

Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



Suomen suurimman aluksen, m/t Jonnyn radioasema. Lähemmin takasivulla.

**Vuokraa auto —
ehdit enemmän.**



Metallitalo, 688 055 ja 737 260
Lentokenttä, 821 201
Muualla maassa kaikki VW-
piirimyyjät.
Varaukset: 688 055 / 14

interRent
autovuokraamo



myy, asentaa ja huoltaa
laivaradiolaitteita, tutkia,
kaikuluotaimia, laivapuhe-
limia ja hälytysjärjestelmiä

OY HEDENGREN AB

Lauttasaarentie 50, 00200 Helsinki 20
Puh. 670 211. Telex 12 1110 hedoy sf

ST Startrading oy-ab

ITÄPORTTI 1 B OLARI

02210 RUOMELA

☎ Huolto/Service 883 166

Myynti/Försäljning 883 166

kontt.ajan jälkeen

eft.kontorstid 65 28 09

✓ STARTRADING Telex 12-14 89

— Myy ja huoltaa laivaradiolaitteita, tut-
kia, kaikuluotaimia, hyrräkompassseja
ja automaattiohjauslaitteita.

— Försäljning och service av fartygs-
radio, radar, gyrokompasser och auto-
styrningsapparater.

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 14, puh. 16 310

Työajan jälkeen puh. 23 078

**Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto**

**Tutka- ja laivaradiohuolto
Raumalla**

Tele-Rauma Oy

26100 RAUMA 10 ISOKATU 8
☎ 938 - 13 375

**STANDARD ELECTRIC
PUHELINTEOLLISUUS OY**

myy, asentaa ja huoltaa laivojen radio-,
navigaatio- ja kommunikaatiolaitteita.

Puh. 550 181

Telex

12 580 ITT SF

PL 53

00381 Hki 38

ITT Marine

Merimieseläkekassa



Sjömanspensionskassan

UUDENMAANKATU 16 A — 00120 HELSINKI 12 — PUH. 65 84 33
NYLANDSGATAN 16 A — 00120 HELSINGFORS 12 — TEL. 65 84 33

Radio-sähkötäjä

Kansainvälisten
radiosähkötäjien
äänenkannattaja

4 - 1974

25. vuosikerta

"Radiolennätin" 1930—31
"Radio OH" 1932—49
"Radio-sähkötäjä" 1950—

Julkaisija: Suomen
Radiosähkötäjäliitto r.y.,
Helsinki



Päätoimittaja:
Erkki Heikkinen

Tässä numerossa mm:

Kipinästä elektroniikka- mieheksi eli tarinaa Rau- man merenkulkuopistosta	4
Laivaradiotoiminnan kan- sainvälinen satelliittijärjes- tö	8
Suuntakartta	10
SR:n toimintaa ja tiedo- tuksia	12
Utdrag ur SR:s verksamhet och meddelanden	14
Keimolan kuulumisia	16

JÄRJESTÖDEMOKRATIA JA SR

Järjestödemokratiasta on tullut lähes aatteellinen muotivillitys, josta on olemassa toinen toistaan hienompia selityksiä ja reseptejä sen toteuttamiseksi. Siitä huolimatta demokratia vain harvoin mainittavasti lisääntyy. Puheet jäävät useimmiten puheiksi.

SR:n, kuten käsittääkseni kaikkien merenkulkijajärjestöjen piirissä on järjestödemokratian toteuttamisessa alvan erityisiä vaikeuksia. Kun kuuntelee eri järjestöihin kuuluvia merenkulkijoita, ei voi välttyä käsitykseltä, että useammin vallitsee hyvä diktatuuri kuin harras demokratia. SR:n piirissä järjestödemokratian kehittäminen ja toteuttaminen (millä on rajallisuutensa) keskittyy tiettyihin tekijöihin.

Liiton säännöt ovat eräänä tärkeänä järjestöllisenä kulmakivenä, ne luovat raamit, joiden sisällä toimitaan. Kun liittomme sääntöjä on viime vuosina muuteltu varsin tiuhaan tahtiin, on eräänä tärkeänä näkökohtana ollut jäsenten vaikutusmahdollisuuksien lisääminen. Tämä tehtävä on ollut jäsenistön hajanaisuudesta johtuen erittäin vaikea.

Lehtemme viime numerossa Matti Valta kirjoitti asiaa, joka liittyy näkemyksiini, ja on ollut kynäni kärjellä monta kertaa. Mitä esim. laivaradiosähkötäjät voivat vaikuttaa erityisesti niihin asioihin, jotka koskevat heitä?

Jotta voi vaikuttaa, on tunnettava eri vaikutusmahdollisuudet. Lähtökohta on siis SR:n sääntöjen riittävä tuntemus. Sääntöjen muokkaaminen ymmärrettävään ja toisaalta kaiken kattavaan muotoon ei ole helppoa. Aikoinaan oli sellaisia ikäviä tilanteita, että merenkulkijat jäivät kokonaan hallituksen ulkopuolelle. Nykyisenä "pakkodemokratian" kautena kaikkien jäsenryhmien edustus on turvattu ja mahdollisuuksia lienee entistä paremmin sellaiseen edustukseen, joka voi hallitustoimiin myös tehokkaasti osallistua. Sitäpaitsi meillä on mahdollisuus edes jossakin määrin vaihtaa mielipiteitä virkaveljien kanssa, eikä kolmen jäsenen yhteistä ehdotusta hallituksen jäsenehdokkaaksi pitäisi olla ylivoimaista saada aikaan.

Puheenjohtajaksi ja varapuheenjohtajaksi voivat ketkä tahansa viisi jäsentä ehdottaa ketä tahansa jäsentä. Näiden herrojen (sanon näin, koska naisehdokkaita ei olla nähty) pitäisi olla yleismiehiä ja pystyä irroittautumaan ryhmäajattelusta. Paitsi että heidän täytyy hallita asiaskaala laidasta laitaan, heidän tulee olla käytettävissä — myös hallituksen kokousten välillä.

Hallituksen jäsenehdokkaat tulee ilmoittaa asianmukaisesti liitolle, jonka jälkeen hallitus käsittelee ne todeten, onko esitykset tehty sääntöjen edellyttämällä tavalla. Tässäkin on ilmaantunut vaikeuksia esim. siinä, milloin useammassa kuin yhdessä toimesta ollut on katsottava tietyn jäsenryhmän edustajaksi. Käsitykseni on, ettei tämä ole suinkaan yhdentekevä asia, jota voidaan katsoa läpi sormien. Hallituksen jotakin ryhmää edustavan jäsenen tulisi mahdollisimman hyvin tuntea edustettavansa ja heidän erityiskysymyksensä. Ellei näin ole, hallituksen toiminnalle varsin tärkeä asiantuntemus puuttuu.

Sääntöjen mukaan hallituksen jäsenehdokkaat voi ilmoittaa myös vuosikokouksessa. Kun tätä kohtaa sorvattiin, oli tarkoituksena taata hallituksen toiminta ylimenovalheen aikana. Nyt tuo kohta tuntuu tarpeettomalta ja voitaneen poistaa seuraavan sääntömuutoksen yhteydessä. Ymmärrettävästi ne jäsenehdokkaat, joista tiedotetaan sekä lehdessä että kiertokirjeellä, ovat paremmassa asemassa kuin viime hetkessä esitetyt.

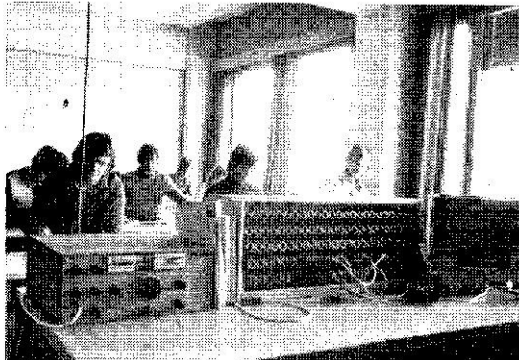
Hallituksilla on käsitykseni mukaan ollut SR:ssa paljon keskei-

Jatkuu sivulla 19

KIPINÄSTÄ ELEKTRONIIKKAMIEHEKSI

eli tarinaa Rauman merenkulkuopistosta

Ollaan anteeksipyyntö velkaa. Nimitään siksi, että lähes tietämättömissä on ryhdytty puuhailemaan uudentyyppisten radiosähkötäjien tuottamiseksi. Työrauha on ollut arvokas asia, semminkin kun toisaalla kamppaillaan lähes puukoin ja puntarein merenkulun korkeakoulusta ym. hienoista asioista. Nyt on kuitenkin korkea aika raottaa esirippua toivoen samalla, että lukijat vievät tietoa koulustamme eteenpäin. Kun liikutte Raumalla päin, niin käykääpä talossa. Ja kun kuulette kutsun OIEI, tnx fer qso.



Vähän historiikkia

Muutama sana muistuttakoon siitä, miten siirtyvä meriliikenne sai maassamme alkunsa. On palautettava mieleen Sotalaitoksen Radiolennätinosaston, myöhemmin Kipinälennätinlaitoksen rooli, sillä sen piirissä alkoi niin siirtyvä radioliikenne kuin tämän liikenteen koulutuskin. Kipinälennätinlaitoksen alaisena toimi jo v. 1918–19 kaikkiaan 16 eri rannikko- tai kiinteätä asemaa sekä välittömässä johdossa useita laivaston, Merenkulkuhallituksen ym. laivaradioasemia.

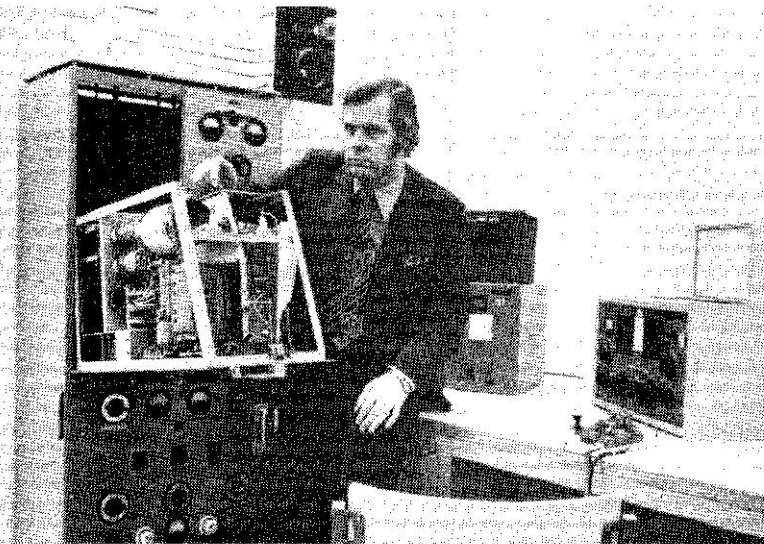
Ensimmäiset kansainväliset radiosähkötäjät saivat koulutuksensa Kööpenhaminan radiokoulussa, jossa tutkinnon suorittivat v. 1920 mm. liittomme kunniapuheenjohtaja V. Meklin ja SR:n perustavan kokouksen puheenjohtaja R. Kannas. Jo tätä ennen muutamat olivat saaneet väliaikaisen todistuksen radiosähkötäjäksi.

Kuten tunnettua, ensimmäinen kansainvälinen radiosähkötäjäkurssi alkoi v. 1920 jää-

käriversti, insinööri A. R. Saarman johdolla, mutta huomattavasti ennen sitä, 24. 4. 1918, pidettiin ensimmäinen ”yleisen liikenteen” radioyhteys, nimittäin Jäänmurta- ja Sammon ja Vaasa Radion välillä. Tästä merkittävästä tapauksesta, samoin kuin siirtyvän liikenteen alkuaikojen historiasta kuuli mieluusti enemmänkin. Kuka OT panisi paperille? Useammasta muisteluksesta saisimme kokoon arvokasta aineistoa, josta jo nyt on arvattavasti mennyt paljon tietämättömiin.

Radiosähkötäjäkoulutuksen alkuvaiheet

Kipinälennätinlaitos jatkoi radiosähkötäjien koulutusta v. 1925 asti. Tämän jälkeen Lennätinlaitos (Posti- ja lennätinhallitus) otti hoitaakseen kurssien pidon. Radiosähkötäjäkoulutus ei kuitenkaan voinut riittävästi kehittyä ajan mukana jo senkin vuok-



↑ Radiosähkötysluokan kaikkein pyhin. Tästä ohjataan harjoittelua, johon voidaan liittää esim. nauhuri tai vastaanotin.

← Yliopettaja R. Jokinen näyttää miten mukavasti Televan lähetin aukeaa. Ei tässä suurempia valittamisia, jos unohdetaan tuo SSB.

Uuden aseman puolella on näkymä tällainen. Liisa Helena tekee tuttavuutta avaimen kanssa.



si, että se ensinnäkin oli kurssimuotoista ja toisekseen, määrärahoja ei ollut riittävästi. Opettajavoimat olivat tilapäisiä ja kurseja pidettiin "tarpeen vaatiessa". Tarvetta esiintyi sodanjälkeisinä merenkulun nousukausina jopa siinä määrin, että otettiin ylisuuria luokkia ja pyrittiin saamaan ainakin osa oppilaista valmiiksi ennen aikojaan.

Muista omalta kohdaltani sen toukokuun alkupuolen päivän, jolloin me muutamat silloisista kurssilaisista saimme kesken kaiken pätevyyskirjat kouraamme, kun miehistä oli huutava pula. Yleisesti ottaen ei tämänkaltaista menettelyä ole pidettävä koulutuksellisesti sen enempää kuin työmarkkinapoliittisestikaan suotavana.

Todettakoon tässä yhteydessä myös, että Maarianhaminassa on harjoitettu radiosähköttäjäkoulutusta v. 1954 lähtien.

Toimikuntien aikakausi

Alkoi v. 1963. Silloin Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö asetti toimikunnan käsittelemään kansainvälisten radiosähköttäjien koulutusta. Pääpiirteissään todettiin tuolloin koulutuksen tilapäisluontoisuudesta johtuvat puutteet sekä mm. teknisen opetuksen tehostamistarve, joka myöhemmin tulikin keskeiseksi kysymykseksi. V. 1965 valmistuneessa mietinnössä toimikunta ehdotti Valtion radiosähköttäjäopiston perustamista — sinänsä hyvä ajatus, mutta käytännössä liian iso pala toteutettavaksi. Tätä ensimmäisen toimikunnan työtä on kuitenkin pidettävä urauurtavana ja suuntaa-antavana kartoituksena.

V. 1971 alkoi — sanoisinko toinen vaihe, joka osoittautui menestyksekkääksi. "Merenkulkukoulutuksen uudistamistoimikunta" ehdotti I osamietinnössään mm., että koulutus siirretään Rauman merenkulkuopiston yhteyteen ja otetaan käyttöön uusi ns. Ylei-

nen pätevyyskirja. Samalla koulutusaika tuli 2-vuotiseksi, kun se aikaisemmin oli ollut 1,5 vuotta. Koulutus siirtyi hallinnollisesti Posti- ja lennätinhallituksesta Ammattikasvatushallitukselle. Tutkinnot ja pätevyyskirjan myöntäminen kuuluvat sen sijaan Posti- ja lennätinhallitukselle edelleenkin.

Yleinen pätevyyskirja perustuu Maailman hallinnollisen radiokonferenssin (1967) päätökseen MAR 16, ja vaikkakin se korvaa käytännössä nykyiset I ja II luokan todistukset, se on toistaiseksi suosituksen luontoinen vaihtoehto. Hallinnot voivat suhtautua siihen haluamallaan tavalla, eli hyväksyä tai ei.

Koulutuksessa uusi pätevyyskirja tuli sikäli keskeiseksi, että sen vaatimusten mukaan tulee panna painoa teknisiin tietoihin ja taitoihin, sekä kykyyn huoltaa elektronikaan perustuvia laitteita. Näitä laitteita on jo tullut aluksiin vähän sinne sun tänne ja lisää on tulossa. Pelkästään radiosähköttäjän omat laitteistot ovat SSB:n ja puolihoiteistamisen myötä muuttuneet valtavasti kymmenen viime vuoden aikana.

Nykyinen opetusohjelma

Kahteen lukuvuoteen saadaan mahtumaan jo kohtalainen määrä opetusohjelmaa. Radiosähkötyöstä esimerkiksi on ensimmäisellä luokalla 10 ja toisella luokalla 6 viikkotuntia. Radioliikenteen vastaavat tuntimäärät ovat 4 ja 6. Mainittujen aineiden rinnalle ovat tärkeydessä kohonneet sähkötekniikka, jota luetaan I luokalla (4 tuntia), radiotekniikka (2/5 tuntia) ja elektronikka (2/1 tuntia). Liikenteen harjoitustunteja kuten laboraatioitakin tehdään entiseen tapaan ryhmätöinä sekä I että II luokilla.

Mainittujen "pääaineiden" lisäksi opetusohjelmaan sisältyy matematiikka, ruotsin- ja englanninkieltä, työturvallisuutta ja ensi-

apua, meripalveluoppia, kirjanpitoa ja konekirjoitusta. Tarkemmin ainejakoon puuttumatta on todettava, että se vastannee melko hyvin niitä raameja, joihin radiosähköttäjä nyt ja vielä tulevaisuudessaakin joutuu.

Tuntijako on tässä yhteydessä liian laaja juttu yksityiskohtaisemmin esiteltäväksi, mutta heitettäköön muutama kritiikin sana sekaan. Jos tarkastellaan eri aineyhdistelmiä, pitäisin työturvallisuuden ja ensiavun sijalla tärkeämpänä terveydenhuoltooppia. Kun kerran asia on niin, että radiosähköttäjä joutuu siihen laivan ulkopuolella täysin rinnoin osallistumaan (vai pitäisikö sanoa sairaudenhuoltoon?). Erinomaisena asiana on pidettävä meripalveluoppia, jonka puitteissa merielämään vihkiytymättömät oppilaat saavat ainakin teoriassa tietoa merellisistä asioista. Siihen voisi mielestäni "uhrata" jo ensimmäisellä luokalla yhden tunnin.

Opetusohjelma ei sinänsä vielä ole "sesam aukene", vaan lopputulos on monen koulutukseen vaikuttavan tekijän summa. Se sisältää mm. opetusvälineet. Koska opetusvälineitä koskevat tietyt erityisvaatimukset, ne tulevat kalliiksi. Aikaisemmin koulutusta rasitti erityisesti sopivan välineistön puute. Nykyisin tilanne on toinen. Lähes mittatyönä tehdyn harjoitusasemaverkon avulla päästään liikenteessä mukavasti alkuun. Ulkopuoliset asemat eivät (toivottavasti) kuule tämän linjassa toimivan verkon toilauksia. Opetuspaikka on kyllä mitä epämiellyttävinkin, pommisuojuissa maan alla, missä valon liksiksi tulee puute ilmasta.

Leikkiasemavaiheen jälkeen, lähinnä II luokalla, päästään itse asiaan parin täydellisen laivaradioaseman avulla. Toinen näistä on "vanhanmallinen", jonka lähetin on mallia Televa, putkina 6AG7-807-813. Vastaanottimet Marconi/LF/MF ja Hammarlund Super Pro. Uudemmallalla puolella lähettää kilowattitai vaalea IIT ST 1400 C, jota voidaan myös synteetiohjata. Vastaanottimet ovat ainakin paperilla huippuluokkaa, päävastanotin CR 300-sarjaa. Kenties joku on kuullut kutsumerkkimme OIEI. Onhan satumoisin kysely TR:ääkin!

Tekniikan puolella suuntaus on sama. On melko monipuolista kalustoa huipputasolle asti. Sanotaan nyt Rohde & Schwartzin signaaligeneraattori esimerkiksi. Laboraatioissa päästään pian UHF:n puolelle, myöhemmin toivottavasti gigahertsitasolle asti. Signaaligeneraattorit, taajuuslaskimet ja oskiloskoopit ovat jo nyt "jokapäiväistä leipää". Sanottakoon tähän kuitenkin, ettei tilanne opetusvälineistön osalta vielä ole hyvä johtuen rajoitetuista määrärahoista.

Kun määräykset suomalaisista laivaradioasemista joskus uudistuvat, huomioidaan toivottavasti mahdollisuudet uusien mittalaitteiden käyttöön aluksissa. Ei siellä enää yleismittarilla 2000 Ohm/V pärjätä. Tässä voitaisiin päästä joustavasti eteenpäin vaikkapa siten, että uusille aluksille määrätäisiin kovemmat vaatimukset.

Oppilaat ja opettajat

Tänä vuonna Rauman Merenkulkuopistossa on toiminut kaksi ensimmäistä luokkaa ja yksi toinen luokka, josta ensimmäiset radiosähköttäjävalmistuivat kuhuneena keväänä. Luokkien normaaliavaruus on 24, mutta keskeyttäneiden vuoksi lukumäärä on keväällä supistunut, esim. tänä vuonna oli n. 17—18. Lähes puolella ei ole aikaisempaa sähkötystaitoa, mitä on pidettävä koulutusohjelman kannalta varsin haitallisena. Radiosähkötyksen harjoittelu vaatii tiettyä pitkäjännitteisyyttä ja keskittymiskykyä — on opittava oppimaan. Muutamat vasta-alkajat eivät saa oikeaa otetta harjoituksiin ja seurauksena on huonoja tuloksia, jopa harjoittelun laiminlyömistä.

Samana on ollut huomattavissa tekniikan opiskelussa, ja koska asenteiden vaikutus on varsin voimakas, ovat opettajan mahdollisuudet niiden muuttamiseen vähäiset — joka tapauksessa aikaa siihen vaaditaan. Tästä seuraa, että ne, joilla on tekniikasta tai sähkötyksestä tietoja ja taitoja, edistyvät toisia huomattavasti paremmin. "Rik-kaat rikastuvat ja köyhät köyhtyvät." Ainoa keino opillisen kuulon umpeen kuromiseksi on ylimääräinen harjoitus, joka koulutusohjelman puitteissa tuottaa hankaluutta.

Aikuisopiskelun pitäisi nojautua itseopiskeluun ja sähkötysharjoittelu soveltuu hyvin itseopiskeluun. Samana voidaan sanoa monista muistakin aineista, mutta valitettavasti suuntaus on toinen. Oppikoulupohjaisten oppilaiden näyttää olevan vaikeaa irtautua koulun pönttävästä tyylistä ja kaiken valmiiksi pureksimisesta. Käsitteiden mukaan ammattiopetus yleensäkin kärsii siitä, ettei oppilaita jo esiasteisilla opetus-tasoilla "opeteta oppimaan". Jos ajattelemme nykyaikaisen merenkulun asettamia vaatimuksia, ja etenkin radiosähköttäjän itse-näistä asemaa, ei ylioppilaspohja mitenkään takaa menestystä. (Ylioppilaita on oppilaita melko tarkalleen puolet.) Saattaa olla päin vastoin niin, että keskikoulupohjainen oppilas sopeutuu joustavammin opetukseen, eikä hänellä ole turhia luuloja kyvyistään.

Yhä enemmän tulisikin mielestäni panna painoa esim. teknisten alojen opinnoille ja työkokemukselle, sillä opetuksen pullonkaula tulee olemaan teknisen opetuksen puolella. Tekniikka ei voi polkea paikoillaan, vaan sen on edistytävä nykyisen teknisen kehityksen mukana. Vaatimukset tulevat siis tällä opetussektorilla kasvamaan melkoisesti, myös oppilasaineksen suhteen.

Naisia hakeutuu yhä enemmän oppilaitse, mutta valitettavasti monilla heistä tuntuu olevan heikko soveltuvuus alalle. Opiskelu tuottaa heille useammin hankaluuksia, yksinpä sähkötyskoekaiden hermopaine on muutamille liikaa.

Rauman merenkulkuopistossa on radiosähköttäjälinjan ohella valmistava, perämies-, yliperämies- ja kapteeniluokat. Opis-

ton rehtorina toimii merikapteeni Unto Kokkala. Opettajisto koostuu vakinaisista ja tuntiopettajista. Vakinaisia opettajia on kaikkiaan 8 ja tuntiopettajia 16.

Radiosähköttäjälínjan vakinaisista opettajista toimii yliopettajana insinööri Reima Jokinen. Teknisten aineiden lehtori on insinööri Erkki Tammiaho. Radiosähköttäjäsaineiden lehtoreina toimivat radiosähköttäjät Aarto Helin ja Timo Kiiski. Matematiikan lehtoreina ovat toimineet FK Tuure Jaakkola ja merikapteeni Antti Koiranen. Yliopettaja, merikapteeni Kauko Luukko on opettanut meripalveluoppia.

Muut aineet, mm. kielet, on radiosähköttäjälínjalla opetettu tuntiopettajien voimin. Samat opettajat voivat toimia opettajina eri linjoilla, mistä on hyötyä niin koululle kuin ilmeisesti oppilaillekin. Ei ole suinkaan väheksyttävä sitä seikkaa, että nyt eri alojen oppilaat oppivat myös tuntemaan toisensa. Sillä on ainakin turhien ennakkoluulojen poistajana myönteinen merkitys.

Kuinka oppilaaksi tullaan?

Hakuaika opistoon on tätä kirjoitettaessa (kesäkuu) parhaillaan menossa. Mahdollisesti hakuaikaa joudutaan pidentämään kuukaudella. Vaatimuksena radiosähköttäjälínjalle pääsemiseksi on "keskikoulun oppimäärä, jossa englanti luettu ensimmäisenä vieraana kielenä. Hakemukseen on liitettävä jäljennös koulutodistuksesta, virkatodistus sekä lääkärintodistus kelpoisuudesta laivapalveluun".

Hakupapereiden perusteella kutsutaan oppilaiksi pyrkivät pääsytutkintoon. Pääsytestit pidetään yleensä elokuun kahtena viimeisenä arkipäivänä. Radiosähköttäjälúokan pääsytutkintoon kuuluu matematiikka, fysiikka (sähköoppi), suomen-, ruotsin- ja englanninkieli sekä rytmikoe. Opiskelu alkaa välittömästi 1. syyskuuta.

Opiskelu on ilmaista, mutta elinkustannukset, oppikirjat jne. tekevät melkoisen loven opiskelijan kukkeroon, jota nykyisin täytetään opintolainoin.

Loppulause

Kuluu ilmeisesti vielä vuosi tai pari, ennenkuin radiosähköttäjälínja pystyy täysitehoiseen toimintaan. Opetusvälineistöä tarvitaan lisää, opetusohjelmat ja opettajat tarvitsevat "sisäänajoa". Tähänkin mennessä on jo eteenpäin päästy. Epäilemättä koko opetusohjelma on lähivuosien aikana otettava kriittiseen tarkasteluun. Lisäksi on saatava laajennetuksi harjoittelumahdollisuuksia, jona jäänmurtajaharjoittelu on ollut oivallinen alku. Sitä ennen on kuitenkin ensimmäinen tehtävämme jatkokoulutuksen tutkiminen ja aloittaminen. Asiaa on eri yhteyksissä jo valmisteltu, käytännön toimenpiteet ovat nyt edessä.

Opiston osoite on Suojantie 2, 26100 Rauma 10 ja puhelin 938-14 400.

T. Kiiski

Islannin kalastuksen historia

Suomalaiset sillinkalastajat lähtivät ensi kerran Islannin vesille 45 vuotta sitten. Monet veteraanit ovat jo siirtyneet ajasta iäisyyteen. Niinpä allekirjoittaja on ryhtynyt laatimaan historiikkia tuosta erikoisalasta.

Koska radiosähköttäjät ovat antaneet avomerikalastuksessa oman merkittävän panoksensa, olisi suotavaa esitellä myös heidän toimintaansa. Vanhana islanninkävijänä vetoan nyt Teihin ja pyydän tietoja kokemuksistanne. Laivojen ja radiohyttien lainaksi saamani valokuvat palauttaisin pian.

Aineiston voi lähettää osoitteella: Helge Heikkinen. Vuorenpeikontie 5 A 94. 00820 Helsinki 82. Puh. 90 785 748.

Uusia autolauttoja Helsinki-Tukholma linjalle

Viking-linjan uusi matkustaja-autolautta Viking 5 aloitti heinäkuun 9 päivänä 1974 säännöllisen liikenteen Helsingin ja Tukholman välillä. Lähtöpäivänä Helsingistä Katarinokan lauttasatamasta alus kastettiin Viking 5:ksi. Kastamisen suoritti pääministeri Kalevi Sorsan puoliso Irene Sorsa, jonka jälkeen yhtiö tarjosi kutsuvieraille lounaan ja tutustumistilaisuuden uuteen laivaan.

Viking 5 on rakennettu Jos. Meyerin telakalla Papenburgissa. Uutuuksina on laivassa gyro-ohjattavat vakaajat ja tehokas tuuletusjärjestelmä. Laiva ottaa 1200 matkustajaa sekä 300 henkilöautoa tai 28 rekka-autoa. Hyttipaikkoja on 410. Laivassa on kymmenkunta erilaista oleskelutilaa, kuten ruokasaleja, baareja, kokoustiloja ym.

Kauppaneuvos Algot Johanssonin omistama Sally-varustamo on ostanut Alaskan valtiolta vuonna 1967 rakennetun matkustaja-autolautan, joka asetetaan myös Helsingin ja Tukholman väliselle linjalle. Aluksen nimeksi tuli Viking 6. Se ottaa myös 1200 matkustajaa, 200 henkilöautoa tai 16 rekka-autoa. Hyttejä on 350. Alus on 110 m pitkä ja 18 m leveä. Moottorin teho on 17 280 hv ja vauhti 23,5 solmua. Kantavuus on 5073 bruttokilogrammaa.

Radiopuhelujen hintaknoppeja

13. 6. peräisin olevien tietojen mukaan
- lankamaksu Suomi — Ruotsi on aina 1.37 Mk (0,88 kfr) minuutilta, myös välillä Maarianhamina — Tukholma sekä Kemi — Haaparanta.
 - Henkilöpuhelun lisämaksu 2 minuutilta Pohjoismaihin ja Eurooppaan peritään vain lankamaksun osalta. (Suomeenhan HP-maksu on 1 Mk.)

LAIVARADIOTOIMINNAN KANSAINVÄLINEN SATELLIITTIJÄRJESTÖ

Johdanto

Ensimmäiset siirtyvän liikenteen kansainvälistä satelliittijärjestelmää koskevat neuvottelut käytiin jo vuosina 1968...1972, jolloin kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) avaruusasiantuntijaryhmä (ASTRA) laati mm. kansainvälisen siviili-ilmailun satelliittijärjestelmän toteuttamisaikataulun rungon. Järjestelmällä on kuitenkin rahoitusvaikeuksia, sillä ilmailun radioliikenne on yleensä maksutonta. Myös hallitusten keskeinen neuvoa-antava merenkulkujärjestö (IMCO) alkoi tuntea mielenkiintoa satelliittijärjestelmiä kohtaan v. 1970 tienoilla. Vuoden 1971 maailman hallinnollisessa radio-konferenssissa annettiin tällaiselle siirtymälle radiotoiminnalle omat taajuuskaistat, nimittäin aluksesta satelliittiin päin tapahtuvaa liikennettä varten 1636,5 — 1644 MHz merenkululle ja 1645 — 1660 MHz ilmailulle sekä näille yhteisesti 1644 — 1645 MHz, sekä vastaavasti satelliitista alukseen päin tapahtuvaa liikennettä varten 1535 — 1542,5 MHz Merenkululle ja 1543,5 — 1558,5 MHz ilmailulle sekä näille yhteisesti 1542,5 — 1543,5 MHz. Ilmailun ja merenkulun yhteiset 1 MHz levyiset kaistat ovat tarkoitettut hätä-, etsintä- ja pelastustarkoituksia varten. Satelliitin ja kiinteiden maa-asemien väliset yhteydet katsottiin voitavan hoitaa kiinteän satelliitiliikenteen taajuuskaistoja käyttäen.

Kansainvälinen yhteistyö aloitettiin toden teolla merenkulun piirissä vasta v. 1972, jolloin IMCO muodosti ns. MARSAT-asiantuntijaryhmän laatimaan merenkulun siirtyväsää liikenteessä käytettävän satelliittijärjestelmän käyttövaatimukset ja teknilliset arvot sekä tutkimaan kansainvälistä satelliittijärjestöä koskevia kysymyksiä. Hyvän lähtökohdan tämän ryhmän työlle ovat antaneet aikoinaan ilmailun satelliittijärjestelmää varten tehdyt suunnitelmat mm. Euroopan avaruustutkimusjärjestön (ESRO) piirissä. Kansainvälisen merisatelliittijärjestön ja -järjestelmän toteutumismahdollisuudet ovat huomattavasti suuremmat kuin siviili-ilmailun satelliittijärjestelmän, sillä merenkulku on

- vähemmän valtiollista,
- paremmin tuottavaa,
- tottuneempaa maksamaan radioliikenteestään,
- tasaisemmin jakaantunut eri valtioiden kesken ja
- kiinnostuneempi kaupallisesta radioliikenteestä kuin siviili-ilmailu.

Tähän asti MARSAT-ryhmä on pohtinut pääasiassa kokonaan uuden merisatelliittijärjestön mahdollista rakennetta sekä siirty-

vän meriradiotoiminnan oman satelliittijärjestelmän teknillisiä parametreja; muiden organisaatiomallien suhteen ryhmä päätyi kielteiseen tulokseen, mutta monikäyttösatelliittijärjestelmiä on tutkittu taloudelliset näkökohdat huomioonottaen.

Järjestö

IMCO on päättänyt kutsua koolle kaksi ja puoli viikkoa kestävä konferenssin v. 1975 alkupuolella, jonka asialistaan on ehdotettu sisällytettäväksi mm. satelliittijärjestelmän käyttövaatimukset, järjestelmän ensimmäisen vaiheen teknilliset parametrit mukaanluettuna sen liittäminen yleiseen puhelinverkkoon, järjestelmän talousarvio mukaan luettuna sen edullisuus merenkululle, järjestelmän perustamiseen liittyvät järjestö- ja laitosjärjestelyt, joihin sisältyy mm. toiminnallisia, teknillisiä, hallinnollisia, taloudellisia ja lainopillisia näkökohtia, ja johdonmukaiset järjestelmän kehittämis- ja käyttöönottoimenpiteet.

Konferenssia varten laadittu perusaineisto sisältää tällä hetkellä sopimusehdotuksen täysin itsenäisiä järjestöä varten, jolla on myös oma talous. Yleisesti ollaan sitä mieltä, että järjestö ei kehittäisi, rakentaisi ja sinakoaisi radalleen omia satelliitteja, vaan nämä teetetäisiin tilaustyönä: ehdotuksen mukaan järjestö kuitenkin omistaisi tai vuokraisi järjestelmän avaruusosan. Uuden järjestön toimitilojen yhdistäminen esim. IMCO:n toimitiloihin voisi tulla kysymykseen. Järjestön sopimuskirjan säilytyspaikaksi on ehdotettu IMCO:a ja järjestön kotipaikaksi joko Lontoota tai Pariisia. Konferenssi on kuitenkin täysin itsenäinen ja voi niinollen päätyä perusaineistosta joka suhteessa poikkeavaankin tulokseen.

Satelliittijärjestelmä palvelee myös merenkulun turvallisuutta, mutta sillä välitetään pääasiassa kaupallista liikennettä, ja useimmissa tapauksissa telehallinnot tulevat edustamaan jäsenmaita. Rahoitusosuuksien laskemiseksi on ehdotettu vertailupohjaksi jäsenmaiden rannikkoasemiensa kautta aluksiin välittämää MF- ja HF-radioliikennettä sekä mahdollisesti myös kauppalaivaston kokonaistonnimäärää.

Liikenne

Varovaisen arvion mukaan tarvittaneen ensimmäisen vaiheen aikana Atlantilla noin 20 kanavaa, rohkean arvion mukaan jopa 50 kanavaa. Intian valtameren ja Tyynen meren liikennetarpeeksi arvellaan noin puolet Atlantin tarpeesta. Tarkkaa arviointia vai-

keuttaa se, että liikennetarve riippuu satelliittijärjestelmän hinnasta ja päinvastoin. Hallintoja on myös kehoitettu tutkimaan mahdollisuuksia satelliittiyhteyksien sallimiseksi jopa kansallisilta aluevesiltä ja satamistakin. Telexyhteydet voitaneen automatisoida alusta alkaen, mutta puhelinliikenteessä tarvitaan ainakin joissakin maissa puhelunvälittäjä tilaajan tunnistamiseksi, kun yhteys otetaan maalta alukseen päin.

Tekniikka

Pelkäästään merenkulun siirtyvää radio-toimintaa palvelevat satelliitit on ajateltu singoittavan geostationääriselle radalleen Thor-Delta-rakettia käyttäen, jolloin satelliitin massaksi tulee n. 350 kg ja aurinkokennojen tasasähkötehoksi n. 1000 W, mikäli satelliitti on stabiiloitu kolmen akselin suhteen. Hyötykuormasta vie suuren osan myös paristo, joka huolehtii ainakin yhdestä kanavasta satelliitin joutuessa maan varjoon. Jo järjestelmän I vaiheen aikana halutaan peitto kaikille merialueille 70°N ja 70°S välillä; tämä merkitsee 90 % todennäköisyydellä enintään 11 laukaisua seitsemän vuoden aikana, jos laukaisun luotettavuus on 0,9 ja satelliitin 0,6.

Puhekanavat voidaan jakaa edelleen telex-, data- tai faksimilekanaviksi tarpeen mukaan. Puhekanavien lisäksi tarvitaan yksi yksisuuntainen liityntäkanava rannikolta alukseen päin, pari maa-asemien välistä kanavaa liityntätoimintoja varten ja mahdollisesti muutamia vain aluksesta rannikolle päin toimivia halpoja kanavia automaattisten laitteiden hätä-, hälytys- ja kutsusignaaleja varten. Varsinainen hätäliikenne hoidetaan kuitenkin normaaleja puhekanavia käyttäen. Liityntäperiaatteen suositellaan useamman maa-aseman keskinäisesti valvomaa täysin järjestynyttä liityntää, joko jonotusmahdollisuudella tai ilman.

Puhekanavien modulointimenetelmä on vielä avoin kysymys. Kapeakaistainen FM ja eräät pulssimodulaatiot ovat vahvoja ehdokkaita. Dynamiikan supistamista signaalikohinasuhteen parantamiseksi sekä puheella toimivaa kytkintä satelliitin tehon säästämiseksi harkitaan niinikään. Myöskään satelliitin toistimen tyyppiä ei ole vielä päätetty; kanavoitu tai laajakaistainen taajuudenvaihdin tahi jokin prosessoiva toistin ovat valittavina. Laajakaistainen versio vaikeuttaa todennäköisimmältä kulkuaaltoputken kyllästymisominaisuudesta (= epälineaarisuudesta) huolimatta. Satelliitin antennin keilaa kaavaillaan maan koko näkyvän puoliskon peittäväksi 1,6 GHz taajuusalueella; laiva-antennin vahvistukseksi on suunniteltu n. 18 dB. Maa-aseman antenniksi riittää noin 10 m läpimittainen paraboloidipeili.

Järjestelmän avaruusosaan (space segment) kuuluu satelliittien lisäksi myös erillisiä maassa sijaitsevia valvonta- ja kauko-ohjausasemia, todennäköisesti yksi kutakin valtamerialuetta kohti.

Talous

MARSAT-ryhmän talousasiantuntijoiden Oslossa suorittaman tutkimuksen mukaan ensimmäisenä seitsenvuotiskautena neljä satelliittia ja toisena seitsenvuotiskautena kuusi satelliittia käsittävä systeemi, jonka alkuhetki on 1. 1. 1978, maksaisi itsensä takaisin vuoteen 1992 mennessä, jos puhelun hinta on 3,5...6 dollaria minuutilta, riippuen liikenteen kasvunuusteesta.

30...50 kanavaa käsittävän satelliitin suunnittelu maksaa n. 35 miljoonaa dollaria, itse satelliitti n. 12 miljoonaa dollaria ja raketti karkeasti arvioiden n. 12 miljoonaa dollaria. Maa-asemien hinnaksi arvioidaan kaksi miljoonaa dollaria kappaleelta. Satelliitin seurannan ja kauko-ohjauksen kustannukset ovat varsin pienet, n. 0,75 miljoonaa dollaria vuodessa. Laiva-aseman, jonka kalkein osa on antenni, hinnan arvioidaan olevan 40 000 dollarin tienoilla. Järjestelmään liittyminen vaatii todennäköisesti useassa jäsenvaltiossa erikoisjärjestelyjä alkupääomaosuuden sijoittamiseksi, koska summa saat-taa ylittää kysymyksessä olevan telailaitoksen taloudellisen kestäkyvyn.

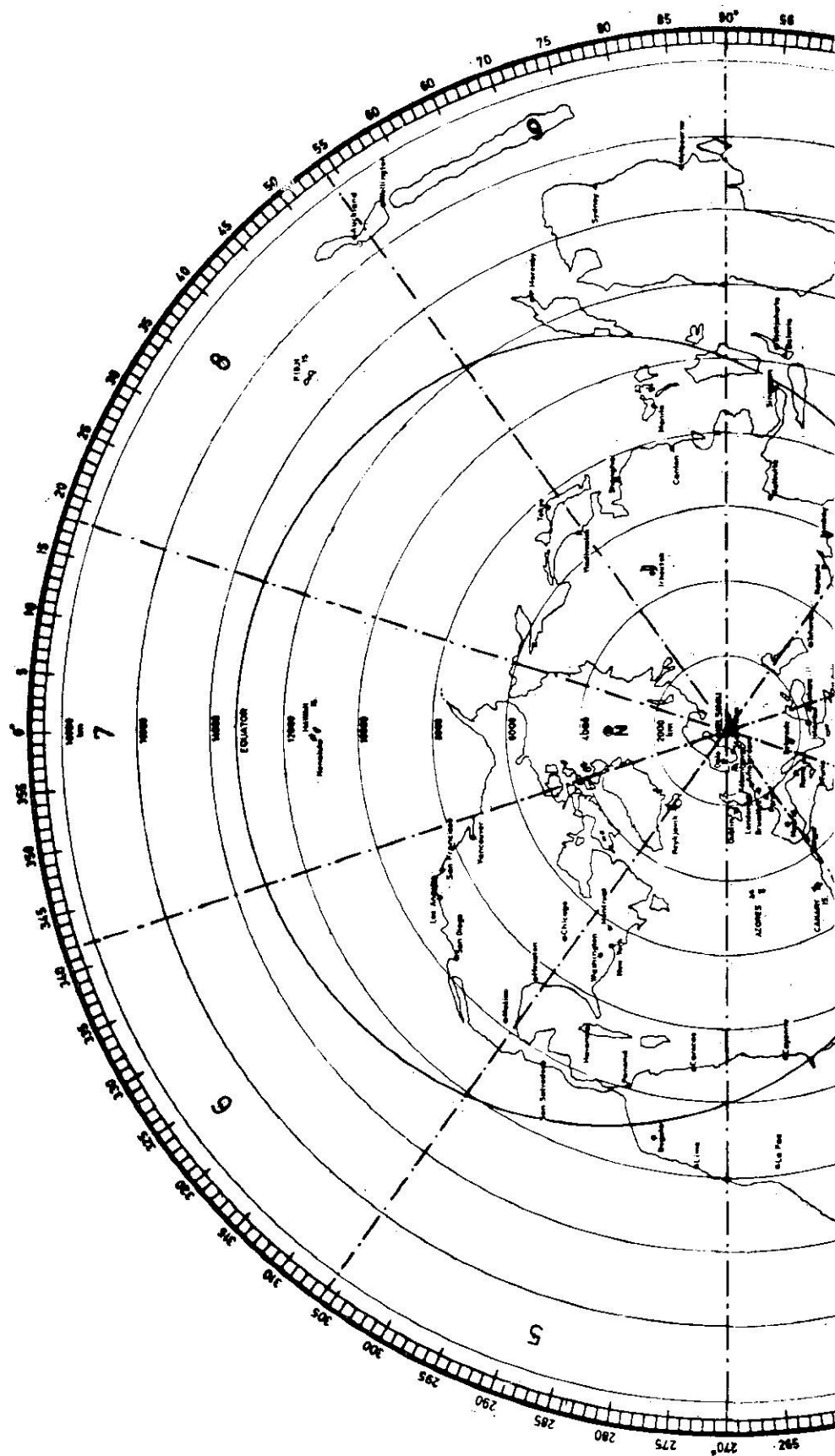
Talusasiantuntijat ovat analysoineet myös monikäyttösatelliittijärjestelmän mahdollisuuksia ja tarkistaneet muita laskelmiaan Washingtonissa hiljakkoin. Tulosten mukaan monikäyttösatelliitit eivät ole edullisempia kuin meriradioliikenteen omat satelliitit, jos vaaditaan sama yhteyden laatu kummassakin tapauksessa. Tarkistetut laskelmat eivät poik-kea paljoakaan Oslon työryhmän saamista tuloksista.

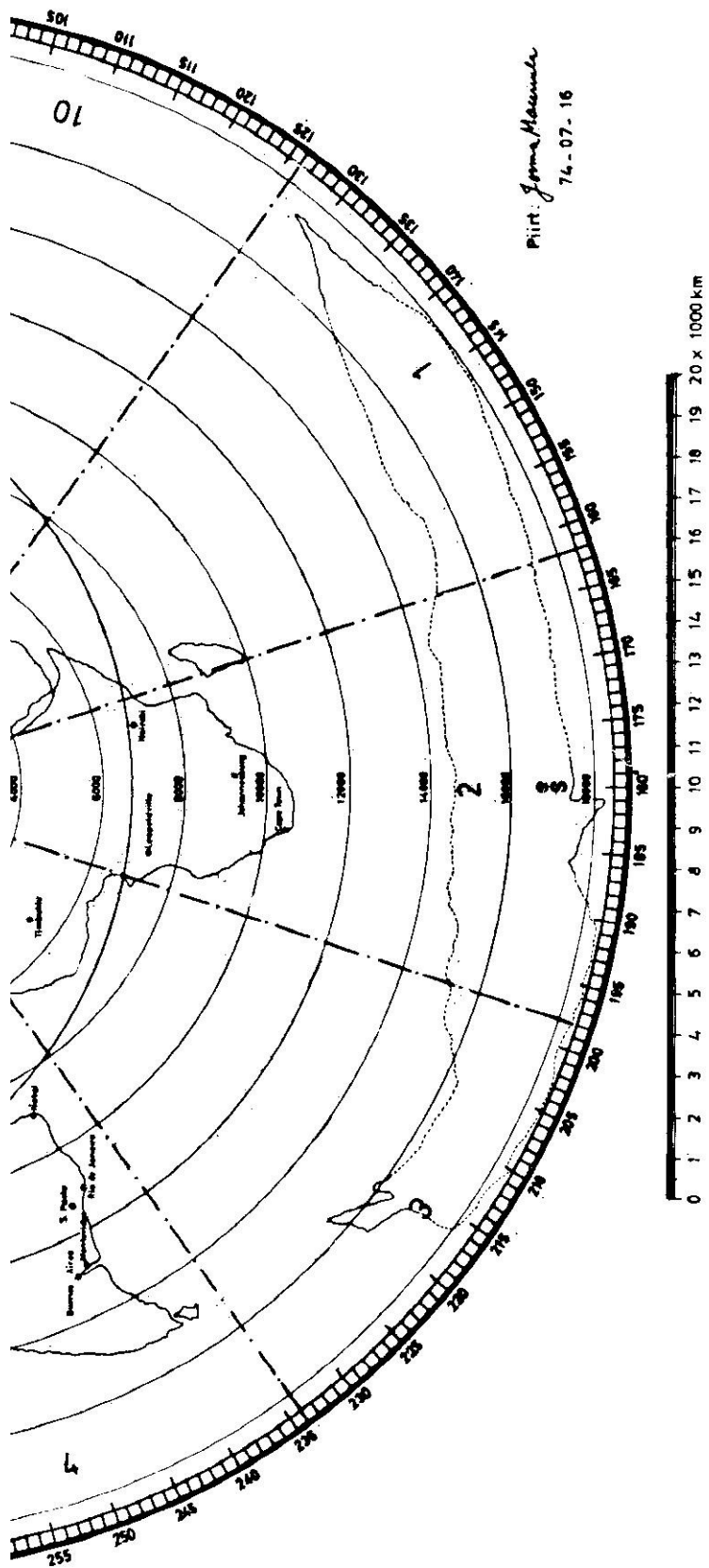
Muut järjestelmät ja kokeilut

Yhdysvalloissa oleva kaupallinen yhteenliittymä, Comsat General, sinkoaa v. 1975 alkupuoliskolla Atlantin ja Tyynen meren ylle "MARISAT"-satelliitit, jotka parin vuoden ajan palvelevat pääasiallisesti Yhdysvaltain laivastoa ja ovat sen jälkeen kokonaan kaupallisessa käytössä loppuosan n. 5 v. elinajastaan. Kuitenkin jo alussa on kummassakin satelliitissa kaupallisen liikenteen käytettävissä yksi puhekanava ja kaksi TDM-kanavaa, joista kumpikin käsittää 22 telex-kanavaa. (Myöhemmin on käytettävissä koko kapasiteetti, 12 puhekanavaa kummassakin satelliitissa). Puhekanavan laatu ei ole aivan yhtä hyvä kuin IMCO:ssa kaavailtu, ja laiva-aseman antennilta vaaditaan huomattavasti suurempi vahvistus, n. 24 dB; näin saadaan satelliitit halvemmiksi puhekanavaa kohti. Laiva-aseman hinta on n. 45 000 dollaria kaikkine periferiaalilaitteineen paikoilleen asennettuna. Puhelun hinnaksi arvioidaan 10 dollaria minuutilta, kun taas telex-yhteyden saisi 6 dollarilla minuutilta. Maa-asemia on aluksi kaksi, molemmat Yhdysvalloissa. Comsat General on suunnitellut seuraavan polven järjestelmän tilausajan kohdaksi vuoden 1977; tämä tehnee maini-tun hankkeen ja kansainvälisen meriradio-

Jatkuu sivulla 15

SUUNTAKARTTA





Suuntakartan sektorit tarkoittavat OHG2:n
puhelähtimien (Racal, Marconi I) pyöri-
vien antennien suuntauksia.

ERKKI A KOIVISTON
RAHASTO
PST 579055-1
PL 104, 00151 HELSINKI 15

SR:n toimintaa ja tiedotuksia

1. 6. — 15. 7.

Hallituksen kokouksia on pidetty kesäkuun 3, 10, 17, 27 ja heinäkuun 8 päivänä.

Jäsenasiat: Rauman Merenkulkuopiston radiosähkötäjäläluokalta ovat seuraavat saaneet kansainvälisen radiosähkötäjän yleisen pätevyystodistuksen: Pekka Juhani Savoia 10. 6. 74, Anja Hannele Happonen ja Ulla Maija Ikonen 12. 6. 74. Heidät on samoilla päivämäärillä hyväksytty liiton jäseniksi jäsennumeroilla 1355, 1356 ja 1357 (yllämainitussa järjestyksessä).

Krister Thor Erik Lemberg on 1. 7. 74 alkaen hyväksytty uudelleen jäseneksi entisellä jäsennumerolla 1281.

Rauman Merenkulkuopiston radiosähkötäjäläluokan seuraava lukukausi alkaa 2. 9. 74. Hakuaika opistoon päättyi kesäkuun lopussa.

Merimieseläkekassan antaman ilmoituksen mukaan tullaan **Merenkulun IV sosiaalisenä** pitämään marraskuun 6—7 päivinä matkustajaläluokan Aallottarella.

Kesäkuun 3 päivänä pidettiin liiton toimistossa **jäänmurtajien radiosähkötäjien yhteinen neuvottelutilaisuus**, jossa käsiteltiin Valtion työmarkkinalaitoksen kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksia ja todettiin, etteivät siihenastiset neuvottelut jäänmurtajien radiosähkötäjien toimirahoista olleet vielä johtaneet myönteiseen tulokseen. Tämän johdosta kääntyi liitto 12. 6. päivätyllä kirjeellä TVK:n Virkamiesjärjestöt TVK-V ry:n puoleen pyytäen sen toimenpiteitä kysymyksen selvittämiseksi. TVK-V:n edustajan myöhemmin käymässä neuvotteluissa Valtion työmarkkinalaitoksen kanssa saatiin asia vihdoinkin selvitettyksi ja virkaehtosopimus tältä osin allekirjoitetuksi.

Rederi Ab Sally'n uuden tankkilaivan m/t Jonnyn valmistuksen johdosta järjesti yhtiö merenkulkijajärjestöjen edustajille tutustumistilaisuuden laivaan Eriksbergin telakalla Göteborgissa. Matka tehtiin 19. 6. lentoteitse. SR:n edustajana osallistui matkaan toiminnanjohtaja Koivisto. M/t Jonny on tällä hetkellä maamme suurin alus. Sen radiosähkötäjänä toimii Erik Nyman.

Meripuolen TES: Toukokuun 13 päivänä esitti liitto yhdessä Suomen Konepäälystöliiton ja Suomen Merimies-Uniönin kanssa varustamoyhdistyksille tarkistusneuvottelujen aloittamista 1. 4. voimaan tulleeseen työehtosopimukseen sen johdosta, että ne edellytykset, joilla tämä sopimus ikälisien osalta hyväksyttiin, olivat sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen erältä osin muuttuneet. Kesäkuun 13 päivänä aloitettiin asiassa neuvottelut ja niitä jatkettiin 20. 6., jolloin päästiin sopimukseen. Tarkistetun sopimuksen mukaan maksetaan 1. 4. alkaen mvös 5. ja 6. ikälisä sellaisille radiosähkötäjille jotka olivat niihin oikeutettuja uuden työ-

ehtosopimuksen tullessa voimaan 1. 4. Kokonaisuudessaan tullaan "vanhaa" ikälisjärjestelmää soveltamaan 1. 9. 75 alkaen.

Käytyjen neuvottelujen tuloksena allekirjoitettiin 13. 6. Merenkulun Työnantajaliiton sekä Ålands Redarföreningin toiselta puolen ja Suomen Radiosähkötäjiliiton, Suomen Laivanpäälystöliiton, Suomen Konepäälystöliiton ja Suomen Merimies-Uniönin toiselta puolen hyväksymä **Merenkulkualan Työpaikkaterveydenhuoltosopimus** joka on voimassa 1. 7. alkaen toistaiseksi. Sopimuksen irtisanomisaika on 2 kuukautta.

Kesäkuun 13 päivänä allekirjoitettiin Merenkulun Työnantajaliiton sekä Ålands Redarföreningin ja kaikkien merenkulkijajärjestöjen välinen **sopimus työsuojelutyöstä** työpaikoilla merenkulun alalla. Sopimus on voimassa 1. 7. alkaen toistaiseksi ja sen molemminpuolinen irtisanomisaika on 3 kuukautta.

Oy Finnlines Ltd:n ja merenkulkijajärjestöjen välillä käytyjen neuvottelujen tuloksena on Oy Finnlines Ltd lähettänyt 17. 6. **yritysdemokratian tehostamista koskevan toimintaohjeen** laivoilleen. Vaikkakaan kaikissa yhtiön laivoissa ei käytännöllisistä syistä johtuen ole vielä voitu perustaa yhteistyökomiteoita, tulee yhtiö jo ensi syksynä perustamaan vt. komitean varustamotasolla, joka ensimmäisellä kerralla valitaan kahdeksi vuodeksi. Yhtiö tulee lähettämään tarkemmat ohjeet varustamo-yhteistyökomitean jäsenten vaaleista niille laivoille, joilla on jo perustettu yhteistyökomitea.

Libanonissa sijaitsevan Sidonin satama-alueelle tehtyjen pommitusten johdosta aloittivat merenkulkijajärjestöt 3. 7. neuvottelut varustamoyhdistysten kanssa **sodanvaaralisäsopimuksen** aikaansaamiseksi mainittuun satamaan liikennöivien laivojen henkilökuntaa varten. Heinäkuun 10 päivänä käydyissä neuvotteluissa hyväksyttiin sodanvaaralisäsopimus joka on voimassa 10. 7. alkaen. Sopimus kokonaisuudessaan on julkaistu toisaalla tässä numerossa. Aikaisemmin tehty, Välimeren itäisillä alueilla tapahtuvien sodanvaaravahinkojen korvausta koskeva vakuutus sopimus on edelleenkin voimassa.

Helsinki 15. 7. 1974

tj

Erkki A. Koiviston rahaston säännöt

1 §

Tämän rahaston on perustanut Suomen Radiosähkötäjäliitto ry pitkäaikaisen toiminnanjohtajansa, radiosähkötäjä Erkki A. Koiviston 75-vuotispäivän johdosta 2. 7. 1974.

2 §

Rahasto on Suomen Radiosähköttäjälaiton hoidossa, mutta sen tilit pidetään erillään liiton tileistä.

3 §

Rahasto jakaa stipendejä radiosähköttäjiksi opiskeleville ja tukee radiosähköttäjän ammattia edistävää toimintaa sekä mahdollisuuksien mukaan myös ammattiyhdistys- ja järjestökoulutusta.

4 §

Rahastoa hoitaa ja sen varojen käytöstä päättää liiton hallitus, kuitenkin siten, että vähintään 50 % rahaston tuotosta lisätään vuosittain pääomaan.

5 §

Rahaston toimintavuosi ja tilivuosi ovat samat kuin liiton. Rahaston toimintakertomus ja tilinpäätös esitetään liiton vuosikokouksessa.

6 §

Rahaston tilintarkastajina toimivat liiton tilintarkastajat.

7 §

Rahasto voi ottaa vastaan lahjoituksia, testamentteja ja jälkisaadoksia sekä kartuttaa pääomaansa muullakin sopivalla tavalla.

8 §

Muutokset näihin Erkki A. Koiviston rahaston sääntöihin on hyväksytty Suomen Radiosähköttäjälaiton kokouksessa.

Toiminnanjohtaja Koiviston 75-vuotispäivä

Erkki A. Koiviston 75-vuotispäivänä 2. 7. 74 kävi hänelle esittämässä Suomen Radiosähköttäjälaiton hallituksen onnentoivotukset lähetystä, johon kuuluivat puheenjohtaja Heikki Santala, Alf Karjalainen, Guy Ekman ja Bertel Österlund. Puheenjohtaja Santala luovutti tällöin toiminnanjohtajalle adressin, jossa oli kaikkien niiden lahjoittajien nimet, jotka olivat hänen syntymäpäivänsä johdosta perustetun stipendirahaston välityksellä esittäneet onnentoivotuksensa merkkipäiväänsä viettävälle toiminnanjohtajalle. Puheenjohtaja Santala luovutti samalla toiminnanjohtaja Koivistolle taiteilija Jorma Maunulan hänestä maalaaman muotokuvan.

Erkki A. Koiviston rahaston välityksellä esittivät onnentoivotuksensa hänelle seuraavat:

Edgar Erikson (F. ma. Gustaf Erikson), Oy Finnlines Ltd, Ab Helsingfors Steamship Oy, Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore, Keskinäinen Merivakuutusyhtiö Suomen Merivakuutusyhtiö, Merenkulun Työntantajaliitto, Merimiespalvelutoimisto, Oy Oceanfart Ab, Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen Merimies-

lähetyseura, Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Radioamatööriliitto ry, Suomen Radiosähköttäjälaitto ry, Sveriges Partygsbefälsförening, Oy Vaasa-Umeå Ab, Virkamiesliitto, Ålands Redarförening, Seppo Aarnio, Lauri ja Kaino Ahlholm, Kalevi Ahti, Ista Alajoki, Göran Appel, Kai Arjamaa, Jorma Arte, Åke Berndtson, Björn Björkwall, Hugo Bollström, Guy Ekman, Valter Finer, Kalevi Greis, Touko Hahkio, Erkki Hakulinen, Arho Hallakorpi, Eino ja Liisa Halminen, Erkki Heikkinen, Aarto Helin, Anna-Liisa Helin, Viljo Hirvenkari, Lauri Hälvä, Niilo ja Martta Hämäläinen, Erkki Juhani Härmä, Leo Huuhtanen, Elma Jaatinen, Yrjö Jalkanen, Sven Johansson, Veikko Jyvä, Aatto Kairio, Pekka Kaislaniemi, Veikko Kajaani, Jouko Kangasharju, Kalervo Kankainen, Antero Karikoski, Arvo Karjalainen, Alf Karjalainen, Jorma Karjalainen, Erik Karvinen, Kauko Kauppila, Aarne Keisteri, Timo Kiiski, Mirjam Kling, Seppo Kääriäinen, Irja ja Reijo Laaksonen, Ahto Lehmusvaara, Valte Leppämäki, Reino Leppäranta, Heimo Lindell, Ilmari Lounasmaa, Manne ja Martta Luostari, Bo Långholm, Jorma Maunula, Jorma Mattila, Veijo Meklin, Toivo Meriö, Onni Metsänen, O. E. Mutikainen, Tarmo ja Elvi Nuotio, Eino Niinivirta, Jaakko Oksanen, Antero Orva, Leevi Palvo, Maarit Pesonen, Else Pietikäinen, Tauno Pohjola, Arvi Pöijärvi, Marja-Liisa Polkunen-Gartz, Paavo Pukkanen, Teuvo Rikkala, Leevi Rintala, Olli Rissanen, Juhani Rouhiainen, Helge ja Saara Salmela, Seppo Salo, Jaakko Salonen, Heikki Santala, K. Sappinen, Waldemar Schauman, Arvi ja Eila Sinkkonen, Antti Sipilä, Frej Sjöberg, Juhani Sovala, Paul Stenberg, Jorma Stevander, Jean Sucksdorff, Maire Sundberg, K. Sundvall, Anja Strömberg, Seppo Suutarla, Tuula Söderlund, Esko Tanskanen, Matti Teriö, Ilkka Toivanen, Martti Tuhkanen, Reino Tuominen, Mauno Tyrväinen, Veikko Uuspää, Kosti Uotila, Olavi Wahlström, Urho Vanamo, Martti Viljanen, Pentti Winter, Torsti ja Kirsti Virta ja Regina Virtanen.

Erkki A. Koivisto kiittää

Esitän Suomen Radiosähköttäjälaitto ry:n hallitukselle ja liiton koko jäsenkunnalle vilpittömät kiitokseni nimeäni kantavan rahaston perustamisesta 75-vuotispäiväni 2. 7. 1974 johdosta. Samalla esitän parhaimmat kiitokseni kaikille niille, jotka tämän rahaston välityksellä tai muilla tavoin muistivat minua merkkipäivänäni.

Mieltäni lämmittää kovasti rahaston saama huomattavan laaja kannatus, yhteensä yli 120 eri lahjoittajaa, joista valtaosa on liiton jäseniä. Myös monet varustamot, laitokset, yhdistykset sekä yksityiset henkilöt ovat auliisti kartuttaneet rahaston alkupääomaa, joka nousee jo yli 10.000 markan määrään. Voin mielihyvin todeta, että peruste-

Utdrag ur SR:s verksamhet och meddelanden 1. 6. — 15. 7. 1974

Förbundets styrelse har sammanträtt den 3, 10, 17 och 27 juni samt den 8 juli 1974.

Sjömanspensionskassan meddelar att Sjöfartens IV socialseminarium kommer att hållas den 6—7 november 1974 ombord på m/s Aallotar.

Med anledning av färdigblivandet av Finlands hittills största tankfartyg anordnade Rederi Ab Sally den 19. 6. för sjöfararorganisationernas representanter en resa till Erigsbergs varv i Göteborg där man bekantade sig med det nya fartyget. SR representerades av verksamhetsledare Koivisto. Det nya fartyget bär namnet Johnny. Fartygets radiotelegrafist är Erik Nyman. Vi framför ett varmt tack till rederiet för den intressanta resan.

Den 13 maj sände förbundet tillsammans med Maskinbefälsförbundet och Sjömans-Unionen åt redarföreningarna ett brev i vilket yrkades på justeringsunderhandlingar till det den 1. 4. 1974 ikraftträdde kollektivavtalet, på grund av att grunderna för det nya ålderstilläggsystemet efter under-tecknandet delvis hade förändrats. Den 13 juni påbörjades underhandlingarna och de fortsattes den 20 juni då samförstånd uppnåddes. Enligt det justerade avtalet betalas det 5 och 6 ålderstillägget retroaktivt från den 1. 4. 1974 åt sådana sjömän som vid denna tidpunkt voro berättigade till dessa ålderstillägg. I sin helhet kommer det "gamla" ålderstilläggsystemet att tillämpas från den 1. 9. 1975.

Den 13 juni 1974 undertecknades mellan sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer ett avtal om Sjöfartens arbetsplatshälsovård som gäller från den 1. 7. 1974. Avtalets uppsägningstid är två månader.

Den 13 juni undertecknades mellan sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer även ett avtal om arbetarskydd på arbetsplatsen. Avtalet gäller från den 1. 7. 1974. Uppsägningstiden är tre månader.

Med anledning av bombningarna av hamnen i Sidon i Libanon påbörjade sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer den 3. 7. 1974 underhandlingar om uppgörandet av ett krigsriskavtal för denna hamn. Vid underhandlingar den 10. 7. godkändes och undertecknades det nya krigsriskavtalet som gäller från den 10. 7. 1974. Det tidigare uppgjorda försäkringsavtalet om krigsskador gällande för den ostliga delen av Medelhavet är fortfarande i kraft.

tulla rahastolla on mahdollisuus sen toiminnan aloittamiseen, jota varten se on perustettu.

Sydämellinen kiitokseni liiton hallitukselle myös muotokuvani maalauttamisen johdosta.

Helsingissä 10. 7. 1974

Erkki A Koivisto

KRIGSRISKTILLÄGGSAVTAL

Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Ålands Redarförening å ena sidan och Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union och Suomen Radiosähköttäjäliitto å andra sidan har slutit följande krigsrisktilläggsavtal:

1 §

Under tiden fartyg befinner sig i Libanon i Sidons hamn betalas ett krigsrisktillägg, som utgör 200 % av lönen inklusive eventuella ålders-, ocean- och oljetransporttillägg.

2 §

Tillägget betalas från och med det dygn fartyget anländer till Sidons hamnområde och är i kraft till den dag, då fartyget lämnar Sidons hamnområde.

3 §

Krigsrisktillägget betalas under minst tre dygn och utgår med minst 80 mk per dygn. Varje dygn medräknas dock endast en gång, även om fartyget under dessa tre dygn skulle anlända på nytt till Sidons hamn.

4 §

Vid beräkning av semesterersättning för de månader då krigsrisktillägg betalats skall nämnda tillägg beaktas i samband med semesterersättningen. Krigsrisktillägg lägges icke till grund vid beräkning av andra på lag eller avtal baserade ersättningar.

5 §

Detta avtal gäller från den 10 juli 1974. Avtalet kan av någondera parten uppsägas och uppsägningstiden är 6 dygn.

Helsingfors den 10 juli 1974

Sjöfartens Arbetsgivareförbund r.f., Ålands Redarförening r.f., Finlands Maskinbefälsförbund r.f., Finlands Skeppsbefälsförbund r.f., Finlands Sjömans-Union r.f., Suomen Radiosähköttäjäliitto r.f.

Erkki A. Koivisto tackar

Jag framför till Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:s styrelse och till förbundets hela medlemskår mitt varma tack för grundandet av Erkki A Koivistos fond med anledning av min 75-årsdag den 2. 7. 1974. Samtidigt framför jag mitt bästa tack till alla dem som via denna fond eller på annat sätt ihågkommo mig på min bemarkelsedag.

Särskilt värms mitt hjärta av den stora uppslutning som skedde kring fonden, sammanlagt över 120 donatorer av vilka de flesta voro förbundets medlemmar. Även många rederier, firmor, föreningar och privatpersoner har medverkat till att öka fondens startkapital som redan uppgår till över 10.000 mk. Jag kan med tillfredsställelse konstatera, att fonden har möjlighet att

JULKILAUSUMA MERIMIESTEN TERVEYDENHUOLLOSTA:

"Vaikka merimiesten mielenterveys- ja kuntoutusongelmien tutkimus on vasta alullaan, voidaan jo tässä vaiheessa todeta, että merimiesten työympäristön terveydelliset vaarat ja laivan työorganisaation epädemokraattisuus aiheuttavat runsaasti erilaisia terveydellisiä riskejä merimiehille. Tilanne on johtanut siihen, että merimiehet tekevät esim. itsemurhia n. kolme kertaa enemmän kuin Suomen työikäinen väestö yleensä.

Merimiehet ovat työympäristönsä terveysriskien ja terveyspalveluiden suhteen eriarvoisessa asemassa muuhun väestöön verrattuna ja niinpä me Kiipulan kuntouttamiakeskuksessa 03.—07.06.1974 pidetyn merimiesten kuntoutusseminaarin osanottajat haluamme päätöksentekijöiden kiinnittävän huomiota mm. seuraaviin asioihin:

1) Merimiesten lääkärin- ja terveystarkastus on uusittava siten, että seuraavat seikat tulevat huomioiduiksi:

- Mahdollisimman monipuolinen fyysinen ja psyykinen terveystutkimus merille aikovien soveltuvuudesta merimiesammatin.
- Yksilökohtainen säännöllinen terveydentilan seuranta.
- Työperäisten sairauksien ja työtapaturmien kartoitus.
- Merimiesten terveydenhuoltopalveluiden tulee kattaa koko maa koska suuri osa merimiehistä asuu sisämaassa.

Palkkalaskennan erikoisuuksia

Kesälomat ovat suurelta osin tätä luuettaessa jo pidetyt, mutta seuraava erikoistapaus pulpahtaa esiin silloin tällöin.

Merimies eroaa/erotetaan palveltuaan yhtiötä 11 kk+14 päivää tai enemmän, muttei yhteensä 1 vuotta. Tällöin hän on oikeutettu 12×2=24 päivän lomakorvaukseen (jos aikaisemmin 5 v. yhtiössä, niin 30 päivää).

Tässä voitaisiin helposti olettaa, että hänelle kuuluu myös korvaus välipyhistä sekä lomatalpaluuraha 30 %. Nämä maksetaan kuitenkin vain vuosiloman yhteydessä ja sen saamisen olennaisinta ehtoa edellä mainittu tapaus ei täytä. Vuosilomaanhan ovat oikeutetut ainoastaan täyden vuoden palvelleet henkilöt, joten siis ei välipyhiä eikä 30 %.

Jyvä

börja den verksamhet för vilken den är grundad.

Mitt hjärtligaste tack till förbundets styrelse för målandet av mit porträtt.

Helsingfors den 10. 7. 1974

Erkki A Koivisto

— Merimiehille on saatava oma terveyskeskus, johon tulisi myös keskittää yllä esitetyt erikoistutkimukset.

2) Merimiesten työturvallisuuteen ja työsuojeluun on kiinnitettävä huomiota erityisesti uusien laivojen suunniteltaessa ja työmenetelmiä uusittaessa. Näihin asioihin olisi kiinnitettävä huomiota jo koulutuksessa. Työtahdin kiristymisen ja äärimmilleen lyhennettyjen laivojen satamassaoloaikojen aiheuttamien terveysriskien on kiinnitettävä enemmän huomiota ja ryhdyttävä näiden ongelmien poistamiseen. Työsuojeluvallonta on saatava mahdollisimman tehokkaaksi.

3) Laivaympäristöä on kehitettävä merimiesten mielenterveyden kannalta edullisempaan suuntaan.

4) Laivademokratian toteuttamista on nopeutettava työilmaston parantamiseksi ja laivan sosiaalisten suhteiden korjaamiseksi sekä merimiesten mielenterveysongelmien vähentämiseksi.

Laivademokratian pikainen toteuttaminen olisi seminaarilaisten mielestä ensiarvoisen tärkeää myös mm. SAK:n ja STK:n työpaikkojen alkoholinkäyttöä koskevan suosituksen voimaansaatamiseksi ja sairastuneiden yksilöiden mahdollisimman varhaisen hoitoon saattamisen nopeuttamiseksi.

Näillä ennaltaehkäisevillä toimenpiteillä voitaisi vähentää merimiesten sairauksia ja itsemurhia ja saada merimiesten työympäristö viihtyisämmäksi ja näin voitaisi merimiesten terveydenhoito painottaa oikein kansanterveyslain mukaisesti."

Laivaradiotoiminnan ...

Jatkoa sivulta 9

satelliittijärjestelmän mahdollisen yhdentymisen vaikeaksi, sillä aikataulu on erittäin kireä hallitusten välistä kansainvälistä toimintaa ajatellen.

Euroopan avaruustutkimusjärjestö, johon Suomi ei kuulu, lähettää v. 1977 radalleen MAROTS-tekokuun, joka on kuitenkin vain kokeilusatelliitti meriradiotoimintaa varten. Sen suunnitteluparametrit ovat samat kuin IMCO:n piirissä kaavaillut. Satelliitin kapasiteetti tulee olemaan 12 puhekanavaa. Koikeilu on hieman ajastaan jäljessä, sillä se alkaa samoihin aikoihin kuin Comsat General on suunnitellut toisen polven kaupallisten satelliittien tilauksen.

Loppulause

Vaikka kansainvälinen meriradiosatelliittijärjestelmä tulee varsin kalliiksi, on sen toteutuminen erittäin todennäköinen, sillä satelliitilla aikaansaatu yhteys on nopea ja luotettava, kun sitävastoin laivojen pitkän matkan radioyhteyksiin tähän asti käytettyjen HF-taajuusalueiden ruuhkautuminen yhä pahenee, samalla kun liikenne kasvaa varsin nopeasti (yli 10 % vuodessa). Merkeistä päätellen hallintojen kansainvälinen yhteistyö tällä alalla aloitettiin yhdennellätoista hetkellä.



Keimolan kuulumisia

Nämä kuulumiset eivät nyt tule Keimolasta, vaan "kesälomalaivasta". Tuli nimittäin vietettyä loman alkupuoli laivan päällä.

Oli kuun vaihe, joten kaikki sen mukana seuraavat operaatiot olivat vastassa heti alkajaisiksi. Meikäläinen, joka viimeeksi joutui moiseen ruljanssiin vuonna -68, sai läpikäydä kaikki rituaalit ränsistyneellä rutinillaan. Siinäpä sitä hiveltiin tukanperiä pariinkin otteeseen vanhoja palkkalaskennan oppeja muistellessa ja uusia opetellessa. Kaikenlaiset jäsenmaksut, Mepat, yms. olivat tulleet entisten lisäksi, samoin eri maksujen prosentit olivat muuttuneet. Lunttina oli OM Jyvän kirjoittama opastus, joka antoi hyvin käteviä ohjeita, samoin laivan försti, kiitokset vaan molemmille.

Varmasti näinä aikoina on moni muukin sijainen laivassa paininut palkkakorttien kanssa ja tuntenut samanlaista epävarmuutta ryhtyessään selvittämään miehistön ansioita, vaan mistäpä sitä oppia näihin asioihin muuten saa ellei mene laivaan ja opi uudelleen systeemit siellä.

Paperityöt tuntuivat lisääntyneen sitten viime kerran, tai ainakin näin lyhyellä linjalla tuntui siltä. Listoja listojen jälkeen. Satamassa muutama tunti ja taas merelle ja satamaan. Ensimmäisellä matkalla en ehtinyt maissa käymään lainkaan, sitäpaitsi nykyisin ei tunnu olevan eroa yöllä tai päivällä, sunnuntailla tai arkipäivällä, aina alkoivat työt satamissa välittömästi laivan saavuttua. Suomeen päin tultaessa oli toki aikaa laatia rahalistat ja laskea muutamat ulosmaksut, mutta kun päästiin satamaan, alkoi liikehdintä.

Sinne paperien täyttämään pieneen radiohyttiin ahtautui pari radiokorjaajaa, muutama uusi mies ja pari ulosmaksettavaa, yhtä aikaa. Messissä kaipailli mönstraaja tuhatta ja yhtä paperia ja ties mitä. Miehiä tuli ja meni, pyysi kottia ja lääkäriin passituslomaketta. Sitten petti deodorantti, joten siirryin antiperspiranttiin, maksoin ulosmaksut, kuskasin paperipinot messiin mönstraajalle ja tuumasin radiokorjaajille, jotka eivät vielä olleet vikaa löytäneet, että ehkäpä ensi kerralla. Lähtöön oli aikaa pari tuntia. Työt tehty, luulin. Ai pahuus, crew listat, olipa unohtua. Nehän meni suht'koht' nopeasti, vaan päällikköpä toi pinon pape-reita postitettavaksi.

Vihdoin kaikki kunnossa. Mönsträysmiehkin oli tilannut sukulaisensa avustamaan itseään, olihan hänellä ollut jo monta laivaa

ennen meitä. Kaiken kiireen keskellä olivat "muija ja mukulat" tulleet satamaan, joten nyt oli aikaa kantaa kaikki ne nytyt 3. kerrokseen.

Eipä ole usein huurteinen olut ja sikaari maistuneet niin hyvältä kuin kaiken tuon jälkeen. Siinä nautiskellessa tuli mieleen, että eikö laivojen satamassaolon lyhentyessä olisi helpompia ja vaivattomampiakin tapoja saada laiva kloorattua. Mönstraustointia luulisi voivan yksinkertaistaa.

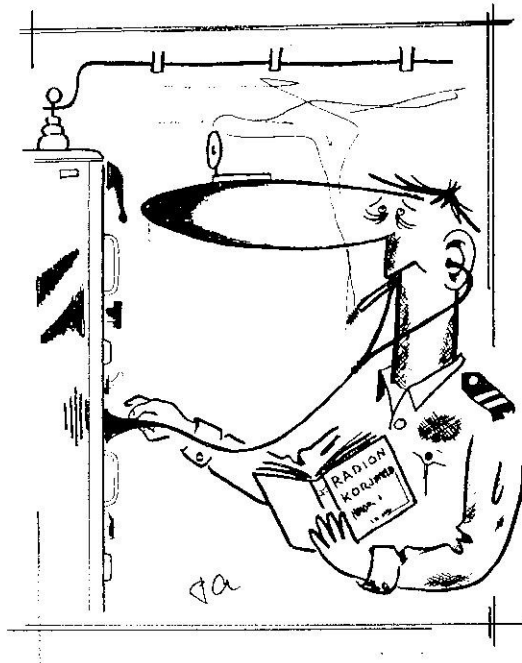
Radiosähköttäjien koulutuksessa tekniikan opetuksen tehostus on niinkään hyvä, osaatpahan tehdä jotain laitteille jo merellä. Samoin laitteiden uusiutuminen ja niiden huollon yksinkertaistuminen, viallisen osan vaihtaminen uuteen, nopeuttaa niitä hommia. Myöntää täytyy, että näppärästi konepäälikkö ja sähkömies korjasivat rikkoutuneen puhelähettimen, sano.

Tarpeen olisi niinkään vaihtaa sähköttäjää muutaman matkan jälkeen, sillä itse en kestäisi ilman vatsahaavaa moista tempoa. Ihmettelen vieläkin millä ajalla eräs laivan edellisistä kipinöistä oli ehtinyt julkaista laivalehteä päivittäin.

Maissaolija tulee kuvitelleeksi oloa laivassa turhan helpoksi. Moinen "kurinpalautus" oli loppujen lopuksi hyväksi, taas oli kiva palata OFJ:hin, jossa työaika loppuu kun sulkee oven takanaan. Tosin kaikkeen kuulemma tottuu. Vaan laivassa palkkapäivänä, muutoin maalla, siinäpä olisi hyvä ohje.

Lämpimät terveiset sinne laivan reilulle ja ystävälliselle porukalle ja toivottavasti, ehkäpä kuitenkin ensi kesänä...

Tapsa



Borta bra men hemma bäst

Matti Kipinä sai jobin pitkäköön työttömyyden jälkeen kuuskytäluvun ensivuonna. Oli päästävä tienaamaan rahaa, härmäläisten kauppalaivasto kun tarjosi vain odotuslistaa. Sveamamman ms Vaikinglånd tarjosi apua, perhe ei jäisi apurahatta.

Matti Kipinä pestautui ilomieliin, olisi työtä ja vastuuta, oli vastuuntuntoa. Päivätyön jälkeen oli niin intressanttia lukea punkassa vieraskielistä kirjallisuutta, merimies, työaika-, vuosiloma- ym. lakeja ja selailla niitä vastaavia asetuksia, allekirjoittajana Suuri Päälikkö, Kuningas. Tunsikin härmän jättä olevansa toivemaassaan, lännen ihme-
maassa.

Matti Kipinä alkoi karun arkipäivän Oslolla, piti saada selville mitä porukalle pystyy antamaan rahaa Haifassa. Kipinä käynnisti moottorinsa heti Skagerrakissa, entisen työttömän oli mukavaa saada tehdä ylipitkiä työpäiviä ja näyttää mitä osaa.

Työ oli tuttua, oli saatu härmän koulutusta ja kokeiltu se vuosien aikana kauppalaivastossa. Systeemi oli kaksinkertainen, tehtiin lakanaa ja paragonia. Lakanoita, kladeja ja pareittain, Matti omansa ja kapu omansa. Vertailtiin kladeja. Eroavaisuuksiakin löytyi pareittain, ja Matti protestoi, se ei käy kirjanpidollisesti, näin siellä härmässä on opetettu. "Ja men, snälla gnisten, huru som helst, jag är kapten och vi gör som jag vill". Kun Matti perusteli protestinsa, hänet vaiennettiin. Matti teki niin kuin iso poosu tahtoi.

Pieleenhän se meni, konttori lähetti kirjeen jossa päälikkö veloitettiin tekemään niin kuin Matti oli laskenut.

Kun Matti oli Maltaa sivuutettaessa saanut lakanat ja paragonliuskat valmiiseen pinoon ja jättänyt ne tuolle Isolle Viikingille, hän katsoi hyväksyvänsä kompromissilaskelmat. Silloin Matti tunsikin jonninlaista mielihyvää, oli toteutettu Sveamamman lainsäädäntöä omien kansalaistensa haluamalla tavalla.

Ms Vaikinglånd oli senaikainen hieno laiva, varustamon ylpeyksiä, nopeuttakin kerrassaan 18,5 knoopia. Oli hienoa olla hienossa laivassa, tuntea tehneensä työnsä hyvin. Tunsikin ansainneensa raitista ulkoilmaa.

Matti asettui kansituoliin paattitäkille ja hengitti syvään Välimeren raikasta kesäilmaa. Leuto tuuli viillytti, häkissä oli ollut hieman liian kuuma työskentelyilma.

Matti sai seuraa. Iso Viikinki tuli kävelemään samalle kannelle, kiertämään kehää veneitten välillä. Tuntui mukavalta, kun hän tuli puhetuulelle, olisi ollut kiva rauhassa selvitellä vaikkapa pykäläviidakoita, jotka "hans kungliga befälhavaren" tunsikin härmän Mattia paremmin. Alkanut keskustelu oli sinänsä mielenkiintoinen, vaikka ei palkkoja ja pykälöitä käsiteltykään.

"Telegrafisten får inte kasta aska på

däcket". "Nej herr kapten, jag kastar inte, jag sitter bredvid relingen och kastar överbord."

Pari varvia rauhatonta kävelyä, ja keskustelu jatkui:

"Telegrafisten får inte sitta på båtäckren, ty den är reserverat för passagerarna".

Yhtään matkustajaa laivalla ei ollut tällä matkalla. Sähköttäjä siirtyi kerrosta alemmaksi, lepotuoliin pöydän ja tuhkakupin viereen. Matti oli tottunut tottelemaan, sieltä sodasta alkaen. Oli tottunut antamaan ordereitakin, mutta nyt oltiin kokeneemman Viikingin alaisena.

Heiken kuluttua kuului kopinaa, Viikinki tuli viereen: "telegrafisten får inte sitta här, de här platserna är reserverade för befälhavaren och maskinchefen".

Matti siirtyi nelosen luukulle, sytytti uuden tupakan ja mietti. Ei ollut syytä hämminkiin. Isolla Viikingillä oli paha päivänsä, yksi monista. Ei ollut Viikingille mukavaa kokea, että kipinä vierasmaalainen on friivahdissaan opetellut uutta asiaa, samaa jota hän on vuosikausia selaillut niin koulussa kuin työelämässä. Matti mietti, että antaa Viikingin kävellä, se tekee hänelle hyvää. Matti vaan istuu nelosen luukulla polttelemassa suitsuaan, ja sieltä tuskin kukaan kehtaa härmäläistäkään pois ajaa.

Vaikinglånd kävi Helsingissäkin, tuomassa viinirypäleitä Kyprokselta. Matti ei tuntenut menettäneensä mitään, kun jätti kaksikuukautisen työrupeamansa jälkeen tuon hienon valkoisen laivan. Matti tunsikin iloa siitä, että oma kauppalaivasto omine pulmineen pystyi jälleen tarjoamaan työtä harharetken tehneille.

"Borta bra, men hemma bäst." Kyllä Matti myöhemminkin oli Svea-Mamman helmoissa. Silloin pitempiä aikoja, jopa vuoden kerrallaan. Pääliköt paranivat ja oppi huomaamaan, että ihmisestä näitä hommeita kiinni ovat. Herrasmiehet eivät kasva puussa, sellaiseksi synnyttään.

Matti Kipinä

"Yhteispohjoismaiset taksat" vielä kerran

Jälleen kerran on ulkomaanosasto muuttanut radiopuhelutaksvoja, tällä kertaa tilanne pohjoismainen laiva suomalaisen rannikkoaseman kautta omaan kotimaahansa:

VHF: 1,88 kfr/min

MF: 2,38 kfr/min

Radiosähköttäjä 3/74 sivulla 19 olleessa jutussa ehdimme todeta, että yhteispohjoismaisuutta edustaa se, että Tanskalla ja Suomella on sama tariffi. Nyt sekään ei pidä enää paikkaansa. Nyt Norjan ja Suomen taksat eroavat yhdellä centimellä! Niin sitä pitää. Luulisi lankamaksun Helsinki—Oslo olevan yhtä suuren kuin Oslo—Helsinki.

**Toimipaikkojen vaihdokset
ajalla 16. 5. — 8. 7. -74**

7. 5. Reino Junnonaho, Dagny
15. „ Martti Reiman, Pegny
16. „ Raimo Itkonen, Tervi
17. „ Kauko Laine, Agneta
- „ „ Bo Långholm, Tuira
19. „ Lennart Mattsson, Kapella
21. „ Harri Soini, Tellus
- „ „ Ruth Bertholm, Granö
- „ „ Jerker Ekman, Kapella
- „ „ Esa Niemelä, Wiiri
- „ „ Risto Poutanen, Hebe
- „ „ Martti Vaaja, Kaipola
22. „ Vilho Hannula, Bore VI
- „ „ Erkki Suikki, Outokumpu
23. „ Stig Jokinen, Kapella
24. „ Pekka Ahola, Signy
- „ „ Matti Teriö, Bore III
25. „ Kurt Svahnström, Bore I
27. „ Tapio Jouppila, Katrina
- „ „ Harri Pennanen, Finnmaster
- „ „ Seppo Sirviö, Aurora
28. „ Onni Erkkilä, Castor
- „ „ Aarne Sihvo, Nestegas
- „ „ Matti Valta, Koiteli
29. „ Jorma Kytömaa, Wiike
- „ „ Pentti Uimonen, Baltic

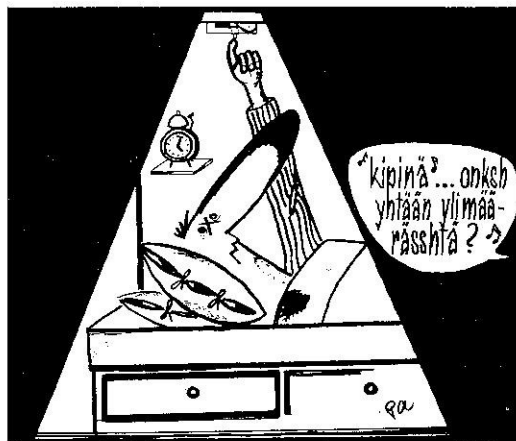
Toukokuussa paikanhakijoita 26
välityksiä 16

1. 6. Ilkka Korpiluoma, Wiiri
- „ „ Kari Koho, Valny
- „ „ Sven Selenius, Viking III
2. „ Kalevi Immonen, Finncarrier
- „ „ Pertti Kaan, Bore IX
3. „ Kaarina Eriksson, Adeny
- „ „ Heikki Forsblom, Winha
- „ „ Matti Härkönen, Clio
- „ „ Kalevi Raulisto, Fennia (SHO)
4. „ Pentti Elomaa, Tebonia
- „ „ Seppo Torniainen, Finnalpino
- „ „ Olavi Karjalainen, Tyysterniemi
- „ „ Jorma Kotoharju, Finnwood
- „ „ Pentti Lipponen, Lapponia
- „ „ Markku Meri, Fennia (Svea)
- „ „ Pentti Palmuaro, Lisa
4. „ Jouni Saarenkylä, Iniö
- „ „ Juha Sihvonon, Leo
- „ „ Veikko Viljamaa, Purha
5. „ Riitta Helin, Mistral
- „ „ Reijo Myller, Arkadia
- „ „ Väinö Lappalainen, Juno
- „ „ Tuomo Leppänen, Araguaya
- „ „ Tage Nylund, Viking IV
6. „ Matti Leiskamo, Tornado
- „ „ Heikki Riippa, Bore X
7. „ Jouko Nuutinen, Vasaholm
9. „ Kalevi Siitonen, Sirius
10. „ Pertti Soinoja, Finnstrip
- „ „ Kalevi Sundqvist, Finnclipper
- „ „ Urho Vuorio, Vallila
12. „ Eero Ollikainen, Palva
- „ „ Tapio Suomi, Eira
- „ „ Jarmo Tuuva, Valkeakoski
13. „ Pekka Savola, Kiisla
- „ „ Brita Kallio, Berny

14. „ Esa Niemelä, Finnbuilder
15. „ Reino Astola, Finnpine
16. „ Viljo Hirvenkari, Botnia
17. „ Ulla Ikonen, Esso-Fennia
- „ „ Markku Immonen, Antares
- „ „ Eero Hankkio, Katrina
- „ „ Taneli Nousiainen, Fennia (SHO)
- „ „ Matti Laaksonen, Finnpartner
18. „ Juhani Tikkanen, Baltic
- „ „ Hannele Happonen, Esso-Nordica
19. „ Olavi Mertanen, Tiiskeri
20. „ Kari Husgafvel, Ronny
24. „ Outi Iljin, Sirocco
- „ „ Pirkko Sihvo, Palva
- „ „ Harry Sundqvist, Mercia
- „ „ Reino Väänänen, Argo
- „ „ Maunu Tyrväinen, Orion
25. „ Orvo Mutikainen, Inha
- „ „ Matti Pajula, Castor
26. „ Antero Lepistö, Lapponia
- „ „ Tuula Salminen, Rhea
- „ „ Seppo Ytterström, Corona
28. „ Olli Aalto, Someri
- „ „ Jaakko Heikkinen, Winha
- „ „ Tor-Erik Nordman, Alca
- „ „ Tuomo Uddström, Tramontana
30. „ Pentti Lampimäki, Tyysterniemi
- „ „ Harry Lindroos, Bore

Kesäkuussa paikanhakijoita 34
välityksiä 20

1. 7. Christer Johansson, Prinsessan
- „ „ Elof Holmén, Finlandia
2. „ Birgitta Björnholm, Malmvik
- „ „ Guy Ekman, Juno
- „ „ Ulf Fagerström, Viking V
- „ „ Arto Halonen, Finnsailor
- „ „ Jouko Härkönen, Finntube
3. „ Raimo Pohjanlahti, Hans Gutzeit
4. „ Juhani Jousimies, Hesperia
- „ „ Esko Paakkari, Koiteli
- „ „ Lasse Sainio, Finnseal
- „ „ Ville Suomalainen, Finnmaid
5. „ Roger Lindsröm, Gunny
- „ „ Heikki Laitosalmi, Bore III
- „ „ Klaus Silvan, Finnlandia
8. „ Antero Orva, Wipunen



POSTILAATIKKO

Tällä palstalla julkaistaan lukijoiden kirjoittamia ja kysymyksiä. Lähettäkää kirjoitukset osoitteella

Radiosähkötäjä-lehti
Erkki Heikkinen
Talon tie 9 C 33
00300 HELSINKI 30

PÄIVYSTYSAJOISTA

Noin vuosi sitten muutettiin päivystysaikoja mm. siksi, että ne paremmin sopisivat virka-aikoihin. Otetaanpa esimerkki. Laiva Euroopan liikenteessä Keskieuroopan ajassa. Ennen kuuli ensi listan tullessaan vahtiin klo 10 sa. Nyt tulee vahtiin klo 9 sa ja kuulee sen listan klo 10 sa. Seuraavan kerran kuulee virka-aikana jussin listan klo 14 sa. Ennen kuuli klo 12 sa.

Onpiko menty eteenpäin?

OK, myönnän unohtaneeni tahallani OHG2:n listan. Silti.

Esko

Mitä mieltä ovat asiasta muut?

Toimitus

PLH:n tiedotuksia

Ulkomaanosaston kesäkuisten ilmoitusten mukaan sekä rannikkoasemien luettelosta (List of Coast Stations) että laiva-asemaluettelosta (List of Ship Stations) on ilmestynyt uusi painos. Edellisen hinta on 61 mk ja jälkimmäisen 31 mk.

Luetteloita voidaan tilata Helsingin, Oulun ja Turun lennätinkonttoreista sekä Haminan, Hangon, Kemin, Kokkolan, Kotkan Kristiinankaupungin, Loviisan, Maarianhaminan, Porin, Porvoon, Raahen, Rauman, Savonlinnan ja Vaasan posti- ja lennätinkonttoreista. Luetteloita myy käteisellä vain Helsingin lennätinkonttori, Mannerheimintie 11 B, 1. kerros.

Osmo Lehtonen 60 v.

Järjestösihteeri Osmo Lehtonen täyttää 60 vuotta 6. 8. 1974. Virkamiesliiton palvelukseen hän tuli 1. 10. 1960. Hänen tehtäväkenttäänsä on käsittänyt kaiken sen, mitä ammattijärjestö yleensä järjestösihteeriltään odottaa. Osmo Lehtosen osaksi lankesi heti VL:n palvelukseen tultuaan järjestökoulutus sekä kenttätö. Kuoppakorotusasiat ovat niinkään olleet hänen tehtäväkenttäänsä.

Sotavuodet katkaisivat Osmo Lehtoselta hyvin alkaneen opiskelun luonnontieteiden parissa. Hän aloitti järjestötyön v. 1948 SVUL:n järjestösihteerinä ja siirtyi v. 1951 järjestösihteeriksi Suomen Kansanpuolueeseen.

Täyttäessään nyt 60 vuotta Osmo Lehtonen siirtyy Virkamiesliiton palveluksesta hyvinansaitulle eläkkeelle.

Järjestödemokratia...

Jatkoa pääkirjoitussivulta

sempi ja voimakkaampi rooli kuin säännöt ovat edellyttäneet. Ilmeisesti siitä on kuitenkin ollut enemmän hyötyä kuin haittaa. Järjestödemokratia on ollut ontuvaa, mutta edellytykset sen kehittämiseksi ovat puuttuneet. Järjestö ei voi toimia tehokkaasti, ellei päätösvaltaa laajemmalla tasolla käytä asioita, myös järjestötoiminnan niksejä riittävästi hallitseva järjestöväki.

Tästä tulemmekin tärkeään järjestödemokratian kehittäjään ja ylläpitäjään, nimittäin tehokkaaseen tiedotustoimintaan. Hallituksen tulee antaa jäsenille oikeita tietoja oikeaan aikaan, mutta myös jäsenten tulee pystyä opastamaan hallitusta oikeiden johtopäätösten tekemiseksi. Aivan liian harvat muistavat kirjoillaan hallitusta. Vuosi- ja syyskokouksissa pitäisi nykyisellään istua huomattavasti enemmän laivaradiosähkötäjiä. Antakaa mielipiteidenne kulkea eteenpäin ja osallistukaa edes hallituksen jäsenten vaaliin!

Ne, jotka onnistuvat tai vaivautuvat osallistumaan liiton kokouksiin, saavat tietoa ja kokemusta, jota ei muualta saa. Vaikka liiton kokous on korkein päättävä elin, ei voida kiistää sitä tosiasiaa, että hallitus on valmistelevana sekä myös päättävänä elimenä avainasemassa. Sen päätöksistä (voimasuhteista) riippuu myös paljon järjestödemokratian toteutuminen. Vaaditaan laajaa näkökulmaa ja toisten mielipiteiden huomioimista. Toisaalta liiton kokousten päätöksiä on helppo arvostella, mutta arvostelijoilla ei ole aina oikeita tietoja arvostelunsa pohjana. Tullaan jälleen siihen, että tietoa tarvitaan. Muuten, oletko aina tarkoin lukenut SR:n kiertokirjeet?

Järjestödemokratian kehittäminen ei ole SR:n piirissä jäänyt selittelyjen varaan. Esimerkiksi tiedotustoimintaa on mahdollisuuksien mukaan kehitetty ja osallisuuksien jäsen ei ole enää harvinaisuus. Yhä useamman tulisi kuitenkin ymmärtää, ettei järjestö ole pelkästään pajatso, johon sijoitetaan varoja etujen voittamiseksi. Meillä on velvoitteita liittoamme kohtaan, myös meillä ns. passiivijäsenillä. Tärkein velvoite tässä mielessä on osallistuminen järjestötoimintaan, kukin mahdollisuuksiensa mukaan. Järjestödemokratiaa edistää parhaiten sellainen osallistuminen, jonka taustana ovat valmius kompromisseihin ja vastuuntunto. Mukava todeta, että tarvittaessa niitäkin löytyy.

T. Kiiski

Radiosähkötäjän toimi

Liikkuvassa poliisissa on haettavana ylimääräisen radiosähkötäjän toimi A17 pl., virkapaikkana toistaiseksi Kotka.

Kelpoisuusvaatimuksena on II lk:n kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto sekä perehtyneisyys radiokaluston kunnossapito- ja korjaustehtäviin. Hakemukset tulee toimittaa viimeistään 19. 09. 1974 mennessä osoitteella: Liikkuva poliisi, Merimiehenkatu 11, 00120 Helsinki 12.

SODANVAARALISÄSOPIMUS

Merenkulun Työnantajaliitto ja Ålands Redarförening toiselta puolen sekä Suomen Konepäälystöliitto, Suomen Laivanpäälystöliitto, Suomen Merimies-Unioni ja Suomen Radiosähkötöjäläiitto toiselta puolen ovat tehneet seuraavan sodanvaaralisäsopimuksen:

1 §

Aluksen ollessa Libanonissa Sidonin satamassa maksetaan sodanvaaralisä, joka on 200 % palkasta mahdollisine ikä-, valtameri- ja öljynkuljetuslisineen.

2 §

Lisä maksetaan siitä vuorokaudesta lähtien, jolloin alus saapuu Sidonin satama-alueelle ja on voimassa siihen päivään saakka, jolloin alus poistuu Sidonin satama-alueelta.

3 §

Sodanvaaralisä maksetaan vähintään kolmeita vuorokaudelta ja se on vähintään 80 mk vuorokaudessa. Jokainen vuorokausi lasketaan kuitenkin vain kerran, vaikka alus näiden kolmen vuorokauden aikana saapuisi uudelleen Sidonin satamaan.

4 §

Lomakorvausta niiltä kuukausilta laskettaessa, jolloin sodanvaaralisää on maksettu on mainittu lisä huomioitava lomakorvauksen yhteydessä. Sodanvaaralisää ei oteta muiden lakiin tai sopimuksiin perustuvien korvausten laskemisen perusteeksi.

5 §

Tämä sopimus on voimassa 10 päivästä heinäkuuta 1974. Sopimus voidaan irtisanoa jommankumman asiapuolen taholta irtisa-

Soppo Sihvonon

Lehti-ilmoitusten vuorokausi.

Helsingissä 10. 7. 1974

20340 TURKU 34

Merenkulun Työnantajaliitto r.y., Ålands Redarförening r.f., Suomen Konepäälystöliitto r.y., Suomen Laivanpäälystöliitto r.y., Suomen Merimies-Unioni r.y., Suomen Radiosähkötöjäläiitto r.y.

M/T JONNY/OIEE

Päälähetin Elektromekano S1250
Päävastaanotin Elektromekano M1250
Varalähetin Elektromekano S125
Varavastaanotin Elektromekano M125
VHF Elektromekano SM63
Printti Siemens 100a
SITOR Philips STB-75

Antennit: RX antennit 10 m lasikuitumas-toja, ainoa longwire on autoalarmin anten-ni. Päälähetinantenni 4x14 m L-antenni se-kä 16 m lasikuitumasto joka on myös vara-lähetimen antenni. Omega-vastaanottimella on oma lasikuitumasto ja VHF-puhelimella samoin 2 kpl. Päävastaanottimen antenni on keulapakalla josta 350 metrin coaxial ra-diohyttiin. Jokaisessa RX-antennien lasikui-tumastossa on pieni vahvistin.

Laivalla on 50 kpl puhelimia joihin jokai-seen voi yhdistää radiopuheluita. Lisäksi hy-teissä on purraus-kovääniset, joihin saa kuulutukset annettua mistä puhelimesta hy-vänsä. Messeissä ja päivähuoneissa on myös kovääniset.

Päivähuoneissa oleviin Marconi Multisys-tem väri-TV-vastaanottimiin ajetaan video-lähettimellä ohjelmia radiohyttistä. Lisäksi päivähuoneissa on Tandberg Huldra stereot, joissa on myös hyvä lyhytaaltovastaanotin.

Radiosähkötöjäläiillä on erillinen päivähytti ja makuuhuitti kylpyhuoneineen. Hytin va-rustukseen kuuluvat stereot, baari- ja jää-kaappi.

Suomen Radiosähkötöjäläiitto r.y.

Sepänkatu 13 A 1, 00150 Helsinki 15

Postiosoite:

PL 104, 00151 Helsinki 15

Sähekeosoite:

Radioliitto, Helsinki

Puhelin:

90-635 320

Toiminnanjoht. suoraan 90-669 868

Asiamies suoraan 90-637 959

Postisiiirtotili:

7590-9

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:

Erkki A. Koivisto

Valkjärventie 15, 02130 Tapiola 3,

puh. 90-467 447

Puheenjohtaja:

H. Santala

Varapuheenjohtaja:

A. Karjalainen

Hallituksen jäsenet:

E. Heikkinen, V. Jyvä, V. Leppämäki, A.

Sihvo, M. Teriö, B. Österlund

Hallituksen varajäsenet:

G. Ekman, J. Hänninen, A. Keisteri, E. A.

Koivisto, B. Långholm, I. Toivanen

"Radiosähkötöjäläi"

Päätoimittaja: Erkki Heikkinen,

Talontie 9 C 33, 00300 Helsinki 30,
puh. 90-578 871 (90-896 477)

Ilmoitukset: Raimo Sarka

(Ilmoitusmiehet r.y:n jäsen)

Hämeentie 62 C 35, 00500 Helsinki 50,
puh. 90-766 523 ja 90-774 954

Ilmoitushinnat v. 1974:

kertailmoitus

Etu- ja takakansi	450.—	10 %:n
1/4-sivu	400.—	alennus
1/2-sivu	350.—	vuosi-
3/4-sivu	150.—	ilmoi-
1/8-sivu	70.—	tuksista
Väri-ilä 200.—/väri netto		

Ilmoitusten ja lehteen tarkoitetun aineiston oltava toimituksen käytettävissä 3 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä. Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuun puolessa välissä.

Tilauhinta: 12.— vuodelta

Irtonumero: 2.—