ovat kilpailukykyiset, meillä on vienti-alennus
- päivä- ja yöpalvelu, hoidamme myös sähkösanomatilaukset
- uusi suurluettelomme saatavissa
- matkaradioluettelo 1965/66 ilmestynyt
- keskustelkaa asiasta toistenkin kanssa laivalla
- tilatkaa heti kokeeksi, se kannattaa

GUSTAV HEUER

Brunsbüttelkoog
Königsberger Strasse 8
puh. 615 (päivällä ja yöllä)

KUULETKO VASTAANOTTIMILLASI?

Vastaanotin on taas suhissut 500:lla vapaavahdinkin ja aivot ovat rekisteröineet rasitukseksi päivän oudoimmalla käsialalla lähetetyn TR:n: hr m/s ... ii ... ps ii ii psd line 2345 gm ii gmt ur tr hw. "No news is the best news", sanoo englannin kieliooppi, mutta kovin vähäisiksi jäivät nuo päivän kontaktit — mitähän sinne pahaan maailmaankin taas kuuluu —. Ovatko kontaktimme supistuneet tuollaisiksi? Tuleeko meistäkin ammatissamme suppeita ihmisiä eli latinalla fakki-idiootteja?

Otsikon kysymyksen saattaisi moni ammattiveli kuitata olan kohautuksella, sillä eihän kenenkään huumori aina riitä antamaan vastauksia tyhmiin kysymyksiin. Näin käy varsinkin silloin, kun vastaanotin on taas saatu pelaamaan ja OFJ sattuu viheltämään parin muun aseman kera viitosella päällikön hyttiin saakka. Sähköttäjä tuntee tuolloin olevansa eetterin herra ja kontaktien komentaja niin vakavasti, että tuollainen kysymys voi vain naurattaa. Jos kuitenkin kysytään, "mitä kuulet", voi asia käydä monimutkaiseksi. Vastaanottimista kannattaa ottaa irti muutakin kuin Q-lyhenteitä. Ajatelkaamme uutisten kuuntelua harrastuksena.

Kun sattuu olemaan hyvä sää, laiva puhtaana sataman rojuista ja pyykki kuivumassa, voi säännöllinen uutisten kuuntelu tehdä tyytyväisyydestämme lähes täydellisen. Saatamme olla onnellisia, että olemme päässeet irti maista maailman pahutta pakoon. Pienikin tieto jostakin kaukaisesta maasta palauttaa mieleemme parhaat muistot sen tutuista satamista, näkemys menneeseen seestyy ja avartuu — siihen satamaan saattaisi palata uudelleenkin! Tuntemme tuolloin olevamme maailmankansalaisia ja meressäolokin miellyttää. Näin yksinkertaisesti on tämä harrastus saavuttanut yhden tarkoituksensa, saattanut meidät tyytyväiselle mielelle ja laajempien kontaktien tuntumaan.

Hyödyn kannalta uutisten seuraaminen on erittäin suositeltava harrastus ammattikunnallemme. Se opettaa meille vieraita kieliä samalla menetelmällä, jolla morsemerkitkin olemme omaksuneet. Jos on jo vuosien fakki-idiotismi takana, eivät uutisista kiinnostu aluksi juuri muut kuin säätiedotukset ja jotkut sensaatiojutut. Kun kuitenkin kuuntelee niitä muutamana peräkkäisenä päivänä kuin sähkötysharjoituksia aikoinaan, alkavat tutut nimet niissä toistua ja mielenkiinto herää itsestään. Jo muutaman viikon kuluttua voi havaita kielimuurien madaltuneen melkoisesti.

Tällä harrastuksella on niin monia hyviä puolia, että äkkiä ajatellen ei luulisi ammattikunnallemme huonoja hobbjeja olevan lainkaan. Eikä kai niitä olekaan — oikein huonoja — ymmärrämmehän niistä toki jokaisen!

Kuten kaikilla hyvillä karpäsilä, niin tälläkin on alkuhankaluuksia, rajoituksia ja varjopuolia. Ennen niihin paneutumista on ainakin vasta-alkajan

syötä tehdä itselleen täysin selväksi, että tämäkin touhu on eräänlainen kielletty hedelmä nykyisin ammatissamme. Kuinka se on mahdollista, se selvinnee seuraavasta.

Jos kerrot radiosta nappaamasi jymyjuutisen messissä, sen sisältö painuu laivakaverieitteesi alitajuntaan muodossa: "Kyllä ton kipinän kelpaa... sen kun kuuntelee vain päivät uutisia... ja musiikkia... pistäs edes joskus sanomalehden messiin... sais toisetkin jotain tietää". Jos julkaisit sanomalehden, olet epäsolidaarinen koko ammattikuntaamme ja varsinkin seuraajaasi kohtaan. Mikäli voit pitää uutiset omana tietonasi ja kykenet kielitämään kuullessi mitään puhetta radioillasi myös vanhemman, kielitaidottoman merimiehen rehellisesti udellessa tietoa maailman tapahtumista, olet riittävän salakähmäinen ja epäsosiaalinen aloittamaan kehittävän harrastuksen, uutisten kalastuksen, mutta et valitettavasti sovellu ominaisuuksinesi merelle.

Ellet tuosta pannut pahaksesi, niin sitten vain käsiäsi alkuhankaluuksiin.

Vapaa-ajan alkaessa on tiedettävä mistä uutisia silloin kuuluu ja millä taajuudella. Ne tiedot saa julkaisuista The World Radio TV Handbook ja News from around the World. Niistä löytyvät lähes kaikki maailman asemat, niiden ajat, taajuuudet, tietoja ohjelmista, kuuluvuudesta eri suunnilla jne. Varustamoitten luulisi tukevan harrastajaa kustantamalla ylimääräisen kovaäänisen makuuhytin puolelle, ellei sitä ole; kukapa työpaikalla harrastuksen vuoksi istuisi!

Rajoituksia tälle harrastukselle on kasattu monia. Vapaa-aika on niin pätkittäistä, että se tahtoo mennä juoksevien asioiden ja paperitöiden merkeissä. Varsinkin lyhyillä matkoilla tulee uutisten seuraamiseen vapaa-ajan puutteen vuoksi rakoja, joiden jälkeen tunttee pudonneensa kärryiltä. Salakähmäiselle harrastajalle voi tuottaa hankaluuksia saada satamassa antennista yksi selväksi kiipeämättä sitä varten katolle.

Vahtiaikoina voi tällaisen pikkukärpäsen vangita makuuhäkin puolelle, sillä mainituista luetteloista löytyy riittävästi uutislähetystä vapaahetkinä vastaanotettaviksi.

Pienenä varjopuolena voimme pitää tämän touhun liittymistä läheisesti mielityöhömmö, DX-toimintaan. Suureksi haitaksi taas on luettava harrastajakerhon täydellinen puuttuminen — ymmärrettävistä syistä —.

Lopuksi oikea vastaus otsikon kysymykseen:

Kyllä vastaanottimella kuuluu, joskus jopa kotimaan uutiset, vaikka Yleisradion Porin antennit ovatkin väärin suunnatut ja HF-toiminnan on ilmoitettu olevan yhä (8. 3. 1966!) tilapäisluon- toista.

"Salakuuntelija"

MERIMIESOHJELMATOIMIKUNNAN KOKOUS

Suomen Yleisradion merimiesohjelmatoimikunta piti kokouksen 8. 3. -66.

Kokoukselle luettiin Suomen Merimies-Unioni ry:n opintotoimikunnan kirje, jossa ehdotettiin mm. ohjelmatoiminnan laajentamista ja lähetyksien pidentämistä lyhytaaltolähetyksien lisäksi myös keskiaalloilla. Kirjeessä oli myös huomautus, ettei merenkulkijoille näin lähetettävien uutisohjelmien tarvitsisi olla varsinaisia merenkulun kuulumisia, vaan ajankohtaisia uutisia kotimaan tapahtumista.

Merenkulkijajärjestöt esittivät kokouksessa toivomuksia mm. lyhytaaltotoiminnan kehittämisestä ja erityisen "merimiehen tunnin" ottamisesta yleisohjelmaan.

Erityisen merkittävä oli pastori Louhivuoren toteamus, että ohjelmissa voisi ottaa huomioon myös merimieselämään liittyvät henkiset erikoisongelmat, esimerkiksi "suljetun tilan" synnyttämä tilanne, työn ja vapaa-ajan ongelmat, merimiesten perhekasvatuskysymykset, avioliitto, perheenhuolto jne.

Yleisradion edustajat suhtautuivat ehdotuksiin myönteisesti. Ohjelmajohtaja Koskikiloma teki selkoa Yleisradion lähimmistä tavoitteista. Hän kertoi suunnitteilla olevan ns. yöradio-ohjelmat, jotka käsittäisivät enimmäkseen äänilevyjä ja uutislähettykset klo 24.00, 02.00 ja 04.00 s.a. Näiden ohjelmien aloittamiselle on toistaiseksi eräitä juridisia esteitä; asia on kiinni levytuottajista. Hän ei pitänyt toistaiseksi mahdollisena pidentää lähetyksiaikoja.

Herra Saarenheimo selosti lyhytaaltotoimintaa seuraavasti:

Herra Saarenheimo selosti lyhytaaltotoimintaa seuraavasti:

"Ohjelmia lähetetään 49 m aalloilla, mutta lähetin on pieni ja antennin suuntaus epäedullinen. Koko lyhytaaltotoimintamme on luonteeltaan tilapäistä. Toistaiseksi on ollut varsinaisia toimitettuja ohjelmia vain merimiesohjelmat, Kypros-konsertit YK-miehille sekä DX-klubin ohjelmat. On esitetty oman lyhytaaltotoimittajan palkkaamista, mutta määräraha tätä varten ei mennyt budjetissa läpi. Uuden lyhytaaltolähettimen hankkiminen Poriin on ollut myös esillä. ... kantana on tähän asti ollut se, että kun lyhytaaltolähetykset ovat tarkoitettut ulkomaita varten, ei niihin voida käyttää suomalaisten radiokuuntelijoiden varoja. Muutos tulee ehkä tapahtumaan".

Kokoukselle luettiin yhteenveto vuoden 1965 ohjelmista ja niiden todettiin olleen monipuolisia. Uutisohjelmia on ollut riittävästi ja niiden lomassa ajanvieteohjelmia ja musiikkia. Tyydytyksellä todettiin myös uskonnollisia ohjelmia olleen runsaasti.

Vuoden 1966 ohjelmia suunniteltaessa on ollut peruspyrkimyksenä saada ohjelmaa entistä enemmän itse kentältä, merimiesten parista. Tilaisuuksia tällaisten ohjelmien tekoon tarjoavat mm.

- merenkulkijoiden erilaiset kurssit ja muu ammatillinen koulutus
- harrastustoiminta, kuten urheilu, puhdetyöt, valokuvaus jne.
- merenkulkijajärjestöjen piirissä sattuvat uutisarvoiset tapahtumat
- merkkipäivien viettäjiä haastattelut
- tutustumiskäynnit laivoihin

Uskonnollisen toiminnan alalta voidaan erikokoisesti mainita merimieslähetyksistä radioidut jumalanpalvelukset erikoispyhänä. Hengellisen työn saralta on lisäksi vielä mainittava Hampurin merimieskirkon vihkimistilaisuus mahdollisesti ensi syksynä. Siellä on myös merimiesradio mukana.

Ahvenanmaan merenkulkua tullaan ruotsinkielisessä ohjelmassa valottamaan usealta eri puolelta, ja huomio kiinnitetään sekä menneisyyteen että tulevaisuuteen. Suunnitelmat tähtäävät myös aikajoin radioitavien "Ahvenanmaan merenkulun uutisten" kokoamiseen.

Parin lääkärin kanssa on alustavasti sovittu viisi ohjelmaa käsittävää sarjasta, jonka puitteissa on tarkoitus antaa laivoille terveydenhoidollisia neuvoja.

Uutisohjelmia tullaan jatkamaan entisessä laajuudessa. Katsauksien kokoamisessa otetaan ensisijaisesti huomioon kuuntelijakunnan rakenne. Kotimaan ja kotimaakuntien uutisia lähetetään joka viikko, samoin kuin merenkulun kuulumisiakin. Joka toinen viikko on ulkomaankatsaus, ja joka kolmas viikko urheilukatsaus.

On harkittu terveis- ja toiveleveyshjelmien jatkamista sellaisina aatoina, jolloin merimiesohjelmia lähetetään peräkkäisinä päivinä pyhien vuoksi. Tällöin voitaisiin koko 60 minuuttia käyttää kirjeiden lukemiseen ja toiveleveyden soittamiseen.

Merimiesohjelmien toimittajat toivovat edelleen saavansa pitkän vuotta apua ja viihettä merenkulkijajärjestöjen ja muiden merenkulkuun liittyvien yhteisöjen taholta.

MUISTAKAA ÄITIENPÄIVÄÄ LIITON KUKKAPALVELUN VALITYKSELLÄ

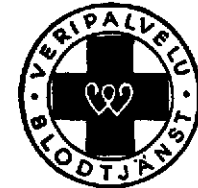
Ehtiäkseen ajoissa perille on muualle kuin Helsinkiin osoitettujen kukkatilausten saavuttava liitolle vähintään 2 päivää ennen toimituspäivää.

Myös OFJ:ssä mahdollisesti syntyvään ruuhkaan kannattaa varautua hyvän HIF-sään aikana.

Raumanmeri Oy Laivanvarustamo

Rauma

Puh. 11 763 ja 11 258



LIITY SINÄKIN MEIHIN!



Viettäköö viikonloppu vesillä!

Hädän tullen olemme avustamassa myös Teitä.

TUKEKAA SEURAMME TYÖTÄ!

SUOMEN MERIPELASTUSSEURA

Helsinki 13, Unioninkatu 3 C, puhelimet 639 252 ja 657 020

Postisiirto 22 153

Tärkeimpien pelastusasemiemme hälytysnumerot ovat:

Perämeri

Oulu R/v "Hailuoto" puh. Oulu 13 388 tai 14 573

Selkämeri

Uusikaupunki P/r "Outoori" puh. Uusikaupunki 2 600 tai 2 536
Rauma P/v "Ledsund" " Rauma 11 013
Reposaari R/v "Reposaari" " Pori 83 816 tai 84 036

Suomenlahti

Hanko P/r "Russarö" puh. Hanko 73 11 tai 60 92
Helsinki P/r "Harmaja" " Helsinki 656 181
Kotka P/r "Niilo Saarinen" " Kotka 13 625, 11 400 tai 13 634

Päijänne

Jyväskylä P/v "Poronselkä" puh. Jyväskylä 19 019 tai 11 135
Korpilahti "Anna Gadd" " Korpilahti 220
Lahti " Lahti 005 tai 003

Näsijärvi

Tampere P/v "Siilinkari" puh. Tampere 24 845 tai 53 645

HUOMIO

TÄRKEÄTIEDOTUS HERROILLE SÄHKÖTTÄJILLE

Palvelemme Teitä erittäin edullisesti ja varmasti Kielin kanavassa.

Päivä- ja yöpalvelu. Edulliset hinnat pienissäkin tilauksissa.

Keskustelkaa asiasta koko laivahenkilökunnan kanssa ja tilatkaa uusi Suurluetteloni. Uusi luettelo matkaradioista 1964/65 on nyt saatavissa.

Tilatkaa jo tänään kokeeksi niin voimme henkilökohtaisesti neuvotella edullisista toimitusehdoistani.

Suurempia tilauksia voimme toimittaa myös tanskalaisiin satamiin.

Kirjoittakaa jo tänään, se on Teille edullista.

Firma Werner Gerberding 23 Kiel, Nietzschestr. 29

Telefon: Kiel 50 342 - Telegramme: 50 342 Gerberding Kiel

NUORILLE JA "IKINUORILLE"

Työehtosopimuksessamme on komealta kalskaltava pykälä: "Radiosähköttäjät rinnastetaan arvojärjestykseen nähden aluksen päällystään." Sitä saattaisi luulla meille luonnostaan langenneeksi oikeudeksi, istummehan upseerimeissä. Tarkastellaanpa vähän mitä rivien välissä lukee.

Sosiologit ovat paljon tutkineet ammattien arvostusperusteita eri yhteisöissä. Tutkimustulosten merkitystä aliarvioimatta voimme ehkä todeta, että ne ovat selviä osoituksia siitä ettei ammatteja voida objektiivisin perustein asettaa arvojärjestykseen vaan erilaisiin arvostusjärjestyksiin. Arvostus taas riippuu siitä, kuka arvostelee ja mitä hän sattuu käyttämään kriteerinä. Mittana voi olla vaikutusvalta, tulot, hytin pinta-ala, kulttuurituntomerkit, alaisten määrä, paikka messissä, koulutus ja moni muu ominaisuus. Mittaustulos taas riippuu mm. siitä, millaiset tiedot arvostelijalla on ammatista, missä määrin hän samastaa itsensä tutkittavan ammatilaisen kanssa jne. Kysymyksessä ovat siis varsin suhteelliset seikat. Ja suhteellisenä meidän on ymmärrettävä myös tuon työehtosopimuksen kohdan ilosanoma. Se on pelkkä asian virallinen puoli ja se koskee siis vain ammattimme arvoasemaa kertomatta mitään meistä itsestämme.

Käytännössä meidät radiosähköttäjätkin asetetaan arvojärjestykseen ihmisyytemme mukaan, ja

merellä ihminen mitataan. Usein, tarkasti ja asian-tuntumuksella —!

Nuori radiosähköttäjä joutuu päällystämisiin mennessään ainutlaatuisen kehittyneeseen pöytäseuraan. Siinä on paljon istuttu ennen häntä ja siinä hän nyt tulee istumaan kuukausi-, vuositolkulla nenäkkäin hyvien ihmistuntijoitten, merimiesten kanssa.

Hän on melkoinen häiriö aluksi, vaikka osaakin sentään pitää suunsa kiinni. Pian hänen sentään totutaan — on moneen totuttu ennenkin. Mutta hänen puheensa! "Maakieliä, ei ole tainnut mies seilata... Outo mies... mutta autetaan nyt sentään, että osaa raukka edes takaisin hyttiinsä... Tuosta saat kartsan tupakkaa, että pääset Kielin."

Siitä se käyntiin lähtee ja hyvin lähtee. Suhautuminen tulokkaaseen on hyvin myönteinen. Häneltä odotetaan pelkkää hyvää ja arvostelu on ankara: Jos joku päällystämässä pistää veitsen suuhunsa, ei sellaista sentään mielellään sähköttäjän nähdä tekevän. Kun joku erottaa whiskyn konjakista, on sähköttäjän lisäksi tunnettava juomiin liittyvät pöytätavat ja käyttäytymisnormit. Sähköttäjän on oltava ammatillisesti pätevä, siis tulkittava järkevästi näitä työehtosopimuksia. Aamukahville odotetaan nuorta sähköttäjää hartaalla sosiaali-

50-VUOTIAITA



U. A. Vuorio



V. P. Koskela

Toukokuun 24 päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Urho Andreas Vuorio. Hän on syntynyt Tampereella. Käytyään keskikoulun Turun suomalaisessa lyseossa 1933 hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 6. 7. 1940, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjäliittoon. Väliaikaisena laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut yhteensä n. 7 kk aikana seuraavissa laivoissa: Karin Thorden, Clio, Wellamo, Dagny, Maria, Hebe ja Corona. AUK:n hän kävi 1936 ja UK:n 1944. Talvisodassa hän oli asepalveluksessa radiosähköttäjän tehtävissä, jatkosodassa radioaseman hoitajana ja radiojoukkueen johtajana. Kersantti 1940. Vänr. 1946. Saanut Vm.2. Ts.mm ja Js.mm. Toiminut vuonna 1941 radiouutisten vastaantottajana ja vuosina 1945—1955 uutistoimittajana Radiotieto Oy:ssä. Vuodesta 1948 alkaen hän on toiminut ilmailuviesti- ja lennonjohtotehtävissä eri lentokentillä, tammikuusta 1964 alkaen Tampereen lentoasemalla.

Toukokuun 14 päivänä 1966 täyttää 50 vuotta rehtori, radiosähköttäjä Veikko Pellervo Koskela. Hän on syntynyt Parikkalassa. Ylioppilaaksi hän tuli Helsingin yhteislyseosta 1936. Kasvatusopin appr. hän suoritti Jyväskylän kasvatusopillisessa korkeakoulussa 1958. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 6. 7. 1940, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjäliittoon. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut vuosina 1947—1956 lähes 7 vuotta seuraavissa laivoissa: Brita Thorden, Yrsa, Nidarholm, Thetis (ruots.) ja Olosborg. Käynyt RUK:n 1937. Talvisodassa hän toimi aseupseerina, jatkosodassa viestitöistön ja keskuskomppanian päällikkönä. Kapteeni 1944. Saanut VR 3, VR 4 s.a., Ts.mm ja Js.mm sekä YK:n Kypros-mitalin. Vuosina 1940—41 ja 1945—47 hän oli osakuntalehti "Teekkarin" taloudenhoitajana ja 1953—55 radiokauppias Loppella. Vuosina 1956—57 hän toimi kansakoulun opettajana Seinäjoella ja 1957—60 Kälviän yhteiskoulun rehtorina. Vuonna 1960 hän tuli Kajaanin yhteiskoulun rehtoriksi, jota tointa hoiti aina syksyyn 1965 saakka, jolloin hän siirtyi Yhdistyneitten Kansakuntien Kyproksella palvelevien rauhan-turvajoukkojen (UNFICYP) Suomen pataljoonan (YKSP 4) esikuntaan Nicosiaan pataljoonan koulutusupseeriksi. Tästä tehtävästä hän on juuri äskettäin kotiutunut Kerimäelle. Harrastuksena hänellä on filatelia, matkailu ja matkailuaiheisten artikkeleiden keräily. Hän on avustanut "Radiosähköttäjä"-lehteä monilla kirjoituksillaan ja aivan erikoista innostusta antaneita ammatiaan kohtaan hän on osoittanut lähettämällä useiden vuosien aikana eri laivojen radiosähköttäjille monisteena lähinnä merenkulkua koskevaa uutisaineistoa.

suudella kello 6.30 lt; "...vai millä rahkeilla se viheliäisen viheriäinen kipinä kuvittelee olevansa parhimmassa asemassa kuin päällystös? ...Osais edes jobinsa." Vaikka stoptörnimestari tulee khakipaidassaan pyhäamuna messiin, ei hän salli kipinän sinne hiippaavan sellaisella paidalla, jolla juuri on nuohottu yökerhot. Häinkin on ne joskus nuohonnut, kun ei ollut stopparia. Suotakoon hänelle myös pyhäamun rauha; eivät häntä huvita krupalaisten löpöttelyt yön törmäilyistä.

Myös miehistö odottaa sähköttäjän kelpaavan malliksi kaikessa. Miehistö ei yleensä luule liikoja itsestään, että vaatimus olisi vaikea noudattaa. Heidän joukostaan saa myös hyvän kaverin, kun on matka merimieskirkkoon. Kapakkaan ei nuori sähköttäjä sovellu miehistön seuraan. Hän paljastaa nimittäin siellä herkästi oman mahdottomuutensa.

Siinä joukko vihjeitä salakareista, joita nuoren merelle antautuvan on hyödyllistä kavahtaa. Niitä ei pidä ymmärtää keinoiksi, joilla päällystään rinnastettavan asema saavutetaan laivassa. Siihen eivät nimittäin kelpaa keinot, siihen täytyy käydä vuosia kestävä ja sittenkin jatkuva kiivas taistelu lonkeroista mustekalaa, huonoa minää vastaan.

Kannattaa myös pitää mielessä, ettei ammattimme vielä kauan ole nauttinut tuon pykälän suojaa. Vanhempien ammattiveljemme muistissa ovat vielä taljaus ja ruosteenhakkaus ahdashenkisten purje-laivakapteenien valvonnan alaisena. Ammattimme arvoasema on liiton sitkeän työn ja vanhemman sähköttäjäkartin merikelpoisuuden ansiosta saavutettu sosiaalinen status.

Täpäri pykälä tuo kahdeksikko! Taitaa olla parhaimminkin velvoitus tuossa oikeuksien luettelossa. Niin se onkin, mutta jalompi muita, siksi pääsyt sinne livahtamaan — kuin upseerimeisiin.

Kas, jo muutaman vuoden kuluttua alkaa miehelle käydä laivan upseerimeissä ja salonkikin ihmien kotoiseksi; päällystön se osa, joka tuon nimen todella ansaitsee, on saanut mitä on halunnut, tilaisuuden rinnastaa itsensä radiosähköttäjään. Ja kun sitten — vuosien kuluttua — joutuu tilanteeseen, jossa nenän alle tuodaan epäröiden muovinen muki "...vaikka tämä on nyt tarjottu vähän näin — sähköttäjälle...", niin siitä vain! Se on kaksinkertaista lämmikettä sydämelle, onhan maailma sentään niin avara elää kelpo ihmisten seurassa.

SR:n TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA

1. 2. 1966 — 31. 3. 1966

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty 7. 2. 14. 2. 9. 3 ja 28. 3. 1966. Vuosikokous oli 5. 2. 1966.

Liiton jäsenluettelosta on poistettu 19. 9. 1965 kuollut radiosähkötöntä Reino Alvar (Ati) Niskanen, jäsennumero 257 ja 15. 2. 1966 kuollut radiosähkötöntä Yrjö Gunnar Turunen, jäsennumero 565.

Radiosähkötöntä Uuno Oiva Johannes Runko, joka on aikaisemmin ollut liiton jäsenenä ajalla 18. 9. 1934 — 29. 12. 1952 ja joka sen jälkeen on ollut Yhdysvaltain kansalaisena 10. 1. 1966 saakka, on hyväksytty uudelleen Suomen Radiosähkötöntäjäliiton jäseneksi 1. 3. 1966 lukien entisellä jäsennumerolla 231.

Posti- ja lennätinhallitus ilmoitti liitolle 23. 2. 1966 päivätyssä kirjeessä peruuttaneensa radiosähkötöntä Osmo Sakari Vihersalon II luokan kansainvälisen radiosähkötöntäjänsä todistuksen vielä 31. 5. 1966 saakka. Vihersalon pätevyystodistus oli peruutettu jo aikaisemmin ajalla 15. 7. 1965 — 31. 12. 1965. Uusi peruutus johtui siitä, ettei Vihersalo ollut saamastaan kehoituksesta huolimatta luovuttanut peruutettua pätevyystodistustaan Posti- ja lennätinhallitukselle.

Radiosähkötöntä Lars Anders Gustaf Svensson, jäsennumero 479, on saanut toiselle toimialalle siirtymisen johdosta pyytämänsä eron Suomen Radiosähkötöntäjäliiton jäsenyydestä 1. 1. 1966 lukien.

Yleisradion merimiesohjelmatoimikunta piti vuosittaisen kokouksensa 7. 3. 1966, jossa käsiteltiin vuoden 1965 toimintaa ja tehtiin ohjelmasuunnitelmaa vuodeksi 1966.

Helmikuun 25 päivänä 1966 käydyissä neuvotteluissa Liiketyöntantajain Keskusliiton ja Aero Oy:n edustajien kanssa hyväksyttiin Aero Oy:n lentosähkötöntäjänsä uusi palkkasopimus. Se on voimassa 16. 2. 1966 alkaen 31. 12. 1968 saakka. Sopimukseen liittyy indeksiehto.

Neuvottelut Posti- ja lennätinhallituksen vuoden 1967 menoarvioon otettavista esityksistä käytiin Plh:n Talousosastossa 7. 3. 1966. Tällöin hyväksyttiin Posti- ja lennätinhallitus seuraavat liiton ehdotukset: vakinaisiksi: 1 ylim. radiosähkötöntä 1 pl toimi (Maarianhamina) ja 6 ylim. radiosähkötöntä 3 pl tointa (Kotka 1, Helsinki 2, M:hamina 3); ylimääräisiksi: 7 tilap. viestijohtajan tointa (Helsinki 3, Kotka 1, Hanko 1, M:hamina 1, ja Vaasa 1); uusia ylimääräisiä: 2 radiosähkötöntä 2 l tointa A 17 pl (Helsingin ilm.viestiasemalla), jolloin 2 ylim. radiosähkötöntä 3 l tointa A 15 pl lakkautetaan ja 1 ylim. liikennetarkastajan 1 l A 23 pl toimi (Radio-osastossa).

Seuraavat liiton ehdotukset jäivät hyväksymättä: uusia tilapäisiä: 5 radiosähkötöntä 2 pl tointa (Helsinki); vakinaisiksi: 4 ylim. viestijohtajaa, 1 radiosähkötöntä 1 l ja 3 radiosähkötöntä 2 l tointa (Helsinki ilmailuasema) ja ylimääräisiksi: 2 tilap. radiosähkötöntä 2 l tointa (Helsinki, ilmailuviestiasema).

Marraskuun 16 päivänä 1965 lähetti Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö Merenkulkuhallitukselle anomuksen saada bruttovetoisuudeltaan (suljettuna

suojakantisena) 1716 rekisteritonin vetoisille aluksille Capella ja Canopus erivapaus velvollisuudesta pitää radiosähkötöntä. Tammikuun 11 päivänä 1966 antamassaan lausunnossa liitto piti erivapauden myöntämistä näille laivoille ihmishengen turvaamista merellä koskevan kansainvälisen sopimuksen määräysten ja hengen vastaisena. Merenkulkuhallitus antoi asiassa päätöksen maaliskuun 2 päivänä 1966, jonka mukaan näiden laivojen radiosähkötönlaitteet voidaan korvata radiopuhelinasemilla ehdoilla, että mm. laivan lastauskyky rajoitetaan siten, että se vastaa bruttovetoisuudeltaan 1.599 rekisteritonin, eli vähennettävä 2.288 tonnista kuollutta painoa 2.158 tonniin, joka rajoitus saadaan alentamalla lastiviivamerkkiä Merenkulkuhallituksen osoittamalla tavalla ja joka alennus vastaa 130 tonnia. Erivapaus on myönnetty 4 vuodeksi Pohjanmeren ja sitä läheisimmässä liikenteessä.

Maaliskuun 14 päivänä 1966 pyysi Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö liitolta lausuntoa rakenteilla olevan auto- ja matkustajalautan radiosähkötöntäjänsä hyttitiloja koskevista piirustuksista. Maaliskuun 22 päivänä antoi liitto pyydetyn lausunnon, jossa tehtiin eräitä muutosehdotuksia hyttien kokoon nähden.

Maaliskuun 14 päivänä jätti liitto Sisäasiainministeriölle Poliisiradion radiosähkötöntäjänsä palkkoja koskevan ehdotuksen vuoden 1967 tulo- ja menoarviota varten. Ehdotuksessa esitettiin perustettavaksi 4 viestijohtajan (A 20 pl) ylimääräistä tointa (Helsinki, Tampere, Jyväskylä ja Mikkeli) sekä 1 kpl A 19, 2 kpl A 18 ja 2 kpl A 17 palkkausluokan radiosähkötöntäjänsä ylimääräistä tointa, jolloin vastaavat poliisivirkanimikkeiset radiosähkötöntäjänsä toimet ehdotettiin lakkautettaviksi.

Liitto on tilannut vuosikokouksen hyväksymän mallin mukaisia salama-merkkejä, joita käytetään radiosähkötöntäjänsä virkapuvussa käsivarsinauhon yläpuolella (välietäisyys nauhoista n 2 sm). Merkit valmistuvat toukokuun puoliväliin mennessä ja on niitä sen jälkeen saatavissa liiton toimistosta. Hinta 3 mk pari toimituskuluineen.

Huom! Osoitteen muutokset henkilökortissanne joko lehteä tai muuta postia varten huomioidaan vain siinä tapauksessa, että osoitteenmuutos pyydetään tekemään esim. merkinnällä: "uusi osoite". Jos siis tilillepanokortissa on lähettäjän osoitteeksi merkitty muu kuin asianomaisen henkilökortissa oleva osoite, ei sitä huomioida, ellei osoitteenmuutosta ole samalla pyydetty tekemään.

Helsinki 31. 3. 1966

Tj

MUISTAKAA 'AITIENPÄIVÄ' LIITON KUKKAPALVELUN VALITYKSELLÄ

Ehtiäkseen ajoissa perille, on muualle kuin Helsinkiin osoitettujen kukkatilausten saavuttava liitolle vähintään 2 päivää ennen toimituspäivää.

KUOLLEITA



R. A. Niskanen



Y. G. Turunen

Syyskuun 19 päivänä 1965 kuoli Hämeenlinnassa radiosähkötöntä Reino Alvar (Ati) Niskanen. Hän oli syntynyt 6. 10. 1909 Viipurissa. Keski-koulun hän kävi Viipurin suomalaisessa lyseossa. Kansainvälisen II luokan radiosähkötöntäjänsä tutkinnon hän suoritti 27. 2. 1937 ja Suomen Radiosähkötöntäjäliiton jäsenenä hän oli 23. 3. 1937 — 1. 12. 1944 ja uudelleen 29. 10. 1962 alkaen. Laivaradiosähkötöntäjänsä hän toimi ainoastaan lyhyen ajan sijaisena 1962 Wasaborgissa ja 1963 Esso Fenniassa. Ilmavoimien mekaanikkokoulun hän kävi 1930 ja UK:n 1939. Talvi- ja jatkosodassa hän toimi viestijoukkojen tehtävissä. Luutn. 1942. Saanut VR 4 s.a., DVR m 2, Ts.mm. Vuodesta 1929 alkaen hän toimi Puolustuslaitoksen palveluksessa radiosähkötöntäjänsä ja radio- ja lentokonemekaanikkona ja vuosina 1945—56 luutnanttina Ilmav. VP:ssa Hämeenlinnassa.

Lähinnä jäivät häntä suremaan puoliso Aino Tuulikki (o.s. Laimio) ja neljä lasta.

Helmikuun 15 päivänä 1966 kuoli radiosähkötöntä Yrjö Gunnar Turunen. Hän oli syntynyt Viipurissa tammikuun 11 päivänä 1923. Keski-koulun hän kävi Turun suomalaisessa lyseossa 1941. Kansainvälisen II luokan radiosähkötöntäjänsä tutkinnon hän suoritti 24. 4. 1948 ja I luokan tutkinnon 12. 5. 1949. Suomen Radiosähkötöntäjäliiton jäsenenä hän oli 24. 4. 1948 alkaen. Laivaradiosähkötöntäjänsä hän toimi s/s Imatrassa 1948—49 ja myöhemmin sijaisena seuraavissa laivoissa: Vienti, Hulda Thorden, Meri, Helios ja Leo, yhteensä n. 2½ vuotta. Jatkosodassa 1941—1944 hän toimi sotilasradiosähkötöntäjänsä ja radioaliupseerina tykistöä sekä radiokoul. aliupseerina Ilmavoimissa. Kersantti 1943. Vuosina 1949—59 hän toimi radiosähkötöntäjänsä Merivartioloituksen Turun radioasemalla ja Turun ja Porin läänin poliisiviestiohjajana. Kesäkuussa 1949 hän tuli radiosähkötöntäjänsä Helsingin ilmailuviestiasemalle, josta myöhemmin siirtyi Tampereen ilmailuviestiasemalle.

Lähinnä jäivät häntä suremaan puoliso Elma Helena (o.s. Ruohonen) ja kolme lasta.

TOIMIPAikkojen vaihdokset

1.12.-65	Kalevi Korhonen	js	Karhu
16. " "	Pauli Koskinen		"Sisu
30. " "	Martti Vaaja	js	Pirjo
	Reinhold Ekholm	ma	

4. 1.-66	Harald Enberg	ha	Rhea
22. " "	Hilkka Laurila	ha	Furuholm
25. " "	Nils Westerholm	ent.	ma Hebe
26. " "	Eero Erkkilä	"	ha Siwa
31. " "	Taneli Nousiainen	"	ma Titania
" " "	Taisto Tiainen	va	ma Inha

1. 2.-66	Vilho Kauhanen	ma	Vaasa
			Provider
" " "	Ensio Kauppi	ma	Finnsailor
4. " "	Heikki Kemppi	ma	Kaipola
5. " "	Lauri Hälvä	ma	Finnbrod
7. " "	Pekka Ahola	ma	Corona
16. " "	Risto Alanne	ma	Finnkraft
19. " "	Paavo Jussila	ma	Inha
21. " "	Taisto Tiainen	ha	Bjarmia
23. " "	Martti Blomgren	ma	Dalny
24. " "	Yrjö Tuominen	ha	Pallas
26. " "	Ralph Sjösten	ma	Granö
28. " "	Alpo Maattola	ma	Asynja
28. " "	Juha Tolonen	ma	Susanna

Vapaina 28. 2. 1966: Esko Raatikainen, Pentti Marjonemi, Aarno Suomenniemi, Stig Holmberg, Eino Mononen, Eero Ollikainen, Seppo Munter, Pauli Halttunen, Erkki Suikki, Eero Korhonen, Sulo Kalmi, Bertel Virkkumaa, Viljo Mäkelä, Heikki Hukkanen, Keijo Piessa, Heikki Kemppi, Matti Kokkonen, Reijo Laamanen, Erkki Saario, Toivo Koivuneva, Toivo Rissanen, Reijo Virtanen, Juhani Rouhiainen, Väinö Okkonen, Kurt Forsius, Kurt Svahnström, Nils Hellen, Veikko Erkkö, Harry Peltonen, Anita Arola.

2.3.-66	Reino Luukkanen	ma	Rekola
7. " "	Esko Raatikainen	ma	Wirakel
" " "	Kurt Svahnström	ma	Thor Viking
9. " "	Tapio Lahtinen	ma	Tervi
14. " "	Reino Astola	ma	Castor
" " "	Erkki Suikki	ma	Finnfighter
15. " "	Timo Kiiski	ent.	ma Rekola
" " "	Seppo Sihvonen	ma	Finneagle
21. " "	Kai Carlsen	ma	Kaipola
" " "	Aarno Suomenniemi	ha	Transdal
22. " "	Veikko Erkkö	ma	Sirius
" " "	Tapio Sihvo	ent.	ma Tervi
23. " "	Stig Holmberg	ma	Finnkraft

Vapaina 31. 3. 1966: Harry Sundqvist, Matti Kokkonen, Nils Hellen, Eero Korhonen, Bertel Virkkumaa, Reijo Laamanen, Erkki Saario, Toivo Koivuneva, Keijo Piessa, Heikki Kemppi, Raimo Sorsa, Pauli Halttunen, Sulo Kalmi, Eino Mononen, Mikko Koskela, Eero Ollikainen, Juhani Rouhiainen, Harry Peltonen, Heikki Hukkanen, Reijo Virtanen, Anita Arola, Pentti Marjonemi.