

RADIO

N:o 4 • 1941

OH

SYYS —
LOKAKUU

TELEFUNKEN RL 12 P 50

SUURJAKSOVAHVISTUS B-LUOKASSA

		$\lambda = 2,5 \text{ m}$	3,5 m.	4,5 m.	50 m
Anodijännite ...	$U_a =$	600 V	700 V	800 V	1000 V
Anodivirta	$I_a =$	130 mA	130 mA	130 mA	120 mA
Suojahilajännite	$U_{c2} =$	250 V	250 V	250 V	300 V
Suojahilavirta ..	$I_{c2} =$	15 mA	15 mA	15 mA	15 mA
Hyötyteho	$W_0 =$	30 W	45 W	60 W	80 W
Hilajännite	$U_{c1} =$	— 80 V	— 80 V	— 80 V	— 80 V
Hilavirta	$I_{c1} =$	5 mA	5 mA	5 mA	5 mA
Ohjausteho	$W_{in} =$	4 W	3,5 W	3 W	0,5 W



KAIKKEA RADIOPUTKIALAAN KUULUVAA SAATTE MEILTÄ:

SÄHKÖ OSAKEYHTIÖ AEG

Puh. 20 741



TÄRKEÄ ELINHERMOMME MERENKULKU

vaatii ensiluokkaiset radiolaitteet
jokaiseen kauppalaivaamme.

Nämä valmistaa:

O Y RADIOTEKNO A B

HELSINKI • LÖNNROTINK. 20 • PUH. 61 651



RADIO OH



SUOMEN RADIOAMATÖÖRILIITON R.Y. JA SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITON R.Y.
ÄÄNENKANNATTAJA

TOIMITUS

E. KAIRENIUS (vastaava) Y. LUOMANMÄKI, (toimitussihteeri)

Toimituksen osoite: Helsinki, Laivurinkatu 21. C. 7. Puh. 26809 - Tavataan varmimmin klo 14,00—15,00

Toimituskunta: K. AHTI, V. E. KILPINEN, K. S. SAINIO, E. KOIVISTO, V. MEKLIN, A. SINKKONEN ja O. ÄÄRI

N:o 4

SYYS—LOKAKUU

X vuosik. 1941

JÄLLEEN SODASSA

Eivät olleet vielä talvisotamme sotureiden haavat ehtineet arpeutua, kun jouduimme uudelleen mittemään voimiamme perivihollisemme kanssa.

Moskovan väkivaltarauhan jälkeisen ajan sai kansamme elää jatkuvan painostuksen alaisena ja sellaisessa epävarmuuden tilassa, joka muistutti lähinnä talvisotamme edeltänyttä yh-aikaa. Päivä päivältä kävi yhä ilmeisemmäksi, että Moskovan rauha olikin vain huono välirauha, joten uutta hyökkäystä voitiin odottaa minä hetkenä hyvänsä. Niin hartaasti kuin maamme toivoikin pysyväistä rauhaa kärsimästään vääryydestä huolimatta, kävi kuitenkin selväksi, että uusi välien selvittely oli ennemmin tai myöhemmin tuleva, halusimme sitä tai ei.

Kun sitten Saksa pari päivää ennen Juhannusta aloitti sotatoimet bolsevikkeja vastaan, hengähti kansamme jälleen vapaasti, jota se ei ollut tehnyt sitten kesän 1939, siitäkin huolimatta, että oltiin varmoja, ettemme voisi pysyä syrjästä katsojina tässä sodassa. Niinpä kävikin, että jo sodan ensi päivinä hyökkäsi vanha vihollisemme jälleen kimppuumme. Tämä hyökkäys on tuottanut bolsevikkeille vieläkin suurempia pettymyksiä kuin hyökkäys 1939. Vihollinen on saanut tuntea aseistukseltaan uudistetun armeijamme murhaavan iskuvoiman, kärsien musertavan tappion toisensa jälkeen. Tätä kirjoitettaessa on armeijamme vapauttanut koko itäisen luovutetun alueen ja lisäksi ovat laajat alueet Aunusta ja Viena hallussamme. Samanaikaisesti kolkuttelevat Saksan voittoisan ar-

meijan, kaikki esteet murskaavat joukot jo Moskovan portteja.

Kaupalliseen merenkulkuumme ei tämä toinen sotamme ole sanottavasti vaikuttanut. Itämeren liikennettämme ei vihollinen nimittäin ole mainittavasti kyennyt häiritsemään, kun taas Petsamon lupaavaksi muodostunut valtamerentakainen meriliikenne tyrehtyi jo ennen uuden sodan puhkeamista Englannin julistaman saarron vuoksi.

Englannin liittouduttua bolsevikkien kanssa, julisti se satamissaan olevat suomalaiset kauppalaivat takavarikoiduiksi ja saman tekee, tai lienee jo tehnytkin, Yhdysvallat, vaikkei se ainakaan muodollisesti olekaan sotaakäyvä maa. Tästä voitaisiin tehdä johtopäätös, että takavarikointi ainakin välillisesti olisi johtunut uudesta sodastamme, koska vihollisestamme oli tullut Englannin liittolainen, jonka aseille Canterburyn arkipiispakin prelaatteineen rukoilee voittoa. Asia on kuitenkin siten, että huutavan tonnistopulan vuoksi olisivat Englanti ja Yhdysvallat joka tapauksessa, ilman uusia sotatapahtumiakin, ennemmin tai myöhemmin ottaneet käyttöönsä kaiken käsiin saatavan tonniston. Sitäpaitsi olikin tällaisia toimenpiteitä jo aikaisemmin suunniteltu ja toteutettu.

On joksikin varmaa, että Englannin käyttöön joutunut tonnistomme tulee aikaa myöten täydellisesti tuhotuksi. Tuoreimpana esimerkkinä mainittakoon hiljattain tuhoutunut S/S Margareta, joka kuului juuri näihin väkivaltaisesti takavarikoituihin aluk-

MAGNEETTINEN MIINA

Tästä uudesta, vaarallisesta aseesta on puhuttu ja kirjoitettu paljon, mutta vain erikoisessa sotilaskirjallisuudessa sitä on tarkemmin selostettu. Arvelemme lukijoistamme saattavan olla mielenkiintoista saada edes alkeellisen käsityksen näistä vaarallisista miinoista — viimeinen sana tieteen ja tekniikan pyrkimyksissä luoda mahdollisimman tehokas väline kaiken meriliikenteen tuhoamiseksi.

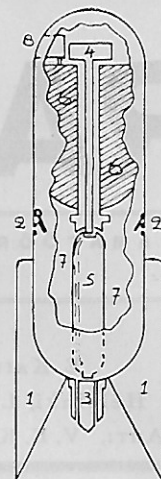
Tämä uusi miinatyyppi on vaarallisempi kuin vanhat tyypit, ei vain magneettisten räjähdyslaitteidensa takia, vaan myöskin siksi, että se lasketaan suoraan merenpohjaan eikä ui miinaköyden varassa, kuten vanhemmat miinatyyppit. On siis mahdotonta tavallisten miinanraivauslaitteiden avulla raivata näitä miinoja ja tehdä ne vaarattomiksi. Sitäpaitsi on miina ilman ankkuria ja köyttä huomattavasti kevyempi kuin samanlainen vanhempaa mallia oleva miina, ja tämä merkitsee, että sama miinanlaskija, olkoon se sitten nopeakulkuinen moottorivene tai vesitaso, voi laskea enemmän miinoja. Keskisuuruinen pommikone esim. voi ottaa jopa 12 magneettista miinaa, jotka voidaan heittää veteen aina 50—60 metrin korkeudelta.

Miina on rakenteeltaan pystysuoran sylinterin muotoinen pyörästetyin yläpäin ja ohjausevin, kuten lentopommi. Sen sisäosan muodostavat seuraavat luonteenomaiset osat: Osasto, jossa on voimakas räjähdyspanos sekä erikoinen hydrostaattinen laite räjähdysaikaansaamiseksi ja puristettua ilmaa sisältävä säiliö. Sitäpaitsi siinä on tyhjä säiliö, joka täyttyy vedellä miinan joutuessa veteen; magneettisen laitteen vaikutuksesta tunkee puristettu ilma tämän veden ulos, niin että miina alkaa nousta ylöspäin.

Kun nämä alukset muodostavat valtavan osan parhaasta tonnistostamme, niitähän lieenee useampia kymmeniä yksiköitä, tietää niiden menetys ankaraa iskua sodanjälkeiselle merenkulullemme, vaikeuttaen samalla yleistä jälleenrakennustyötämme.

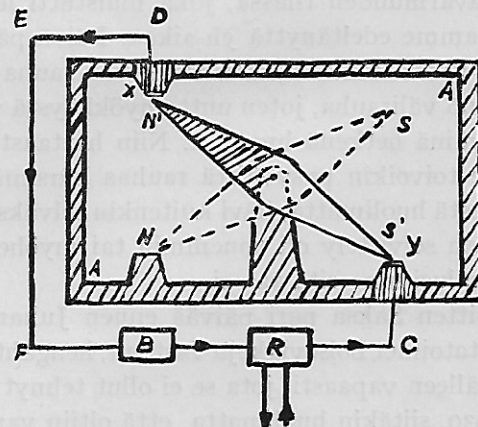
Kaikista vaikeuksista huolimatta jatkaa maamme ja sen sankarillinen armeija marssiaan sillä tiellä, jonka se on valinnut, kunnes lopullinen päämäärä on saavutettu, kunnes olemme saaneet entistä turvallisemmat rajat. Uusien rajojen sisällä tulemme saattamaan maamme kokonaisuudessaan, siis myös sen merenkulun, entistä suurempaan kukoistukseen ja uskomme, että rauhan palattua maailmaan, Suur-Suomen värit tulevat entistä useammin liehumaan maailman merillä ja satamissa.

Lki.



Kaavakuva magneettisen miinan läpileikkauksesta.

1. Pyrstöevät.
2. Venttiilit, joiden kautta vesi tunkeutuu sisään ja joita ei sitten enää voida avata.
3. Venttiili, jonka kautta vesi pusertuu ulos.
4. Magneettinen laite, joka on yhdistetty ilma-akkumulaattoriin 5.
5. Ilma-akkumulaattori.
6. Räjähdysaine.
7. Vesisäiliö.
8. Hydrostaattinen laite, joka on yhdistetty sytyttäjään.



Kaaviollinen selitys magneettisesta laitteesta.

- | | |
|------|---|
| A. | Laatikko. |
| B. | Sähköparisto. |
| R. | Rele. |
| NS | Heilahtava magneettineula normaaliasemassaan (maamagnetismin vaikutuksen alaisena). |
| N'S' | Sama neula heilahtettuaan aluksen pystysuoran magneettivoiman vaikutuksesta. Tässä asemassa yhdistää neula kytkimet X ja Y kytkien virran johdossa BRCY/XDEF, joka vaikuttaa releeseen R. |
| CDEF | Johdo, joka yhdistää pariston (B) releeseen (R) kytkimen XY kautta. |

Se magneettinen laite, joka säännöstelee miinan nousua pinnalle, perustuu seuraavaan periaatteeseen. Jokaisen laivan runko on maamagnetismin magneetoina ja on lopullinen summittainen voima tavallisesti suuntautunut viistoon alaspäin. Tämän voiman voi luonnollisesti korvata kahdella komponentilla, toinen vaakasuora ja toinen pystysuora. Vaakasuora voima on sama, joka aiheuttaa tavallisen kompassin poikkeaman; pystysuora voima saa kompassissa aikaan n.k. kallistuspoikkeaman, ja on meidän leveysasteillamme tavallisesti paljon suurempi kuin vaakasuora. Kun alus sattuu kulkemaan jonkun miinan yli, joka on pohjassa laivan alla, alkaa pystysuora magneettinen voima vaikuttaa miinan magneettiseen laitteeseen, nimittäin magneettiseen neulaan, joka normaalioloissa on vaakasuorassa asennossa tai toinen pää alaspäin painettuna, niin että sen kärjet eivät kosketa neulan läheisyydessä olevia sähkökytkimiä. Niinpian kuin tämä magneettinen vaikutus saavuttaa määrätyn rajan, kääntyy neula vaakasuorassa akselissaan, sen kärjet koskettavat asianomaisia kohtia kehityksessä kytkien heikon sähkövirran, joka taas puolestaan vaikuttaa releeseen, joka kytkee voimakkaamman virran.

Tämä neula muistuttaa perusrakenteeltaan paljon n.k. "dipping needle", jota kompassin tarkistajat käyttävät kallistuspoikkeamaa kompensoidessaan. Yllämainitun virran vaikutuksesta avautuu puristettua ilmaa sisältävä säiliö, ilma virtaa vesisäiliöön ja tunkee veden ulos, antaen miinalle sellaisen kellumiskyvyn, että se alkaa nousta ylöspäin.

Nyt alkaa aikaisemmin mainittu hydrostaattinen laite toimia. Niin kauan kuin miina on syvemmillä, ovat laitteen jouset (tai diafragmat kuten aneroidi-ilmapuntarissa) vedenpaineen vaikutuksesta kokoonpuristuneina. Mutta kun tämä paine miinan noustessa ylöspäin vähenee, muuttuu jousien asema, ja määrätystä silmänräpäyksessä, kun miina on esim. 10 metrin syvyydessä, kytkeentyy miinan räjähdysaineeseen vaikuttava sähkövirta ja miina räjähtää riippumatta siitä, koskettaako alus sitä tai ei. Mutta räjähdysten teho on niin voimakas, että se vahingoittaa tavallisia aluksia, vaikka ne olisivat usean metrin päässä räjähdyspisteestä.

Koko toiminta tapahtuu siis seuraavalla tavalla. Miina on esim. pommikoneessa, se on ilman vettä ja painaa minimimääränsä. Kun miina heitetään koneesta se putoaa yläpäälle alaspäin kuten tavallinen lentopommi, ja aikaisemmin mainitut ohjausevät säännöstelevät sen oikeata putoamista ja sen pyöristetyn päänsä koskettamista veteen. Niinpian kuin miina on joutunut veden alle, tunkeutuu vesi tyhjään säiliöön.

Painosuhteet miinassa muuttuvat, se asettuu pystysuoraan asentoon ja alkaa hitaasti vajota etupää ylöspäin. Mitä sen jälkeen tapahtuu, sen olemme jo kuvanneet; sen lopputuloksena on miinan räjähtäminen määrättyssä syvyydessä ohikulkevan laivan läheisyydessä.

Ensimmäiset tulokset näiden miinojen käyttämisestä, joita ei voida raivata pois, ja jotka niin helposti voidaan yölläkin sijoittaa vieraille vesille, olivat pelottavat ja satoja aluksia tuhoutui. Oli välttämätöntä jollakintavoin suojautua tätä asetta vastaan ja tieteen, joka nämä miinat oli keksinyt täytyi löytää myös jokin keino niitä vastaan. Niinpä voitiin tämä tehtävä ratkaista varsin pian. Jos miina tulee vaaralliseksi magneettisen voiman vaikutuksesta, joka saattaa miinan magneettisen neulan heilahtamaan, niin on välttämätöntä tehdä tämä vaarallinen voima tehottomaksi. Olisi mahdotonta kompensoida se tavallisin kiintein magneetein, kuten kompassissa. Mutta oli olemassa toinen keino, muodostaa sähkövirran avulla sellaisia magneettisia voimia, jotka tekisivät aluksen luonnollisen magneettisen voiman tehottomaksi. Aluksien ympärille asetettiin sähkökaapeleita, jotka oli yhdistetty aluksen dynamoon. Tämä suuri sähkörengas synnyttää aluksen normaalista magneettista voimaa vastustavan voiman, se siis toisin sanoen kompensoi tämän vahingollisen voiman jokseenkin samoin kuin pystysuorin magneetein kompensoidaan kompassin kallistuspoikkeama. Tällaisella laitteella varustettu alus ei enää vaikuta magneettisiin miinoihin ja voi vapaasti purjehtia niiden yli.

On helppo ymmärtää, että samaa ideaa voidaan käyttää jonkinlaiseen raivaukseen ja puhdistukseen sellaisilla alueilla, joihin magneettisia miinoja on sijoitettu. Jos valmistetaan jonkinlainen suuri rengas joko yhdestä tai useammasta kerroksesta sähkökaapelia, jota muutamit kellukkeet kannattavat, kuten suurta nuottaa ja annetaan sähkövirran kulkea tämän johdon läpi vastaavaan suuntaan, niin tässä uivassa renkaassa muodostuu pystysuora sähkövoima, joka vastaa aluksen normaalista magneettista pystysuoraa voimaa. Tämä sähkörengas voidaan hinata vaarallisten alueiden yli ja kaikki magneettiset miinat, jotka sattuvat olemaan tämän sähköraivauslaitteen alapuolella, räjähtävät. Useimmiten ei räjähdys tapahdu heti kaapelien alla, vaan jonkun matkan päässä niistä ja kaapelit, jotka ovat lujia, voivat uida vedessä varsin irtonaisina eivätkä tavallisesti vahingoitu, niin että tämän sähkörenkaan hinaamista voidaan jatkaa melkein keskeytyksittä.

"Leader"

Suomen Merenkulku nr. 8.

TAKAVARIKOITUA TONNISTOAMME

Elokuun 10 p:nä ilmoitettiin, että eräs englantilainen sotalaiva Atlantilla oli pysäyttänyt suomalaisen höyrylaivan *Margaretan* sekä vienyt sen Gibraltariin. Näin takavarikoitu höyrylaiva kuulune mahdollisesti O/Y Margareta Steamship Co A/B:lle (Paul Eklöf) ja on kantavuudeltaan 3,103 br.rek. tonnia.

Uudesta-Seelannista saapui elokuun 12 p:nä tieto, että ahvenanmaalainen purjealus *Pamir* oli siellä takavarikoitu ja pidetään sotasaaliina. Väitetään, että vastaaviin toimenpiteisiin tullaan ryhtymään muihinkin suomalaisiin aluksiin nähden Uuden-Seelannin satamissa.

Elokuun alussa saapuneiden tietojen mukaan olisi Uruguayn hallitus päättänyt ottaa käyttöönsä seitsemän ulkolaista alusta Montevideon satamassa, nimittäin kaksi italialaista, yhden suomalaisen ja neljä tanskalaista alusta. Sähkösanomatiedoituksesta ei selvinnyt, mikä suomalainen alus olisi kysymyksessä.

Mikäli tiedämme, ovat englantilaiset pidättäneet ainakin seuraavat seitsemän suomalaista alusta englantilaisissa satamissa, nimittäin *Modestan* (J. V. Paulin), *Vinhan* (A. Vihuri), *Solbrittin* (Vasa Rederi A/B), *Rolfsborgin* (J. A. Zachariassen), *Annebergin* (Rederi A/B Anneberg), *Josefina Thordenin* ja *Carolina Thordenin* (Thordenin varustamo).

Kuten tiedämme, on Yhdysvallat päättänyt että ne suomalaiset alukset, jotka ovat amerikkalaisissa satamissa, pidätettäisiin siihen asti, että Yhdysvallat olisivat määritelleet asenteensa sen johdosta että Suomi oli halunnut katkaista diplomaattiset suhteensa Iso-Britanniaan. Amerikkalaisissa satamissa oli tällöin 18 suomalaista alusta.

Elokuun 21 p:nä takavarikoivat brittiläiset viranomaiset 4/m parkin *Lawhill*, jonka omistaa merenkulkuneuvos Gustaf Erikson Maarianhaminasta. Alus oli tällöin East Londonissa, Etelä-Afrikassa. *Lawhill* lastaa 4,600 tonnia k.p. ja kuuluu sen miehistöön tavallisesti 24 à 25 miestä. — Varustamon taholta on ryhdytty toimenpiteisiin niinhyvin *Lawhillin* kuin aikaisemmin takavarikoidun parkin *Pamirin* miehistön kotimatkan järjestämiseksi.

Elokuun 22 p:nä syttyi vuonna 1938 valmistuneessa, komeassa moottorialuksessa *Aurorassa*, joka heinäkuun 22 p:stä asti oli maannut New Yorkin satamassa, amerikkalaisten viranomaisten pidättämänä, hävittävä tulipalo. Palossa sai surmansa I perämies. Saapuneiden tietojen mukaan nousivat aluksen kärsimät vauriot 2 miljoonaan markkaan. Amerikkalainen poliisi on toimittanut tutkimuksia siitä, olisiko sabotaasi kysymyksessä, mutta mitään varmoja tietoja ei ole saatu. *Auroran* kantavuus on 2,600 n. rek. tonnia ja omistaa sen Rederi A/B Atlanta, jonka kotipaikka on Helsinki.

Elokuun 23 p:nä tiedoitettiin New Yorkista, että Kuban hallitus Havannassa oli takavarikoinut höyrylaiva *Kouran*, kantavuudeltaan 3,335 br.rek. tonnia. "Kouran" omistaa Vaasan Laiva O/Y Vaasassa. Tiedoitetaan että miehistö, 19 miestä, olisi internoitu.

* * *

Kuten ylläolevasta huomaamme, ovat sekä Josefina Thorden että Carolina Thordenkin jääneet englantilaisten käsiin jonkinlaisessa kunnossa. Valitettavasti on vain varsin vähän toiveita,

MENETETTYÄ TONNISTOAMME

Kesäkuussa ennen Venäjää vastaan käytävän sodan syttymistä upotettiin ahvenanmaalainen höyrylaiva *Pluto* lentopommituksella. Englantilaiset vartioalukset olivat vallanneet aluksen viidäkseen sen Kirkwalliin, kun se upotettiin. Tässä sotaonnettomuudessa kuoli kolme laivamiehistöstä, niiden joukossa III konemestari. "Pluto" oli kantavuudeltaan 2,344 n. rek. tonnia, oli rakennettu 1907 ja omisti sen A/B Pluto (Emanuel Erikson, Maarianhaminassa).

Elokuun 21 p:nä torpedoitiin höyrylaiva *Hogland* Norjan rannikolla, jolloin kahdeksan miestä sai surmansa. *Hogland* oli malmilastissa matkalla saksalaiseen Itämerensatamaan.

Se osa kone- ja lämmittäjähenkilökunnasta, joka oli vapaana, jäi suojiinsa eikä voinut pelastautua. Miehistöön kuului 33 miestä. Hukkuneiden joukossa olivat III ja IV konemestari. Höyrylaiva *Hoglandin* kantavuus oli 7,500 tonnia k.p.

Elokuun 23 p:nä ajoi Rederi A/B Steamin (Gustaf B. Thorden) omistama höyrylaiva *Cisil* Itämerellä miinaan sillä seurauksella, että alus upposi ja puolet miehistöstä, t.s. kymmenen miestä sai nopean ja surullisen kuoleman. Surmansa saaneiden joukossa oli I perämies ja III konemestari. Höyrylaiva "Björneborg", joka myöskin kuuluu Thordenin varustamolle, pelasti eloonjääneet.

"Cisil" oli vanhempi alus kantavuudeltaan 2,500 tonnia k.p. ja rakennettu Sunderlandissa 1889. "Cisil" oli aikoinaan Suomen kauppalaivaston suurin alus.

Syyskuun 13 p:nä tiedoitettiin, että höyrylaiva "Tauri" oli ollut ilmapommituksen kohteena sekä sen johdosta uponnut. Onneksi pelastui koko miehistö.

Höyrylaiva "Tauri", joka oli kantavuudeltaan 2,517 br.rek. tonnia, oli rakennettu v. 1909 ja omisti sen Rederi A/B Tauri (Paul Kähre), Maarianhamina.

Heinäkuun 3 p:nä 1940 lähti Ahvenanmaalainen parkki *Penang* Port Victoriasta Australiassa Queenstowniin Irlannissa vehnälastissa, mutta se ei koskaan saavuttanut määräpaikkaansa. — Kuluvan vuoden elokuun 26 p:nä julisti Maarianhaminan raastuvanoikeus aluksen kadonneeksi miehineen päivineen sekä vahvisti "Penangin" häviämispäiväksi heinäkuun 1 päivän 1941 eli siis ajankohdan, johon lähdöstä oli kulunut kolme kertaa se aika, jonka aluksen matkan olisi pitänyt kestää. Aluksen miehistöön päälystyöineen kuului sen purjehtiessa Australiasta 18 henkilöä. — Syyskuun 3 p:nä ilmestyi lehtiin uutinen, jossa eräs Maarianhaminan kirjeenvaihtaja ilmoitti, että kaikesta huolimatta saattaisi olla mahdollisuuksia olemassa, että Penangin miehistö vielä olisi hengissä sotavankueudessa ulkomailla. Eräs henkilö Kökarista olisi nimittäin radioonsa saanut lyhytaalto-aseman, jonka välityksellä sotavangit lähettävät terveisensä kotimaahan. Luoteltujen joukossa olisi m.m. ollut kirvesmies Rosenberg, joka oli kuulunut Penangin miehistöön. Tälle huomiota herättävälle uutiselle ei ole saatu vahvistusta.

kuten pääkirjoituksessamme mainitsimme, että jotkut yllämainituista takavarikoiduista aluksistamme Englannin liikenteeseen jouduttuaan säilyisivät sodan yli, joten kauppalaivastoomme uhkaa hirvittävä tuho ilman omaa syytämme.

S/S Kastelholmin

TUHOUTUMINEN

Kesäkuun 3 p:n iltana tuhoutui Atlantilla laivanvarustaja R. Nordströmin omistama höyrylaiva Kastelholm. Esitän tapahtumasta lyhyen kuvauksen. Toukokuun 29 p:nä lähdimme Petsamosta paperi- ja massalastissa matkalle Rio de Janeiroon. Emme aavistaneet vielä silloin, että tämä matka olisi Kastelholmin viimeinen.

Laivan nostettua ankkurinsa, huusi se Petsamon Liinahamarille viimeisen tervehdyksensä, johon kaikki siellä olleet laivat yht'aikaa vastasivat, saaden jokaisen mukana olijan sydämen ihmeellisesti sykähtämään, sillä tapa, jolla laiva evästetään matkalle Liinahamarista, tuntuu jokaisesta niin kauniilta ja rohkaisevalta. Ajoimme Nordkapissa S/S Modestan oh, joka oli lähtenyt noin 6 tuntia aikaisemmin Liinahamarista kuin me.

Mitä kauneimman sään vallitessa lähestyimme vaaravyöhykettä. Jokaisen mielessä liikkui kysymys, pääsisimmekö onnellisesti tämänkin monelle laivalle niin kohtalokkaan alueen yli? No niin, se saatiin pian nähdä. Kesäkuun 3 p:n iltana kellon ollessa 22.15 Gmt, ja ollessamme noin 190 mailia Färsearista länteen, kuului laivassa kova räjähdys. Olin juuri kirjoittamassa uutisia puhtaaksi, kun ovi lensi auki ja tuntui siltä kuin olisimme ajaneet suoraan jotakin seinää vasten. Menin ulos hytistäni, jolloin havaitsin, että laiva oli huomattavasti kallistunut. Perämiesten johdolla ryhtyivät miehet heti rauhallisesti laskemaan pelastusveneitä ja minä sain kapteenilta määräyksen lähettää hätämerkkejä. Menin jälleen hyttiini, viritin lähettimen ja olin juuri alkamassa lähetyksen, kun kuului toinen räjähdys, mutta paljon voimakkaampi. Antenni putosi alas ja hyttini täyttyi savusta niin, etten eroittanut mitään esineitä siellä. Tämän jälkeen katsoin parhaaksi poistua hytistäni, koska antenni oli pudonnut ja räjähdys, joka vavutti koko laivaa, oli myös vikuuttanut lähetintä. Kun tulin ulos olivat molemmat pelastusveneet jo loitonneet laivasta. Meitä oli vielä muntamia, jotka olimme jääneet sinne. Laitoin pelastuspuvun päälleni ja hyppäsin mereen. Uin hetken aikaa, ja kun katsoin taakseni, ei Kastelholmia enää näkynyt veden pinnalla. Aikaa oli kulunut räjähdyksestä ehkä noin 4 minuuttia. Toverini kertoivat, että laiva oli noussut aivan pystyyn ja senjälkeen uponnut hyvin nopeasti. Minkäänlaista imua en tuntenut laivan painuessa syvyyteen. Päästyämme kaikki pelastusveneisiin, suoritti ensimmäinen perämies nimenhuudon, jolloin ilmeni, että jungmanni Öster puuttui joukostamme. Kukaan ei ollut huomannut häntä aikana, jolloin räjähdys tapahtui. Otimme kurssin suoraan Färsearille ja aloitimme raskaan soutumatkan. Seuraavan päivän iltana meitä kohti tuli laiva, jonka suureksi iloksemme huomasimme olevan suomalaisen höyrylaiva Modestan, saman, jonka ohitse ajoimme Nordkapissa. Laivan sivuun maalatut liput ja savupiipussa oleva yhtiön merkki näkyivät aivan selvästi. Sytytimme raketin ja koetimme kaikin käytettävissä olevin keinoin tulla huomatuksi, mutta turhaan. Modesta ajoi ohitsemme häviten pian horisonttiin. Emme olleet tällaista mahdollisuutta voineet edes kuvitella, sillä ei ollut epäilystäkään siitä, etteikö meitä olisi huomattu, jos mainitulla laivalla yleensä pidetään minkäänlaista tähyystystä.

TUKUTTAIN JA VÄHITTÄIN

toimitamme jatkuvasti
kaikenlaisia

RADIO- JA SÄHKÖ- TARVIKKEITA



B. MELART & Co.

HELSINKI

RIKHARDINK. 1 - PUH. 31 807

Olimme kaikki tietoisia, että liikuttaessa vaaravyöhykkeellä on laivoissa tähyystyspalvelu erikoisen valpasta jo omankin turvallisuuden takia, joten tapaus jäi meille suureksi arvoitukseksi, ja allekirjoittanut olisi tästä syystä hyvin kiitollinen, jos OHHR:n virkaveli voisi tunnettuna kynäkäyttäjänä antaa jotakin valaistusta asiaan lehtemme palstoilla. Tämän tapauksen jälkeen mieliala pelastusveneissä laski huomattavasti. Ei juuri kukaan välittänyt enää soutaakaan. Purjeet ainoana voiman lähteenä kuljimme hitaasti kohti Färsearia, kohti pelastusta, joka tällä hetkellä tuntui niin mahdottomalta tuulen yhä voimistuessa ja kääntyessä vastaiseksi. Toisen vuorokauden iltana havaitsimme jälleen taivaan rannalla savua. Se tuli yhä lähemmäksi ja lähemmäksi. Eroitimme jo laivan ääriiviivat, jokaisessa syttyi taas toivon kipinä mahdollisesta pelastautumisestamme ja se toivomus toteutui. Englantilaisessa troolarissa olivat huomanneet meidät ja tulivat avuksemme. He nostivat meidät laivaansa, jossa pitivät meistä erikoisen hyvää huolta. Niin saavuimme onnellisesti Färsearille ja viikon kuluttua toi Astrid Thorden meidät kotimaahan, josta jokainen hajautui omille teilleen.

Haluaisin vielä mainita pari sanaa pelastuspuvusta, jonka avulla pääsin onnellisesti kauempana olleeseen pelastusveneeseen. Se on mielestäni erittäin hyvä ja täysin varma, ei-ole pelkoa, että sen kanssa vajoaisi syvyyksiin. Suurin osa Kastelholmin miehistöstä on antanut sille täyden tunnustuksen ja ovat luvanneet joukolla liittyä Tukholmassa perustettuun SOS seuraan. Tähän seuraan saavat kuulemma liittyä kaikki, jotka tämän pelastuspuvun avulla ovat pelastautuneet hukkuvasta laivasta.

Olavi Vanhala.

ALUKSISSA TOIMIVIEN SOTAVAAVARAVAKUUTUS

Olemme saaneet 29/6—41 Suomen Laivanvarustajain Yhdistykseltä, r.y. seuraavan sisältöisen kirjelmän.

"Kuten tunnettua on sotavaaravakuutuslaki 6 p:ltä lokak. 1939 nyt muodostuneen poliittisen tilanteen vuoksi maassamme lakautunut automaattisesti. Täten on siis lakannut korkeampi korvaus sotatapaturmista, joista yllämainitussa laissa säädetään.

Koska voimassa olevat sopimukset laivalla palvelevien järjestöjen kanssa edellyttävät, että tapaturmavakuutus on — mitä korvausten suuruuteen tulee — järjestetty kuten laissa 6 p:ltä lokak. 1939 säädetään, pyydämme huomauttaa, että nyt, kuten Sovjettia vastaan käydyn viime sodan aikana, Valtion sotavakuutuslautakunnan ja yksityisten vakuutusyhtiöiden välillä on tehty sopimus *vapaaehtoisesta lisävakuutuksesta*, joka yhdessä pakollisen tapaturmavakuutuksen kanssa, josta määrätään laissa 12 p:ltä huhtikuuta 1935, takaa merimiehelle *saman korvauksen* joka tulisi hänelle lakkautetun lain 6 p:ltä lokak. 1939 mukaan.

Yllämainittu lisävakuutus oikeuttaa samaan vahingonkorvaukseen myöskin vahingosta, joka aiheutuu maan vihollisten sota-toimista.

Vakuutusehtojen korvaussummat määrätään samojen perusteiden mukaan kuin lakkautetun pakollisen sotavakuutuksen 6 p:ltä lokak. 1939.

Kun kysymyksessä oleva vakuutus on lisäys pakolliseen, siviilitapaturmavakuutukseen, myönnetään lisävakuutus vain sellaisissa tapauksissa, että pakollinen vakuutus on olemassa. Laivanvarustajan, joka ei ole sisällyttänyt päällystöstä (vuositulojen ylitäessä mk. 48.000: — ei ole pakko) siviilitapaturmavakuutukseen, on siis, jos hän haluaa vakuuttaa päällystölle ne edut, jotka seuraavat lisävakuutuksesta, ilmoitettava mainittu päällystö pakolliseen tapaturmavakuutukseen."

*

Uskomme, että maamme laivanvarustajat, joita ylläoleva koskee, järjestävät kaikille aluksissaan toimiville nytkin, kuten vuonna 1939 tämän vapaaehtoisen lisävakuutuksen. Kehoitamme kuitenkin jäseniämme ennen matkalle lähtöä varmistautumaan siitä, että lisävakuutus todellakin on voimassa.

SRL:n johtokunta.

MERIMIEHIÄ KOSKEVIA VALUUTTAMÄÄRÄYKSIÄ

Kirjelmässään 28/5—41 on Suomen Pankki täydentänyt aikaisempia valuuttamääräyksiään seuraavasti:

"Poikkeustapauksissa voi laivan kapteeni harkintansa mukaan antaa merimiehille ulkomaan valuuttaa sellaisten välttämättömien tarpeiden kuten vaatteiden, jalkineiden y.m. ostoa varten kuitenkin ehdolla, että ostoista annetaan kapteenille lasku tai muu todiste, josta käy ilmi, mihin tarkoitukseen valuutta on käytetty.

Edellämainittu koskee kuitenkin vain valtameriliikenteessä, lähinnä Petsamon liikenteessä olevia laivoja.

Ylimääräistä ulkomaan valuuttaa on merimies myös oikeutettu saamaan päästökatselmusta toimitettaessa, jos katselmuksen suorittaja ja laivan kapteeni katsovat sen tarpeelliseksi esim. kotimatkaa tai muita mahdollisia kuluja varten. Myöskin näistä on aikanaan tehtävä selvitys Suomen Pankille.

Samalla huomauttaa pankki, että se puolestaan tulee näistä määräyksistä antamaan tiedon Ulkoasiainministeriölle ulkomailla olevia konsulaatteja varten."

*

4/7—41 lähettämänsä kirjelmän mukaan on Suomen Pankki edelleen täsmentänyt ja täydentänyt määräyksiä seuraavalla:

"Valtameren takaisessa satamassa merimies saa ulkomaan valuutassa korkeintaan yhden kuukauden peruspalkkaa vastaavan määrän. Jos merimiehen peruspalkka alittaa 2.000 markkaa, saa hänelle kuitenkin maksaa tätä vastaavan määrän ulkomaan valuutassa, mikäli hänellä on niin paljon saatavaa. Mitä 24/4—41 antamassamme määräyksessä sanotaan, koskee siis muissa kuin valtameren takaisissa ulkomaan satamissa maksettavia palkkoja.

Edellä mainitun johdosta kumoutuu kirjeessämme 28/5—41 annetuista määräyksistä se osa, joka koskee merimiehelle välttämättömien tarpeiden ostoa varten annettavaa valuuttaa. Päästökatselmusta koskeva määräys jää siis edelleen voimaan.

Samalla huomautamme, että nämä merimiehille ulkomaan valuutassa maksettavasta palkasta antamme määräykset eivät kuitenkaan millään tavoin tarkoita muutosta voimassa olevissa, merimiehen peruspalkan ja sodanvaaralisäyksen pidätyksiä koskeissa määräyksissä."

SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITON, r.y. JÄSENILLE

Suomen Radiosähköttäjäliiton sääntöjen määräämä V U O S I K O K O U S pidetään Helsingissä ravintola Konservatoriossa, P. Rautatiekatu 9, lauantaina joulukuun 13 päivänä alkaen tasan kello 18.00. Virallisen kokouksen päätyttyä noin kello 21.00 jatketaan illanviettoa yhdessä vakiintuneen tavan mukaan, jolloin jäsenten vieras myös tervetulleita tilaisuuteen. Ilmoitus osanotosta ja henkilöluvusta pyydetään tekemään mahdollisimman ajoissa Liiton sihteerille.

JOHTOKUNTA.

Nyt vaatii turvallisuus jokaiselle alukselle

HELLBERGIN

LAIVARADIO LAITTEET

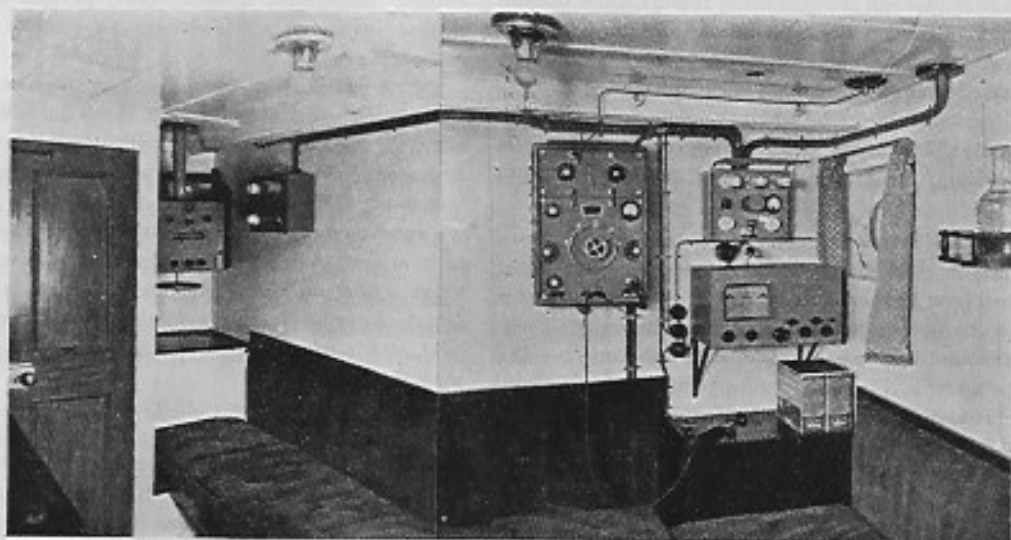
sekä

RADIOSUUNTIMISKOJEET

Radiosähkötys- ja radiopuhelinasemia
ant. teho 25—1000 W.

Radiosuuntimiskojeilla voidaan suuntiminen
suorittaa yhden asteen tarkkuudella.

Pyytää tarjouksia!



NYKYAIKAISEN ALUKSEN RADIOHYTTI.

OY RADIO E. HELLBERG

LAUTTASAARI — PUHELIN 67371