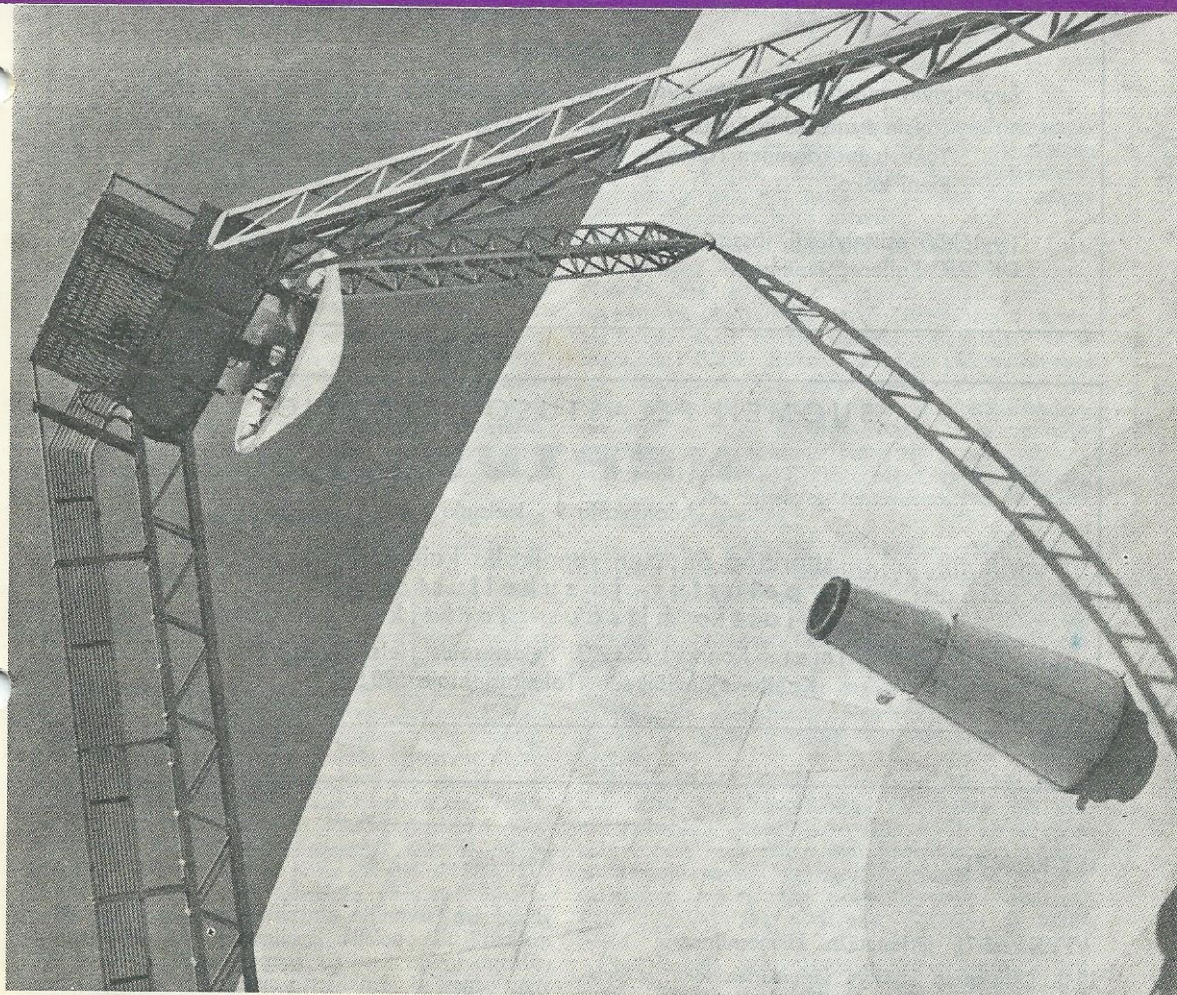


Radio-

SÄHKÖTTÄJÄ

Svensk text på sid. 63



Englantilaisen Goonhilly 2 maa-aseman ns. Cassegrain syöttöjärjestelmä. Tämän Intelsat III tietoliikennesateliittia varten rakennetun aseman pääheijastimen läpimitta on 90 jalkaa ja paino 1000 tonnia.



KESÄKUU

1971

3

Startrading oy-ab

FABIANINKATU 5 FABIANSGATAN

Huolto/Service 634 519

Myynti/Försäljning 653 590

telex 12-1489

kontt.ajan jälkeen } 652 809



eft. kontorstid

STARTRADING

- Myy ja huoltaa laivaradiolaitteita, tutkia, kaiku-
luotaimia, hyrräkompassseja ja automaattiohjaus-
laitteita.

- Försäljning och service av fartygradio, radar
gyrokompasser och autostyrnings apparater.

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

Turun Asennuspaja

Puhelin 18 294 tai 20 052

Kristiinankatu 4, Turku

TELEMATIC

Luotettavia elektronisia sähkötysavaimia, erikoisesti laivakäyttöön suunniteltuja.

Täysin transistoroidut piirit.

Tukeva mekaaninen rakenne.

Pieni koko.

Pyytäkää esittelylehti, jossa kaikki tiedot, osoitteella: R. Hansen, Ellegaardsvej 16 D
DK-2750 Ballerup Denmark.

SUOMEN PELASTUSOSAKEYHTIÖ

NEPTUN

Unioninkatu 9 - Helsinki

suorittaa Suomen rannikolla kaikenlaisia

pelastus- ja sukellustöitä

Vedenalaisia hitsaus- ja leikkaustöitä

Puhelimet: Konttori 633 203, Pelastusalaus Helsingissä 603 721

Konttoriajan jälkeen: Toimitusjohtaja 590 550.

TVK-KESA-71

TVK-kesä-71 järjestetään Hämeenlinnassa 14—
15/8. Ohjelmaan sisältyy järjestötietouden ja työ-
markkinakeskustelujen ohella viihteellistä puolta
sekä Hämeenlinnan nähtävyyksiin tutustumista.

Lähemmät tiedot SR:n toimistosta.

Keväisiä...

yhteyksien saannille aluksille, jotka ovat "huuto-
matkan" ulkopuolella. Epäilen vahvasti niitä huhu-
puheita, jotka väittävät rannikkoasemien suhtautu-
van penseästi kaikkeen uuteen ja vieroksuvan
muutoksia. Jos tuollainen yllä mainittu pikku pa-
rannus vielä saataisiin aikaan, niin "Jussi" olisi
chdottomasti "Maailman enstex paras pätkäasema".
Hfi.

Radiosähköttäjä

15. 6. 1971

N:o 3 1971 Kansainvälisten radiosähköttäjäien äänenkannattaja
Kesäkuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
22. vuosikerta Päätoimittaja T. Kiiski
("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

Lisääntyvät työt

Liittomme laivajäsenet ovat useissa yhteyksissä tuoneet ilmi huolestumisensa siitä, että "paperisota" on aluksissa vuosi vuodelta lisääntynyt haitaten monessa tapauksessa itse päätointoa, radioliikenteen ja laitteiston parasta mahdollista hoitamista. Näinhän ei missään tapauksessa saa olla, muut työt eivät saa häiritä radiotehtävien hoitamista. Radioliikennekin lisääntyy vuosittain n. 5—10 %:ia rannikkoasemien tilastoista päätellen.

Omasta kokemuksestani voin sanoa, että esim. USA:aan matkansa suuntaavan "puolipaseerin" radiosähköttäjä saa käyttää tiiviisti vapaa-aikaansa paperihommien hoitamiseen — niin tiiviisti, että aina ei uskalleta velkoa todellista ylityömäärää vastaavaa korvausta. Vaikka liittomme kanta työehtosopimuksen pohjalta onkin selvä, on toisaalta todettava, että laivayhteisössä voi painostus ja ylitöistä nälviminen olla radiosähköttäjälle liian ylivoimaista varustamojen penseydestä puhumattakaan.

Hermoja kuluttava papereiden selviminen (ovat todella monesti kiireellisiä; on ikävyyksiä, sekavuuksia jne.) ei näy, eikä sitä voi yleisesti tiedostaa, kuten esim. perämiesten valvomaan lastityötä.

Eräät varustamot ovat ainakin omalle henkilökunnalleen myöntäneet, että laivan kirjanpidolliset tehtävät ja niiden hyvä hoitaminen ovat heidän kannaltaan erittäin tärkeitä (tähän viittaavat viime vuosien työehtosopimusneuvottelutkin), mutta siihen tuo arvostus sitten tuntuu loppuvankin. Tulee mieleen eräs sähköttäjäveli, joka varustamon pikkuvirheistä naljailuun kyllästytynä kirjoitti tähän tapaan: "Jos toimistonne alkaisi keikkua edes takaisin — pystyisittekö tekemään ylipäänsä mitään työtä tarkasta työstä puhumattakaan?" Kun esim. talvisissa Pohjois-Atlantin hyrskyissä tai Biskajan täristyksessä yrittää ahtaissa ja epäkäytännöllisissä tiloissa saada palkkakirjanpitoa jonkinlaiseen järjestykseen, niin eipä siinä tiedä, itkeäkö vai nauraa. Mutta näistä pikku vaikeuksistaahan ei tiedä sellainen, joka itse ei ole niitä kokenut.

Paljon voitaisiin laivojenkin paperitöitä rationa-

lisoida tämän muodikkaan sanan täydessä merkityksessä, mutta nekin puuhut tuntuivat useimmiten menevän "pieleen". Eikä muuta voi odottaakaan, kun maalla halutaan näissäkin asioissa olla monta astetta viisaampia kuin merellä.

Myös liittomme toimiston kannalta ovat kulu-neet vuodet olleet lisääntyneen työpaineen aikaa. Näyttää siltä, että SR:n ympyrät ovat monelle radiosähköttäjälle samalla tavoin detaljeissaan tuntemattomat, kuin heidän omansa varustamon näkökulmasta. Tämä liiton työkentän näkymättömyys on vuosien varrella tullut esille aina silloin tällöin. Menneinä aikoina, jolloin toiminnanjohtajamme hoiti o.t.o:nä toimistotehtävät, eräs radiosähköttäjä vuosikokouksessa ihmetteli ja vähätteli toimistotöiden määrää. Tutustuttuaan myöhemmin parin tunnin ajan toimiston tehtäväkenttään hän poistui anteeksipyyntöön.

Liittomme johto ei ole valitettavasti ehtinyt tutustua alusten problemeihin "paikan päällä" — niin tärkeää kuin se olisikin (vrt. viime numerossa "Jatkoa pelin hengessä"), mutta eivät ole jäsenetkään liiemmin "häirinneet" käyneillään toimistoa. On valitettavaa, että kerhoillat kuivuivat jo heti alkuunsa kokoon osallistujien puutteessa.

Päätimme edes kerätä pientä tilastoa toimistotamme ja täytyy myöntää, että se yllätti meidät itsekkin.

Eräs kriteerio toimistotöiden kannalta on jäsenlukumäärä. Jäsenlukumäärästä riippumatta SR joutuu kuitenkin yleensä hoitamaan aivan samat asiat kuin toiset, sekä jäsen- että henkilökuntalukumäärältään suuremmat merenkulkijajärjestöt. Liittomme jäsenlukumäärä on ollut esimerkiksi vuosina seuraava: 1932/117, 1956/511, 1961/584, 1967/701 ja 1970/724.

Entä kuinka SR:n kokonaiskirjeenvaihto on sujunut (pääosa jäsenistön ja liiton välistä)? Sitä osoittavat seuraavat luvut:

Saapuneita	1956	1088 kpl	1970	2730 kpl
Lähetettyjä	1956	2879 kpl	1970	3692 kpl

jatkuu seur. siv.

Kirjeenvaihtoa suhteellisesti suurempi on ollut niiden edustusten ja kokousten lukumäärän lisäys, joissa SR:n edustajat ovat olleet mukana:

Vakin. edustuksia/vuosi 1956 4 kpl 1970 16 kpl
Kokouksia yht./vuosi 1956 70 kpl 1970 324 kpl

Näihin viimeksi mainittuihin lukuihin sisältyvät ainoastaan toiminnanjohtajan ja asiamiehen osallistumiset. Sen lisäksi hallituksen muita jäseniä, varsinkin puheenjohtajaa rasittaa jo nykyisellään huomattava määrä toimikuntia, eri hallitusten jäsenyyksiä, neuvotteluja jne.

Tässä yhteydessä on mahdotonta mennä yksityiskohtiin, mutta mainittakoon vielä lisäksi eräitä viime vuosien varrella liittomme tehtäväkenttään tulleita asioita.

1956 SR tuli Virkamiesliiton jäseneksi rannikko-radioasemien rad.sähk. osalta.

1960 SR tuli Virkamiesliiton jäseneksi jäänmurtajien rad.sähk. osalta.

1948 alkoi pohjoismainen rad.sähk. järjestöjen yhteistyö, konferenssi joka vuosi, joskus useitakin.

1960 SR tuli ITF:n jäseneksi laivaradiosähkötäjien osalta.

1. 11. 1967 alkoivat Laivaradiosähkötäjien työtömyyskassan tehtävät.

1970 SR:oon tuli poliisiradion 36 uutta kannattajajäsentä. Samalla 51 poliisiradiosähkötäjää tuli SR:n kautta Virkamiesliiton jäseneksi.

1970 alkoi jäsenmaksujen periminen palkasta (lavit, jäänmurtajat ja rannikkoasemat).

Tuosta jäsenmaksujen perimisestä todettakoon vielä esimerkkinä, että jokainen kuukausittain saapuva jäsenmaksurahalahetus aiheuttaa liitossa 4 eri merkintää kirjanpidossa: postikirjaan, jäsenmaksukirjaan, postisäilytyskirjaan ja kirjanpito-kirjaan, sekä lisäksi jokaisen jäsenen osalta 3 merkintää vuodessa työtömyyskassan kirjanpidossa. Tätä vähemmällä merkinnöillä ei asioita kyetä luottavasti hoitamaan.

Kun lisäksi vuotuisia kokouksia pidetään nykyisin kahdesti vuodessa, on sekin lisännyt töitä melkoisesti, eikä tässä yhteydessä sovi unohtaa kukkavälityspalveluakaan, joka viimeisten viiden vuoden aikana on lähes viisinkertaistunut. Siitä kiitokset kaikille asiantilaan vaikuttaneille, ja hyvää jatkoa samoissa merkeissä!

Edellä oleva läpileikkaus antanee jonkinlaisen kuvan siitä, miten paljon liiton työmäärä on viime vuosien aikana lisääntynyt. Entä millainen henkilömäärä huolehtii asioistamme? SR:n toimihenkilöinä ovat v:sta 1932 toimineet seuraavat:

Toiminnanjohtaja Erkki Koivisto. Sihteeri 1932—54, toiminnanjohtaja 1954—.

Toimistoapulainen Irja Kaukovaara (3 tuntia päivässä) 8. 5. 1956—31. 5. 1961.

Toimistoapulainen Elma Jaatinen (kokopäivä) 12. 6. 1961—.

Asiamies Bertel Österlund 1. 4. 1967—.

Toimistoapulainen Anneli Laine (4 tuntia päivässä) 15. 3. 1971—.

Vaikka henkilökunta on lisääntynyt, niin toimistomme pyörii lähes maksimikapasiteetillaan. On

Suomen Kauppa-alusten tarkastajat r.y:n vuosikokouksen 1971

JULKILAUSUMA

Suomen Kauppa-alusten Tarkastajat r.y. kokoontuneena vuosikokoukseensa Helsinkiin 20. 3. 1971 ilmaisee huolestuneisuutensa kauppa-alusten turvallisuuslaitteiden katsastustoiminnan nykytilanteesta sen jälkeen kun on siirrytty kaksivuotiseen katsastusperiodiin aikaisemman yksivuotisen sijasta.

Katsastuksissa on viime vuosina todettu puutteiden ja laiminlyöntien lisääntyneen siinä määrin, että yhdistys suosittelee paluumista aikaisempaan käytäntöön sillä katsastusten välillä tapahtuva valvonta on melkein olematonta.

Suomen Kauppa-alusten Tarkastajat r.y.

lisäksi huomattava, että useat päällekkäin menevät kiireelliset asiat aiheuttavat normaalia suurempaa kuormitusta, ja nämäkin olisi pystyttävä hoitamaan. Vähemmän kiireellisiä, kuten esim. kortistointitehtäviä jää rästäin. Tilanne onkin sellainen, ettei esim. asiamiestä voida irroittaa laivakäynteihin, jotka olivat hänelle tarkoitettuja osatehtäviä.

Liiton toimihenkilöiden lisäksi on SR:n hallitus saanut tuntea lisääntyneen työpaineen vaikutuksia. Kokouksia on jouduttu pitämään usein ja ne ovat lähes poikkeuksetta venyneet pitkiksi. Työjärjestyksessä kun on riittänyt kohtia...

Liittomme koko kentän voidaan siis todeta olevan yhä lisääntyvän työpaineen alaisena. Tämä ensinnäkin asettaa meille itsekullekin haasteen pystyä muuttamaan, pitää itsemme ajan tasalla. Mahdollisimman vireä asioihin suhtautuminen ja jokaisen henkilökohtaisen panoksen lisääntyminen liittomme työsaralla on hallituksen toivomuslistan kärkiasioita. SR:n jäsenten kannasta riippuu suuressa määrin toimistomme tehokkuus nimenomaan organisaatiomielessä, sillä raha siinäkin ratkaisee.

Kasvavasta kiinnostuksesta liittomme asioihin on viime aikoina näkynyt ilahduttavia viitteitä, toivottavasti kiinnostus on suurimmillaan silloin, kun asioista päätetään, eli vuosi- ja syyskokouksissa.

Ei kuitenkaan riitä, että SR:n hallitus ja jäsenistö vaihtavat tietoja ja mielipiteitä vain kokouksissa. Törmäämme näiden työasioidenkin yhteydessä samaan asiaan — jäsenistön, toimiston ja hallituksen muodostaman tiedotusketjun mahdollisimmat hyvät toiminta on tärkeä edellytys asioiden tehokkaalle hoitamiseksi ja väärinkäsitysten välttämiseksi. Tämä ehken jo liiankin laajaksi luisunut kirjoitukseni on juuri tässä mielessä tarkoitettu antamaan tietoja SR:ssa ja kuvastamaan näkemyksiä täällä tukevalla maalla, mukavissa nojatuolessa. Kuinka on siellä muualla?

T. Kiiski

MERENKULKIJAIN TYÖTEHTAVIEN TUTKIMUS

Viime aikoina on kasvavassa määrin kiinnitetty huomiota merenkulkijain poikkeuksellisiin olosuhteisiin ja niistä johtuviin haittailmiöihin. Toisaalta mm. laivateknillisen kehityksen johdosta ovat työolosuhteet ja merenkulkijan työ sinänsä nopeasti muuttumassa. Puhtaasti merenkulkijain ammattityytyväisyyteen on Suomessakin kohdistettu tutkimustoimintaa, mutta merenkulkijain ammatin kuvaukseen pyrkivä tutkimustoiminta on käytännöllisesti katsoen jäänyt odottamaan vuoroaan. Kuitenkin jo koulutuksen ajan tasalla pitämiseksi on merenkulun eri ammattitoimien työn kuvaus välttämätöntä. Tästä syystä ammattikasvatustahallituksen suunnittelutoimisto suorittaa vt. toimistop. Juhon Uinon aloitteesta ja avustuksella tulevana kesänä tutkimuksen, jonka tavoitteet ovat pääpiirteissään seuraavat:

- (1) Tutkimuksen päätavoitteena on kartoittaa vuosina 1950—70 rakennetuissa kauppa-aluksissa esiintyvät työtehtävät, työtehtävien suhteelliset osuudet koko työpanoksesta ja työtehtävien jakaantuminen eri ammattiryhmien osille. Tuloksena olevaa työn kuvausta käytetään merenkulun ammattikoulutuksen tarkistamiseen.
- (2) Tutkimuksen toisena tavoitteena on mitata merenkulun eri ammattiryhmien tyytyväisyyttä saatuun ammattikoulutukseen sekä ryhmien tuntemaa tarvetta ja halukkuutta jatko- ja täydennyskoulutukseen.
- (3) Tutkimuksen kolmantena, joskin vähemmän keskeisenä tavoitteena on etsiä niitä tekijöitä, jotka ovat yhteydessä merenkulkijain ammattityytymättömyyteen, huonoon työviihtyvyyteen ja ammatista poistumiseen.

Kysymyksessä on siis eräänlainen merenkulun ammattiryhmien työn, olosuhteiden ja mielipiteiden kartoitus. Tavoitteisiin voitaisiin pyrkiä pyytämällä asiantuntijahenkilöiden, eturyhmien tai järjestöjen arvioita asioista. Paitsi, että arviot olisivat kapeapohjaisia, sivuutettaisiin tällaisessa menetelmässä lisäksi sosiaalipoliittikan viimekätinen kohde, yksityinen kansalainen, toiminnan välittömänä perustana.

Toinen tavoitteiden lähestymistapa on noudattaa tähänastisia tutkimustapoja ja suorittaa tutkimus postikyselynä. Tällöin jouduttaisiin toistamaan aikaisempien tutkimusten seuraavia virheitä ja rajoituksia:

- Suuri vastauskato. Esimerkiksi miehistön osalta on kyselyjen palauttamisprosentti jäänyt tavallisesti noin 50 %:iin.
- Edelliseen liittyen kaikki ne virheellisyudet, jotka aiheutuvat siitä, että vastauskato ei ole sattumanvaraista.
- Kyselyn rajoitettu kysymysmäärä ja mahdollinen kysymysten väärin ymmärtämisen vaara sekä puutteellisesti täytetyt kyselylomakkeet.
- Sen uskottavalta tuntuvan seikan sivuuttaminen, että työn olosuhteet ja niiden mukana ammattivihtyvyys ja -tyytyväisyys vaihtelevat alus- ja liikennetyypin mukaan.

Näistä syistä johtuen on tulevan tutkimuksen aineisto päätetty kerätä laivojen mukana kulkevien haastattelijoiden avulla.

Tarkoituksena on harkinnan varaisesti valita noin 35 aluksen näyte edustamaan tämän hetken kauppatoimistoamme ja sijoittaa kuhunkin laivaan sen edestakaisen matkan ajaksi yksi haastattelijajoka päivittäin tai työvuorottain pitää haastattelmalla kirjaa kunkin työntekijän työsuorituksen lajeista ja ajallisista kestoista. Tämän lisäksi haastattelijat suorittavat täysin sidottua lomaketta käyttäen kunkin työntekijän haastattelun toiseen ja kolmanteen tavoitteeseen liittyvistä kysymyksistä.

Työn tutkimuksen osalta lienee paikallaan korostaa, että kysymyksessä ei ole varsinainen työn aika- tai metoditutkimus. Sen sijaan kyseessä on kartoitus työtehtävistä sellaisenaan kuin ne esiintyvät nykyisissä laiva- ja liikennetyypeissä. Toisin sanoen tarkoituksena on selvittää kuka tekee mitään ja kuinka paljon, eikä pyritä selvittämään kuinka työ tehdään tai kuinka se pitäisi tehdä. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että haastattelijalla ja ns. 'kello-kallella' ei ole mitään yhteistä keskenään.

Tutkimuksen suunnittelussa on otettu huomioon objektiivisuuden ja 'avoimien korttien' periaate. Ensinnäkin haastattelut suoritetaan sidottu lomakkeelle, ts. haastattelijalla ei ole mitään mahdollisuutta muuttaa kysymyksiä ja vastauksia. Toiseksi haastattelijat ovat sosiaalitieteiden ylioppilaita, joten kysymyksessä ei ole merenkulun intressiryhmä. Kolmanneksi vastausten käsittelyn hoitaa AKH:n suunnittelutoimisto, jonne aineisto saapuu nimetönnä, vain numerokoodilla varustettuna. Neljänneksi kyselylomakkeet ovat ennen lopullista painamista merenkulun työmarkkinajärjestöjen luettavissa.

Tässä yhteydessä lienee tarpeetonta tehdä muuta selkoa aineiston analyysi- ja tulostusohjelmasta kuin se, että ainakin alkuanalyysit pyritään aimaan mahdollisimman pitkälle ehdollistettuna. Tämä merkitsee sitä, että esim. työn kuvaus saadaan erikseen aluksen satamassaolon, matkan rannikko-osuuden, matkan meriosan inc. osalta. Samoin aineistoa tullaan ryhmittelemään alus- ja reittisamanlaisuusindeksien avulla, jolloin lähinnä kolmannen tavoitteen muuttujavarianssia voidaan selittää sisäisten tekijöiden vaihteluilla. Tätä ei ole aikaisemmissa merenkulun tutkimuksissa suoritettu.

Edellä on kuvattu käynnistyvän tutkimuksen pääpiirteet. Uskon siihen, että merenkulun edistämispoliittikan harjoittaminen voi pohjautua merenkulun olosuhteista ja työntekijöiden mielipiteistä saataviin, tieteellisiin tutkimuksiin perustuviin tietoihin. Mutta tutkimus voi auttaa vain, jos sen suorittamiseen tunnetaan yleistä tarvetta ja se hyväksytään. Siksi tutkimuksen onnistuminen riippuu ratkaisevasti siitä, miten esim. merenkulkijat ottavat tutkimuksen ja ennenkaikkea sen haastattelijat vastaan. Tässä suhteessa voim vain toivoa, että jokainen yksityinen merenkulkija suhtautuisi haastatteliinsa asiallisesti ja hyväksyen. Tulevan tutkimuksen onnistumista ajatellen tämä tulee ensin, vasta sen jälkeen tulevat mukaan tutkija ja tutkijan taito.

EETTERIESIRIPUN TAKAA ELI LAIVAKIPINÄN KOKEMUKSIA RANNIKKOASEMALTA

Istuessani joskus laiva-asemalla OFJ:n vuoroa odotellen kipparin antama tuore sanoma edessäni tulikin usein ajattellessi mitä siellä Jussin asemalla oikein tapahtuu, miksi joku asia näkyy kestävän niin ja niin pitkän ajan ja miksi yhteyden saa jollakin määrättyllä tavalla paremmin kuin muuten. Viime kesänä sain tilaisuuden nähdä kuinka kaikki tapahtuu, olin kesäajaisena Helsingin radiossa, niinkuin olen tänäkin kesänä. Samalla tässä on tullut mieleen muutamia asioita, joita jokaisen laivakipinän olisi hyvä tietää, jotta yhteistyö Jussin tai OHG2:n kanssa sujuisi vielä entistakin kivuttomammin.

Tällaisia asioita ovat mm. OFJ:n käyttämä lähettimensä numerointi, eli ns. "orja-asemasysteemi", sanomien laatiminen oikeaan muotoon ja sanaluvun laskenta, TR:n antaminen ja QRX- eli sovitut yhteydet. Tuosta orja-asemasysteemistä ei ole lehtemme palstoilla liiemmälti puhuttu aikaisemmin, vaikka systeemi on ollut käytössä pitemmän aikaa. Sanomien oikea "stilisointi" taas osoittautui monen ns. harvinaisemman laivan kohdalla hankalaksi asiaksi varsinkin äitienpäiväruuhkan aikaan, jolloin väärin laaditut sanomat ja väärin lasketut sanaluvut veivät kohtuuttoman paljon liikennöintiä hukkamaan. Yksilöllisyys on tietysti hyvä asia, mutta näissä hommeleissa siitä ei juuri ole muuta kuin haittaa!

Ensinnäkin tuo orja-asemasysteemi. OFJ:n käytäntönä on jo pitemmän aikaa ollut seuraavaanlainen toiminta:

Laivojen poimiminen eetteristä tapahtuu varsinaisella OFJ:llä, jossa automaattiset hakuvastaanottimet haravoivat kutsualueita. Kun OFJ kuulee laivan kutsuvan ja ilmoittavan uppinsa, kysyy OFJ usein "LSN?", ellei laiva heti kutsuessa ilmoita mitä OFJ:n lähettintä se kuuntelee. Kun OFJ saa tietää laivan kuuntelevan esim. 13 MC:tä, eli OFJ3:a, ilmoittaa OFJ:n operaattori laivan tunnuksen ja upin viereisessä huoneessa sijaitsevalle "orjalle", jolla on käytössä vastaanotin ja avainnustalaitteet, ja jolle OFJ antaa nappia painamalla OFJ3:n lähettimen. Nyt "oria" liikennöi ko. aluksen kanssa ja varsinaisen OFJ voi taas pyörittää kutsunaruja muilla alueilla. Orja käyttää aina ko. lähettimen numeroa liikennöidessään, jolloin laiva tietää, että kyseessä on orja-asema.

OFJ voi kytkeä orjalle joko yhden tai useampia käytössä olevista lähettimistä, ja ideana on, että näin saadaan OFJ:n kautta sisään mahdollisimman monta laivaa yhdellä kertaa, ja laivojen odotusaika lyhenee huomattavasti. Silloin, kun orja on varattu, liikennöi itse OFJ suoraan kutsuvan laivan kanssa, ja näin siis kaksi laivaa voi liikennöidä yhtä aikaa OFJ:n kanssa. Tarkoituksena normaalitapauksessa on, että OFJ aina antaa saamansa laivan orjalle ja on itse vapaana kutsua varten. Nimenomaan orjasta on hyöttyä silloin, kun laivalla on joko pitkää sanomia tai muuten paljon liikennettä yhdellä kertaa, ja näin itse OFJ ei ole varattuna kovin pitkää aikaa.

Orja-asema on käytössä nykyisin myöskin iltai-kaan, ei kuitenkaan yöllä (Suomen aikaa), ja siksi olisi suotavaa, että kaikki laivat AINA kutsuessaan OFJ:tä samalla ilmoittaisivat kuuntelemansa OFJ:n lähettimen numeron. Käytännössä se käy näppärästi vaikkapa niin, että kun laiva kuulee kutsuessaan OFJ:n pysäyttävän kutsunaruksensa, niin laiva voi silloin lyödä OFJ:n numeron kerran tai pari ennen oman kutsunsa antamista: "OFJ OFJ OFJ5 OFJ5 de OGÖÖ..." Täten menetellessä ei OFJ:n tarvitse kysyä laivalta "LSN?" ja OFJ voi suoraan kytkeä lähettimen orjalle, joka sitten liikennöi laivan kanssa.

Vaikka orja-asema ei olekaan käytössä yöaikaan, on silti OFJ:n numeron käyttämisestä kutsuttaessa hyöttyä varsinkin silloin, kun kuuluvuus laivaan päin on huono, jolloin OFJ voi suunnata ko. lähettimen antennin laivaa kohti (kunhan laiva vain ilmoittaa samalla summittaisen QTH:sa, ellei se ole OFJ:n tiedossa), ja näin nopeuttaa ja parantaa yhteyden syntymistä. Siis numeron käyttäminen kutsuessa tavaksi!

Sitten yksi asia, josta on kirjoitettu vaikka kuinka paljon: TR. Yksinkertainen asia sekä lyhennyksenä että käytännössä, mutta asia, joka varsin monelta tahtoo unohtua. Ja silti jo radio-ohjesääntö määrää TR:n pakolliseksi.

Tutkiessa OFJ:n TR-kortistoa hämmästyttää kuinka usein jopa sähkötyslaivan viimeisin TR on päivätty noin puoli vuotta aikaisemmin! Puhumattakaan puhelinlaivoista, jotka eivät ilmeisesti edes tiedä mikä TR on.

Jotta liikennöinti laivan kanssa sujuisi, antennit voitaisiin suunnata ja laivaa voisi tarpeen tullen kutsua suoraan upissa, on ensiarvoisen tärkeää, että OFJ:n kortistosta löytyy tuore TR. On parempi antaa TR liian usein kuin liian harvoin. Aivan ehdottoman välttämättömiä ovat QTO ja QTP tilanteet, ja pitkillä merimatkoilla on syytä korjata ajoittain ETA seuraavaan satamaan ajanmukaiseksi, jos laiva on esim. myrskyn takia myöhässä. Myös ETS (= estimated time of sailing) on tärkeä tieto, jos se voidaan antaa ennen satamaan tuloa.

Useat laivat ilmeisesti luulevat, että OFJ:n päivystää ottaa automaattisesti TR:n heidän esim. vhtiölle antamistaan PSN-sähkeistään. Tämä on kuitenkin jo lainsäädännöllisesti kielletty, mitään tietojahan ei sanomista saa ottaa. Laivan onkin aina syytä antaa TR ERILLISENÄ, jolloin on varmaa, että se tulee asianmukaisesti merkittyä kortistoon.

Usein käy niin, että kun laiva liikennöi esim. OHG2:n kanssa, ei TR:ää laivalta pyydetä, koska oletetaan, että laiva on antanut TR:n OFJ:n kautta. Tai päinvastoin. TR:n asianmukainen kortistointi on siis täysin laivan operaattorin oman aloitettavien varassa, vaikka rannikkoasemalla joskus ajan salliessa kysytäänkin TR:ää. Joka tapauksessa TUORE TR TAVAKSI!

Tärkein asia, jonka vuoksi tartuin kirjoituskoneeseen, on sanomien virheellinen laadinta, jota varsinkin äitienpäiväruuhkan aikaan oli luvattoman paljon havaittavissa.

Nyhdän on niin, että saapuvat sähkeet otetaan OFJ:ssä 90 %:sti vastaan kirjoittamalla ne suoraan telex-koneella, joka kirjoittaa sanoman paperille ja samalla tekee siitä reikänauhan, joka sitten on helppo ja nopea pistää linjatelexillä eteenpäin osoitetoimipaikkaan. Jotta tämä telexillä vastaanotto sujuisi, on laivan otettava huomioon muutamia asioita. Ensinnäkin telex-koneella voidaan melko helposti korjata virhe, jos nauhaa ei tarvitse ottaa taaksepäin muutamaa merkkiä enempää, mutta jos virhe on kauempana, tai sanoma on virheellisesti laadittu (huom. sanaluku mahdollisesti väärin!), on nauhan korjaaminen mahdottomuus, ja silloin nauha täytyy lävistää uudestaan tai sanomaa linjalle annettaessa korjata virhe käsin, mikä taas on melkoisen hankalaa puuhaa. Siksi on tärkeää, että laiva antaa sanoman mahdollisimman oikein, ja että lx:t ja remettret ovat niille kuuluvilla paikoillaan, koska telexkoneessa sanomaa kirjoitettaessa se samalla stilisoidaan lennätinliikennettä varten sopivaan muotoon.

Remettre tai toim. päivämäärineen kuuluu kotimaisessa liikenteessä otsikon perään (maksuton), ulkomaalaisessa kuitenkin otsikon ja osoitteen väliin (maksullinen). KR tai LX tulee aina otsikon ja osoitteen väliin. Yleisenä sääntönä on, että MAKSUTTOMAT VIRKAMERKINNÄT LISÄTÄÄN OTSAKKEEN PERÄÄN. MAKSULLISET TAAS ENNEN OSOITETTA EROTUSMERKEIN EROTETTUNA.

Seuraavassa esimerkki telexkoneella lopulliseen muotoonsa kirjoitetusta sanomasta: (mm. rivien väli tärkeä telexliikenteessä)

kipinä/ogöö helsinkiradio 1 8 25 1330 remettre 28/7 =

kr 22 =
mimmi mömmölläinen sähköttäjätie 13/b/15 helsinki/99 =

onnitteluni =

jaska +
col remettre 28/7 kr 22 13/b/15 99

Koska OFJ:n päivystäjä joutuu kirjoittamaan sanan HELSINKI-RADIO omintakeisesti otsikkoon, ei ole aiheellista pitää turhaa kiirettä otsikon antamisessa. Kutsumerkki on pakollinen ulkomaille menevissä sanomissa, siksi laivan on syytä antaa laivan nimi/kutsu, jolloin Jussin päivystäjällekin jää enemmän aikaa kirjoittaa tuo HELSINKIRADIO sinne väliin.

Erotusmerkkien paikka on hyvin tärkeä remettre- ja lx-sähkeissä, koska niitä on vaikea jälkeensä korjata ja juuri niissä esiintyy suhteellisen usein virheitä.

Kauttamerkit erottamassa kadunnumeroa ovat sallittuja vain osoitteessa niin, ettei niitä lasketa

kirjaimiksi. Esim. radioliitolle osoitetuissa kukkasähkeissä ei tekstissä kauttaviivoja hyväksytä, vaan esim. 13/b/15 lasketaan tuplasanaksi, kun taas 13b15 hyväksytään yhtenä sanana. Samoin tekstissä lasketaan helsinki 99 yhdeksi sanaksi, mutta helsinki/99 pitäisi oikeastaan laskea kolmoissanaksi.

Collaus on lennätinliikenteessä pakollinen, siksi laivan on aina parasta antaa se sanoman perään. Kuten esimerkiksi näkyy, myös remettre ja kr collataan. Samoin kaikki numerot ja koodimerkinnot, jotka sähkeessä esiintyvät.

Heikoissa kuuluvuolosuhteissa voidaan numero- tai koodiryhmä heti toistaa antamalla toistomerkki ii, mutta vaikka näin olisi tehty, on loppucollaus joka tapauksessa annettava.

Kun sanoma on asianmukaisesti annettu, kestää OFJ:n päivystäjältä hetken, kun hän repäisee liuskan pois telexkoneesta ja merkitsee siihen juoksevan numeron, kuittausajan ja nimikirjaimensa (ja tietysti tarkistaa sanaluvun), minkä jälkeen Jussi on taas valmiina ottamaan vastaan seuraavan sanoman.

Kun laiva toimii kaiken ylläolevan huomioon ottaen (mikä ei kyllä ole ihan vähän, hi!) ja lisäksi pyrkii mahdollisimman virheettömään ja rauhalliseen antoon, päästään nopeaan ja tehokkaaseen työskentelyyn ja tyytyväisyys lienee kummassakin päässä taattu. (Nopea anto automaattilla usein vain hidastaa toimitusta, OFJ:n vanhanaikaiset telexkoneet eivät ole tarkoitettuja 150:n vauhdille!)

Vielä muutamia pikkuasioita, joista lienee syytä mainita. QRX eli skedi: Sekä OHG2:ssa että OFJ:ssä on viime aikoina näkynyt melkoinen määrä pieniä keltaisia lappuja, joihin nuo sovitut yhteydet on pantu näkyville. QRX on varsin ymmärrettävä sellaisissa olosuhteissa, kun laiva on erittäin pitkällä ja yhteyden saaminen on muuten epätodennäköistä, mutta silti pitäisi QRX:t mieluummin sovittaa ns. hiljaisen liikenteen aikaan, vapaavahdeiksi ja yöaikaan. Ja yleensä tehdä QRX vain tositärpeessä. Kokemuksesta tiedän, että jo sellainen asia kuin OHFF-jaksot ("Finnlinesin jaksot") 12670 ja 16894 aiheuttavat katkeruutta sellaisissa laivoissa, joissa näitä jaksoja ei ole käytössä. Yksi ratkaisu olisi tietenkin (ja sitä moni varmasti toivoisikin), että OFJ aina määrättyinä aikoina kuuntelisi määrättyjä pistejaksoja, mutta demokratian nimessä se ei ole mahdollista. Sitä paitsi täytyy ottaa huomioon myös ulkolaiset laivat, jotka haluavat lähettää sanomansa OFJ:n kautta. Näitä lienee noin 10 % kaikista sanomista. Joka tapauksessa, kun QRX on tehty, ei se vielä anna mitään etuoikeutta laivalle, vaan ensin hoidetaan normaaleita tuleva liikenne, ja vasta ajan sallissa otetaan QRX:t sisään, tähän ainakin pitäisi pyrkiä oikeudenmukaisuuden nimessä.

Kutsuttaessa OHG2:ta on aina tärkeää ilmoittaa kuuntelemansa taajuus ja oma QTH. Tuokin tahdot unohtua. Ja on syytä varmistua, ettei OHG2 ole liikenteessä jonkun muun laivan kanssa ennen

jatkuu siv. 60

MERIMIESTEN KANSAINVALINEN URHEILUVIIKKO 24—28. 5. 1971 INTERNATIONAL SPORT WEEK FOR SEAFARERS 24—28. 5. 1971

Järjestyksessä kahdeksas merenkulkijain kansainvälinen urheiluviikko järjestettiin Kauppalaivaston huoltoneuvosto r.y:n toimesta Haminassa kuluneella viikolla.

Kilpailuihin osallistui yhteensä 305 merenkulkijaa edustaen neljää eri kansallisuutta.

Suomalaisten menestys viikolla oli hyvä, sillä kuuden parhaan laivajoukkueen joukkoon mahtui muun muassa Tanskalainen m/s Lonnin joukkue; paras hollantilainen joukkue oli kolmastoista ja paras puolalaisjoukkue — viidestoista.

Kilpailun voitti m/s Hektos pistemäärällä 756, toisena m/s Poseidon pistemäärällä 675 ja kolmantena m/s Corona pistemäärällä 408.

Kun urheiluviikoista on nyt pidetty puolet on mukana kilpailuissa ollut yli kolmetuhatta merenkulkijaa — todettakoon, että kilpailukaudella 1970 osallistui kilpailuihin 14.160 miestä ja naista.

Urheiluviikon parhaasta tuloksesta vastasi m/s Finn-Amerin Pentti Kajander työntämällä kuulaa 12.17.

Neliottelun voittajat:

Nuoret: 1. Raimo Salonen, Poseidon 1.822 pist.
Yl. sarja: 1. Olavi Oinonen, Poseidon 1.779 pist.
Ikämiehet: 1. Allan Söderholm, Hektos 1.753 pist.
Naiset: 1. Toini Rauvala, Hektos 1.363 pist.



LOPPUTULOKSET: FINAL RESULTS: IN HAMINA FINLAND 29. 5. 1971

Kilpailijat: 305 (yleisurheilu/
Number of competitors: track and field)
Laivat: 23
Number of ships:
Kansallisuudet: 4
Number of nations:
Puhtaat pisteet: 133.377
Total points:

Joukkuetulokset:		Pisteet	m.vah. kilp.	j.p.
Team competition:		Total p.	crew/comp.	Average
1. HEKTOS	Finland	18.161	24/20	756,71
2. POSEIDON	"	15.541	23/18	675,69
3. CORONA	"	9.815	24/18	408,95
4. TELLUS	"	7.982	24/15	332,58
5. LONNI	Denmark	2.132	7/ 7	304,57
6. FINNFIGHTER	Finland	6.802	24/ 8	283,41
7. VIRGO	"	8.489	31/12	273,84
8. KURKI	"	3.526	13/11	271,23
9. FINN-AMER	"	7.769	29/ 6	267,89
10. FINNFOREST	"	10.439	40/14	260,97
11. HAMNÖ	"	4.339	17/12	255,24
12. VEGA	"	5.583	24/15	232,62
13. BAROK	Netherland	2.571	12/10	214,25
14. KAPITAN ZIOZKOWSKI	Poland	3.202	19/10	168,53
15. ARKADIA	Finland	4.187	25/12	167,48
16. MALBORK	Poland	4.998	30/13	166,60
17. BORELIA	Finland	1.971	12/ 7	164,25
18. ARAGUAYA	"	6.169	43/21	143,46
19. STEFAN CZARNIECKI	Poland	3.451	33/13	104,58
20. INARI	Finland	2.397	23/ 7	100,42
21. ORION	"	2.199	32/ 7	68,72
22. POLLUX	"	870	23/ 1	37,82
23. FINNBOSTON	"	884	35/ 3	25,25

Utdrag ur...

Den 5 maj 1971 hölls på Finlands Sjömans-
Unions semesterhem i Vääksy ett möte i vilket
deltog representanter för sjöfartens arbetsmarknads-
organisationer samt Tullstyrelsen och Post- och
telegrafstyrelsen. Vid mötet behandlades sjöfararnas
möjligheter att skicka utförselvaror per post från
utlandet åt sina anhöriga samt frågan om nyhets-
service per telegrafi för finska sjöfarare. SR rep-
resenterades vid mötet av Bertel Österlund.

Yrkesutbildningsstyrelsen ordnade den 6 maj
vid Helsingfors sjömansyrkesskola ett informations-
tillfälle vid vilket redogjordes för en för sommaren
planerad undersökning av sjöfararnas arbetsupp-
gifter på handelsfartygen. Denna undersöknings
resultat kommer att användas vid justering av
löröplanerna vid navigationsinstitutet och sjömans
yrkesskolorna. SR representerades av Helin och
Koivisto.

Forts. på sid. 59

QUEEN ELIZABETH 2:n ELEKTRONIIKKAA

Valtamerta kyntävä suuri matkustaja-alus on rahtialuksen näkövinkkelistä katsoen upea ilmestys. Jos kurekstamme uusimpien matkustaja-alusten elektroniiKKapuolle, sieltä löytyy monia kiinnostavia yksityiskohtia ja muutenkin täytyy todeta, että "on pojilla vehkeet". Ehkäpä tämä selostus antaa myös hyödyllisiä ideoita alallaan.

Vai mitä sanotte sellaisesta yksityiskohdasta, että tässä Cunard-varustamon aluksessa voidaan peräti kuusikanavaisen järjestelmän kautta antaa kuulutuksia miehistölle, ilmoituksia hätätapauksissa jne, sekä tietysti viihdettä. 1800:n kauko-ohjatun kovaäänisen ja 4,25 kW:n äänitehon sisältämä järjestelmä (valmistaja Tannoy Marine Ltd) antaa kuvan toiminnan laajuudesta ja mittasuhteista.

Äänijärjestelmä

Pääohjauspöytä ja jakolaitteet sijaitsevat samassa toimintakeskuksessa, mutta turbiinien ja koneiden valvontaa, ravintolapalvelua ja laivan teatterin toimintaa varten on olemassa myös lisäjärjestelmiä. Etuoikeus on määräävä silloin, kun lisäjärjestelmät yhdistetään pääjärjestelmään hätäkutsuja varten. Vahvistimet on rakennettu tarvittavaa lähtötehoa varten kahdesta perusyksiköstä, joiden lähtötehot ovat 60 W ja 200 W. Nämä kaksi lähtötehostandardia valittiin sen vuoksi, että ne ovat sopivassa suhteessa eri kovaäänisten kuormituksiin. Vahvistimissa on käytetty pelkästään piitransistoreja.

Kuusikanavainen hytin vastaanotto tarjoaa: 1. taustamusiikkia 2. viihdemusiikkia 3. määräaikaista 4-kielistä uutisia ja 4, 5, 6. valikoiman joko "off air" radio-ohjelmia tai valvontahuoneesta lähtöisin olevaa aineistoa. Matkustajapursserin on mahdollista katkaista lähetys kaikista hyteistä ja yleisten tilojen kovaäänisistä ilmoitusta varten ja samoin miehistöpursseri voi katkaista miehistön ja päällystön ohjelmat. Hätäviestit komentosillalta voivat ohittaa kaikki muut ohjelmat.

Äänilaitteiden ohjauspöytä eri yksikköineen on todella juhlaya. Kaksi (studioluokan) nauhuria, joista toinen antaa musiikkia 23 tunnin kapasiteetilla (jottei samaa musiikkia tulisi päivittäin samaan aikaan, ei käytetä 24 tunnin nauhoitusta). Toista nauhuria taas käytetään 15 minuutin pituisten uutisten lähettämiseen joka tunti. Uutiset annetaan neljällä kielellä. Järjestelmään sisältyy 2 am- ja fm-viritintä. Yöklubissa on erillinen disco-teekki ja teatterissa vahvistinlaitteet, joista voidaan ottaa ohjelmaa laivan yleisradioverkostoon.

Järjestelmään on sisällytetty sumuvaroitussignaali "ankkurissa". Tämä muodostuu elektronisesta gongista ja kellosta, jotka annetaan Tannoy'n suuritehoisesta yksiköstä.

Ainoa laite, joka toimii täysin erillisenä yleisestä äänivahvistinjärjestelmästä on induktiivinen radio-

tulkijajärjestelmä, joka on asennettu teatteriin antaen mahdollisuuden valita useista eri kielistä. Tämäkin piiri on puolijohteistettu ja stand-by yksiköt on sisällytetty laitteisiin. Järjestelmät toimivat 240 V 60 Hz vaihtovirralla ja vian sattuessa virtasyötön hätäkutsupöytäjärjestelmä kytkeytyy automaattisesti erilliseen 50 V:n tasavirta-stand-by järjestelmään, joka antaa 36 tunnin jatkuvan toiminnan. Edellä esitetyn pääjärjestelmän laitteet on sijoitettu 12 metrin pituiseen paneeliin ja ilmastoituun huoneeseen.

Televisiojärjestelmä

Marconi Marine on toimittanut viihdetelevisiojärjestelmän. Sen perustana on 2 monistandardi-päävastaanotinta, jotka syöttävät tuhatta alavastaaanotinta hyteissä ja oleskeluhuoneissa. Vaikka se on periaatteeltaan samanlainen tavanomaisen maalle rakennetun releointijärjestelmän kanssa, se eroaa eräessä tärkeässä suhteessa: vastaanotettavan lähteen parametrit voivat vaihdella laivan kulkuaikataulun mukaisesti kuljettaessa eri maiden lähettimien näkyvyysalueilla. Televisiolähteyksiä voidaan toimia miltä televisioalueelta tahansa, joko vaaka- tai pystypolaroituna, kaikilla juovastandardeilla, paitsi 405-juovaisena.

Antenneista aloittaen ne ovat Marconin suunnittelema ja J-Beam Aerials Ltd:n rakentamia ristipolaroituja tyyppisiä. Yhteiseen pyörivään mastoon on asennettu erillinen antenni joka "bandille". Antennin kääntäminen on säädettävissä päätätkäuluhuoneesta (sama huone sisältää Tannoy'n äänijärjestelmän). Mastoon on myös asennettu antenni alueelle II osalle radiolaitteistoa. Antenniryhmästä televisiosignaali johdetaan Marconi-päävastaanottimiin, jotka on säädetty soveltumaan paikallisiin signaaliparametreihin, esim. 625—50 Hz tai 525—60 Hz, positiiviselle tai negatiiviselle videolle, am- tai fm-äänelle ja määrätyle kantaal-toerotukselle. Mitään toimia ei ole suoritettu 405-juovaisen lähteyksen vastaanottamiseksi, koska tämäntyyppistä lähetettä käyttävät ohjelmat lähetetään Englannissa lisäksi 625-järjestelmässä.

Päävastaanotinten video (demudulointua) on positiivista ja äänilähete äänitaajuuksista. Ääni ja kuva on otettu näissä muodoissa, jotta ne voidaan syöttää Rediffusion hf-viritetyn relejärjestelmän kautta, jota järjestelmää käytetään ohjelmanjakeluun kauko-ohjattuihin katseluyksiköihin. Kuvasignaalia moduloidaan uudelleen 5,5 MHz:n kantaaltoa ja jaetaan katseluyksiköille. Liittyvä äänikanava johdetaan äänitaajuisena samassa kaapelissa. Kuvasignaali säilyttää alkuperäisen juovastandardinsa, kun se kulkee pääteyksikköön ja on yllätyksellistä, että pääteyksiköt eivät ole kytkettävissä joltakin juova/kenntätaajuudelta toiselle. Rediffusion pääteyksiköt on rakennettu nimellisesti toimimaan 625-juovai-

jatkuu seur. siv.

sena 50 Hz:n taajuudella, mutta ne on myöskin tarkoitettu toimimaan 525-juovaisena 60 Hz:n kenttätaajuudella katselulaitteita virittämättä. Standardin vaihtuessa mikä tahansa kuvageometrian vääristymä, joka johtuu lisääntyneestä kenttänopeudesta, korjataan elektronisesti kuvakorkeuden suhteen automaattisella korjauspiirillä. Marconi Marine on toimittanut pääteyksikköjen kanavanvalintajärjestelmän, ja valinta tapahtuu kääntökytkimin. Kuten "off air" ohjelmia, valvontahuoneen katselulaitte kaksine projektoreineen sallii filmien esittämisen ilman katkosta. Myös pieni televisiostudio mahdollistaa "elävät" haastattelut tai muut samankaltaiset ohjelmat jaeltaviksi. Oletetaan, että laivayhtiö tulee tilaamaan noin seitsemän väritelevisiota yleisötiloissa käytettäväksi, ja nämä tulevat olemaan kaksoisstandardi — NTSC/PAL-vastaanottimia.

Marconi Marine on myös mahdollistanut am-radiokuuntelun hyteissä 150 kHz—30 MHz taajuusalueella ja VHF/FM-kuuntelun niille matkustajille, jotka haluavat käyttää omia vastaanottimiaan. Am-lähetteet vastaanotetaan piiska-antennilla ja fm II-alueen antennilla televisioantennimastossa. Ne on johdettu läpi yhtiön "Pantenna" järjestelmän ja edelleen myös Tannoy'n valmistamaan am-fm-virittimiin, jotka huolehtivat "off air"-ohjelmista. Laivan toiminnallisella puolella Marconin toimittamat elektroniset järjestelmät ovat indikoiva kaikuluotain ja visuaalinen syvyysmittari, faksimile säätövastaanotin ja karttainsinööri, automaattinen suuntimalaite ja kaksi pelastusveneradiota.

Radioliikenne

Laivalta maalle — radiopuhelinliikenne, jota QE 2:lla käytetään, sisältää uuden kompressoriekspanderiteknikan (Lincomplex), jonka GPO on kehittänyt. GEC-AEI Lincomplex II sisältää tämän tekniikan ja sitä käytetään QE 2:ssa GEC:n tyyppiä RC/410/R olevien synteisvastaanottimien ja IMRC:n lähettimien yhteydessä.

Tässä järjestelmässä 300 Hz:n osa äänialueesta muodostaa valvontasignaalin. Lähetettävät äänisignaalit on "tiivistetty" ja 300 Hz:n valvontasignaali sisältää kompressoriosat. Vastaanottopäässä valvontasignaali määrää lopullisesti laajennuksen määrän, joka on lisättävä äänen palauttamiseksi alkuperäiseen muotoonsa. Tämä menettely sallii mahdollisimman suuren lähetintehon hyväksikäytön ja sen seurauksena parannuksen signaali/kohina suhteeseen. GEC RC/410/R vastaanotin peittää 2—30 MHz ja sille on erikoista sisäänrakennettu taajuussyntetisaattori. Taajuus ilmaistaan digitaalisesti, näyttö on lukittu synteesiohjaimeen. Yksi nappi mahdollistaa vastaanottimen virittämisen 1 kHz:n tai 10 Hz:n välein ja taajuusstabiilisuus on 5 Hz 30 MHz:illa.

IMRC on toimittanut 4 kaukoliikennelähetintä, joiden esitetään olevan itsesäätäviä. Itse asiassa lähettimen ohjaimet ja päätevahvistinten kaukosäätö sijaitsevat radiohytissä, kun taas päätevahvistimet on asetettu lähelle putkea, joka kantaa lähetysantennit. Taajuudenvaihtoa suoritetaan pienellä teholla käyttäen kahta kytkintä ja, kytkettäessä suurelle teholle, tehovahvistimet saadaan vireeseen ser-vojärjestelmän avulla.

Kolme lähettimistä, tyypiltään ST1430A, peittävät alueen 1,5—25 MHz ja huippulähtöteho on 1 kW Neljäs, tyypiltään ST 1400 peittää 405—525 kHz, 1,6—3,8 MHz ja 4—25 MHz seitsemänä alueena ja 1,5 kW pep-lähtötehoilla. Kaksi IMRC:n VHF-lähtin-vastaanotinta on asennettu komentosillalle ja niitä käytetään aluksen satamaliikenteeseen, hinaajaliikenteeseen, satamapääliikenne- ja muihin yhteyksiin, kun saavutaan satamaan tai lähdetään satamasta.

Moderni sovellutus linjalaivan liikennetehokkuuteen on kokemuksen käyttöä, jota on hankittu kilpailevasta lentokoneellisuudesta. HF- ja VHF-antennit, joita käytetään alukselta—maalle liikenteessä, toimitettiin British Aircraft Corp. toimesta, ja ne oli alunperin kehitetty pisteantenneiksi suurinopeuksisten lentokoneiden käyttöön. Vaikka QE 2:een sovellettuja antennia ei voida tarkasti ottaen pitää pisteantenneina, ne ovat samaisen periaatteen uusi sovellutus ja niiden pieni koko (HF-muunnoksen mitat ovat 150×46×76 cm) mahdollistaa neljän lähettimen HF-antennien asentamisen savupiippurakennelmaan ja yhden vastaanottoantennin radiohytin viereiseen ruorihuoneeseen. Kaksi VHF-pisteantennia toimivat mastossa komentosillan ja satamatoimen liikenteen välittämisessä. Pisteantennit korvaavat tavalliset lanka-antennit niille ominaisine epäkohtineen, joihin sisältyy häipyminen johtuen peittymisestä ja jäätymisestä, laivan kansirakennelmasta ja myrskyvahingoista.

Valitettavasti tähän kirjoitukseen liittyvät kuvat olivat niin huonoja, ettei lehtemme voinut niitä käyttää. Niiden sekä yksityiskohtien tarkemman selvittelyn osalta voi tutustua alkuperäiseen tekstiin, Wireless World, Dec. 1968, josta tämän jutun vapaasti käänsi

tk

LAIVANVARUSTAJAIN YHDISTYKSEEN LAIVANRAKENNUSINSINÖÖRI

DI Pehr S. Grunér on nimitetty Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen laivanrakennusinsinöörin toimeen 1. 9. 1971 alkaen. Insinööri Grunér on syntynyt 30. 8. 1919, DI-tutkinnon hän suoritti Teknillisessä Korkeakoulussa v. 1947 pääaineenaan laivanrakennus. Lisäksi hän on opiskellut laivanrakennusta Merenkulun Säätiön stipendiaattina Ruotsissa. Toimittuaan aluksi Kockum-yhtymän palveluksessa hän siirtyi v. 1947 Suomen Höyrylaiva Oy:n palvelukseen. Vuosina 1958—67 hän toimi Suomen Etelä-Amerikan Linjan johtavana insinöörinä ja siirtyi takaisin Suomen Höyrylaivan palvelukseen Etelä-Amerikan Linjan sulaututtua siihen v. 1968. Grunér on Suomen Laivateknillisen Toimikunnan jäsen sekä Suomen Meripelastusseuran hallituksen jäsen.

DI Grunér on toiminut jo aikaisemmin Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen tehtävissä edustuen yhdistystä komiteoissa, toimikunnissa sekä kansainvälisissä kokouksissa. Lisäksi hän on kirjoittanut lukuisia artikkeleita alan ammattilehdistöön.

*iloiset löytö- markkinat



Tällaista on valssi kesällä
— luksusvalssia, mutta nyt
alkavat City-Radiossa...

Pieni erä pintaviallisia JÄÄKAAPPEJA 140 l

— vähäiset vauriot,
roima alennus. Nyt

295,- (+ lisävero)

MATKA- LEVYSOITIN

verkko + paristo nyt

222,- (+ lisävero)

MATKARADIO

3 aaltoluettua,
Ovh. 318,— nyt

199,- (+ lisävero)

MUSIIKKIA levyillä ja
kaseteilla

KASETTINAUHURI

tyyliä ja laatua,
Ovh. 285,— nyt

179,- (+ lisävero)



ja osamaksupalvelu

City-Radio Oy

Kaivokatu 8, City Center, puh. 66 22 11
Pohjoisesplanadik. 25, puh. 65 64 66

Utdrag ur...

Den 17 maj 1971 postades gruppcirkulär Nr 6/71 till fartygsradiotelegrafisterna, i vilket radiotelegrafisterna uppmanas att före den 1 september 1971 meddela förbundet om eventuella iakttagelser från sådana havsområden där det har varit svårt eller omöjligt att få radiotelefonkontakt med land eller med andra fartyg på 2 MHz under olika tider av dygnet. Som bekant gör redarorganisationerna sitt bästa för att finna förutom ekonomiska också säkerhetsskäl för införandet av nya radiosäkerhetssystem i vilka radiotelegrafisten vore obehövlig. Nu görs försök att införa radiotelegrafifria zoner på vissa havsområden t.ex. Medelhavet, Nordsjön och Östersjön. Dessa frågor kommer att tas upp vid IMCO:s sub-committee on radiocommunications nästa möte inkommande vinter. Alla radiotelegrafister som har uppgifter att ge i denna sak uppmanas insända dem till förbundet.

Den 17 maj skickade förbundet gruppcirkulär Nr 5/71 till kustradiostations radiotelegrafisterna. Cirkuläret behandlar stationernas förtroendemanna-
val.

ITF:s 30 kongress, i samband med vilken också firas ITF:s 75 årsjubileum hålls i Wien den 28.

7—6. 8. 1971. Till SR:s representant vid kongressen har valts verksamhetsledare Erkki Koivisto.

Den nordiska radiotelegrafistkonferensen hålls i förbundets lokaliteter den 6—7 september 1971. Bekräftelse om deltagande har redan ingått från Danmark, Island, Norge och Sverige.

Social- och hälsovårdsministeriet har på Sjöfartsstyrelsens förslag och efter att ha hört Handels- och industriministeriet den 27. 4. 1971 utnämnt fartygsgranskningskommittén för 2 årsperioden 1. 5. 1971—30. 4. 1973. Kommitténs ordförande är dipl. ingenjör Per A. Alfthan, suppleant tekn.dr. Jan Erik Jansson. Redarorganisationerna representeras av sjökaptan Toivo Rosnell, suppleant sjökaptan Justus Harberg. Befälsorganisationernas gemensamma representant är sjökaptan Sven-Erik Nylund, suppleant verksamhetsledare Erkki Koivisto. Man-skapsrepresentant är sekreterade Berndt Uula, suppleant ombudsman Antero Imppu.

Den 16 mars 1971 anställdes fru Anneli Laine som kontorsbiträde (halvdags) vid förbundet.

Från redarhåll uppmanar man de ordinarie radiotelegrafister som under sin semester får arbete på ett annat rederis fartyg eller i land, att meddela rederiet härom snarast möjligt så att rederiet kan vidtaga åtgärder för att få en ny ordinarie radiotelegrafist till fartyget.

VASTIKEMÄÄRÄYKSET

Merenkulun Työntantajaliitto r.y:n 25. 5. 1971 antama tiedotus vastikemääräysten soveltamisesta annettaessa merimiehelle vastikevapaata laivapalveluksen aikana ja vastikkeilla pidennettyä lomaa tai lomakorvausta palveluksen päättymisen yhteydessä.

a) Vastikevapaa laivapalveluksen aikana.

Annetaan vastikevapaata laivapalveluksen aikana aluksen ollessa satamassa tulee merimiehen vastiketuntisaldosta vähentää se määrä tunteja, joka vastaa ko. vapaapäivän varsinaista työaikaa ts. 8 tuntia/päivä maanantaista perjantaihin. Lauanapäivää ei, aluksen ollessa satamassa, lueta vastikevapaaksi. Arkipyhäpäivinä vastikkeeseen ei luonnollisesti lueta itse arkipyhää ja arkipyhän aattona saatu vapaapäivä vähentää vastikesaldoa työaikapöytäkirjalla b) kohdan perusteella 3 tuntia.

b) Annetaan merimiehelle vastikevapaata vapaa-ajan muodossa siten, että hän jää aluksesta maihin matkan ajaksi ilman päästökatselmusta on merimiehen vastikevapaata laskettaessa meneteltävä kuin jos alus olisi satamassa eli yllä a) kohdassa selostettua menettelyä on myös tällöin noudatettava.

c) Annetaan vastikevapaata lomapidennyksenä päästökatselmuksen yhteydessä muutetaan vastiketuntisaldo päiviksi jakamalla tuntien lukumäärä 6,7:llä. Täysi vastikepäiviksi luetaan kaikki arkipäivät, siis myös lauantait ja pyhien aattopäivät.

d) Korvattaessa ansaitut vastiketunnit rahana työsuhteen päättymisen yhteydessä merimiehelle, joka ei ole oikeutettu lomaan, oikeuttaa 6,7 vastiketuntia yhden päivän palkkaan (katso vastikepöytäkirjalla f) kohta).

MERENKULUN TYÖNANTAJALIITTO r.y.
T. Rosnell

Eetteriesiripun...

kutsun aloittamista. (On syytä selata kaikki OHG2:n taajuudet läpi, muuten käy niinkuin usein käy, että kutsuva laiva onnistuu häiritsemään jo käynnissä olevaa puhelua.)

Lopuksi vielä kaukopuheluista: Tutkikaapa joskus sellaista suhdetta, joka voitaisiin kirjoittaa QRK/QSJ. Erittäin huonoissa kuuluvuusoiloissa hinnan suhde kuuluvuuteen lienee varteenotettava tekijä kun harkitaan, kannattaako puhelua lainkaan tilata. Ei liene järkevää veloittaa laivaväen saldoja 3 minuutin maksulla puhelusta, josta ei mene läpi juuri mitään. Kansan syvät rivithän ovat nyky-aikana tottuneet Hi-Fi-laatuisiin puheluihin.

Se siitä ja siihen tyyliin. Tulipa melkoisen pitkä juttu, mutta ehkäpä siitä on jotain hyötyä joskus jollekin, ja silloin on tarkoitus saavutettu. Mieli-piteitten esittäminen kaikesta ylläolevasta tämän lehden palstoilla lienee sallittua, ja mikäpä lisäksi lehdessä hiukan kitukasvuista sisältöä paremmin kuin keskustelu asioista.

Hyvää QSO-vuotta toivoen "yhteispelillä se sujuu"-tunnelmissa.

toivoo Erkkijohannes

PS. Käykääpä paikan päällä katsomassa Helsinki-radion touhujia. "Visitors welcome".

KEVAISIA TERVEISIA

Ajattelin tuossa, että en ole aikoihin nähnyt minkäänmoista "Purnasin palstaa" liiton äänenkannattajassa. Tämän siis pitäisi todistaa, että kaikki on hyvin. Purnareita ei ole, kun ei ole purnattavaa.

Rohkenen kuitenkin olla toista mieltä. Mieleeni tulee ainakin pari asiaa, joihin toivoisin pikaista parannusta.

Ensin vähän vastikkeesta. Nykyäänhän löytyy pykälästä ja paragrafeista sellainen maininta, että vastiketta annetaan "ulos" merimiehelle laivaisännän harkinnan mukaan. Tällainen pykälä olisi mitä pikimmin poistettava, tai ainakin muutettava asiallisemmalle pohjalle. Kysymyksenä on kuitenkin merimiehen työstä suoritettavasta korvauksesta, on yhtä kuin palkkaa.

Otetaanpa esimerkki. Maailmalla oli jokseenkin huonot rahtimarkkinat. M/S "Huono-Esimerkki" tuli kotisatamaan ja miehistö passitettiin vastikelomalle ja samantien irtisanottiin. Jos tilanne olisi jatkunut samanlaisena ts. alus ei olisi saanut rah-tia pariin kuukauteen, miehistö olisi pitänyt vastikkeensa pois vapaan muodossa, ja varustamo olisi päässyt maksamasta irtisanomisajan palkkaa. Olisi tapahtunut ilmeinen vääryys. Vastikehan koettaa olla jonkinlainen korvaus merimiehen tekemästä työstä lauantaina ja sunnuntaina ym. pyhinä ja samalla myös korvaus menetetyistä vapaa-ajasta. Mutta em. tapauksessa olisi miehistö tehnyt tavallaan ilmaista työtä varustajalle niinä viikonloppuina, joista heidän vastikesaldonsa koostuivat. Ainakin verrattuna niihin miehistöön kuuluihin, joille oli kertynyt hyvin vähän vastiketta, tai ei ollenkaan (Alukselle vasta hiljakkoin saapuneet ja päivämiehet). Näille viimeksimainituillehan varustamon täytyi maksaa irtisanomisajalta palkka. Mainittakoon vielä, että ko. aluksella ei annettu vastiketta missään muussa muodossa laivaisännän näin harkittua, vaan sen annettiin kasaantua juuri tällaisten tapausten varalle. Tällainen menettely on mahdollista nykyisten pykälien ja asetusten valitessa, vaikkakin se on moraalisesti tuomittavaa.

"Stand by". Eräs epäkohta sähköttäjän työssä on mm. se, ettei sähköttäjää saa minkäänlaista korvausta siitä ajasta, jonka joutuu olemaan aluksella virheellisten lähtöaika-arviointien takia vapaa-aikanaan, varsinaisen työajan jälkeen aluksen ollessa satamassa. "Tuplasti" harmittaa tällaiset tapaukset, jos ne sattuvat lauantaisiksi tai sunnuntaiksi. On jopa sattunut, että alus on lähtenyt vuorokauden, tai jopa vieläkin pitemmän ajan jälkeen, kuin mitä oli ilmoitettu.

Ja sitten aivan toisenlaisiin asioihin, vaikkakin sähköttäjälle varmasti yhtä läheisiin. Olisikohan mahdollista, että Helsingin radion pätkäpuolen/OFJ:n operaattorit toistaisivat laivojen mainitsemat up'it, jolloin ne, joiden työskentelytaajuudet ovat samoilla lukemilla voisivat virittää TX:nsä suoraan up'iin? Ja kun "Jussin" operaattori lopettaisi QSO:n, pyöryttäisi hän vastaanotintaan pari pykälää puoleen ja toiseen, kuunnellen mahdollisia "loisia". Tällainen menettely ei varmaan suuremmalti lisää työtaakkaa siellä OFJ:ssä, mutta olisi suurena apuna

jatkuu siv. 50

Onnittelemme!



V. Aro



V. Hannula



T. Nieminen



H. Heikola

Elokuun 5 päivänä 1971 täyttää 60 vuotta I luokan radiosähköttäjä Väinö Einar Aro. Hän on syntynyt Hattulassa. Keskikoulun hän kävi Hämeenlinnan lyseossa 1930. Toimittuaan vuosina 1930—1932 Hämeenlinnan Puhelinyhtiössä puhelin-asentajana ja 1934—1937 eri sähkö- ja radioliik-keissä, hän suoritti II luokan kansainvälisen radio-sähköttäjä tutkinnon 31. 8. 1937. I luokan tut-kinnon hän suoritti 24. 5. 1950. Suomen Radio-sähköttäjäliiton jäsenenä hän on ollut 1. 9. 1937 alkaen. Laivaradiosähköttäjänä hän toimi vuosina 1937—1951 yhteensä n. 13 vuoden ajan seuraavissa laivoissa: Snabb, Winha, Wirma, Ivalo, Bjarmia ja Orion. AUK:n hän kävi 1933. Talvi- ja jatko-sodan aikana hän toimi kauppalaivaradiosähköttä-jänä. Alikers. 1933. Radiosähköttäjänä Kotkan ran-nikkoradioasemalla hän oli 1947 ja 1950—53 yh-teensä yli 3 vuotta. Syyskuusta 1953 lukien hän on toiminut radiosähköttäjänä Helsingin rannikko-radioasemalla.

täjän tehtävissä, jatkosodan aikana hän oli kauppalaivaradiosähköttäjänä. Alikers. 1933. Toukokuusta 1971 lähtien radiosähköttäjänä s/s Aallottaressa.

• • •

Kesäkuun 21 päivänä 1971 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Timo Ahti Nieminen Helsingissä. Hän on syntynyt Turussa. Keskikoulun hän kävi Helsingin II suom.lyseossa 1939. Kansainvälisen II luokan radiosähköttäjä tutkinnon hän suoritti 29. 6. 1945, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radio-sähköttäjäliittoon. UK:n hän kävi 1944. Jatkoso-dassa hän toimi ryhmän johtajana, radioaliupsee-rina, radiomekaanikkona ja radiojoukkueen johta-jana. Alikers. 1943. Upseerikok. 1944. Toiminut Helsingin lennätinkonttorissa vuosina 1945—1947, jonka jälkeen siirtynyt toiselle toimialalle.

• • •

Elokuun 7 päivänä 1971 täyttää 60 vuotta radio-sähköttäjä Vilho Erland Hannula. Hän on syntynyt Lapinjärvellä. Keskikoulun hän kävi Orimattilan yh-teislyseossa. Kansainvälisen II luokan radiosähköt-täjän tutkinnon hän suoritti 31. 8. 1937. SR:n jäsenenä hän on ollut 1. 9. 1937 alkaen. Vuodesta 1937 lukien hän on toiminut laivaradio-sähköttäjänä yli 30 vuoden ajan seuraavissa lai-voissa: Charterhague, Margareta, Kontio, Inari, Ma-rita, Marieborg, Berna, Kronoborg, Rundal, Thetis, Constantia, Pomo, Master, Hansa, Bore V, Bore VI ja Aallotar. Talvisotaan hän osallistui radiosähköt-

Heinäkuun 18 päivänä 1971 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Heljo Ilmari Heikola. Hän on syn-tynt Turussa. Käytyään keskikoulun Turun suom. yhteiskoulussa 1948, hän suoritti II luokan kan-sainvälisen radiosähköttäjä tutkinnon 30. 3. 1950, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjä-liittoon. Laivaradiosähköttäjänä (sijaisena) hän toi-mi kesällä 1955 s/s Britassa ja kesällä 1963 m/a Hebessä. Huhtikuussa 1950 hän tuli radiosähköt-täjäksi Maarianhaminan ilmailuviestiasemalle. Jat-kosotaan hän osallistui 1941—44 ilmavoimissa ra-diosähköttäjän tehtävissä. Alikers. 1944. Nykyään hän toimii lennonjohtotehtävissä Turun lentoase-malla.

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty huhtikuun 7 ja 29, toukokuun 14 ja kesäkuun 1 päivänä 1971.

Radiosähkötäjä Reijo Antero Nevastelle, jäsennumero 713, on myönnetty hänen toiselle toimialalle siirtymisen johdosta pyytämänsä ero Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:n jäsenyydestä 7. 4. 1971.

Maisteri, radiosähkötäjä Olli Juho Äärimalle, jäsennumero 184, myönnettiin hänen toiselle toimialalle siirtymisen johdosta pyytämänsä ero Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:n jäsenyydestä 7. 4. 1971.

Radiosähkötäjä Sven-Erik Nygren, joka on suorittanut kansainvälisen II luokan radiosähkötäjän tutkinnon 28. 5. 1971, on mainitusta päivästä alkaen hyväksytty Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:n jäseneksi jäsennumerolla 1293. Ruotsalaisen II luokan radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 11. 6. 1966 ja I luokan tutkinnon 7. 6. 1968.

Huhtikuun 14 päivänä 1971 antoi liitto Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiölle lausunnon uutta matkustaja-autolauttaa esittävistä piirustuksista. Uusi alus, joka on vetoisuudeltaan n. 7.000 bruttorekisteritonnia, tulee liikennöimään linjalla Helsinki—Tukholma. Antamassaan lausunnossa ei liitolla ollut huomauttamista radioaseman ja radiosähkötäjän hyttitiloihin nähden.

Huhtikuun 14 päivänä 1971 lähettivät merenkulun työmarkkinajärjestöt yhteisesti allekirjoitetun kirjeen Sosiaali- ja terveysministeriölle, jossa ehdotetaan, että Sosiaaliministeriö asettaisi komitean laatimaan ehdotuksen merimiesten asunotoetuksen uusimiseksi kuten ILO:n hyväksymä sopimus edellyttää.

Asunto-osakeyhtiö Sepänkatu 13 varsinainen vuosikokous pidettiin 21. 4. 1971. Samana päivänä pidetyssä taloyhtiön johtokunnan kokouksessa valittiin johtokunnan puheenjohtajaksi edelleen Erkki Koivisto.

Useiden käytyjen neuvottelujen tuloksena allekirjoitettiin liiton ja Posti- ja lennätinhallituksen välillä 21. 3. 1971 luottamusmiessopimus, joka on voimassa 1. 5. 1971 lähtien. Sopimuksen mukaan tullaan kullakin rannikkoradioasemalla valitsemaan yksi luottamusmies ja hänen varamiehensä ja lisäksi Helsingin radioasemalla pääluottamusmies ja hänen varamiehensä. SR:n edustajina näissä luottamusmiessuosteluissa olivat Aarto Helin ja Harri Häkkinen.

Huhtikuun 28 ja toukokuun 13 päivänä 1971 pidettiin Posti- ja lennätinhallituksessa neuvottelut virkamiesten työhönsidonnaisuudesta. SR:n edustajana näissä neuvotteluissa oli Bertel Österlund.

Posti- ja lennätinhallituksessa on pidetty useita työaikaa koskevia neuvottelutilaisuuksia, joissa SR:n edustajana on ollut Aarto Helin.

Toukokuun 5 päivänä 1971 pidettiin Suomen Merimies-Unionin lomakeskuksessa Vääksyssä neuvottelutilaisuus, jossa olivat läsnä merenkulun työmarkkinajärjestöjen ja Tullihallituksen sekä Posti-

ja lennätinhallituksen edustajat. Tilaisuudessa neuvoteltiin merenkulkijain tullivapaiden tuomisten lähettämistä postipakettina omaisille sekä uutispalvelun järjestämisestä suomalaisille merenkulkijoille sähköuutisina. SR:n edustajana tilaisuudessa oli Bertel Österlund.

Toukokuun 6 päivänä kävivät puheenjohtaja Helin ja toiminnanjohtaja Koivisto esittämässä Virkamiesliiton pääsihteeri Jorma Mattilalle onnentoivotukset hänen 60-vuotispäivänsä johdosta. Tilaisuudessa luovutettiin pääsihteeri Mattilalle liiton viiri.

Ammattikasvatushallitus järjesti toukokuun 6 päivänä Helsingin merimiesammattikoululla tiedotustilaisuuden, jossa selostettiin ensi kesäksi suunniteltua tutkimusta kauppa-aluksien henkilökunnan työtehtävien analysoimisesta opetussuunnitelmien tarkistamista varten. Tilaisuudessa olivat SR:n edustajina Helin ja Koivisto.

Virkamiesliiton järjestämillä, toukokuun 8—9 päivinä 1971 pidetyillä työaika- ja luottamusmiessuostelupäivillä oli SR:n edustajana Timo Kiiski.

Opetusministeriö on huhtikuun 28 päivänä 1971 asettanut toimikunnan, jonka tehtävänä on tutkia, vastaavatko merenkulkuoppilaitosten ja merimiesammattikoulujen hallinnon järjestely ja merenkulkualan opetusohjelmat nykyajan vaatimuksesta sekä tehdä ehdotus mahdollisten epäkohtien korjaamiseksi. Toimikunnan puheenjohtajana on osastopäällikkö Martti Nevalainen Ammattikasvatushallituksesta. SR:n edustajaksi toimikuntaan on nimetty puheenjohtaja Aarto Helin. Toimikunnan työn tulee olla valmiina 30. 6. 1972 mennessä.

Toukokuun 11 päivänä 1971 aloitettiin Sisäasiainministeriössä neuvottelut poliisiradioasemille valittavista luottamusmiehistä. Neuvottelut jatkuvat.

Toukokuun 17 päivänä 1971 lähetti liitto laivaradiosähkötäjäille osoitetun ryhmäkirjeen No 6/71, jossa pyydetään radiosähkötäjiä ilmoittamaan liitolle syyskuun 1 päivään 1971 mennessä ne alueet, joilta radiopuhelinyhteyksien saamisessa on esiintynyt vaikeuksia tai niitä ei ole saatu lainkaan. Kuten tunnettua, tekevät laivanvarustajat edustavat järjestöt parhaansa löytääkseen taloudellisten etujensa ohella myöskin turvallisuuteen nojaavia perusteluja uusille radioturvallisuusjärjestelmille, joihin ei radiosähkötäjä enää kuuluisi. Nyt ovat ajankohtaisia pyrkimykset radiosähkötäksen rajoittamiseen tai poistamiseen suppeammilta merialueilta, jollaisia voivat olla esim. Euroopanliikenne, Välimeri, Pohjanmerenliikenne ja Itämeri. Nämä asiat tulevat jälleen esille IMCO:n radioalakomitean seuraavassa kokouksessa ensi talvena. Liitto odottaa, että jokainen radiosähkötäjä, jolla on näitä tärkeitä tietoja, lähettää ne liitolle.

Toukokuun 17 päivänä lähetti liitto rannikkoradioasemien radiosähkötäjäille luottamusmiessuostelun toimeenpanoa koskevan ryhmäkirjeen No 5/71.

Sosiaaliministeriö on merenkulkuhallituksen esityksestä, kauppa- ja teollisuusministeriötä kuultuaan 27. 4. 1971 tekemällä päätöksellä asettanut alustarkastustoimikunnan kaksivuotiskaudeksi

1. 5. 1971—30. 4. 1973. Toimikunnan puheenjohtajaksi on edelleen nimitetty diplomi-insinööri Per A. Alftan ja hänen varamieheksensä tekn. tri Jan Erik Jansson. Laivanvarustajajärjestöjä edustaa toimikunnassa merikapteeni Toivo Rosnell varamiehenään merikapteeni Justus Harberg. Päälystöjärjestöjen yhteisenä edustajana on merikapteeni Sven-Erik Nylund ja varamiehenä toiminnanjohtaja Erkki Koivisto. Michistöjärjestöjä edustaa sihteeri Berndt Uula ja varalla asiamies Antero Imppu.

Virkamiesliitto järjestää kahdet järjestötoiminnan peruskurssit, joista ensimmäisen 15—21/8 ja toisen 22—28/8 1971. Yllättävän suuren hakijamäärän johdosta ilmoitettiin Virkamiesliitosta, että SR:n kolmesta hakijasta voidaan ottaa vain yksi toiselle kurssille hakenut SR:n jäsen.

ITF:n 30. kongressi, jonka yhteydessä vietetään myös ITF:n 75-vuotisjuhlaa, pidetään Wienissä 28/7—6/8 1971. SR:n edustajaksi kongressiin on valittu toiminnanjohtaja Erkki Koivisto.

Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi pidetään liiton toimistossa Helsingissä ensi syyskuun 6—7 päivänä. Osallistumisilmoitukset ovat jo saapuneet Ruotsista, Tanskasta, Norjasta ja Islannista.

Maaliskuun 16 päivänä 1971 otettiin liiton toimistoon toimistoapulaiseksi (puolipäivä) rouva Anneli Laine.

Varustamoiden taholta on pyydetty niitä vakinaisia radiosähköttäjiä, jotka lomansa aikana menevät joko toisen varustamon laivaan tai maatoimipaikkaan, ilmoittamaan siitä heti paikan saatuaan varustamolle, niin että varustamo voisi ajoissa ryhtyä toimenpiteisiin uuden radiosähköttäjän saamiseksi laivaan.

Helsinki 31. 5. 1971.

Tj

UTDRAG UR SR:S VERKSAMHET OCH MEDDELANDE 1. 4. 1971—31. 5. 1971

Förbundets styrelse har sammanträtt den 7 och 29 april samt den 14 maj och den 1 juni.

Radiotelegrafist Sven-Erik Nygren som avlade II klass internationell radiotelegrafistexamen den 28. 5. 1971 har från nämnda dag godkänts som medlem av Suomen Radiosähköttäjälitto r.y. med medlemsnummer 1293. Svensk II klass radiotelegrafistexamen avlade han den 11. 6. 1966 och I klass den 7. 6. 1968.

Den 14 april 1971 gav förbundet sitt utlåtande om FAA:s nya passagerar-bilfärjas ritningar. Det nya fartyget som är på 7.000 brt. kommer att trafikera linjen Helsingfors—Stockholm. I sitt utlåtande hade förbundet inget att anmärka varken på radiostationens eller radiotelegrafistens hyttutrymmen.

Den 14 april 1971 sände sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer ett gemensamt brev till Social- och hälsovårdsministeriet, i vilket föreslås att Socialministeriet skall tillsätta en kommitté för att utarbeta ett förslag till ändring av sjömannens bostadsförordning såsom en av ILO godkänd överenskommelse förutsätter.

Som ett resultat av förda underhandlingar under tecknades den 21. 3. 1971 mellan förbundet och Post- och telegrafstyrelsen ett förtroendemannavtal som gäller från den 1. 5. 1971. Enligt avtalet kommer det att väljas en förtroendeman och dennas suppleant på varje radiostation och på Helsingkiradio dessutom en huvudförtroendeman och dennas suppleant. SR:s representanter vid underhandlingarna var Aarto Helin och Harri Häkinen.

Forts. på sid. 56



Suomen Radiosähköttäjälitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, 00150 Helsinki 15
Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 toiminn.joht. suoraan 669 868.
Postisiltoitili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhohtaja:

Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Tapiola 3, puh. 461 447

Puheenjohtaja:

A. Helin

Varapuheenjohtaja:

T. Kiiski

Hallituksen jäsenet:

B. Osterlund, E. Koivisto, P. Mervi, H. Häkinen

Hallituksen varajäsenet:

V. Jyvä, M. Teriö, E. Hallamaa, J. Arto

"Radiosähköttäjä"

Päätoimittaja: Timo Kiiski, Mäenlaskijantie
2 F 62, 00810 Helsinki 81, puh. 781 173.

Ilmoitusten hankkija: Bertel Osterlund

Sepänkatu 13, 00150 Helsinki 15, puh. 635 320

Ilmoitushinnat v. 1971

kerta
ilmoitus

Etusivu ja 1/4-sivu	170:—	10 %:n
1/2-sivu	120:—	alennus
1/4-sivu	75:—	vuosi-il-
1/8-sivu	40:—	moittajille

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

Tilaushinta mk 10:— vuodelta; irtonumero 2:—

Hannu Leppänen
Yliopistonk 41 C 52
TURKU

TOIMIPAikkojen VAIHDOKSIA AJALLA 26. 3.—29. 5. 1971

26. 3. -71	Korhonen Raimo ent.	ha Markus
29. 3. -71	Marjoniemi Pentti	ma Simpele
30. 3. -71	Eriksson Gert-Ove	ma Sveaborg
—, —	Kangasharju Jouko	ma Arcturus
—, —	Palisalo Erkki ent.	ma Outokumpu
31. 3. -71	Kemppi Heikki	ma Lotila
—, —	Suikki Erkki	ma Kotkaniemi
1. 4. -71	Hämäläinen Leo	ma Finn-Amer
—, —	Sihvo Tapio ent.	ma Tervi
5. 4. -71	Koivusalo Hans ent.	ma Roslagen
—, —	Svahnström Kurt	ma Holmia
8. 4. -71	Laamanen Kari	ma Corona
14. 4. -71	Siipola Heikki	ma Virgo
15. 4. -71	Boelzig Hans	ma Gracia
—, —	Zetterberg Lars ent.	ma Finnhansa
16. 4. -71	Pohjanlahti Raimo	ma Finncarrier
—, —	Poijärvi Arvi ent.	ma Taurus
17. 4. -71	Husgafvel Kari	ma Monsun
19. 4. -71	Väisänen Ville	ma Solny
—, —	Kettunen Markku	ma Bouny
—, —	Lundelin Lars	ma Bore IV
20. 4. -71	Alanne Risto	ma Aconcagua
—, —	Ekman Guy	ma Arcturus
21. 4. -71	Myöhänen Martti	ma Clio
—, —	Moilanen Esko ent.	ma Palva
22. 4. -71	Tuominen Reino	ma Finnsal
—, —	Parkkonen Pekka ent.	ma Presto
23. 4. -71	Marttila Ari	ma Winha
24. 4. -71	Helminen Erkki ent.	ma Heikos
25. 4. -71	Saukkonen Martti	ma Sirocco
26. 4. -71	Viirilä Pekka	ma Lancing
27. 4. -71	Kettunen Raimo	ma Finnbirch
—, —	Koskela Mikko T.	ma Cardonia
—, —	Westerholm Nils	ma Tellus
28. 4. -71	Sirviö Seppo ent.	ma Actinia
—, —	Paakkari Esko	ma Oihonna
—, —	Virolainen Pentti	ma Floria
29. 4. -71	Pätynen Asser	ma Dagny
30. 4. -71	Elo Esko	ma Lauri Ragnar

Paikanhakijoita huhtikuussa 30. Välityksiä 12.

2. 5. -71	Itkonen Raimo	ma Purha
3. 5. -71	Kallio Brita	ma Jenny

3. 5. -71	Kari Matti	ma Enskeri
—, —	Mustonen Markku	ma Estrella
—, —	Nurmi Jaakko	ma Asynja
—, —	Salminen Tuula	ma Cellona
—, —	Soinoja Pertti	ma Finnkraft
5. 5. -71	Härkönen Matti	ma Corona
—, —	Kankainen Jarmo	ma Wasa-Express
7. 5. -71	Hannula Vilho	ma Aallotar
—, —	Lagerroos Erik	ma Signy
9. 5. -71	Ekman Jerker	ma Kapella
10. 5. -71	Erkkilä Onni	ma Intio
11. 5. -71	Halonen Arto	ma Finnriver
—, —	Orpana Aaro	ma Lotila
—, —	Paulamäki Lauri	ma Bore VI
—, —	Särkkä Pertti	ma Tiiskeri
12. 5. -71	Aalto Olli	ma Hellos
—, —	Hänninen Jorma ent.	ma Finnhansa
—, —	Tietäväinen Heikki	ma Viking 2
—, —	Vikberg Tor-Leif	ma Atlas
14. 5. -71	Aartia Matti	ma Aragua
—, —	Hyvönen Viljo	ma Vallila
—, —	Laaksonen Esko	ma Winha
—, —	Laine Seppo I.	ma Nordek
—, —	Liikkanen Jorma	ma Finneagle
—, —	Sainio Lasse	ma Styrsö
15. 5. -71	Miettinen Pekka ent.	ma Sveaborg
17. 5. -71	Laine Seppo S.	ma Katrina
17. 5. -71	Kouvo Heimo	ma Finnhansa
—, —	Eriksson Gert-Ove	ma Nordia
17. 5. -71	Suomi Tapio	ma Malmi
—, —	Österman Kurt	ma Degerö
18. 5. -71	Suokas Kaarlo	ma Mistral
19. 5. -71	Forsius Kurt	ma Clio
—, —	Greis Kalevi	ma Triton
—, —	Kemppi Heikki	ma Rekola
20. 5. -71	Huovilainen Eero	ma Pinja
—, —	Suominen Rauno	ma Botnia Express
24. 5. -71	Härmä Antti	ma Finncarrier
—, —	Järvinen Maija-Liisa	ma Sommarö
25. 5. -71	Kauppila Ensio	ma Nanna
26. 5. -71	Lehtimäki Yrjö	ma Arkadia
—, —	Marjoniemi Pentti	ma Finnforest
27. 5. -71	Kouvo Heimo	ma Finnfighter
28. 5. -71	Valta Matti	ma Alca
29. 5. -71	Suutarinen Leo	ma Simpele
—, —	Rothberg Rune	ma Viking 2

Paikanhakijoita toukokuussa 31. Välityksiä 20.