

Meripelastuskurssi II

Posti- ja lennätinhallituksen radio-osasto järjesti toiset meripelastuksen peruskurssit 20.–24.11. Osallistujina oli rannikkoradioasemien henkilökuntaa ja lisäksi oli yksi osanottaja sekä merivartiolaistoksesta että postin sotilas-toimistosta.

Kurssin tarpeellisuudesta olivat osanottajat jälkikäteen yksimielisiä. Navigoinnin lisäksi tutustuttiin erilaisiin meripelastukseen osallistuviin organisaatioihin ja erityisesti niiden viestisysteemeihin. Uutta tietoa tuli rautaisannos ja jatkokurssia pidettiin tarpeellisenä.

Kurssin puheenjohtaja, tekn. lis. Touko Hahkio totesi, että radio-osasto on ensimmäisenä aloittanut kurssien järjestämisen ja toivoi että muut viranomaiset noudattavat esimerkkiä.

Navigointi

Paikanmääritys ja ETA:n laskeminen saattavat olla tositilanteessa hyödyllisiä taitoja rannikkotasemallakin. Vaasan asemanhoi-

taja Risto Jalkanen veti ansiokkaasti navigointiharjoituksia.

Tässä yhteydessä tuli eteen pienten rannikkoasemien pulma: yksi päivystäjä ei tositilanteessa ehdi hoitaa sekä radioliikennettä että puhelin- ja telexyhteyksiä, puhumattakaan siitä että ehtisi mitailla harpilla karttaa.

Vaasassa asia on ratkaistu siten, että hätätilanteessa hälytetään toinen päivystäjä tai asemanhoitaja apuun ja heidät haetaan paikalle tarvittaessa paloautolla!

Meripelastusohje

Sisäasianministeriön 1978 vahvistamasta meripelastusohjeesta vaihdettiin vilkkaasti mielipiteitä. Tämä ohjehan ei velvoita hälyttämään rannikkoradioasemaa muuten kuin "tarvittaessa". Se jättää siis melkoisen harkintavallan. Hangon valitettava veneonnettomuus on räikeä esimerkki pelastusohjeen heikkoudesta.

Pelastuskeskuksena toimii merivartiolaituksen radioasema. Kurssi kävi tutustumassa merivartioston uuteen asemaan Jollaksessa. Muuten näyttivät systeemit olevan kunnossa, mutta mahdollisuutta käyttää 500 kHz:n kansainvälistä hätätaajuutta ei Jollaksessa ole. Myöskään kansainvälisen koulutuksen saaneita radiosähköttäjiä ei merivartiostolla ole. Jollaksessa on syn-

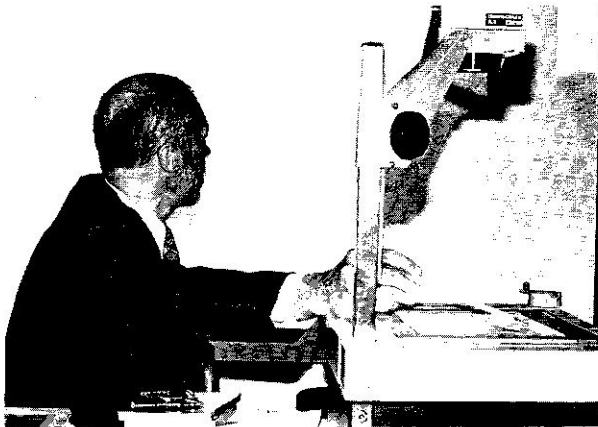
tesaattoriohjattu HF-lähetin, jonka taajuus alkaa 1,5 MHz:stä ja päättyy 30 MHz:iin. 2182 kHz on siis käytettävissä, kunhan lähetin ensin viritetään sille. VHF-kanavien lisäksi päivystetään myös 2182:ta.

Erittäin tärkeä tieto on, että nykyisin merivartioston veneissä ja ilma-aluksissa on käytössä Saloran 99-kanavainen autoradiopuhelin, jossa on myös meriradiation simplex-kanavat. Merivartiostoon saa siis nykyisin aina yhteyden kanavalla 16.

IMCO

Touko Hahkio selvitteli YK:n merenkulkujärjestön IMCO:n työtä meriturvallisuuden parantamiseksi. Varsinkin tulevaisuuden suunnitelmat IMCO:n piirissä ovat mielenkiintoisia koskien satelliitteihin perustuvaa uutta hätä- ja turvallisuusjärjestelmää.

IMCO:n ansiota on myös kansainvälisesti koordinoitu merivaroitusten lähettäminen, NAVAREA-systeemi. Suomen osalta sai systeemin toimivuus arvosteluja osanottajilta, onhan merenkulkuhallituksessa koordinaattori paikalla vain virka-aikana. Lisäksi näiden "nollavaroitusten" puutteellinen englanninkieli on aiheuttanut käytännön vaikeuksia. Muualla maailmassa systeemi tiettävästi pelaa hyvin.



Touko Hahkio piirtoheittimellä



Risto Jalkanen navigoi

LA-puhelimet

Sekä meripelastusseuralla että merivartiolaityksella on kätjössään LA-puhelimia ja niiden tukiasemia. Sekä kurssin luennoitsijat että oppilaat olivat yhtä mieltä LA-puhelimien kätjökeltvottomuudesta. Kantomatka on pieni ja häiriöt sitä luokkaa, ettei tehokasta päiuytystä voida ylläpitää. Kyseessä on tässäkin tietysti raha, ovathan VHF-puhelimet huomattavasti kalliimpia.

MKH:n osuus

Merenkulkuhallituksen rooli on meripelastuksen suhteen lähinnä ennaltaehkäisevä. Eriaiset turvalisuuskirjat ja niiden tarkastaminen kuuluu MKH:n tehtäviin.

Merenkulkuhallituksen edustajalta tiedusteltiin, pysyttääkö MKH yli 1600 brt:n aluksen, jos käy ilmi, ettei siinä ole SOLAS:n (kansainvälinen sopimus ihmishengen turvaamisesta merellä) vaatimaa radiosähköttäjää. MKH:n edustajan mielestä kysymys edusti ammattiyhdistyspolitiikkaa...

Myöskään allekirjoittaneen tiedusteluun siitä, voitaisiinko suomalaisten rannikkoasemien kautta välittää AMVER-sanomia, ei saatu vastausta. Epäselväksi myös jäi, kuka maksaa esim. Göteborg Radion kautta välitetyt AMVER-sanomat.

Ruotsin meripelastusorganisaatio

Ruotsin meikäläisestä poikkeava pelastusorganisaatio tuntuu varsin mielenkiintoiselta. Lahden takana on todella tehty töitä jotta hommat saataisiin sujumaan. Ruotsissahan meripelastuksen

johto toimii rannikkoradioasemalta, ja siellä on tehtävään koulutettu henkilökunta. Risto Jalkanen on tuonut Ruotsista paljon hyviä ideoita, joita voidaan soveltaa myös Suomessa, esim. "muistin-virkistämislomakkeet" joihin merkitään tiedot hätätapauksesta ja suoritetuista toimenpiteistä.

Meripelastuspeli

Kurssin viimeisenä päivänä simuloitiin sisäpuhelimien ja LA-puhelimien avulla mahdollisimman todentuntuinen merihätätilanne häiriöineen päivineen. Pelaajat jou-tuivat todella kuumaan tilanteeseen. Alkuhämmingin jälkeen pelaajat suoriutuivat osastaan yllättävän hyvin.

Loppuarviointi

Kurssin tarpeellisuudesta olivat kaikki yhtä mieltä. Erittäin paljon hyötyä oli keskusteluista merivartiolaityksen edustajien kanssa, ovathan juuri merivartijat avainsamassa tositilanteessa.

Yhteisissä keskusteluissa todettiin myös nykyisten resurssien riittämättömyys, vakanssien puute ja pienet palkat merivartiostossa sekä erityisesti meripelastukseen sopivan helikopterikaluston puute. Kurssilaiset laativat asiasta julkilausuman:

*Posti- ja lennätinhallituksen
radio-osaston Helsingissä
20.-24.11.1978 järjestämä*

MERIPELASTUSKURSSI

*TOTEAA ettei nykyisillä henkilöstö-
ja kalustoresursseilla meri-
pelastustoimintaa Suo-*

*nessa voida tyydyttävästi
hoitaa*

*VAATII että yhteiskunta osoittaa
meripelastustoimintaan
osallistuvien eri osapuolien
käyttöön riittävästi varoja
tarpeellisten laitteiden han-
kintaan ja koulutetun henki-
lökunnan palkkaamiseen*

*EDELLYTTÄÄ että pelastustoimin-
taan osallistuvien eri virano-
maisten ja vapaaehtoisten
välinen tehtäväjako riittä-
västi selkeytetään ja samalla
huolehditaan tarvittavista
resursseista*

*KATSOO meripelastuskurssien jat-
kuvan järjestämisen erittäin
tärkeäksi muidenkin asian-
osaisten kuin rannikkoradio-
asemien virkailijoiden val-
miuden ylläpitämiseksi ja
lisäämiseksi.*

Tämän julkilausuman julkaisi Uusi Suomi hyvin pahasti vääristeltynä. US:n mukaan julkilausuma oli radio-osaston, mikä ei tietenkään ole totta. Kurssilaiset ja muut meripelastustoimintaan osallistuvat joutuvat kärsimään kaiken sen stressin, mitä puutteellinen kalusto ja resurssit aiheuttavat, siksi he katsoivat tärkeäksi kiinnittää huomiota ajankohtaiseen ja tärkeään asiaan. On valitettavaa, että lehtimiehet eivät vaivaudu kunnolla lukemaan aineistoaan vaan saattavat huolimattomuudellaan ulkopuo-liset outoon valoon.

Lopuksi kiitokset kurssin järjestäjille ja erityisesti Risto Jalkaselle siitä valtavasta työmäärästä, minkä hän kurssien onnistumiseksi oli tehnyt. Jatko- ja kertauskurssi on varmasti paikallaan. □



Ja tässä opiskelijat monenlaisine ilmeineen

SR:n syyskokous

SR:n syyskokous, ns. budjettikokous pidettiin lauantaina 18.11. m/s Wellamolla Helsingin Eteläsatamassa.

Budjettiesitys hyväksyttiin yksimielisesti. Sääntömuutoksesta jopa äänestettiin. Kokouksen kohokohdaksi muodostui STTK:n puheenjohtajan Jorma Reinin selostus työmarkkinatilanteesta.

Työttömyys ei vähene

Jorma Reini arvioi alustukseensa, ettei työttömyys kevääseen mennessä vähene, vaan että maaliskuussa on Suomessa taas 200.000 työtöntä. Reinin käsityksen mukaan ei työttömyyttä voida poistaa minkäänlaisella työmarkkinaratkaisulla, mutta tilannetta voidaan kyllä pahentaa huonolla sopimusratkaisulla.

Reini sanoi, että mikäli halutaan 2-vuotinen sopimuskausi, on sen oltava mahdollista. Esimerkkinä pitkän sopimuskauden eduista Reini mainitsi faktorit, jotka ovat parhai-

ten viime aikoina nostaneet tulotasoan juuri pitkän sopimuksen avulla. Reini totesi kuitenkin, ettei keskusliitto saa kahlehtia liittoja pyrkimästä sellaisiin ratkaisuihin kuin ne itse haluavat. Nopeita ratkaisuja ei Reinin mielestä ole mahdollista saada aikaan.

Virkaehtosopimusten suhteen ottaa STTK tällä kerralla entistä aktiivisemmän roolin.

Toimihenkilöliikkeen eheyttäminen

STTK on ottanut varsin aktiivisen roolin toimihenkilökentän eheyttämisessä. Syy tähän on itsestään selvä; toimihenkilöjärjestöjen painoarvon lisääminen. Työntekijöiden reaaliensiot ovat viime vuosina nousseet neljä kertaa enemmän kuin toimihenkilöiden. Eräs syy tähän on hajanaisen toimihenkilökentän puutteellinen painoarvo työmarkkinoilla.

Reinin mukaan nettopalkka-ajattelun tulisi olla toimihenkilökentässä keskeisen. Mikäli nykyinen palkkapolitiikka jatkuu, tulee "valtion alin palkka ylittämään ylimmän palkan vuonna 1985!" Reini mainitsi käsitteen "uussoli-

daarisuus", joka pitää sisällään vastuun, koulutuksen ja tehtävien vaativuuden. Näiden tekijöiden on näytävä palkkapussissa nettotuloneroina.

Reinin käsityksen mukaan saat- taa kestää vuosia ennenkuin toimi- henkilökenttä on eheytyntä, mutta nyt kuitenkin on aika ruveta raken- tamaan siltoja tulevaisuuteen.

Kokouksen toimihenkilöt

Kokouksen avauksen suoritti sääntöjen mukaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan estyneenä ollessa hallituksen vanhin jäsen Jorma Hänninen joka juuri päivää aikaisemmin oli täyttänyt 50 vuotta.

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Juhani Tikkanen, joka hoitikin tehtävänsä kiitettävällä nopeudella ja rutiinilla. Kokouksen sihteeriksi joutui Bertel Österlund, kuten niin monasti ennenkin. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Tuula Salminen ja Ville Väisänen. Ääntenlaskijoiksi tulivat Maipi Pekonen ja Jaska Nurmi.

Budjetti

Hallituksen laatima tulo- ja menoarvio käytiin läpi ja hyväksyttiin parilla evästyksellä. Evästys yksi tuli Maarianhaminan suunnalta ja sen mukaan velvoitettiin liitto lisäämään ruotsinkielistä tiedotustoimintaa sekä jäsentiedotteissa että Radiosähköttäjä-lehdessä. Näin tulee luonnollisesti tapahtumaan niin pitkälle kuin liiton rajoitetut resurssit sen sallivat. Lisäksi hallitus sai oikeuden käyttää tänä vuonna mahdollisesti jäävää ylijäämää konttorikoneiden uusimiseen.

Jäsenmaksuohjeet ja -prosentit pysyivät ennallaan, vaikka nykyisen systeemin epäoikeudenmukaisuudesta tuotiinkin esiin muutama räikeä esimerkki. Esim. rannikkoradi- oasemien asemanhoitajat, joilla ei ole ylityö- eikä vuorokorvauksia, maksavat 2,5 % kokonaispalkastaan jäsenmaksua, eli huomatta- vasti enemmän kuin radiosähköttä- jät, joiden kokonaispalkka taas on



Santala ja Hänninen avaamassa kokousta



Reini tuo STTK:n terveiset



Kokouksen sihteeri Österlund ja puheenjohtaja Tikkanen

huomattavasti asemanhoitajan kokonaispalkkaa suurempi. Jos suuren tankkilaivan radiosähköttäjä joutuisi maksamaan jäsenmaksua samalla periaatteella, merkitsisi se lähes 300 markan kuukautista jäsenmaksua eli yli kolme tonnia vuodessa!

Sääntömuutos

Hallitus oli esittänyt sääntöjä muutettavaksi siten, että myös liiton toimihenkilöt voitaisiin valita hallituksen jäseneksi. Perusteluna oli, että eri toimialoilla palvelevat liiton jäsenet on pyritty vuosien aikana saattamaan liiton päätäntävällän suhteen mahdollisimman tasapuoliseen asemaan. Säännöissä oli kuitenkin liiton palveluksessa olevilla jäsenillä eräitä rajoituksia, joita muilla jäsenillä ei ollut. Halli-

tuksen mielestä perusteita liiton palveluksessa olevien jäsenten vaalielehdoituksen eväämiseksi ei riittävästi ole olemassa. Yhdistysrekisteritoimisto oli ennakkotarkastuksessaan 21.9.1978 hyväksynyt esitetyt muutokset.

Asiasta käytiin keskustelu, joka johti Veikko Jyvän esityksestä äänestykseen. Jyvän esitys hävisi kuitenkin äänestyksessä selvästi äänin 50–14, joten sääntömuutos hyväksyttiin hallituksen esittämässä muodossa.

Ajankohtaisia asioita

Toiminnanjohtaja Heikki Santala esitti katsauksen ajankohtaisista asioista, joihin kuuluvat mm. erivapausjupakka, joka on vieläkin kesken, sekä koulutus.

Tutkurssit on nyt saatu al-

kuun. Täydennyskoulutus lähtee pyörimään myös Maarianhaminassa. Jatkokoulutuksen järjestäminen sen sijaan on vielä kesken. Santala vakuutti kyselijöille, että liitto pyrkii tulevaisuudessa saamaan radiosähköttäjän koulutuksen sellaiseksi, että sille annetaan arvoa myös maa-ammateissa, jolloin siirtyminen mereiltä maihin olisi haluttaessa nykyistä helpompaa.

Pikkujoulu

Liiton pikkujoulujuhla pidettiin myöhemmin illalla ravintola Sillan-korvassa. Yleikirjoittanut ei ollut mukana, mutta ilmeisesti juhla sujui hyvin, koska mitään skandaali-juoruja ei jälkeempäin ole toimittajan korviin kantautunut... □



Valtakirjojen tarkastajat Anneli Laine ja Bertel Österlund



Kokoustila oli viimeistä paikkaa myöten täynnä

SR:n toimintaa ja tiedotuksia

Hallitus on kokoontunut lokakuun 9 ja 30 päivinä, marraskuun 22 päivänä ja työvaliokunta joulukuun 1 päivänä.

Uusia jäseniä

Liiton jäseniksi on hyväksytty 1978-09-11 Bernt Sjöberg jäsennumerolla 1485 ja 1978-10-18 Pirkko Rantala jäsennumerolla 1486.

Rauman info

Tavanomainen info- ja kahvitilaisuus Rauman radiosähköttäjäoppilaille pidettiin lokakuun 25 päivänä. Infoa kävivät pitämässä Heikkinen ja Sihvonen. Samalla he neuvottelivat myös Rauman opettajien kanssa.

Maarianhaminan info

Maarianhaminan radiosähköttäjäoppilaiden infotilaisuus pidettiin marraskuun 9 päivänä. Matkaan osallistuivat Långholm ja Santala. Samana päivänä pidettiin myös kokous paikallisten jäsenten kanssa.

Palkkaturvalaki

Työvoimaministeriö on laatinut esityksen merimiesten palkkaturvalaiksi ja pyytänyt SR:n lausuntoa lakiehdotuksesta. Lausunnossaan liitto totesi lakiehdotuksen olevan selvä parannus nykyiseen verrattuna. Lakiehdotuksessa nimittäin esitetään nykyisen palkkaturvana maksettavan enimmäismäärän 25.000 mk brutto nostettavaksi vastaamaan kahden viime vuoden tulojen yhteismäärää.

Merimiesverotoimikunnan mietintö

Ko. mietinnön lausuntoaika meni umpeen 1978-11-30. Lausunnossaan SR kiinnitti huomiota mm. seuraaviin seikkoihin:

Verotusuudistuksen toteuttaminen toimikunnan enemmistön ehdotuksen mukaisesti merkitsevi verorasituksen oleellista kiristymistä nykyisestään. SR:n mielestä merimiesverotusta pitäisi sensijaan pyrkiä alentamaan. Merimiesveron tulisi olla korkeintaan 70 % maaverosta kun se tällä hetkellä on suunnilleen samalla tasolla.

Kunnallisveron korottamiseen 40-60 prosentilla ei ole riittävästi perusteita. Kaksi kolmannesta merenkulkijosta on perheettömiä ja heidän saamansa kunnallispalvelut ovat hyvin vähäisiä. Kunnallisvero tulisi SR:n mielestä säilyttää entisen suuruisena. SR ei myöskään pidä oikeana kaikkien vähennysten säätämistä markkamääräisiksi. Jotta kaikkien merenkulkijoiden reaaliensiot kehittyisivät tasasuhteisina tulisi merimiesvähennyksen olla prosenttimääräinen. Kertasuoritusten marginaaliverotus on virheellinen varsinkin silloin kun kertosuoritus tapahtuu merimiehestä riippumattomasta syystä. Verontasausjärjestelmä ja luontaisetujen täysimääräinen verottaminen aiheuttaisi merkittävää verorasituksen kasvua. Sairaskulujen ja henkivakuutusmaksuvähennysten kohdalla tapahtuisi nykyisten etujen heikentämistä.

Lopuksi SR esittää ettei merimiesverouudistusta toteutettaisi merimiesverotoimikunnan mietinnön pohjalta, vaan asiaa selvittämään asetettaisiin uusi toimikunta. Toimikunnan tehtävänä olisi ensisijaisesti selvittää merimiesveron suhde maaveroon nähden.

Alkoholiteemapäivä

Helsingin merenkulkuoppilaitoksella Lauttasaarella pidettiin joulukuun 4 päivänä Merenkulun työpaikkaterveydenhuollon neuvottelukunnan (METENK) järjestämä alkoholiteemapäivä. Päiville osallistui n. 30 edustajaa mm. merenkulun työmarkkinajärjestöistä, MEK:istä, MEPA:sta, MKH:sta, STM:stä, Turun aluetyöterveyslaitokselta sekä eri varustamoista. Päivillä käsiteltiin eri alustusten pohjalta seuraavia teemoja:

1. Mitä alkoholismi on?

2. Alkoholiliikenne ja työnvälitys/työhönnotto

3. Alkoholiliikenne ja laivayhteisö

4. Alkoholipolitiikka laivalla

5. Hoitoonohjausjärjestelmä

6. Kurinvalvonta instituutioon

7. AA-toiminta ja hoitoonohjaus

Alustusten jälkeen tehtiin ryhmätöitä edellämainituista teemoista. Ryhmätöiden tuloksia tullaan käyttämään hyödyksi METENK:n tulevassa toiminnassa. SR:n puolelta osallistuivat päiville Jorma Hänninen ja Bertel Österlund. □

Kuolleita

Lokakuun 28 päivänä 1978 kuoli apulaisosastopäällikkö Bruno Arvid Sinkkonen synt. 22.07.1915 Viipurissa. II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 31.03.1939 josta lähtien SR:n jäsen. Radiosähköttäjäs/s/s Indrassa 15.04.-16.10.1939 jolloin alus ajoi miinaan ja tuhoutui. Vuosina 1940-44 hän toimi puolustuslaitoksen palveluksessa. Helmikuusta 1945 alkaen hän toimi kontrollöörinä ja liikennetarkastajana Posti- ja lennätinhallituksen ulkomaanosastolla heinäkuusta 1953 lukien esittelijänä ja konttoripäällikkönä sekä elokuusta 1961 alkaen apul. osastopäällikkönä toukokuuhun 1977 jolloin jäi sairauseläkkeelle. SR:n toimintaan hän osallistui monin tavoin. Vuosina 1944-46 ja 1948 hän oli liiton hallituksen varajäsen sekä 1949-53 hallituksen jäsen ja liiton varapuheenjohtajana 1955-67. Radio OH:n toimituskunnan jäsen 1940-49. Radiosähköttäjälehdteen päätoimittaja 1950-53 ja 1955-66. Saanut liiton kultaisen ansiomerkin no 6. Kutsuttu liiton kunniajäseneksi vuonna 1968. □

Förbundets styrelse har sammanträtt den 9 och 30 oktober samt den 22 november och styrelsens arbetsutskott den 27 november.

Nya medlemmar

Till medlemmar i förbundet har godkänts från den 11.9.1978 Bernt Sjöberg med medlemsnummer 1485 och från den 18.10.1978 Pirkko Rantala med medlemsnummer 1486.

Informationstillfälle i Mariehamn

Det sedvanliga informationstillfället för radiotelegrafisteleverna vid Ålands Sjöfartsläroverk hölls den 9 november. I resan deltog ordförande Bo Långholm och verksamhetsledare Heikki Santala. Samma dag hölls även ett möte med de lokala medlemmarna.

Sjömansskattekommissionens betänkande

Inlämningstiden för utlåtandena om nämnda kommissions betänkande gick ut den 30 november.

I sitt utlåtande framförde SR bl.a. följande: Om skattereformen förverkligas såsom kommissionens majoritet föreslår så innebär det en märkbar ökning av sjömannens skattebörda. SR anser att man instället borde försöka

sänka sjömannens skattenivå. Sjömansskatten borde vara högst 70 % av landskatten, när den för närvarande är på ungefär samma nivå. En höjning av kommunalskatten med 40-60 % är helt omotiverad. Två tredjedelar av sjömännen är ensamstående och den kommunalservice de åtnjuter är ytterst minimal. Sjömannens kommunalskatt borde enligt SR åsikt hållas oförändrad.

Att alla avdrag skulle bli markbelopp anser SR vara orättvist. För att alla sjöfarares realförtjänster skall utvecklas jämnt, så bör sjömansavdraget vara i procent. Engångsutbetalningarnas marginalskatt är felaktig särskilt när engångsutbetalningen sker av orsaker som inte förorsakats av sjömannen. Det föreslagna skatteutjämnningssystemet och beskattningen av naturaförmånerna skulle betyda en märkbar skärpning av beskattningen.

När det gäller avdragen för sjukkostnader och livförsäkringspremier så skulle de nuvarande förmånerna beskäras.

Till slut föreslår SR att sjömansskattereformen inte bör förverkligas enligt kommissionens betänkande. I stället föreslår SR att en ny kommitté tillsätts för att utreda saken ytterligare. Denna kommittés primära uppgift skulle vara att utreda sjömansskattens förhållande till landskatten.

Temadag om alkohol

På Helsingfors sjömansyrkeskola på Drumsö hölls den 4 december en temadag om alkohol som anordnades av Sjöfartens arbetsplatshälsovårdskommission (METENK). I dagen deltog ca. 30 representanter för bl.a. sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer, Sjömanspensionskassan, Sjömansservicebyrån, Sjöfartsstyrelsen, Social- och hälsovårdsministeriet, lokalinstitutet för arbetshygien i Åbo samt olika rederier. Följande teman behandlades:

1. Vad är alkoholism?
2. Alkoholen och arbetsförmedlingen/anställning
3. Alkoholen och fartygssamhället
4. Alkoholpolitiken ombord
5. Vårdhänvisningssystemet
6. Disciplinsövervakningen som institution
7. AA-verksamheten och vårdhänvisningen.

Under förmiddagens lopp hördes föredrag om ovanstående teman och på eftermiddagen gjordes grupparbeten som sedan gemensamt diskuterades. Resultaten av grupparbetena kommer att tillgodogöras i arbetsplatshälsovårdskommissionens kommande arbete.

Från SR:n sida deltog Jorma Hänninen och Bertel Österlund. □

75 vuotta merenkulun
palveluksessa

O.Y. Herman Andersson

Laivanselvitys-
ja huolintaliike

O U L U
puh. (981) 221 144
telex 32146 anson sf
sähkeosoite andersson

— DECCA LAITTEIDEN HUOLTOA —

Huollamme ja korjaamme laivojen
radiot, tutkat ja kompassit.

Teemme myös sähköalan korjaustöitä.

KOTKAN SÄHKÖPAJA OY

Kotka, Keskusk. 9, puh. 12 417 ja 12 418

Työajan jälkeen:

Radio- ja tutkakorjaukset	14 827
sähkö ..	63 939
	sekä 14 875

70 vuotta

Viestijohtaja Bror-Åke Blomqvist, synt. 1909-01-19 Helsinki. II lk. kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto 1934-06-01 ja I lk. 1948-04-13. SR:n jäsen 1934-06-02 alkaen. Radiosähkötäjänä 1937-38 laivoissa Rönnskär ja Saimaa. Palvellut rannikkolaivastossa ja asemilla 1930-35 Helsingin ja Viipurin laivastoradioasemilla ja 1934-36 sukellusvene Saukossa ja tykki-vene Hämeenmaassa. SR:n tilintarkastaja 1949-54 ja varatilintarkastaja 1942 sekä 1955-60. 1938-65 radiosähkötäjänä ja 1965 alkaen viestijohtaja Helsinki Radio Keimola. Eläkkeellä 1968 alkaen.

Radiosähkötäjä Urho Tapio Vanamo, synt. 1909-02-04 Nivala. II lk. kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto 1932-09-01 josta alkaen SR:n jäsen. Radiosähkötä-

jänä 1932-40 laivoissa Wirma, Österhav, Yrsa, Nina, Britannic ja Koura. Toiminut 1945 läänin viestiohjaajana poliisivoimissa. 1946-56 radiosähkötäjänä Kemlin ilmailuviestiasemalla ja 1956 jälkeen kaukokirjoitinhuoltotehtävissä samalla asemalla.

Radioasemanhoitaja Reino Armas Vierros, synt. 1909-02-19 Kouvola. II lk. kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto 1935-04-01 ja I lk. 1953-07-21. SR:n jäsen 1946-09-12 alkaen. Radiosähkötäjänä 1929-32 laivoissa Aura, 1946-53 Orvar, Nuolja, Ivalo, Arc-turus ja Antares sekä (va) 1956-75 Leo, Greta, Kaste, Orion, Krucia, Mercia, Simpele ja Scania Express. Toiminut radiosähkötäjänä 1927-28 Viipuriradiossa ja 1932-40 Vaasaradiossa jälkimmäisessä myös viestijohtajana ja radioasemanpäällikkönä. Syyskuusta 1953 alkaen radioasemanhoitaja Vaasa

Radiossa vuoteen 1975 jolloin jäi eläkkeelle.

50 vuotta

Insinööri Hannu Olavi Päivistö, synt. 1929-01-06 Pori. II lk. kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto 1953-05-12 josta lähtien SR:n jäsen. Radiosähkötäjänä 1954-57 laivoissa Aune H ja Elsa S. Porin kauppakoulu 1952. Tampereen tekn. oppilaitos 1959 ja Opisto 1965. Kesäkuusta 1965 insinööri Sata-Sähkö Oy Pori.

Radiosähkötäjä Martti Otto Tanttu, synt. 1929-02-14 Otava. II lk. kansainvälinen radiosähkötäjän tutkinto 1959-11-07 josta lähtien SR:n jäsen. Radiosähkötäjänä 1960 (va) Helsinkiradio, 1960 Aistoristo 1960-61 Helsingin lennätinkonttori ja 1961 Helsinkiradio. Toimipaikka 1961 lähtien lennätinkonttori Helsinki. □

Älä tee sitä
ITSE.

*Jätä Postipankin
huoleksi*

ne jatkuvasti mielessä
pidettävät: Vuokrat, verot,
sähkö- ja puhelinlaskut,
TV-luvat, osamaksut yms.

Hoidamme ne postisiirto-
tai käyttötililtäsi.
Päivälleen ja aivan ilmaiseksi.

POSTIPANKKI

Sovi asiasta Postipankin
konttorissa tai postissa.



SHIPSTORES

NYMAN & Co

KOTKA - HAMINA

☎ 952 - 12 949 ja 16 554

Sähkeos. NYMANS

TELEX: 53 197

**Oy Porvoon Laivanmuonitus —
Borgå Skeppsproviantering Ab
PORVOO**

☎ 915 - 14 1116 ja 14 1321

Sähkeos. NORDEK Porvoo

TELEX: 53 197

Keimolan kuulumisia

Näin alkuun pari elävästä elämästä otettua esimerkkiä siitä, miltä yksi jos toinenkin sanoma näyttää sen jälkeen kun OFJ:n tai OHG:n opr on ottanut ne vastaan ja muokannut asianmukaiseksi:

18/11
laiva/ohg helsinki
12/11
merikukka
helsinki
ERKKI PIRINEN
Anna pirinen kotien keskusteluun
12/11
12/11
hyvää voimaa
col 12/11 50MHz

14/12
vene/ohg helsinki
12/11
12/11
Lx22
teino/11
aino nimimerkki
kannasmerkki
hyvää voimaa sinulle
tauno ja tyyne
12/11
col 12/11 15030MHz

Näitä kun on muutaman peräjäkeen ottanut, niin jo tietää tehneensä työtä. Paperi on niin täynnä suttauksia ja punaisia ja sinisiä viivoja, että tarvittaisiin apteekkari ottamaan siitä selvää. Kallis ilta-päivälistan jälkeinen aika kuluu rattoisasti mm sellaisten pikkujuttujen kyselemiseen, kuin onko Anna Pirinen kukkien lähettäjä vai vastaanottaja, kuka sitten on lähettäjä, onko Erkki laivan kipinä, joka kohteliaisuudesta allekirjoittaa sähköken vai kukkien lähettäjä, joka allekirjoittaa kukkien mukana menevän tervehdyksen, pitääkö sähkö toimittaa merikukkaan 12/11 vai kukat perille 12/11, yms.

Sanaluvun selvittelyssä vierähtää samoin jokunen minuutti, varsinkin jos pitää kysyä QTB:tä. Onneksi suomalaiset tuntuvat kaikki olevan selvillä siitä, että QTB ei tarkoita feidausta eikä satamaan

menoa, samaa ei voi valitettavasti sanoa kaikkien muiden maiden kansalaisista.

Varsinkin telextytöt ovat tällaisiin sanomiin ihastuneita. Suositankin ko liikennetyöläisiä lämpimästi kaikille niillekin, jotka sitä eivät vielä hallitse. Näistä asioista on muuten mainintoja mm Siirtyvän meriliikenteen käsikirjassa, joka hyvinkin saattaa sieltä laivasta PLH:n kiertokirjeiden ja erimallisten tullikaavakkeiden alta löytyä. Niin, että jos joku vielä luulee, että sähköjen toimituspäivä on maksullinen virkamerkintä, tai että virkamerkintöjä ei collata, tai että osoitetoimipaikka ja postinumero erotetaan kauttaviivalla toisistaan ja sijoitetaan keskelle osoitetta, tai että ryhmistä, joissa on kirjaimia ja numeroita sekaisin collataan pelkät numerot, niin suositan tutustumista lähdeaineistoon.

Päivän sana on pisteaalto eli spottijakso kansankielellä. OHG:n kaikkiin kolmeen pöytään on saatu spottivastaanottimet kaikille bändeille. Vastaanottimia on joka pöydässä kuusi tai enemmän, kun lasketaan vanhanaikaiset mukaan. Sinänsä hienosta tilanteesta on se haitta, ettei aina tiedä, millä bandilla laiva kutsuu. Jos OHG:n operaattorilla on etummaisessa pöydässä kuuntelussa 22 ja 16, keskimmaisessa 16 ja 12, takimmaisessa 4 ja 8, ja jossain välissä vielä vanha 16 a-jakso ja edellisestä puhelusta päälle jäänyt 12b, ja 22ö ja 16y sen takia, ettei sillä ja sillä laivalla ole muita jaksosia, on operaattorilla koko joukko juoksua ja nappuloiden painamista edessään ennenkuin laivan löytää.

Niin että sano Herran nimessä, mitä jaksoa kuuntelet. Äläkä helkuttissa sano: "Helsinkiradio tässä Uuno, kuuntelen A:ta". vaan: "Helsinkiradio tässä Välkky, kuuntelen 17 A:ta." Jos et saa vastausta, on monta mahdollisuutta. 1) Helsinkiradio ei kuullut sinua. 2) Sinä et kuullut Helsinkiradion vastausta. 3) Helsinkiradio vastasi väärällä bandilla kun ei tiennyt, millä kutsuit. 4) Ei ole yhtään vapaata operaattoria,

joka joutaisi vastaamaan. Ei lainkaan harvinaisen tilanne, vaikka miehitystä vastikään vahvistettiin. 5) Ei yhtään vapaata kanavaa. 6) Ei yhtään vapaata lähetintä. Tämä on kaikkein yleisin tilanne ruuhka-aikaan.

OHG2:lla on lähettäjiä seuraavasti: 1x4MHz, 1x8MHz, 1x12MHz, 1x16MHz. Sitten on kaksi heittopussilähetintä, joista toinen on yleensä 9887:llä ja toinen 17a:lla, mutta saattavat olla tilanteen mukaan muillakin jaksosilla. Näiden lähettimien jaksonvaihto pyydetään puhelimitse lähettinasemalta ja kestää jonkin aikaa, eikä niitä sen tähden normaalisti vaihdella yhden laivan tarvetta varten. Mutta jos olet uppoamassa etkä saa yhteyttä muualle kuin OHG2:teen, ja kaikki muut lähetimet ovat rikki, etkä voi häiriöiden takia kuunnalla muuta kuin 14605:ttä, niin voidaan harkita asiaa uudemman kerran.

Sitten on se kuuluisa Racal, jolla pääsee aika nopeasti kaikille jaksosille, ja josta sen tähden kaikki tykkää. Huomautan, että sitä Racalia on vaan yksi ainoa, eikä sen nopea jaksonvaihto juurikaan auta, jos se on käytössä toisella jaksolla. Eli jos Racalilla menee puhelu 22b:llä ja se on seuraavaksi varattu 13 alemmalle telexjaksolle ja sitten 14605:lle ja sitten 22a:lle, niin on ihan turhaa kutsuessaan kuunnella 17425:ttä tai jotain muuta mielikuvituksellista jaksoa, kun ei siellä kuitenkaan kuulu mitään ennenkuin Racal joskus parin tunnin päästä vapautuu. Sitäpaitsi Racalilla on mukava taipumus hajota jaksonvaihdon yhteydessä, ja erityisesti juuri viikonloppuisin ja perjantai-iltaisoin kun ei saada ketään sitä korjaamaan. Niin että suositan yhteyden ottamista A-taajuuksilla, ellet sitten satu kuulemaan että esim 17425 on käytössä.

OFJ:n miehet pyysivät sanomaan, ja olisin sanonut ilman pyyntöäkin, että jos tarvitset puhelua heti OFJ:n ilta-päivälistan jäl-

keen, niin älä hae sitä OFJ:n kautta vaikka sattuisikin lähetin olemaan valmiiksi 16736:lla, jos vain mitenkään on mahdollista päästä suoraan OHG2:teen. Ne parikymmentä askelta OFJ:stä OHG2:teen ja lyhyt neuvottelu puhepuolen isännän/emännän kanssa vievät aikaa paitsi meiltä, myös siltä, joka sai QRY 7. — OHG2:n operaattorit pyysivät sanomaan, että jos mahdollista, koettakaa välttää privaattipuheluja perjantai-iltaisina ennen varustamojen sulkemisaikaa. Pykälän mukaan lienevät varustamopuhelut ja privaattipuhelut samanarvoisia, on vaan keltua kuunnella varttitunti Lissun ja Ekin jutustelua kun jonossa on laiva, jonka kippari tahtoo konestopin johdosta saada yhteyttä kesämökille lähtevään varustamopamppuun.. — OHC:n opr pyysi sanomaan, että jos sinulla on puoli tusinaa sanomia, joissa on prikulleen sama teksti, niin mainitse asiasta etukäteen ja anna teksti vain ensimmäisen sanoman mukana. Korostan sanaa prikulleen.

Merikukkaohjeita ei kaikissa laivoissa kuulemma ole, joten tästä ne vielä noin sadannen kerran.

KA PBL (sen osannee jokainen laatia) — MERIKUKKA HELSINKI — LÄHETTÄJÄN nimi — kukkien laji — kukkien hinta ja toimituspäivä — kukkien vastaanottajan nimi ja osoite — kukkien mukana menevä tervehdys ja tervehdyksen allekirjoitus +. Noita viivoja ei kannata sähköeseen laittaa. Jos joku ei osaa lukea, voisähkötykselläkin varmaan saada apua 12630:llä tai 16840:llä.

OHG2:n pistevastaanottimien osoittaututtua todella hyviksi, on pisteaaltoinnostus tulossa sähkötyspuolellekin. OFJ sai hienon, uusia tekniikkaan nojautuvan 12 MHz työskentelyvastaanottimien, jossa jaksonvaihto perustuu sähköttäjän sormenpäiden johtavuuteen. Resistanssia ei saa olla liikaa (kuivat sormenpäät) koska silloin eivät taajuudet vaihdu, eikä liian vähän (märät sormenpäät), koska silloin jäävät jaksot itsestään pyörimään. Puutteita on muitakin, ja kuukauden mittaisen koekäytön perusteella ennustan, että ellei oleellisia parannuksia tapahdu ja pisteaaltojen invasio jatkuu, voitte ryhtyä harkitsemaan SAG:n käyttöä sähköiden toimittamisessa.

KESKINÄINEN
MERIVAKUUTUSYHTIÖ

SUOMEN MERIVAKUUTUS- YHDISTYS

KÄSITYÖLÄISKATU 4 a

20100 TURKU 10

☎ 921 - 29 123

Näistä radiotelexasioista puhutaessa, mutta nyt se on pojat niin, että kuka sitä aina jaksaa työasioista puhua. Synnyin maanviljelijän poikana eteläisessä Hämeessä, ja

jo nuorena harrastettiin kundien kanssa lestinheittoa. Eikä kulttuurisivujen ylihypyäminenkaan ole minulle vieras laji. Terv.

Pekka

Svenskspråkig kompletteringskurs för radiotelegrafister

Den tekniska utvecklingen har även på radiotelegrafisternas yrkesområde varit våldsam. Därför har det blivit nödvändigt att anordna kompletteringskurser för att hållas med i utvecklingen. Dylika kurser har sedan år 1975 anordnats vid Raumo sjöfartsinstitut. Dessa kurser som siktar till erhållande av allmänt radiotelegrafistcertifikat räcker 4 månader.

Den första svenskspråkiga kompletteringskursen kommer att anordnas vid Ålands Sjöfartsläroverk med början den 29 januari 1979.

Eftersom redararbetsgivarna inte i nämnvärd grad har betalat sina radiotelegrafisternas kurskostnader, så kommer kompletteringskursen att vara en sk. sysselsättningskurs. I kursen kan dock deltaga både arbetslösa och icke arbetslösa radiotelegrafister. Sådana vilkas arbetsgivare betalar lön för kurstiden är icke berättigade till understöd.

Ät den som deltar i sysselsättningskurser betalas utbildningsunderstöd 51 mk

per dag åt familjeförsörjare och 37 mk per dag åt ensamstående för högst fem dagar per vecka. Den som har 3 barn eller flera kan ytterligare få 12 mk per dag. Resekostnaderna till kursorten och tillbaka hem betalas likaså ett hembesök per månad enligt ansökan. Undervisningen i Mariehamn är gratis.

Till kursen sökes via hemorten belägna ARBETSKRAFTSBYRÅN, varifrån man även erhåller ansökningsblanketter. Även de som har arbete och de som erhåller lön för kurstiden bör söka sig till kursen via arbetskraftsbyrån. Ansökningarna bör insändas före detta års utgång. Sista anmälningsdagen är den 15 januari 1979.

Tilläggsuppgifter om kursen fås från Ålands Sjöfartsläroverk tel. 928-11009 eller 11006 samt vid behov från Finlands Radiotelegrafistförbund.

Eftersom kursen kan anordnas bara om minst 6 elever anmäler sig, så är det ytterst viktigt att minst detta antal uppnås. Så värt många dylika kurser kommer inte att anordnas på grund av det begränsade elevunderlaget.

Wällarikö merirosvo?

Erkki Savolainen; Niilo Wälläri, legenda jo eläessään, WSOY 1978

Merimies, kirjailija, toimittaja Erkki Savolainen on kirjoittanut lo-
kikirjan Niilo Wälläristä. Jälki on
tunnollisen tuntuista, varmaa lehti-
miehen työtä. Wälläriin elämäker-
taa lukiessa tuli mieleeni jäänmur-
tajan vakaa kulku ahtojäissä. Väliin
kyljet tärahtelevät, jään kimakka si-
hinä kyljistä kaikuen.

Savolainen tuntee panneen eri-
tyistä painoa Wälläriin epävakaa-
seen poliittiseen toimintaan. Kyllä
hänen jämerää ay-toimintaansaakin
syvällisesti käsitellään.

Wälläriin ainutkertaisia saavu-
tuksia oli Suomen merimiesten ke-
rääminen lujaan yhteiseen rintaa-
maan. Silloisissa oloissa se oli saa-
vutus. Etenkään kun kyseessä ei
suinkaan ole mikään kahvittelus-
seura.

Wälläriin poliittinen toiminta
saattaa puolueväen kapeakais-
taisilla hoksottomilla katsellen
näyttää hoipertelulta puolelta
toiselle. Mutta koko poliittisen
"hoipertelun" ajan Wälläri johti
merimiehiä selkeästi ja johdonmu-
kaista väylää pitkin. Varmaankin
Wälläri rakasta laivaansa luotsa-
tessaan joutui monasti toteamaan
väylän kolin alla liukuvan milloin
vasemmalle, milloin oikealla puo-
len.

Sen mitä tiedän redareitten ja
nykyisin valtion virastojenkin työn-
tekijöitä vastaan käyttämistä tem-
puista, saattaisi nykyisin olla pai-
kallaan käytellä wällärimäisiä ot-
teita asioiden hoidossa. Jollei
muuten tule järjestystä asioihin.

Laittomuuksia ja muita sortoyri-
tyksiä vastaan on lyötävä vähin-
täänkin samalla mitalla. Onhan ra-
diosähköttäjilläänkin tuoreessa muis-
tissa eräältä valtion viraston ta-
holta tapahtunut häikäilemätön
hyökkäys koko radiosähköttäjien
ammattikuntaa vastaan.

Saattaisin kuvitella Wälläriin
naaman, kun hän olisi kuullut val-
tion viraston kirjoittaneen eriva-
pauskirjoja satamissa lakon kyn-
sissä makaaville laivoille kyseisen
lakon murtamiseksi. Wälläriin ai-

kaan kyseinen virasto olisi pahan
kerran ainakin heilahtanut, jollei
kaatunut, ja ainakin yksi virkapalli
tullut hakuun. Eipä silti, saattaahan
vielä tapahtua ties mitä, eihän tais-
telua ole vielä edes kunnolla
päästy aloittamaan.

Laittomuuksia ja kaikkia sortoy-
rityksiä vastaan on lyötävä vähin-
täänkin samalla mitalla. Se oli Wäl-
läriin kanta ja tuntuu että wälläris-
miä voitaisiin käyttää nykyisiin hys-
syttelyn kuvioihin hyvällä menes-
tyksellä.

Käsiteltävänä olevaa kirjaa Wäl-
läristä voi suositella oppikirjaksi ra-
diosähköttäjille.

Wälläriin pitkistä marssista,
neljä kuukautta kestäneestä la-
kosta, joka päättyi Wälläriin tappi-
oon, on saatavissa se opetus, että
hajanaisten joukko ei voi tehdä pal-
jon mitään.

Radiosähköttäjät ovat jo iät ja
ajat olleet järjestyneitä.

Voitaneen Wälläriä mukaellen
todeta, että syytöstehtaan toimis-
tosta on lyhyempi matka työnväli-
tykseen kuin kaukana satamassa
lojuvalta kauppalaivalta.

Poliitikot ovat aina parjanneet
puolelta toiselle vaaruvia. Wälläriin
elämäkerran luettuani jäi vakuut-
tuneeksi mielipiteekseni, että "viis
tuulista, puhaltakoot tahi olkoot
tyyni, satakoon lunta eli vettä",
asiat hoidetaan asioina ja viedään

se turvalliseen satamaan, josta sit-
ten taas voidaan lähteä uudelle
matkalle sulassa sovussa turval-
lisin mielin.

Päämääränsä saavuttamiseksi
on ay-väellä oltava omat keinonsa
asioitten hoitamiseksi. Valtakun-
nan laki on niinkuin se kellekin lue-
taan. Väliillä tuntuu että laki on
tehty vain suojelemaan mieluim-
min redareita kuin turvatonta ve-
ronmaksajaa merellä.

Ja jollei kerran Suomi noudata
kansainvälisiä sopimuksia niin ei
kait ay-väkikään ole velvollinen
kaikkia lakeja niin tunnontarkasti
seuraamaan?

Lain henki, tai tulkitsijoiden
henki, tuntuu unohtavan että meri-
mies on palkkansa ansainnut, sa-
moin kuin työpaikkansa.

Wälläriin elämäkerrasta löytää
oppeja moneen koetukseen, ei vain
kaksi — tai kolmekymmenluvulle,
vaan yhtä hyvin dispanssivuonna
1978.

Kiitoksia, Erkki Savolainen, op-
pikirjastasi.

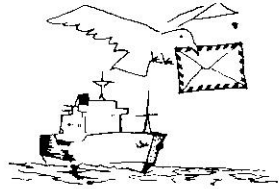
Juhani Tikkanen
Unionin jäsen 1962.
Radiosähköttäjiliiton
jäsen 1968.

Ps. Ei se Wälläri mikään merirosvo
ollut. Pikemminkin suojeli me-
rimiehiä merirosvoilta.

□

ETELÄ-SUOMEN LAIVA OY

Hitsaajankatu 12
00810 HELSINKI 81
☎ 90 - 782 655



Mielipide:

Aarto Helin

Radiosähköttäjän rooli nyt ja tulevaisuudessa

Lehtemme tässä ja edellisessä numerossa julkaistu selostus tai epävirallinen käänös tekstistä, jonka IMCO:n puitteissa pidetty konferenssi hyväksyi kesällä Lontoossa, tuo radiosähköttäjien osalta esiin niitä sääntöjä, päätöksiä ja suosituksia, joita tämä arvovaltainen konferenssi maailmanlaajuisesti suosittelee kaikille jäsenhallinnoilleen seurattavaksi ja noudettavaksi radiosähköttäjien koulutusta ja opetussuunnitelmia laadittaessa.

On jotakin nurinkurista ja vääristynyttä siinä hengessä ja niissä näkökulmissa, joista nyt aikaansaatu kansainvälinen yleissopimusta tarkastellaan toisaalta konferenssin ja toisaalta oman ja eräiden muiden maiden varustajapiirien taholta.

Konferenssi oli useista tiettyjen piirien päänpudisteluista huolimatta käsittääkseen yksimielinen hyväksytyiksi tulleista sanamuodoista. Päätöstilaisuuden lukuissa puheenvuoroissa tuotiin hyvin monelta taholta esiin yleissopimuksen erittäin suuri merkitys ja tärkeys kaikille merenkulkijoille. Sekä puheenvuoroissa että sopimustekstissä hallintoja kehoitetaan vaikuttamaan siihen, että sopimus mahdollisimman pian saataisiin ratifioituksi kyllin monessa maassa sen voimaan saattamiseksi. Kansainvälisen yhteistyön elpymisen eräänä osoituksena tuo tilaisuus oli kerrassaan vaikuttava.

Toisaalta taas on täällä, läntisessä naapurimaassamme erikoisesti, ja vähän muuallakin Euroopassa tietyissä varustamopiireissä vallalla ajatussuunta, jonka ainoana mottona näyttää olevan suuri idea: sähköttäjät pois laivoista. Noin vaan yksiviivaisesti.

Täysin huomioonottamatta niitä kymmeniä eri tekijöitä, jotka vaikuttavat eri liikenteissä kulkevien, erisuuruisten laivojen erilaisiin tarpeisiin.

Nämä tietyt piirit vähättelevät tehtyä yleissopimusta ja kertovat sen merkitsevän jotakin vain kehitysmaille. Meillä muillahan muka ovat asiat jo sopimuksen edellyttämällä tasolla ja vähän ylikin. Sitäpaitsi sopimukseen sisältyvät selvät klausuulit siitä, että hyväksytyt tekstit eivät missään nimessä saa estää eikä niitä ole edes tarkoitettu estämään merenkulun turvallisuusjärjestelmän kehittymistä tai kehittämistä. Jne.

Hyvä on. Myönnetään, että tällaiset paragraafit sieltä kyllä löytyvät. Mutta onko niiden paino todella se, minkä nämä mainitut piirit niille antavat? Epäilen sitä suuresti, sillä tottakai näitä harvoja mainintoja olisi painotettu huomattavasti enemmän, jos konferenssin johtajatukseksi olisi ollut radiosähköttäjien poistaminen laivoista.

Minusta tilanne on mieletön. Merenkulkujärjestöjä on maassamme viisi ja tämän asian tiimoilta, jos olen oikein nykytilanteen tajunnut, on näillä välissään köysi, jossa on vähintään neljä päättäjä ja jokainen vetää eri suuntaan. Kyllä yksi ainoa kaksipäinen köysi pitäisi riittää ja tässä nimenomaisessa asiassa siitäkin tulisi tervien järjen kannalta veto hiljalleen loppua.

On nimittäin täysin eri asia sanoa, että radiosähköttäjät on tarpeeton laivoissa, kuin sanoa, että hän on tarpeeton jossakin tietyssä laivassa. Henkilökohtaisesti olen

eräin varauksin valmis myöntämään viimeksimainitun argumentin ottaen tietysti huomioon tulevan kehityksen, mutta ensinmainittu väite on täysin perusteeton ainakin vielä tällä vuosituhannella. Ja mitä järkeä on lähteä ennusteamaan asioita jälkeen v. 2000? Tämä ei suinkaan tarkoita sitä, että mielestäni radiosähköttäjät olisi laivoissa tarpeeton ensi vuosituhannen alusta lukien. Sen verran futurologi olen minäkin, että voin sanoa: ei ole. (Perustelut tähän eivät kuulu tämän jutun yhteyteen).

Erimielisyyksien eräänä syynä saattaa olla pelkkä semantiikka. Meillä Suomessa on yritetty jo viime vuosikymmeneltä lähtien etsiä kunnon vastinetta käsitteelle "radio and electronics officer". Ei tuokaan nyt mikään erikoisen onnistunut termi voi olla englanninkielistä taitavan mielestä, mutta suomeksi elektronikan sovitinammattinimeen tuntuu luontevasti ottaen suorastaan mahdottomalta. Toisaalta "sähköttäjät" meidän kielessämme on muinaisjäännös, joka tuo mieleen Samuel Morsen aikaisen linjasähkötysten silloin perin "edistyneet" kuviot. Nykyisin tuolla linjapuolella pidetään silloin tällöin "sähkötyskylpailuja", joitten voittaja ei ainakaan teoreettisesti ottaen tarvitse edes morsemerkkien tuntemusta. Silti hänen virkanimikkeensä on sähköttäjät. Tästä syystä "radiosähköttäjät" on jo kauan ollut eri käsite kuin aikoinaan sekä langalliseen että langattomaan yhteydenpitoon yhteisesti morsemerkkejä käyttäneet "sähköttäjät."

Nyt kehitys on tuonut käyttöömme myös langattomalla puolella useita yhteydenpitomuotoja, jotka eivät perustu morsesähkötysten. Ammattikuntamme on tästä tietoisena jo viime vuosikymmeneltä lähtien pyrkinyt omassa politiikassaan ottamaan huomioon radiosähköttäjän roolin välttämät-

tömän muuttumisen. Ei ammattikunnan eikä sitä edustavan liiton mielestä ole virallisesti enää aikoihin väitetty, että radiosähkötäjän tulisi olla morseavaimen jatke, jonka "muille käsittämättömän kommunikaatiokielen" — kuten eräs ruotsalainen merikapteeni on sanonut — kalliiksikäyvä oppiminen sekä sen käyttö laivoissa ja meriliikenteessä olisi kaiken kehityksen esteenä.

Radiosähkötäjien ammattikunta ja sitä edustava liitto on aikoja sitten tiedostanut, että radiosähkötäjän rooli muuttuu. Ehkä joskus tulee aika, jolloin laivassa toimiva "sähkötäjäkään" ei tunne morsemerkkejä, mutta silti hän siellä hoitelee yhä tärkeämmiksi käyviä yhteyksiä muuhun maailmaan ja ennen kaikkea täyttää radioturvallisuusliikenteen vaatimukset — niin oman kuin muitenkin alusten —, johon puuhaan ei muilla juuri liikene aikaa ainakaan silloin, kun oma alus on hädässä. Onhan henkilökunta jo muutenkin karsittu minimiinsä.

Selvää selvempää on, että jonkun on nämä tehtävät hoidettava myös tulevaisuuden laivoissa ja tämä ajatus on aikaansa seuraavan radiosähkötäjän yhtä hyvin kuin ammattikuntaa edustavan liitonkin toiminnan perusteltuna motiivina.

Ei radiosähkötäjä ole ainoa ammatti-ihminen, jota yritetään poistaa laivojen palkkalistoilta. On muitakin ja näinollen tehtävät jäljellejääville vain lisääntyvät. Näissä puitteissa on tuskin odotettavissa, että joku muu laivalla olisi valmis ottamaan tehdäkseen radiosähkötäjän nykyiset tehtävät, jotka ainakin hätätapauksen sattuessa ovat korvaamattoman tärkeitä. Aivan niinkuin siinä tilanteessa kaikkien muittenkin tehtävät. Ne on määriteltävä tarkoin ja tuskin kukaan voi vakavissaan väittää, että kyllähän siinä nyt sivussa voisi tuon kipinänkin hommelit hoidella. Ei onnistu.

Mitä sitten todella on tämän perin kieroutuneen tilanteen taustalla?

Varustajien ahneus ja itaruus? Sähkötäjien liian suuri osuus paisuneista menoista? Yksisilmäinen ajattelu puolin ja toisin? Toinen motivoi käsityksensä menojen ja toinen työnsä säästämällä ja rationalisoinnilla? Liian

hyrkät kannanotot ja näistä esitetyt liian ärsyttävät ja ehkä henkilökoh-
taisuuksiin menevät lausunnot? Koko jutun muuttuminen ns. kunniakysemykseksi, joka valitettavasti yleisemminkään ottaen ei ole kovin harvinaista.

Kyllä siinä asiallisuus unohtuu, jos kumpikin osapuoli vie argumenttinsa ääripisteeseen, niin ettei sitten enää suomalaisen sisun nimessä voi muuta kuin jurnuttaa otsat vastakkain toisiaan mulkoillen kuin lautapähkärät. Ja sumaseisoo. Lopputuloksen voi varmuudella määritellä kaikkea muuta kuin järkeväksi ja pahimmassa tapauksessa on seurauksena täysi kaaos.

Kuitenkin vanhan sananparren mukaan ei koskaan ole yhden syy, kun kaksi tappelee. Sitäpaitsi tietään eri asioista neuvotteluissa esitetyt vaatimukset ja neuvottelujen lopputulokset, on helppo tuoda esiin uudempikin sananpars, joka on yhtä tosi kuin edellinen: ammattijärjestöjen kiistoissa päädytään aina kompromissiin. Ei siinä koskaan kumpikaan osapuoli saa alkuperäisiä vaatimuksiaan läpi.

Miksi siis yleensä aikuisiksi itseään sanovat ihmiset lähtevät sotasotaan, jossa ennen pitkää hutkitaan toista kuin vierasta sikaa täysin unohtaen kaiken asiallisuuden vaatimukset. Eikä riitä se, että itse asia vain unohtuu, vaan sille ja sen parhaalle ratkaisulle tuotetaan kenties korvaamatonta vahinkoa.

Ylläoleva on valitettavasti totta paljon yleisemminkin kuin vain radiosähkötäjien osalta. Heihin palatakseni en tosiaan jaksa ymmärtää, miksi yleismaailmallisesti hyväksytyiksi tulleet periaatteet radiosähkötäjän roolin ja tehtävien muuttumisesta sekä koulutuksen parantamisesta teknisen kehityksen edellyttämälle tasolle kohtaavat täällä Euroopan pohjoisnurkalla niin ankaraa vastustusta.

Luulisi olevan kaikkien etujen mukaista, että radiosähkötäjän teknisiä tietoja ja taitoja aletaan hyödyntää lisääntyvässä määrin nyt, kun siihen ylitöitäkin teettämättä on ohjesääntöjen puitteissa yhä paremmat mahdollisuudet. On lukuisia esimerkkejä siitä, että radiosähkötäjät ovat monissa tapauksissa säästäneet varustamolle melkoisia summia selvää rahaa korjatessaan viallisia laitteita.

Tässä kohdin kuulee useimmissa keskusteluissa seuraavalaisista väitteistä, jotka tietyissä tapauksissa ovat aivan tosia:

a) ei tuollaisiin korjauksiin pysty läheskään kaikki kipinät,

b) laivojen työ- ja mittausvälineet eivät riitä ko. korjauksiin,

c) kipinä ei työehtosopimuksiin vedoten halua tehdä niitä,

d) nykyinen käytäntö riittävä: kipinä on yhteysmies ja päällikön sihteeri.

Nyt hieman vastinetta näihin kohtiin:

a) On tosi, että nykyisen koulutuksen pohjalta keskitason ja sitä heikommalla oppilaalla on suuria vaikeuksia selviytyä tällaisista korjauksista. Tämän vuoksi merenkulun opetuksen ja myöskin ammattiliiton piirissä tehdään jatkuvasti työtä koulutuksen tehostamiseksi. Useita täydennyskursseja on jo järjestetty ja sen suorittaneet ovat jo muita paremmassa asemassa taidoiltaan.

b) Totta tämäkin. Liitto yrittää parastaan saadakseen neuvotteluteitse asiaan parannusta. Koulutuspiirien ja PLH:n kanta asiaan on myönteinen.

c) Tässä tekisi mieli karjaista kaikille virkaveljille ja — sisarille täysillä ulostulotehoilla, että johan on markkinat. Mutta asiallisesti: sellainen kipinä, joka tällaiseen menettelyyn nykyisin turvautuu, ilmaisee kyllä itsestään niin monta kielteistä piirrettä, ettei luulisi kehittävan edes tunnustaa. Ei yhteyksistä huolehtivan ihmisen pitäisi enää olla niin eristynyt, ettei tietäisi, mitä tässä asiassa ammattikunnassa ja maailmalla tapahtuu. Tähän kuvioon liittyy usein se, että kirjanpito- yms. paperitöitä tehdään vahtiaikoina ja kirjoitellaan niistä silti ylityöt ja ylipäätään näillä asenteilla pilataan oma ja koko ammattikunnan maine muiten merenkulkijain keskuudessa. Tällainen on edesvastuutonta ja niitten, jotka tällä kohtaa tuntevat jotakin pistosta rinnassaan, on täysi syy tehdä pikimmiten satapro-senttinen parannus. Ainoa pätevä syy esitettyyn menettelyyn on — perusteellisen tutkimuksen — jälkeen: "En osaa". Siihen ei enää liity kuin yksi kielteinen piirre.



On täysi syy muistaa, että varustajatin haluavat rahojensa vastineeksi "täyttää tavaraa". Heillä on siihen täysi oikeus niinkuin meillä muillakin silloin, kun maksamme ostoksistamme täyden hinnan.

d) Lienee melko harvinainen kannanotto, jossa sinänsä ei liene mitään pahaa. Siitä ilmenee kiipinän tarpeellisuus ja täystyölisyyskin nykytilanteessa. Mutta jos tällä tarkoitetaan sitä, että radiosähköttäjän teknisen koulutuksen lisääminen on jatkossa tarpeellista, niin vastustan. Kyllä kiipinästä on laivalle ja varustamolle eniten hyötyä juuri yhteys- huolto- ja korjausihmisenä silloin, kun laivan kirjanpito on siirretty maihin osaltaan lisäämään muutenkin kasvannutta laivan yhteystarvetta. Sekä automatisoitua että muuta. Myös kaikkien radiosähköttäjien on syytä ymmärtää, että kirjanpito ei ole heidän tärkein tehtävänsä. Tarkoitan, että se on eräs tehtävä, mutta ei tärkein sellainen. Radio-ohjesäännön artiklan 23 perusteellinen läpikulku selvittää asian. Siinä ei ole mainittu kirjanpitoa. SOLAS ja eräät muut sopimukset selvittävät asiaa edelleen.

Olen sanonut aikaisemmin ja sanon edelleen, että yhteistyö on voimaa. Asiallisuus on saatava kunniaan ja henkilökohtaisuudet unohdettava. On täysi syy muistaa, että sanomisen ohella neuvotteluissa ja keskusteluissa olennaisen ja rakentavan osan muodostaa kuunteleminen. Niin puolin kuin toisinkin.

Vikoja on sekä sysissä että sepissä. Ne olisi kiireimmin löydettävä ja korjattava ja syvennyttävä kaikille osapuolille parhaan ratkaisun löytämiseen. Se löytyy huomattavasti paremmin asiallisella harkinnalla kuin riitelemällä ja arvovalta-asenteilla. □

Ihmeellisiä käsityksiä

Liekö vallinnut taloudellinen matalasuhdanne vai ammattiin liittyvä työn vähyys ollut syynä moiseen kirjoitteluun, johon viitataan otsikolla.

Tarkoitan tällä "8/78 NAVIGATOR" lehdessä olleeseen merenkulkuneuvos Oso Siivosen kirjoitteluun, jonka ilmeinen tarkoitus lienee myös ollut saattaa yksi am-

mattikunta huonoon valoon. "OMAKOHTAISENA KOKEMUKSENA ALUSTEN SEKÄ KONE-ETTÄ KANSIPÄÄLLYSTÖ SUHTAUTUVAT ERITTÄIN YNSEÄSTI RADIOSÄHKÖTTÄJIIN." Kirjoituksen tarkoituksena ja aiheena oli erivapausasia ja kuitenkin yht'äkkiä tekstissä puhutaan henkilökohtaisista suhteista aluksilla. Mitä tekemistä erivapausasialla ja henkilökunnan "herjan heitolla" on keskenään?

Täytyy suuresti ihmetellä, että MKH:n kollegion jäsenenä oleva virkamies katsoo asiakseen setviä lehden palstoilla aluksien henkilösuhteita eri ammattikuntien välillä. Olen luullut, että ylemmän portaalla asioissa riittäisi tarpeeksi pohtimista, mutta eipä taidakaan olla asioiden laita niin joten pitänee muuttaa käsityksiä. Se, miksi tartuin kynään, johtui siitä, että ei voi olla ihmettelemättä kuinka kevyin perusteluin ja pelkkien kuulopuheiden mukaan ollaan valmiita panettelemaan henkilöitä, joita ei edes merenkulkuneuvos Siivonen tunne ja ole koskaan tavannut.

Kun tiedustelin Siivoselta, missä aluksessa tai aluksissa näin Hänen väittämällään tavalla on asian laita, vastaus kuului, "ei erityisesti missään aluksessa vaan yleensä, mutta että Hän on vain kuullut konemestareilta sellaista ja sellaista, että sähköttäjät ovat sellaisia j.n.e." Kateudesta ne ovat sitä kertoneet", jatkoi Siivonen oman käsityksensä mukaan.

Tuo väittäjä, että "konemestarit j.n.e." en usko alkuunkaan, sillä juuri heidän kanssaan meikäläiset ovat kautta aikain tulleet hyvin toimeen. Allekirjoittanut on palvellut eri aluksilla yli 20 vuotta, ja täytyy sanoa hyvällä omalla tunnolla, että kautta linjan niin perämiehet kuin konemestaritkin ovat olleet mitä hienointa ja hauskinda väkeä ja ei koskaan ole ollut pienintäkään vaikeutta tulla heidän kanssaan toimeen.

No totuuden nimessä, mainittakoon kuitenkin yksi ainoa poikkeus, eräs konepäällikkö, nimeltä mainitsematta.

Ko konepäällikkö sattuu olemaan merenkulkuneuvos Siivosen sukulaismies. Olisikohan tuossa ko tietolähde "Muu päällystö" j.n.e. ja juorupuheet ovat sitten saaneet julkaisumuotonsa merenkulkuneu-

vos Siivosen kirjoituspyöydällä, mene ja tiedä, epäilykseni kuitenkin ovat vahvat. — Valitan syvästi jos näin ala-arvoista on korkeassa asemassa olevan virkamiehen touhu.

Mainittakoon vielä, että edellä mainitun konepäällikkökään kanssa allekirjoittaneella ei ole ollut toimeentulovaikeuksia, koska ei tarvitse olla välttämättä miehen kanssa missään tekemisissä, toisin on laita niillä, jotka joutuvat päivittäin kanssakäymiseen ko henkilön kanssa työ- ym. asioissa. Hän nimittäin tuntuu olevan sitä tyyppiä ihmisenä, että pyrkii näkemään kaikissa asioissa ja alamaisisaan vain huonoja puolia, ei mitään muuta.

No tuo on sitä alemman tason asiaa, kuten myös tämän tekstin tarkoitus, mutta, että merenkulkuneuvos Siivosen korkealla virkamiestasolla kuulopuheiden perusteella ryhdytään asiaa, jota ei edes tunneta, repustelemaan lehden palstoilla... herättää pikkuisen ... no olkoon sanomatta, arvaatte kuitenkin.

Tehdäänpököhän ns suuren luokan päätöksetkin yhtä kevein perusteluin? Käytännössä on olemassa kyllä siihen selvät merkit.

Ja nyt arvoisa "MUU PÄÄLLYSTÖ, JOKA SUHTAUTUU... jne." tarttukaa kynään. Uskallan ehdottaa, sana on vapaa, kirjoittelkaa kuinka vaikeata meidän radiosähköttäjien kanssa on tulla toimeen. Merenkulkuneuvos Siivonen varmaan parhaiten uskoo Teidän mielipideilmaisuihinne. Kuka tietää, milloin ja minä päivänä juuri teidän arvoisa ammattikuntanne joutuu arvostelun kohteeksi ko taholta, koska ei siihen nähtävästi tarvita tuon painavampia perusteita.

Konsulit valvokaa etujanne ennen kuin se on myöhäistä.

En ole tällä kirjoituksellani pyrkinyt ketään henkilökohtaisesti sormellani osoittamaan, mutta jos kokonaista ammattikuntaa miltä taholta hyvänsä arvostellaan edellä kerroituin hatarien juorupuheiden perusteella niin on paikallaan oikeista asia omasta ja kollegojeni puolesta kaikella ystävällisyydellä, rauhaa rakastavin terveisin

Aarne Sihvo

Jm radiosähköttäjien luottamusmies.

Ensimmäinen hätäsanoma

IV Kansainvälinen sähkökongressi Pariisissa:

ENSIMMÄINEN KERTA KUN RADIOYHTEYTTÄ KÄYTETTIIN SÄÄNNÖLISESTI JA MENESTYKSELLÄ.....

KUUTSALOSTA LÄHETETTIIN AVARUUTEEN MAAILMAN ENSIMMÄINEN IHMISHENKIEN PELASTAMISTA KOSKEVA RADIO-SANOMA.

Upouuden panssarilaiva "Generaladmiral Apraksin" karilleajo Suursaaren rannassa 25. marraskuuta 1899 antoi Venäjän Meriministeriölle monenlaista huolta. Eräs näistä oli yhteyden saaminen mantereeseen ja haaksirikkoutuneen sotalaivan välille pelastustöiden ajaksi.

Puhelinyhteyttä mantereelta Suursaareen ei ollut. Alus oli arvokas. Talven säät ja kelirikko asettivat sekä korjaustyölle että sen vaatimalle yhteydenpidolle omia ankaria rajoituksiaan. Kiirettä yhteysasialle antoi venäläisten lehtien kiu-kuttelu siitä, että oli helpompi saada tietoja Madagaskarista, Tahitista ja Uudesta Seelannista kuin Suursaaresta.

Meriministeriö teki nyt rohkean päätöksen: Yritettäisiin käyttää yhteydenpitoon "langattomia lennättimiä", joista Venäjän sotalaivas-

tossa oli jo jonkin verran kokemusta.

Epäilijöistä ei varmaankaan ollut puutetta v. 1899.

Radion historiasta tiedetään, että italialaisen Guglielmo Marconin oli toukokuussa 1897 onnistunut lähettää tiedonanto Bristolinlahden yli n. 15 km:n päähän.

Historian tutkijoille tuntematonta on ollut esimerkiksi se lausunto, jonka Venäjän laivastossa radioteknillisiä kokeita suorittanut Merisotakoulun opettaja, Aleksander Stepanovits Popov, esitti vuoden 1898 lopussa selostuksessaan esimiehilleen: "Tällä hetkellä voimme pitää ratkaistuna kysymystä laivaston alusten välisestä sähkötyksestä. On toivottavaa, että muutamat alukset varustetaan laitteilla ja lennätinkoulutuksen saaneella henkilöstöllä." 21. elokuuta ja 3. syyskuuta v. 1898 välisenä aikana risteilijä "Afrikan" ja kuljetusalus "Jevropan" asemien välityksellä oli lähetetty 136 virkasanoa joten Popovilla oli varsin päteviä perusteita e.m. johtopäätökselleen.

V. 1898 myönsi Venäjän Teknillinen Seura A. S. Popoville palkinnon ja kunniakirjan "Sähkömagneettisten värähtelyjen vastaanottimen ja langattomaan sähkötykseen käytettävän laitteen keksi-

misestä". Samana vuonna valmistettiin Popovin johdolla ensimmäiset Popovimalliset radioasemat Kronstadtissa ja kokeita suoritettiin sekä maissa että aluksilla.

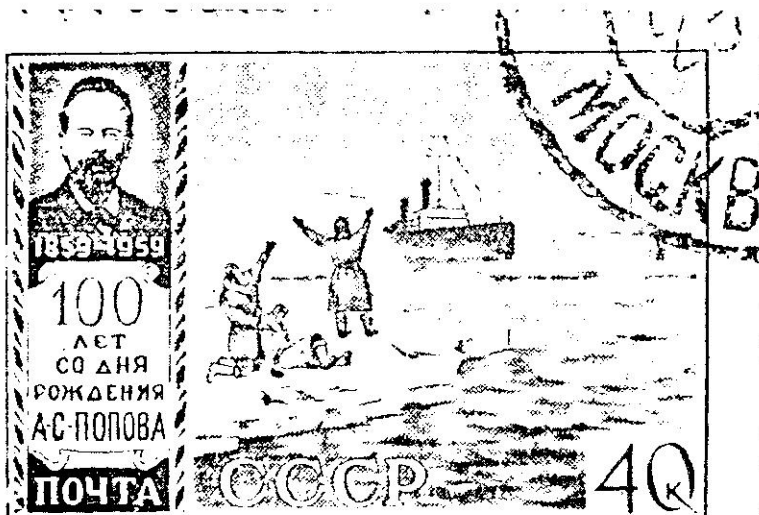
Vuoden 1899 loppuun mennessä oli Venäjän laivastossa saatu jo huomattavaa kokemusta radiolennättimen käytöstä. Oli rakennettu ja kokeiltu eri tyyppisiä antennijärjestelmiä, oli havaittu mahdolliseksi radiosanoman vastaanotto kuulokkeilla ja valmistettu tähän tarvittavat vastaanottimet. Kronstadtin Merisotakoulun miina-upseeriluokalla oli kolme täydellistä radioasemaa ja joukko erikoislaitteita.

(Englannissa, radiohistorian mukaan, lähetettiin v. 1899 "kojeella, joka maksoi vähemmän kuin 100 puntaa" tiedonanto Englannin kanaalin yli.)

Mutta nyt oli kysymyksessä talviolosuhteet Suomenlahdella, joista ei ollut kokemuksia. Koska onnistumisen mahdollisuudet olivat olemassa annettiin 27.12. 1899 käsky radioyhteyden avaamisesta mantereeseen ja Suursaaren välille.

Tehdyn suunnitelman toteuttamiseksi muodostettiin Kronstadtissa kaksi työryhmää. Toisen ryhmän tehtävänä oli pystyttää radioasema Kotkan seudulle, josta yhteys Pietariin hoidettaisiin puhelimella tai paikallisen lennätinkonttorin välityksellä. Toisen ryhmän tehtävänä oli pystyttää radioasema Suursaaren lähelle haaksirikkoista panssarilaivaa. Tehtävän tieteellinen ja teknillinen johtaja Aleksander Popov kuului Kotkanryhmään, Popovin assistentti Pjotr N. Rybkin Tallinnan kautta Suursaareen kuljetettavaan ryhmään. Kotkan ryhmän päällikkönä oli suomenkielen taitoinen (suomalainen?) luutnantti A. A. Remmert.

Kummankin ryhmän laitteisiin kuului lähetin ja kaksi vastaanotinta. Laitteiden käyttö edellytti korkeiden antennimastojen pystyttämistä sekä asemien ja henkilökunnan tilojen rakentamista. Tehtävän kiirellisyyden huomioonot-



taen työtä oli paljon ja molemmat ryhmät ryhtyivät toimintaan heti, eli tammikuun alusta v. 1900.

Lutnantti A.A. Remmert saapui Kotkaan tammikuun 5. päivänä mukanaan kuuden hengen työryhmä (merimiehistä) sekä radioasemaa varten tarvittava teknillinen kalusto.

Jo tulopäivänä lutnantti vieraili kaupungin pormestarin Oskar Backmanin, poliisimestari Arttur Hagmanin ja lennätinkonttorin esimiehen J. Pigulinskyn luona selvittäen matkansa tarkoituksen. "Kaikki kotkalaiset, jotka tapasin" — kertoo Remmert — "suhtautuivat minuun erittäin myönteisesti ja lupautuivat antamaan apua sitä tarvittaessa."

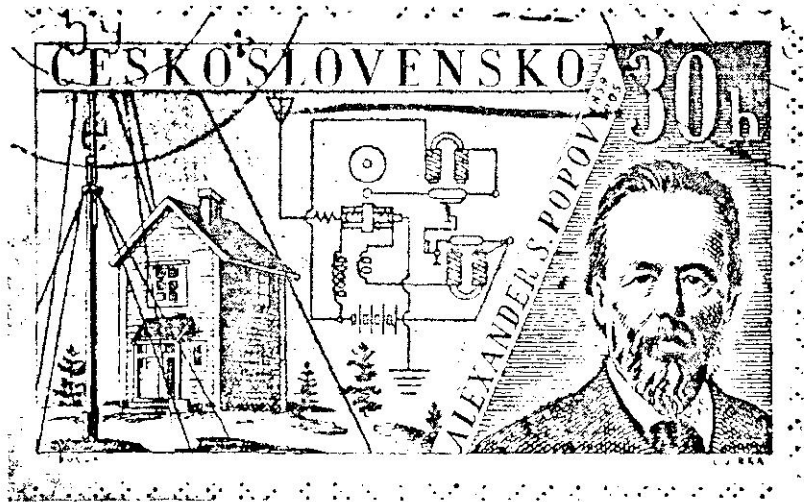
Remmert valitsi radioaseman ja antennimaston paikaksi Kuutsalon Autionkylän Kotokallion ja meriupseerina määritteli sijaintipaikan, 60° 25' 38" Pohj. lev. 27° 01' 28" lt. pituutta.

Luvuttua apua tarvittiin pian. Yhteydet Pietariin, yli 60 metrin korkuinen antennimasto ja lämmin radioasema oli saatava kuntoon mitä pikimmin. "Kotkan Sähkötehdas" auttoi akkumalaattorien lataamisessa, lennätinkonttorin henkilökunta, mekanikko Smeds ja poliisimestari omien mahdollisuuksiensa puitteissa. Kuutsalolainen luotsi, merikapteeni Wilhelm Autio luovutti talostaan tiloja miehistön ja Popovin käyttöön, majoitusta ja ruokailua varten. Myöhemmin retkikunnan lisääntyttyä 12 mieheen osa ruokaili maanviljelijä Metelin talossa. Simo Brunila teki sepän töitä, Evert Autio auttoi kirvesmiehistöissä j.n.e.

Aleksander Popov kävi seuraamassa kuinka työt edistyivät talvipakkasissa. "Oli päiviä, jolloin kalliolla oli mahdotonta tehdä mitään". Tai niinkuin Remmert jatkaa selostuksessaan: "Toitten aikana mastossa, 40 metrin korkeudella, miehet kirjaimellisesti jäätivät. Oli — 27° C ja tuulen voima kohosi suureksi."

Tammikuun lopussa aloitettiin Kuutsalossa radiokaluston toimintakuntoon laittaminen. Yritettiin koeysteyksiäkin — tuloksetta.

Suursaaren työryhmä kamppaili kapteeni I. I. Zalevskij'n johdolla — sovittua ohjelmaa noudattaen — samanlaisten vaikeuksien kanssa.



25 metriä merenpinnan yläpuolella olevalla tasaisella kalliolla.

Helmikuun 5. päivänä olivat molemmissa saarissa korkeat antennimastot pystyssä, antennit kiinnitetyt ja aamulla klo 9.30 aloitettiin Suursaaresta lähetys.

Mielenkiintoinen hetki, maailmanhistoriallinen, jota voimme tutkia kumpaakin asemaa koskevien asiakirjojen valossa.

Edellisenä päivänä, 4. 2., oli Kuutsalon asemalta yritetty välittää Suursaaren tärkeää sanomaa: Kotka, Suursaari, Jäänmurtaja Jermakin komentajalle. Lavansaaren luona irronnut jäälautta jolla 50 kalastajaa. Ryhtykää pelastustoimenpiteisiin. 186. Avellan. Varamiraali Avellan oli Päämeriesikunnan päällikkö, joka tiesi jäänmurtajan voivan antaa apua inkeriläisille kalastajille jos siihen saataisiin yhteys. — Suursaaren radioasema ei ollut vielä valmis.

5.2.1900 Suursaaren asema: "Klo 9.30 aamulla aloitettiin sähkötyt. Klo 10 saatiin Kuutsalosta vastaus: sähköttäkää hitaammin." Häiriöitä oli runsaasti.

A. A. Remmert, Kuutsalon asema, toteaa: "Ensimmäinen selvästi ymmärretty sana oli "miina". Merkkejä annettiin alussa Suursaaresta nopeassa tahdissa niin että juuri ja juuri ehdimme saada selvää. Annoimme merkin "hitaammin", johon vastaus tuli jo kolme kertaa hitaammin. Emme tahtoneet uskoa tätä todeksi."

A.S. Popov kuvaa tapahtumaa seuraavasti: "Kun astuin 5.2. sisään asemalle minulle ilmoitettiin iloinen uutinen, äsken oli kuultu

Suursaaren aseman lähetys. Istuuduin välittömästi vastaanottolaitteen ääreen, mutta hermostuksissani en saanut sanomasta selvää ja vastasin: kuulen mutta en saa selvää, sähköttäkää hitaammin. Suursaaresta saapui vastaus huomattavasti hidastetussa tahdissa."

Radioyhteys oli alkanut toimia. "Todettuani, että minua ymmärretään Suursaaresta" — kirjoittaa Popov — "käskin aloittaa hallussani olleen Päämeriesikunnan päällikön jäänmurtaja Jermakin komentajalle osoittaman pikasanoman välittämisen."

A. A. Remmertin lyhyissä muistiinpanoissa sama tapahtuma on selostettu seuraavasti: "Välitimme sähkeen 186 ja uskoimme, että Suursaaresta se ymmärrettiin koska kuulokkeista kuulimme osan sanasta „ärsimme."

I. I. Zalevskij Suursaaren asemalta kertoo: "Klo 12,15 saatiin sanoma: Jermakin komentajalle. Lavansaaren luona irronnut jäälautta, jolla 50 kalastajaa. Ryhtykää pelastustoimenpiteisiin. 186. Avellan. Huolimatta vastaukses- tamme, että olimme ymmärtäneet sanoman, se toistettiin Kuutsalosta vielä kaksi kertaa."

Jäänmurtaja Jermakin lokikirjasta: Helmikuun 5 p:nä. Jäissä panssarilaiva Generaladmiral Apraksinin luona. — Tapahtumat keskipäivästä lähtien:... Klo 13 vastaanotettiin uudella langattomalla lennättimellä sanoma: Kalastajia ajelehtimassa jäälaudalla Lavansaaren luona. Ryhtykää pelastustoimenpiteisiin. Sanoma on välitetty Kotkan kautta Päämeriesi-

kunnan päälliköltä vara-amiraali Avelanilta. Klo 3.10 alettiin nostaa painetta vielä viidessä kattilassa ja valmistella lähtöä.

Tiedot siitä miten 50 kalastajaa pelastuivat ovat vielä nyt, 74 vuotta myöhemmin, ristiriitaisia. Jermak ilmoitti Tallinnasta Pietariin: Kalastajat pelastettu. Kotkan Sanomat kertoo, että 27 kalastajaa Suursaaren eteläpään läheltä pelasti majakanvartija Naski. Tämä ristiriitaisuus ei kuitenkaan himmennä Aleksander Popovin ansiota. Popov on saanut vaikutelman, että Jermak suoritti pelastustyön.

Aleksander Popov kirjoittaa: "Ensimmäinen virallinen sanoma sisälsi käskyn "Jermakille" lähteä pelastamaan kalastajia, jotka olivat kulkeutuneet merelle jäälautan mukana ja joukko ihmishenkiä pelastettiin "Jermakin" ja langattoman lennättimen ansiosta. Tämä oli runsas palkkio suoritetusta työstä eivätkä tämän päivän vaikutelmat tule koskaan häipymään mielestäni."

5.2.1900 lähtien alkoi Kuutsa-

lon ja Suursaaren radioasemien yhteys toimia luotettavasti. Tosin häiriöitä esiintyi, kuten Kotkan Sanomat eri numeroissaan kertoo, mutta olosuhteethan olivat vaikeat ja talviolosuhteista vähän kokemusta.

Kesällä 1900 avatun Pariisin maailmannäyttelyn Venäjän näyttelyhallissa oli esillä Aleksander S. Popovin radiolaitteistoa. Nämä palkittiin Suurella kultamitalilla ja kunniakirjalla.

Popov oli estynyt osallistumasta IV:een kansainväliseen sähkökonferenssiin, joka pidettiin Pariisissa elokuussa 1900 mutta kirjoitti alustuksen, jonka professori M. A. Schtelen luki. Alustuksessa Popov kertoo Kuutsalo-Suursaari radioyhteydestä seuraavasti: "84 päivän aikana vaihdettiin 400 virallista sanomaa edeltäkäsien määrättyinä tunteina. Pisin sanoma käsitti 108 sanaa, sanoma oli sama joka välitettiin lehdille ja jossa ilmoitettiin panssarilaivan pelastumisesta. Tämä oli ensimmäinen kerta kun langaton lennätin sai toimia pitkän

ajan säännöllisesti ja menestyksellään."

Radioasemien yhteys toimi vuoden 1900 huhtikuun loppuun. Suursaaren asema jäi panssarilaivan Apraksinin ja sähköttäjien hoitoon. Kuutsalon aseman hoitajaksi tuli majoitusmestari Bezdenyzhicin. Myöhemmin keväällä pystytettiin korkea antennimasto Kotkan saarelle Norskan kalliolle ja Kuutsalon asema siirtyi Kotkan saarelle.

Lähteet:

Kotkan Sanomat – sanomalehtiä vuodelta 1900. (4. 1., 6.1., 9. 1., 13. 1., 16. 1., 23. 1., 25. 1., 27. 1., 8. 2., 10. 2., 13. 2., 17. 2., 17. 3., 26. 4., 8.5. 1900).

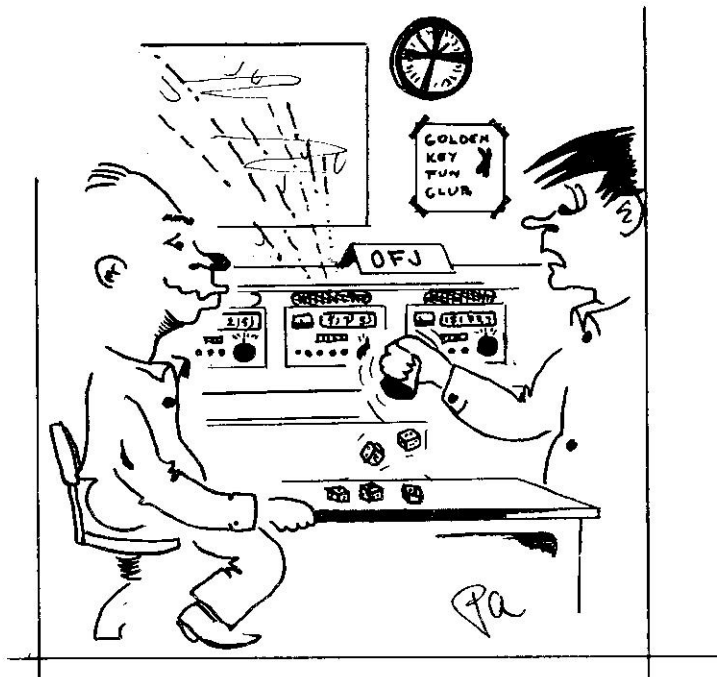
Osmo A. Wiio, aikamme ihmeitä I. Opintotoiminnan keskusliiton julkaisuja N:o 4 sivut 34–42.

Leningradin Popov-museosta sähkö-, lokikirja- ym. jäljennöksiä. E. A. Popova-Kjadariskaja, Kuutsalo – Suursaari radiolinjan rakentaminen v. 1900 radion keksijän A. S. Popovin toteuttamana. □

Laivatoimipaikat

4.9. Asunta, Pekka – Voima	7.10. Kettunen, Raimo – Finnmaster	1.11. Lätti, Keijo – Dagny
9.10. Blomgren, Martti – Alca	28.9. Kiihamäki, Pertti – Patria	7.10. Makkonen, Olavi – Enskeri
23.10. Ekman, Guy – Juno	5.10. Kivimäki, Pirjo – Tyysterniemi	23.10. Markoff, Aimo – Hamnö
18.10. Haeggström, Ebba – Aldebaran	5.10. Korpiluoma, Ilkka – Aino	28.10. Moisala, Markku – Solano
6.10. Helminen, Erkki – Attu	25.10. Kotoharju, Jorma – Finnwood	26.9. Mäkinen, Kalevi – Finntrader
26.10. Holmén, Elof – Regina OIIV	24.10. Kovanen, Leo – Hugo	10.10. Nevaste, Heikki – Fennia
9.10. Hyvönen, Viljo – Alppila	12.10. Kurvinen, Erkki – Pellos	20.10. Nojomaa, Antti – Malmi
18.10. Häkkinen, Vesa – Tervi	8.10. Kärki, Kauko – Doris	21.9. Nordman, Tor-Erik – Frances
20.9. Härkönen, Matti – Clio	13.10. Laamanen, Kari – Castor	4.9. Pennanen, Harri – Sampo
24.9. Jokinen, Stig Kapella	18.9. Laan, Willem – Valny	24.10. Pennanen, Hannu – Iniö
2.10. Kallio, Anne – Koiteli	13.10. Laine, Seppo – Katrina	27.9. Piessa, Juhani Finnjet
19.10. Kallio, Raimo – Fennia	23.10. Laurio, Juha – Lita	10.10. Pitkänen, Jouko – Arona
28.10. Karanko, Markku – Corona	18.10. Lindholm, Britta – Hesperus	20.10. Poijärvi, Arvi – Regina
22.10. Kettunen, Matti – Purha	12.10. Luoma, Hannu – Gunilla	16.10. Portimojärvi, Seppo – Andrew

- | | | |
|--|---|---|
| 20.10. Poutanen, Terttu —
Finnbuilder | 22.11. Kiihamäki, Pertti —
Pollux | 10.11. Pöllänen, Risto —
Patria |
| 23.10. Rautiainen, Hannu —
Hektos | 27.11. Kivimäki, Pertti —
Finntrader | 14.11. Räisänen, Heikki —
Lotila |
| 25.10. Rimpiläinen, Veijo —
Arcturus | 24.11. Kivimäki, Pirjo —
Finnpine | 22.11. Räisänen, Tapio —
Hans Gutzeit |
| 20.10. Räisänen, Tapio —
Hans Gutzeit | 23.11. Koskinen, Teemu —
Finnsailor | 20.11. Sallinen, Jorma —
Walki |
| 9.10. Sainio, Juhani —
Kuurtanes | 29.10. Kouvo, Heimo —
Rautaruukki | 10.11. Salminen, Kari —
Finnbeaver |
| 9.10. Salonen, Pekka —
Hangete | 23.10. Könönen, Arja —
Finnkraft | 17.11. Salomaa, Erkki —
Regina |
| 15.10. Sartola, Pekka —
Nestegas | 4.09. Laaksonen, Matti —
Varma | 3.11. Savola, Pekka —
Lunni |
| 7.10. Sihvo, Tapio —
Nestefox | 10.11. Lampimäki, Pentti —
Ariel | 27.11. Seppänen, Veli —
Kelo |
| 4.10. Simola, Olli —
Finnkraft | 21.11. Mattinen, Pekka —
Regina | 18.11. Simola, Olli —
Finn-Enso |
| 6.10. Ståhle, Kurt —
Patricia | 20.11. Mustonen, Erkki —
Rhea | 3.11. Soini, Harri —
Attu |
| 13.10. Teriö, Matti —
Rolita | 31.10. Mäkilä, Päivi —
Finnoak | 30.10. Sommarström, Kaarina —
Germundö |
| 12.10. Tikkanen, Juhani —
Uikku | 5.11. Nykänen, Ossi —
Katrina | 29.11. Sulkanen, Jukka —
Peter |
| 5.10. Toikka, Risto —
Altano | 1.12. Nyman, Erik —
Jonny | 24.11. Sundqvist, Kalevi —
Finntimber |
| 5.10. Uotinen, Olli —
Rautaruukki | 15.11. Orava, Juhani —
Sanny | 20.11. Taipale, Matti —
Virgo |
| 18.10. Vainio, Jyrki —
Kaipola | 27.10. Orpana, Aaro —
Herakles | 21.11. Tikkanen, Juhani —
Sotka |
| 2.10. Virolainen, Pentti —
Rhea | 30.11. Poutanen, Risto —
Finnfury | 21.11. Väänänen, Reino —
Iniö |
| | 13.11. Pullinen, Pirjo —
Charlie | |
- 29.11. Brunberg, Monica —
Baltic
- 14.11. Cederqvist, Per-Erik —
Granö
- 1.12. Ekman, Guy —
Taurus
- 5.11. Elo, Esko —
Tuira
- 25.11. Elomaa, Pentti —
Estrella
- 27.11. Havo, Pentti —
Outokumpu
- 17.11. Helminen, Erkki —
Malmvik
- 13.11. Hiljanen, Ari —
Juno
- 7.08. Hukkanen, Heikki —
Tyysterniemi
- 9.11. Hyppönen, Pekka —
Hebe
- 4.11. Itkonen, Raimo —
Enskeri
- 29.11. Itkonen, Raimo —
Uikku
- 13.11. Jantunen, Veikko —
Uikku
- 6.11. Jänkälä, Pertti —
Tebonia
- 22.11. Kaan, Pertti —
Enskeri



... No kuka siellä nyt piipittää vaikka laitoin just QRL-
narun pyörimään?

Radiolaitteiden rutiinimittauksista

Mittauslaitesuosituksen mukaisia mittavälineitä alkanee pikkuhiljaa ilmaantua laivoihin.

Useissa laivoissa on jo esim. skooppi.

Jotta mittalaitteista saataisiin ulos täysi hyöty, esitän säännöllisen mittausrutiinin käyttöönottamista.

1. Säännöllisin väliajoin, esim. keran kuukaudessa, mitataan laitteista jännitteitä. Aletaan virtalähteistä ja edetään lohko lohkolta riippuen laitteesta ja tietysti mittaajasta vaikka anteniin asti.

Skoopillahan se käy kätevästi. Kun on värkistä jo kaikki tärkeimmät mitannut niin kiinnostahan se lopuksi mitä sinne antenniin hipsii. (huonolla SWR:llä tosin melkein samaverran hipsii takaisinkin?) Tuskin sitä mittapäättä ihan kiinni antenniin kannattaa torkätä; — pieni pätkä johdinta mittapäässä toimii linkkinä siellä lähistölläkin.

2. Mitä mitataan? Jännitteitä? Kun on värkkiinsä tutustunut niin niistä löytyy usein valmiit test-pointit. Handbook usein antaa jopa kuvan, millaista aaltota kuvaputkella pitäisi välkkyä. Siis ensiksi tietysti jännitettä, eli V — huipusta — huippuun, toiseksi minkänäköistä se on, onko siinä notkoja tai ylimääräisiä röpellyksiä.
3. Miten mitataan? Hm. Lähinnä skoopilla käyttäen sopivaa mittapäättä ja järkeä että ei pane sormiaan liian lähelle **Suuria Jännityksiä**. Sillä Suuri Jännitys on vaarallista koskettajalleen. FR:stä puheenollen se jopa hyppää pienen matkan. Vaarallisinta on tietenkin konehuoneesta tuleva paksusähkö. Harva on selvinnyt 380 VAC:stä tukanharotuksella mutta tiedetään muutaman selvinneen muutamasta kilovoltista. Sydä-

men kanssa se 220/380 VAC on kuulemma kova tahdistumaan. En ole kokeillut. Miten siis mitataan. Tökkäämällä tietenkin skoopin mittapistin mittapisteeseen. Ohjekirjasta löytyy kuvat ja painettujen piirien riitnit. Maantien näköiset tummat viivat ovat sähköjoja ja pisteet sähköjoissa ovat liitoksia jne. Rauman täydennyskurseilta saa ponnekaasua lisäoppiin tutustua oma-aloitteisesti Handbookeihin. Siitä tuskin sen enempää näin yleisesti.

4. Miksi mitataan?

Jotta vaikutetaan kauhean viisailta kun hääritään skooppi ja signaaligeneraattori asemalla levällään. Kiroillaan sopivasti ja oillaan huolestuneita. Kahviajalla huokaistaan että "sainpas kuntoon" tms. Noinkohan?

Olisi yksi veruke, mutta mielestäni olisi toinenkin, ihan asiaa. Nääs kun sen värkkikokoelmasi kanssa siellä ahertelet viikko ja kuukausitolkulla ja mitatit mita mitatit, pääasia että laitteesi on auki ja sitä vähän väliä kurkit ja mitatit vaikka jotakin, niin laite **tulee tutuksi**. Ennenpitkää osaat sen ulkoa etkä näe mitään järkeä mitata ehjää laitetta. Irvistelet ja heität herjaa hössöttäjistä. Okei. Tee se, mutta vasta kun säännöllisiä tai epäsäännöllisiä mittauksia tehtyäsi todella tunnet värkkisi. Kun se aparaatti sitten kesken kiireen yhtäkkiä simahtaa, niin silloin on paljon helpompi suorittaa Radio Regulationin vaatimat temput, eli paikallistaa vika ja suorittaa korjaus aseman työkaluilla ja tarpeellisilla varaosilla.

Nehän ovat joka laivassa kunnonossa?

5. Hyöty?

Taisi jo tulla sanotuksi. Opit laitteesi, opit mittaamaan. Viihty paremmin työssäsi kun opit

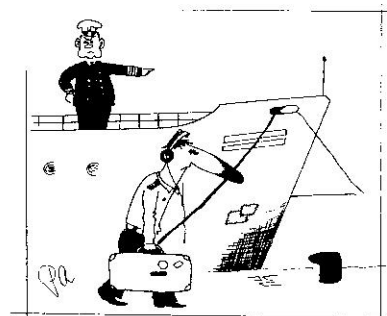
osaamaan töitä jotka Radio Regulation on jo pari vuotta meiltä edellyttänyt. Tunnet olevasi vihdoin oikea mies oikealla paikalla etkä mikään jonninjoutava painolasti redarin palkkalistalla.

6. Lisäys: Oman asemasi lisäksi tietysti silloin tällöin tutkit laivan viihde-elektroniikkaa. Radiot ylös, Geniksestä ötyä sisään ja skoopilla mittaus: Onkos vahvistin okei, säröä? jne. Telkkari vaatii vähän lisäopiskelua. Suosittelen Noriman kirjaa "TV tekniikan perusteet" Otava. Selkeä opas TV perusteisiin. Värittelkuun löytyy muutama kirja, mutta oppisit ensin edes mustavalkean. (Käytän sinuttelea vaikka enimmältään tarkoittoa omaa itseäni, hi)

7. Mieleen juolahtaneita ajatuksia?

Juolahtaa niitä mutta loppuu Empulta sivut. Arvon sähköttäjä: pankaahan ajatuksia paperille ja paperi Empulle, kysykää. Empu varmaan etsii vastauksen. Juuko? Nämä minun ajatukseni eivät liene erityisen oppineita eli ortodoksisia. En siihen edes pyrikään. Minä käytän omia sanojani ja termejä. Jos joku niitä ei ymmärrä niin onpa tämä areena vapaa.

Vihjeeksi "miten tikkasen hiljentäisi" neuvoisin että tarjotkaa Empulle juttuja niin paljon että tikkasen höpinät eivät mahdu sekaan. Sillälaila. Moin & 73. □



"Kipinälähetin"

Merihädässä

Eräänä myrskyisenä yönä oli kova myrsky. Satoi lunta ja räntää, ja vettä. Meri kohisi kumeasti. Puut irtosivat juurineen ja haittasivat näkyvyyttä. Tuulen nopeus oli 13-16, paikoitellen 16...18, ajoittain 18...22 m/s ja puuskien aikana jopa 22-25, niinkuin ilmatieteen laitos asian ilmoitti. Rannikkoasemat toistelivat tunneittain ilmatieteen laitoksen teleksillä lähettämää kansainvälistä near gale warningia.

Helsingin edustan mutkikkailta väylillä ajoivat tankkerit Liisteri ja Henskeli yhteen. Rysäys hukkui tuulen ulvontaan. Keravalla saakka satoi öljyä ja metallia. Muuan vanhempi rouvashenkilö Portimopolulta loukkasi nilkkansa paetessaan hurjistunutta ankkurikettingin palaa.

Kaikki ihmettelivät metallisadetta. Huonon näkyvyyden takia ei törmäystä havaittu mantereelta. Hätäraketteja pidettiin yleisesti Sokoksen mainostemppuna.

Merenkukkuhallitus oli määrännyt tankkereiden sähköttäjät tarpeettomina lomauttaviksi ja he olivat lähteneet Kostamukseen sähköasennushommiin. Laivassa olevat vasarat ja puukot he olivat ottaneet mukaansa.

Liisterin päällikkö merikapteeni Haddoc muisti ylimmän esimiehensä, varustamoliiton toimitusjohtajan, viimeksi Kotkan meripäivillä puhuneen punaisesta napista, joka on kaikissa laivoissa, ja jota painamalla saa välittömästi satelliitin kautta yhteyden vaikka maailman ympäri. Haddoc määräsi perämiehet etsimään nappia komentosillalta ja lähti itse radiohyttiin etsimään. Komentosillalta ei nappia löytynyt, mutta radiohyttistä löytyi. Valtioneuvoston asettama tutkijalautakunta totesi myöhemmin välimietinnössään sen olleen kirjoituskoneen tabulaattori. MKH:n edustaja jätti mietinnöstä eriyvän mieliteen.

Henskelin päällikkö tarttui VHF-

puhelimien luuriin ja alkoi huutaa maydaytä. Apua olisi varmaan tullutkin, mutta sattumalta muutama merenkulun tarkastaja piti jo kolmatta tuntia kuuluvuuskokeilua kanavalla 16. Hyvin tuntui kuuluvan, ja vielä oli kaljaa jäljelläkin. Mutta Henskelin hätäkutsu ei kuulunut.

Molemmat laivat alkoivat hiljaa upota. Sekasorto oli kauhea. Molempien laivojen miehistöt rasvasivat epätoivon vimalla kiinni ruostuneita pelastusveneiden vaijereita. Apua ei näkynyt missään.

Sattumalta kuitenkin kolme Siipoossa ryyppymatkalla olevaa joutomiestä kuuli Henskelin kirjoituskoneen kolinan kapteeni Haddocin naputtaessa tabulaattorilla hätäkutsua. Kolme pitkää ja kolme lyhyttä, vai miten se nyt oli. He hälyyttivät autoradiopuhelimella merivartioston, joka lähetti paikalle pelastusalus Turvan ja valasvene Mikon. Helikopteria ei voitu lähettää, kun oli niin pimeää. Vähän ajan kuluttua tuli Turvan stuertti merisairaaksi, ja turva joutui palaamaan satamaan.

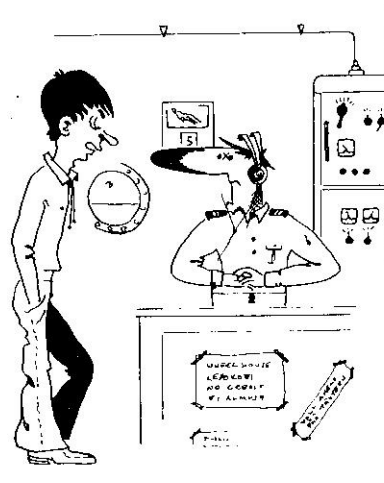
Mikko jatkoi etsintöjä, mutta tutkittuaan meripelastuspalvelujen kehittämisen koordinoimiseksi annettua sisäministeriön pelastusosaston meriturvallisuusohjetta, hän havaitsi olevansa aivan väärässä paikassa. Hän ohjasi veneensä Segelklubbenin laituriin ja lähti neuvottelemaan Suomen meripelastusseuran meripelastusjaoston ja merenkukkuhallituksen pelastusosaston yhteistyöelimen kanssa siitä, kuuluuko Henskelin ja Liisterin pelastamisen koordinointi merenkukkuhallituksen turvallisuusjaoston vai merivoimien välitason lohkokeskuksen velvollisuuksiin, vai olisiko se kenties rannikkovartioston esikuntaryhmän lähtövalmiusosaston velvollisuus.

Neuvottelujen tuloksena posti- ja lennätinhallituksen radioosaston linjahallinnon rannikkora-

dioasemat alistettiin tullihallituksen aluehälytyskeskukselle ja veloitettiin täydentämään pelastuspalveluun osallistuvien viranomaisien viestiyhteyksimähdollisuuksia soveltuvin osin. Tällä välin Liisteri ja Henskeli upposivat. Liisterin mukana meni pohjaan 27 henkeä ja Henskelin mukana 34 henkeä.

Tämän onnettomuuden seurauksena pystytettiin Kielin kanavan Atlantin puoleiseen päähän kyltti, jossa neuvottiin Suomeen tulevia laivoja pysyttelemään mahdollisimman lähellä Ruotsin rannikkoa, koska on todettu, että ruotsalaisissa helikoptereissa on sellaiset valot, joilla näkee pimeässäkin. Kun Suomen merenkukkuhallitus myöhemmin suoritti joukon mittauksia ja havaitsi, että VHF-puhelimen kuuluvuus Itämerellä, Suomenlahdella ja Pohjanlahdella on erinomainen, lisättiin kylttiin maininta, jossa neuvottiin laivoja jättämään sähköttäjää tarpeettomana maihin. □

Werner



— On siinä kumma kipinä kun ei anna rahaa. Mullahan on vastiketta ja ylityötä.

RAUMAN SATAMA — RAUMO HAMN
 26100 Rauma 10 ☎ 938-13000
 Liikennejohtaja 12297
 Satamakapteeni 11257
 Luotsit, Kylmäpihlajan luotsiasema 11626
 Päivystys, satamavalvojat AO 13006
 Satamahinaaja, -jäänmurtaja AO 13005
 Pelastusala 11013
 Pestaukset 210023
 Palokunta - Öljyntorjunta 220522
 Poliisi 002
 Palohälytys 005
 Sairasauto 006
 Lääkäri, päiv. 14901, 14900
 Sairaala 14000
 Kiinnitys, vesi AO 13006
 Taksi 11000

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 14, puh. 16 310
 Työajan jälkeä 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 -
 B & W Elektronik - Frunuo - Kelvin -
 Hughes - Magnavox - M. P. Pedersen
 - Ramac - Sait - Skanti -

Startrading

Osaakeyhtiö - Aktiebolag

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

**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

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

Turun Vartiokeskus Oy

☎ 921 - 336 555

Tuureporinkatu 14 B

20100 Turku 10

VAASAN SATAMALAITOS VASA HAMNVERK

961-
 Satamatoimisto 112162
 Sat.kapt. AO 267076
 Kiinnitys/vesi 112502
 Luotsiasema 112496
 Satamahinaaja 113049
 " AO 212180
 Pestaukset 112162
 " AO 267076
 Jäänmurtajat 245743
 Laivojen vuokrapuh. 113764
 Palokunta 005
 Taksi 011

Kansainvälisen merenkulun suomalainen asiantuntija

EFFOAn tärkeimmät toimintamuodot

- ETELÄ-AMERIKAN LINJAT - oma linjaliikenne Etelä-Amerikan itärannikolle ja Karibian alueelle
- LEVANTIN LINJA - oma linjaliikenne itäiselle Välimerelle
- RED SEA LINE - oma linjaliikenne Punaiselle merelle
- PG/AG LINE - oma linjaliikenne Persian/Arabian lahdelle
- Maailmanlaajuinen hakurahtiliikenne
- FINNCARRIERS (EFFOAn osuus 50 %) - säännöllistä linjaliikennettä Eurooppaan
- SILJA LINE (EFFOAn osuus 1/3) - matkustajaliikennettä Ruotsiin
- TRANSUEZ (EFFOAn osuus 50 %) - ro-ro liikennettä Välimereltä Punaiselle merelle
- RAILSHIP (EFFOAn osuus 25 %) - junalauttaliikennettä Lyypekkiin
- ILMATAR - EFFOAn risteilyalus
- FINNISH STEVEDORES (EFFOAn osuus 50 %) - ahtausliike
- NEPTUN - EFFOAn hinaus- ja meripelastusyhtiö
- PHARAONIC SHIPPING Co (EFFOAn osuus 40 %) - varustamo-yhteistyö egyptiläisten osakkaiden kanssa
- Muiden omistamien alusten operointi

Seppo Sihvonen
Tekninen johtaja
21290 PUSKO

EFFOA

SUOMEN HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ

Eteläranta 8, 00130 Helsinki 13, puh. 1781

