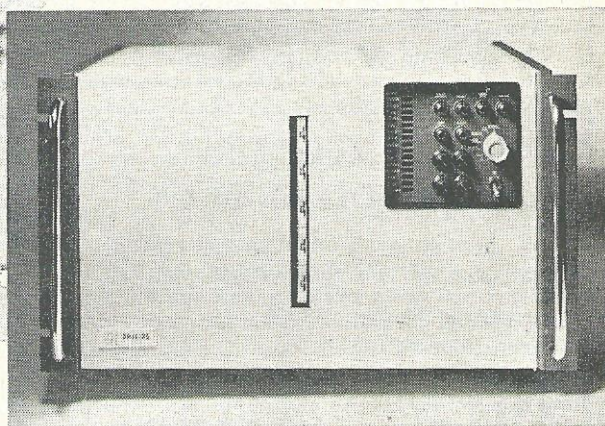


# Radio-

# S Ä H K Ö T T Ä J Ä

## Vallankumous laivojen tietoliikenteessä:



## Philips Simplex TOR radiotelex.

Philipsin virhesuojattu Simplex TOR radiotelex välittää selväkielisen telex-sanoman virheettömästi – vieläpä ilman salakuuntelun mahdollisuutta. Simplex TOR havaitsee häiriöiden vääristämät merkit ja korjaa ne automaattisesti oikeiksi. Sitä esim. pitkät numerosarjat ja luettelot tulevat täysin virheettöminä perille.

Simplex TOR on myös nopea ja edullinen tapa välittää tietoa. Se on 3...4 kertaa nopeampi ja 4...5 kertaa edullisempi kuin Morse-sähkötys. Ja mitä suuremmaksi lähetettävien sanomien lukumäärä kasvaa ja mitä pitempiä ne ovat, sitä edullisemmaksi Simplex TOR tulee.

Kuvassa on Sally-varustamon mt. "Bon-

ny" – ensimmäinen suomalainen laiva, johon on asennettu Philipsin Simplex TOR.

Lisätietoja Simplex TORista saatte Philipsiltä, Kaivokatu 8, 00100 Helsinki 10, puh. 17 271.



**Ammattielektroniikka  
Tietoliikenne**

# PHILIPS

## 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

Lauttasaarentie 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 hamnkontoret   | • OFF 961-12 162                  |
| Kiinnitys/vesi              | • förtöjn./vatten -12 502         |
| Luotsiasema                 | • lotsstationen -12 496           |
| Sat.hinaaja & pelastusalus  | OFF -13 049                       |
| Hamnbogserb & bärgningar    | AO -212 180                       |
| Palokunta                   | • brandkåren — hälytys/           |
| alarm                       | Öllyntorjunta/oljebekämpning -005 |
| Pestaukset                  | • mönstringar -12 162             |
| Valtion jäänmurtajat        | -13 764                           |
| Statens isbrytare tai/eller | -11 743                           |



# Radio- sähkötäjä

ISSN 0355-5496

Kansainvälisten  
radiosähkötäjien  
äänenkannattaja

4 — 1977

28. vuosikerta

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

Julkaisija: Suomen  
Radiosähkötäjäliitto r.y.  
Helsinki



Vt. päätoimittaja:  
Bertel Österlund

## Tässä numerossa mm.

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Puheenjohtajan palsta ....            | 5  |
| ITF:n kongressi .....                 | 6  |
| Keimolan kuulumisia .....             | 10 |
| Täydennyskurssin<br>loppukokeet ..... | 11 |
| Kasvava STTK .....                    | 15 |
| SR:n toimintaa .....                  | 20 |
| SR:s verksamhet .....                 | 21 |
| Postilaatikko .....                   | 23 |
| English section .....                 | 26 |

## TURVATTOMUUS MERELLÄ

Merenkulkijoin ja matkustajien meriturvallisuus-oikeutta kohtaan on jälleen hyökätty. Tällä kerralla on vaadittu *vähennettäväksi* radioturvaluuspalvelua Ruotsin-linjan matkustaja-aluksilla. Asialla on FÄA.

Kun FÄA:n kirjeessä puhutaan ihmishengen turvaamisen yhteydessä *"turhista rasitteista"* ja että merihätään joutuneet ovat *"muiden avustajien ulottuvilla"*, niin ei se kaipaa enempää kommentteja.

Kansainvälinen sopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS) sisältää täysin yksiselitteiset määräykset alusten radiosähkötysasemien ja radiosähkötäjien pakollisuudesta. Sopimus on täydellisesti voimassa myös Suomessa.

SOLAS:n määräykset ovat minimivaatimuksia. Sopimus sisältääkin määräysten lisäksi joukon suosituksia, joilla meriturvallisuutta halutaan edelleen parantaa. Radion käyttöä suositellaan laajennettavaksi, koska "radion mahdollisimman laaja käyttö aluksissa on omiaan lisäämään ihmishengen turvallisuutta merellä".

Edistyneissä merenkulkumaissa turvallisuuteen onkin kiinnitetty suurta huomiota ja suoritettu valtavia investointeja. Esimerkiksi kelpaa USA:n maailmanlaajuinen AMVER, eli alusten paikan automaattinen määrittäjäjärjestelmä etsintä- ja pelastuspalvelua varten. AMVER on kaikkien alusten vapaasti käytettävissä ilman maksuja.

Suomessa meriturvallisuus ja meripelastusasiat eivät ole näin hyvällä mallilla, niin mielellämme kuin sen uskoisimmekin — ja niinkuin meille usein uskotellaan. Karikkeiset merialueemme sensijaan kyllä kuuluvat maailman vaarallisimpiin. Onnettomuuksia sattuu tuhka tiheään; pidämme niitä jo liian jokapäiväisinä.

Vilkkaasti liikennöityjen maanteittemme varsille pystytetään hätäpuhelinverkostoa, jotta apu saataisiin paikalle viivytyksittä. Hyvä näin. Kuitenkin samanaikaisesti meripelastusjärjestelmäsämme on niin suuria aukkoja, että kokonaisia laivoja miehistöineen pääsee katoamaan jäljettömiin. Ikävänä esimerkkinä tästä voidaan mainita ml Irman tapaus, jonka yksitoistahenkisen miehistön kohtalosta ei tiedetä muuta kuin, että yksikään heistä ei pelastunut. Avunpyyntöjäkään ei kuultu.

Parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä sanotaan mm. seuraavaa: "Meripelastustoimintaan osallistuu myös merivartiosto, mutta se hoitaa radioyhteytensä suurelta osin omilla kanavillaan, *ohi kansainvälisen liikenteen. Tästä syystä radioyhteyden pito hädässä olevan ja pelastukseen osallistuvan aluksen välillä on puutteellista ellei suorastaan mahdotonta.* Komitea katsoo, että meripelastustoimintaan liittyvän radioliikenteen koordinoitiin tulisi kiinnittää huomiota ja ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin epäkohtien poistamiseksi."

Radiosähkötäjäliitto ja radiosähkötäjät, jotka käytännössä joutuvat näitten ongelmien ja onnettomuuksien kanssa tekemisiin, odottavat, että vastuussa olevat vihdoinkin ryhtyisivät asiassa tositoimiin. Meillä on jopa oikeus vaatia sitä. Ihmishengen turvaaminen merelläkään ei voi olla "turha rasite".

Heikki Santala

---

# VIIME HETKEN UUTiset

---

## SYYSKOKOUS

Suomen Radiosähkötäjäliitto ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään lauantaina marraskuun 26 päivänä 1977 alkaen klo 10.30 m/s Bore Starilla Helsingin Eteläsatamassa. Valtakirjojen tarkastus alkaa klo 10.00. Kokouksessa käsitellään sääntöjen 17 §:ssä mainitut asiat.

Syyskokouksen jälkeen keräännytään yhteiseen illanviettoon pikkujoulun merkeissä ravintola Tullinpuomiin, Mannerheimintie 118. Illanvietto alkaa klo 19.30.

## HÖSTMÖTET

Finlands Radiotelegrafistförbund rf:s stadgeenliga höstmöte hålls lördagen den 26 november 1977 med början kl. 10.30 ombord på m/s Bore Star i Södra hamnen i Helsingfors. Granskandet av fullmakterna börjar kl. 10.00. Vid mötet behandlas de i stadgarnas 17§ nämnda frågorna.

Efter höstmötet samlas vi till en gemensam lillajulsfest i restaurang Tullbommen, Mannerheimvägen 118. Tillställningen börjar kl. 19.30.

## M/S FINNHANSA

Oy Finnlines Ltd vuokrasi m/s Finnhansan puolalaisille ns. bareboat sopimuksella, jolloin alus olisi ollut Suomen lipun alla, mutta miehistö päällikköä lukuunottamatta olisi ollut puolalainen. Alus olisi ajanut Suomen ja Puolan välisessä liikenteessä. Tätä eivät työntekijäjärjestöt voineet hyväksyä ja viranomaisten puuttuttua asiaan sopimus raukesi ja alus riisuttiin. Aluksen miehistö sai työtä Finnlinesin muilla aluksilla.

## ITF:N SÄHKE MERENKULUHALITUKSELLE

National board of Navigation Helsinki

Our finnish radio officer affiliate informs us your administration contemplating granting exemptions to finnish owners from SOLAS obligation to carry radio officers aboard passenger vessels operating in the Baltic stop SOLAS chapter 4 regulation 5 places moral obligation upon contracting governments to apply SOLAS regulations 3 and 6 stop hence we urge you not to grant any such exemptions stop recent ITF congress called upon all administrations to adhere to SOLAS and expressed readiness to contemplate and endorse appropriate industrial action unless regulations 3 and 6 were fully observed

International Transport Workers' Federation

## SR-PAITA

Liiton toimistosta on edelleen saatavana SR:n tunnuksella varustettuja T-paitoja. Värejä on kolme, valkoinen jossa painatus lilalla, musta jossa painatus valkoisella ja keltainen jossa painatus mustalla värillä. Kokoja löytyy vielä 52, 54 ja 56. Paidan hinta on 20 mk + mahdolliset postikulut.

## HALLITUSEHDOKKAAT

Esitykset ehdokkaiksi suostuneista on toimitettava liittoon marraskuun loppuun mennessä.





## PUHEENJOHTAJAN PALSTA

### SOLAS

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, eli SOLAS (Safety of Life at Sea), on varsin mittava asiakirja pelkätään ulkonaistekin: noin 150 sivua "asetusteksiä"; saatikka sitten sisällöllisesti. Koska SOLAS silloin tällöin mainitaan myös tämän lehden palstoilla, on siitä palstatilan puitteissa aihetta poimia muutamia kohtia tarkasteltaviksi.

Nykyisin voimassa oleva SOLAS on allekirjoitettu 17.6.1960 ja saatettu Suomessa voimaan 26.5.1965, eli lähes viiden vuoden kuluttua allekirjoituksesta. Kokonaista 24 valtiota ehti ennen meitä; esim. Norja jo elokuussa 1961.

Sopimuksen hyväksyessään hallitukset sitoutuvat saattamaan sen kaikilta osiltaan täyteen voimaan. Sopimuksen noudattamisen kannalta on tärkeää se, että *force majeure* tapauksia on määräyksissä ainoastaan *yksi*: haaksirikkoisia tai muusta vastaavasta *force majeure* syystä aluksella kuljetettavia henkilöitä ei oteta lukuun määräyksiä sovellettaessa ko. alukseen. Tämä tarkoittaa sitä, että esim. haaksirikkoisten kuljettamisen takia matkustajamäärä voi olla sallittua suurempi. — Alus ei siis missään olosuhteissa voi *lähteä vajaanmehitettyä* lakon, työvoimapulan, "ahteriseilurien", sairastumisien tms, eikä taloudellisten syiden takia. Sama koskee tietenkin aluksen rakennetta ja teknistä varustusta.

Hallinnoille on annettu eräissä tapauksissa mahdollisuus myöntää vapautus eli dispensi joitinkin sääntöjen määräyksistä. Tällöin tulee kuitenkin voimaan ns. *samanarvoisuus-sääntö*, mikä tarkoittaa sitä, että jos jokin määräysten mukainen laite tai järjestely halutaan korvata toisella, niin sen tulee olla *vähintään yhtä tehokas* kuin korvattukin. — Radiosähkötöksen *korvaavaa* turvallisuusjärjestelmää ei toistaiseksi ole käytettävissä esim. Ruotsin-linjan auto-lautoilla. Plh:n radio-osaston lausunnon mukaan "on jätettävä odottamaan satelliittiyhteyksiä tai esim luotava kansainvälinen kaukokirjoitinjärjestelmä 500 kHz taajuusalueelle." Ja tässäkin viitattiin

vain kuuluvuuteen eikä koko järjestelmän tehokkuuteen.

Hallitukset ovat sopimuksessa sitoutuneet ryhtymään kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin rannikon vartioimiseksi ja merihädässä olevien pelastamiseksi. — Uskallamme väittää, ettei meillä ole tehty vielä kaikkea tarpeellista radioturvallisuuspalvelujen osalta. Häätäajuuksia joudutaan kuuntelemaan muun "bisneksen" ohessa, eikä onnettomuustapauksissa sen paremmin rannikkoradioasema kuin merivartiostokaan hoida ja hallitse *kokonaistilannetta*. Kummallakaan ei ole tarvittavia edellytyksiä.

Meriliikenteen turvallisuussäännöksiin sisältyy myöskin sääpalvelu: "Sopimushallitukset sitoutuvat edistämään säätietojen keräämistä aluksissa niiden ollessa merellä...". Suomalaisissa aluksissa tämä velvoite on kokonaan si- vuutettu. Säähavaintoja on maailman merialueilta luonnollisista syistä johtuen saatavissa hyvin rajoitetusti, joten suomalaistenkaan sääraportit eivät olisi pahitteeksi. Saavana osapuolena kyllä olemme maailman kaikilla merillä.

Sopimuksessa on määräykset aluksen rakenteesta, hengenpelastuslaitteista, radiosähkötöyksestä ja radiopuhelusta, meriliikenteen turvallisuudesta, viljan kuljetuksesta, vaarallisten aineiden kuljetuksesta sekä atomienergia- aluksista ja lisäksi lukuisa määrä turvallisuutta edistäviä suosituksia.

Radiota koskevat määräykset lienevät jokaiselle radiosähkötöyjälle tutut, ja muihin ei tällä kerralla ole enempää tilaa.

Turvallisuusmääräysten ja ihmishengen turvallisuuden parantamiseksi merellä tehdään jatkuvasti sitkeätä työtä sekä kansallisilla että kansainvälisellä tasolla. Uusi SOLAS onkin jo allekirjoitettu vuonna 1974 ja on voimassa useissa valtioissa, mutta ei vielä Suomessa.

Ne piirit, jotka pyrkivät kiertämään turvallisuusmääräyksiä, verhoavat vaatimuksensa yleensä "raitonalisoinnin" verukkeella. Merenkulkijat ovat kuitenkin nykyään niin valistunutta väkeä, että tietävät oikeutensa ja pitävät myös niistä kiinni.

# ITF:N KONGRESSI

## TUOMITSI ERIVAPAUDET

ITF:n 32. kongressin isäntinä toimivat tällä kertaa Irlantilaiset kuljetustyöntekijäin unionit. Kongressi järjestettiin Dublinissa Irlannin tasavallassa 20.–29.07.1977 Burlington hotellissa. Edellisen vuoden 1974 kongressihan pidettiin naapurisammme Tukholmassa, jolloin siihen otti SR:n puolesta osaa edesmennyt toiminnanjohtajamme E. A. Koivisto.

32. kongressiin osallistui yhteensä noin 500 valtuutettua ja asiantuntijaa 57 eri maasta. Valtuutettuja runsaasti niin teollistuneista kuin kehitysmaistakin. Kaukaisin valtuutettu taisi olla Tyynen Valtameren saarilta Gilbert Islands'in merimiesunionin edustaja H. Reiher. Valtuutettuja oli kaikista maanosista. Melko suuren valkean aukon jättivät useat Etelä-Amerikan valtiot, joiden diktatuureissa ei ole paljon sijaa avoimestitoimivalle Ay-liikkeelle.

Suomesta oli läsnä edustajat kaikista merenkulkijajärjestöistä. Suomen Konepäälystöliittoa edustivat toiminnanjohtaja Erkki Pajunen ja puheenjohtaja L. Blomberg. Suomen Laivanpäälystöliitosta oli paikalla S-E. Nylund, Suomen Merimies-Unionista puheenjohtaja Reijo Anttila ja varapuheenjoht. Lasse Heinonen sekä R. Herdin.

Merenkulkijajärjestöjen lisäksi oli Suomesta edustettuina Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto 4 valtuutettua mm. puheenjohtaja M. Veirto, Rautatieläisten liittoa edusti 4 valtuutettua, Veturi-miesten liittoa 2 valtuutettua. Ilmailualan Unionilla oli myös edustajansa. Suomen Radiosähköttäjiliittoa edusti allekirjoittanut Seppo Sihvonen.



*ITF:n pääsihteerin toimesta syrjään vetäytynyt Charles H. Blyth.*

### Radiosähköttäjien edustus:

Oman ammattikuntamme edustus oli kongressissa melko vähäinen, ikävä kyllä. Onneksi pienestä määrästä huolimatta tuli englantilaisten, tanskalaisten ja amerikkalaisten edustajien ansiosta radiosähköttäjien ääni vuorollaan hyvin puhujapöytästä esille. Palaan tähän myöhemmin.

Radiosähköttäjiä edustivat: S. Boje Larsen Tanskan Radiotelegrafistföreningen, Kevin A. Murphy (mies joka oli pelkkää rautaa) Englannin Radio & Electronic Officers Union, W.R. Steinberg U.S.A. American Radio Association, C.D. Calhoun U.S.A. The Radio Officers' Union. Ruotsista oli Sveriges Fartygsbefälsförening'in puolesta asiantuntijana mukana radiosähköttäjä E. Säföbom. Norjan radiosähköttäjiä edusti Norsk Sjömannsförbund'in delegaatio, mutta varsinaisesti radiosähköttäjää ei Norjasta ollut mukana.

### Kongressin työskentely:

Kongressin työ jakaantui 8 eri jaostoon: Merenkulkijajaosto, Satamatyöntekijäin jaosto, Sisävesiliikenteen jaosto, Kalastusjaosto, Rautatieläisten jaosto, Siviili-ilmailujaosto, Tieliikennejaosto ja Matkatoimistojaosto.

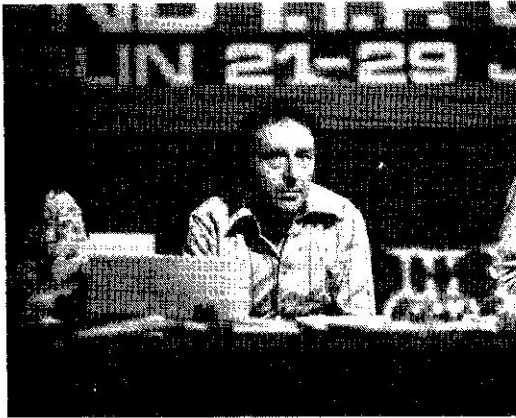
Kutkin jaostot pitivät erilliskonferenssinsa, joissa käsiteltiin menneen 3-vuotiskauden toimintakertomuksessa jaostoja koskevat kohdat, jotka yleensä hyväksyttiin sellaisenaan tai hyvin pienillä korjauksilla. Sihteeristö eikä ITF saanut paljon moitetta toimintakertomuksen suhteen.

Toimintakertomuksen lisäksi kussakin jaostossa käsiteltiin jaostoja koskevat määräaikana tehdyt aloitteet ja päätöslauselmaehdotukset. Päätöslauselmaehdotukset tuotiin jaostojen hyväksymisen jälkeen lopulliseen käsittelyyn täysistuntoon.

Kongressin tehtävänä oli myös antaa ITF:n päättävälle elimille suuntaviivoja seuraavaksi 3-vuotiskaudeksi, valita puheenjohtajat, pääsihteerit, hallitus ja liittovaltuusto. Kongressien välillä korkein päättävä elin on juuri liittovaltuusto, jota ei kuitenkaan edellisen 3-vuotiskauden aikana oltu jouduttu kertaakaan kutsumaan koolle.

### Merenkultajaosto

Merenkulkijajaostossa käsiteltiin toimintakertomus perjantaina 22.7. Toimintakertomuksessa oli mainintoja myös radiosähköttäjiä kiinnostavista



ITF:n uusi pääsihteeri Harold Lewis.

asioista, joissa mainittiin ITF:n edustuksista eri ILO:n ja IMCO:n erillis- ja yhteistyökokouksissa. Mainittakoon mm Maritime Satellites, Training and Watchkeeping.

Training and Watchkeeping pykälän kohdalla SLPL:n edustaja S-E Nylund piti puheenvuoron huomauttaen tulevasta vuonna -78 kesällä pidettävästä ILO/IMCO konferenssista Lontoossa jolloin lyödään lukkoon minimivaatimuksia eri merenkulun ammattikuntien kohdalta. Erittäin tärkeitä olisi, että kukin liitto saisi tällöin oman edustajansa valvomaan jäsenkuntansa etuja. Muut pohjoismaat eivät kommentoineet asiaan.

Pohjoismaat ja Israel, erikoisesti Suomen-Merimies-Unioni sai merenkulkijajaostolta kuten myös täysistunnolta kiitosta tehokkaasta mukavuuslippulaivojen ITF-sopimusten piiriin saattamisesta. Mukavuuslippulaiva ja mukavuuslippumiehistöyksymyksissä käytettiin useita puheenvuoroja. Todettiin että edistystä on tapahtunut, mutta paljon on vielä tehtävä. Vastuuttomat laivanvarustajat löytävät aina uusia menetelmiä päästäkseen, antamasta ihmisarvoa vastaavia työskentelyolosuhteita ja maksamasta kunnon palkkaa kehityksistä haalituille miehistöilleen.

Merenkulkijaoston puheenjohtajana on toiminut M. Sörensen Tanskasta, ja hänet valittiin edelleen jaostopuheenjohtajaksi seuraavaksi 3-vuotiskaudeksi. Varapuheenjohtajaksi valittiin edelleen Shannon Wall U.S.A. Jaostokomiteassa on Suomella edustus johon kuuluvat S-E. Nylund SLPL ja R. Anttila SMU. Jaostokomitea kokoontuu vuosittain. Merenkulkijaostossa käsitellyistä päätöslauselmaehdotuksista radiosähköttäjien kannalta mielenkiintoisimmaksi asiaksi kehittyi Kongressin käsittelemä Safety At Sea, joka ohjeisena.

## Turvallisuus merellä

Kansainvälinen sopimus ihmishengen turvaamisesta merellä (SOLAS 1974), IV kappale sisältää kansainvälisesti sovittuja ohjeita hallituksille koskien sopimuksen säännösten alaisiin aluksiin asennettavia radiovälineistöjä ja vaadittavaa radiohenkilökuntaa.

Päätöslauselmassa A 283 (VIII), joka hyväksyttiin 20.11.1971 hallintojen välisessä neuvoo antavassa merenkulkujärjestössä (IMCO), ovat sopijahallitukset tunnustaneet tarpeen parantaa nykyistä merenkulun hätäjärjestelmää.

SOLAKSEN IV kappaleen 5 säännöksen mukaan sopimuksen tehneet hallitukset pitävät erittäin suotavana ettei poikkeuksia myönnetä säännösten 3 ja 6 soveltamisesta. Erivapauksia voidaan kuitenkin myöntää yksittäisissä tapauksissa kun tämä ei aiheuta vaaraa aluksella palveleville tai alueen muille merenkulkijoille.

Vaikka Ruotsi on IMCO:n jäsen ja on allekirjoittanut SOLAKSEN 1974 ja päätöslauselman A 283 (VIII) ovat Ruotsin merenkuluviranomaiset myöntäneet erivapauksia SOLAKSEN IV kappaleen säännöksistä 3 ja 6 kun kyseessä olevat alukset liikennöivät Itä- ja Pohjanmerellä.

ITF:ään kuuluvat radiosähköttäjäjärjestöt ja ITF:n merenkulkijajaosto ovat käsitelleet tätä loukkausta merenkulkijain turvallisuus oikeutta kohtaan. ITF ja sen jäsenjärjestöt ovat useaan kertaan kiinnittäneet ruotsalaisten viranomaisten huomion siihen tosiasiaan etteivät merenkulkijat tule sietämään tällaista turvallisuuden loukkausta, mutta Ruotsin viranomaiset ovat jättäneet kaikki esitykset ja vaatimukset radioturvallisuuden palauttamiseksi SOLAKSEN 1974 säännösten 3 ja 6 mukaiseksi huomioimatta.

ITF:n 32 kongressi VAATII JYRKÄSTI että Ruotsin viranomaiset ja kaikkien muiden sopijamaiden viranomaiset pitävät tiukasti kiinni SOLAKSEN 1974 säännöksistä ja peruuttavat edellään mainitut ja vastaavanlaiset erivapaudet.

Kongressi on valmis harkitsemaan ja hyväksymään tarkoituksenmukaisia järjestöllisiä toimenpiteitä elleivät viranomaiset takaa säännösten 3 ja 6 täydellistä noudattamista.

Varsinkin päätöslauselman viimeinen kappale herätti vilkasta keskustelua koska Ruotsin lipun alla purjehtii jo useita aluksia radioturvallisuuden suhteen "tuurilla", viranomaisten antamien erivapauksien turvin.

Ko päätöslauselman puolesta pidettiin kaikkiaan 11 puheenvuoroa. Englannin sähköttäjien edustaja K.A. Murphy tuomitsi ruotsalaisten viranomaisten menettelyn erittäin kovin ja huolel-



lisesti valituin sanakääntein. Samoin tekivät U.S.A:n edustajat W.R. Steinberg ja C.D. Calhoun. Suomalaisen merenkulkijajärjestöjen kannan ja ko asian johdosta tehdyn MYTE päätöksen konferenssille toi julki SLPL:n edustaja S-E Nylund.

Edellä mainittu päätöslauselma hyväksyttiin yksimielisesti täysistunnossa keskiviikkona 27.7.

Päätöslauselma on ajankohtainen, mutta vielä ajankohtaisemmaksi sen teki allekirjoittaneelle viesti, jonka sain liitoltamme Dubliniin maanantaina 25.7.

Viestissä mainittiin

1. EFFOA oli tehnyt erivapausanomuksen koskien ms Wellamo ja ms Aallotarta.

2. MKH:n merenkulkuosasto kirjeessään liitollemme ilmoitti ennakolta suosiollisen kantansa ja ryhtyvänsä puoltamaan erivapausanomuksia myös suomalaisille laivoille.

MKH:n pääjohtajan vaihtuminen oli saanut näköjään taas myyrät hereille, ajoittamaan anomukset ja lausuntopyynnöt juuri parhaaseen loma-aikaan.

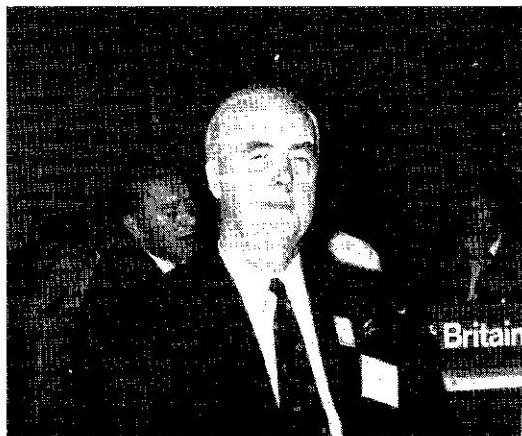
Tämän johdosta allekirjoittanut piti alla mainitun puheen täysistunnossa torstaina 28.7. jolloin käsiteltiin Merenkulkijajäjestön raporttia. Puheessa halusin tuoda kongressille tiedoksi kuinka yhden valtion viranomaisten antama esimerkki houkuttelee muita seuraamaan perässä.

#### Oma puhe

Haluaisin kertoa Teille ongelmasta joka on noussut esiin Suomessa sillä aikaa kun me olemme työskennelleet täällä kongressissa.

Viittaan Tanskan merenkulkijajärjestöjen esittämään päätöslauselmaan SAFETY AT SEA, joka jo on tämän kongressin toimesta hyväksytty.

Ikävä kyllä tämä päätöslauselma heijastelee ajankohtaista tilannetta Itämeren alueella. Huolimatta merenkulkijajärjestöjen mielipiteestä, niin



Kevin A. Murphy, edusti Englannin Radio & Electronic Officers' Union:ia.

hallinnot näyttävät pistävän enemmän painoa taloudellisille asioille kuin turvallisuudelle.

Olen maanantai-iltapäivänä (25.7.) vastaanottanut hälyttäviä tietoja liitoltamme Suomesta. Suomen merenkulkuviranomaiset suunnittelevat myöntävänsä ehkä 17 suomalaiselle matkustaja-alukselle erivapauden purjehtia ilman sähköttäjää Ruotsin ja Suomen välisessä liikenteessä.

Tämä on suora seuraus Ruotsin merenkulkuviranomaisten käytöksestä. Linaan kirjettä jonka olen saanut liitoltamme, päivätty 18. heinäkuuta 77 ja on osoitettu Suomen Radiosähköttäjiliitolle. Kirje on lähetetty Suomen Merenkulkuhallitukselta.

"Merenkulkuhallitus on tietoinen siitä, ettei ruotsalaisissa matkustaja-aluksissa, jotka liikennöivät Suomi-Ruotsi välisessä liikenteessä, ole radiosähkötysasemia eikä radiosähköttäjiä.

Merenkulkuosasto katsoo, että liikenteen tulee tapahtua samoilla edellytyksillä, riippumatta siitä minkä maan lipun alla alukset toimivat kyseisessä liikenteessä. Ruotsin merenkulkuviranomaisilta on EFFOAn kirjeen johdosta taas uudelleen tiedusteltu perusteita heidän myöntämilleen erivapauksille.

Merenkulkuosaston käsityksen mukaan monia vuosia vireillä olleet keskustelut eivät ole viitanneet siihen, että ruotsalaiset viranomaiset peruuttaisivat erivapautensa Ruotsin ja Suomen välisessä matkustajaliikenteessä. Tästä syystä merenkulkuosasto on suunnitellut ryhtyvänsä puoltamaan erivapauksia myös suomalaisille aluksille. Päätöksen asiassa tekke merenkulkuhallituksen kollegio."

Informoin Teitä tästä asiasta painottaakseni nyt hyväksytyn päätöslauselman tärkeyttä, sillä kyseessä on satojen ja tuhansien matkustajien, kuten myös merenkulkijoiden turvallisuudesta jotka päivittäin kulkevat Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.

Tämä on hyvä esimerkki siitä kuinka itsekkäästi määrättyt laivanvarustajat toimivat, myönteellisen hallinnollisen keskusvirastonsa kautta, saavuttaakseen itselleen lisää pientä taloudellista voittoa.

Mutta voin vakuuttaa Teille, että kaikki suomalaiset merenkulkijajärjestöt tulevat tarkoin harkitsemaan toimenpiteitään kun palaamme tämän kongressin jälkeen Helsinkiin.

Vetoaisin tässä samalla ruotsalaisiin ystäviimme ja kollegoihimme, että Te aloittaisitte kovan painostuksen merenkulkuviranomaisianne kohtaan saadakseen jo Ruotsissa annetut erivapaudet peruutetuiksi. Koska Ruotsin hallintoviranomaisten toimilla on suora vaikutus myös suomalaisten merenkulkijoiden turvallisuudelle.

Kiitän tätä kongressia joka on hyväksynyt kyseisen päätöslauselman jolla on suuri merkitys meille kaikille.

Allekirjoittaneen puheen jälkeen käyttivät puheenvuoroja vielä K.A. Murphy tuomien uudeleen Ruotsin viranomaisten menettelyn, vedoten ITF:n päättäviin elimiin ja jäsenjärjestöihin, että Ruotsin antamat erivapaudet on ITF:n käytettävissä olevin järjestöllisin keinoin saatava peruutetuiksi. Sillä kysessä ei ole vain Pohjanmeren ja Itämeren alueiden merenkulkijoiden turvallisuudesta, vaan koko maailman merenkulkijoiden turvallisuus jos erivapausepidemia Ruotsin hallinnon antaman esimerkin mukaan pääsee leviämään.

Murphy mainitsi myös puheessaan, että Englannissa oli 7 vuotta sitten yritetty toteuttaa vastaavanlaisia erivapauksia, mutta ne loppuivat lyhyeen kun erivapausten myöntämisen jälkeen englantilaiset satamatyöntekijäjärjestöt kieltäytyivät käsittelemästä po. alusten lasteja. Tämä esimerkki oli riittänyt varoitukseksi englantilaisille.

Murphy'n puheen jälkeen puhui vielä J. Jones ITF:n varapuheenjohtaja. Hänen jälkeensä oli vastaamaan noustava Ruotsin LO:n puheenjohtaja, joka edusti Ruotsin satamatyöntekijöitä, luvaten täyden tukensa ja liittonsa tuen kun sitä heiltä ensin pyydetään.

Ericssonin jälkeen nousi pöytäön vielä Karl Rude Ruotsin laivapäällystöliiton edustaja, yrittäen vavisesti esittää näkökohtia minkä vuoksi he EIVÄT ole pyytäneet toimenpiteitä toistaiseksi ITF-jäsenjärjestöiltä.

#### HENKILÖVALINNAT:

3-toimikautta 9 vuotta istunut pääsihteeri Charles H. Blyth, entinen merenkulkija, erosi tämän

kongressin jälkeen tehtävistään. Hän sai useissa puheissa osakseen monia huomionosoituksia ja kiitoksia tehokkaasta toiminnastaan ITF:n jäsenjärjestöjen ja järjestöjen työntekijöiden hyväksi. Hän sai myös runsaasti lahjoja erotessaan, joista mainittakoon yksi; Ghanan J.R. Baiden'in lahjoittama kookas viidakkorumpu.

Blyth'in tilalle valittiin yksimielisesti ITF:n hierarkiasta sisäältä noussut Harold Lewis. Varapääsihteerien tai sihteerin valinta jää ITF:n hallituksen tehtäväksi.

ITF:n puheenjohtajaksi valittiin edelleen F. Prechtel, Itävalta. Varapuheenjohtajiksi valittiin edelleen: J. Jones Iso-Britannia, J. Gleason U.S.A. ja R. Baiden Ghana.

22-jäsenisessä valitussa hallituksessa edustaa pohjoismaita H. Aasaroed Norjasta ja H. Ericsson Ruotsista.

Suomella on edustuksensa Liittovaltuustossa (General Council) vars. jäsenenä U. Keijonen rautatieläisten liitosta ja varalla S-E Nylund Suomen Laivapäällystöliitosta.

Jäsenmaksut:

ITF:n hallitus oli esittänyt pieniä korotuksia jäsenmaksuihin, jotka hyväksyttiin. Eräissä piireissä arvostelua herätti jäsenmaksujen säilyttäminen edelleen £-pohjalla, punnan huonon kurssin ja Englannin suuren inflaation vuoksi. Jäsenmaksut tulevat olemaan 1978 10 eng. p. 1979 11,5 p ja 1980 13,5 p

1122 Seppo Sihvonen



*Merenkulkijajärjestöjen edustajat ITF:n kongressissa, toinen rivi vasemmalta: L. Blomberg ja E. Pajunen Suomen Konepäällystöliitto, S. Sihvonen Suomen Radiosähköttäjäliitto, L. Heinonen, R. Herdin ja R. Anttila Suomen Merimies-Unioni, S-E. Nylund Suomen Laivapäällystöliitto.*

## Keimolan kuulumisia

Lomat on sitten onnellisesti ohi ja arkinen työ alkanut.

OFJ:n uusi työskentelypöytä alkaa hahmottua. Uuden laitteiston ohella paneelissa näyttää olevan 3 kpl lähetinantennien säätönappulaa. Tulossa kuulemma on kolmelle lähettimelle suunnattavat antennit. (Siis enemmän suuntia kuin 1 2 ja 3). Näin jo mahd. paljonkin ennen aikaa jolloin antennit ovat käytössämme, mietiskelin informatiopoolta sielä laivastapäin, siis miten ilmaista antennisuunta. Tuo OHG2:n numerosarja lienee kömpelö, sensijaan SAG:n mallinen aakkos-systeemi lienee parahin. No jaa, ei liene vielä kovinkaan kiirettä tällä asialla, sano.

Tuota itämerta kesäkuun seilatta pistin merkille muutamia asioita. Huomasin, että kyllä on joskus vaikeeta saada Hesaa kiinni tuoltakin etäisyydeltä. Kun on huono tuuri on OHG2 ja OFJ niin QRL kaukolaivojen kanssa, että lähilaitvat jäävät pakostakin jalkoihin. Syy cisuinkaanole päivystäjissä, vaan ajoittain liian vähäisessä miehityksessä. Ainakin yksi ruuhka-apulainen tarvittaisiin päiväaikaan lisää. Niinikään 4 megan päivystys joko puheella tai sähkötyksellä olisi paikallaan. Rannikkoasemien tulisi vielä lukea listansa AM:llä siksi, kunnes SSB tulee pakolliseksi 2 megalla. Ainakin OFH antoi listat SSB:llä, ei sillä etteikö sitä saanut vastaan, mutta kun ei kaikilla vielä saata olla laitteita. Tuo NO TRAFFIC ON HAND 2182:lla on harhaanjohtavaa, jos UPISSA sitten seuraa litanian kotimaisten laivojen nimiä.

ULA/VHF tässä kotimaan rannikolla tuntuu ainakin kesäaikaan ja JETTI-aikaan rittämättömältä. Liikennöinti ULA:lla tuntuu kitkalliselta pitkine odotusaikoineen, siis kun puhelu on päätynyt ja odotetaan niitä minuutteja. Ulkomaalaisten laivojen nimen ja kutsun saaminen on myös joskus hankalantuntuista, poikkeuksia kyllä löytyy. Olisikohan tuota Jet-kuumetta tarttunut myös cräaseen micsääneen Hesaa ULA:lla, kun ei noteerannut muita laivoja lainkaan. Terveisiä.

Tukholman ulan kaltaista systeemiä en näin äkipikaa kannata, sillä se on myöskin kankea. Syy lienee: liian monta kanavaa yhdellä päivystäjällä.

Kannatan edelleenkin aktiivista rann.asema — laiva työskentelyä. Eli rantaradio kutsuu aina kun liikennettä tulee laivoille, katsomatta ajankohtaan. Hyvän rannikkoaseman merkki on lyhyet listat. (Mistä osan eli ainakin 50 % saa laiva-asemat.) 12630 tuntuu hiljaiselta näin loman jälkeen kuuluna, onkohan tieto siirtynyt lainkaan sijaisille.

Terkkuja vielä sinne Helsingin laiva ULA puolelle ja muistakaa, kun joku laiva (vierasmaalainen) kysyy Teiltä onko liikennettä, niin kysykää meiltä täältä Keimolasta. Ne vieraat käsittävät nämä puutit samoiksi niinkuin muuallakin on. Itse asiassa niin pitäisikin olla, vaan kun ei ole. Puhutaan mitä puhutaan, mutta hyvää tekee rann. aseman virkamiehelle, käydä vastapuolellakin tihrustamassa touhuilua. Elikkä oppia koko homma.

Terveisin Tapsa

## Sähkötysuutiset

MEPA aloittaa yhteistoiminnassa Yleisradion kanssa säännölliset sähkötys-uutislähetykset. Aloituspäivämääräksi on sovittu 1.10.1977, mutta vaikuttaa siltä, ettei toiminta pääse vielä tuolloin alkaan.

Uutiset lähetetään maanantaisin, tiistaisin, keskiviikkoisin, torstaisin ja perjantaisin. Lähetys alkaa klo 19.30 Suomen aikaa. Saman uutislähetysten uusinta alkaa seuraavana päivänä klo 13.15 Suomen aikaa. Lähetykset tapahtuvat kaikilla niillä bandeilla, jotka OFJ:ssä on päivittäin käytössä. Uutiset lähetetään noin 100 merkin minuuttivauhdilla. Ensin lähetetään n. 20 minuuttia uutisia suomeksi. Se sisältää myös urheilu-uutiset sekä kotimaan säätiedotuksen. Välittömästi tämän jälkeen lähetetään samat uutiset ruotsiksi lukuunottamatta urheilu-uutisia ja kotimaan säätiedotusta. Ruotsinkielisten uutisten osuus on tämän vuoksi n. 15 minuuttia. Ennen urheilu-uutisten alkua annetaan kolme erotusmerkkiä (=), jotta ne sähköttäjät, jotka haluavat ottaa vastaan ainoastaan ruotsinkielisen lähetysten tiedävät varautua vastaanottamaan myös urheilu-uutiset ja kotimaan säätiedotuksen.

Koska uutiset tulevat hakemaan alussa vielä lopullista muotoaan, olisi toivottavaa, että sähköttäjät ilmoittaisivat MEPAA tai Helsingiradioon mahdollisista parannusesityksistään itse tekniseen toteutukseen nähden sekä myös koko laivaväen mielipiteet uutisten sisällön suhteen.



# Täydennyskurssin loppukokeet

## 19-20.5.1977

DI T. Hahkio PLH:sta on ystävällisesti antanut RS-lehdelle teknisten aineiden loppukokeiden julkaisu-oikeuden.

### Radiotekniikka ja elektroniikka

Huom. Pelkkää vastausta ei hyväksytä laskutehtävän suoritukseksi, vaan laskusta tai selityksestä on käytävä ilmi, miten tulokseen on päästy. — Laskutehtävien suorittamista ja piirroksia varten voit käyttää myös sivujen tyhjiä kääntöpuolia. — Tehtävistä saatavat maksimipistemäärät on merkitty näkyviin.

- 1) Rasti ruutuun oikeiden vaihtoehtojen kohdalle (3 p.):
  - Vapaassa tilassa (tyhjiössä) etenevässä aallossa on kääntäen verrannollinen etäisyyden neliöön a) tehoteho b) kentänvoimakkuudet c) sähkö- ja magn. kentänvoimakkuuksien suhde d) polarisaatiokulma
  - Vapaassa tilassa etenevän radioaallon sähkö- ja magneettikentät ovat
    - a)  $90^\circ$  vaihesiirrossa keskenään b) samansuuntaiset c) samanvaiheiset d) kohtisuorassa etene-  
missuuntaan nähden
  - VHF-radiopuhelimen antennikorkeus on 20 m. Tällä antennilla voidaan vastaanottaa läheteitä seuraavista VHF-aseamista ( $P$ =säteilyteho,  $R$ =etäisyys,  $h$ =antennikorkeus):
    - a) pienä,  $P = 25 \text{ W}$ ,  $R = 40 \text{ km}$ ,  $h = 2 \text{ m}$
    - b) rannikkoasema,  $P = 50 \text{ W}$ ,  $R = 40 \text{ km}$ ,  $h = 90 \text{ m}$
    - c) luotsivene,  $P = 0,5 \text{ W}$ ,  $R = 60 \text{ km}$ ,  $h = 3 \text{ m}$
    - d) luotsivene,  $P = 0,5 \text{ W}$ ,  $R = 3 \text{ km}$ ,  $h = 3 \text{ m}$
  - Et saa yhteyttä 12 MHz taajuusalueella n. 100 km päähän. Kannattaa siis käyttää
    - a) 16 MHz tai 22 MHz aluetta, b) aluetta 1,6...3,8 MHz, c) 500 kHz aluetta, d) VHF-taajuuksia
  - Tutkan vastaanottaman kaiun voimakkuus riippuu huomattavasti maalina olevan aluksen
    - a) koosta b) nopeudesta c) pinnan sileydestä d) korkeudesta
  - Tutkan kantomatkan tekemiseksi 2 -kertaiseksi olisi lähetysteho nostettava
    - a) 2 -kertaiseksi b) kaksinkertaiseksi c) nelinkertaiseksi d) 8-kertaiseksi
- 2) Lähettimen ulostuloteho olkoon 20 W, antennin vahvistus 5 dB, syöttöjohdon vaimennus 3 dB, syöttöjohdon impedanssi 50  $\Omega$ . ja antennin syöttöpisteen impedanssi 200  $\Omega$ ., resistiivinen. Laske:

- a) antennin tehollinen säteilyteho  $P_{\text{EIRP}}$  pääkei-  
lan suunnassa (2 p.)

Vastaus:  $P_{\text{EIRP}} = \dots\dots\dots$

- b) kuinka moninkertaiseksi a-kohdassa laskettu säteilyteho kasvaa, jos antenni sovitetaan häviöttömällä sovituselimellä syöttöjohtoon (2 p.)

Vastaus:  $\dots\dots\dots$ -kertaiseksi

- 3) Suorita seuraavat tehtävät viereisellä tyhjällä sivulla:

- a) Onko laivan lanka-antennin syötetty pätöteho yhtä suuri kuin antennin säteilyteho, kun toimitaan 500 kHz taajuudella? Perustele vastauksesi lyhyesti (1 p.).

- b) Piirrä radiosähkötysaseman pääantennina toimivan lanka-antennin syöttöpään tukieristimen kuva, esim. halkileikkaus ja selitä, minkä vuoksi on käytettävä kuvaamaasi eristinsä-  
netta (1 p.).

- c) Piirrä ja mitoitte likimääräisesti omatekoinen VHF-tilapäisantenni, jonka tekisit VHF-radiopuhelimen antennin rikkouduttua ja esitä esim. piirroksella, miten ja mihin sen kiinnittäisit aluksessa (2 p.).

- 4) Piirrä alla olevaan tilaan tai viereiselle sivulle aluksen radiosuuntimislaitteen antennin rakenne ja säteilykuviot sekä esitä niiden avulla suuntimisen periaate.

- 5 a) Piirrä viereiselle sivulle VHF-radiopuhelimen kaksoissupervastaanottimen lohkokkaavio (2 p.).

- b) Merkitse kuvaan välitaajuuudet, kun signaali tulee kanavalta 16 japaikallisoskillaattoreidentaa-  
juudet ovat 178,5 MHz ja 22,7 MHz, ollen kumpikin kysymykseen tulevan signaalitaajuuden yläpuolella (1 p.).

- c) Merkitse kunkin vahvistinosan kohdalle sen kaistaleveys, ainakin suuruusluokalleen (1 p.).

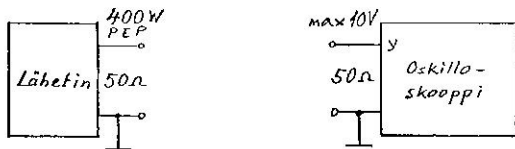
- d) Laske ensimmäisen kertaluvun peilitaajuuudet (1 p.).

Vastaus: peilitaajuuudet ovat  $\dots\dots\dots$

- 6) 400 W (PEP) tehoinen MF-radiopuhelinlähetin olisi kytkettävä 50  $\Omega$ . resistiiviseen kuormaan ja tutkittava sen modulaatiokäyrämuotoa oskilloskoopilla, jonka y-sisäänmenossa on merkintä  $R_{\text{in}} = 50 \Omega$  max 10 V. Käytettävissä on myös 50  $\Omega$  200 W keinokuorma ja oskilloskoopin mitta-  
tausjohto, jonka mittauspäässä on merkintä 1 M  $\Omega$  30 pF max 100 V, sekä vastuksia, kondensaattoreita yms. pikkuosia. Piirrä allaolevaan tilaan, miten kytkisit oskilloskoopin y-sisäänmenon

→

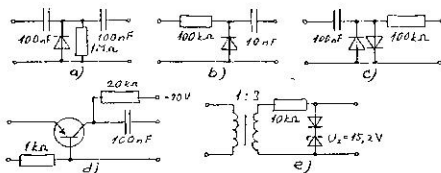
lähettimen ulostuloon. Perustele ratkaisusi laske-  
malla tai pääättelemällä (4 p.).



7) Tarvitset impedanssisovituksen mikrofonin, jonka  $Z = 10 \text{ k}\Omega$ , ja vahvistimen  $1 \text{ k}\Omega$  sisäänmenon välille. Mikrofonin sähkömotorinen voima olisi kyllä riittävä, jos vahvistimen sisäänmeno olisi sovitettu. Mikrofonimuuntajaa ei ole, mutta on laadukollinen vastuksia, kondensaattoreita, transistoreja, taskulampun paristoja yms. tarpeellista pikkutavaraa. Miten ratkaisit pulman? Piirrä kytkentä ja mitoita se likimääräisesti (3 p.).

8) Rasti ruutuun oikeiden vaihtoehtojen kohdalle (4 p.):

- sinimuotoiseen signaaliin, jonka taajuus on  $f = 2 \text{ kHz}$  jännite  $U = 4 \text{ V}$  hh (huipusta huippuun), aiheuttaa huomattavaa säröä (yli 10 %) seuraava kytkentä (sisäänmeno vasemmalla, ulostulo oikealla):



- Signaalin taajuutta voidaan muuttaa yhteenlaskevalla sekoituksella aiheuttamatta säröä modulaatiolle, kun lähetelaji on

a) A2 b) F3 c) A3H d) A3J e) A3

- Taajuuden kolminkertaistusta voidaan käyttää aiheuttamatta modulaatiosäröä, kun signaalin lähetelaji on

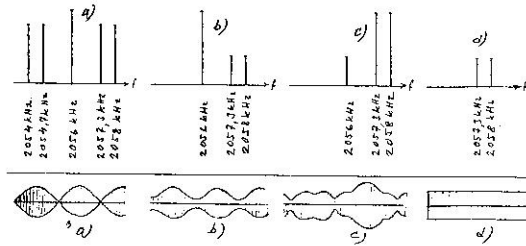
a) A2 b) F3 c) A3H d) A3J e) A3

- Taajuus voidaan puolittaa kiikkua (flip-flop) käyttäen aiheuttamatta modulaatiosäröä, kun signaalin lähetelaji on

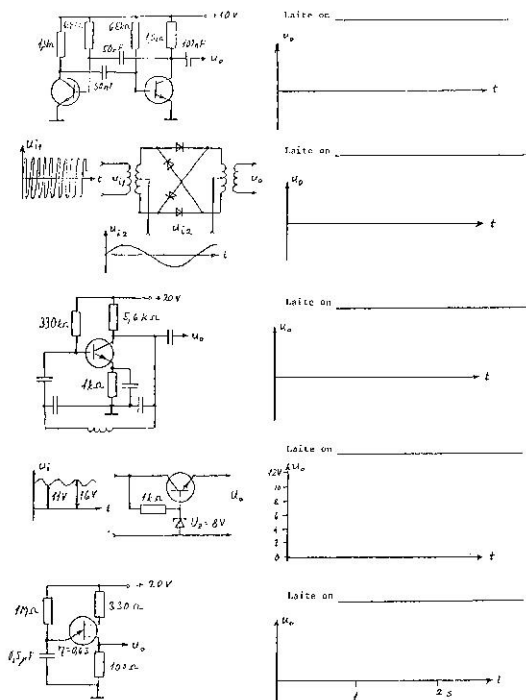
a) A2 b) F3 c) A3H d) A3J e) A3

9) Lähetintä moduloidaan signaalilla, joka koostuu kahdesta pientaajuudesta, 1300 ja 2000 Hz, joiden amplitudi on sama. Lähettimen kantaaltotaajuus on 2056 kHz. Lähetin toimii ensin lähetelajilla A3H, jolloin kokonaismodulaatiosyvyys on 80 %. Sen jälkeen lähetelajiksi valitaan A3J, kajoamatta moduloivaan signaaliin. Vastaa rastilla ruudukkoon (6 p.):

- Mikä allaolevista on em. A3J-lähetteen spektri?
- Mikä alinna olevista oskilloskooppikuvista saataisiin tällöin lähettimen ulostulosta?
- Mikä allaolevista on em. A3H-lähetteen spektri?
- Mikä oskilloskooppikuva kuuluu tälle lähetteelle?



10) Ilmoita, mitä ovat seuraavat laitteet ja piirrä niiden ulostulojännitteen käyrämuodon aikadiagrammit (5 p.).

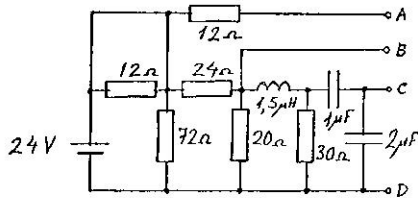


## Sähkötekniikka

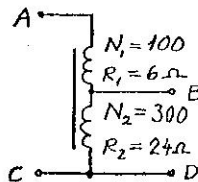
**Huom.** Pelkkää vastausta ei hyväksytä laskutehtävän ratkaisuksi; vastauksen perusteluna on oltava suoritettu laskutoimitus tai muu selvitys, miten tulokseen on päästy. — Laskutehtävissä on varattu tilaa vastauksen laskemiseen; mikäli tila ei riitä, ovat sivujen kääntöpuoletkin käytettävissä. — Piirieleментit oletetaan häviöttömiksi (lukuunottamatta tietysti vastuksia), ellei tehtävässä nimenomaisesti toisin mainita. — Tehtävistä saatavat maksimipistemäärät on merkitty näkyviin.

1) Merkitse rastilla oikeat vaihtoehdot ruudukkoon (5 p.):

- Kaikilla eristeaineilla on suuri
    - a) ominaisresistanssi b) ominaisjohtavuus
    - c) dielektrisyvyysvakio d) permeabiliteetti
    - e) taitekerroin f) ominaispaino
  - Sähköä hyvin johtavia aineita ovat
    - a) villa b) bensiini c) elohopea d) rikki e) nikkeli
    - f) typpi
  - Elektrolyyttejä ovat
    - a) merivesi b) etyylialkoholi c) etikka d) happi
    - e) elohopea f) muuntajaöljy
  - Kondensaattoreissa, joiden kapasitanssi on hyvin suuri niiden mekaanisiin mittoihin verrattuna voi olla eristeenä
    - a) alumiinioksidia b) galliumarsenidia c) porsliinia
    - d) bariumtitanaattia e) tantaalioksidia f) kiillettä
  - Muuntajalevyllä pitää olla suuri
    - a) sähköjohtokyky b) hystereesilukku c) permeabiliteetti
    - d) remanenssivu e) kyllästymisvuontiheys f) poikkipinta
- 2) Laske jännitteet a)  $U_{AD}$  b)  $U_{BD}$  c)  $U_{CD}$  d)  $U_{BC}$  oheisessa kytkennässä (4 p.).



3) Laske oheisesta säästömuuntajasta, jonka käämien kierrosluvut ja niiden resistanssit on merkitty kuvaan, seuraavat jännitteet (4 p.):  
Laske  $U_{BD}$ , kun a)  $U_{AC} = 30$  V tasajännite  
b)  $U_{AC} = 30$  V vaihtojännite,  $f$  hyvin suuri.

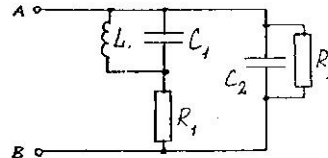


RS 4/77

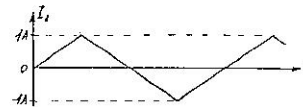
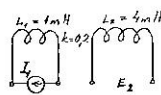
4) Piirrä viereiselle tyhjälle sivulle E- ja I-levyistä kootun verkkomuuntajan rakenne halkileikkauksena ja E-levyjen sakaroiden poikkileikkauksena, kun sekä ensiö että toisiö muodostuvat kumpikin yhdestä käämistä. Kiinnitä huomiota erityisesti muuntajan eri osien keskinäisiin mittasuhteisiin (4 p.).

5) Laske oheisessa piirissä syntyvä lämpöteho  $P_T$ , kun  $U_{AB}$  on

- a) 120 V tasajännite
  - b) 127 V vaihtojännite,  $f = 50$  Hz,
- kun  $L = 1$  H,  $C_1 = 10132$  nF,  
 $C_2 = 5$  μF,  $R_1 = 100$  ja  $R_2 = 200$  . (4 p.).



6) Käämissä 1 (kuva alla) kulkeva virta on esitetty aikadiagrammina. Kuvatus sahanteräaallon taaajuus on 2 kHz. Laske käämiin 2 indusoitunut sähkömotorinen voima  $E_2$  (3 p.).



7) a) Esitä alla kuvatus sarjakytkenän impedanssin laskeminen graafisesti. Piirrä osoitinkuvio alla olevaan tyhjiin tilaan (3 p.).

b) Merkitse osoitinkuvioon tehokertoimen kulma  
c) Merkitse kuvioon häviökulma



8) Yliviivaa väärät vaihtoehdot (3 p.):

- Jos lyijyakusta vähenee neste haihtumisen tai ylilatauksen vuoksi, on akkuun lisättävä
  - a) tislattua vettä b) väkevöityä rikkihappoa
  - c) valmista akkuliuosta d) lyijymönjää
- Akku voitaisiin tilapäisesti korvata
  - a) suurella kuivapariistolla, jolla on sama jännite
  - b) suurella elektrolyyttikondensaattorilla
  - c) vaihtovirtageneraattorilla, jolla on sama jännite
  - d) akunvarauslaitteella
- Vaikka akku antaa kohtuullisella purkausvirralla käytännöllisesti katsoen saman sähkömäärän kuin siihen on varattukin, havaitaan kuitenkin, että saatu energia on vain n. 70 % varaukseen käytetystä energiasta. Tämä on
  - a) mahdotonta b) seuraus akunvarauslaitteen latausvirran rajoituksesta
  - c) merkki akun itsepurkauksesta d) seuraus elektrolyytin haihtumisesta.

9) Kolmivaihemoottorin arvokilpeen on leimattu käyttöjännitteeksi 380/220 V. Moottori on asianmukaisesti kytketty toimimaan 220/127 V kolmivaiheverkossa, ja siihen on kytketty mekaaninen kuormitus, joka ottaa 4 kW tehon. Moottorin verkosta ottama teho on 5 kVA ja  $\cos \phi = 0,81$  (induktiivinen). (3 p.)

a) Laske yhden vaihekäämin virta I moottorissa.  
b) Päätele moottorin kytkentä.

c) Laske moottorissa syntyvä lämpöteho  $P_h$ .

10) Yliviivaa väärät vaihtoehdot (3 p.):

— Moottoria syöttävän asianmukaisen sähköverkon kaksi johdinta vaihdetaan keskenään. Moottorin pyörimissuunta muuttuu, jos moottori on

a) sarjamoottori, b) rinnakkaismoottori, c) kes-  
tomagneettistaattorilla varustettu tasavirta-  
moottori, d) kolmivaihemoottori

— Sarjamoottorin pyörimisnopeutta voidaan sää-  
tää muuttamalla

a) taajuutta  
b) kuormitusta  
c) syöttöjännitettä

— Tahtimoottorin (synkronimoottorin) pyöri-  
misnopeutta voidaan säätää kohtuullisissa  
rajoissa muuttamalla

a) taajuutta  
b) kuormitusta  
c) syöttöjännitettä

□

## Scheveningen Radion laivatelex

1.6.1977 alkaen ovat seuraavat taajuusyhdistel-  
mät voimassa Scheveningen Radion telexhaku-  
systemissä. Kaikki taajuudet ovat keskitaajuuksia.

| lähetin  | pch     | laiva   |
|----------|---------|---------|
| pch 52   | 4351,5  | 4172,0  |
| pch 95   | 4250,0  | 4178,0  |
| pch 53   | 6496,5  | 6258,5  |
| pch 96   | 6404,0  | 6268,5  |
| pch 54   | 8713,0  | 8352,0  |
| pch 4    | 8654,4  | 8298,1  |
| pch 55   | 13077,0 | 12497,0 |
| pch 5    | 12768,0 | 12521,5 |
| pch 56   | 17217,5 | 16680,5 |
| pch 92   | 17007,2 | 16698,0 |
| pch 98   | 22324,5 | 22226,0 |
| kanava h | 1919,5  | 1972,5  |

Lähettimet pch 52, 53, 54, 55 ja 56 sekä kanava  
h ovat ainoastaan telex käytössä, sensijaan muut  
lähettimet ovat sekä a-l että telex käytössä kuten  
tähänkin asti. (Info Jonny/OIEE)

## Onnittelemme

### 60 vuotta

Insinööri, radiosähköttäjä Pentti Ilmari Hurme,  
synt. 20.9.1917 Viipurissa. II lk. kansainvälinen  
radiosähköttäjän tutkinto 28.3.1941 ja josta al-  
kaen SR:n jäsen. 18.6.1965 hän suoritti Santa  
Monica City College:ssä "Associate electronics en-  
gineer" tutkinnon. Hän on toiminut radiosähköttä-  
jänä laivoissa Korsö, Patria, Pallas, Aallotar ja  
Arcturus sekä vuosina 1947—48 Helsingin radiossa.  
1960 hän muutti Los Angelesiin Californiaan.

### 50 vuotta

Radiosähköttäjä Teuvo Kalevi Miettinen, synt.  
2.9.1927 Helsingissä. II lk. kansainvälinen radio-  
sähköttäjän tutkinto 28.4.1951. SR:n jäsen  
28.4.51—31.12.71 sekä uudelleen 1.1.77 alkaen.  
Toiminut radiosähköttäjänä laivoissa Imatra, Al-  
cor, Sirius, White Rose, Ragni, Aallotar ja Atalaya  
sekä Hankoradiossa, Helsingin radiossa ja Helsingin  
ilmailuviestiasemalla.

Liikennetarkastaja Leevi Palvo, synt. 15.9.1927  
Salmassa. II lk. kansainvälinen radiosähköttäjän  
tutkinto 30.3.1950 ja I lk. 10.4.1958. SR:n jäsen  
30.3.50 alkaen. Toiminut radiosähköttäjänä lai-  
voissa Eero, Tornator ja Arabella sekä Helsingin ra-  
diossa 1957—73 jonka jälkeen liikennetarkastajana  
PLH:ssa.

### Merimieskirkoilla henkilövaihdoksia

Kesän myötä on Rotterdamin merimieskirkon  
henkilökunta vaihtunut.

Asemanhoitajaksi valittiin pastori Yrjö Verkko-  
ranta Kuopiosta, missä hän toimi Tuomiokapitulin  
notaarina. Emännäksi Rotterdamiin siirtyy talous-  
opettaja Liisa Lehtinen Helsingistä ja asistentin  
toimeen nuorisonohjaaja Ari Lindqvist Savitaipa-  
leelta.

Rouenin Pohjoismaisen Merimieskirkon ase-  
manhoitajaksi siirtyy pastori Kaj Engström Rot-  
terdamin kirkolta.

Lontoon kirkon uudeksi emännäksi valittiin ko-  
titalousteknikko Sirpa Lehtimäki Säkylästä.



## KASVAVA STTK

Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliiton STTK:n jäsenmäärä kipuaa vielä tämän vuoden puolella 100 000 paremmalle puolelle.

Keskusliiton jäsenmäärää on kasvattanut kuluneena vuonna Suomen Radiosähköttäjäliitto, josta keväällä tuli keskusliiton 12. jäsenjärjestö.

STTK:n keskeisenä tavoitteena on koota kaikki tekniset toimihenkilöt saman keskusjärjestön alaisuuteen. Tässä toimintaa vielä riittääkin, sillä kolmannes teknisistä toimihenkilöistä on järjestäytymättä.

### Kuka päättää STTK:ssa

Keskusliiton säännöt ovat peräisin vuodelta 1975. Näiden sääntöjen perusteella kaikki jäsenliitot saavat edustajansa hallintoelimiin ja pienempien liittojen turvaksi on luotu sääntömääräinen vähemmistösuoja.

Sääntöjen mukaan keskusliiton tarkoituksena on erityisesti jäsenliittojensa keskuselimenä valvoa teknisten toimihenkilöiden ja virkamiesryhmien etuja työ- ja virkasuhteissa.

On huomattava, että säännöt korostavat jäsenliittojen itsenäisyyttä omalla alallaan. Niinpä sopimustoiminnan osalta todetaan, että jäsenjärjestöt hoitavat itsenäisesti itseään koskevat ja keskenään sopimalla yhteiset työ- ja virkaehtosopimukset sekä työ- ja virkariitojen selvittelyt.

Ylintä päätäntävaltaa käyttää keskusjärjestössä joka kolmas vuosi kokoontuva liittokokous. Liittokokouksen välillä ylintä päätäntävaltaa käyttää 40-jäsenen liittovaltuusto, jossa jokaisella jäsenjärjestöllä on oma edustajansa. Käytännön toimintaa hoitaa 20-jäsenen liittohallitus ja sen työvaliokunta. Puheenjohtajan lisäksi on keskusliitolla kolme varapuheenjohtajaa, joista yksi on valittu yksityiseltä sektorilta, yksi valtion sektorilta ja yksi kunnan sektorilta.



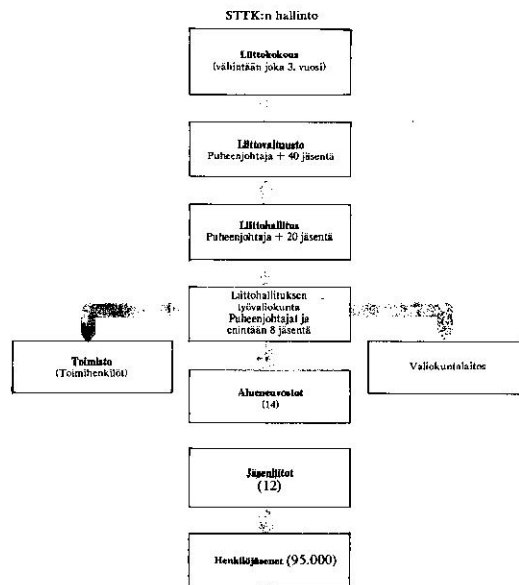
STTK:n toimisto sijaitsee Pohjoisranta 4:ssä, Helsingissä. Keskusliiton puhelinvaihe on 625 871.

RS 4/77

### Yhteistoimintaa alueellisella tasolla

Jäsenliittojen alueellista yhteistoimintaa varten on perustettu alueorganisaatio. Yhteydenpitoelimenä toimivat kullakin 14 alueella eri jäsenliittojen edustajista muodostetut alueneuvostot ja aluetoimikunnat.

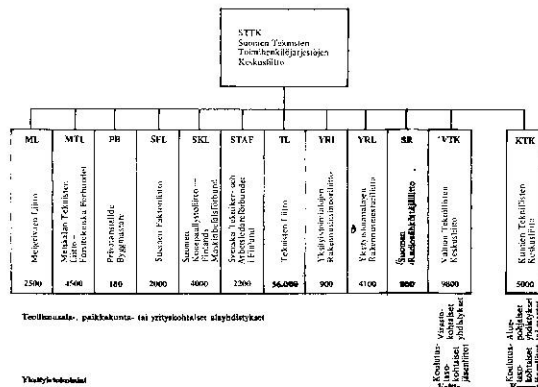
Aluetoimikunnan tarkoituksena on STTK:n liittohallituksen ohjeiden mukaisesti ylläpitää yhteyksiä jäsenjärjestöjen välillä alueellisella tasolla ja työskennellä toiminta-alueen stt-laisten toimihenkilöiden ja virkamiesten yhteishengen ja yhteistyön kehittämiseksi. Tarkoituksena on myös ylläpitää yhteyttä STTK:n periaateohjelman kanssa samansuuntaisesti toimivien palkansaajajärjestöjen samalla alueella toimivien yhdistysten, osastojen ja jäsenten kanssa.



STTK:n organisaatio. Ylintä päätäntävaltaa käyttää joka kolmas vuosi kokoontuva liittokokous.



15



STTK:ssa on tällä hetkellä 12 jäsenliittoa. Uusin niistä on Suomen Radiosähköttäjäliitto.

## Jäsenedut

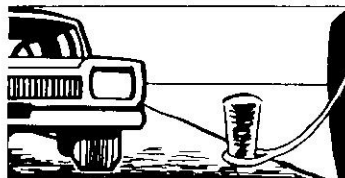
STTK:n ja sen jäsenliittojen kautta koituu stklaisille lukuisia etuja. Tärkeintä on tietysti jäsenkunnan työehtojen valvominen.

Työehtojen parantamisen lisäksi keskusliitto pyrkii jäsenistön sosiaali- ja oikeusturvan kehittämiseen ja vaikutusmahdollisuuksien lisäämiseen sekä työmarkkina- ja yhteiskunnallisen tietouden kartuttamiseen ja ammattitaidon kohottamiseen.

Keskusliiton tuoreimmat kannanotot selviävät STTK-lehdestä, joka lähetetään jokaiselle jäsenelle.

Teknisten Jäsenpalvelun kautta jäsenkunta voi hankkia mm. teknillisen alan kirjallisuutta, Teboilin luottokortin sekä vakuutusyhtiö Sampon kanssa solmitun vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen. STTK on myös solminut yhteistyösopimuksen SKOP:n ja Säästöpankkiliiton kanssa. Tämän seurauksena jäsenet voivat saada asuntoluottoja sekä lyhytaikaisia luottoja, säästöpankeista. □

# VUOKRAA AUTO ERIKOIS- LIIKKEESTÄ



Vuokraamot satamapaikkakunnilla:

|              |                          |                      |
|--------------|--------------------------|----------------------|
| HAMINA       | Villenkatu 6 A           | 952-42 170           |
| HELSINKI 17  | Mariankatu 24            | 90-661 151           |
| KEMI         | Hellantinkatu 8, Tornio  | 980-41 834           |
| KOKKOLA      | Torpantie 15             | 968-12 291           |
| KOTKA        | Kirkkokatu 8             | 952-15 511 ja 14 545 |
| NAANTALI     | Maskuntie, Lietsala      | 921-757 021          |
| OULU         | Mallastie 5              | 981-344 914          |
| PORI         | Eteläpuisto 14           | 939-45 789           |
| RAAHE        | Kujatie 21 ja            | 982-37 790           |
|              | Ouluntien Esso           | 982-37 766           |
| RAUMA        | Kukkiskatu 1 A           | 938-12 396           |
| TORNIO       | Hellantinkatu 8          | 980-41 834           |
| TURKU        | Area, Yliopistokatu 24 C | 921-331 253          |
|              | Esso, Läntinenkatu 1     | 921-19 440           |
| UUSIKAUPUNKI | Kalaranta                | 922-51 336           |
| VAASA        | Kirkkopuistikko 10       | 961-245 420          |

myös sisämaassa — lähes 40 toimistoa Suomessa.

**europcar**  
rent a car



**scandinavia**  
autovuokraamot

## WHISKY TANGO


 Courier des marins  
Seamen's Mail

Kuuden rahalistan mittaisessa odotuksessa San Franciscon lahdella riitti aikaa myös tutustumiseen paikalliseen rannikkoradioasemaan. Tuttavalliset suhteet San Francisco radio, KPH:n kanssa alkoivat jo ennen friscoon tuloa. Asema sai telexyhteyden meidän alukseemme vaivatta tapeltuaan ensin pitkään jonkin hankalan mukavuuslippua käyttävän aluksen kanssa. Kun kph:n sähköttäjä tämän myös kertoi, niin juttu luisahti helposti hieman pidemmäksi. Tulen kertoneeksi seuranneeni laivatelexsin käyntiin lähtöä rannikkoasemalta käsin ja kutsu vieraila asemalla tuli näin pyytämättä.

Makuupaikasta miltei friscon rannassa sekä heikoista keleistä kotimaahan johtuen yhteytemme kotimaahan toimi linkkien kautta menneitä privaattisanomia lukuunottamatta KPH:n kautta. Vastaanotin ja lähetin olivat jatkuvasti 6 mc:llä. Aamulla noustessa lähettimen anodit päälle ja niin saattoi yön aikana varustamon KPH:lle lähettämä viesti ilmestyä telexiin jo aamukahvia juodessa. Yhteys meiltä maihin päin syntyi helposti varalähettimellä 500:lla.

KPH sijaitsee Point Reyesin kansallisessa luonnonpuistossa ja monenlaista villieläintä asustelee sen naapureina. Lähimmät ihmisnaapurit työskentelevät läheisellä coast guardin rannikkoasemalla. Ainoa yhteys omaa autoa lukuunottamatta on keran viikossa RCA:n pääpaikalta friscosta lähtevä "service truck". Katsoimme kuitenkin oman auton joustavammaksi ja pari viikkoa tulon jälkeen asiasta kiinnostunut perämies kaverina ajoimme kauniin maaseudun halki noin 40 mailin matkan asemalle.

Itse asemarakennuksessa sijaitsee paitsi perinteellinen rannikkoradioasema, myös merenkulun satelliittiliikenteen maa-asema, joita on kolme kappaletta Yhdysvalloissa. RCA uskoo satelliittiliikenteeseen ja sen myös näkee. Kaksikerroksisen asemarakennuksen ylempi kerros on kuin tieteiselokuvasta ja jatkokurssia käymätön saa vain ihmetellä, että onpas hienoja vimpaimia ja oskilloskooppeja sekä mittareita sen näköisenä niinkuin muka asiasta jotain tajuaisi.

Alakerrassa oli jo sen sijaan huomattavasti paremmin kotonaan. Asema toimii voittoperiaatteella ja parempia liiketoimia varmasti on kuin rannikkoradioaseman perustaminen. Niinpä laitteisiin ei rahaa ole sijoitettu vuosikymmeniin. Aseman historia muistuttaa Keimolaa siinä että asema on alunperin toiminut kiinteän liikenteen asemana ja sen vaihdessa siirtynyt vähitellen kokonaan siirtyvän

meriliikenteen asemaksi. Nyt on kiinteän liikenteen ajasta muistona rombit, joista päätevastukset poistamalla on saatu paremmin merelle sopivia suuntia sekä vastaanottimia, joilla koettujen hyvien ominaisuuksiensa lisäksi on kokoa saman verran kuin laivan päälähtetimellä.

"Jos olet ollut rannikkoasemalla, et usko miten täällä telexliikenne hoidetaan. Vastaanotin on eri huoneessa kuin tor-laite ja kirjoitin ja sähköttäjä joutuu juoksemaan edestakaisin kahden huoneen väliä." Näin kertoi erään yhteyden aikana KPH:n sähköttäjä ja näinhän asia todella oli. Siellä kiinteän liikenteen panelissa oli yksi vastaanottimista siirretty laivatelexkäyttöön. Vierellä oli kuitenkin upouusi ITT:n snurra, joka oli juuri otettu käyttöön. Telexille siirryttäessä otettiin avainnuus pois joltain sähkötyslähetimeltä ja käynnistettiin toinen lähetin tilalle kuuden minuutin viivästyksellä. Tämä operaatio suoritettiin samassa huoneessa kuin vastaanottimet.

Tätä luettaessa tilanne on jo muuttunut, kun laivatelexin siirtyminen parillisille jaksoille on pakottanut aseman hankkimaan uusia vastaanottimia. Maaliskuun lopulla uusia vastaanottimia oli vasta pari kappaletta, molemmat ITT:n valmistamia, joka hieman hymyilytti, onhan ITT:llä kilpaileva asema KFS friscon eteläpuolella. Toinen ITT oli käytössä kutsualueen haravoinnissa, tyyppiä jossa viimeiset kiloherzit saadaan jatkuvaaateisenä. Näppärästi operaattori poimi laivan toisensa jälkeen sen avulla.

Varsinainen työjuhta vastaanottimena oli samlainen Collins, joka Keimolassakin on soittanut, että mainoslauseelle "Collins kestää isältä pojalle" olisi hyvät katteet. Pelkästään sähkötysläikennettä harjoittavalle asemalle se iästään huolimatta onkin edelleen hyvin käyttökelpoinen.

Koko sähkötysläikenne hoidetaan yhdessä pienessä huoneessa, jossa 500 khz:n pisteen lisäksi pystyy viitisen sähköttäjää hoitamaan lyhytaalto-liikennettä. "Useimmat asemalla vierailleet euroopalaiset ovat hämmästyneet" oli eräs ennen vierailua saamistani etukäteistiedoista ja hämmästytti-hän se, onhan KPH:sekin vilkas että tehokas asema.

Laivatelex on asemalle "vain tullut" RCA:ei siitä ole pahemmin innostunut. Tässä vaiheessa toiminnassa oli yksi Philipsin tor-laite ja Siemensin kirjoitin, joita ei voinut yhdistää suoraan telexverkkoon. Pitempi nauha meni tosin vain minuutin viivästyksellä viereisen koneen kautta perille sitämukaa



kun sitä laivatelexsin koneesta tuli, mutta suora keskustelu siis ei käynyt päinsä. Tämähän tosin säästää liikennemaksuja kun lähetellään valmiita nauhoja.

Tähän on kuitenkin tulossa muutoksia osaksi uusien taajuusjärjestelyjen sekä osaksi liikenteen vilkastumisen myötä ja tilanne tänään lienee jo aivan toinen.

Samasta huoneesta pääsi myös numerolevyä pyörittämällä yhteyteen satelliitin kautta telexillä laivoihin. Näytenäytetydet eivät tosin aivan vakuuttavia olleet, jos Royal Viking Sea ehkä olikin sata-massa, ainakin porauslautan olisi luullut olevan paikallaan, mutta vasta atlantin puolella olevaan laivaan yhteys myös syntyi. Alle kymmenen sekunnin mittaisena koeysteys ei maksanut mitään, muuten taaloja olisikin alkanut mennä hyvää vauhtia, onhan satelliittiyhteys ainakin vielä tavat-toman kallis.

Aika vierähti asemalla nopeasti, ikävä kyllä sal-malavalolaitteen unohtuminen esti valokuvien oton. Tyynenmeren suomalaisalusten terveiset sen-sijaan menivät perille ja KPH:n sähköttäjät puo-lestaan kiittivät pohjoismaalaisia yleensä ja suo-malaisia erityisesti hyvästä liikennöinnistä.

Hyvää seilausta ja 12630:llä tavataan varttia yli.  
esko (nyt whisky foxtrot)

#### Laivatoimipaikat

- 16.5 Ahtiainen Liisahelena — Kotkaniemi
- 12.5 Boström Berth — Gunilla
- 16.5 Ekman Guy — Juno
- 9.5 Fagerström Ulf — Sanny
- 16.5 Heinonen Jorma — Taifun
- 12.5 Hämäläinen Tapani — Taurus
- 19.4 Härkönen Matti — Clio
- 16.5 Kari Matti — Tiira
- 12.5 Karlsson Bertil — Viking 2
- 12.5 Kemppe Heikki — Finn fellow
- 4.5 Lindgren Stig — Bore I
- 12.5 Makkonen Olavi — Enskeri
- 11.5 Myller Reijo — Arkadia
- 18.5 Poijärvi Arvi — Aallotar
- 15.5 Pöttjer Elmar — Finlandia
- 16.5 Rothberg Rune — Viking 2
- 10.3 Saario Mikko — Michael
- 12.5 Tuominen Juha — Pamela
- 12.5 Tuominen Virpi — Fennia OGQR
- 20.4 Ytterström Seppo — Hebe
- 20.5 Blomqvist Pentti — Finn hawk
- 18.5 Elomaa Pentti — Finnwood
- 12.5 Huuhtanen Leo — Hesperus
- 22.5 Jaurto Eino — Bore Star
- 28.4 Kaukoranta Pentti — Kiisla
- 16.5 Kropsu Timo — Tebonia
- 25.5 Kettunen Raimo — Finnmaster
- 15.5 Lusa Mikko — Alca
- 24.5 Naala Simo — Pegny
- 16.5 Narkia Mikko — Bore Nord
- 12.5 Pätynen Asser — Hesperia
- 12.5 Soini Harri — Attu
- 20.5 Shroff Maneck — Nestefox
- 24.5 Aaltonen Seppo — Paola
- 23.5 Alanne Risto — Oihonna
- 29.5 Hannula Vilho — Bore X
- 7.6 Heikkinen Erkki — Altano
- 2.6 Heinonen Anne — Finnbuilder
- 3.6 Helin Riitta — Mistral
- 3.6 Helminen Erkki — Baltic
- 30.5 Holmberg Stig — Finnclipper
- 20.5 Hotanen Gun-Lis — Viking 5
- 6.6 Hänninen Ari — Corona
- 23.5 Jansson Dick — Kapella
- 3.6 Jouppila Tapio — Finlandia
- 27.5 Immonen Kalevi — Finlandia
- 6.6 Kiihamäki Pertti — Titania
- 31.5 Kivimäki Pertti — Finnreel
- 30.5 Kotkavaara Reijo — Kauko
- 18.5 Kukkonen Ossi — Polar Express
- 23.5 Könönen Arja — Valkeakoski
- 25.5 Luoma Hannu — Doris
- 26.5 Moilanen Esko — Palva
- 10.6 Nousiainen Taneli — Fennia OGQR
- 30.5 Nurminen Arto — Lunni
- 31.5 Piessa Juhani — Finnjet
- 25.5 Salomaa Pertti — Finn pine
- 4.6 Saukkonen Martti — Finn oak
- 1.6 Suomalainen Ville — Finn fellow
- 25.5 Tompuri Jouko — Finn-Amer
- 10.6 Tuominen Virpi — Arcturus
- 1.6 Westerholm Nils — Tellholm
- 7.6 Virolainen Pentti — Aallotar
- 25.5 Vuorio Urho — Primero
- 25.5 Väänänen Reino — Argo
- 1.6 Åberg Erik — Atlanta
- 31.5 Ängeslevä Mauri — Puhos
- 4.6 Asunta Pekka — Tebostar
- 16.6 Berg Sven — Gregersö
- 21.6 Brännäs Marit — Hebe
- 27.6 Dahl Helena — Frances
- 8.6 Ekberg Veikko — Fennia OGRJ
- 21.6 Halonen Arto — Finnjet
- 15.6 Helminen Erkki — Castor
- 29.6 Häkkinen Jyrki — Virgo
- 10.6 Hänninen Antero — Finn hansa
- 9.6 Itkonen Raimo — Sotka
- 29.6 Jungell Karl-Johan — Bore Star
- 27.6 Jyvä Veikko — Orion
- 14.6 Jänkälä Pertti — Tebonia
- 21.6 Kaan Pertti — Finn hansa
- 8.7 Karhu Aarno — Bore X
- 16.6 Karjalainen Olavi — Arkadia
- 20.6 Kelkka Heikki — Sirocco
- 5.7 Kopakkala Oiva — Finny
- 6.6 Kytömaa Jorma — Winha



5.7 Kärnä Kaisa — Kara  
 23.6 Laine Seppo — Katrina  
 14.6 Lindholm Britta — Baltic  
 30.6 Luoto Seppo — Levante  
 12.5 Mattinen Pekka — Wellamo  
 28.6 Moilanen Martti — Hesperia  
 23.6 Munter Seppo — Viking 4  
 5.7 Moilanen Mikko — Lita  
 7.6 Mäkinen Kalevi — Finntrader  
 6.6 Pennanen Harri — Tuira  
 30.6 Pesonen Jyrki — Inha  
 1.7 Pietilä Leo — Bore XI  
 20.6 Poutanen Risto — Olau Finn  
 27.6 Rasinkoski Aulis — Malmvik  
 9.6 Rimpiläinen Veijo — Iniö  
 27.5 Reiman Martti — Someri  
 17.5 Räsänen Tapio — Finn hansa  
 14.6 Salomaa Erkki — Ilmatar  
 8.6 Salonen Veli-Pekka — Viking 6  
 17.6 Savolainen Pertti — Tervi  
 1.6 Sundberg Seppo — Aurora  
 29.6 Suomalainen Ville — Finn fellow  
 13.6 Säkkinen Jouko — Kiisla  
 6.7 Toropainen Hannu — Taurus  
 22.6 Tyrväinen Maunu — Hektos  
 17.6 Uoti Juha — Koiteli  
 10.6 Uotila Pekka — Alppila  
 9.6 Uotinen Olli — Rautaruukki  
 11.6 Vainio Jyrki — Outokumpu  
 26.6 Wikberg Tor-Leif — Alca  
 11.7 Aartia Matti — Finlandia  
 4.7 Bergqvist Outi — Matai  
 11.7 Björkholm Birgitta — Eira  
 8.7 Brännäs Marit — Hesperus  
 26.6 Haapanen Hannu — Winha  
 15.7 Hartikainen Pentti — Pampero  
 24.7 Heino Esko — Tiiskeri  
 10.7 Ikonen Ulla — Finnmaster  
 7.7 Kauhaneen Viljo — Malmvik  
 29.6. Kettunen Matti — Tyysterniemi  
 29.6 Kiihamäki Pertti — Rheia  
 25.7 Kinnunen Arvo — Juno  
 25.7 Korhonen Martti — Finnreel  
 15.7 Kouvo Heimo — Hans Gutzeit  
 29.6 Kytömaa Jorma — Wiiri  
 11.7 Laaksonen Martti — Nestegas  
 7.7 Laine Eero — Hebe  
 14.7 Lapela Terttu — Finntrader  
 6.7. Lehti Sulo — Finlandia  
 7.7 Lemmetty Hilpas — Sotka  
 20.7 Lind Harri — Levante  
 4.7 Marjoniemi Pentti — Finnpine  
 22.7. Markoff Aimo — Primero  
 15.7 Nevaste Heikki — Aallotar  
 17.7 Nürminen Arto — Tiira  
 7.7 Paakkari Esko — Lapponia  
 29.7 Pekonen Maj-Britt — Finneagle  
 4.7 Roos Jorma — Valkeakoski  
 26.7 Saarenkylä Jouni — Finnarrow

RS 4/77

15.7 Salminen Tuula — Clio  
 11.7 Salonen Veli-Pekka — Viking 1  
 15.7 Salonen Veli-Pekka — Tebostar  
 21.7 Sihvonen Juha — Polaris  
 8.7 Suokas Valto — Finn fellow  
 8.7 Särkkä Pertti — Lunni  
 15.7 Vainio Jyrki — Kuortanes

## SR:n kesäpäivät

SR:n kesäpäivät pidettiin 3-5.8.1977 Punkaharjulla Kultakiven lomakylässä n. 40 kilometriä Savonlinnasta. Paikka oli ihanteellinen sekä maise-  
 man että varsinkin ilman kannalta, sillä päivien ai-  
 kana vallitsi varsinainen helle ja asiaankuuluva sa-  
 dekuurokin tuli yöllä ja kesti vain n. 20 min.  
 Osanottajia oli 63 joista 50 aikuista ja 13 lasta.  
 Päivät kuluivat keskustelun, uinnin, auringonoton  
 ym. merkeissä. Ensimmäinen ilta oli saunailta ja  
 toisena iltana harrastettiin soutua ja makkaran-  
 syöntiä. Soutukilpailun voitti jäänmurtajamiesten  
 rautainen joukkue joka näytti että kulkee se vene  
 avovedessäkin. Yleinen käsitys tuntui olevan että  
 näistä päivistä pitää tulla traditio.



"Vakavaa" pohdintaa luonnon helmassa.



Ilmeet olivat iloiset vielä lähtöpäivänäkin.

## SR:n toimintaa ja tiedotuksia

Hallituksen kokouksia on pidetty kesäkuun 14 ja 22 päivinä

### Uusia radiosähköttäjiä

Liiton jäseniksi on hyväksytty 20.6. Jyri Topi Juhani Häkkinen jäsennumerolla 1445 ja Riitta Hannele Rantala jäsennumerolla 1446 sekä 25.7. Esa Tapani Ihalainen jäsennumerolla 1447 ja Päivi Hilja Helinä Mäkilä jäsennumerolla 1448.

### Keskusliiton valiokunnat

SR:n liittyessä STTK:n jäseneksi sovittiin siitä, että liitto saa edustajansa järjestöpoliittiseen-, palkka- ja sopimuspoliittiseen- sekä kansainvälisten asiain valiokuntaan.

Liittohallitus on nimennyt em. valiokuntiin edustajat seuraavasti: järjestöpoliittinen valiokunta jäsen Karjalainen ja varajäsen Toivanen, palkka- ja sopimuspoliittinen valiokunta jäsen Sihvonen ja varajäsen Karjalainen, kansainvälisten asiain valiokunta jäsen Heikkinen ja varajäsen Österlund.

### Vaijerilossien meriturvallisuus

Merenkulkijajärjestöt ovat yhteisesti antaneet 6.6. julkisuuteen otsikkoasiasta seuraavansisällöisen tiedotteen:

Liikenneministeriön päätökset, jotka koskevat nk. vaijerilossien meriturvallisuutta, eivät tyydytä merenkulkijajärjestöjä. Merenkulkijajärjestöjen yhteistyöelin MYTE vastusti jo vuonna 1973 vaijerilossien käyttöönottoa Bergö:ssä Tie- ja vesirakennuslaitoksen Vaasan piirissä, koska järjestöt katsovat, ettei lossin miehitys täyttänyt meriturvallisuuden vähimmäisvaatimuksia. Silloiset neuvottelut vaijerilossien käyttöön otosta TVH:n edustajien kanssa eivät johtaneet järjestöjä tyydyttäviin tuloksiin, mutta Bergön lossi aloitti kuitenkin liikenteensä.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen Turun piirissä on jo kauan ollut valmisteilla suunnitelmia vaijerilossien käyttöönotosta, mm. Nauvon ja Korppoon välisellä osuudella. Lautta kulkee Suomen vilkasliikenteisimpiin kuuluvan laivaväylän poikki. Koska lossin vaijeri häiritsee suurten säiliöalusten kulkua liikenneministeriö on poikkeuksellisesti päättänyt, että lossi voi kulkea vapaana lauttana ilman vaijeria. Tämä merkitsee, että alus on käsiteltävä tavallisena aluksena kaikissa suhteissa. Liikenneministeriö on kuitenkin merenkulkuhallituksen myötävaikutuksella vastoin nykyistä päällystöasetusta lähentynyt alentamaan meriturvallisuuden vähimmäisvaatimuksia. Konemestari poistettiin kokonaan ja päällikön pätevyys alennettiin yliperä-

mieskirjasta kuljettajakirjaan. Kokonaismiehitystä on vähennetty neljästä kahteen.

Myte-järjestöt vastustavat jyrkästi meriturvallisuuden alentamista ja vaativat, että lossi-alus, joka kulkee ilman vaijeria miehitetään samalla tavalla kuin muut matkustaja-alukset, joihin lautta-aluksia tulee verrata.

Myte-järjestöt vaativat, että sekä merenkulkuhallituksen että tie- ja vesirakennushallituksen tulee neuvotella vastaisuudessa merenkulkijajärjestöjen kanssa, ennenkuin merenkulun turvallisuutta koskevia määräyksiä muutetaan.

### Merimiesveroseminaari

Verohallitus järjesti 24-26.5 m/s Bore Starilla merimiesveroseminaarin. Seminaarissa selostettiin merimiesverotukseen liittyviä asioita. Myös merimiesverotoimikunnan työsuunnitelmaa selostettiin.

Seminaariin osallistui liiton edustajana Bo Långholm.

### Pääjohtaja O. Saloila eläkkeelle

Posti- ja lennätinhallituksen pääjohtaja Oiva Saloila siirtyi eläkkeelle 17.6. Liitto lähetti hänelle hänen viimeisenä työpäivänään tervehdys-sähkeen.

### Ahvenanmaan "Myte"

Ahvenanmaalle on perustettu työntekijäjärjestöjen paikallinen yhteistyöelin, jonka työnimeksi on otettu (SÅS) Sjöfolkets Åländska Samarbetsorgan. Yhteistyöelimen tarkoituksena on toimia paikallisella tasolla ja Myten alaisuudessa.

SR:a edustaa näissä yhteistyökokouksissa radiosähköttäjä Harry Blomqvist ja hänen varamiehenään on radiosähköttäjä Karl-Erik Eriksson.

### Jm Voiman modernisointi

Jäänmurtaja Voima on tarkoitus uudistaa siten, ettei vanhasta laivasta jäisi jäljelle, muutamia yksityiskohtia lukuunottamatta, muuta kuin runko. Kansirakenteet ja hytit tulevat periaatteessa noudattamaan jm Urhon linjaa. Hyttitiloista ja miehituksesta on käyty neuvotteluja MKH:n kanssa. Uudistamistyö on tarkoitus suorittaa ajalla 1.4.78-31.1.79.

### Koulutus

Liiton edustajat neuvottelivat 19.7. liiton toimistossa Rauman merenkulkuopiston yliopettaja Jokisen kanssa. Tilaisuus oli erittäin antoisa puolin ja toisin. Sovittiin mm. siitä, että tästä lähtien tullaan opettajien kanssa pitämään tiivistä yhteyttä sekä yhteisten palaverien että myös muissa merkeissä.

Jokiselta saadun tiedon mukaan on syksyllä alkayalle radiosähköttäjäloukalle 114 hakijaa. Loukalle otetaan korkeintaan 24 oppilasta. □

## SR:s verksamhet och meddelanden

Styrelsemöten har hållits den 14 och 22 juni.

### Centralförbundet

Då SR anslöt sig till FTFC kom man överens om att SR får sin representant med i FTFC:s förbundspolitiska uskott, löne- och avtalspolitiska uskott samt i det internationella uskottet.

SR:s styrelse har nominerat följande representeranter för de olika uskotten: förbundspolitiska: A. Karjalainen, suppleant I. Toivonen, löne- och avtalspolitiska: S. Sihvonen, suppleant A. Karjalainen, internationella: E. Heikkinen, suppleant B. Österlund.

### Sjömansskatteseminarium

Skattestyrelsen anordnade den 24-26.5. på m/s Bore Star ett sjömansskatteseminarium. Vid seminariet behandlades frågor rörande sjömansskatten. Även sjömansskattekommitténs arbetsplan var uppe till behandling. SR representerades av Bo Långholm.

### Generaldirektör Oiva Saloila pensionerad

Post-ochtelegrafstyrelsens generaldirektör Oiva Saloila avgick med pension den 17.6. Förbundet sände honom ett hälsningstelegram på hans sista arbetsdag.

### Ålands "Sjösam"

På Åland har grundats ett lokalt samarbetsorgan vars arbetsnamn är (SÅS) Sjöfolkets Ålandska Samarbetsorgan. Samarbetsorganets uppgift är att verka på det lokala planet och underställa Sjösam.

SR representeras vid detta organs möten av radiotelegrafist Harry Blomqvist, suppleant radiotelegrafist Karl-Erik Eriksson.

### Isbrytaren Voimas modernisering

Isbrytaren Voima kommer att moderniseras sålunda, att det av det gamla fartyget kommer att återstå endast skrovet. Däcksbyggnaderna och hytterna kommer i princip att följa isbrytaren Voimas modell. Med Sjöfartsstyrelsen har underhandlingar förts om hyttutrymmena och bemanningen. Moderniseringen skall utföras under tiden 1.4.1978-31.1.1979.

RS 4/77

## Utbildningen

Förbundets representeranter underhandlade den 19.7. på förbundets kontor med överlärare Reima Jokinen från Raumo Sjöfartsinstitut. Man kom överens om att härnäst hålla regelbunden kontakt med lärarna i form av gemensamma möten minst en gång per termin. Enligt Jokinen har 114 sökanden anmält sig till höstens radiotelegrafistklass. 24 elever antages.

## Patricia/OIDR

Kauppalaivastomme suurin (luokassaan, tosin muiden siskojensa kanssa) ja kaunein (nimeltään) luovutettiin omistajalleen Gustav Pauligille 5. huktikuuta Sevillassa. Henry Nielsenin hoidossa alkoi seuraavana päivänä ensimmäinen matka, joka oli putkikuorman vienti Tarantosta Karachiin. Toivottavasti tätä luettaessa tuo matka on jo päätynyt.

Lady Patricia on viimeinen Henry Nielsenille tilatuista 35000 dwt bulkilaivoista ja toiseksi viimeinen koko Sevillan uudisrakennusohjelmasta. Pikkusisko, 5000 dwt pienempi M/S Puhos jäi enää odottelemaan lähtöään telakan varustelulaituriin.

Henkilökunnan tilat ovat perässä neljässä keroksessa, komentosilta viides. Pääkannen tasalla asuu sähkömies ja miehistö. Sieltä löytyy myös voimisteluhuone välineineen. Pupalla on keittiö, messi/päivähuoneet sekä talouspäällikön ja ali-päällystön asuintilat. Venekannella asuvat perämiehet ja konemestarit. Molemmat saunat ovat myös venekannella. Kapteenin kannella on päällikön lisäksi konepäällikön ja radiosähköttäjän asuintilat sekä radiohytti. Kaikki muut hytit ovat yksioitja, paitsi päällikön, konepäällikön, yliperämiehen, I mestarin ja radiosähköttäjän, joilla on erillinen makuuhytti.

Radiosähköttäjän asuinhytti on paapuurin puolella konepäällikön naapurina. Päivähytti on kooltaan noin 4 x 2,5 metriä ja verholla eristettävä makuuhytti — lähes puolitoista metriä leveine vuoteineen — noin 3x2 metriä. Päivähytin kalustoon kuuluu kolmen hengen sohva, nojatuoli, kirjahyllykaapisto, kirjoituspöytä tuoleineen sekä pari pikkupöytää. Istuimien verhoilu on kangasta eli onneksi on luovuttu näistä hiostavista keinopäällyksistä. Mielestäni asuintilajärjestely on erinomainen. Tilaa on juuri sopivasti ja se on osattu käyttää hyvin. Mahtuu mukavasti puolenkymmentä henkeä kylään. Hytti on valoisa ja meluton.

Radiohytti on asuinhytin vieressä, käytävän toisella puolella, keskilaivassa. Kooltaan vajaan kymmenen neliötä. Jos on asuinhytti valoisa ja hiljainen, on työmaa täysi vastakohta. Se nyt kovin

➡

haittaa, että ikkunoiden edessä on savupiippu pimentämässä. Mutta tämä meteli. Alakerrassa jyrisee jääilmakone. Vaikka kylläkin sen ääni saadaan helposti kuulumattomiin: käynnistetään radiohytin katolla olevat konehuoneen tuulettimek. Ne ja varsinkin tämä, jonka tuuletuskanava kulkee radiohytin läpi, peittävät alleen useammankin ilmastointikoneen äänen. Ja varalle jää vielä radiohytin takaseinässä oleva tuuletin. Oman lisänsä antaa myös peltikatto, joka ajon aikana tuo mieleen armeijan vanhat tiskikoneet. Olisikohan ajatusta ottaa R/O laivaan jo koeajovaiheessa, jotta tämmöiset rakentamisesta johtuvat tärinät ja kolinat havaittaisiin ajoissa ja saataisiin mahdollisesti poistetuiksi.

Näistä tuulettimista. Hieman harmillisesti niitä on rakennettu kaikille kansille siten, ettei peräläivästä oikein tahdo löytyä hiljasta oleskelutilaa.

Takaisin töihin. Jos lähdetään siitä, että konttorityöt tehdään radiohytissä, ovat edellytykset hyvät. On iso kirjoituspöytä, jossa viisi laatikkoa (mikähän lie innoittanut espanjalaiset luomaan systeemin, että aina on avattava ensin ylin laatikko, ennenkuin alempia saa auki. Vastaavasti suljettaessa on ylin laatikko oltava aukivedetty.) Lisäksi neljä laatikkoinen peltinen arkistokaappi. Sekä ennen kaikkea tämmöinen 30-40 cm leveä 12 lokeroinen muovihyllykkö, jonka voi kiinnittää seinään muutamalla ruuvilla. Lokerot ovat vinosti pystyssä, joten säilytettävä varmasti pysyy. Laskukoneena on digitaalinäyttöinen sähkötietokone. Varmaankin erinomainen. Kunhan löytäisi kammen, mistä sitä veivataan.

Radiolaitteet on valmistanut ruotsalainen ITT yhtymään kuuluva Standard Radio & Telefon Ab. Tosin asennustyö on espanjalaisten. Lähetin on automaattiviritteinen ST 1610A. Kaikki muut laitteet on kasattu konsolipöytään (kuva löytyy lehden kannessa olevasta mainoksesta). Päävastaanotin on digitaalinäyttöinen Mackey Marine ja varavastaanotin Draken RR-1. Vastaanottimista lisäksi uutuu, ainakin minulle, komentosillalla oleva 2182kHz spottivastaanotin. Laitteessa on vaimennussysteemi (mute), eräänlainen squelch, että se saadaan auki tällä puhetaajuuksien hälytysmerkillä. Näin ei vahtiperämiehen tarvitse kuunnella kaikkia 2182:n kalajuttuja ja konsertteja, vaan ainoastaan hätätilanteet.

Miksei muuten autoalarmeista voida tehdä sellaisia, että ne saisi vahtiaikoina muutetuksi tavallisiksi 500kHz vastaanottimeksi. Että se ottaisi myös A1 lähetykset. Vapautuisi toinen vastaanottimista lyhytaaltokäyttöön. Kaksi lyhytaaltovastaanotinta alkaa olla jo minimi, ainakin täällä cross-trade hommissa.

Onnekseni ennen telakalta lähtöämme kävi ruotsalainen tehtaan edustaja tarkastamassa asennukset ja korjaamassa virheelliset viritykset. Niinpä tähän mennessä kaikki on toiminut moitteetta. Kuu-

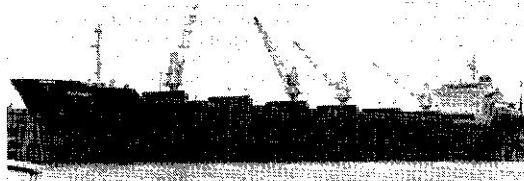
lin kyllä varoituksia, että kuumassa ja kosteassa ilmastossa saattaa tulla toimintahäiriöitä. Kuitenkaan vielä 35 asteen lämpötila ei aiheuttanut mitään vikoja. Jos elektroniikka on arka lämmölle ja kosteudelle, niin miksei radiohyttiin voitaisi asentaa omaa erillistä ilmastointia. Huonohan se on, jos radioyhteydet katkeavat ilmastoinnin toimimattomuuteen.

Vastaanotinantenneja on kaksi: keulamastossa oleva piiska, ns duplex antenni ja perässä oleva 8 metrin vaijeri. Kumma kyllä, piiska-antenni on matalilla taajuuksilla parempi kuin vaijeri. Vaijeri taas voittaa piiskan lyhytaalloilla. Alkuun vaijerilla ei kuullut mistään paljon mitään, mutta kun avasin sisäänvientikytkentärasian ja tyhjensin sen vedestä ja kuivasin, parani kuuluvuus huomattavasti. Veden antennirasiaan johti vaijerin päällä ollut muovisukka, jonka suuaukko oli korkeammalla, kuin rasia. Jäi vähän vaivaamaan, miksei antennia oltu kytketty suoraan vesijohtoverkkoon.

Lähetinantenneja on myös kaksi. Molemmat samanlaisia. Ns L-vaijereita, mitoiltaan 19+8 metriä. Tämä ylhäällä menevä vaakasuora osa on tupla-vaijeri eli kaksi lankaa kulkee samansuuntaisina noin puolen metrin päässä toisistaan. Lähtevät jouklukuudesta peräänpäin toinen savupiipun oikealle, toinen vasemmalle puolelle. Tai oikeastaan kulkevat melkein savupiipun päällä. Siksi epäeristimet vaatisivatkin puhdistuksen kerran, pari kuussa. Öljyinen noki on aika sitkeässä kiinni ja yhden antennin perusteellinen puhdistus kestää parisen tuntia. Lähinnä siksi, että eristimet ovat tällaista hankalaa mallia, joissa on poikittain pyöreitä levyjä niin lähekkäin, ettei sormet mahdu väleihin. Lisäksi muovin säänkestävyys näyttää olevan huono. Antennivaijerista valunut ruoste on jo nyt syönyt muutaman eristimen pinnan puhki.

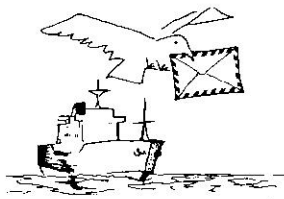
Varaosavalikoima on suomalaisten määräysten mukainen. Tekniikan kehityksen myötä näyttää varaosien tarve jatkuvasti vähenevän. Kun sulakkeiden ja lamppujen lisäksi on enää vain pari putkea.

Verrattuna vanhempiin laiva-asemiin, on radioliikenteen hoitaminen muuttunut aika tavalla. Enää ei tarvitse laitteille jutella mukavia, eikä taputella milloin lempeällä, milloin ankarammalla kädellä (kengällä). Ei tarvitse tiirailla vastaanottimen asteikkolasia ja arvailla, minkähän tussiviivan alta mikäkin asema tällä kertaa kuuluu. Nyt senkuin lautoo luvut luukkuihin ja painaa napista, niin kaikki on valmista. Vaikka toisaalta. Vieläkin on tiedettävä, mistä napista painaa.





## POSTILAATIKKO



Tällä palstalla julkaistaan lukijoiden kirjeitä ja kysymyksiä. Lähettäkää kirjoitukset osoitteella Radiosähköttäjälehti, PL 104, 00151 H:ki 15.

### Ossi Kukkosalle

Ennenkuin tulen lopullisesti pilkutetuksi Siperiaan, niin kaiken kohtuuden nimessä muutama kommentti hyökkäyksesi johdosta (RS 3/77) ainakin siksi, ettei nykyinen liikenteen opetus tulisi asiattomasti mustamaalatuksi.

Teet, kuten valitettavasti eräät muutkin opetusta repostelleet sen vakavan virheen, että asettuessasi tuomariksi kuuntelet vain syyttäjiä. Syytetty on ilman muuta syyppää, eli jos jälkipuheita tulee, niin opettajan vika. Toinen kummallinen seikka SR:n taholta — minulle ei annettu etukäteen tietoa kirjoituksesi.

Jollet, OB Ossi Kukkonen, satu tietämään, niin liikenteen opettajia oli viime kakkosluokalla kaksi (2). Minä osaltani jätin HF-puolen pääosin kollegani harteille. Sinun lienee turhaa haukkua toistakaan puuta, kun otetaan huomioon ne vaikeudet, joista nimenomaisesti edellisessä kirjoituksessani OIEI:n liikenteestä kerroin. Liekö käsitetty!?

Erittäin vakava on syytöksesi opetuksen jarrutuksesta, mutta kun tässä yhteydessä kertoilet kummallisia pilkkujuttujasi, niin siinäpä putosi peti altasi. Voin vain arvailla, mistä tietosi ”pilkkujen tutkimisesta” voisi olla peräisin. Ehkäpä siitä, että viime lukuvuonna jouduttiin sanalaskenta ottamaan uusiksi muuttuneiden määräysten ja tulkintajuttujen vuoksi.

Pance muutenkin hämmästyttämään vaatimuksesi suurpiirteisyydestä ohjesääntöopetuksessa. Puhut ohjesäännösten opetuksesta aivankuin et olisi ikänäsi muuta tehnytään. Vaikka olen joskus vähäiseltä osaltani ollut mukana säännöstöjen ja radioliikenteen kehittämisessä, kohtaan jatkuvasti vaikeuksia sopivien taustatietojen ja riittävän keskeisen oppiaineen antamisessa.

Tutkin SR:n matrikkeliä 1920-70, ja kun en sieltä nimeäsi löytänyt, arvelen, ettet liene joutunut tekemisiin esimerkiksi radio-ohjesäännön, Geneve 1959, kanssa. Sitä pidettiin aikoinaan saavutuksena, mutta jos verrataan uusinta laitosta siihen, on kehitys ollut joka suhteessa valtava. Pelkästään opetettavien asioiden lisääntyne määrä vaatisi opetusaikaa lisättäväksi, puhumattakaan eräistä muista tekijöistä, joista osin jäljempänä.

Tietänet sentään aktiivisähköttäjänä ettei Siirtävän meriliikenteen voimassaolevasta käsikirjasta olla saatu suomenkielistä laitosta. Vaikka kenties

pidätkin oppilaiden englanninkielen taitoa täydellisenä, on kielivaikeuksista täällä hieman toinen käsitys. Uskon, ettei ko. oppilaiden englanninkielen opettaja pahastu, vaikka tässä kerron hänellekin tulleen ohjesääntötekstin kanssa päänvaivaa — kuten on tullut itsellenikin. Olisihan tekstin oltava pätevää, vaikkei Pl:n ”lopullista” olekaan käytettävissä. Sinä olet kuitenkin sitä mieltä, ettei tekstin kanssa tarkkaa, kunhan hänessä on! Ja kääntelee sitä ken tahansa!

Lisäksi muutama kenties maininnan arvoinen asia: kohtalaiset liikenteelliset muutokset sekä HF:n ”murroskausi” juuri viime keuhäisellä luokalla. Ne teettivät lisätyötä ja aiheuttivat kiirettä.

Kaksivuotisessa koulutuksessa on eräs vaikeus teorian kannalta. Kesällä unohtettuja asioita on pakko kerrata. Jos Sinä luulet sen tapahtuvan siten, että luokalle ilmoitetaan ”nyt kertaatte ne asiat, jotka olette unohtaneet”, niin vääräpä on käsityksesi. Kyllä keskeiset asiat on tutkittava ja tutkitaan opettajan johdolla. Samalla voidaan tiedon tasoa syventää ja ennenkaikkea varmistua siitä, että asiat **on todella opittu**. OK, kertaukseen kului aikaa, ja kun opettajana sitten, pakon edessä, tein ohjeesi mukaan, eli ”opetettava oleellisin ja annettava oppilaiden itse ottaa selvää lopuista”, niin eivätpä oppilaat keskimäärin tyydyttävästi oppineet ja moittivat siitä opettajaa aivan aiheellisesti.

Jos lukisit vielä ajatuksella edellisen kirjoitukseni kohdan, jossa puhun oppilaiden ”raakilevaiheesta”, niin voisit kenties saada sellaisenkin käsityksen, ettei parhaamisesta ole kysymys. Olisi tavattoman hyvä, mikäli oppilas ja vieläpä valmistunut sähköttäjäkkin tuntisivat kykyjensä ja tietojensa rajallisuuden pyrkien niitä kehittämään. Tämä on muuten otettu tulevan, keskiasteen kolnluudistukseen liittyvän rs-koulutuksen erääksi asenteelliseksi tavoitteeksi. Aina löytyy kuitenkin oppilaita, jotka sopeutuvat toisia huonommin opetukseen. Myös opettaja ”sopeutuu” eräisiin oppilaisiin huonommin kuin toisiin. Huonosti sopeutuva oppilas näkee asiat läpi mustien lasien — ja tässä sitä ollaan. Olen kyllä sitä mieltä, ettei opetukseen vaikuttavien ongelma- ja haittatekijöiden poistamiseen ole meillä opistotasolla annettu keinoja. Ja mitä jälkipuheisiin yleensä tulee — aina niitä on esiintynyt, muttei melua ole tähän asti sentään pidetty RS:n palstoilla.

→

Ihminen se lienee opettajakin. Jos opettaja nykyisin heittäytyy tarkaksi ja vaativaksi, hyi hitto! Opettajan niskaan kaadetaan sitäpaitsi lokaa niin työnantajan kuin yhteiskunnankin taholta. Opettajan pitäisi olla kuin Sampo: ei mitään kuluta mutta kaiken jauhaa. Ja vaikka kuinka jauhaisikin, niin kiitosta harvoin kuulee. Eivät em. piirit esitä julkisuudessa vaatimuksia: opettajien palkkausta parannettava — opettajien saatava jatkuvasti pätevää lisäkoulutusta ja "sapattivuosi" ammatillisen koulutuksen täydentämiseksi — opettajille opintomatkoi-koja — opettajien ja oppilaiden terveydenhuoltoa jne. parannettava- ym. ym. Nyt tehdään huomattavia ylityntimääriä, jopa 50 % opetusvelvollisuudesta ja ylikin, (alennuksella). Se rasittaa, eikä mihinkään ehdi syventyä. Pedagogiseen pätevyymiseen ei ole ollut edes mahdollisuutta. Siitä huolimatta yritetään, ja kuten kerrot, erittäin huonolla menestyksellä (?).

Tulokset puhukoot liikenteen osalta puolestaan. Mehän koulutamme pl:n tutkintoa varten, eli minkäänlaista jossittelua ei pääse tapahtumaan. Näytät siis luulevan, että kun oppilaille kertoo tärkeimpien artiklojen numerot, niin siitä vaan koeksiin ja läpi. Tietämättömyyden rintaani on syvin! Minun on turha näiltä pohjilta ryhtyä yksityiskohtaisesti kertoilemaan, miten pykälätekstiä on pakko vatvota ja raskasta sen on niin oppilaille kuin opettajillekin. Pykälätekstin opettamiseen löytyy toki käteviäkin "sapluunoita", mutta olisivat julmetun suuritöisiä, valitettavasti. Eihän se mitään modernia ole, että välillä luetaan ja välillä lauletaan. Kuitenkin kaikenkin. Jollei liikenteen tukvaa teoriapohjaa ole — mille rakentaa? Kysyn vain. Ja tuloksista puheellen. Saat ne Rauman opistosta ja voit samalla tutkia myös useamman vuoden ajalta.

Sanon Sinulle aivan samalla tavalla kuin joskus oppilaille — en välitä siitä, mitä selkäni takana puhutaan, pääasia on, että hyviä ammattimiehiä (ja naisia) syntyy. Kysele siis Sinäkin tuloksia koikeista ja ennenkaikkea kysäiseppä virkaveljiltäsi, osaavatko nämä nykyiset operaattorit jotakin ja ovatko he osoittautuneet kehityskykyisiksi. Minun käsitykseni eri tietolähteisiin nojautuen on se, että uudet GC-operaattorit ovat yleensä pärjänneet hyvin, eikä se ole varmasti pelkästään minun vikani tai ansioni.

Jäänmurtajaharjoittelun eräänä tarkoituksena on toimia myös vaihtelua antavana piristysruiskeena, jolloin oppilas saa käytännön tehtävissä todentuntuista harjoitusta oppimilleen asioille ja oppii myös uusia asioita. Tiesit kai sen, ettei liikenteen opetus loppunut jm-harjoitteluun, eli monet asiat tulevat vielä tämänkin jälkeen?

Mielihyvin on aivan harjoitteluprosessin alusta asti voitu todeta, että oppilaat ovat olleet **innostuneita** harjoitteluun, jolloin tuloksiakin on saavu-

tettu. Kun ohjesäännöt ja tekniikan aapiset olivat huomattavasti ohkaisempia kuin nyt, olisi meistä yhden lukuvuoden oppilaista tuntenut mainitsemasi puolitoista vuotta aivan liialliselta tuhlaukselta ilman jäänmurtajiakin. Innostus oli niin valtaisa, että myöhään illallakin jäätiin tuntien jälkeen jähkailemaan päivän tapahtumista. Oletkin aivan oikeassa siinä, että opetuksessani on todella mätää — se on innostuksen puute. Samaa valittavat useimmat opettajat. Innostunut oppilas saattaa oppia puolessa vuodessa saman, minkä toinen vain voi kahdessa. Valitettavasti sellaista analyysiä ei helpossa muodossa löydy, jolla tätä voitaisiin oppilasvalinnoissa mitata.

Jos oppilaat kuitenkin OHMZ:ssa oppivat, kuten kerrot, jopa viikossa enemmän, kuin mitä minä opetan kahdessa vuodessa, niin sehän on vallan hieno saavutus. Siirrettäköön koulutus liikenteen osalta mitä pikimmin jäänmurtajille! En vain tiedä, mitä SR:n pomot sanovat, kun liikennemiehiä syntyi, joka viikko. Sen voin Sinulle kuitenkin luottamuksella kertoa, että radiosähkötystaso jm-harjoittelun aikana yleensä tippuu — kiinnitä erityisesti siihen huomiota, kun ensimmäiset oppilaat saapuvat.

OIEI-terveisin  
Timo Kiiski

PS. Katson koulutusasioista kirjoittelun osaltani RS:n palstoilla päättäneeksi. Huhupuheiden sijasta tarvittaisiin nyt tietoa koulutuksesta (vrt. Reima Jokisen kirjoitus 3/77) ja tietoa saa esim. koulutuspaikalla. Muuten pysytään tunnepitoisessa ja henkilökohtaisuuksiin menevässä miekanpistikirjoituksessa, joka hyödyttää vain koulutuksemme vastustajia. Koulutus on liian arvokas asia pelkästään henkilökohtaisten intressien hyödyntämiseen. ■

### • Radiosähköttäjien koulutuksesta

Kesäkuun äänenkannattajamme antaa numeraalista tietoa Raumalta keväällä valmistuneista uusista sähköttäjistä. 41:stä pitemmän kaksivuotisen kurssin opiskelijoista läpäisi loppukokeet 17 noviiisia, joten reputusprosentti oli 58,5 %. Näiden kahden rinnakkaisluokan oppilaista kuulemani mukaan kaikki kahta lukuunottamatta oli ylioppilaspohjaisia. Ehtoja sai tekniikassa 17 = 41,46 %, sähkötyksessä 13 = 31,71 % ja liikenteessä 5 = 12,20 %. Samanaikaisella 4 kk:n työllisyyskurssin järjestetyllä täydennyskurssilla tentittiin vain sähkötekniikka ja elektrotekniikka, GC:n sai 10:stä yhdeksän eli 90 %.

Juuri täydennyskurssin käyneenä, jo aiemmin tiedon kuilun kokeneena "putkenpaistajana" numerot peloittavat. Missä vika? Kun aikanaan Ammattien Edistämislaitoksella sertifikaatti saatiin, oli minulla kurssitovereita 38, ja me kaikki läpäisimme kerralla. Kahdeksan suoritti ekan luo-

kan. Ylioppilaspohjaisia oli yksi, 6-7 lk käyneitä 3. Kuitenkin kaikki olivat saaneet eri aselajeissa sotilasradiosähkötäjän koulutuksen.

Opettajisto oli PLH:n insinööriä, joka hoiti opetustointia viran ohessa. Koulutusvälineet olivat alkeelliset, ei ollut laivalähettämiä, laboratoriorikalusto oli alkeellista. Labrat tehtiin kahtena 20-hengen ryhmänä toinen toisen olkapäähän yli kurkien. Wheatstonen silta oli meille tekniikan huippu. Komponenttietoa ei jaettu, joihinkin retmasarjoihin tutustuin ensi kertaa vasta nyt keväällä.

Nykyinen tieto uusiutuu tilastojen mukaan viisivuotiskausittain. Puolijohteet, transistorit, tyristorit, painetut- ja mikropiirit ovat tulleet kuvioihin peruskoulutukseni jälkeen. Itse tiedostin aukot osaamisessa jo matkan varrella. Futurologiset enusteet ammatin kehitykseltä pitävät paikkansa ja ammattikuntamme on vakavasti asennoituttava tekniisiin uusiin haasteisiin ennenkuin ammattikuntamme muiden toimesta vieläpä lakisääteistä sysätään syrjään. Satelliittikommunikointi on ihan lähivuosisien todellisuutta ja siihen mennessä meistä on oma-aloitteisesti mieluummin kuin pakosta kehityttävä elektronikka-alan monitoimimiehiä, jolle minkään alan vekottimen käyttö ja huolto ei ole ongelma.

Telectronic Officer Juhani Tikkanen on parissa viime numerossa antanut vihjeitä, mitä jatkokursseille aikovan tulee ottaa ennakkoon huomioon. Yhdyn häneen, kokemuksesta.

- 1) ennakkoon kertaa aritmetiikka, algebra, trigonometria.
- 2) osta kunnon laskin ja ennakkoon opettele sen käyttö.
- 3) osta elektronikan kokeilusarja, itselläni EE 2050, siitä on hyötyä koko rahan edestä.
- 4) osta ennakkoon oppikirjoja sähkö- ja radiotekniikasta. Juhani kirjoihin lisäyksenä: Simo Törö "Vian etsintä ja radion korjaus".

Kirja loppuunmyyty, saatavana kirjastoista. Toivottavasti AKH:n ja Rauman Merenkulkupiston teletekniikan opettajakunnan palkkauskysymykset tulevat kuntoon, sillä ammattikuntamme täydennyskoulutus on turvattava.

Kevään teknisten aineiden loppukokeiden laatija ja PLH:n puolesta ammattikunnan tason valvoja on ystävällisesti antanut jäsenistön äänenkannattajan välityksellä luvan julkaista kokeiden kysymykset. Testaa tietämyksesi taso. Älä pelästy, eivät ne kysymykset mahdottomia ole, mielestäni ylipäänsä mielekkäitäkin, jos kriteeriona pidetään keskivertotutkintoa kansainvälisellä tasolla. Usean muun maan vaatimustaso on jo korkeammalla, kun ATK-tekniikka on kytketty kuvioihin. Ihan helpoja kysymyksiä joukossa löytyy, ja vaikeisiin kysymyksiin saa oppia Raumalla 4 kk:n aikana tehokkaasti.

Tulevat kurssit ovat työllisyyskursseja, jolloin se on selvä sosiaalinen etu siihen asti, kun työnantaja

havaitsee edun koituvan myös varustamolle pienentyneinä kustannuksina huoltopuolella, ja alkaa maksaa kurssiajalta ainakin puolta palkkaa. Päiväraha 51/37 mk/koulupäivä verovapaana on lisäkannustimena varsin varteensotettava kiihoke tietoa janoavalle. TIETO kuitenkin on motivaati-ona tärkeimmällä sijalla.

**Matti Valta**

## Tiedonmurusia

Paikan päällä käyneille ei näissä tiedoissa ole mitään uutta, mutta ehkäpä joillekin muille niistä saattaisi olla hyötyä:

**Australia:** ota selville ennen saapumista kaikkien kameroiden, radioiden, televisioiden, kellojen (!) yms laitteiden merkit ja sarjanumerot. Ne on merkittävä tullilistalle samoin kuin a.o. esineiden arvo AS, noin 10 \$ tarkuudella. Ainoastaan paikalliset listat kelpaavat ja jollei laivalla sellaisia ole, on ensimmäisessä satamassa hieman kirjoitustöitä, mutta se riittääkin sitten koko ajaksi minkä laiva Australiassa viipyy. Erilliset henkilökortit on myös, valokuvaaja tulee maista; näitä kortteja ei kuitenkaan ole tarkoitettu maihinmenokorteiksi vaan ne pidetään laivalla ja jos joku karkaa tai jää muuten saapumatta laivalle niin kortti luovutetaan Immigration'ille.

**Indonesia:** tulo- ja tulliselvitys noudattelee tavanomaisia linjoja, kuitenkin siirryttäessä satamasta toiseen on tehtävä uudet tullilistat, ainakin eri osavaltioiden välillä. Sikeliä ei kuitenkaan saa avata vaikka joku niin väittäisikin. On viisainta säästää ensimmäisestä tullilistasta yksi kopio, eihän kukaan kuitenkaan muista mitä sille on kirjoittanut! Henkilökohtaiset aseet (!) saa pitää hytissä kunhan ne on ilmoitettu. Maihinmenokortit ovat erikseen joka satamassa, täytetään laivalla (=kipinä) ja palautettava ennen lähtöä.

**Kanada:** tullisäännöksistä ei erityistä mainittavaa, noudattelee tavanomaisia linjoja. Maihinmenokortteja ei ole. Coast Guard'in sähkeliikenteessä osoitteisiin kuten EDDY POINT TRAFFIC, FUNDY TRAFFIC, ECAREG CANADA jotka ovat täysin maksutonta kuten AMVER, voi sähkössä sanaluvun asemesta käyttää lyhennettä NC (tarkoittanee Not Counted). Maista tulevilla vastaavissa sanomissa esiintyy sama lyhenne joten ei pidä hämmästyä.

Itsestään selvää lienee, että passit/rokotustodistukset ovat kerättyinä joka paikassa, monesti on tarpeen tehdä erillinen lista josta ilmenee tärkeimpien rokotusten (isorokko/kolera/keltakuume) voimassaoloaika, tämä varsinkin trooppisen alueen maissa. Lisäksi on tietysti leegio paikallisia säännöksiä. Mikäli laivalla ei jo ole, niin suosittelen hankittavaksi kirjan "GUIDE TO PORT ENTRY" toim. Colin L. Pielow, julkaisija Shipping Guides Ltd. Siitä löytyy varsin perusteelliset tiedot



jokseenkin jokaisesta maailman vähänkin merkit-  
tävästä satamasta. USA:ssa kävijöiden kannattaa  
hankkia kirjanen "Worldwide Marine Weather  
Broadcasts", siinä on samat tiedot kuin muissakin  
vastaavissa opuksissa mutta, ainakin allekirjoit-  
taneen mielestä, selväpiirteisemmin esitettynä.

73's Pnen/OGYB

### Runar v. Zansenin sightseeing OHX:ssä

Idea sai alkunsa kun eräänä toukokuun iltana  
kävimme visiitillä Runarin luona Ylistaron kunnal-  
liskodissa. Sateli hiljalleen tihkusadetta. Löysimme  
Runarin pienestä kolmen hengen kopista. Leveyttä  
kolmisen metriä ja pituutta sen verran että toiselle  
seinustalle sopi kaksi sänkyä peräkkäin. Keskellä  
lattiaa Runarin rullatuoli ja ikkunan edessä pieni  
pöytä, jossa Runarin vanha lyhytaaltovastaanotin  
ja pieni transistoriradio. Kahvipurkki (Runar te-  
räästää laitoksen kahvia omalla Instant-  
kahvillaan) ja tupakkavehkeet, siinä se melkein  
on Runarin elinympäristö seinällä roikkuvan ka-  
lenterin lisäksi.

Tuliaisiksi tuotu Vermouth-pullo pantiin tyynyn  
alle ja kaksi vanhaa old timeria, Vallan Matti ja  
Runar rupesivat juttusille käyrtäen yhtenäen pik-  
kusikareita ja savukkeita.

Runar kertoili valoisaan tapaansa reissuistaan.  
Toivoisin Runarin panevan vaikka sodan ajan ta-  
pahtumat muistiin ja lähettävän lehteemme. Uskon  
että muutkin lukisivat miten suomalainen kipinä  
vahtii laivalla vankeja kivääri kädessä ym pientä  
mukavaa tohinaa.

Tupakan poltosta hänellä on selkeä käsitys:  
"Jaa. Tiedän montakin vanhaa äijää jotka ovat  
kuolleet 90-vuotiaina, mutta ei ne kylläkään tupak-  
kaan kuolleet", sanoi Runar ja poltti taas yhden  
Matin tarjoaman pikkusikarin. Ilta kallistui hämä-  
rän hetkeksi.

Vanhainkodin ikkunasta avautui Ylistarolainen  
peltomaisema. Sataa tihutti. Hyppäsimme Matin  
kanssa autoon ja jätimme Runarille hyvästit. Kä-  
vimme vielä Vaasaradiossa kyläilemässä ja siinä  
yhteydessä juolahti mieleeni että voisimme kuskata  
Runarin päiväksi kyläilemään entiselle työpaikal-  
leen.

Homma lähti hyvin käyntiin ja kerättiin kymppi  
mieheen jokaiselta. Rahoilla maksettiin hakumie-  
helle je vientimiehelle autoon petroolit ja Runarille  
kevyt kenttälounas. Tähteeksi jäi muutama kym-  
ppi ja ne ojennettiin Runarille tupakkirahoiksi. Sen  
lisäksi Backmanni tarjoili puolitusinaa kupillista  
vahvaa pikakahvia.

Vaasaradion kaapista Runarille päätettiin ase-  
manhoitaja Risto Jalkasen suostumuksella ojentaa  
Radio Amateurs Handbook 1972 vuoden osa iltalukemiseksi.

Runarin haki maanantaina 11.7. Ylistarosta  
Tikkanen ja takaisin hänet vei Hankkio.

Kirjeessään minulle Runar antoi ymmärtää että  
hän ei pyydä mitään eikä paljoa tarvitsekaan. Sel-  
vennykseksi pitää kai vielä sanoa että mistään  
"köyhäinavusta" ei ole ollut kysymyskään. Olemme  
vain halunneet virkistää pitkän merellisen  
päivätyön tehnyttä vanhaa laivakipinää. Runarilta  
on maailman melskeissä viety molemmat jalat pol-  
ven alapuolelta, joten hänen omatoiminen liikku-  
misensa on melko lailla vaikeaa.

Mopollaan hän ajelee parikymmenen kilomet-  
risiä taipaleita Ylistaron kylän raitilla.

Vastoin Runarin kieltoa tekisi mieleni kuitenkin  
vähän vihjaista, että jos joltakin liikenisi, joku  
toppa Marlboroa, niin mielellään hän niitä käyrtte-  
leisi... Mutta kun hän on kieltänyt "kerjäämästä"...

No Runar, best 73 sulle vaan ja elähän ih-  
misiksi.

J.K. Raumalta Runarille kerättiin mopon vara-  
osarahaa. Keräykseen luovutettiin porukka-TV:n  
myynnistä saatu satanen ja sen lisäksi kymppi mie-  
heen. Seuraavat kirjoittivat nimensä listaan: Po-  
rukka Tv:stä stuertti Suojanen, yliperämies Vuo-  
rinen sekä kipinät: Tikkanen, Kytömaa, Nousi-  
ainen, Reiman, Uotila, Kusti Laine, Nisse Wester-  
holm, Munter, Kettunen, Helminen ja Valta sekä  
A. Helin ja Reima Jokinen. OHX:n listassa: Jal-  
kanen, Huhtanen, Backman, Hankkio, Tikkanen,  
Suikki, Holm, Kangasharju ja Aartia.

Runarin osoite:

Radiosähköttäjä Runar v. Zansen

Ylistaron kunnalliskoti

61400 Ylistaro

Juhani Tikkanen

## English section

A speech which was held 28.7.1977 by Seppo  
Sihvonen, Finnish Radio Officers Unions dele-  
gate to ITF:s 32 kongress in Dublin 21-  
29.7.1977.

Mr Chairman and fellow delegates

I would like to tell You about the problem  
which has arisen in Finland while we have been  
working in this congress.

I am refering to the resolution on Safety at  
Sea proposed by the Danish Seafarers unions  
and which is already adopted by this congress.

Unfortunately this resolution does reflect the  
actual situation in the Baltic area. Regardless of  
the opinion of seafarers, administrations seem to  
put more weight on an economy than that of sa-  
fety.

I have monday afternoon received sort of an  
emergency call from Helsinki Finland with infor-  
mation of an alarming nature. The Finnish mari-

time board authorities are about to grant exemptions to perhaps 17 passenger vessels sailing regularly between Finland and Sweden.

This is a direct result of the Swedish administrations behaviour. I quote the letter I have received from my Union dated 18th of July, addressed to the Radio Officers' Union of Finland. The letter comes from the Finnish navigational authorities.

Quote: The Finnish Board of Navigation is fully aware of the fact that there are neither radio stations nor radio officers onboard Swedish passenger liners sailing regularly between Sweden and Finland.

The Finnish Navigation Department considers that the operating conditions on this route must be the same regardless of which flag the vessel is sailing. Because of the application for exemption received from the Finnish Steamship Company the Finnish Board of Navigation has consulted with the Swedish authorities concerning the basis on which exemptions are granted by them.

During these consultations the Swedish authorities have never indicated that they would cancel the exemptions already granted by them for liner service between Finland and Sweden. Accordingly the navigation department has been contemplating to recommend exemptions for the Finnish liner vessels as well. The final decision in this matter will be made by the Council of the Board of Navigation.

I gave You this information to stress the importance of the resolution which has been adopted. It is the question of the safety of hundreds and thousands of passengers as well as seafarers travelling daily between Finland and Sweden.

This is a good example how selfishly certain shipowners are acting, through an **favourable Administrative office**, in order to get a small profit.

But I can assure You that all Finnish seafarers unions will seriously consider our next move when we return to Helsinki Finland after this congress.

May I at the same time appeal to our Swedish friends and colleagues that You put a heavy pressure on Your Maritime Board officials to get these Swedish exemptions cancelled. Because of Swedish authorities conduct has a direct impact on the safety of Finnish seafarers in the Baltic area.

I thank this congress which has adopted this resolution which has a great importance to all of us. □

## **Suomen Radiosähköttäjälitto r.y.**

Sepänkatu 13 A 1, 00150 Helsinki 15

### **Postiosoite:**

PL 104, 00151 Helsinki 15

### **Sähkeosoite:**

Radioliitto, Helsinki

### **Puhelin:**

90-635 320

Toiminnanjoht. suoraan 90-669 868

Järj. sihteeri suoraan 90-637 959

### **Postisiirtotili:**

Jäsenmaksut 7590-9, kukkamaksut 4275 43-3

### **Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:**

Alf Karjalainen

Valtatie 7, 01800 Klaukkala

Puh. 90-8794 797

### **Puheenjohtaja:**

H. Santala puh. kotiin 90-500 066

### **Varapuheenjohtaja:**

H. Kajanus

### **Hallituksen jäsenet:**

J. Hänninen, V. Jyvä, S. Sihvonen, A. Zetterberg, E. Heikkinen, I. Toivanen, B. Långholm, P. Marjakangas.

### **Hallituksen varajäsenet:**

V. Hulkkonen, K. Immonen, H. Kemppi, M. Valta, T. Jouppila, S. Rytkönen, A. Sihvo, M. Kettunen.

## **"Radiosähköttäjä"**

### **Päätoimittaja: Erkki Heikkinen**

Vanha Kaarelantie 5 B 6, 01610

Vantaa 61

puh. 90-531 087 (90-896 477)

### **Ilmoitukset: Heimo Hämäläinen**

Postilokero 8, 00811 Helsinki 81

Puh. 90-755 3513

### **Ilmoitushinnat v. 1977**

kertailmoitus

|                            |         |           |
|----------------------------|---------|-----------|
| Aukeama .....              | 1.150,- | 10 %:n    |
| Etukansi .....             | 800,-   | alennus   |
| Takakansi .....            | 750,-   | vuosi-    |
| 1/1-sivu .....             | 700,-   | ilmoituk- |
| 1/2-sivu .....             | 400,-   | sista     |
| 1/3-sivu .....             | 270,-   |           |
| 1/4-sivu .....             | 220,-   |           |
| 1/8-sivu .....             | 120,-   |           |
| Väri lisä 400,-/väri netto |         |           |

Ilmoitusten ja lehteen tarkoitetun aineiston oltava toimituksen käytettävissä 3 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä. Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä- elo-, loka- ja joulukuun 20. pv.

**Tilaushinta:** 20,- vuodelta

**Irtonumero:** 4,-



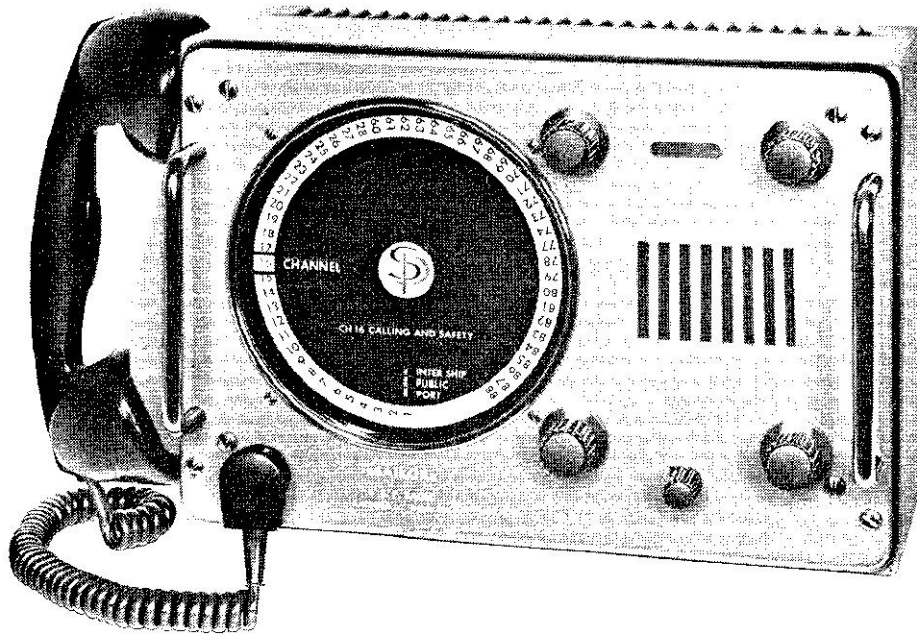
Seppo Sihvonen  
Inkiistentie Jp 2  
21290 RUSKO

Uusi, nerokas 55-kanavainen

# Sailor

RT 144 VHF-radiopuhelin

Digitaalisen synteti-  
saattorin avulla vakiona  
kaikki 55 kanavaa vain yhtä  
kidettä käyttäen.  
Mikropiiritekniikan ansiosta  
entistä luotettavampi.  
Teho 25 W.  
Veroton hinta 3.890,-



**oy HEDENGREN AB**

TELEOSASTO - LAUTTASAARENTIE 50 - 00200 HKI 20 - PUH. 670 211