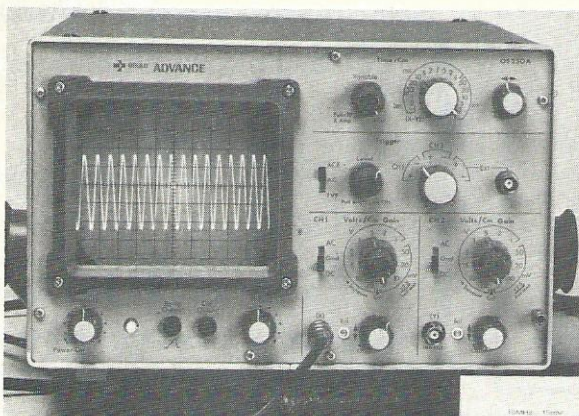
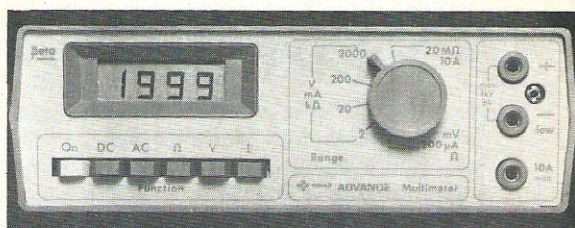


Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



Luotettava
mittalaitevarustus
kauttamme
edullisesti:

Esimerkiksi
ADVANCE-tuotteille
2 vuoden takuu

FINN METRIC OY

PL 35, Ahertajantie 6 D
02101 ESPOO 10

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

ITT Marine

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 Öljyntorjunta/oljebekämpning -005
Pestaukset ● mönstringar -12 162
Valtion jäänmurtajat -13 764
Statens isbrytare tai/eller -11 743

Radio- sähkötäjä

ISSN 0355-5496

Kansainvälisten
radiosähkötäjien
äänenkannattaja

5-6 — 1977
28. vuosikerta

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

Julkaisija: Suomen
Radiosähkötäjäliitto r.y.
Helsinki



Päätoimittaja:
Erkki Heikkinen

Tässä numerossa mm:

Puheenjohtajan palsta	5
XXX Pohjoismainen radio- sähkötäjäkonferenssi	6
Ajatuksia matkustaja- laivojen radio- turvallisuudesta	9
Stimmi päälle ja sanat talteen	11
Dispanssit ITF:n hampaissa	14
Uudet HF-SSB-taajuudet . .	17
Keimolan kuulumisia	19
SR:n toimintaa ja tiedotuksia	22
Postilaatikko	29

Sähkötysuutiset tulivat

Lokakuun lopussa alkoivat vihdoinkin sähkötysuutiset myös Suomessa. Tätä saavutusta, vaikkakin se tapahtui kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin kuin muissa merenkulkumaissa, on todella tervehdittävä ilolla.

Kaikista asiaan vaikuttaneista instansseista suurimman kiitoksen ansaitsee epäilemättä Merimiespalvelutoimisto. Ilman Mepan pitkäjännitteistä työtä olisivat sähkötysuutiset jääneet edelleenkin haaveeksi.

Kolmansien maiden välisessä liikenteessä kaukana Euroopasta seilaavat merenkulkijat ovat jääneet ilman niitä yhteiskunnan palveluja, jotka he veronmaksajina rahoittavat. Sähkötysuutiset vähentävät omalta pieneltä osaltaan merenkulkijoiden eristyneisyyttä.

Vaikka uutiset jo alkukokemuksien mukaan kuuluvat sellaisilla alueilla joissa Yleisradio ei kuulu, on niiden vastaanotossa varmasti vielä paljon vaikeuksia. Uutisten lähetysaika kaksi kertaa päivässä ei radiokelien puolesta sovellu joka puolella vastaanotettavaksi. Antennien suuntaukset ja lähetysajat tulevat aina olemaan kompromisseja.

Vielä on paljon vanhanaikaisia radioasemia, joilla ei heikoissa olosuhteissa pärjää. Laivan muu radioliikenne saattaa estää uutisten vastaanoton, samoin ajoittaiset häiriöt. Ja esim. Meksikon lahdella sähkötyskin Suomesta kuuluu vain poikkeuksellisen hyvissä olosuhteissa.

Radiosähkötäjät ovat tämän uutispalvelunkin suhteen avainasemassa. Jotta käytännön järjestelyt saataisiin hoidettua parhaimmalla tavalla heti alussa, ovat mielipiteet aluksilta tärkeitä. Palautetta toivovat ainakin Mepa ja Radiosähkötäjäliitto sekä tietysti myös PLH:n radio-osasto kuuluvuustietojen osalta.

Erkki Heikkinen

Tämä numero

Vakituisen toimittajan merelläolon ja eräiden muiden yhteensattumien vuoksi on lokakuun ja joulukuun Radiosähkötäjät jouduttu yhdistämään kaksoisnumeroksi. Valitamme tapahtunutta.

Lehti tulee kuitenkin ensi vuonna ilmestymään entistä ehompänä ja säännöllisemmin. Niissä merkeissä.

Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta

Toimitus

VIIME HETKEN UUTISET

JÄSENMAKSUT ENNALLAAN

SR:n syyskokous 26.11.77 hyväksyi hallituksen tulo- ja menoarvioesityksen vuodelle 1978. Jäsenmaksuohjeet pysyvät siis ensi vuonna samoina kuin tänä vuonna.

Syyskokous totesi julkilausumassaan, että Suomen tulee ensi tilassa liittyä kansainväliseen merenkulun viestintäsatelliittijärjestykseen INMARSAT:iin.

Lisää syyskokouksesta seuraavassa RS:n numerossa.

TÄYDENNYSKOULUTUS

Hakijoiden puutteen vuoksi on syksyllä alkavaksi suunniteltua täydennyskoulutuskurssia jouduttu jo pari kertaa siirtämään. Seuraava alkamisaika on 1.2.78. Lisätietoja SR:n toimistosta tai suoraan Rauman Merenkulkuopisto, Suojantie 2, 26200 RAUMA 20, puh. 938-14400.

PANKKISOPIMUS

Liitto on tehnyt Säästöpankkien Keskus Osakepankin (SKOP) kanssa sopimuksen, joka takaa liiton yksityisille jäsenille ja liitolle itselleen edulliset lainamahdollisuudet työtaistelutilanteessa. Laina järjestyy minkä tahansa säästöpankin kautta. Sopimuksesta on hyötyä myös muissa laina-asioissa. Palaamme asiaan seuraavassa numerossa.

TYÖLLISYYSTILANNE

Juuri ennen joulua oli työttömiä paikanhakijoita Meripäälystävälityksessä 8 radiosähköttäjää. Luvun pienuus johtuu tietenkin joululomasijaisuuksien suuresta määrästä. Kokemuksen mukaan luku nousee moninkertaiseksi keväthalven aikana.

KOKOUSKUTSU

Suomen Radiosähköttäjäliiton kevätkokous pidetään lauantaina 18.3.1978 klo 12.00 alkaen Helsingissä Rakennumestarien talolla Helsinki-salissa, osoite Fredrikinkatu 51-53.

Valtakirjojen tarkastus alkaa klo 11.30.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen 16 §:n määräämät asiat sekä hallituksen esitys sääntöjen muuttamiseksi.

Luettelo hallitusehdokkaista on lähetetty jäsenistölle kiertokirjeitse.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.
Hallitus

Laivaradiosähköttäjien työttömyyskassan vuosikokous pidetään yllämainittuna päivänä samassa paikassa klo 16.00 alkaen. Kokouksessa käsitellään sääntöjen 24 §:ssä mainitut asiat.

Laivaradiosähköttäjien työttömyyskassa, Hallitus



Heikki Santala

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

ELVYTYSTÄ

Elvytysvuosi on kulumassa loppuun. Paketti kakkosen naruja yritetään saada solmuun. Vaikealta näyttää, josko onnistuukaan. Tarkoitukseksi pyrkii pitämään se jotenkuten koossa yli vaalien. Joka tapauksessa paketti on pehmeinen, mitä itse tarkoitukseen tulee. Palkanansaitsoijille se kyllä on kova.

Vuosi 1977 kirjataankin ay-historiaan yhtenä merkillisimmästä. Järjestöjen sopimusoikeuden ollaan kajoamassa. Asiassa riittää ay-pomoille selittelemistä vielä pitkäksi aikaa. On aivan selvää, että jäsenistön luottamus tehtyjä sopimuksia ja järjestöjen itsenäisyyttä kohtaan kärsii kolauksen. Tästä saattaa aiheutua vaikeuksia seuraavalla sopimuskierröksellä. Samoin se ei varmaankaan paranna työmarkkinaosapuolten välisiä suhteita.

Merenkulun alalla on liikkeellä omat "elvyttäjänsä". On mukavuuslippu-, bare-boat-, "kehitysapu-", miehitys-, tuottavuus-, verotusym elvyttäjät. Ja sitten vielä erikseen dispensielvyttäjät. Kaikilla on yhteisenä tekijänä merenkulkijoitten saavutettujen etujen ja oikeuksien kaventaminen. Laman nimeen vannotaan kaikki mahdolliset ja mahdottomat asiat. Mustasta yritetään tehdä valkoista.

Myte-yhteistyö on tiivistynyt sitä mukaa kuin vastus on kasvanut. Yhteisesiintyminen ja keskinäinen solidaarisuus on nyt saumattomampaa kuin koskaan ennen. Tämä onkin täysin välttämätöntä jatkuvien hyökkäysten torjumiseksi. Radiosähkötajäiliitto on saanut tästä kuluena vuonna poikkeuksellisen runsaasti omakohtaista kokemusta.

Radiosähkötajäiliitto on saanut myös kansainvälisellä tasolla erittäin merkittävää tukea taistelussa dispensiaikeita vastaan. ITF:n jäsenliitot eri maissa ovat valmiit panemaan pisteen niin ruotsalaisten kuin tarvittaessa myös suomalaisten varustamoiden ja merenkulkuviranomaisten tuurillaseilaamishaluille ja kansain-

välisen sopimusten rikkomisille. Suomalaisten neuvosten päähän tämä ei vaan tahdo millään mahtua. Toivomme elpymistä.

Liitto on esittänyt laivaradiosähkötäjien osalta omaa elvytyspakettia jo pitkään. Joku on kallistanut korvansa, useimmilla on ollut kiilto silmissä. Kun asia on nyt niin kovin ajankohmainen, on ehkä syytä kerrata esitettyä.

- a) SOLAS:n mukaan radiosähkötäjän tulee kyetä pitämään aluksen radio- ja tärkeät navigointilaitteet toimintakunnossa. Matkan aikana esiintyvät viat korjataan merellä laivassa olevilla välineillä.
- b) SOLAS antaa mahdollisuuden tehdä määrättyjä korjauksia myös radiovahdin aikana.
- c) teknistä koulutusta ja harjoittelua on tästä syystä edelleen tehostettava (SOLAS).
- d) SR esittää edellämainitun toteuttamista siten, että
 - mittalaitteet ja korjausvälineet ajanmukaistetaan,
 - nykyistä koulutusta tehostetaan,
 - aiemman koulutuksen saaneet lähetetään täydennyskursseille,
 - käynnistetään laitekohtainen jatkokoulutus lyhyinä kursseina.

Ohjelman toteuttaminen merkitsee ulkopuolisten korjauslaskujen vähenemistä ja poisjäämistä, ja toisaalta sähkötäjälle korjaustyön motivaation lisääntymistä sekä turvallisuussopimuksen noudattamista. Korjaustyötä on vaikea motivoida puukolla ja hoitimilla.

On väitetty, että radiosähkötäjien työehtosopimuksessa olisi pykälä, joka kieltäisi po. korjaustyöt. Tämä on väärä tulkinta. Pykälä on tarkoitettu turvaamaan radiovahti SOLAS:iin kulumattomilta paperitöiltä. Välttämättömät radio- ja navigointilaitteiden korjaukset sensijaan sisältyvät radioturvallisuuspalveluun, kuten edellä mainittiin.

Radiosähkötajäiliitto on valmis kehittämään sähkötäjän ammattia ja tehtäviä esitetyltä pohjalta. Miehityksen keinotekoisessa vähentämisessä ja turvallisuuden heikentämisessä emme ole mukana.

XXX POHJOISMAINEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄKONFERENSSI

Vuosittain järjestettävä pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi pidettiin tänä vuonna 18. ja 19. päivinä elokuuta Oslissa. Kokouksen puheenjohtajana toimi Norjan merimiesunionin radiosähköttäjäsoston toimintaa johtava radiosiihteeri Ernst Rolf Olsen ja muina Norjan edustajina olivat Elgar H. Ottersen, Björn Möhring Pettersen ja Jan Magne Willumsen. Tanskaa edustivat sikkäläisen radiosähköttäjiliiton toiminnanjohtaja Sigurd Böje Larsen ja Jörgen Hansen. Ruotsia edustivat sikkäläisen laivanpäälystöliiton radiosähköttäjäsoston toimintaa johtava radiosiihteeri Erland Säföom ja jaoston puheenjohtaja Bo Franzén. Islantia edusti radiosähköttäjiliiton toiminnanjohtaja Jon Steindorsson ja Suomea edustivat Bo Längholm ja toiminnanjohtaja Alf Karjalainen. Kokouspaikkana oli Norjan merimiesunionin toimitalo, Grev Wedels plass 7, Oslo.

Konferenssin työjärjestys käsitti seuraavat asiat; työehtosopimustilanne, radiosähköttäjien koulutus, erivapaudet, satelliittiyhteydet, tavanomaisen radiovarustuksen parantaminen, jäsenmaksut, kasetti-TV palvelu, radiopalvelujen hinnat pohjoismaissa, radiosähköttäjien harjoittelu, lakotilanne Grönlandissa ja palkka- ja työolosuhteet öljynporauslautoilla.

Työehtosopimustilanne

Ruotsi:

Sopimukset solmittu 19.6.1977, voimassa takautuvasti 15.5. alkaen 31.1.1978 saakka. Sopimus sisältää paljon tekstimuutoksia. Mm. ulkoeurooppalaisia poistetaan mutta vastaavasti otetaan käyttöön kaksi erillistä taulukkoa, toinen lähiliikenteelle ja toinen kaukoliikenteelle. Kaukoliikenteen taulukko on 3,2 % korkeampi. Myös taulukot öljynkuljetusaluksille muuttuvat siten, että on sekä lähi- että kaukoliikenteelle omat taulukot. Öljynkuljetustaulukko on 8,6 % korkeampi kuin yleis- taulukko.

Palkankorotukset ovat 15.5 2 % tai vähintään 120 kr jonka lisäksi vielä 3,65 %. Lisät korotetaan 5,5 %:lla. Työaika on 36 tuntia viikossa jonka mukaan tulee 20 tuntia vastiketta joka viikko. Epämu- kava työaika on 1.7.1974 lähtien korvattu 0,2 tun- nilla korotettuna klo 18.00 ja 06.00 väliseltä ajalta. Ylityöjakaja muutettu 1/135:stä 1/120:een. Ra- hana korvattava vastike 1/150 kuukausipalkasta sisältäen lisät.

Islanti:

Sopimukset voimassa kauppalavastossa 1.8.77

— 31.3.79 ja troolareilla 1.7.77 — 31.12.78. Kaup- palavaston eli ulkomaanliikenteen korotus on 25,3 % kaikkiin taulukoihin. Lisäksi tulee 4 % ylimää- räinen korotus 5 vuoden taulukkoon ja 5 % koro- tus 8 vuoden taulukkoon. 8 vuoden taulukko on uusi ja se on 3,3 % korkeampi kuin 5 v. taulukko. Lisäksi tulee sopimuskauden aikana seuraavat ko- rotukset: 1.12.77 4,8 %, 1.6.78 4,5 % ja 1.9.78 3,4 %.

Työaika on 40 tuntia viikossa. Normaalin vuosi- loman lisäksi on oikeus ottaa 36 päivää palkatonta lomaa. Vuosilomat ovat 1 vuoden jälkeen 27 päi- vää, 5 vuoden jälkeen 31 päivää ja 10 vuoden jäl- keen 34 päivää.

Tanska:

Sopimukset voimassa 1.4.77 — 31.3.79. Koro- tukset ovat 1.4.77 2 %, 1.9.77 2,5 %, 1.3.78 2,5 % ja 1.9.78 2,5 %. Alkupalkka on siis pienim- mässä alusluokassa 6009,— Tkr ja loppupalkka 20 v. jälkeen 8915,— Tkr. Palkkalaskentaisä korote- taan 20 %:lla. Työaika on 40 tuntia viikossa.

Norja:

Sopimukset voimassa 1.11.76 — 31.10.78. Seu- raava korotus tulee 1.11.77 lukien josta vielä neu- vottelut kesken. 1.7.77 lyhennettiin työaikaa 38 tuntiin viikossa. Kaksi ensimmäistä ikälisää ovat varustamosta riippumattomia. Aikaan saa laskea yhden vuoden koulutusajasta. Vuosiloman lisäksi saa työajan lyhentämisestä johtuvan ajan 38—45 tuntia lomana 4,5 päivää kuukaudelta. Ns. lisäloma on siis tällä hetkellä 54 päivää vuodessa em. päivät mukaanlukien.

Koulutus

Ruotsi:

Ruotsissa työskennellään kovasti tavoitteena saada aikaan 2-vuotinen koulutus ja joka oikeut- taisi yleisen pätevyystodistuksen tutkintoon. Kor- keakoulutasoinen koulunuudistus on äskettäin to- teutettu, mutta radiosähköttäjäkoulutus on siis edelleen 1 1/2-vuotinen ja se oikeuttaa II luokan pä- tevyystodistuksen tutkintoon.

Islanti:

Koulutus on tällä hetkellä 2 x 8 kuukautta ja oi- keuttaa II luokan todistukseen. Koulutus annetaan posti- ja lennätinhallituksen toimesta. Liiton tavoit- teena on teknillisten aineiden lisääminen ja laajen- taminen.

Tanska:

1.1.76 alkaen koulutus on ollut 2-vuotinen ja oi-

Kuvassa vasemmalta:
Bo Långholm, Alf Karjalainen, Sigurd Böje Larsen, Elgar H. Ottersen, Ernst Rolf Olsen, Björn Möhrling Pettersson, Jan Magne Wilumsen, Erland Säf bom, Bo Franzén ja Jon Steindorsson.



keuttaa yleisen pätevyystodistuksen tutkintoon. Tämän lisäksi mahdollisuus suorittaa erilaisia erikoiskursseja kuten 5 kuukauden merielektroniikkakurssi, kaksoiskurssi tutkatekniikalle joista kumpikin 3 viikon mittainen toinen teoreettinen ja toinen käytännön kurssi sekä transistorikurssi 3 viikkoa. Näiden lisäkurssien ajaksi saa avustusta työttömyyskassalta 5500 Tkr kuukaudessa.

Norja:

Koulutus on 1- ja 2-vuotinen, riippuen peruskoulutuksesta. Peruskoulun pohjakoulutuksella koulutus on 2-vuotinen. Kummatkin oikeuttavat II luokan tutkintoon. Parhaillaan suunnitellaan kuitenkin koulutuksen uudistamista ja tähtäimessä on yleinen pätevyystodistus sekä että koulutus samalla antaisi paremman pätevyyden tekniikassa ja että tulisi mahdollisuus jatkaa opintoja teknillisellä alalla.

Satelliittiyhteydet ja tavanomaisen radiovarustuksen parantaminen

Björn Pettersson, joka on mukana Norjan laivan tutkimusinstituutin kummassakin otsikossa mainituissa tutkimusprojekteissa, antoi erittäin tyhjentävän selityksen siitä, mitä tällä saralla tapahtuu. Tätä seuraavassa keskustelussa kosketeltiin säteilyvaaraa ja siihen liittyvää opetus- ja tiedottamistarvetta merenkulkijain koulutuksen yhteydessä. Keskustelussa kosketeltiin myös satelliittiyhteyksien hintatasoa.

Edellä olevan johdosta kokous antoi seuraavat julkilausumat:

RESOLUSJON

"Nordic Radio Officers Conference convened in

Oslo 18th and 19th August 1977

discussed new techniques and modes of communications and in this connection the Conference was

informed of recent British reports indicating that radiation hazards are imposed upon radio personal operating and servicing shipborne satellite and radar equipment. The Conference so informed —

urges national authorities to collect and investigate all possible data on the subject in order to reveal to what degree the health of radio personal is endangered. Also the Conference —

draws the attention of respective administrations to the fact that climbing masts upon which satellite antennas are positioned involves danger to radio officers, because ladders, fences etc are of poor construction and badly secured."

RESOLUSJON.

"Nordic Radio Officers Conference convened in Oslo 18th and 19th August 1977

discussed the use of satellite communication equipment in ships. The Conference was of the opinion that satellite communication will within a few years take over a greater part of all communications between ship/shore, and increasingly so when equipment be available at decreased investment and even more when charges for the use of satellite communication become reasonable. In this connection the Conference

stressed the need of introducing special low charges for seafarers using the satellite equipment of the ship. It is of vital importance for family life that seafarers and their families at home have access to the best communication at hand and at a



low rate. Also the Conference

discussed to what degree Nordic radio officers schools give lecturers on satellite communication. It was the opinion of the Conference that no or very little information and certainly no lecturers are given for the time being. The Conference

urges the respective Nordic authorities to give this matter urgent attendance and to make available to the radio schools up to date information and instructive manuals on satellite communication. The Conference

being aware of the several satellite communication systems in use the information should include a full picture of all systems and possible development."

Erivapaudet

Sigurd Bøje Larsen selosti tanskalaisen liiton perusteita asian saamiseksi esille ITF:n kongressissa Dublinissa 21–29. heinäkuuta ja selosti taustaa julkilausumalle joka siellä annettiin. Suomen edustajat esittivätkin tähän vedoten, että tulisi antaa julkilausuma joka lähetettäisiin kaikkien pohjoismaiden merenkulku- ja satamatyöntekijäjärjestöille esittäen, että he ryhtyisivät järjestöllisiin toimenpiteisiin jotta ruotsalaisten harjoittama erivapausmenettely saataisiin peruutettua. Tanska oli valmis tämänsuuntaisen päätöksen tekemiseen. Ruotsin ja Norjan edustajat sen sijaan ilmoittivat, ettei heillä ole valtakirjoja päättää järjestöllisistä toimenpiteistä. Heidän mielestä konferenssi ei voi päättää järjestöllisistä toimenpiteistä. (Tässä yhteydessä palautettakoon mieliin, että vain Tanskassa ja Suomessa radiosähköttäjillä on itsenäinen liitto.).

Tässä yhteydessä kävi myös ilmi, että Ruotsin merenkululaitos on eräässä kirjeessä tuonut julki, että se kokeilumielessä toimiva erivapautusmenettely jota Ruotsissa harrastetaan sitten vuoden 1976 alun tultaisiin lopettamaan vuoden vaihteessa. Mitään uutta toimintaa tällä alueella ei ole suunnitteilla.

Ruotsin edustajat ilmoittivat myös, ettei meriturvallisuus ole ammattiliittojen asia ja viittasivat ITF:n julkilausumaan (?). He ilmoittivat myös, ettei heidän liittonsa saisi tässä asiassa mitään solidaarisuutta muilta ruotsalaisilta järjestöiltä!

Päätökseksi tuli, että koska ITF on jo antanut asiasta julkilausuman lähetetään kongressilta kirje Suomen merenkulkuhallitukselle Suomessa esiintyvien samansuuntaisten erivapauspyrkimysten johdosta. Kirjeessä muistutetaan Suomen merenkulkuviranomaisia ITF:n julkilausumaan sisältyvästä kannanotosta ettei merenkulkijat tule hyväksymään, että radioturvallisuus huononnetaan nykyisestään. Kirjeeseen liitetään ITF:n julkilausuma.

Jäsenmaksut

Tanskassa 107,— Tkr kuukaudessa jonka lisäksi

51,— Tkr työttömyyskassalle eli yhteensä 158,— Tkr kuukaudessa.

Islannissa 520,— Nkr vuodessa. 1.1.78 alkaen 620,— Nkr vuodessa.

Ruotsissa 70,— Rkr kuukaudessa.

Norjassa 40,— Nkr kuukaudessa.

Kasetti-TV

Ruotsissa järjestelmä toimii hyvin. Noin 200 laivaa on tänään kasetti-TV:n piirissä. Ruotsin edustajien sanonnan mukaan "saavat mitä haluavat". Ruotsissa varustajat hankkivat laitteiston.

Islannissa ei toiminta ole virallisesti käynnistynyt. Pientä kokeilua "yksityistä tietä" on meneillään.

Tanskassa toiminta aloitettiin n. 7 vuotta sitten, mutta sen toimintaa häiritsee edelleen vaikeudet toimituksellisista ym. erimielisistä syistä.

Norjassa toiminta aloitettiin myös jo vuosia sitten ja käsittää tänään yhden tunnin viikossa ja 42 alusta on toiminnassa mukana. Pieniä epäselvyyksiä tekijänoikeuksista on vielä olemassa mutta ne selvinnevät syksyn aikana.

Harjoittelu

Ruotsissa tilanne on edellisvuoden kaltainen. Varustajat eivät halua maksaa mitään, mutta käytännössä harjoittelijat saavat jonkinmuotoisen korvauksen. Keskusjärjestöt neuvottelevat parhaillaan yleisestä harjoittelijasopimuksesta. Harjoitteluaika on 6–8 viikkoa sovitun ohjelman mukaan.

Islannissa harjoittelu toistaiseksi järjestämättä.

Tanskassa sovitun 6 viikon harjoittelusta. Korvausasia ollut työtuomioistuimessa jonka päätöksen mukaan varustajia ei velvoiteta korvauksiin.

Norjassa sovitun liukuvasta järjestelmästä joka käsittää 0–3 kuukauden harjoittelun sovitun ohjelman mukaan. Korvaukset sovitun siten, että harjoittelijat sijoitetaan palkkataulukon 5 jossa korvaukset ovat 2800 ja 3000 Nkr välillä kuukaudessa.

Lakkotilanne Grönlannissa

S. Bøje Larsen selosti lakkotilannetta joka alkoi 7.8.1977. Liiton vaatimuksena on saada Grönlannissa palveleville radiosähköttäjille ja tekniikoille (jotka myös ovat liiton jäseniä) sama palkkataso ja muut palkkaedut samalle tasolle kuin Tanskassa. Om. mm. käynyt ilmi, että kaikille muille paitsi radiosähköttäjäläiiton jäsenille annetaan normaali järjestyksessä ikälisät.

Lopuksi Ernst Rolf Olsen selosti vallitsevaa tilannetta öljynporauslautoilla ja jakoi tästä erilaista materiaalia.

Kokouksen päätteeksi Islannin edustaja Jon Steindorsson kutsui muut liitot Pohjoismaiseen Radiosähköttäjäkonferenssiin Reykjavikiin 1978. Konferenssi kiitti kutsusta ja päätti, että seuraava konferenssi pidetään Islannissa 10 ja 11 päivinä elokuuta 1978. □

Ajatuksia matkustajalaivojen radioturvallisuudesta

Ennemmin tai myöhemmin tulee tapahtumaan tilastollinen haveritapaus: matkustaja-alus Vinski-baatin kylkeen törmää rahtialus Venskipoot. Venskipoot tunkeutuu puoleen väliin Vinskiabaattiin. Puolen tusinaa hyttiä litsaantuu ja ruokasalin kymmenen pöydällistä putoaa reijästä mereen. Vinski-baat alkaa kallistua ja uppoaminen mitä todennäköisemmin nopeasti edessä.

Laivalla ei tietenkään ole enää kipinää. Nehän on tarpeettomina potkittu pois sotkemasta ja häiritsemästä radioliikennettä. Laivan perämiehillä on kaikilla radiopuhelimen hoitajan todistus. Ilmenee myös että rahtilaiva Venskipootissakaan ei ole enää kipinää. Asianomainen hallinto on myöntänyt sille luvan olla pitämättä kipinää, koska alus on v. 1979 määritellyllä nk. laajennetulla Euroopan liikenteen matkalla Recifestä Newarkin kautta Porkkalan uuteen konttisatamaan. Myöskään Suomen MKH ei kyseiseen liikenteeseen velvoita kipinää, koska alus on varustettu v. 1978 mallia olevalla modernilla radioasemalla, mistä yhteys syntyy vain kellertävää nappia ensin painamalla ja tietokoneen näppäimistä suuntanumerot lyömällä. MKH:n kollegio oli tehnyt pari tutustumismatkaa radiotehtaalle ja todennut laitteen kelpolliseksi. "Ja kipinähan voisi vain rikkoa hienon laitteen", kuten ylijohdaja Svensson tukholmalaisystävänsä kanssa neuvoteltuaan lehdistölle totesi.

+ + +

Matkustajalaiva Vinskiabaatin päällikkö tarttuu yhteentörmäyksen jälkeen VHF-puhelimen luuriin ja antaa asianmukaisen hätäkutsun ja tarvittavat tiedot perään. Hän muistaa mainita useista pahoin loukkaantuneista, helikoptereiden tarpeen, hinaajakin olisi hyvä olla. Hänellä (tai hänen määräämälään kansipäällystään kuuluvalla) on joutavaa aikaa kaikessa rauhassa näitä kaikkia asioita sinne luuriin tavailla.

Tästä alkuasetelmasta voisi näin äkkinäiseltään kuvitella erinäisiä asioiden vikaanmenon mahdollisuuksia:

- Hätäkutsu kuullaan useilla laivoilla kanava 16:lla. Päällikkö saa tusinan kiittäuksia, jotka sotkeentuvat toinen toistensa päälle. Siellä on puolen tusinaa hiekkajaalaa ja kalkkiproomua ja troolaria, mutta ei yhtään hinaajaa.
- Mutta läheinen rantaradio ei saanut kutsua, mahdollisesti:

- A. koska on heikohko vhf-keli, eikä yhteys synny
- B. Laivan vhf-lähetin epäviressä eikä tehoa menekään riittävästi ulos.
- C. Rantaradion liikki oli juuri silloin tilapäisesti epäkunnossa syyt esimerkiksi:

1. tilapäinen häiriö, kuten suojaamattoman rakenteen vuoksi paikkakunnan LA-puhelu tukki juuri silloin rantaradion kanavan, eikä rantaradiossa kuulla kanavalta mitään.
2. Linkki kunnossa ja kutsu kuultaisiin normaalisti, mutta ainoa asemalla päivystävä virkailija istuu vaikka telexillä ja telexin melu peittää alleen heikon kutsun.
3. —99. Muut inhimilliset tekijät, kuten vessassa istuminen, kyseisen kanavan sulkeminen, (häiritä hankalan puhelun tai sähkeen ottamista samaan aikaan viereiseltä kanavalta.) Tilapäinen kellarissa käynti (asemalla sähkökatkos eikä varavoimala käynnistynytäkään).

Mitä sitten?

Laiva ei ole neuvoton. Kommentosillallahan on tietenkin akkukäyttöisenä MF-puhelähetin. Päällikkö starttaa sen, ja saa yhteyden ainakin jonkin aseman kautta ja apua lähdetään hommaamaan. On taas toinen asia että Suomesta helikopteri ehtii paikalle vasta monen tunnin jälkeen käytyään ensin kerran tankkaamassa välillä. Ruotsista onnettomuuspaikalle saadaan puolen tunnin päästä muutama meripelastushelikopteri.

Tällä välin laivan sisäosista alkaa kuulua yhä voimistuvia ääniä: PUL PUL on hallitseva ja sen alla noin tuhannen pään karjalauman hysteerinen kiljunta. Niinä hetkinä päällikkö jo varmaan mielikuvissaan sulkeutuu radion ääreen ja panee kaksi viikkoa jungmannina seilanneen ja kolme vuotta merenkulun korkeakoulua käyneen neljännen perämiehen rauhoittamaan tilannetta. Veneitä tiputellaan mereen ja lauttoja sinne sekaan. Päällikkö tavaa vielä neljännentoista kerran laivan paikkaa radiossa jollekin kysyjälle, kun meri jo alkaa tunkeutua prykällekin ja päällikkökin virkatakkinsa pois heittäneenä laivan lokikirja kainalossaan hyppää



viimeiseen lauttaan.

Jälkeenpäin ilmeni, että avustuksen käynnisti paikalle puolivahingossa pyyhkähtänyt Merivartioston vartiovene merirajojen turvatessaan. Merivartioston vene otti omalla salaisella kanavallaan yhteyttä merivartiostoon, joka puolestaan lähetti paikalle ensiksi nopean partioveneen Wasama 13.n, uppoama 0,484 tonnia, nopeus 41,6 solmua, tiloja kolmelle ylimääräiselle henkilölle kahden miehistön jäsenen lisäksi. Hitaampi ja isompi pelastuskalusto tuli sitten kyllä paikalle niin nopeasti kuin koneiltaan pääsi.

+ +

Ylläoleva on tietenkin silkkaa mielikuvitusta ja varmaan joidenkin mielestä täyttä höpötystä.

Vai onko? Omituisia asioita sitä vaan tänäkin päivänä tapahtuu ja kaikkein omituisimmat juuri silloin kun vähiten odottaisi tai toivoisi. Tekniikan osalta muutama seikka jäljempänä selvityksessä Vaasaradion tekniikasta.

Ja totuuden nimissä kai on ainakin teoriassa täysin samanarvoista hoitaako hätäliikenteen laivalla kipinä tai siihen määrätty perämies. Selvää on että yhden miehen se vie kokonaan.

Tilanne Vaasa radiossa

Vaasassa yksi päivystäjä kuuntelee arkisin kello 1600-0800 välisen ajan yksin alla mainittuja päivystyskanavia. Sunnuntaisin on koko päivän vain yksi mies. Arkisin on päivällä kaksi päivystäjää, lisäksi asemanhoitaja. Seuraavat "reijät" ovat kuuntelulla H24:

- | | |
|----------------|--------|
| 1. Hailuoto | 2182 |
| 2. " | 2002 |
| 3. " | Ch 16 |
| 4. " | ch 27 |
| 5. Kalajoki | ch 24 |
| 6. Raippaluoto | 2182 |
| 7. " | 2002 |
| 8. " | ch. 16 |
| 9. " | ch. 25 |
| 10. " | 500 |
| 11. Vaasa | ch 27 |

sekä lisäksi asemalla paikallisissa vastaanotti-

missa 500, 2182 sekä 2002. (Yleisemmin, vastaanottimissa taajuudet n. 200 kHz — 30 MHz.)

Tulossa on Kristiinan VHF. yksi duplex kanava sekä Ch. 16. Myös asemalle on päivystyspaikalle tulossa Ch. 16 vastaanotin (myös ilmeisesti lähettin).

Eli noin tusina erilaista informaation lähettä siellä kohisee toinen toisensa päällä. Illalla ja yöllä on häiriötaso MF:llä niin kova, että niiden kuuntelu on käytännössä säädetty minimiin pimeän aikana. Toisaalta kaikki vastaanottimet ovat erittäin herkkiä, paikallisia lukuunottamatta kaikkien etupää feteillä, etc.

Vajaan vuoden kokemuksen jälkeen on mainittava että aseman toimintaa häiritsee vähän väliä suurempi tai pienempi tekninen häiriö. Jollei nyt selviä teknisiä tai sähköisiä vikoja niin mitä moninaisimpia hämminkejä nuo värit ovat aiheuttaneet. (Kts juttu "Egyptin puhelusta")

Eikä se oikeastaan ole ihmeekään. Nuo tusinat vastaanotin reijät kun pitävät sisällään samanverran vastaavia lähettäjiä ja niille linkeillä kanavoit dut toiminnat. MF. lähettin tarvitsee suurimman määrän linkkikanavia: hehkut pois/päälle, anodit pois/päälle, läheteluokka A3H tai A3J, valinta joko päälähetin tai varalähetin. Lisäksi mikrofoni päälle ja pois sekä linja päälle ja pois. 2182 on yksioikoisempi. Niiltä ei hehkuja saa pois, vaikka haluaisi eikä läheteluokkaa siitä A3H:sta saa muutetuksi. (Eikä linjaa saa kytketyksi; diidään tietenkin saa).

Koko linkkijärjestelmä kymmenine piirikortteineen on osoittautunut melko lailla luotettavaksi, mutta silti niihin mahtuu lähes päivittäin vikoja. Toivomus tuplasysteemistä on ilman muuta utopiaa. Ei Suomella sellaiseen ole varaa. Loppuu kanavat ja yhteydet heti kättelyssä. Eliikkä näillä yksinkertaisilla systeemeillä sitä ilmeisesti on toimeen tultava, ja jos VHF pettää niin siirrytään MF:lle, tai jollei MF:llä saa puheella yhteyttä, niin ihmeessä sähköttä! Puheista en tiedä, mutta sähkötys toimii aina. □

Merimieseläkekassa



Sjömanspensionskassan

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

STIMMI PÄÄLLE JA SANAT TALTEEN!

● Moni ammattikunta on keskivertokansalaisen kannalta poikkeuksellinen, etäinen ja omaleimaisuudessaan outo. Metsureilla, rajamiehillä ja vaikkapa majakkavahdeilla on aika ajoin oma eristetty maailmansa, joka on synnyttänyt omat tapansa ja toimintansa, kokonaisen erillisen elämänmuodon töineen, totumuksineen ja kielineen.

● Merenkulkijan ammatti on poikkeuksellisuudessaan varmasti synnyttänyt eniten omia työhön ja vapaa-aikaan liittyviä ilmiöitä. Enemmän kuin oikeutettu on käsite merimieskulttuuri, jonka tärkeä osa-alue on merenkulkijain kieli, olkoon se sitten työhön liittyvää ammattikieltä tai milloin mistäkin syntyneitä ikiomaa arkikieltä, merimiesslangia.

Merenkulun luonne muuttuu jatkuvasti, laivatyytit, liikennemuodot ja satamat vaihtuvat. Koko ajan tämän muutoksen mukana katoaa vanhaa merimiesperinnettä, eikä kielikään tee poikkeusta. Onhan melkoinen määrä purjelaiva-aikojen sanastosta jo nyt tuntematonta tämän päivän seilureille. Mutta tilalle on tullut uuden aikakauden mukana sellaisia sanoja, jotka entiselle pikipöksylle olisivat olleet täyttä hepreaa.

Liikennemuodot muuttuvat

— uusia ”murteita” syntyy

Millaista on nykyinen merimieskieli? Se on luonnollisesti juuri sitä, mitä tämän päivän merenkulkijat puhuvat ja mitä vain he hallitsevat. Mutta onko se tuttua maallikolle tai merenkulkuammattiin valmistuvalle? Ei. Entä käyttääkö Tyynellämerellä seilaava villin linjan skönari aina samoja sanoja ja ilmauksia kuin Naantalin ja Kapellskärin väliä sahaava lautturit? Ei varmasti. Siksi MEPA on päättänyt ryhtyä keräämään ja tallentamaan merimieskieltä.

Tämä on ensiarvoisen tärkeää ensinnäkin merenkulkijoille itselleen ja merenkulkuammattiin valmistuville — ja tietysti myös maakravuille. Unohdetaan ei kuitenkaan voida sitä suurta merkitystä, mikä keräyksen tuloksella on koko suomen kielen tutkimukselle ja huollolle. Ilman merenkulkijain omaa panosta jäisi kotikieleen tältä osin iso aukko. Joka arvostaa omaa ammattiaan, asettaa myös ammattikuntansa kielen sille kuuluvaan kunniaan.

Jo MEPAn edeltäjä, Kauppalaivaston Huoltoneuvosto r.y., järjesti vuonna 1964 yhdessä Turun yliopiston kanssa merenkulkijain slangin keruukilpailun. Sen voitti Kauko Hänninen, jonka

monet merenkulkijat muistavat Jumbon tarinoista Merimieslehdessä ja niin Kauppalaivaston Huoltoneuvoston kuin MEPAnkin kirjastonhoitajana.

Vajaassa viidessätoista vuodessa kieli on kuitenkin melkoisesti muuttunut. Vanhaa on kadonnut ja uutta syntyy paraikaa. Ja kysymyshän ei ole vain slangista vaan myös itse ammattisanastosta.

Merenkulkijan kiulu

ei ole saunavaruste

Slangia ovat ne sanat ja puheenparret, jotka eivät kuulu kirjakieleen eivätkä murteisiin. Kirjakieliset sanat ovat kuitenkin usein slangisanojen kantamuotona: opis tulee sanasta oppilas ja stuju sanasta stuertti. Erittäin yleisiä ovat muunnokset vieraista kielistä: achterin pohjana on ruotsin akter ja fööri on yhtä kuin för. Slangissa on myös runsaasti lainoja yleiskielestä, joille vain on annettu oma poikkeava merenkulullinen merkitys. Niinpä kiulu, kipinä ja ränni merkitsevät merellä aivan muuta kuin maissa. Ja kun kaveri kiipeää aamulla lankonkia pitkin saalingit savessa, niin kyllä tiedetään, että on tullut hiukan pöllyteltyä.

Toinen merenkulkijain kielen erityisalue on ammattisanasto. Se koostuu merenkulun virallisista termeistä, joille kuitenkin voi merenkulkijain omassa arkikielessä olla muitakin, usein tavalisempia vastineita (vrt. konekäskynvälitin/telegrammi). Tyypillistä ammattisanastoa ovat esim. sokeaventtiili, painolasti ja redi.

Purjelaivakaudella ammattisanasto oli erittäin runsas. Sitä on jo aiemmin tallennettu ja koska tarkoituksemme on kerätä nimenomaan nykyistä merimieskieltä, niin purjelaivatermien lähettäminen kilpailumielessä ei ole aiheellista.

Jokainen sana on

tallentamisen arvoinen

Merimieskielen keruu ja siihen liittyvään kilpailuun osallistuminen tapahtuu seuraavasti: Vapaa-vahdissa julkaistaan kuudessa perättäisessä numerossa (ja merenkulun järjestölehdissä samoihin aikoihin) aakkosellisina erinä esimerkkejä merimiesslangista- ja ammattikielestä. Keruukilpailuun osallistuvat täydentävät kyseisiä sanaryhmiä tiedossaan olevilla, esimerkkiryhmästä puuttuvilla



sanoilla eli siis antavat lisäsanoja tai täsmentävät ja oikeasevat annettuja selityksiä. Tämä tehdään erityiselle vastauslomakkeelle, joita toimitetaan laivoihin varustamojen kautta postitettuna, asiamiesten tuomina ja merimieskirkkojen välityksellä. Niitä saa myös tiedustelemalla MEP:stä.

Keruuseen voi osallistua muutenkin kuin kilpailumielessä; jokainen lisä, olkoon se miten vähäisen tuntuinen tahansa, on tärkeä ja tervetullut. Mikäli lomakkeita ei ole käsillä, kelpaa tavallinenkin paperi. Eipä muuta kuin stimmi päälle ja kynä käteen!

Pelkkä sana riittää, esimerkki arvokas lisä

Vastauspaperiin kirjoitetaan

- 1) Sana tai useampisanainen sanonta
- 2) Sanan tai sanonnan merkitys mahdollisimman tarkkaan määriteltynä. Jos on kyse paikannimestä, niin mukaan liitetään sen virallinen vastike (esim: Tolppa = Ölands Södra Grund).
- 3) Mielellään lause-esimerkki sanan käytöstä ja tiedot siitä, missä (esim. laiva tai linja) ja milloin (vuosikymmen tai -luku) sanaa on käytetty.

1. VÄLIERÄN ESIMERKKISANASTO

A—G

A

AARHOLLI köyden tai vaijerin kietominen (törni) jonkin esineen ympärille tarkoituksena näin muodostuvan kitkan avulla jarruttaa tai estää köyden luistamista esim. laskettaessa köydellä jotain esinettä

AAVLOPPI viemäri

AGENTTI asiamies, tav. aluksen päällikön paikallinen opastaja, joka toimii samalla laivayhtiön ja aluksen välisenä yhdysmiehenä vieraisissa satamissa

AHTAAJA satamatyömies, lastaaja, stuuvari

AHTERI aluksen perä

AHTERIKANTTI takaosa, aluksen jonkin rakennelman peräpuoli

AHTERISPRINGI aluksen kiinnitysvaljeri perästä keulaan päin, estää aluksen liikkeen taaksepäin

AHTERIPIIKKI peräsoppitankki, aluksen perässä sijaitseva korkea tankki, jossa tavallisesti säilytetään juoma- tai painolastivettä

AHTERISEILORI satamasta lähteneestä aluksesta myöhästynyt, ahteriin jäänyt, merimies

AJOANKKURI laahusanakkuri, päistään avoin purjekankainen kartio, joka laahautuu vedessä pitäen aluksen keulan tai perän aallokossa tuulta vasten ja estää aluksen joutumisen poikittain jolloin se on vaarassa kaatua

ANKKURIKLYYSI keulakorokkeelta ulos johtava ankkurikettinkiputki

ANKKURISTOPPARI ankkurikettinkivarmistin, estää ankkurin vahingossa putoamisen jarrulaitteen löystyessä esim. merenkäynnissä

ARMI nosturin nostopuomi

AURINKO siirrettävä lastiruuma-valaisin

AUTOPAILOTTI käsin suoritettavan ruorinpidon sijasta käytettävä automaattiohjain

B

BAIJERI klinteä suojakaide

BAROMETRI ilmapuntari

BESETNINKI miehistö

BRETLAIN aluksen poikittainen kiinnitysköysi, tvärsenda

BRYKA komentosilta

BUKSEERI hinaaja

BULK massatavaraa, malmia, viljaa tms. irtolaisena kuljetettavaa lastia

BUNKRAUS polttoainevävarastojen täydentäminen

BUUKI aluksen kaareva keulaosa, rynnäs

BYSSA keltiö, kapyysi

C

CIIFFI aluksen konepäällikkö

D

DEEVERTTI veneen tms. nostossa käytettävä käyrävarallinen nostokurki, taavetti

DIKTAALI pohjaan työtyjen ja yläpäistään yhteensidottujen paalujen muodostama aluksen kiinnityspylväs

DUNKKI donkeymies, korjausmies, konemiehistön työnjohtaja, tunkki

E

EKVAATTORI päiväntasaaja, linja

ENDA köysi, touvi, trossi, jöölinski, irtolainen köydenpätkä, jota käytetään tavallisesti lastin tms. kiinnittämisessä eli surraamisessa

ENKLA yksinkertainen, vinsseissä ja nostureissa pienempi sallittu kuormitus

ETA estimated time of arrival, oletettu saapumisaika

F

FALLI nostoköysi tai vaijeri, jolla antenni tai lippu nostetaan

FENDARI aluksen ja laiturin välissä pidettävä tav. autonrenkaiden valmistettu hankaussuoja

FILARI kuten fendari, mutta kevyt köyden tai vaijerin varassa riippuva lankun pätkä tai auton rengas

FIIRATA laskea, löysätä

FLEKTI tuuletin

FLOTA aluksen ulkolaidoituksen maalaustöissä käytettävä lautta, ponttoonit

FLÄKKAYS palkkamaalaus

FRISKATA piristää, tuuli piristyy kiihtyy

FRISKIVESI makeavesi

FÖRSTI yliperämies

FÖÖRI keula

FÖÖRKANTTI etuosa, jonkin rakennelman keulan puoli

FÖÖRMANNI satamatyönjohtaja

FÖÖRPIIKKI keulapiikkitankki, keu'avarasto

FÖÖRSRINGI aluksen kiinnitysvaljeri keulasta perään päin, estää aluksen liikettä eteenpäin laiturissa

G

GARNEERAUS lastiruuman pohjanlaudoitus tai -levytys

GYRO gyrokompanssi, hyrräkompanssi

Esimerkki slangisanasta:
roisko = ruoka, sapuska. "Kokki teki rautaset roiskot" = "Kokki teki hyvää ruokaa." Stuerin käyttämä sanonta ms Finnpiessä vuodenvaihteen 1974-75 Välimeren reissulla.

Mikäli esimerkin värkkääminen tuntuu vaikealta, riittää pelkkä sana selityksineen, esim. ranta-sappi = satamakapakka.

Esimerkki ammattikielestä:

autopailotti= käsin suoritettavan ruorinpidon sijasta käytettävä automaattiohjoin.

Jos haluat palkinnoille, niin vastauspaperiin tulee liittää seuraavat tiedot: vastaajan nimi ja ammatti, syntymävuosi ja -paikka (tai paikkakunta, josta katsoo olevansa kotoisin) sekä tarkka osoite. Vastaukset palautetaan osoitteella Merimiespalvelutöimisto, Linnankatu 3, 00160 HELSINKI 16. Kuoreen merkintä "Merimieskieli".

HUOM! Kilpailuun tai ylipäänsä keruuseen voi osallistua myös joukkuevoimin. Laivajoukkue, messiporukka tai oppilaitoksen luokka ovat hyviä avorihiihiä. Ja voitathan vaikka saman laivan messit kilpailla keskenään!

Muhkeat palkinnot

Sekä slangi- että ammattisanat arvostellaan yhtenä kokonaisuutena, joten ne voivat olla sekaisin samalla vastausliuskalla.

Arvostelun suorittavat Kaarina Karemo, Pekka Kinnari ja Kari Lehtosalo. Karemo työskentelee suomen kielen tutkijana Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksessa, Kinnarin ansiot kielen käyttäjänä ja merimieskulttuurin tallentajana tuntevat kaikki, ja Lehtosalo on laatinut kilpailun esimerkkisanaston, joka on alunperin tarkoitettu Helsingin merenkulkuoppilaitoksen opetusmonisteeksi.

Arvostelu tapahtuu siten, että jokaisen kahdeksan välierän kaksi parasta palkitaan Kustannusosakeyhtiö WSOY:n kirjauutuudella. Välierien tulos julkaistaan n. 3 kuukautta kunkin Vapaavahdin ilmestymisen jälkeen, joten etäämpänäkin seilaavien pitäisi ehtiä mukaan. Ja vaikka ei aina ehtisi välieriin, niin loppukilpailussa arvostellaan kaikki sanat, vaikka joukossa olisi välieristä myöhästyneitäkin.

Loppukilpailun palkinnot ovat todella muhkeita. WSOY, joka on halukas julkaisemaan kilpailun tuloksen kirjana, lahjoittaa 10 parhaalle vastaajalle, siis joko yksityishenkilölle tai vastausporukalle, seuraavat palkinnot: 1) 11-osainen tietosanakirja Facta, 2) 8-osainen tietoteos Tiedon portaat, 3) Atlas, kansainvälinen suurlkartasto, 4) 3-osainen Nykysuomen sanakirja, 5) 4-osainen Euroopan kulttuurihistoria, 6) Uusi suuri eläinkirja, 7) Tekniikan tietäjä, 8) Joka kodin maailmankartasto 9) Nykysuomen sivistyssanakirja, 10) Suuri korttipelikirja. □

Turun alueterveyslaitos perehtyy myös merenkulkijoiden työ- ja terveysoloihin

Turun aluetyöterveyslaitos on aloittanut merenkulkijoiden työolojen ja terveyden tutkimuksen. Merenkulun on aina tiedetty olevan raskas ja vaativa ala. Samalla kun se karaisee ja kasvattaa se myöskin tuottaa ongelmia. Melko paljon näistä ongelmista tiedetäänkin, onhan merenkulku maailman vanhimpia ammatteja. Arvailujen varassa kuitenkin ovat suomalaisen merenkulkijan ajatukset työ- ja terveysoloistaan.

Työterveyslaitoksen toimesta on suoritettu monilla eri työaloilla kartoituksia, joihin on usein kuulunut työolojen mittauksia sekä työntekijöiden terveystarkastuksia. Tällä kertaa on siis tarkoitus paneutua merenkulkijoihin. Tutkimus alkaa kyselylomakkeella, joka lähetetään eri puolilla maailmaa seilaaville laivoille. Parasta aikaa olemme myös laatimassa kirjallisuuskatsausta merenkulkijoiden työ- ja terveysoloista. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että kokoamme muissa maissa tehdyt tutkimukset ja niiden lyhennelmiä, tiivistämme niistä suomalaista merenkulkijaa ja viranomaista kiinnostavan osan ja laadimme näiden pohjalta raportin. Myöhemmin, mikäli rahoitusta löytyy, tarkoituksemme on lähteä myös laivoille tekemään työoloista mittauksia ja tutkimaan merenkulkijoiden terveyttä.

Suomessa merenkulkijoiden työoloja ja terveyttä on aikaisemmin tutkittu erittäin vähän. Tampereen yliopiston ja Merimieseläkekassan toimesta on suoritettu joitakin kartoituksia kyselylomakkeen avulla merenkulkijoiden mielenterveydestä ja viihtymisestä ammatissaan. Sen sijaan työoloja ja terveyttä kokonaisuutena ei ole tutkittu.

Ruotsissa käynnistettiin v. 1975 laaja kartoitus merimiesten työoloista, johon osana kuuluu myös kyselylomaketutkimus. Tämä mahdollistaa ruotsalaisten ja suomalaisten tulosten vertailun. Muualla maailmassa tehdään enemmän merimiehiä koskevaa tutkimusta. Tutkimuksen kärkimaita lienevät Puola, Norja ja Neuvostoliitto. Yleensä kaikki suuremmat merenkulkumaat suorittavat myös merenkulkua koskevaa tutkimusta.

Turun aluetyöterveyslaitoksen merenkulkuun liittyvistä tehtävistä on käyty monia neuvotteluja merenkulun viranomaisten ja työmarkkinajärjestöjen kanssa. Nämä kaikki ovat tietoisia tästä tutkimuksesta ja ne ovat myös vaikuttaneet tutkimuksen sisältöön. Yhteistyö on ollut laitoksemme kannalta antoisaa. Hans Gutzeitin, Bore X:n ja Bore Starin työntekijät ovat jo ystävällisesti esitelleet aluksiaan meille. Toivottavasti saamme myös muihin merenkulkijoihin luottamukselliset välit, vaikka ensi tapaaminen suoritetaan paperin ja kynän avulla. □

14

hetkellä ovat radiosähköttäjiä koskevat koulutus-suunnitelmat melko tyydyttäviä, ja on tärkeää, ettei niitä viime hetkellä mennä muuttamaan. Nämä koulutusvaatimuksethan liittyvät hyvin läheisesti myös IMCO:n parhaillaan käsittelemään suunnitelmaan lähi- ja pitemmän tulevaisuuden hätäjärjestelmiksi.

ICFTU (International Confederation of Free Trade Unions) tulee toimittamaan selventävää materiaalia lähinnä kehitysmaiden informoimiseksi jotta niiden tuki saataisiin esitykselle. Mr. Murphy ja Mr. Strichartz valmistavat materiaalin.

Satelliittiterminaalit

Mittaustulokset laivojen satelliittiterminaaleista osoittavat, että säteily laivan antennista on vaarallista, mikäli antenni ei ole sijoitettu tarpeeksi korkealle ja mikäli antennin läheisyydessä on sellaisia rakennelmia, joista säteily pääsee heijastumaan. Asian tutkimista jatketaan.

Inmarsat-projektin seuranta

Inmarsat on IMCO:n radioliikennesatelliitti, joka pitäisi laukaista taivaalle vuonna 1982. Tähän mennessä on alustavaa työtä projektin toteuttamiseksi tehty Inmarsat Preparatory Committeeessa, jonne ICFTU on saanut Mr. Murphyn mukaan tarkkailijaksi melkoisen työn jälkeen. (Esim. amerikkalaisilla ei ole ketään edustajaa ko. komiteassa). Mr. Murphy on toimittanut hanketta koskevaa luottamuksellista aineistoa ITF:n radiosähköttäjäliitoille. Tämä aineisto on erittäin arvokasta liitoille, tavaraa jota ei mistään muualta ole saatavissa. Tähän asti on ICFTU:n kulut peitetty pienillä jäsenmaksuilla, mutta ensi vuonna joudutaan jäsenmaksuja korottamaan melkoisesti, koska eräs hyvin tärkeä Preparatory Committeeen kokous pidetään Sydneyssä Australiassa. Kokouksen enemmistö kuitenkin katsoi projektin seurannan olevan niin tärkeää liittojen kannalta, että jäsenmaksun korotukseen tulisi suhtautua suopeasti.

Erivapaudet radiosähköttäjäin pidosta

Suomen edustaja selosti tilanteen Suomessa, eli että Merenkulkuhallitus ei vielä ole päättänyt erivapauksien myöntämisestä. Samalla jaettiin englanniksi käännettyinä mm. Uuden Suomen ja Kauppalehden asiasta tekemiä kirjoitelmia. Ja Svea Coronan kuva kiersi pöydän.

Todettiin, ettei Ruotsin hallinto ole lainkaan vai-vautunut vastaamaan ITF:n sille lähettämään kirjeeseen.

Kirjattiin tieto, jonka mukaan Ruotsin hallinto jatkaa vielä ainakin vuoden "erivapauskokeilu-jaan". Kaikkiaan oli Ruotsissa, erivapaus 38 laivalla Itämeren- ja Pohjanmeren liikenteessä (aluk-sia oli 39 mutta yksi niistä upposi Ruotsin ranni-kolla viime keväänä).

Ruotsin laivapäällystöliiton radiosähköttäjäed-ustaja Säföbom suhtautui kovin ymmärtäväisesti erivapauksiin ja puhui Ruotsin merenkulkua koet-televasta lamasta. Selander, Myrphy ja Strichartz totesivat, että sama lama se vallitsee kaikkialla, eikä se ole mikään syy jättää kansainvälisiä sopi-muksia ihmishengen turvaamisesta merellä nou-dattamatta.

Hollannissa ei "kokeilua" ole vielä aloitettu, vaikka siitä onkin pitkään puhuttu. Hollannin me-renkulkijajärjestö vastustaa erivapauksia.

Englantilaiset radiosähköttäjäet ovat valmiit boi-kotoimaan niitä aluksia, joissa ei erivapauden pe-rusteella ole radiosähköttäjiä. Muutamia ruotsa-laisia laivoja ajaa Englantiin ja niiden purkaminen ja lastaaminen olisi helppo estää ns. "picket linen" muodostamisella.

Amerikkalaiset ovat valmiit boikotoimaan aluk-sia joilla ei erivapauden vuoksi ole radiosähköttä-jää.

Norjalaiset ja Hollantilaiset eivät olleet varmoja siitä, voitaisiinko boikottitoimenpiteisiin ryhtyä, sensijaan Belgiassa ja Ranskassa ei ole lainsäädän-nöllisiä esteitä boikotoinnille.

Suomen edustaja totesi, että suomalaiset pysty-vät kyllä hoitamaan omat erivapausasiansa, mutta ruotsalaisten täytyisi itse tehdä jotain, jotta ruotsa-laisista erivapauksista päästäisiin eroon. Säföbom kertoi, että ruotsalaiset varustajat ovat uhanneet siirtää laivojaan Englannin lipun alle, koska siellä on halvemmat miehityskustannukset. Siihen taas englantilaisten edustaja totesi, että sittenpäähän ne on helpompi pysäyttää...

Tiukkaa linjaa suhtautumisessa SOLAS-sopimuksen rikkomiseen kannattivat kaikki muut läsnäolijat paitsi Ruotsin edustaja (Norja ja Hol-lanti suhtautuivat pidättyen asiaan, koska kyse on "sekaliitoista", joissa radiosähköttäjäet ovat vä-hemmistönä, eikä läsnäolijoilla ollut valtuuksia päättää asioista).

Päätökseksi tuli, että ITF:n edustaja Selander ja Englannin Radio and Electronic Officers' Unionin edustaja pistäytyvät Ruotsissa keskustelemassa si-käläisten ITF:n jäsenliittojen kanssa asiasta. Jos puhe siellä ei auta, tehdään asiasta esitys ITF:n Executive Boardille radiosähköttäjäjärjestöjen ni-missä. Näyttää siltä, että ruotsalaiset "dispanssilai-vat" joutuvat vaikeuksiin Englannissa jo aivan lä-hiaikoina. Tiivis yhteistyö asian hoitamiseksi tulee jatkumaan. □