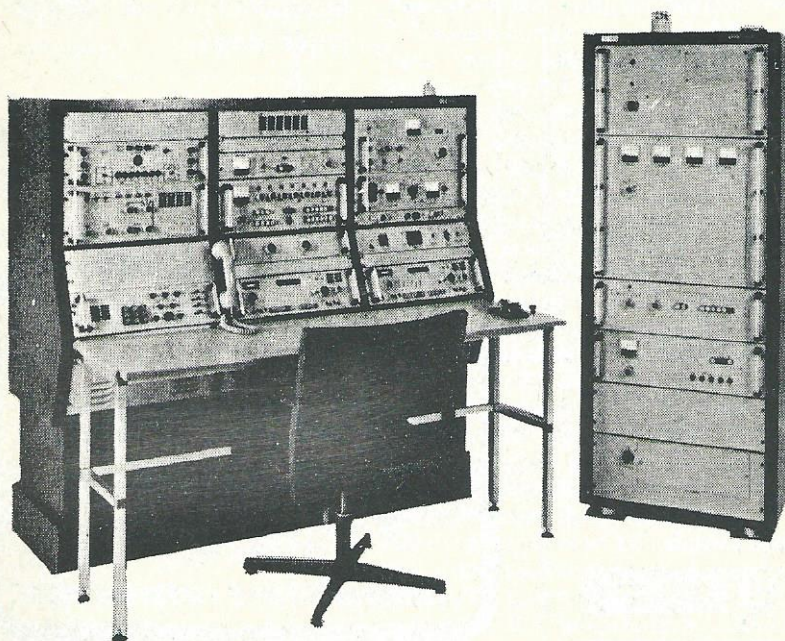


Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä

- Portishead Radio s. 6
- Mukavuuslipuista s. 12
- Merimies-verosta s. 14
- Fartygsstation som tf. kuststation s. 25.



Myymme,
asennamme
ja huollamme
laivojen radio-,
puhelin- ja
navigaatio-
laitteita.

SSB-laivaradioasema MRU 610

STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS OY
PL 53, 00381 Helsinki 38, puh. 55 01 81

ITT

Marine

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 14, puh. 16 310
Työajan jälkeen puh. 23 078

Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto



OM -
tule
tuttava-
kauppaan.

City-Radio

CITY CENTER, Kaivok. 8, puh. 662 211
VIISKULMA, Fredrikink. 19, puh. 656 466

MARINE ELECTRONICS SERVICE

Amplidan - Arma-Brown - Brown -
Dannebrog Elektronik - Furuno - Kel-
vin - Hughes - Magnavox - M. P. Pe-
dersen - Ramac - Sait - Skanti -

Startrading

Osakeyhtiö - Aktiebolag

Pohjoisranta 4 Norra Kajen
Pob 179, SF-00171 Helsinki 17,
Finland
☎ 90-171 644 Telex 12-1489



Myymme ja asennamme
laivaradiolaitteita, tutkia,
laivapuhelimia ja hälytys-
järjestelmiä.

OY HEDENGREN AB

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

STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS OY

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

Asennus ja huolto: 739 100

Myynti: Puh. 550 181

Telex
12 580 ITT SF
PL 53
00381 Hki 38



Tutka- ja laivaradiolaitteita
sekä huoltoa

TV-RADIO HELLA

Kalliokatu 3 - Rauma 10

☎ 938 - 12 662, 938 - 17 662 —
aft.off. hour ☎ 12 662

Shipradio and radarservice

HELSINGIN LAIVATYÖ OY

Elontie 49 D

00660 Helsinki 66

☎ 557 861 - 557 801, ilt. 747 657

Suorittaa laivojen puhdistus-,
korjaus- ja maalaustöitä

Vaasan satama — Vasa hamn

VASKILUOTO — VASKLOT

Sat.toimisto hamnkotoret ● OFF 961-12 162
Kiinnitys/vesi ● förtöjn./vatten -12 502
Luotsiasema ● lotsstationen -12 496
Sat.hinaaja & pelastusalus OFF -13 049
Hamnbogserb & bärningar AO -212 180
Palokunta ● brandkåren — hälytys/
alarm Öljyntorjunta/oljebekämpning -005
Pestaukset ● mönstringar -12 162
Valtion jäänmurtajat -13 764
Statens isbrytare tai/eller -11 743

Radio- sähkötäjä	
ISSN 0355-5496	
Kansainvälisten radiosähkötäjien äänenkannattaja	
2-1977	
28. vuosikerta	
"Radio- lennätin" 1930-31 "Radio OH" 1932-49 "Radio- sähkötäjä" 1950-	
Julkaisija: Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y. Helsinki	
	
Päätoimittaja: Erkki Heikkinen	
Tässä numerossa mm:	
Puheenjohtajan palsta	5
Portishead Radio	6
Uusia telexaajuuksia	11
Mukavuuslipuista	12
Merimiesverosta	14
IMCO	18
Whisky Tango	22
Fartygsstation som tf. kuststation	25
SR:n toimintaa ja tiedotuksia	35
SR:s verksamhet	37
Postilaatikko	41

Tappolistalla

Radiosähkötäjäammatti on merkitty eräitten piirien tappolistalle. Listan käsikirjoittajista ja myötajuoksijoista ei ole epäselvyyttä. Mihinkään hämminkiin ei asiassa ole aihetta, kyse on lähinnä valveunista, joista aina ennenkin tai myöhemmin herätään arkipäivän todellisuuteen.

Tämähän ei sitäpaitsi ole ensimmäinen kerta alallaan. Neilsenkymmentä vuotta sitten radiosähkötäjä suunnettiin korvattaviksi ns. perämiessähkötäjäillä, jonka epärealistisen ajatuksen Radiosähkötäjäliitto päättäväisesti torjui. Kuluneet vuosikymmenet ovat vakuuttavasti osoittaneet Radiosähkötäjäliiton linjan pitävyyden. Ammattitaitoiselle radiosähkötäjälle on aluksi töitä yllin kyllin edelleenkin.

Radiosähkötäjäammattin kehitystä säännellään kansainvälisellä tasolla pääasiassa ITU:n, IMCO:n ja ITF:n puitteissa. Näissä hyväksytyt suuntaviivat ja suoranaiset määräykset ratifioidaan yleensä melko nopeasti kaikissa valistuneissa merenkulkumaissa. Määräyksiin onkin äskettäin tehty huomattavia tiukennuksia. Radiosähkötäjän tekniselle ammattitaidolle asetetaan nyt entistä suuremmat vaatimukset, samoin voimaan on tullut pakollista laivaharjoittelua koskevat määräykset, ammattitaidon ajan tasalla säilymistä ryhdytään valvomaan, jne. Näyttää siis siltä, että radiosähkötäjien tappoajatukset saadaan haudata taas muutamaksi vuosikymmeneksi.

Tästä huolimatta radiosähkötäjien ei ole syytä "levätä laake-reillaan", päinvastoin. Uusiin haasteisiin on kyettävä vastamaan. Teknologian räjähdysmäisen nopea kehitys on avannut tietoliikenteelle aivan uusia mahdollisuuksia. Eilispäivän mielikuvitus on tämänpäivän todellisuutta. Käytössä on maailmanlaajuisia tietojen keräily-, siirto- ja käsittelyjärjestelmiä, joista eräät ovat täydellisesti automatisoituja. Myöskään siirtyvän meriradioliikenteen automatisoinnille ei enää ole teknillisiä eikä kohta enää myöskään taloudellisia esteitä. Radioturvallisuuspalvelu ei tässä kehityksessä tule suinkaan jäämään osattomaksi. 500 kHz:iin tuijottaminen on kovin lyhytnäköistä politiikkaa, tulevaisuutta olisi tarkasteltava hiukan saldonväliä kauemmaksi. Näköpiirissä on varsin selkeä tekninen tehtäväalue, jonka hoitamiseen olisi johdonmukaisesti valmistauduttava myös Suomessa. Esimerkiksi kelpaa vaikkapa Englanti, jossa koulutuksen pääpaino on jo aikoja sitten suunnattu teknisiin aineisiin. Ja tulokset ovat sen mukaisia.

Radiosähkötäjäliitto on esittänyt mainittujen seikkojen huomioimista tulevaisuuden koulutuksessa. Samoin on esitetty nykyisen koulutuksen pikaista kehittämistä; opetusohjelmakin on jo valmiina odottamassa! Esityksiin on toistaiseksi suhtauduttu epäluuloisesti ja tunneperäisesti. Radiosähkötäjien itsensä on osoitettava nämä luulot vääriksi niin koulunpenkillä kuin käytännön työpaikoillakin. Mielenkiinto on käännettävä paperipinoista tekniikkaan. Elektroniikka-alan ammattilaiselle löytyy taatusti töitä myös aluksissa.

Heikki Santala

VIIME HETKEN UUTiset

SR STTK:N JÄSENEKSI

Liittokokous 16.4. päätti, että SR liittyy STTK:n jäseneksi. Hallitukselle annettiin tehtäväksi neuvotella liittymissopimuksesta. (Kts. Puheenjohtajan palsta viereisellä sivulla).

Julkilausumassaan kokous vaati

- että radiosähköttäjien koulutus ajanmukaistetaan välittömästi lisäämällä opetusaikaa ja teknisiä aineita opetusohjelmassa
- että täydennyskurssien jatkumista uhkaavat esteet poistetaan
- ja että ylityöt on merellä voitava haluttaessa muuttaa vapaa-ajaksi merityöaikalain mukaisesti.

Kokous velvoitti lii on hallituksen ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin liittoa tyydyttävien ratkaisujen aikaansaamiseksi.

Hallituksen vaalissa tulivat valituiksi seuraavat:

- puheenjohtajaksi Heikki Santala
- varapuheenjohtajaksi Harri Kajanus
- laivoista: Seppo Sihvonen, Veikko Jyvä, Antero Zetterberg, Jorma Hänninen, sekä varajäseniksi Kalevi Immonen, Voitto Hulkkonen, Matti Valta ja Heikki Kemppi
- rannikkoasemilta: Erkki Heikkinen, varalle Tapio Jouppila
- jäänmurtajista: Bo Långholm, varalle Aarne Sihvo
- poliisiradiosta: Ilkka Toivanen, varalle Seppo Rytönen
- muista toimista ja pienryhmistä: Pentti Marjakangas, varalle Markku Kettunen.

ERKKI A. KOIVISTO KIITTÄÄ

"Lämpimät kiitokseni kaikille liiton kevätkokoukseen osallistuneille minulle lähettämästänne tervehdyksestä sekä onnentoivotuksista saamani arvonimen johdosta.

17.4.1977
sosiaalineuvos Erkki A. Koivisto"



PUHEENJOHTAJAN PALSTA

HISTORIALLINEN PÄÄTÖS

Suomen Radiosähköttäjäliitto on päättänyt liittyä Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliiton jäseneksi. Päätösprosessi on alusta loppuun ollut erittäin yksimielinen.

Liiton hallitus sai vuosi sitten liittokokoukselta tehtäväkseen selvittää asia. Hallituksen asettama työryhmä päätyi selvittelyssään siihen tulokseen, että liiton tulisi liittyä keskusliiton jäseneksi. Jäsenyyden edut katsottiin täysin ylivoimaisiksi haittoihin nähden. Samaan tulokseen tuli myös hallitus.

Tämän jälkeen neuvoteltiin asiasta TVK:n, SAK:n sekä STTK:n kanssa. SR esitti mahdolliselle liittymiselle eräitä toivomuksia ja ehtoja. Liitto piti tärkeänä suoraa jäsenyyttä keskusliitossa, itsenäisyyden ja itsemääräämisoikeuden säilyttämistä, virkamiesjäsenien neuvotteluaseman selkeyttämistä sekä luonnollisesti keskusliiton jäsenmaksun katteeksi tarjoamia palveluja ja muita etuja. Neuvottelujen tulokset lähetettiin mielipidetiedustelua varten jäsenistölle. Neuvottelutuloksissa oli eri keskusliittojen välillä aivan oleellisia ja SR:n kannalta ratkaisevia eroja.

Mielipidetiedusteluvaihe kesti runsaat kolme kuukautta ja päättyi juuri ennen liittokokousta. Tiedusteluun vastasi 54 % virkamies- sekä 35 % laivajäsenistä, eli yhteensä 42 %. Tulosta voidaan pitää tyydyttävänä, kun otetaan huomioon laivajäsenien erittäin huonot postiyhteydet.

Mielipidetiedustelu antoi kyselyyn täysin yksiselitteisen vastauksen: 96,5 % laivajäsenistä kannatti STTK:a ja 3,5 % muita. Varsin mielenkiintoista ja tärkeätä on se, että kokonaista 89,7 % virkamiesjäsenistä oli STTK:n kannalla ja vain 7 jäsentä eli 10,3 % vastanneista kannatti "entistä" keskusliittoa TVK:a! Virkamiesliitossa-kaan ei voitane enää olla epätietoisia siitä miksi Radiosähköttäjäliitto on ollut liikekannalla.

Radiosähköttäjäliiton hallituksella oli tämän jälkeen helppo tehtävä esittää asia päätettäväksi liittokokouksessa. Samoin oli kokouksen helppo päättää asia lopullisesti. STTK:n lisäksi muista vaihtoehtoista ei edes keskusteltu! Lopullisen liittymispäätöksen teko tosin esitettiin tehtäväksi syyskokouksessa. Asia päätettiin kuitenkin äänin 82-16 ratkaista tässä kokouk-

sessä. Näinollen Suomen Radiosähköttäjäliitto päätti *yksimielisesti* liittyä STTK:n jäseneksi.

Tehtyä päätöstä voidaan monessakin mielessä pitää historiallisena. Ensiksikin SR:n laivajäsenten yli 56 vuotta kestänyt "villi" kausi on päättynyt. Toiseksi virkamiesjäsenet ovat yksimielisesti päättäneet hylätä entisen keskusjärjestönsä. Kolmanneksi lienee hyvin harvinaista, että näin monitahoisessa kysymyksessä saadaan aikaan yksimielinen päätös. Tämä ennustaa asialle hyvää jatkoa.

Radiosähköttäjäliitto suuntaa nyt katseensa STTK:oon ja odottaa tiiviin yhteistyön käynnistymistä niin keskusjärjestön kuin myös sen jäsenliittojenkin kanssa. STTK:n tavoitteiden voidaan katsoa hyvin vastaavan myös Radiosähköttäjäliiton tavoitteita. Erityisesti SR painottaa koulutuksen ajanmukaistamisen tärkeyttä. Salama-vahtia etenevän teknisen alan kehittymisen takia tähän asiaan tuskin voidaan liiaksi kiinnittää huomiota.

Radiosähköttäjäliitolle keskusliittoon liittyminen merkitsee erään toimintatyyppin päättymistä ja toisen alkamista. Radiosähköttäjät ovat yhtenä ja yksimielisenä ryhmänä ilmaisseet kannattavansa teknisen linjan suuntaa. Uskomme toimintamme tämän ansiosta entisestäänkin vahvistuvan; eri ryhmien yhteispelille on nyt aivan uudet mahdollisuudet. Liiton itsenäisen toiminnan luonne tuskin paljoakaan muuttuu, asiat on hoidettava kuten tähänkin asti. Mutta ei enää vailla taustatukea, mikä on hyvä tietää esimerkiksi sopimusneuvotteluissa.

Keskusliittoon kuulumisen merkitsee luonnollisesti myöskin velvoitteita. Uskomme edelleen, että yli viisikymmentä vuotta jatkunut omilla jaloilla seisominen antaa takeet siitä, että liitto pystyy täyttämään velvoitteensa. Liitto on myös aina ollut valmis seisomaan veljesjärjestöjensä rinnalla. Siitäkin huolimatta, että liitolta on aina silloin tällöin yritetty vetää jalat alta.

Radiosähköttäjät ovat tehneet tärkeän ja kauaskantoisen valintansa yhtenä miehenä. Asia tuskin olisi voinut saada parempaa ratkaisua.

PORTISHEAD RADIO

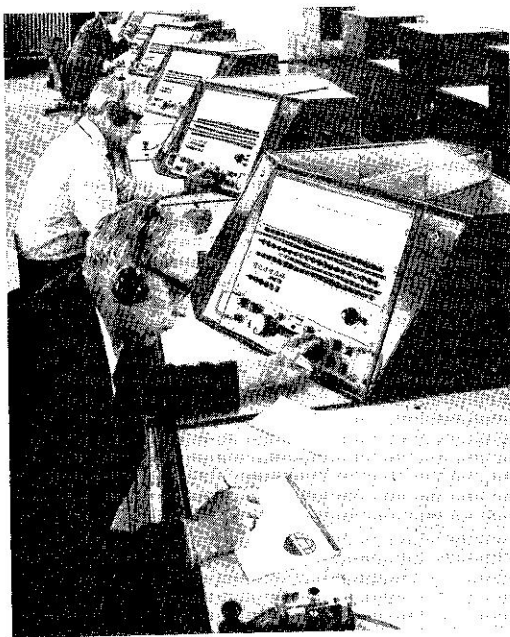
*Lähteet: Notice
to Ship Wireless
Stations, 1/1976,
The Post Office,
London,
John Williamson:
"Portishead Radio"*

Portishead Radio, maailman vilkkain rannikkoradioasema, sijaitsee Burnhamissa, pohjoisessa Somersetissa Englannissa. Parhaillaan on asemalla käynnissä suuri laajentamisprojekti, joka valmistunee noin kolmen vuoden kuluttua.

Asemalla työskentelee n. 200 radiosähkötäjää ja se välitti jo vuonna 1973 jopa 25000 radiosanomaa päivittäin, siinä joitakin lukuja jotka pistävät ajattelemaan.

Läheskään kaikkea ei tähän artikkeliin ole saatu mahtumaan. Suosittelemme kaikille tutustumista lähdeaineistossa mainittuun oppaaseen "Notice to Ship Wireless Stations".

Aineisto on osaksi peräisin lehtori Aarto Helinin Lontoon matkoilta, josta toimituksen suuret kiitokset IMCO-miehellemme. GKA:n päälikkö D. Mulholland on myös ystävällisesti lähettänyt kuvia ja aineistoa.



"North Pacific Service" radiosähkötyspisteitä

Sijainti

Portishead Radion vastaanotto- ja kauko-ohjausasema sijaitsee Highbridgessä, lähellä Burnham on Sea'ta, aivan lähellä päätieta A38 Bristol/SW. Lähettimiä on sijoitettu useisiin eri paikkoihin, joista mainittakoon Dorchester, Leafield, Rugby ja itse Portishead. Lähettimiä ohjataan linkeillä ja niitä on sekä kiinteällä että vaihdettavalla taajuudella varustettuja, teholtaan 8-30 KW.

Radiosähkötäjät, jotka haluavat pistäytyä paikan päällä, ovat tervetulleita. Ennen käyntiä on kuitenkin viisasta sopia siitä puhelimitse, numero on Burnham 027-878-3291, josta pitäisi löytyä "Officer in Charge".

Yleistä

Pääasemalla Highbridgessä sijaitsee sekä halintorakennus että yksikerroksinen T:n muotoinen operointirakennus. T:n keskustassa sijaitsee "operointihuone", josta sähköet toimitetaan edelleen operointipisteisiin ja jossa laivojen TR:t kooridinoidaan. Antoipa laiva TR:n mille Yhdistyneen Kuningaskunnan rannikkoasemalla tahansa, se lähetetään edelleen automaattisesti Portishead Radioon tähän huoneeseen, jotta sanomien oikea suuntaus voidaan taata. Sen takia TR:n tärkeyttä korostetaan laivasähkötäjille. Operointihuoneen läheisyydessä sijaitsee telexkeskus, jossa on 10 suoraa lähtevää telexlinjaa ja 7 suoraa tulevaa telexlinjaa, lisäksi 3 kansainväliseen verkkoon kytkettyä telexiä sekä muutama yksityinen suora telex.

Talon kummassakin siivessä on yhteensä 44 vastaanottopistettä, sekä toisen siiven päässä puhelinvälityspisteet ja toisen siiven päässä laivatelex ja faximilepisteet. Laivatelexpisteessä on laitteet sekä Philipsin Sitor-systeemiä että Marconin "Autospec" ja STC:n "Unitec"-systeemiä varten, vaikkakin jälkimmäiset ovat jäämässä pois käytöstä kun Sitor on nyt kansainvälisesti hyväksytty systeemi. Faximileä voidaan sekä vastaanottaa että lähettää. Lisäksi täällä sijaitsevat selektiivikutsum-laitteet.

Kalusto

Jokaisessa vastaanottopisteessä on viimeisintä mallia olevat Racal-vastaanottimet. Vas-

RS 2/77

Tässä salissa sijaitsevat tavalliset radiosähkötyspisteet. Niitä löytyy yhteensä 45 kappaletta!



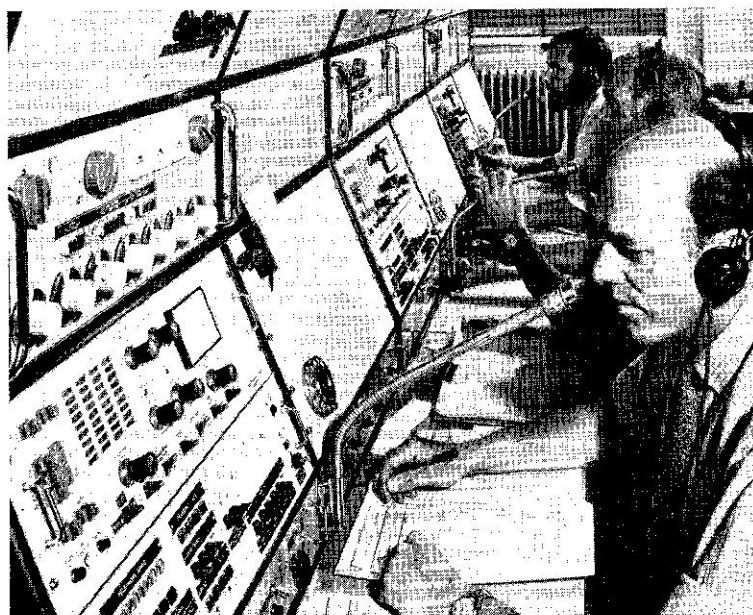
taanottoantennit ovat rombeja, joista voidaan valita sopivan suuntaisia vastaanottimiin. Mikä tahansa yli 40:stä lähettimestä voidaan valita jokaiseen pisteeseen. Avaimina käytetään tavallisia pumppuja, mutta useilla radiosähköttäjillä on käytössä omat avaimet. Operaattorit käyttävät kuulokkeita, ja avainnuksen monitooriääni kuuluu toisesta kuulokkeesta.

Kaikki sanomat vastaanotetaan suoraan kirjoituskoneella. Käytössä on erilaiset kaavakkeet

tavallisille sähköille ja silt-sanomille, joten liikenteen laadun ilmoittaminen oman vuoron tullessa työskentelytaajuudella on tärkeää.

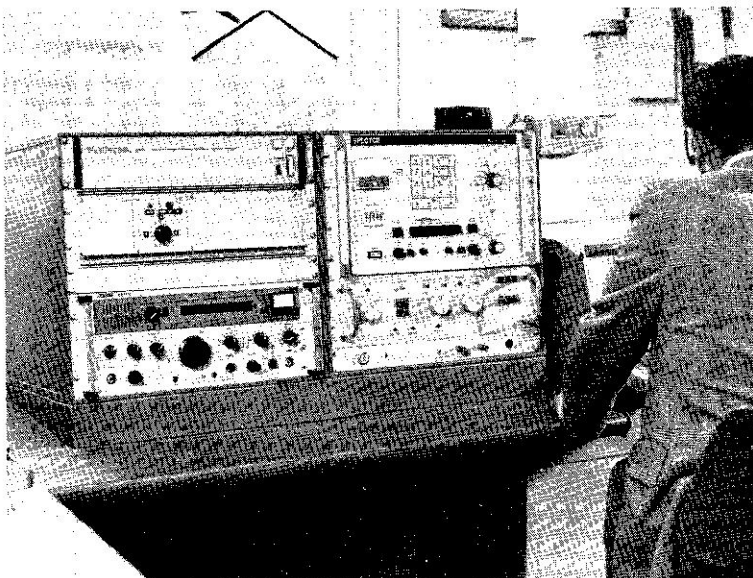
Vilkasta liikennettä

Jokaista bandia kohti on sähkötyspuolella yksi tai kaksi operaattoria, jotka ottavat laivoja "uppiin" ja jakavat QRY-vuoroja. Varsinaisessa lii-



Tässä muutama HF-radiopuhelupisteistä.

RS 2/77



Eräs radiotelex-pisteistä. Kuvassa Racalin uusi vastaanotin, joita myös sähkötyspuolella nykyisin käytetään.

kenteen välityksessä saattaa esim. 16 MHz:llä olla jopa 16 sähköttäjää yhtä aikaa.

Jopa 80 laivaa saattaa kutsua GKB:tä samalla bandilla yhden tunnin aikana, siis enemmän kuin laiva jokaista minuuttia kohti. Kiireisinä aikoina ei vastausta ehditä antaa kuin 60 %:lle kutsuvista, siksi korostetaan lyhyen kutsun tärkeyttä – operaattorilla ei yksinkertaisesti ole aikaa jäädä kuuntelemaan pitkää kutsua käyttävää laivaa.

Koko hulinaa valvoo ”liikennetarkastaja”, joka tarvittaessa voi siirtää operaattoreita bandilta toiselle ruuhkatilanteen mukaisesti.

Portishead käsittelee ylivoimaisesti enemmän liikennettä päivittäin kuin mikään muu rannikko-asema. Väitetään myös, että hyötysuhdetta sanomamäärä/operaattori ei ole pystytty muualla maailmassa ylittämään.

Sanomien kulku

Vastaanotettuaan laivan liikenteen operaattori pistää sen vieressä olevalle liukuhihnalle, joka siirtää sen ”operaatiohuoneeseen”. Sieltä sen siirtää postimies käsin telexin liukuhihnalle, ja mikäli sanoma on kiireellinen, vie postimies sen itse tellexille ja pistää eteenpäin.

Maista tulevat sanomat säilötään kahteen hyllykköön, toiseen englantilaiset ja toiseen ulkomaiset laivat. Täältä käsin lähetetään GKA:n liikenneluettelot. Täältä on myös suora sisäpuhelin-yhteys jokaiseen operointipisteeseen, ja laiva saa hetkessä vastauksen QRU-kysymyksensä.

Laivatelex

Portisheadin kautta voidaan saada joko suora telexyhteys maissa olevan asiakkaan kaukokirjoittimeen tai Portishead voi ottaa laivan liikenteen nauhamuistiin myöhempää edelleenvälitystä varten. Telexiä voidaan käyttää myös tavallisten sähköjen välittämiseen.

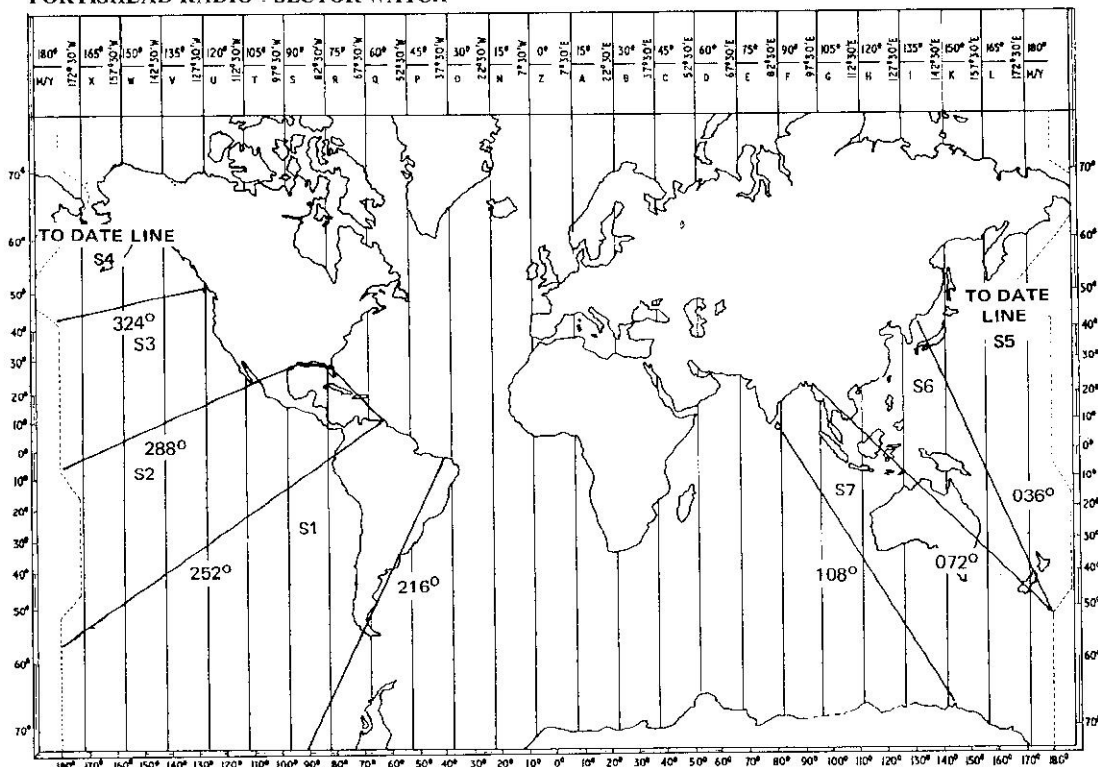
Kun GKS-lähetin antaa CW-lähetyksenä tunnustaan, on se merkinä siitä, että lähetin on vapaa (kyseessä on siis aina tiettyä lähetystaajuutta vastaava rx-taajuus). Laivan tulee virittää CW-lähetys nollabeattiin ja kutsua TOR-masterina käyttäen selektiivinumeroa (1,0) 3220. Kun laitteet menevät vaiheeseen, saa laiva vastauksen ”PORTISHEAD-RADIO” painaessaan ao. kaukokirjoittimen näppäintä. Myös ei-parillisia telextaajuuksia voidaan käyttää, mutta niille menosta on sovittava joko sähkötyksellä tai puheella.

Telextaajuudet 1.6.77

Seuraavilla taajuuksilla pääsee suoraan sisään Portisheadin laivatelexiin (parilliset)

Portishead	kutsu	laiva
4350,5	GKE2	4171,0
6495,0	GKE3	6257,0
8705,5	GKE4	8344,5
13072,0	GKE5	12492,0
17198,0	GKE6	16661,0
22562,0	GKE7	22193,0

PORTISHEAD RADIO : SECTOR WATCH



Muita parillisia taajuuksia ovat:

4353,5	GKP2	4174,0
6500,0	GKP3	6262,0
8711,0	GKP4	8350,0
13085,0	GKP5	12505,0
17215,0	GKP6	16678,0
22578,0	GKP7	22209,0
4356,5	GKQ2	4177,0
6505,0	GKQ3	6267,0
8718,0	GKQ4	8357,0
13099,0	GKQ5	12519,0
17231,0	GKQ6	16694,0
22594,0	GKQ7	22225,0

Samalla astuvat voimaan seuraavat ei-parilliset
textaajuudet, joiden yhteydessä Portishead nor-
maalisti käyttää GKS-sarjan taajuuksia:

Portishead	kutsu	laiva
4344,5	GKS2	4177,5
6402,0	GKS3	6268,0
8496,5	GKS4	8297,6 (x)
12770,0	GKS5	12520,0
16882,5	GKS6	16695,0
22387,5	GKS7	22226,0

(x) astuu voimaan 16.7.77.

Kaikki yllämainitut taajuudet ovat *keskitaa-
juuksia*, joiden alapuolelle 1,5 kHz asetetaan rx ja
tx.

Sähkötys

Liikenneluettelot ulkomaisille aluksille annetaan
joka pariton tunti GKA:n lähettimien kautta.

Aluksen ollessa saapumassa ulkomaiseen sata-
maan se voi pyytää blindo-lähetystä antamalla
special TR:n seuraavassa muodossa: "TR GKA
DE OHOI KIPPO ETA CAPETOWN 032000Z
QXK GK5 1100Z DAILY". Laivan on samalla
varmistuttava siitä, että mainittu aika on ulkopuo-
lella paikallisen kansainvälisen vahtiajan ja että
taajuus on valittu GKG-sarjasta siten, että se nor-
maaliolosuhteissa kuuluu ko. paikassa hyvin. Jos
Portishead saa laivan satamassa ollessa liikennettä
ko. laivalle, antaa se sovittuna kelloaikana sano-
man sokkona kahden päivän ajan. Laivan tulee pe-
ruuttaa järjestely heti kun se lähtee satamasta.
Vain yksi taajuus ja kelloaika voidaan sopia.

Vaikeissa keliolosuhteissa laiva voi sopia
QRX:n antamalla TR:n seuraavasti: "TR GKA
DE OHOI KIPPO 30.60S 174.20W REQUEST
SCHEDULES DAILY 0700Z/12604/GKC5."
QRX tulee peruuttaa heti kun se on mahdollista.

Tyynellä merellä olevia aluksia varten ylläpide-
tään ns. sektoripäivystystä. Kutsukanava 2 ban-
deilla 4-16 MHz ja kanava 5 22 MHz:llä on va-
rattu pitkänmatkan laivoja varten. Kun sektoripäi-
vystystä suoritetaan, maininta siitä liitetään
GKB:n automaattiseen lähetykseen, esim. "DE

GKB 2/3/4/5/6 S2" tarkoittaa, että kanava 2 on päivystyksessä sektorisuuntaan 2. Sektorit selviävät oheisesta kartasta. Muilla alueilla olevat laivat eivät saa käyttää kutsukanavaa 2. (22 MHz:llä kanavaa 5).

Normaalisti ovat päivystyksessä kanavat 3 ja 4 sekä kansainväliset kanavat 5 ja 6 (22 MHz:llä kanavat 1 ja 2 sekä kv. kanavat 3 ja 4). Jos aluksella on mahdollisuus käyttää ryhmäkanavia, ei kansainvälisiä kanavia saa käyttää.

Portishead vastaa kutsuun GKB-taajuuksilla ja liikennöi GKC-taajuuksilla. Sektorisysteemissä kuitenkin välitetään laivoille päin menevä liikenne GKM-taajuuksien kautta, vaikka vastaus kutsuun tuleeekin GKB:n kautta.

Seuraavassa sähkötyslähettimien taajuudet:

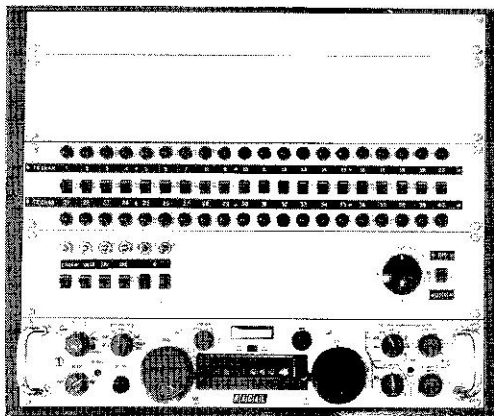
4286,0 GKA2	4314,5 GKH2
6368,9 GKA3	6470,8 GKH3
8545,9 GKA4	8604,0 GKH4
12822,0 GKA5	12791,5 GKH5
17098,4 GKA6	17092,0 GKH6
22467,0 GKA7	22525,5 GKH7
4274,0 GKB2	4317,5 GKI2
6379,5 GKB3	6472,3 GKI3
8557,9 GKB4	8606,0 GKI4
12835,4 GKB5	12858,0 GKI5
17113,0 GKB6	17151,2 GKI6
22448,7 GKB7	22528,5 GKI7
4251,5 GKC2	4326,5 GKJ2
6407,5 GKC3	6477,5 GKJ3
8516,0 GKC4	8684,0 GKJ4
13019,8 GKC5	12871,5 GKJ5
16954,4 GKC6	16918,8 GKJ6
22407,3 GKC7	22545,0 GKJ7
4256,0 GKD2	4336,0 GKK2
6428,5 GKD3	6342,0 GKK3
8569,6 GKD4	8552,0 GKK4
12788,5 GKD5	13006,5 GKK5
16974,6 GKD6	17167,5 GKK6
22431,0 GKD7	22494,0 GKK7
4267,9 GKG2	4316,0 GKM2
6469,3 GKG3	6397,0 GKM3
8591,5 GKG4	8581,6 GKM4
12790,0 GKG5	12714,0 GKM5
17072,0 GKG6	17136,8 GKM6
22503,0 GKG7	22527,0 GKM7

Radiopuhelut

Portishead kokee parhaillaan melkoista laajentumista ja sen myötä tulee puhelukanavia lisää. Käytettävissä olisi kyllä 1.1.78 voimaan astuvat HF-puhelutaajuudet, mutta koska niiden prioriteettijärjestys on vielä epäselvä, ei niitä kannata julkaista tässä yhteydessä. Parhaiten saa puhelun tilaamalla sen sähkötyksellä tai telexillä.



HF-CW-piste



Vanha "Pacific Service" vastaanottopiste

Yleistä englantilaisista asemista

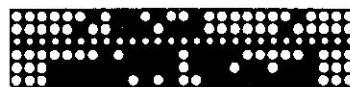
Laivatelexin saa myös Gullercoats Radion kautta, TOR (1,0) 3211, lähetystaajuus 3606,6 ja laivan taajuus 2495,6, Stonehaven Radion kautta, TOR (1,0) 3222, lähetystaajuus 3614,0 ja laivan taajuus 1999,0, sekä Norwick Radion kautta (kauko-ohjattu Wick Radiosta), TOR (1,0) 3221, lähetystaajuus 2831,0 ja laivan taajuus 2493,0 kHz, kaikki taajuudet kantoaaltotaajuuksia (keski-taajuudet 1,7 kHz ylempänä).

Telexpuhelun loputtua tulee painaa CLEAR-nappulaa ja kysyä rannikkoasemalta aika ja hinta. Ajanotto on automaattinen ja CLEAR-toiminta pysäyttää laskijan.

Portisheadin osalta selektiivinumeroit laivalle päin: 3200 = tavallinen sähke, 3210 = tavallinen puhelu, 3220 = tavallinen telex, 3209 = tärkeä sähke, 3219 = tärkeä puhelu, 3229 = tärkeä telex. Muut 32:lla alkavat infonumerot tarkoittavat muita englantilaisia rannikkoasemia, joilla kaikilla parillakymmenellä on selektiivikutsulaitteet.

Kutsuttaessa englantilaisia asemia MF-puheella, tulisi 2182 m sijasta, mikäli mahdollista, käyttää taajuutta 2381 kHz ja lähetysluokkaa A3H. □

Uusia telextaajuuksia



1. kesäkuuta 1977 astuvat voimaan parittaiset uudet telextaajuudet, samalla myös joukko uusia erillisiä telextaajuuksia. Helsinki Radion taajuuksia lueteltiin lehtemme viime numerossa, tällä kertaa ovat vuorossa Lyngby Radio ja Scheveningen Radio.

Lyngbyn taajuudet on kopioitu Tanskan radiosähköttäjälehdestä ja Scheveningenin taajuudet ja lisäohjeet lähetti aktiivi lukija saatuaan ne telexillä PCH:lta samoin kuin luvan niiden julkistamiseen.

Lyngby

Kesäkuun alusta lähtien ovat käytössä seuraavat parittaiset taajuudet (rannikkoaseman lähetystaajuus siis edellyttää laivan lähettävän vastaavalla omalla taajuudellaan, cross-band yhteys kielletty):

Kanavan numero	Lyngbyn lähetystaajuus kHz	Laivan lähetystaajuus kHz
402	4350,5	4171,0
412	4355,5	4176,0
609	6498,5	6260,5
615	6501,5	6263,5
810	8709,5	8348,5
822	8715,5	8354,5
1210	13076,0	12496,0
1226	13084,0	12504,0
1245	13093,5	12513,5
1618	17206,0	16669,0
1631	17212,5	16675,5
1657	17225,5	16688,5
2218	22570,0	22201,0
2236	22579,0	22210,0
2259	22590,5	22221,5

Seuraavia ei-parillisia taajuuksia voidaan käyttää laivasta Lyngbyyn päin telexlähetyksiin 1.6.77 alkaen: 4178,0–6268,5–8298,1 (16.7.77 alkaen) –12524,0–12525,5– 16700,0–16702,5–22226,0 –22226,5–25081,8 ja 25086,8 kHz.

Missään ei sitä selvästi sanota, mutta kyseessä lienevät keskitaajuudet, joten Philipsin TOR:lla lähetin 1,5 kHz alemmas.

Scheveningen

PCH:n 7 radiotelexpistettä selaavat jatkuvasti yhteensä 11 eri taajuutta. Laivan taajuuksien tulee olla 40 Hz tarkuudella kohdallaan jotta TOR-lähetin pystyttäisiin käynnistämään. Taajuudet

ovat parittaisia seuraavasti:

TX nr.	PCH TX	SHIP TX
A. PCH95	4250,0	4170,0
B. PCH31	4593,6	4168,0
C. PCH96	6404,0	6257,0
D. PCH32	6516,9	6249,5
E. PCH4	8654,4	8338,5
F. PCH54	8713,0	8332,0
G. PCH5	12768,0	12499,0
H. PCH55	13077,0	12485,0
I. PCH92	17007,2	16659,0
J. PCH56	17217,5	16648,0
K. PCH98	22324,5	22183,0

Lähettimet PCH31, 32, 54, 55 ja 56 ovat ensisijaisesti telexkäytössä, muita lähettimiä voidaan käyttää sekä sähkötyksellä että telexillä.

Sen vuoksi radiosähköttäjiä kehoitetaan käyttämään kanavia B, D, F, H ja J mahdollisimman paljon tarpeettoman viivytyksen välttämiseksi.

Kaikki lähettimet, jotka eivät ole varattuina, lähettävät TOR-CQ-signaalia, jolloin laivat voivat kutsua vastaavalla vastaanottotaajuudella ARQ:lla käyttäen numeroa 1.02770. Vastaanotettuaan kutsun PCH:n TOR-laite toimii SLAVE-asennossa ja laitteet menevät vaiheeseen.

Haluttaessa käyttää kanavia A, C, E, G, I tai K on huomattava, että kyseinen lähetin on saatavissa telexkäyttöön vain silloin kun CW-CQ-kutsua seuraa TOR-CQ-kutsu.

Seuraavia rannikkoaseman taajuuksia voidaan käyttää telexillä sopimalla niiden käytöstä etukäteen tilaamalla joko puheella tai sähkötyksellä (näitä voidaan käyttää cross-band yhteyteen):

Alue	PCH TX	
2 MHz	ch F1	1940,5
2 MHz	ch F2	1863,5
4 MHz	PCH33	4410,9
8 MHz	PCH3	8622,0
12 MHz	PCH6	12799,5
12 MHz	PCH8	12966,0
16 MHz	PCH93	17103,2
22 MHz	PCH39	22672,5

Scheveningen Radion rannikkoasemamaksu on 5,50 Gfr/min. ja lankamaksu suurimpaan osaan Euroopan maista, mm. Suomeen ja Englantiin, 0,59 Gfr/min. Lankamaksu Belgiaan on 0,55 Gfr ja Hollantiin 0,20 Gfr. □

Mukavuuslippuista

Useissa eri yhteyksissä on käynyt selväksi, että varsinkin maakrapujen käsitykset mukavuuslippuista ja mukavuuslippulaivoista ovat varsin sekavia. Asiaa selvittää Suomen Merimies-Unionin puheenjohtaja Reijo Anttilan pitämä alustus Seapress-tilaisuudessa viime vuoden lopulla.

Yleistä

Mukavuuslippukäsite sai alkunsa vuonna 1922, jolloin eräs amerikkalainen laivanvarustaja rekisteröi aluksensa Panamaan. Seuraavien parinkymmenen vuoden aikana mukavuuslippualuksilla ei ollut suurempaa merkitystä maailman merenkulussa. Toisen maailmansodan jälkeen näitten alusten lukumäärä alkoi kasvaa ennätysmäisesti.

Vuonna 1950 4,9 % maailman tonnistosta kuului mukavuuslippumaihin. Vuonna 1969 luku oli noussut jo 13,9 %:iin. 1960-luvun alkupuoliskolla määrä väheni huomattavasti ja oli alimmillaan v. 1962 eli 10,9 %, mutta on sen jälkeen tasaisesti noussut — 1970 18,1 % maailman tonnistosta, 1972 21,2 % ja 1975 peräti 29,3 eli 6.679 alusta ja 162,16 milj.dwt koko maailman laivaston käsittäessä 1975 63.724 alusta = 553,38 milj.dwt. Maailman kauppalaivaston kapasiteetin lisäys 1970-1975 oli 63,3 %, mukavuuslippulaivojen sen sijaan 129,9 %.

Mikä on mukavuuslippumaa

Englannissa vuonna 1970 lordi Rochdalen johtaman komitean (Committee of Inquiry into Shipping-Report, London May 1970) tekemän tutkimuksen mukaan mukavuuslippumaata voidaan luonnehtia seuraavasti:

1. Mukavuuslippumaassa rekisteröidyn aluksen omistajan ei tarvitse olla ko. maan kansalainen.

2. Käytännössä rekisteröinti on varsin helppoa, se voidaan suorittaa missä tahansa konsulin virastossa. Poisto rekisteristä käy yhtä vaivattomasti.

3. Verot ovat alhaiset, yleensä tavanomaiset maksut ovat vain rekisteröimis- ja vuosimaksu. Erilaiset sosiaalimaksut ovat myös hyvin vaatimattomat.

4. Mukavuuslippumaa on pieni valtio, jolla ei ole mitään kansallisia vaatimuksia rekisteröitävän laivaston suhteen.

5. Laivojen miehistön kansallisuutta ei ole määriteltä.

6. Mukavuuslippumaalla ei ole sellaista valtaa eikä hallinnollista koneistoa, että se voisi tehokkaasti vaikuttaa valtiollisiin tai kansainvälisiin säädöksiin. Mukavuuslippumaa ei myöskään valvo varustamoitten sisäisiä asioita.

Tärkeimmät mukavuuslippumaat

Tärkeimmät mukavuuslippumaat ovat

1. Liberia, Panama, Singapore, Kypros, Somalia ja Libanon. Edellyttäen, että yllä mainittuja perusteita käytetään, ilmoittaa vuoden 1971 OECD-raportti mukavuuslippusta (julkaisussa Maritime Transport 1971) myös

2. Hondurasin, Costa Rican, Marokon, San Marínon, Haitin, Maltan ja Sierra Leonen mainia, jotka tarjoavat tai ovat tarjonneet mukavuuslippua.

3. Bermuda, Bahama, Gibraltar ja Alankomaiden Antillit suostuvat laivar rekisteröintiin muodollisuuksin, jotka merkitsevät huomattavia verotuksia, mutta edellyttävät kuitenkin englantilaisten tai vastaavasti hollantilaisten määräysten täyttämistä miehistöön, turvallisuuteen ja todistuksiin nähden. Näitä ei sen vuoksi voi — selvitetyn tunnusmerkein — pitää mukavuuslippumaina. Sen sijaan näitä maita tavallisesti kutsutaan verovapaiksi maiksi.

Maa	1970		1975	
	Aluksia	milj.dwt	Aluksia	milj.dwt
Kypros	207	1,67	735	4,78
Libanon	79	0,27	123	0,25
Liberia	1869	58,63	2520	126,05
Panama	886	8,87	2418	22,16
Singapore	153	0,55	610	6,22
Somalia	79	9,55	273	2,70
	3273	70,54	6679	162,16

Näiden maiden merkitystä kuvaa se, että Liberia, jolla oli 1975 126,05 miljoonan dwt laivasto, on maailman suurimman kauppalaivaston omistaja tonnistona mitattuna. Se on selvästi edellä mm. Japania, Englantia ja Norjaa. Samalla tavoin esimerkiksi Panaman kauppalaivasto on suurempi kuin Yhdysvaltojen, Neuvostoliiton, Ranskan, Italian tai Saksan Liittotasavallan.

Suurilla mukavuuslippulaivaluvuilla on ollut merkitystä myös onnettomuustapauksissa, sillä Lontoossa maaliskuussa 1975 pidetyssä Kansainvälisen Kuljetustyöväen Federationin ITF:n Fair Practices komitean kokouksessa saatettiin todeta tilastojen osoittavan, että mukavuuslippulaivat ja kreikkalaislaivat, jotka muodostivat 25 % koko maailman tonnistosta, vastasivat yli 50 % maailman merionnettomuuksista.

Mikä on mukavuuslippulaiva

Mainituissa ITF:n Fair Practices komitean kokouksessa hyväksyttiin mukavuuslippulaivojen ja

niiden miehistöjen valvontaa koskeva suositus, johon sisältyy myös mukavuuslippulaivamääritelmä, jonka on laatinut Tukholman yliopiston professori Folke Schmidt:

1. ITF ottaa käyttöön mukavuuslippumaista laaditun luettelon, jota tarkistetaan aina tarpeen vaatiessa. Luetteloa laadittaessa käytetään ohjenuorana Rochdale-normistoa.
2. Milloin varustaja, rahtajaa tai agentti väittää, että tietty alus ei ole mukavuuslippualus, on omistajan, rahtajan tai agentin velvollisuus esittää tästä tyydyttävä ja hyväksyttävä todiste.
3. Milloin aluksen varsinainen omistus on maassa josta ITF:iin kuuluvat merimiesjärjestöt ovat solmineet kansallisen työehtosopimuksen, joka vastaa ITF:n sopimusta tai on sitä parempi, ei mikään estä mainittuja kansallisia liittoja ryhtymästä toimenpiteisiin heidän omien kansallisten sopimustensa noudattamiseksi. Jos toimenpiteisiin ryhdytään sen maan ulkopuolella, missä aluksen varsinainen omistus on, tulee noudattaa ITF:n sopimusta, ellei kansallinen liitto tee jokaista yksittäistä alusta koskevaa yksilöityä ehdotusta, että noudatettaisiin heidän vastaavaa tai parempaa työehtosopimustaan.

Ketkä omistavat mukavuuslippualuksia

Vuoden 1969 lopulla ilmestyneen tutkimuksen mukaan USA, Kreikka ja Italia omistivat vähintään 70 % mukavuuslippualuksista. OECD:n sihteeristön tekemä tutkimus paljasti 1970, että kaikkien OECD-maiden omistuksessa oli enää 60 % mukavuuslippualuksista. Tilanteen tiedetään joissakin maissa merkittävästi muuttuneen vuodesta 1970, sillä kreikkalaiset ovat siirtäneet aluksiaan takaisin oman maansa lipun alle, kun taas suuntaus on ollut päinvastainen Saksan Liittotasavallassa, Hong Kongissa, Japanissa, Alankomaissa, Norjassa ja USA:ssa. Suurin on siirto ollut Liberialin lipun alle.

Mukavuuslippulaivat ja

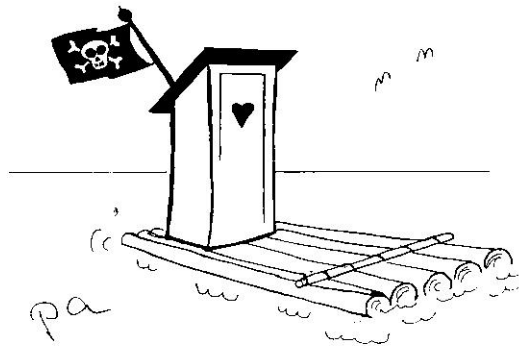
Kansainvälinen Työjärjestö ILO

Kansainvälinen Työjärjestö ILO on luonut mukavuuslippuongelmaa laivateollisuuden räjähdyssalteilmmaksi kysymykseksi tällä hetkellä. ILO otti ensi kerran mukavuuslippulaivat esille vuonna 1933 ammattiliittojen valitettua, että laivanvarustajat rekisteröivät aluksiaan maissa, joissa työolot ovat heikot.

ILO on pyrkinyt saamaan aikaan tiukemman valvonnan mukavuuslippulaivoilla ja vihdoin v. 1976 lokakuussa pidetty ILO:n 62. (Merityö)konferenssi hyväksyi kauppalausten vähimmäisvaatimuksia koskevan sopimuksen.

Kauppalausten vähimmäisvaatimukset

Sopimuksessa todetaan, että satamaan poikke-



Mukavuuslippulaiva

ava alus voidaan tarkastaa, jos siitä on tehty valitus tai jos on näyttöä siitä, että olosuhteet eivät täytä sopimuksen vaatimuksia. Sopimuksen mukaan valituksen voi tehdä miehistöön kuuluva, ammattiryhmä, yhdistys, ammattijärjestö tai yleensä kuka tahansa henkilö, joka on kiinnostunut aluksen turvallisuudesta, johon sisältyy myös miehistön turvallisuus ja terveyteen liittyvät vaarat.

Laivassa vallitsevien olojen tulee olennaisilta osiltaan vastata niitä seikkoja, jotka on määritelty tärkeimmissä ILO:n merenkulkua koskevissa asiakirjoissa. Näissä käsitellään miehistön asuinsuojia, tapaturmien ehkäisyä, lääkärintarkastusta ja lääkintähuoltoa, ruoanpitoa aluksella ja päällystön pätevyyttä.

Sopimuksen mukaan satamaviranomaisten tulee ilmoittaa aluksen lippuvallion edustajalle jokaisesta suoritetusta korjaustoimenpiteestä, eikä alusta tule aiheuttomasti pidätellä tai viivyttää.

Sopijamaiden tulee myös tiedottaa kansalaisilleen ongelmista, joita saattaa syntyä, jos nämä ottavat työpaikan ei-sopijamaassa rekisteröityyn alukseen, kunnes on selvitetty, että kansainvälisesti hyväksyttyjä vaatimuksia sovelletaan.

Sopimuksen mukaan olisi suotavaa, että sopijamaat säätäisivät turvallisuusvaatimuksia, sosiaaliturvaa, työskentely- ja elinolosuhteita koskevia lakeja ja asetuksia, jotka olennaisilta osiltaan vastaisivat tärkeimpiä lueteltuja ILO:n asiakirjoja.

Sen mukaan sopijamaan tulee tarkkailla alueellaan rekisteröidyissä laivoissa vallitsevia olosuhteita ja sen tulee luoda riittävä valvontajärjestelmä.

Se vaatii järjestelmää käsittelemään valituksia, jotka liittyvät sopijamaan alueella tapahtuvaan sen omaa ja muuta kansallisuutta olevien merimiesten työhönottoon jossakin muussa maassa rekisteröityyn alukseen.

Sopimusta sovelletaan kaikkiin kauppa-aluksiin. Se astuu voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä, kun vähintään 10 valtiota, joiden yhteinen osuus koko maailman bruttotonnimäärästä on 25 % on sen hyväksynyt. □

Merimiesverosta

Merimiesvero ja varsinkin merimiehen puolison pidätystaulukko on viime aikoina aiheuttanut paljon keskustelua. Epäselvyyksiä on ollut monestakin asiasta. Erään jäsenemme postilaatikkoon tarkoitettu erittäin laaja kysely on toimitettu edelleen Merimiesverolautakunnalle ja pyydetty siihen selvitystä. Oheinen ko. lautakunnan kaikille järjestölehdille toimitama yleisselvitys selkeyttäneen tilannetta jossakin määrin.

Lähiaikoina valmistunee myös merimiesveroa tutkineen komitean raportti, jota onkin jo mielenkiinnolla odotettu.

Maissa olevien verovelvollisen osalta siirryttiin veronpidätyksessä noin vuosi sitten eli 1.4.-76 puolisoitten erillisverotusjärjestelmään. Tämän seurauksena ei verovelvollisten erilaisia perheolosuhteita enää oteta huomioon eri valtion tuloveroasteikoilla (ei ole veroluokkia I-III eikä A ja B asteikkoa), vaan vähennyksillä. Maissa olevien verovelvollisten osalta otetaan lakimääräisistä vähennyksistä jo pidätystaulukossa huomioon ne, jotka perustuvat lasten elatusvelvollisuuteen tai tulon suuruuteen.

Verovelvolliset on jaettu kuuteen eri pidätysluokkaan seuraavasti:

Pidätysluokka	Pidätysluokkaan kuuluu
A	— Yksinäinen henkilö, joka ei verovuonna elätä eikä ennen verovuotta 1975 ole kymmenenä vuotena elättänyt alaikäistä lastaan, — puolisoista, joilla ei ole alaikäisiä lapsia, se puoliso jonka tulojen määrä on pienempi, — puoliso, jonka tulot ovat suuremmat, jos toisen puolison tulot ovat yli 15 000 markkaa
B	— Yksinhuoltaja
C	— puoliso, jonka tulot ovat suuremmat, jos toisen puolison tulot enintään 5 000 markkaa
D	— puoliso, jonka tulot ovat suuremmat, jos toisen puolison tulot ovat yli 5000 markkaa, mutta enintään 15 000 markkaa
E	— puolisoista, joilla on alaikäisiä lapsia, se puoliso, jonka tulojen määrä on pienempi
F	— Yksinäinen henkilö, joka on kymmenenä vuotena elättänyt alaikäistä lastaan, ei kuitenkaan, jos hän on eronnut tai jäänyt leskeksi vasta vuoden 1975 jälkeen.

Viereisellä sivulla olevan pidätysluokkataulukon lisäksi myönnetään kussakin pidätysluokassa huoltajavähennys ja lapsivähennys.

Näin ollen, jos molemmilla puolisoilla on tuloa, ovat heidän pidätystaulukkonsa yleensä A ja E, mikäli heillä on alaikäisiä lapsia. Taulukot A ja E eroavat toisistaan vain siten, että ylimääräinen työtulovähennys (nykyisin 2 320 mk), jonka perusteena on lapsen elättäminen, myönnetään vähemmän ansainneelle puolisolle valtionverotuksessa. Siis maissa verotettavista vaimo yleensä aina saa E pidätysluokan.

Merimiesten pidätystaulukot

Merimiehet jaetaan pidätyksen toimittamista varten eri merimiesveroluokkiin seuraavasti:

saraketunnus	saraketunnuksen saa
P	— avioliitossa olevat, jotka eivät verovuonna elätä alaikäistä lasta tai kasvattilasta
Pl-4	— avioliitossa olevat, jotka elättävät verovuonna alaikäistä lasta tai kasvattilasta
Y	— yksinäiset, jotka eivät elätä verovuonna alaikäistä lasta tai kasvattilasta
Yl-4	— yksinäiset, jotka elättävät verovuonna alaikäistä lasta tai kasvattilasta (yksinhuoltajat)

Eri pidätysluokissa on otettu huomioon aivan samat vähennykset kuin edellä maissa olevilla, ei kuitenkaan puoliso vähennystä ja siirtymäkauden vähennystä, jotka ovat liittyneet erillisverotukseen siirtymiseen maissa olevien osalta. Näitä vähennyksiä ei ole merimiesverotaulukoissa, koska merimiehillä on aina ollut erillisverotus. Merimiesten verotuksessa ei ole tapahtunut muuta muutosta kuin se, että heidänkin verotuksessaan sovelletaan samaa tuloveroasteikkoa kuin maissa olevilla.

Merimiehen maissa olevan puolison pidätysluokka

Merimiehen maissa olevan puolison pidätysluokka ei määräydy samalla tavalla kuin niillä puolisoilla, jotka molemmat verotetaan vain maissa. Tämä johtuu siitä, että merimiehelle itselleen on myönnetty alaikäisen lapsen elättämisestä johtuvat vähennykset eli:

- ylimääräinen työtulovähennys
- huoltajavähennys valtion tuloverosta
- ja kunnallisverotuksen lapsivähennys

Merimiesvero on lopullinen, palkan maksamisen yhteydessä suoritettava vero eikä siten jälkikäteen ole mahdollista todeta kumpi puolisoista on enemmän ansainnut, niin kuin maissa olevien puolisoitten osalta voidaan tehdä. Lapsen elättämisestä

vähennys myönnetään vain toiselle puolisolalle. Maissa verotettavien osalta se saatetaan siis siirtää lopullista verotusta toimitettaessa voimolta miehelle, jos tämä osoittautuu vähemmän ansainneeksi. Merimiesverotuksessa tätä ei voida tehdä.

Tämä merkitsee sitä, että merimies ja hänen maissa oleva puolisonsa saavat aina samoja vähennyksiä lapsen osalta kuin maissa olevat, mutta vähennys on merimiesveron lopullisuudesta johtuen jouduttu aina myöntämään merimiehelle.

Virheellisesti on myös luultu, että kun merimiehen maissa oleva puoliso saa aina pidätystaulukon A, niin pidätystaulukko A tarkoittaisi korkeampaa veroasteikkoa samalla tavalla kuin vuonna 1975. A ilmaisee vain mitä vähennyksiä on myönnetty. Järjestelmästä on säädetty merimiesverolain 6 ja 16 §issä.

Merimiehet ovat lapsen elättämiseen perustuvien vähennysten osalta edullisemmassa asemassa, koska heille merimiesveron lopullisesta luonteesta johtuen myönnetään lapsen elättämiseen perustuvat vähennykset useimmiten enemmän ansaitsevalle. Tämä lieventää valtion veron progressiota. Ylimääräinen työtulovähennys voidaan maissa verotettavilla myöntää vain vähemmän ansainneelle puolisolalle.

Esimerkkejä veron määrästä

Seuraavissa esimerkeissä on verrattu merimiehen veronpidätystä siinä tapauksessa, että hänelle myönnetään lapsen elättämiseen perustuvat vähennykset ja siihen, ettei niitä myönnettäisi.

Esim. 1

Tässä esimerkissä on verrattu merimiesten veron määrää.

Taulukko	Tulo/kk	P (ei lapsia)	P 1 (yksi lapsi)	Erotus
1.4.1976	2 000	474,30	391,80	82,50
1.4.1977	"	420,90	336,80	84,10
1.4.1976	2 500	682,60	598,30	84,30
1.4.1977	"	622,90	528,80	94,10
1.4.1976	3 000	890,40	806,10	84,30
1.4.1977	"	828,20	732,10	96,10
1.4.1976	4 000	1 345,30	1 250,80	94,50
1.4.1977	"	1 256,00	1 151,80	104,20
1.4.1976	5 000	1 846,40	1 746,50	99,90
1.4.1977	"	1 724,20	1 610,10	114,10

Esim. 2

Tässä esimerkissä on verrattu maissa olevan puolison veronpidätystä siinä tapauksessa, että hänelle myönnetään lapsen elättämisestä vähennys tai sitä ei myönnetä.

RS 2/77

Pidätysluokat

A B C D E F Oikeuttavat seuraaviin vähennyksiin

X	X	X	X	X	X	Palkkatulovähennys valtion- ja kunnallisverotuksessa
X	X	X	X	X	X	Työtulovähennys valtionverotuksessa
	X					Ylimääräinen työtulovähennys valtionverotuksessa
		X	X			Puolisovähennys valtionverotuksessa
				X		Yksinhuoltajan vähennykset valtion- ja kunnallisverotuksessa
				X		Siirtymäkauden vähennys yksinhuoltajille ja ns. entisille elättäjille valtionverotuksessa
X	X	X	X	X	X	Perusvähennys kunnallisverotuksessa

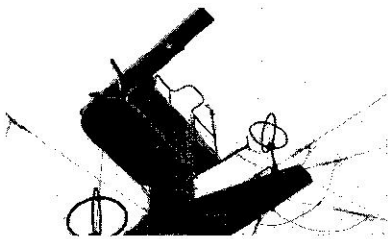
Taulukko	Tulo/kk	Pidätysluokka A (ei vähennystä lapsesta)	Pidätysluokka E (ylimääräinen työtulovähennys)	Erotus
1.4.1976	2 000	601,10	554,40	46,70
1.4.1977	"	546,00	499,00	47,00
1.4.1976	2 500	852,30	804,00	48,30
1.4.1977	"	794,00	739,00	55,00
1.4.1976	3 000	1 102,50	1 050,80	51,70
1.4.1977	"	1 041,00	984,00	57,00
1.4.1976	4 000	1 625,10	1 561,80	63,30
1.4.1977	"	1 537,00	1 473,00	64,00
1.4.1976	5 000	2 194,70	2 131,40	63,30
1.4.1977	"	2 087,00	2 014,00	73,00

Esimerkissä 2 olevissa tapauksissa myönnetään lisäksi huoltajavähennys ja kunnallisverotuksen lapsivähennys A-pidätysluokassa olevalle enemmän ansainneelle puolisolalle. Vähennysten määrä on noin 36 markkaa kuukaudessa.

Yhteenveto

Kuten edellä olevista esimerkeistä voidaan selvästi havaita, sillä seikalla että merimiehen puoliso luetaan aina A-pidätysluokkaan, ei ole perheen kokonaisveron määrän kannalta merkitystä. Tosin osa vähennyksestä voi jäädä saamatta, jos merimiespuolisolla ei ole merimiestuloa koko vuodelta eikä hänellä ole maissa saatuja tulojakaan.

Merimiehen maissa työskentelevälle puolisolalle on voitu antaa verokirjaan virheellinen pidätystunnus vuodelle 1976, koska tunnuksen määrääminen on perustunut vuoden 1974 lopulliseen verotukseen ja järjestelmän muutos on astunut voimaan 1.4.1976. Vasta kuluvalle vuodelle on voitu yleensä antaa oikean pidätystunnuksen sisältävä verokirja, mistä johtuen veronpidätys on saattanut kasvaa edellisestä vuodesta. Viime vuoden liian pieni veronpidätys joudutaan perimään jälkikannossa. Nämä ovat erillisverotuksen siirtymisestä johtuvia vaikeuksia, jotka eivät toistu. □



UUTISTUTKA

Omega-asemat

Omega-asemia on toiminnassa tällä hetkellä seuraavasti:

Asema	Huomautuksia
A-Norja	Käytössä täysi teho
B-Liberia	—”— —”—
C-Hawaiji	—”— —”—
D-Pohjois-Dakota	—”— —”—
E-Reunion	—”— —”—
F-Argentiina	Täysitehoisesti otettu käyttöön 1.7.76, alussa voi esiintyä häiriöitä 1 kW teholla
G-Trinidad	Käytössä, mutta ajoittain alennetulla teholla
H-Japani	

Trinidadin asema lähettää tilapäisesti G-segmentillä. G-aseman lopullista paikkaa eteläisellä Tyynellä merellä ei ole vielä päätetty.

Omega-toiminta saadaan myös WWV:n asemalta Coloradosta taajuuksilla 2,5—5—10—15—20—25 MHz. Lähetys alkaa H+16 ja kestää n. 40 sek.

Vaikka eteläiselle Tyynelle merelle ei vielä ole saatu asemaa, voidaan kuitenkin sanoa Omegan jo kattavan koko maapallon. (Nautisk Tidskrift 9/76).

Ruotsin Yleisradio SSB:illä

Ruotsin telehallinto aloitti 5.9.76 puolen vuoden ajan kestävät koelähetykset 30 kW:n SSB-lähettimillä lyhyillä aalloilla yhteistyössä Ruotsin yleisradion kanssa Hörbyn asemalta. SSB-lähetin on ollut käytössä taajuuksilla 17770 ja 17835 kHz. Radiosähköttäjäiltä pyydettiin kuuluvuusraportteja. Saa nähdä vakiintuvatko lähetykset tulevaisuudessa. (Nautisk Tidskrift 10/76).

Norjassa 847 laivasähköttäjä

Virallisen tilaston mukaan oli Norjan kauppalaivastossa 1.11.1975 yhteensä 847 radiosähköttäjä, joista naisia 203. Ulkolaisia oli palveluksessa yhteensä 41, joista naisia 8.

Alle 20-vuotiaita oli 8, ikäryhmään 20-24 v. kuului 165, 25-29 v. 238, 30-39 v. 254, 40-49 v.

129, 50-59 v. 52 sähköttäjää ja yli 60-vuotiaita oli vain yksi (Norsk Sjømannsforbund medlemsblad 12/76).

Merimiesten psyykinen hyvinvointi

Valt.kand. Tapani Pärssisen suorittama ja Merimieseläkekassan rahoittama tutkimus merimiesten psyykkisestä hyvinvoinnista valmistui viime vuoden loppupuolella. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää psyykkisten ongelmien yleisyys Suomen merimiesammattikunnan keskuudessa. Tutkimuksessa on päähuomio kiinnitetty merimiesammatin valintaperusteisiin, laivayhteisön eristyneisyyteen ja merimiesammatin laitostavuuteen. Valmistunut tutkimus on ensimmäinen Pärssisen johdolla toimineen työryhmän tuloksista. Ryhmään kuuluneiden fil.yo. Liisa Halosen ja Ellen Kankaan sekä valt.yo. Kari Virkkulan raportit valmistuvat opinnäytteinä Helsingin yliopistosta.

Erityisesti tutkimuksesta on hyötyä ammatinvalintavaiheessa merimiesurasta haaveileville, samoin jo merimiesammattiin opiskeleville. Tutkimusta on saatavana merimieseläkekassasta.

AM-iltaohjelmat

1.4.77 alkoi Yleisradio lähettää Ulkomaanpalvelun ohjelmia myös Helsingin (557 kHz) ja Turun (962 kHz) AM-asemien kautta. Nyt myös lähivesillä purjehtivat alukset ja maissa olevat kuuntelijat pystyvät seuraamaan merenkulkijoille tarkoitettuja ohjelmia. Lähetykset tapahtuvat joka päivä kello 2230-2300 Suomen aikaa (2030-2100GMT). Sunnuntaisin, maanantaisin ja tiistaisin tulee ohjelmaa suomeksi, keskiviikkoisin ruotsiksi ja muina päivinä englanniksi.

Sähkeutiset

Liikenneministerin vastauksessa merenkulkijoiden tiedonvälitystä koskevaan eduskuntakyselyyn sanotaan mm. "Sähkötysuutisten osalta on merenkulkijain viestintäpalvelusten parantaminen mahdollista toimeenpanna nykyisin jo käytössä olevilla menetelmillä. Liikenneministeriö on ryhtynyt toimenpiteisiin tarvittavan Yleisradion uutisaineiston saamiseksi posti- ja lennätinlaitokselle sähkötysuu-

tisten toimittamiseksi. Posti- ja lennätinlaitoksen toimesta tämä aineisto on tarkoitettu joko sähkötyö- tai telexyhteyttä käyttäen lähettää säännöllisin väliajoin suomalaisille aluksille. Sähkötyösuutisten välittämiseen edellä kerrotulla tavalla voitaneen ryhtyä jo kuluvan kevään aikana."

Päivälehdissä olleiden tietojen mukaan Plh vaatii sähkötyösuutisten välittämistä nyt jo korvausta, jonka suuruus on peräti 975.000 mk vuodessa!!! Palaamme asiaan kun jotain konkreettista on kerrottavana.

AMVER

Amver-bulletin 11/12 1976 kertoo seuraavien uusien suomalaisten alusten osanotosta AMVERiin: Lita/OIDM, Pamela/OIDS ja Kelo/OIDU.

Governors Islandille New Yorkiin on saatu suora erikoistelexlinja, joka mahdollistaa satelliittiterminaalilla varustettujen alusten suoran yhteydensaannin Coast Guardin pelastuskoordinaatiokeskukseen. Läntisellä Intian valtamerellä, Atlantin ja Tyynellä merellä Etelä-Amerikan länsirannikon läheisyydessä olevat alukset saavat yhteyden Atlantin satelliitin kautta valitsemalla numeron 127775. Tyynen meren alueella on San Franciscon pelastuskeskuksessa samanlainen palvelu, telexnumero on 330427. Näitä numeroita saa käyttää vain hätäsanomien välittämiseen!

Eläkeekassa rakennuttaa

Merimieseläkekassa rakennuttaa oppilasasuntolan Kotkan ja vuokratalon Helsinkiin.

Kotkan Tupakkavuoren rinteeseen urheilukadun varrelle rakennettavaan asuntolaan tulee yhteensä 22 huoneistoa ja 48 huonetta. Asuntolan pitäisi valmistua tämän vuoden syyskuussa.

Tammikuussa ryhdyttiin Kannelmäkeen rakentamaan aravalainoitettua vuokrataloa osoitteeseen Viulutie 7. Valmistumisaika 1978 tammikuussa. Asuntoja taloon tulee yhteensä 25. Pienin asunto on 34,5 neliön yksiö ja suurin 91,5 neliön suuri neljän huoneen ja keittiön huoneisto. Hakemukset asunnon varaamiseksi talosta on jätettävä Merimieseläkekassaan toukokuun 1977 loppuun mennessä. Hakemuskavakkeita saa mm. Radiosähkötäjäläitöstä. Aravalainasta johtuen ovat tuloajat kuitenkin melkoisen matalalla.

Effoa ja Johnsonlinja yhteistoimintaan

Effoa ja Johnsonlinja ovat päättäneet Etelä-Amerikan itärannikolle suuntautuvan linjaliikenteensä yhteensovittamisesta toukokuusta 1977 lähtien. Tukholmaan sijoitettava itsenäinen liikennekonttori tulee koordinoimaan yhteisen liikenteen. Effoan osalta Etelä-Amerikan linja hoitaa kaikki Suomeen suuntautuvaan edestakaiseen liikenteeseen liittyvät kysymykset.

RS 2/77



Sosiaalineuvos E.A. Koivisto

Asiaankuuluvien juhlallisuuksin luovutettiin SR:n pitkäaikaiselle toiminnanjohtajalle Erkki A. Koivistolle tasavallan presidentin myöntämä sosiaalineuvoksen arvonimi liiton toimistossa 1.3. Tilaisuudessa oli läsnä SR:n hallituksen lisäksi mm. järjestösihteeri Niilo Norilo Virkamiesliitosta.

Parempi radioasema

Norjan laivantutkimusinstituutti on julkistanut ns. KONKOM-projektin yhteydessä radiosähkötäjille suunnittelukilpailun, jolla pyritään löytämään nykyistä parempia ratkaisuja toimivan radioaseman suunnittelemiseksi. Radiohytin ja sen laitteiden sijoittelun lisäksi ideoita etsitään radiosähkötäjän ja muun laivaväen välisen yhteydenpidon parantamiseksi hätätilanteita ja laivan turvallisuutta silmällä pitäen. Palkintona jaetaan yksi 1000 kruunun, yksi 500 kruunun ja viisi 100 kruunun rahasummaa.

N-liiton vahtiajat

Eräiden tietojen mukaan neuvostoliittolaisten laiva-asemien vahtiajat ovat seuraavat: 07-13, 15-17, 18-21 ja 23-03 gmt. Jokaisessa laivassa on kaksi radiosähkötäjää.

Laivat

Vastoin viime numeron huhuja ei Solanoa vielä ole myyty.

Kara/OIDV on nyt liikenteessä, samoin Nestefox/OIHL. Ensimmäinen Nielsenin ja jälkimmäinen Nesteen. Finnlinesin uusista on tulossa liikenteeseen Lotila/OIGP, sekä tietysti jo koeajonsa tehnyt Finnjet/OIHH (spell: OSCAR INDIA HEIKKI HOLMA).

Vaasa Shippingin käytettynä ostetut ovat Andrew/OIIC ja Michael/OIID.

Nunnalahden osti Valtion viljavarasto ja myös Airismaan voi poistaa luettelosta. □

17



Kokous pidettiin Lontoossa helmikuun 21-25. päivinä. Mukana olivat merenkulkuhallituksesta merenkuluntarkastaja Jan Jansson, Plh:sta tekn. lis. Touko Hahkio ja SR:stä allekirjoittanut. Kaikkiaan 26 hallintoa ja 10 järjestöä olivat edustettuina. Työjärjestys sisälsi tärkeimpinä kysymyksiin mm. seuraavaa:

- Merenkulun hätäjärjestelmä
- Hätäpaikan osoittavien radiomajakoiden (E-PIRB) käyttövaatimukset
- Kansainvälinen merenkulun varoitusten lähetyksjärjestelmä
- Pelastusveneidien radiolaitteiden käyttövaatimukset
- Laivan radiolaitteita koskevat vaatimukset
- WARC 1979 valmistelut.

Näihin pääkohtiin sisältyy lukuisa joukko alaot-sikoita, joiden puitteissa käsiteltiin erilaisia kysy-

myksiä aina öljynporauslaittojen turvallisuusjärjestelmästä selektiivikutsumiin ja Omega-järjestelmään. Asiamäärä tuntuu kasvavan kokouskokouksesta. Samoin lisääntyy osanottajien luku. Uusia hallintoja näkyy mukana — tällä kertaa esim. Cape Verde, joka oli ensi kertaa mukana.

Ehkä maailman hallinnollisen radiokonferenssin etäisyydestä (WARC1979) johtuu, että radioalakomitea ei kiirehdi tekemään lopullisia päätöksiä eri asioissa. Useat asiat käsiteltiin totuttuun tapaan työryhmissä ennen kokouskäsitelyä. Suurin osa kysymyksistä on sellaisia, joiden käsitelyä alakomitea jatkaa seuraavissa kokouksissa. Niiden sisäl-lön yksityiskohtaisempi selostaminen lienee parem-min paikallaan myöhemmin, jolloin valmista on syntynyt.

Alakomitealla on tänä vuonna kaksi kokousta, joista jälkimmäinen, eli 18. kokous, pidetään Lon-toossa tulevan syyskuun 12-16. päivinä. □

SUOMEN YLEISRADION LYHYTAALTOLÄHETYKSET SUOMEKSI, RUOTSIKSI JA ENGLANNIKSI 1.5 - 4.9.77

Aika	Kohdealue	Suunta	kHz	m	kW	ohjelma
0500-0900 GMT	Pohjois-, Keski- ja	230°	6120	49	100	ohjelmaa suomeksi
0900-1330 GMT	Luoteis-Eurooppa	"	"	49	15	0540 uutiset ruotsiksi
1330-1500 GMT	"	"	"	49	250	keskiv. 1500-1525 ohj.ruotsiksi
1500-2200 GMT	"	"	"	49	15	"
0500-0600 GMT	Keski-Eurooppa	205°	11755	25	15	ohjelmaa suomeksi, 0540 uutiset
	Lähi- ja Keski-Itä	140°	15270	19	250	ruotsiksi
0700-0800 GMT	Keski-Eurooppa	205°	11755	25	15	ohjelmaa suomeksi
	Länsi- ja Etelä-Eur., Länsi-Afr.	220°	15270	19	250	0740 uutiset ruotsiksi
1000-1100 GMT	Länsi-Eurooppa	234°	9550	31	100	ohjelmaa suomeksi
(lauant. ja sunn.	Keski-Eurooppa	205°	11755	25	15	1040 uutiset ruotsiksi, lauantaisin
0930-1100) GMT	Keski- ja Etelä-Eurooppa	200°	15270	19	250	ja sunnuntaisin 0930-0955 ohj.engl.
1200-1330 GMT	Keski-Eurooppa	205°	11755	25	15	1200-1300 ohjelmaa suomeksi
0800-0930 EST	Pohjois-Amerikka	305°	15105	19	100	(keskiv. 1230-1255 ohj.ruotsiksi)
	Kauko-Itä	80°	15260	19	250	1300-1325 ohjelmaa englanniksi
1500-1600 GMT	Keski-Eurooppa	205°	11755	25	15	ohjelmaa suomeksi
1100-1200 EST	Pohjois-Amerikka	305°	15105	19	100	(keskiviikkoisin 1500-1525 ohjel-
	Lähi- ja Keski-Itä	140°	15270	19	250	maa ruotsiksi)
1700-1730 GMT	Kaakkois-Eurooppa, Lähi-Itä	170°	11755	25	250	ohjelmaa suomeksi
	Länsi-Eurooppa, Länsi-Afrikka	234°	15265	19	100	1710 uutiset ruotsiksi
1800-1930 GMT	Kaakkois-Eurooppa, Lähi-Itä	170°	11755	25	250	1800-1900 ohjelmaa suomeksi
	Länsi-Eurooppa, Länsi-Afrikka	234°	15265	19	100	(keskiv. 1835-1900 ohj.ruotsiksi)
						1900-1925 ohjelmaa englanniksi
2000-2100 GMT	Keski- ja Etelä-Eurooppa	200°	11755	25	250	2000-2030 ohjelmaa suomeksi
	Länsi-Eurooppa, Länsi-Afrikka	234°	15265	19	100	2030-2055 ohjelmaa englanniksi
2200-2300 GMT	Länsi-Afrikka	240°	11755	25	250	ohjelmaa suomeksi
	Etelä-Amerikka	234°	15270	19	100	(keskiv. 2230-2255 ohj. ruotsiksi)
2300-2400 GMT	Pohjois-Amerikka	300°	11755	25	250	2300-2330 ohjelmaa suomeksi
1900-2000 EST						2330-2355 ohjelmaa englanniksi

HÄIRIÖTILANTEEN MUKAAN TAAJUUKSIA SAATETAAN MUUTTA. MUUTOKSISTA ILMOITETAAN OHJELMAKUULUTUKSISSA.

GMT- Greenwich Mean Time

EST- Eastern Standard Time (Kesäaika)

Toimituksen kalenterista

Täydennyskurssit vastatulessa

Syksyllä alkaviksi tarkoitettujen täydennyskursien kohtalo näyttää epävarmalta. Ammattikasvatushallitus maksaa opettajille täydennyskurssien osalta n. 30 % pienempää palkkaa kuin muusta opetuksesta, vaikka täydennyskurssit hoidetaan ns. "ylitöinä". Kurssien järjestäminen loppuu, ellei parempaa palkkaa ruveta maksamaan.

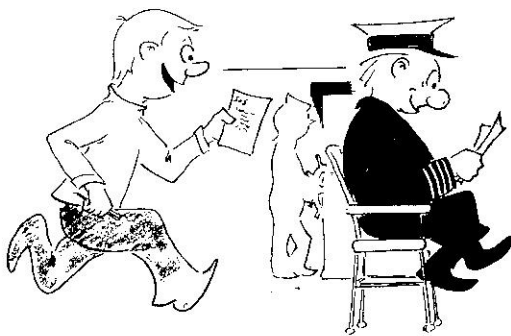
Asia on nimenomaan ammattikasvatushallituksesta kiinni, mitään lakien tai asetusten muuttamista ei tarvita. Toivottavasti AKH:sta löytyy tervettä järkeä asiantilan korjaamiseksi.

PLH ei kouluta

Liikenneministeriö ei suostu siihen, että rannikkoradioasemien radiosähkötäjät pääsisivät täysin palkkaeduin täydennyskurssille. Ennakkotapauksena pidettävän kielteisen lausunnon on allekirjoittanut liikenneministeri Ragnar Granvik. Osansa asiassa on myös valtiovarainministeriöllä, vaikka vmm:n omissa opiskelua koskeissa ohjeissa sanotaan: "Kun palkallisen virkavapauden myöntämisestä koskevia lausuntoja laaditaan valtiovarainministeriössä, riippuu myönteinen suhtautuminen ensi sijassa siitä, kuinka paljon opiskelusta voidaan katsoa olevan hyötyä viraston tai laitoksen toiminnalle. Etusijalle asetetaan tällöin mm. seuraavat tapaukset:

- kysymyksessä on peruskoulutuksen täydentäminen tai erikoistuminen, johon opetusta on ryhdytty antamaan vasta ao. henkilön suoritettua perusopintonsa..."

Mainittakoon, että radio-osaston suhtautuminen täydennyskoulutukseen palkallisena on ollut erittäin myönteistä. Valtion palkkauslain 11 §:n 2 momentin mukaan palkkauksen suorittaminen on kuitenkin asianomaisen ministeriön harkinnassa.



Hei kippari, nyt tuli SOS!

RS 2/77

Täytynee odottaa uutta hallitusta ja ministeriä...

Rannikkoasemien kesäsijaisuudet

Viime kesänä oli monella rannikkoradioaseman sähkötäjällä jännät paikat, ei näet ollut varmaa tietoa tuleeko loman pidosta mitään, koska sijaistilanne näytti huonolta. Todellisuudessa olisi sijaisia kyllä löytynyt, jos asiat olisi hoidettu ajoissa.

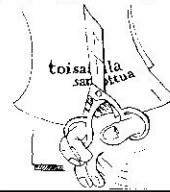
Muissa maissa on ao. telehallinnolla tapana ilmoitella lehdistä jo talven aikana kesälomaisijaisuuksista, jotta merellä seilaavat kollegat ehtivät järjestää lomansa ja muut asiansa mahdollista sijaisuutta varten. Laivasähkötäjillehän rannikkoasemasijaisuus antaa uutta hyödyllistä tietoa, ja toisaalta rannikkoasemilla vaaditaan tiettyä rutunia ja ammattitaitoa, jota taas laivasähkötäjiltä löytyy. Vaikka valtio on hoitanut asiansa sen veran huonosti, ettei se maksa ikälisiä sijaisille, on rannikkoasemien pieni peruspalkka kuitenkin jonkinlaisena lomapalkan lisänä asiasta kiinnostuneille. Mukavinta tietysti on, jos oma asunto sijaitsee lähellä rannikkoasemaa, jolloin vieraan paikkakunnan asutokustannukset jäävät pois.

Halukkaiden kannattaa ensi tilassa kysellä asemanhoitajilta tilannetta, seuraavassa puhelinnumeroita:

- Helsinki Radio, liikennetarkastaja Aarne Keisteri, p. 90-896477
- Hanko Radio, as. hoitaja Gunnar Lindgren, p. 911-81243
- Kotka Radio, as. hoitaja Heimo Lindell, p. 952-21936
- Mariehamn Radio, as. hoitaja Tor-Erik Eriksson, p. 928-21936
- Vaasa Radio, as. hoitaja Risto Jalkanen, p. 961-252661 □



– Jaa, onkos tullilista valmis?



Exxon pyrkii eroon radiosähkötäjäistä

Suomen Konepäälystölaiton lehti *Voima ja Käyttö* julkaisi numerossa 2/77 selostuksen Exxon Marine Manager kokouksesta New Yorkissa 18.10.76. Exxon (Suomessa Esso) pyrkii säästämään tulevaisuudessa mm. miehistökustannuksia: "Päästäkseen säästöön miehistökustannuksissa, jotka ovat 15-60 % laivan koko kustannuksista, on optimoitava lukumäärä, saatava halvimmat miehet töihin ja heidän tuottavuutensa korkeaksi."

Hurja teksti jatkuu: "Lisäksi kehoitettiin siirtymään vahtivapaaseen konehuoneeseen ja järjestämään taloushenkilökunnan työt tehokkaasti. Tulevaisuudessa Exxon pyrkii pääsemään eroon sähkötäjäistä, joita ei teknillisen kehityksen takia enää tarvita nykyisessä toimessaan."

SDJ muutti Tukholmaan

Nautisk Tidskrift 8/76 (Ruotsin Laivanpäälystölaiton julkaisu) kertoo otsikossa mainitun uutisen lisäksi mm. seuraavaa:

Stockholm Radio on vuodesta 1937 lähtien sijainnut Stavnäsissa, luonnonkauniilla paikalla, mutta sinne on ollut niin hankalat kulkuyhteydet, että henkilökunta on jopa joutunut vapaa-aikanaan yöpymään siellä. Nyt on tehty päätös siirtää toiminta Årstadaliin Tukholmaan. Kauko-ohjaus on jo nykyisin niin suurta, että suoraan Stavnäsista on hoidettu vain 10 % aseman välittämästä liikenteestä. Kauko-ohjattuna on hoidettu pariakymmentä eri lähetyspistettä, jotka sijaitsevat Gävlenlahden ja Öresundin välillä.

Henkilökunta on kymmenessä vuodessa lisääntynyt 10:stä 30:een, joista lähes puolet on erikoiskoulutettuja ulkomaanliikenteen puhelunvälittäjiä.

Vuodesta 1948 lähtien ovat ruotsalaiset rannikkoradioasemat toimineet myös meripelastuskeskuksina. Viestijohtajien koulutusta mainitaan yhtä hyväksi kuin USA:n rannikkovartioston meripelastushenkilökunnan koulutus. Kiitos tästä lankeaa suureksi osaksi Ruotsin merenkulkuhallitukselle, joka on ottanut vakavasti roolinsa meripelastuksesta vastuussa olevana instanssina.

Stockholm Radio välittää vuosittain noin 140.000 puhelua, joista 10.000 MF:llä. Tämän lisäksi välitetään 10.000 radiosanomaa, suurin osa pitkäaalto-sähkötäyksellä.

Saapa muuten nähdä, muuttaako Helsinki Radio joskus Helsinkiin.

Ruotsissa riidellään radiosähkötäjäiden harjoittelusta

*Svensk Sjöfarts Tidning*issä on mielipidepalsalla käyty tämän vuoden puolella kiivasta keskustelua radiosähkötäjäiden pakollisesta harjoittelusta. Tilanne on mennyt mutkikkaaksi, koska Telehallinto on päättänyt, että jokaisella uudella radiosähkötäjällä on oltava 6-8 viikon pituinen harjoittelu-aika aluksella vanhemman sähkötäjäen opastuksella ennenkuin hän on pätevä yksin toimimaan aluksen ainoana radiosähkötäjänä. (Ruotsissa alukset ovat neljännen luokan laiva-asemia, vrt. radio-ohjesääntö). Käytännössä homma sujuu niin, että uusi radiosähkötäjä koulusta pääsyn jälkeen saa todistuksen vasta sitten, kun ko. harjoittelu on suoritettu.

Nyt kuitenkin ovat varustamot kieltäytyneet järjestämästä harjoittelua vedoten siihen, että harjoittelu kuuluu olennaisena osana koulutukseen ja sen järjestäminen kuuluu kouluhallitukselle. Ainoa, missä varustajat ovat tarjonneet "auttavan käteensä" on, että he ovat luvanneet 2000 kr lainan sähkötäjäoppilaille, jotta nämä voisivat palkattomina laivan mukana seurataksaan maksaa ruokansa!

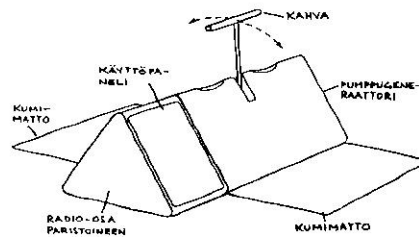
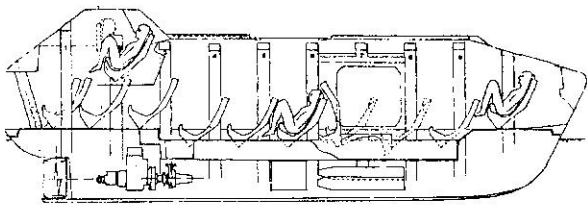
Tällä hetkellä Ruotsissa on useita koulun käyneitä sähkötäjiä, jotka eivät kuitenkaan pääse laivaan koska heillä ei ole todistusta, ja sitä he eivät saa ennenkuin harjoittelu järjestetään!

Uudenlainen pelastusvene

Norsk Sjømannsforbundin *Medlemsblad* 11/76 kertoo Norjassa kokeillusta uudenlaisesta pelastusveneestä. Vempele on hieman sukellusveneen näköinen. Erikoista siinä on, että siihen mennään laivan kannella ja laite laukaistaan mereen eräänlaisia liukurataa myöten.

Kokeissa on laite pudotettu liukurataa myöten mereen kalliolta 20 metrin korkeudelta. Ihmiset istuvat sisällä selkä pudotussuuntaan päin turvavöillä kiinnitettynä ns. sikiöasennossa, jalat koukistettuna eteen. Laite on täysin umpinainen, sisällä on moottori, pelastautumisvarusteet ja ilmapullot. Sisään mahtuu 33 henkeä, jolloin kokonaispainoksi tulee noin 10 tonnia.

Kokeessa 20 metrin pudotuksessa, jossa ihmiset olivat sisällä, vaurioitui "venettä" kiertävät lepuuttajalista hiukan, samoin oviluukun reuna, mutta kun ne vahvistetaan, tulee laite toimimaan hyvin.



Eri yhteyksissä onkin selvinnyt, että juuri pelastusveneeseen tai -lautalle meno on kaikkein vaikein operaatio todellisessa hätätilanteessa. Tämäntyyppinen ratkaisu, jossa pelastusvene lastataan jo laivan kannella, on varmasti käyttökelpoinen jopa lasten ja vanhusten suhteen.

Pääkirjoituksessaan "Mitataanko merenkulun turvallisuus kruunuissa ja äyreiässä" samainen lehti ihmettelee mm. sitä ettei moderni elektroniikkateollisuus ole kyennyt kehittämään nykyistä parempaa ratkaisua pelastusveneradioksi. Nykyisenä elektroniikan vallankumousaikana on uskomatonta, että pelastusradio toimii kammasta käännettävällä generaattorilla!

Norjalaisten palkat

Edellä mainitussa norjalaisten lehdessä numerossa 1/77 on julkaistu 1.11.76 voimaan astuneet palkkataulukot. Radiosähköttäjien osalta taulukko näyttää seuraavia esimerkkejä:

Yli 2000 br:n kuivarahtialuksessa on pienin alkupalkka 4838 Nkr, 6 kk:n jälkeen 5046 Nkr, 2 v. jälkeen 5262 Nkr, 4 v. jälkeen 5314 Nkr, 7 v. jälkeen 5405 Nkr, 10 v. jälkeen 5497 Nkr, 15 v. jälkeen 5589 Nkr ja 18 v. jälkeen 5681 Nkr. Tankkilaivoilla ovat peruspalkat pari sataa kruunua suuremmat. Norjan kruunun kurssi on tätä kirjoitettaessa noin 72 penniä.

Samasta ledestä löytyy erittäin mielenkiintoinen merimiesverotaulukko. Lähiliikenteessä maksetaan veroa 5000 Nkr:n palkasta 768 kruunua, kaukoliikenteessä samasta palkasta maksetaan 686 kruunua. 8000 kruunun palkasta maksetaan lähiliikenteessä 1788 ja kaukoliikenteessä 1688 kruunua veroa. On melkoinen ero suomalaisen merimiesverotukseen!

Uusista pelastusveneradioista

kirjoitetaan norjalaisten lehden samassa numerossa. Merenkulkuhallitus on ottanut asiakseen lähettää vastineen edellä mainittuun pääkirjoitukseen ja toteaa pelastusveneradion uuden mallin kehittämisestä mm. että vielä ei ole otettu lopullista kantaa siihen, pitäisikö sellaisessa laitteessa olla käsigeneraattori ja paristot kaikki radion kanssa samassa laatikossa, vai voisivatko radio ja paristot sijaita yhdessä lootassa ja käsigeneraattori

toisessa. Norjan mkh sanoo odottavansa tarpeeksi kestävä paristotyyppin kehittämistä ja toteaa, että jos se itse joutuisi pistämään rahoja siihen tarkoitukseen, sen rahat loppuisivat kerta heitolla.

Norjan liitto vastaa merenkulkuhallitukselle, että sen mainitseman ajan 48–72 tuntia kestävä paristotyyppi on jo keksitty, ja vaatii mkh:ta satsumaamaan rahaa vielä pitempi-ikäisen paristotyyppin kehittämiseen ja unohtamaan raskaan käsigeneraattorin.

Nykyisin laite on niin painava, ettei sitä yksi mies pysty kunnolla edes kantamaan. Jos Norjan mkh on käyttänyt 80.000 kruunua vain siihen keksintöön, että ko. raskas aparaatti voidaan jakaa kahteen osaan, eivät asiat ole kohdallaan.

HF-häiriö

Tanskalaisten lehti *Radiotelegrafen* kirjoittaa numerossaan 12/76 viimeisen puolen vuoden ajan HF-liikennettä terrorisoineesta pulssihäiriöstä:

Häiriölähetimet on suunnittu Mustan meren rannalle Kievin ja Nikolajevin läheisyyteen. Sotilasasiantuntijat ovat sitä mieltä, että kyseessä on HF-tutka, jonka kehittämisessä Neuvostoliitto lienee kilpakumppaniaan USA:ta pitemmällä. Käytettävä lähetysteho on suunnaton.

Toisaalta epäillään, ettei USA uskalla käyttää vastaavaa lähetystä, koska se häiritseisi liikaa omaa siviiliradioliikennettä. Nyt vain odotetaan että muut maat alkavat häiriölähetykset samoilla taa-juuksilla mitä N-liitto käyttää. Se merkitsisi siviiliradioliikenteen loppua HF:llä.

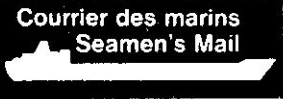
Elektromekano kouluttaa

Radiotelegrafen 2/77 kertoo Dannebrog Elektronik A/S tehtaan järjestävän parin kuukauden välein neljä päivää kestäviä Elektromekanon 1250-sarjaa käsitteleviä kursseja radiosähköttäjille. Kurssilla tutustutaan laitteiden toimintaan ja vianetsintään sekä oikeaan mittalaitteiden (mm. oskilloskoopin) käyttöön.

Kurssit maksaa tehdas ja seuraava kurssi alkaa 23.5.77. Osanottajamäärä on 6–12 henkeä kerrallaan.

(Suomesta ovat tietävästi jotkut radiosähköttäjät käyneet vastaavalla "tutustumiskurssilla" Ruotsissa ITT:llä ja Neran tehtailla Norjassa.) □

WHISKY TANGO


 Courrier des marins
Seamen's Mail

Päästiinpä vaan hetkeksi eroon Ras Tanurasta. Matka on joulukuun alkupäivien jälkeen vienyt reittiä Tartous/Syyria, Genoa/Italia, Mina-al-Ahamadi/Kuwait, Kaohsiung/Taiwan, Singapore f/o ja bunkers, Senipah/Indonesia ja nyt San Francisco.

Eräässä kotimaan yhteydessä kyseli Emppu mielipiteitä longrange yhteyksistä lehteä varten. Meikäläiselle tämä on ensimmäinen kerta long 65E itäpuolella ja 20W länsipuolella, joten kokeneempiakin long range operaattoreita varmasti löytyisi.

Matkan vaikein yhteys oli siellä short range alueella, Syyriaan. Vasta miltei antennin alla vastasi Tartousradio. Sen jälkeen olimmekin yhteyksien suhteen hyvässä asemassa. Meillä oli nopea yhteys sekä Syyriaan, että Helsinkiradion kautta teleksillä Eurooppaan samaan aikaan kun sähköet Syyriaan ja Syyriasta kulkevat useita päiviä. Sivumennen sanottuna nopein kirje Syyriasta meni kahdessa viikossa Suomeen, hitain kuudessa.

Intian valtamerelle saavuttua liityin laivojen OHFF-ympyröihin mukaan. Tässä vaiheessa, vaikka omat yhteydet eivät vaikeuksia tuottaneetkaan, pystyin kuitenkin välttämään edelleen sanomia ja Mepan uutisia.

Aikaero itä-länsisuunnassa tekee sen, että sanoman välitys on käytännöllistä, vaikka kaukana seilaava laiva saisikin päivittäisen yhteyden suoraan. Nimenomaan pyrittäessä sanomien toimituksen nopeuteen ja täsmällisyyteen.

Parasta ilmeisesti olisi, jos aina olisi parina toinen laiva, joka seilaa riittävän aikaeron päässä. Tällöin sanomien toimituksessa kaukanakin olisi mahdollista päästä hyvin lyhyisiin toimitusaikoihin. Pieni esimerkki. Sanoma oli lähetetty lennätin-toimipaikasta klo 1815SA. Se tuli perille 6 tunnin kuluttua reittiä OIDS-OIDH-OGWT. Mikäli treffi OIDS:n kanssa olisi ollut heti aamuvahdin alettua, se olisi ollut perillä jo vajaan neljän tunnin ikäisenä. Huomattavinta tässä mielestäni oli se, että sanoma tuli pyytämättä.

Varsinkin ajettaessa "for orders" on sanoman nopea perilletulo selvää rahaa. Jonkun positiosäkeen perillemeno muutamaa tuntia aikaisemmin tai myöhemmin ei nyt niin tärkeää ole, silti ei ole pahitteeksi antaa sanomansa varmuuden vuoksi myös kaverille, mikäli hän on paremmassa yhteydessä kotimaahan. Sanoman otsikkoon ilmestynyt via-merkintä pitäisi kai varustamossakin tulkita sähköttäjän aloitekykyisyydeksi. Ja vaikka listalla oleva msg ei niin kovin kiireinen olisi, kun sen saa

ajoissa, siihen ehtii myös rauhassa asioihin perehtyen vastata normaalina yhteysaikana.

Ei ole ensimmäinen kerta kun ajatuksissa on pyörinyt tämän yhteydenpidon "filosofia". Oma edelleen vahvistunut vakaumukseni on se, että yhteyden laivaan pitää perustua niin pitkälle kuin mahdollista yhden perusyhteyden varaan ja on paras jos se yhteys on kotimaan radioasema. Tässä ei ole kysymys edes sanomamaksuista tai nurkkapatriotismista, vaan yhteysvarmuudesta. Laivalla joko on taikka ei ole yhteys Suomeen. Väheksyä ei myöskään pidä privaattiliikenteen kulun varmuutta. Ja näinkin kehittyneiden yhteyksien aikana tarvitaan edelleen tiettyä experiment-henkeä, että yhteys myöskin hankalammilta alueilta tulee rutiiniasiaksi.

Luonnollisesti, jos Suomi/Suomeen ei kuulu, ei sitten millään, on turha hakata päätään seinään, mutta kyllä se sentään moneen paikkaan kuuluu, vaikkakaan ei millään hifi-laadulla. Tälläkin ylityksellä helmi/maaliskuun vaihteessa yhteys Suomeen on säilynyt päivittäin eikä ole syytä epäillä eikä se kuuluisi vielä nämä parikin päivää, jotka ovat jäljellä Friscoon. Tosin tämän onnistuminen on edellyttänyt syntesaattoria ja Keimolan väen kärsivällisyyttä josta suuri kiitos.

Tyynellä merellä, etenkin sen Aasian puolella, on erityisesti kiusana kaiku, sekä signaalin tulo "bursteina", jolloin kesken merkin QSA vaihtelee suuresti ja välillä tuntuu kuin päällä olisi viisi lähetintä ja kaikilla avainnus hieman eri tahdissa. Jonkun verran Jussinkin pallilla istuneena väitän, että kaiku ei haittaa siellä päässä niin paljon kuin täällä laivan luureissa. Syyksi otaksun vastaanottoantennit, rombilla kuunneltaessa ilmeisesti antennin suuntaavuus ja usean aallonpituuden luokkaa oleva koko vähentävät fading ja monitie-etenemisen haittoja. Tähän ei juuri ole muita keinoja kuin tarvittaessa hitaampi vauhti ja joka sanan toisto, niin aikaavieppää kuin se onkin. Vasta nyt ymmärrän täysin Harrin ym. hitaan käsiannon merkityksen.

Meillä on mahdollisuus valita lähetyksessä piiskaparin ja laivan perään päin suuntautuvan long wire antennin välillä. Vastaanotossa voi käyttää samanlaista long wire antennia, tai piiska-antennia keskilaivalla tai keulapaikalla. Tilannetta seuratesani olen saanut seuraavan käsityksen. Longvaijeri on paras keskipitkillä etäisyyksillä ja pitkilläkin mikäli vastaanottava asema sijaitsee laivan perän puolella. Kukana näyttää, että piiska perii niukan



voiton niin lähetyks- kuin vastaanottopuolellakin. 500 kHz alueella taas ei ole kunnon longvaijerin voittanutta.

RS-lehdessä oli luvassa antenni-asiaa. Valitettavasti meillä ei vielä ole ko. lehteä käytettävissä. Kuitenkin meilläkin tekisi varmasti ihmeitä esimerkiksi tuossa Bb-siivellä 12 ja 16 MHz:n bandeille viritetty pari-kolme-elementtinen beam. Samaa antennia voisi käyttää niin lähetyksessä kuin vastaanotossa ja perämies kyllä osaa laskea isoympyräsuunnat. Mastoa ei tarvitsisi olla montaa metriä ja antennin voisi esimerkiksi laskea alas ja kiinnittää myrskyn ajaksi. Kuullostaa utopialta, mutta kun yksityiset radioamatöörit pystyvät helposti moiseen, miksei sitten laivanvarustamot. Ehkäpä muutaman kymmenen vuoden kypsyttelyaika on tarpeen kuten SSB-radiopuheluissakin, joita ilman ei kai kukaan enää vakavissaan kuvittele pärjäävänsä. Kyseessä on vähän sama asia kuin A3 vastaan A3J, yhden langan antennilla haaskataan tehoa sinne, missä se on vain häiriöksi.

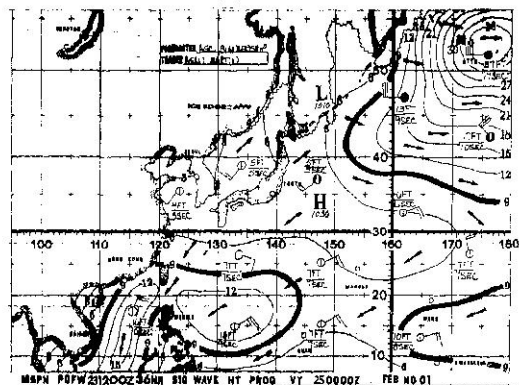
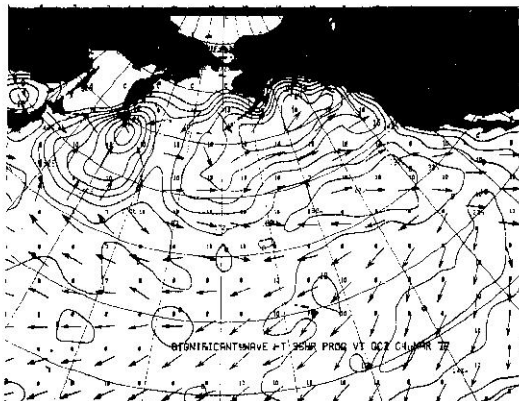
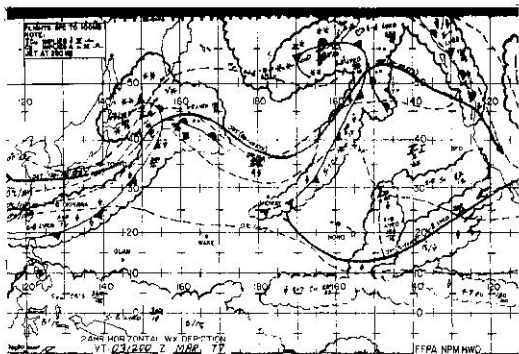
Tyynen meren laivojen väliset yhteydet ovat pelanneet todella hyvin, aikaerojen hyödyt on pystytty käyttämään hyväksi eivätkä sanomat ole maanneet turhan kauan rannikkoasemalla. Jo Pari kuukautta on ollut päivittäinen yhteys välillä OGWT-OIDH ja OM Eeron kanssa tässä päivänä muutamana keskustelimme seuraavanlaisesta ehdotuksesta, jonka päätimme ottaa koeikäyttöön:

Otamme päivittaisen rutinin osaksi aivan samoin kuin OFJ:n listan kuuntelun, kääntää vastaanottimen varttia yli parillisen tunnin 12630:lle. Tähän aikaan ei juuri tule listoja tms. ja OFJ on juuri listansa antanut. Tällöin kroonisen vastaanotinpuolan vaivaaman radioaseman vastaanottimet eivät ole sidottuina tähän tarkoitukseen kuin muutamana minuutin ja yhteyden pystyy saamaan no-

peasti tarvittaessa. Nykyisillä syntesaattorilaitteilla sanomien välitysverkko maailmanlaajuisena on enää hyvin pienestä viitseliäisyydestä kiinni. Kun vielä vanha hakuammuntatyyppinen kutsumissysteemi romutetaan lähikuukausina, on syytä uskoa, että vähänkään edullisemmassa asemassa olevan laivan ei kovin montaa kertaa tarvitse kutsua saadakseen yhteydet OFJ:hin.

Uusi kuuntelujärjestelmä on hyvä, kun siihen voidaan helposti ottaa sellaisia bandeja, joita kahden bandin kuuntelussa ei voida kuunnella, kuten esim. 22 MHz, joka silloin tällöin on auki. Se on jo mielestäni osoittanut selvästi paremmuutensa entiseen verrattuna. Meidän kaukolaivojen mielipide tuntuu kuitenkin olevan se, että "kuranaru" saisi olla hieman monisanaisempi, etenkin kun koettaa käydä läpi millaisella voimakkuudella OFJ kuuluu tai on kuulumatta milläkin bandilla, ei noiden muutaman merkin aikana tahdo oikein ehtiä viritellä QSAI voimakkuista signaalia kunnolla sisään, valakin kun CW:llä olisi aina käytettävä pienintä mahdollista kaistaleveyttä kohinan ja häiriöiden välttämiseksi. Stabiililla signaalilla kun kaikki yli 400 Hz:n kaistaleveys vain lisää kohinaa, ei signaalia. Jos lisää signaalia, ei ole oikein viritetty. Ja ainakin ulkolaisia laivoja ajatellen kuranarussa voisi olla hieman enemmän tietoa, millä kanavilla kuuntelua suoritetaan, kun ohjesäännön määräystenkin mukaan hiljaisena aikana voidaan rajoittaa kuunneltavia kanavia. Tiedottajana tarkoin kuranaru löytyy kai Singaporesta, joka luettelee joka ainoan lähettimen numeron ja taajuuden, kaikki kuunneltavat taajuudet, myös teleksin lähetyks- ja kuuntelutaajuudet ja aseman tunnuskoodin. Tällainen naru nyt ei tietenkään sovi meidän kuuntelusysteemiin, mutta on erittäin hyvä paikallaan, ei





WTIO PGFW 210000Z 7 TROPICAL WRNG
TROPICAL CYCLONE #07-77 WRNG NO 0 3
1 3 8 5 0 7 7 4 E 50 KTS
MOVG WEST 3 5 0 7 4 3 E 40 KTS
24HR 1 4 3 5 0 7 4 3 E 40 KTS
48HR 1 5 2 5 0 7 4 3 E 40 KTS
REF MY 202548 2 NEXT WRNG 211200Z

Yllä OGWT:n faksimilellä vastaanottamia erilaisia sääkarttoja ja varoituksia.

tarvitse ihmetellä, mikä lienee lähetystaajuus viimeisten muutosten jälkeen.

Ehkäpä jollekin on avuksi OM Pekka Savolan konsti rannikkoasemien uusien taajuuksien määsityksessä. Oletetaan, että taajuutta on siirretty

saman verran kuin OFJ:n taajuuksiakin, ja todennäköistä on että lähistöltä silloin löytyy.

Eräs asia, jota en malta olla mainitsematta, on Tyynen meren faksimilesääpalvelu, joka on huipputuokkaa. Pearl Harbour ja Guam antavat lähes taukoamatta ulos karttoja, joista on suurta hyötyä, vallankin näin suurella merellä. Guamin lähetykset kattavat myös Intian valtameren ja Persian lahden. Tavallisten merenpinnan paineanalyysien lisäksi tulee tuuliarvioilla lisättyjä 12 ja 36 tunnin pintaennusteita, 12 ja 36 tunnin aallon korkeus- ja suuntaennusteet, säätilaennusteet sekä satelliittikuvat. Lisäksi yläilmoista 200-750 mb analyysit, jotka kai vaativat hieman enemmän säätieteellistä tietoutta.

Syylistyn tässä hieman mainontaan, mutta sääpalveluja varten kannattaa tilata amiraliteetin luettelo Admiralty List of Radio Signals, Vol 3 plus pari kolme sääalueviahkoa Vol 3a, jo siksi, että kyseiseen opukseen tulee korjauksia jatkuvasti "weekly notices" vihkosessa. Täytyy vain muistaa pyytää väliperämiestä tai kipparia saksimaan korjaukset irti radioasemaa varten. Tilasin muutoin juuri samaisen luettelon Vol ykkösen (Coast Radio Stations, Distress SAR Procedure, Medical Advice by Radio and the AMVER Organization) siinä uskossa ja toivossa, että se on ja pidetään paremmin ajan tasalla kuin ITU:n lista.

Menomatkalla Kaohsiungiin tuli kokeiltua parina päivänä myös iltavahdin siirtämistä puhelujen takia paria tuntia myöhäisemmäksi. Valitettavasti tästä aiheutui matkan ainoa päivä, jolloin yhteys Suomeen jäi pitämättä ja parin kolmen päivän päästä vahti siirrettiin takaisin vanhalle paikalleen. On parempi, että todennäköinen yhteysaika on edessä, kuin että yhteydensaannin syystä tai toisesta viivästyessä sen menettää kokonaan.

Tämä tarina jäisi vajaaksi, ellen muistaisi kiittää Mepaa päätöksestä antaa yhdelle laivalle uutiset ARQ:lla mt Ainon aloitteesta. Ettei meikäläisten saama hyöty pienistä Mepamaksuista jäisi liikaa ylijäämälle, on noita tiedonmuruja sitten jaeltu hieman myös teleksittömille laivoille.

Näyttää siltä, että sen päivittäisen yhteyden kyllä onnistuu täältäkin saamaan, kunhan pitää itsensä ajan tasalla ja turvautuu myös kavereiden kokemuksiin. Ei kai ole tarvetta kovin detaljitietoihin mennä, mutta täältä Friscon länsipuolelta näyttää yhteys ainakin tähän vuodenaikaan syntyvän mukavasti klo 16GMT 12 MHz:llä ja 06GMT 8:lla.

Esko

PS. Eräs tšekäläisistä ehdotti että perustettaisiin lehteen osasto "Vika ja kuinka en sitä korjannut."

Ps2. Tuli kai mainostettua liikaa edellä. Juuri kun edelläoleva oli kirjoitettu, kulkivat QSO:t vain linkkien kautta (parisataa sanaa via OIYD-OGXY esimerkiksi!) nyt kun ollaan melkein perillä. □