

Jäljennös.

75/152 (33)
Helsinki, 25.1.1952.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Helsinki.

Ollessani radiosähköttäjänä s/s Hulda Thordenissa heinäkuussa v.1950, jouduin laivan palkkakirjanpitoa hoitaessani laivan päällikön kapteeni John Nordströmin määräyksestä tekemään vastakirjoihin ja palkkalistaan seuraavat palkanpidätystä koskevat merkinnät sakkomaksujen suorittamista varten.

Folkbok fr.o.m. augusti 1949.

Sivu 141-142 II Maskinist K.Soininen, Juli 22.

An Gent Bfr 423:- a 4/62 (böter) mk 1954:-

Sivu 173-174 Trimmare T.Blomqvist, Juli 22.

An Gent Bfr 323E- a 4/62 (böter) mk 1492:-

Sivu 197-198 Eldare H.Ylätuva, Juli 22.

An Gent Bfr 336:- a 4/62 (böter) mk 1553:-

Saman vuoden elo-syyskuussa antoi laivassa tällöin päällikön sijaisena ollut kapteeni Gustafsson minulle alkuperäiset kuittit yllämainituille henkilöille määrätystä ja maksetuista sakoista. Sattumalta tulini myöhemmin tarkastaneeksi kuitteja ja vertailleeksi niitä yllämainittuihin palkanpidätyssummiin ja tällöin huomasin, että konemestari K.Soiniselta oli kapteeni Nordströmin määräyksestä pidätetty 200 Bfr ja trimmari T.Blomqvistilta ja lämmittäjä H. Ylätuvalta kummaltakin 100 Bfr enemmän kuin mitä virallisiin sakkokuitteihin oli merkitty maksetuksi.

Kun allekirjoittanut täten on tietämättään joutunut tekemään kapteeni Nordströmin määräyksestä totuudenvastaiset merkinnät sekä edellämäinittujen asianomaisten vastakirjoihin että palkkalistaan, pyydän että Suomen Radiosähköttäjäliitto saattaisi asian s /s Hulda Thordenin varustaman tietoon. Ohellisena alkuperäiset sakkokuitit.

Kunnioittaen

V. Lotsari.

Vilho Lotsari.

s/s Hulda Thordenin
radiosähköttäjä

3 liitettä.

Jäljennös.

MINISTERIE
VAN
VERKEERSWEZEN
BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
ZEEVAARTPOLITIE

Ontvangen van de firma V. & L. De Baerdemaecker de som van 236.00 fr. (Twee honderd zes en dertig frank) voor gemaakte kosten bij het aanhouden, onderhoud en terug aan boord brengen van de genaamde Ylatuppa lid der bemanning van het ss. "Hulda Thorden".

Gent, de 26 Juli 1950

Se Waterschout,

Nimikirjoitus epäselvä.

Leima:

Zeewezen
Zeewaartpolitie
Waterschoutsambt
Gent.

Leima:

V. & L. De Baerdemaecker
26. Juli. 1950
PAYE

Jäljennöksen vakuudeksi:

Helsingissä, 26.1.1952.

SUOMEN RADIOSÄHKÖTÄÄLÄITTE

Erkki Koivisto
Erkki Koivisto.

Jäljennös

Ministerie
van
Verkeerswezen
BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
ZEEVAARTPOLITIE

Ontvangen van de firma V. & L. De Baerdemaecker de som
van 223.00 fr. (Twee honderd drie en twintig frank)
voor gemaakte onkosten bij het aanhouden, opsluiten
en terug aan boord brengen van de genaamde Blomqvist
(stoker) lid der bemanning van het ss. "Hulda Thorden".

Gent, de 26 Juli 1950

Se Waterschout,

Nimikirjoitus epäselvä

Leima:

Zeewezen

Zeewaartpolitie

Waterschoutsambt

Gent.

Leima:

V. & L. De Baerdemaecker

26 Juli 1950

PAYE

Uppvisat 24.8.1950

Finlands Bank Valutakontrolle

Jäljennöksen vakuudeksi:

Helsingissä, 26.1.1952.

SUOMEN RAHASTUKSEN KASSA

Erkki Koivisto
Erkki Koivisto.

Jäljennös.

MINISTERIE
VAN
VERKEERSWEZEN
BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
ZEEVAARTPOLITIE

Otvangen van de firma V. & L. De Baerdemaecker de som van 223,00 fr. (Twee honderd drie en twintig frank) voor gemaakte onkosten bij het aanhouden, opsluiten en terag aan boord brengen van de genaamde: Soininen (2n engeneer) lid der bemanning van het ss. "Hulda Thorden"

Gent, de 26 Juli 1950

De Waterschout,

Nimikirjoitus epäselvä.

Leima:

Zeewezen
Zeewartpolitie
Waterschoutsambt
Gent.

Leima:

V. & L. De Baerdemaecker

26 Juli.1950

PAYE

Jäljennöksen vakuudeksi:

Helsingissä, 26.1.1952

SUOMEN RADIOSÄHKÖTELEKÄLITTO

Erkki Koivisto
Erkki Koivisto.

Folkbok p. o. m. augusti 1949.

Siv 141-142 II. Markinist K. Soineinen

juli 22. An Gent Bfr 423:- à 4/62 (bøter) mk 1954:-

Siv 173-174 Trimmare T. Blomqvist

juli 22. An Gent Bfr 323:- à 4/62 (bøter) mk 1492:-

Siv 197-198 Eldare H. Yläluoma

juli 22 An Gent Bfr 336:- à 4/62 (bøter) mk 1553:-

Kiel, 22.1.52.

29/1-52 (52)

K. Herra Sihteeri.

Olen tänään saanut käsiini ehdotukset uusiksi työehtosopimuksiksi enkä voi olla kirjoittamatta heti. Niin Hämmästynyt olen.

Luonnollisesti koskee asia sähköttäjien kirjoitustehtäviä, joista jo on niin paljon peistä taitettu ja tosiaan näyttää siltä kuin meidän sähköttäjien peitsi jo olisi taittunut tai ainakin taittumassa.

Päälystöliittojen kesken on määrä tukea toistemme vaatimuksia, mutta siltä ei ainakaan tunnu konemestari-liiton ehdotus, jolla konepäällikkö vapautetaan kirjanpitotehtävistä. Loogillisella järjellä ajatellen ei mikään ole luonnollisempaa, kuin että konepäällikkö, joka miehet toimeen ottaa, myös hoitaa alaistensa palkkauksesta johtuvan kirjanpidon. Saavathan he, samoinkuin perämiehetkin, siihen tarvittavan koulutuksen, joka sähköttäjäkurssilta kokonaan puuttuu. He myös hierovat takamuksiaan koulunpenkillä oppiakseen lakipykälät, joilla tämä palkkaus on selvästi määriteltä. Onko siis mitään järjettömämpää, (tai olisiko se ääretöntä kavaluutta) kuin yrittää työntää nuo tehtävät sellaiselle, joka ei saa mitään koulutusta mainittuja toimia varten, sellaiselle, joka on uusi tulokas merenkulussa, tehtäviin, joiden alkeellinenkin ymmärtäminen vaatii älyä, joka takaa selviönä koulutuksestakin niiden asioiden ymmärtämisen, mihin heidat ^{Konemestari} on koulutettu. Tämänlaisen toiminnan takaa hämöttää raukkamainen pelko tai ehkä tietoisuus siitä ettei pysty asioita hoitamaan, ⁿⁱⁱⁿ kuin ne pitäisi hoitaa. Tosiasiassa olen 13-vuotisen merelläoloaikani tavannut vain 1 (lue: yhden ainoan) konemestarin, joka on mainitut työt pystynyt kunnolla hoitamaan.

Kaiken kukkuraksi rakennetaan konepäällikölle ja perämiehelle toimistohytit. Onhan se hyvä, mutta verrattuna heidän toimistotöihinsä ei sellainen hytti ole tarpeen. Suurimmat konettakoskevat neuvottelut käy konepäällikkö salongissa kapteenin läsnäollessa. Sensijaan radio-toiminnan paisuminen vaatisi radiohytin suurentamista tai ainakin lisää laatikoita ja lokeroita radiohyttiin, mutta sensijaan sinne työnnetään vain lisää papereita sellaisiltakin joilla, jo on käytettävissään toimistohytit. Lisäksi ihmettelen miten konepäällikkö saa aikansa kulumaan ilman ~~hänelle~~ kuuluvia kirjoitustoita, etenkin merellä. Tällöin sähköttäjä useinkin työskentelee jo korkeapaineen alaisena, ja yhä hänelle työnnetään lisää, ellei liittomme asetu jyrkästi puolustamaan jäseniään. Radiohytti on paikka jonne ei kenelläkään pitäisi olla muuta asiaa kuin sähkeen ~~xxx~~ lähettäminen tai radiopuhelun otto, onhan sinne "pääsy kielletty", juuri jotta työrauha säilyisi. Kehitys on kuitenkin kulkemassa siihen suuntaan, että mitä tahansa joku trimmarista ja messipojasta kapteeniin tarvitseekin: "mennään kys

symään sähköttäjältä". Onhan se hyvä, että laivassa on joku, jolta kuka tahansa saa neuvon mihin tahansa asiaan, joka tietää kaiken ja järjestää kaikki asiat, mutta sellaiselle henkilölle sähköttäjän ^{nykyinen} palkka on aivan liian pieni. Allekirjoittanut on joutunut yksistään tulkkina ja kielenkääntäjänä toimimaan niin paljon että niistä toimista palkkani on ^{vain} kohtuullinen korvaus.

Pyytäisin Teitä nyt toimimaan niin että vihdoin saataisiin selväksi kenelle nuo kirjanpito tehtävät kuuluvat ja keta sähköttäjä auttaa niitä suorittaessaan. Samoin pyytäisin työehtosopimukseen lisättäväksi kohdan, pienen pienoisen pykälän, että miehistöllä on oikeus tulla radiohyttiin vain halutessaan lähettää sähkeen tai soittaa radiopuhelimella. Tämän pykälän kautta tulee selvioksi, että kaikki muut asiat miehisto toimittaa varsinaisten esimiestensä kautta. Tämä pykälä on hyvin tarpeellinen juuri työrauhan takaamiseksi sähköttäjälle. Esimerkkinä mainitsen että kirjoittaessani viime joulukuun palkkatiliä puhtaaksi sain erään miehen sanelemaan sitä yhdeksi tunniksi, minkä ajan se suunnilleen ^{tavallisuudessa} vie. Tämä mies ja hänet luovuttanut esimies ehdivät jo hermostua moneen kertaan kun mainittu työ satojen keskeytysten viivästyttämänä kesti 6 tuntia 15 minuuttia. Onko jollakin vielä otsaa sanoa ettei sähköttäjä ole tarpeellinen laivassa? Minusta ainakin tuntuu että asiat eivät luistaisi lainkaan ilman sähköttäjää, sellaiset juoksevat pikku asiat joista suuret asiat ovat kokoonpantuja. Pitäisi olla selvio, että palkanmaksun suorittaa sekä I perämies että konepäällikkö jo käytännöllisyyden kannaltakin (vaikka sähköttäjä sitten kirjoittasikin listat valmiiksi). Tämä on tärkeätä siksi että esimies tietää milloin kelläkin on vapaapäivä, ja työlle sopivana hetkenä antaa määräyksen tulla hakemaan rahaa. Valitettavasti on miehistössä usein sellaisia jotka kuvittelevat, että sähköttäjä on heidän asianajajansa ja juoksupoikansa, jolle he voivat antaa määräyksen lähteä heidän kanssaan lääkäriin ilmoittamatta siitä kenellekään muulle, tai vaatia rahaa vaikka keskellä yötä. Tästä olisi syytä puhella Mr Vällärin kanssa vähän yksityiskohtaisemmin.

Siis työehtosopimusehdotukseen vielä kohta: "Miehistöllä on oikeus astua radiohyttiin vain lähettääkseen sähkeen tai käyttääkseen radiopuhelinta". Tällaisella pykälällä siirtyvät rahojenjaot, tilausten teot, sairaaksi-ilmoittautumiset ym automaattisesti miehistön varsinaisille esimiehille.

Toivotan menestystä neuvotteluissa.

Nerveisin

Risto Alanne

Os. M/V Vaasa.

Howaldtswerke.

Kiel.

Välimerellä, 29.4.53.

13/153 419

K. Herra Sihteeri.

Oheisena lähetän kaksi erillistä kirjettä, joista ensimmäinen oli tarkoitettu vastaukseksi kirjeeseenne ~~jo~~ joka oli päivätty jo niin aikaisin kuin 9.10.52, mutta jonka sain vasta joulukuun 1 pnä. Ollessamme purkamassa lastiamme kauko-idästä Constantzassa kirjoitin vastauksen, mutta se jäi jostakin syystä kesken, ja hautautui paperiröykkiöihin, joita tämänkokoisessa laivassa on paljon. Valitsin sen viipymistä, mutta koska siinä kuvailen kokemuksiamme noilla matkoillamme idässä, lähetän sen kuitenkin vaikkakin vanhentuneena. Pitää vain, kuten toisesta kirjeestäkin ilmenee, vähäsen vähentää kiitosta sodanvaaralisien suhteen, koska ne jo alkuunsa ehdittiin taas vähentää 50 %:iin. Ensimmäisestäkin kirjeestäni käy selville, että sodanvaaralisäalue on täysin epäloogillisesti rajoitettu, koska, kuten näkyy, itse kiinalaisetkin arvioivat Cantonin ympäristöineen kuuluvan sotatoimialueeseen jossa vaaran lisäksi meille muukalaisille aseteaan rajoituksia vapaudellemme, josta siitäkkin jo pitäisi saada korvausta. Sehän on osa sodan mukanaan tuomista rasituksista.

Ja sitten on meillä kaikilla se pakettijuttu lähellä sydäntämme. Monet ovat saaneet kotoaan kirjeen, ettei paketteja kannata lähettää koska ne tulevat kotiväelle kalliiksi tullimaksujen takia. Siihen olisi pikaisesti saatava muutos. Omasta puolestani olen juuri kirjoittanut kirjeen tai anomuksen Tullihallitukselle anoen maksujen takaisin maksamista, vaikka se lienee vaikeuksien takana. Jos voisitte jotenkin vaikuttaa asiaan siellä, vaikkapa vain puhelinoitolla anomukseni tueksi, olisin kiitollinen. Epäkohtahan on suorastaan huutava, ja tullilaitoksessa suhtaudutaan näköjään rankaisumaisesti meikäläisten paketeihin. Nyt juuri lähetin siskolleni teekaluston, jonka ostin Kiinasta ja vaimolleni eräitä taloustarvikkeita. Varmaan niillekin lyödään tullia hurjasti. Ne olisivat tuomisina menneet kaikki tullitta mutta nyt on asia tullilaitoksen mielestä kokonaan toinen. Teekalusto tulee s/s Heilan mukana ja toinen paketti s/s Eevan mukana ja ovat ne kumpikin Helsingissä toukokuun alkupäivinä. Ymmärrän että ei asiaan juuri voi vaikuttaa muuta kuin virkateitse, mutta puhelinoitto liitoltakin ainakin todistaa jotakin.

Kuten sanottu olemme matkalla tälläkertaa Formosalle via Aden ja Miri (Borneolla) Keelung tai Kaohsiung (ent. Takao) määräsatamana, lastina 10780 tonnia Ammonia sulfaattia. Terveisin

Risto Alanne

K. Herra Sihteeri.

M/S Vaasa on nyt matkalla Formosalle ja siksi sodanvaaralisä-kysymys kauko-idässä on ajankohdainen meille. Seuraavassa allekirjoittanut tuo koko henkilökunnan puolesta ilmi keskustelujemme tuloksia ja silmäyksen tilanteeseen omasta näkökulmastamme.

Kuten muistetaan oli sodanvaaralisäprosentti alussa Korean lähiympäristössä 200 % ja Formosan ympärillä 100 %, mutta sitten tämän vuoden alusta se alennettiin jälkimäisellä alueella 50 %:iin näennäisesti ilman syytä. USA:n presidentin vaihtumisen yhteydessä tapahtunut muutos kaukoidän politiikassa olisi kuitenkin edellyttänyt tuon lisän entiselleen palauttamista tai koroittamista. Aikaisemmin tapahtui pientä taistelutoimintaa vähän väliä Formosan ja Kiinan mannermaan välillä. Muun muassa muutamaa päivää ennen saapumistamme lokakuussa 1952 purkamaan lastiamme Lapsamiin Cantonin edustalla (Chin-Kiangin suistossa) oli siinnä tapahtunut 5 tykkiveneen välinen meritaistelu. Vain pieni saari eroitti purkauspaikkamme taistelupaikasta ja koko alue on sodanvaaralisäalueen ulkopuolella!!!!

Trumannin ollessa USA:n presidenttinä oli Amerikan 7:s laivasto Formosan vesillä ja kiinalaisten taistelutoiminta rajoittui keskinäisiin kahakoihin. Vain aniharvoin kuultiin Chiang-Kai-Sekin vartiolaivojen pysäyttäneen jonkun kauppalaivan. Ainakin kerran erästä englantilaista kauppalaivaa ammuttiin tykillä kun se ei noudattanut pysähtymiskäskyä. Eisenhowerin tultua presidentiksi hän ensitöikseen veti pois tuon 7:nnen laivaston Formosalta siten antaen kiinalaisille vapaat kädet toimia. Seuraavalla viikolla käytiin kolmen kauppalaivan kimppuun torpeedoin ja tykein. Tämä tapahtui osittain meidän sodanvaaralisäalueemme ulkopuolella ja vähää sen jälkeen kun sodanvaaralisäprosenttimme oli alennettu.

Työehtosopimuksissamme on epäkohtia mutta tämä kaukoidän sodanvaaralisäprosenttien alentaminen on jotain käsittämättömän nurinkurista, ja aluerajakin sietäisivät tarkistuksen. Eikä noista kouraantuntuvista esimerkeistä huolimatta ole vielä kuulunut %:ien korottamisesta mitään. Ottaen huomioon tilanteen Formosalla, elokuvien viikkokatsauksissa esitetyt hyökkäysvalmistelut y.m. odottaisi noiden prosenttien nostamista yli entisten. Koreassa tosin vaara näyttää vähentyneen, mutta ottaen huomioon kauko-idän korkean rahtitilanteen ei siellä liikennöiville varustamoille ole vaikeata maksaa parilta viikolta koroitettua palkkaa henkilökunnalleen, joka ensinnä ottaa kantaakseen noin pitkän matkan vaikeudet, kuumuuden, tarvikepulat ja vaaran sairauksien suhteen, koska lääkärinapu on kaukana, sekä vielä vaarantaa henkensä sodanvaarassa. Vertailun vuoksi otan tähän osia terveysilmoituksesta 7 p:nä kesäkuutapäättyvältä viikolta joka ei mi-

tenkään ole ennätysellinen v.1952: Calcutta:cholera 99,smallbox 62. Madras: cholera 6, smallbox 3. Chalna:cholera 7,smallbox 1. Chittagong:cholera 2, smallbox 1, Dacca: cholera 5.Cap Sain Jaques: plaque (rutto) 1 jne. Suomessa vallitseva usko noiden tautien hävinessyydestä on harhaanjohtava ja sen vallassa ovat ne jotka eurooppalaisin palkoin lähettävät merimiehet noille alueille. Tunnettuaahan on että koko palkkausjärjestelmämme on rakennettu silmälläpitäen Europan lähiympäristöm olosuhteita ja rahtimarkkinoita. Etelä- ja Pohjois-Amerikka sekä Afrikkakin ovat vielä katsottava edullisiksi alueiksi johtuen niiden kehittyneisyydestä ja verraten lyhyistä ~~etäisyyksistä~~ etäisyyksistä ja niiden suhteen nykyinen valtamerilisämme on välttämätvä. Mutta Kauko-Idän ja Austraalian suhteen olisi syytä jo matkan pituudenkin takia saada erityinen korvaus. Kun vielä ottaa huomioon kauko-idän maiden kehittymättömyyden ja sen ettei miehistö pitkiin aikoihin pääse kotiin tai edes kotimaahan, johon maksavat veronsa, elleivät hylkää työpaikkaansa, olisi myös palkkoihin saatava vielä huomattava lisä 30 - 40 %. Yksistään tuomisillaan saavat lähiliikenteessä olevat tuonlaisen koroituksen palkkoihinsa muiden etujensa lisäksi. Rahtimarkkinat ovat kauko-idässä sikäi edulliset että koroitusten maksaminen ei tuottane varustamoille vaikeuksia.

Toinen asia koskee juuri noita merimiesten tuomisia. Minä henkilökohtaisesti lähetin v. 1952 kaikkiaan 3 pakettia (joululahjaksi) lähimmille omaisilleni (äidilleni, vaimolleni ja sisarelleni) kukin sisältäen 2 kg kahvia, 2 kg riisiä, 2 kg rusinoita, $\frac{1}{2}$ kg manteleita ja purkin teetä, yhteisarvoltaan 28:40 US\$ eli 6560:- mk. Kunkin paketin vastaanotta~~ja~~ joutui maksamaan tuontitullia melkein 2000:- mk. Lähiliikenteessä samana aikana olisin saanut parhaassa mahdollisessa tapauksessa tuoda tullitta 48 kg kahvia, muiden etujen, kotona käymisten ym lisäksi. Nyt ollessani, samoin kuin koko m/s Vaasan miehistö, kokonaan eristetty kotimaasta joudun 6 kg kahvia maksamaan n.5000:- mk tullia. Sama on asia muiden täällä olijain suhteen, mutta kerron oman tapaukseni sen karmivan epäoikeudenmukaisuuden takia. Merenkulkijajärjestöjen olisi tartuttava asiaan päättävästi ja kiireesti. Maksamme siksi korkeat verot, pääsemättä niiden käytöstä nauttimaan, että niillä varoilla olisi mahdollisuus esim, Turun tullikamarille palkata henkilö joka hoitaa merimiesten pakettitilaston. Siten estyisivät parhaiten väärinkäytökset lähetysten suhteen, joiden estämiseksi nyt on määrätty 1 kg kahvia pakettia kohti. Kauppalaivastomme on siksi pieni ja kaukoliikenteessä siitä vain murto-osa, että valvonta on hyvin helppotöinen esim. antamalla pakettioikeuden vain määrättyjen laivojen miehistöille anomuksesta. Jäämm~~e~~ me odottamaan parannusta epäkohtiin.

Kunnioittaen

P. Alanne.

Radiosähköttäjä.

K, Herra Sihteeri !

Kiitokset kirjeestänne, jonka sain Portsaidissa vasta nyt paluumatkalla Kiinasta eli joulukuun ensimmäisenä päivänä. Samalla sai jo kapteenikin LaivanvarustajainYhdistyksen hyväksymän sopimuksen niistä Kauko-idässä noudatettavista sodanvaarallisista karttoineen. Tiesimme kyllä että yhtiömme oli suostuvainen maksamaan samat tariffit kuin muissa pohjoismaissa, mutta silloin ei ollut tiedossamme oliko mitään sellaista sopimusta olemassa ja uskoimme, että jäisimme ilman mitään lisää. Tuo oli siis iloinen yllätys ja olen jo laskenut ja lähettänyt yhtiöön valmiit pape-rit myös ensimmäisen reissun osalta, joten poispestatutkin saavat omansa ulos aikanaan. Charterpartyssä on kohta jonka mukaan aikarahtaaaja joutuu maksamaan rahtauksen aikana tehdyt sodanvaaratariffit, joten yhtiöllemme ei tuottane vaikeuksia suorittaa mainittuja maksuja. Muutenkin on tämä ollut erittäin edullinen rahtaus yhtiöllemme, sillä se tapahtui vielä korkeitten rahtien aikana, josta syystä Tsekit ovat yrittäneet kovin innokkaasti löytää syitä pienentääkseen maksujaan.

Niin, ja ne ajat milloin olimme siellä "vaaravyöhykkeessä" olivat ensimmäisellä matkalla 16.5.52 klo 2200 - 30.5.52 klo 0500, joten maksu tulee $13\frac{1}{2}$ vrk:lta. Toisella matkalla jouduimme väistämään Taifuunia ja kulkemaan likempää Formosaa joten silloin tuli oltua vaaravyöhykkeessä $14\frac{1}{2}$ vrk eli aikana 22.10.52 klo 0230 - 6.11.52. klo 2330. Muuten oli meillä määräys kiertää Formosa 300 mailin päästä. Luzonin Straitissa tosin aina joutuu menemään lähemmäs, mutta sitten tehtiinkin melkoinen lenkki ja vasta Okinavan luona ylitimme tuon 124° . Nyt palatessamme Pekingin tai paremminkin Tientsinin satamasta Taku Barista olisimme kohdanneet Okinavan luona sellaisen Taifuunin, jonka keskustassa tuulen nopeus oli 180 mailia/t. siis 119 m/s ja raporteissa annettiin "mountainous seas" joten kapteenimme katsoi parhaaksi väistää se ja ajaa luvattoman läheltä Formosaa. Itse sodasta emme nähneet paljoakaan. Tsingtaon satamassa tosin ylitsimme vihelsi hirmunopeita reaktiokoneita, mutta tuon mainitun vaaravyöhykkeen ulkopuolella, Etelä-Kiinanmerellä sotalaivat pimennettyinä ajoivat lähellemme kysellen vilkulla TR. Samoin näimme HongKongin sanomalehdissä kuvauksen meritaistelusta 2 kansallisen Kiinan ja 3 TsiangKaisekin tykkiveneen välillä Pearl-riverin suistossa s.o. HongKongin lounaispuolella aivan lähellä paikkaa, jossa jouduimme suuren syväyksemme takia purkamaan 3000 tonnia. Taistelussa Kansallinen Kiina lähti pakoon. Ensimmäisel-

lä matkalla juuri tällä Pearl-riverillä HongKongin englantilaiset koneet rikkoivat mielestäni röyhkeästi Kiinan aluetta, ellei heillä sitten ollut erikoista lupaa suorittaa harjoituslentoja Kiinan alueella. Muuten Kiinan rannikolla on täysin sodanaikaiset määräykset voimassa aluksen liikkeisiin, ja ennen sinne saapumista hyvissä ajoin pitää lähettää tarkka selostus laivan ulkomuodosta ym. Yöaikaan ei saa lähestyä maata, eikä kaksi laivaa saa ajaa lähekkäin. Merimiesunioni järjesti ainakin meille, jotka tulimme ensimmäistä kertaa Kansalliseen Kiinaan tervetuliaisillanvieton, joka käsitti teetarjoilun ja tervetuliaispropagandapuheen (jonka muuten allekirjoittanut joutui kääntämään). Puheen pääsisällön voi pelkistää sanoihin: Kaikkien kansojen merimiehet liittyykää yhteen murtamaan Amerikan Imperialistien Kiinaan kohdistaman saarto. Samanlainen illanvietto oli tällä kertaa meille ja englantilaiselle Marianne-nimiselle laivalle yhteinen, vieläpä kolme filmiäkin jotka näytettiin olivat samat kuin ensimmäisellä matkalla. Kuluneita ja mauttomia. Ensimmäinen kuvasi Kiinan Kansantasavallan vapautumisen vuosipäivän paraateja suurimmissa kaupungeissa, toinen Kiinan jälleehrakennusta venäläisten insinöörien johdolla, ja kolmas miten Pohjois-korealaiset jakoivat jalkineita vangiksi saamilleen UN-sotilaille. Näihin tilaisuuksiin meidät vietiin vartioituina, koska Cantonissa ei ole lupa mennä maihin. Se on Formosaa ympäröivässä sotilaallisessa vyöhykkeessä (samassa vyöhykkeessä ovat HongKong ja Macao.).

Harvinaista kyllä pääsimme 16 kerrallaan kolmen oppaan mukana tekemään kiertokäynnin Cantoniin. Opas piti rahamme ja maksoi ostoksemme ja valehteli ettei Uudessa Kiinassa ole tanssipaikkoja kun pojat tahtoivat tanssittaa vinosilmiä. Heillä oli Agentiltamme määräys olla näyttämättä niitä. Tsingtaossa pääsimme maihin muutamia päiviä kestäneiden muodollisuuksien jälkeen vapaasti liikkumaan, mutta Turun kokoisessa kaupungissa oli vain 1 tanssiravintola ja kaksi muuta eurooppalaisen tyylin mukaista ravintolaa, nekin pieniä. Kiinalaisia ruokalöitä oli useita. Epäilemättä köyhän kansan olo on parantunut mutta kaikki iloisuus ja huvittelu on kuollut. Eurooppalaiset karkoitetaan vähitellen kaikki. Me muut tunsimme olevamme paineen alaisia, mutta kapteenimme oli suorastaan junan alla. Laivalla oli koko ajan poliiseja kaksi, joiden yksinomaisena tehtävänä oli hakea virheitä käytöksestämme ja toinen poliiseista heitti kapteenillemme kysymyksen: "miksi ette te työskentele tehtaassa". Kerran oli etumastossa liehuvan Kiinan lipun nuorat hiukan sekaantuneet eikä lippu ollut aivan ylhäällä asti ja siitä seurasi monta tuntia kestänyt kuulustelu, jossa syytettynä oli kapteeni yksin ja kyseessä Kiinan Kansantasavallan loukkaus. Kuulustelu loppui vasta kun kapteeni pyysi meklaria lähettämään Pekingiin Tsekkoslovakian asianhoitajalle sähkeen pyytäen vastuuvapautta lastiin nähden, koska hänet tällaisilla kuulusteluilla estetään hoitamasta työtään.

POSTIKORTTI
SUOMI

PC



Lätnen lhteen

Isäni Koivisto

Helsinki

Kapteenink. 24 C 23

OM

Pihlaja 11/11 52
23/1-52 (34)

Jos sattuini viikku
parin viikun kauden vi-
kareeraus, lähti vi-
ilomielin.

Parasta kiinni ki-
joittautua vapaus ole-
vin listalle tulevai-
suden varalta.

Hyvä Vuodenätkö j. 73

Heikki Hukli

Pihlaja 84