

RADIO OH

RADIOTEKNILLINEN JULKAISU

tarjotaan täten radionharrastelijoille. Lähettämällä alla-olevan tilauslipun saa tilaaja vuoden 1939 ajalla vähintään 6 kaksoisnumeroa sekä vuoden 1938 joulunumeron. Ne sisältävät runsaasti radioteknillisiä kirjoitelmia etenkin lyhytaaltokokeiluista, huomattavista radioteknillisistä uutuuksista sekä lähettimien ja vastaanottimien rakenneselostuksia. Lehti on jo ilmestynyt useita vuosia, mutta sen nyt laajennuttua tarjotaan se radiosta kiinnostuneelle yleisölle. Lehden täysipainoisesta sisällyksestä vastaavat useat maamme etevimmät radioinsinöörit lyhytaaltokokeilun alalla, sekä radioamatöörit ja -sähköttäjät.

Täyttäkää siis vain allaoleva tilauslippu ja palauttakaa se osoitteella:

RADIO OH:N TOIMITUS

Laivurinkatu 21
HELSINKI

Leikatkaa tästä.

Allekirjoittanut tilaa täten radioteknillisen julkaisun »RADIO OH» vuodeksi 1939.

Tilausmaksu Mk. 40: — seuraa mukana.

Nimi:

Postiosoite:

Kirjoittakaa nimenne ja osoitteenne selvästi.

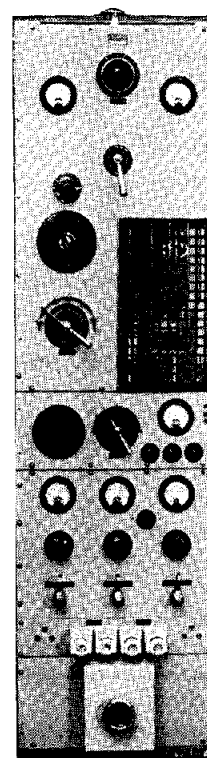
Irtonumero 8 mk.

Helsinki 1938 Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.

N:o 9—10 1938

RADIO OH

**SYYS —
LOKAKUU**



^S/_S ALDEBARAN

Päälähetin

PC 2/500, antenniteho 500 W n. 225 m/A, varustettu ohjausoskillaattorilla, lyhyillä ja pitkillä aalloilla.

Hätälähetin

K-300, muuntajateho 300 W. Aaltoalue 600-800 m. Antenniteho n. 100 m /A.

Vastaanotinrakissa

kaksi vastaanotinta, joitten aaltoalue 20-20,000 metriin.

Radiosuunnin

SPA-4, jonka suuntimisminimi on alle 1°.

Yleisradiovastaanotin

3-asteinen, erikoisaaltoalueella.

Suojelkaa merenkulkijoita hankkimalla luotettavat radiolaitteet. Asennustöitä suoritetaan sekä koti- että ulkomaan satamissa.

Oy. Radio E. Hellberg.

HELSINKI - LAUTTASAARI

UUSI ASETUS RUOANPIDOSTA SUOMALAISISSA KAUPPALAIVOISSA

Annettu Helsingissä 26 päivänä heinäkuuta 1938.

Kauppa- ja teollisuusministerin esittelystä säädetään 8 päivänä maaliskuuta 1924 annetun merimieslain 57 §:n nojalla:

1 §.

Tämän asetuksen määräykset koskevat jokaista suomalaista alusta, jota käytetään kauppamerenkulkuun ulkomaan liikenteessä sekä kutakin sellaisen aluksen laivaväkeen kuuluvaa henkilöä, joka on aluksen ruoassa.

2 §.

Jokainen laivaväkeen kuuluva, 1 §:ssä tarkoitettu henkilö, on oikeutettu saamaan viikottain seuraavan määrän ruoka-aineita:

- 1) 3,000 grammaa jauhoja leivän valmistukseen tai vastaava määrä leipää, josta enintään puolet kuivana leipänä; jauhoista ja leivästä pitää vähintään puolet olla kuorineen jauhetusta viljasta tehtyä, mikäli niiden hankinta ei tuota kohtuuttomia vaikeuksia;
 - 2) 1,250 grammaa vehnää, ruis- tai maissijauhoja tahi sago-suurimoita taikka muita ruokiin käytettäviä vastaavia aineksia;
 - 3) 250 grammaa riisisuurimoita, 200 grammaa kaurasuurimoita ja 150 grammaa makaroonia tai vastaavasti muita suurimoita tahi puuroaineita;
 - 4) 400 grammaa voita ja lisäksi ruoan valmistukseen tarpeellinen määrä rasva-aineita; mikäli voin hankkiminen tai säilyttäminen tuottaa kohtuuttomia vaikeuksia, saadaan edellämäinnittu voimäärä vaihtaa 600 grammaan margariiniä;
 - 5) 2,500 grammaa maitoa tai 675 grammaa säilykemaaitoa;
 - 6) 500 grammaa sokeria;
 - 7) 1,250 grammaa tuoretta tai säilykelihää, 800 grammaa suolattua sianlihaa ja 600 grammaa muuta suolattua lihaa;
 - 8) 500 grammaa tuoretta ja 500 grammaa suolattua kalaa tai vastaavasti 50 % pienempi määrä kuivattua kalaa;
 - 9) 4,200 grammaa perunoita; milloin perunoiden hankinta on kohtuuttoman vaikeaa, saadaan niiden korvikkeena käyttää 420 grammaa kuivatuita perunoita tai puoleen määrään asti muita niihin verrattavia kasvisruoka-aineita;
 - 10) 400 grammaa kaalia, punajuuria, porkkanaita tai muita niihin verrattavia kasvisruoka-aineita, kuivattuja 50 % vähemmän;
 - 11) 400 grammaa kuivia herneitä tai papuja;
 - 12) 50 grammaa sipulia ja lämpimässä ilmanalassa suolaista lihaa käytettäessä 50 grammaa pikkelsiä;
 - 13) 400 grammaa tuoreita hedelmiä tai 150 grammaa kuivattuja hedelmiä;
 - 14) sinappia, etikkaa, suolaa, pippuria ja muita mausteita kohtuullisessa määrin;
 - 15) 200 grammaa paahtamatonta kahvia, siitä enintään 30 grammaa sikuria; ja
 - 16) 20 grammaa teetä.
- Juotavaa ja ruoanlaittoon käytettävää vettä on annettava tarpeellinen määrä.
- Vähintään 2 viikkoa kestävällä merimatalla on annettava kohtuullisessa määrin puolukkahilloa tai -mehua tahi sitruunamehua taikka tuoretta sitruunaa.
- Konehenkilökunnalle on annettava kohtuullisessa määrin kaurajauhoja tai litistettyjä kaurasuurimoita juomaveteen sekoitettavaksi tahi puolukka- tai sitruunamehua.

Lihan painoon on laskettu myös luiden paino ja kalan painolla tarkoitetaan perkaamattoman kalan painoa.

3 §.

Ruoka-aineista on seuraavat määrät viikottain sopivalla tavalla pidettävä aterioidella saatavana tai jos laivaväki haluaa joka lauantai annettava kullekin, vaadittacssa punnitsemalla, nimittäin:

voi tai margariini;
säilykemaitemäärästä 450 grammaa; sekä
sokerimäärästä 400 grammaa.
Muut ruoka-aineet käytetään yhteisen ruoan valmistukseen.

4 §.

Ruoka-ainesten tulee olla laadultaan moitteettomia, ja ne on säilytettävä sopivissa suojissa niin, etteivät ne anna toisiinsa haitallista makua tai hajua.

Juotavan ja ruokaan käytettävän veden tulee olla puhdasta ja terveydellisesti vaaratonta, ja se on, mikäli mahdollista, säilytettävä sementillä tai muulla yhtä tehokkaalla eristysaineella sisäpuolelta päällystetyssä rautaisessa säiliössä. Alkoon järvi- tai jokivettä otettako, mikäli muuta vettä on saatavana. Jos on epäilyksiä veden vaarallisuudesta, on se ennen nauttimista keitettävä, tai muuten tehtävä vaarattomaksi.

5 §.

Ruoan valmistuksessa on noudatettava sellaista vaihtelua, jonka käytettävissä olevat ruoka-aineet tekevät mahdolliseksi. Mikäli tuoreita ruoka-aineita on saatavana, on suolatut ja kuivatut ruoka-aineet vaihdettava tuoreisiin. Jos tuoreita ruoka-aineita ei ole riittävästi saatavana on suolaisista tai kuivatusta aineksista valmistetun ruoan ohella annettava hedelmiä tai vihanneksia taikka marja- tai hedelmämehua.

Lämpimässä ilmanalassa saadaan liharuoan sijasta tarjota enemmän kala- ja hedelmäruokia kuin 2 §:ssä on määrätty. Aluksessa tulee olla sopiva keittokirja, sekä ruoan siistiin tarjoiluun tarpeelliset pöydät ja pöytäkalusto.

6 §.

Päivittäin on annettava kolme lämmintä ateriaa ja kahdesti kahvia tai teetä.

7 §.

Sairaalalle merimiehelle on ruokajärjestyksestä poiketen annettava sopivaa ravintoa. Erityisesti on kuumesairaille annettava liemiruokia ja muuta helposti sulavaa ravintoa.

8 §.

Tämä asetus on jokaisessa aluksessa pidettävä laivaväen saatavana.

Aluksessa on pidettävä muonapäiväkirjaa hankituista ruoka-aineista sekä kulloinkin annetuista aterioidista ja niihin käytetyistä ruoka-aineista.

9 §.

Tämän asetuksen määräysten rikkomisesta rangaistaan kuten merimieslaissa säädetään.

10 §.

Merenkulkuhallitus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä tämän asetuksen soveltamisesta.

11 §.

Tämä asetus tulee voimaa 1 päivänä tammikuuta 1939 ja sillä kumotaan 17 päivänä toukokuuta 1893 vahvistettu Suomen kauppalaivojen yleinen ruokajärjestys.

Helsingissä 26 päivänä heinäkuuta 1938.

Tasavallan Presidentti

KYÖSTI KALLIO.

Kauppa- ja teollisuusministeri Väinö Voionmaa.



RADIO OH



SUOMEN RADIOAMATÖÖRILIITON R.Y. JA SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITON R.Y.
KÄÄNENKANNATTAJA

TOIMITUS

E. KAIRENIUS (vastaava)

YRJÖ LUOMANMÄKI

K. S. SAINIO, (toimitussihteeri)

Toimituksen osoite: Helsinki, Laivurinkatu 21. C. 7. Puh. 26809 · Tavataan varmimmin klo 10,00—11,00

Toimituskunta: V. E. KILPINEN, H. JALANDER, TOIVO LEIVISKÄ, V. POUTIAINEN, J. A. HOLOPAINEN ja E. KOIVISTO

N:o 9—10

SYYS—LOKAKUU

VII vuosik. 1938

POSTISÄÄSTÖPANKIN MERIMIESHUOLTO

Maaliskuun 17 päivänä 1938 lähettämässään kirjelmässä kehoitti Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö Postisäästöpankkiä antamaan lausuntonsa merimiesten huoltokonttorin järjestämisestä mainitun pankin yhteyteen. Koska merimieslaki edellyttää merimieshuollon järjestämisen pankkilaitoksen toimesta ja koska postisäästöpankkilaki ei aseta esteitä tällaisen huollon järjestämiselle Postisäästöpankin yhteyteen, oli pyydetty lausunto myönteinen. Syyskuun alussa pidettyyn yhteiseen neuvottelutilaisuuteen oli Postisäästöpankki kutsunut eri merenkulkijajärjestöjen edustajat ja oli neuvottelussa myöskin SRL edustettuna. Kaikki merenkulkijajärjestöt luonnollisesti kannattivat huoltotoiminnan järjestämistä ja nyttemmin onkin mainitunlainen merimiesten huoltokonttori perustettu Postisäästöpankin yhteyteen.

Olemme Postisäästöpankilta saaneet julkaistavaksi seuraavan huoltokonttorin toimintaa selostavan kirjelmän:

SUOMEN MERIMIEHILLE.

Postisäästöpankin merimieshuolto on perustettu avomerien merimiehiä varten. Sen tarkoituksena on parantaa heidän taloudellista asemaansa tarjoamalla heille mahdollisuuksia säännölliseen säästämiseen. Huoltokonttori ottaa myöskin hoitaakseen heidän mahdolliset maksunsa, kuten verot (jos verolippu on huoltokonttoriin toimitettu), avustukset omaisille, vakuutus jäsen-, kurssi- ja muut maksut, huolimatta siitä, ovatko ne maksettavat yksityiselle henkilölle, liikkeelle taikka viranomaiselle.

Pyytää laivan päälliköltä määräyskirja — *anomuslomake*. Täyttäkää se ja irroittakaa sen osat toisistaan ja lähettäkää ylös suoraan postisäästöpankinhallitukseen, Helsinkiin sekä antakaa alaosa laivan päällikölle. Hän kirjoittaa sille määräyksen palkkaosan suorittamisesta postisäästöpankkiin ja lähettää sen laivan isännistölle. Isännistö maksaa sitten

määrä-ajoittain palkkaosan kuittia vastaan paikkakunnan postisäästöpankkiin. Saatuaan ensimmäisen rahamäärän tilillenne pankki puolestaan antaa nimellenne *säästökirjan* ja *säästökirjatodistuksen*. Säästökirjaan merkitään sitten jatkuvasti kaikki panot ja otot ja tätä varten kirja on säilytettävä postisäästöpankinhallituksessa. Säästökirjatodistus lähetetään sitävastoin heti Teille antamanne osoitteen mukaisesti. Säilyttäkää tämä todistus huolellisesti. Jos se kuitenkin hukkaantuisi, teidän on heti siitä ilmoitettava postisäästöpankinhallitukselle, joka peruuttaa vanhan ja lähettää teille uuden todistuksen.

Jos te oleskellessanne kotimaassa haluaisitte kirjanne, ilmoittakaa silloin postisäästöpankinhallitukselle minkä postitoimipaikan kautta haluatte vaihtaa säästökirjatodistuksenne säästökirjaan.

Voidaksenne seurata tilillänne tapahtuvia muutoksia, pankki ilmoittaa teille kirjallisesti jokaisesta panosta ja otosta.

Säännöllisten määräyskirjapanojen lisäksi voitte tehdä tilillenne tilapäisiäkin panoja lähettämällä rahanne suoraan postisäästöpankinhallitukseen, Helsinkiin. Oleskellessanne ulkomailla voitte myöskin tässä tarkoituksessa kääntyä Suomen konsulaattien puoleen. Nämä näet toimittavat maksutta rahalahetyksenne perille ja Suomen valtio vastaa näistä lähetyksistä.

Jos te myöhemmin, lähetettyänne määräyskirja-anomuslomakkeen yläosan, haluaisitte antaa pankin suoritettavaksi jonkun lisätehtävän, ilmoittakaa siitä, mikäli mahdollista, samanlaisella lomakkeella pankin hallitukselle. Tässä tapauksessa teidän tulee ilmoittaa nimenne, syntymäaikanne, laivan ja isännistön nimet, säästökirjatodistuksen numero ja rahamäärän suuruus sekä kenelle, koska ja minne rahat on lähetettävä.

Jos ulkomailla olessanne itse tarvitsette rahaa, tehkää samalla tavalla ja antakaa pankille maksumää-

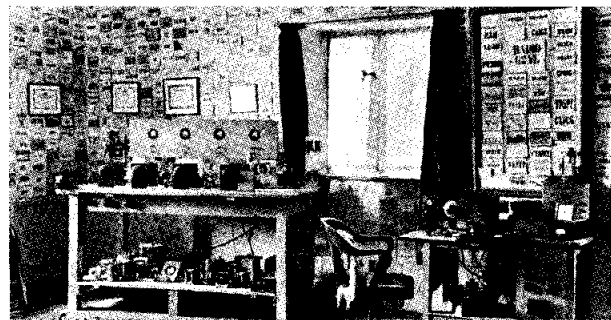
Radioamatöörit ja sähköttäjät, kannattakaa niitä liikkeitä, jotka ilmoittavat lehdessänne.

räys omalle nimellenne sekä ilmoittakaa mihin Suomen konsulaattiin haluatte rahanne täältä lähetettäväksi. Ulkomailla saatte ne siis ainoastaan konsulaattien välityksellä. Näin on järjestetty, jotta voisitte olla täysin varma siitä, etteivät rahat joudu väärälle henkilölle. Kotimaassa voitte nostaa rahanne määräämästänne postitoimipaikasta, kun sitä ennen olette vaihtaneet sääsökirjatodistuksenne säästökirjaan.

Postisäästöpankki tarjoaa teille palveluksiaan täysin korvauksetta. Teidän maksettaviksenne joutuvat vain pankin omat suoranaiset menot, mitkä supistuvat käytännössä miltei poikkeuksetta siihen vakuutetun kirjeen postimaksuun, joka on suoritettava rahojen lähettämisestä ulkomaille.

Edelläolevasta selviää, että postisäästöpankin merimieshuolto toimii vain merimiesten hyvää silmällä pitäen.

G2YL:n LUONA



Ylläoleva kutsumerkki, jonka omistajatar on Miss Nelly Corry, on tunnetuimpia yli koko maapallon sekä 28 MJ:n että 14 MJ:n miehille. Miss Corryn monien saavutusten joukossahan on m.m. kunnia olla toinen WAC maailmassa 28 MJ:n vyöhykkeellä, vain muutaman vaivaisen tunnin jälessä ON4AU:sta.

Tämän kirjoittaja tutustui Miss Corryn viime syksynä RSGB:n lokakuun kuukausikokouksessa Lontoossa ja pian sen jälkeen saapui ystävällinen kutsu tulla katsomaan hänen asemaansa. Ikävä kyllä en voinut tätä ensimmäistä kutsua noudattaa mutta sijajaan keväällä minulla oli ilo käydä hänen luonaan.

Asema, joka sijaitsee ulkopuolella varsinaisen Lontoon, n. 20 mailia Lontoon keskustasta, on suhteellisen vapaassa maastossa, mikäli yön pimeydessä voin nähdä. Lähetin on tietenkin CC kaikilla vyöhykkeillä ja sen nykyinen teho on 50 wattia input. Lähetin on rakennettu "pöydälle" avoasennukseen. Pöydän alla, eri hyllyllä, ovat virtalähteet ja mittarit ovat lähettimen yläosassa, takana olevassa panelissa. Kyt-kentä 28 MJ:lla on CO-FD-FD-FD (14 ja 7 MJ:lla viimeinen aste on PA). Vastaanotin on HRO Senior erikoisella pöydällä jonne on asennettu kaikki ohjauskatkaisijat. Tällä asemalla on saavutuksena m.m. WAC 7, 14 ja 28 MJ:lla (Viitemainitulla vyöhykkeellä ennätys 6:ssa tunnissa) Antenni 20 m. pituinen "Zepp" 15 m:n syöttöjohdoilla.

Koko huone, jota Helsingin Töölössä sanottaisiin saliksi, on vain "radio shack". Kaikki nämä laitteet ovat siististi asennettu ja omilla määrättyillä paikoillaan, mutta — ja se on jokaisen amatöörin Mutta isolla M:llä — sieltä täältä piikistää muita laitteita pöytien alla ja kaappien päällä Niiden

Yhtyen edellämainittuun kehoitamme laivasähköttäjiä omaksi edukseen käyttämään postisäästöpankin merimieshuoltoa.

Voitte täydellä luottamuksella kääntyä pankin puoleen, sillä pankki ei anna asiaankuulumattomille min-käänlaisia tietoja raha-asioistanne. Rahanne ovat sitä paitsi hyvässä tallessa, koska Suomen valtio on takuussa postisäästöpankkiin talletetuista varoista. Sitäpaitsi säästyte täten monesta huolesta ja vaivasta samalla kun taloudelliset asianne tulevat aina täsmällisesti hoidetuiksi.

Suosittellemme siis mitä parhaimmin käytettäväksenne postisäästöpankin merimieshuoltoa ja kehoitamme Teitä oman etunne vuoksi pyytämään määräyskirjaa mahdollisimman suurelle palkkaosalle sekä liittymään mieslukuisasti huoltokonttorin asiakkaiksi.

joukossa havaitsee kaikenlaisia kokeilukojeita. Siellä on m.m. 56 MJ:n lähetin, ohjattu 28 MJ:n kiteellä! (Onko kenelläkään OH:lla kymppin kidettä?). Tämä lähetin lienee ollut tätä kirjoittaessa jo kuukausia äänessä. Siellä on konverteri 56 MJ:n vastaanottoa varten HRO:ta varten. Kaikki nämä laitteet ovat täysin amatöörimaisia ja huoneen valtiatar ja hänen selityksensä ovat täysin "hammimaisia" nekin. Hän on täysin perillä kaikesta mitä radioamatöörimaailmassa tapahtuu. Hänen kanssaan unohtaa olevansa käynnillä lady luona ja kohta olemmekin joukolla nenät kiinni ruukeissa.

Sitten olisi koetettava ja todettava kuinka laitteet toimivat. Ensin yksi "Test OH", G5LA avaimessa, mutta kukaan OH ei kuule. Sitten kuuntelemme ja jopas kuuluu "CQ de ukko ei kuule. Sitten kuuntelemme ja jopas kuuluu "CQ de OH2NT". Virkan heti "It's OM Tatu, try to hook up him" ja G5LA tekee työtä käskettyä, käyttäen G2YL:n kutsua. Tatu vastaa ja arvaa mistä on kysymys koskapa lähettää terveiset ja kohta olen avaimessa ja niin sitä keskustellaan suomeksi G2YL:n asemalta, käypä aseman omistajatarkin avaimessa. Se olikin ainoa OH yhteyteni Englannista ja QSL:n siitä toin Tatulle tullessani.

Siirrytään seurustelemaan. Mr. ja Mrs. Corry ovat herttaisia ja ystävällisiä ja siinä teetä juodessamme katselemme illan televisiolähetystä. Kuitenkaan emme olisi tosi radioamatöörejä ellemme siinäkin keskustelisi radiosta ja varsinkin televisiosta ja sen tulevaisudesta, käytännössä olevasta "linjaluvusta" y.m. Onneksi olin ollut muutama viikko aikaisemmin His Hasters Voice'n levy- ja radiotehtaalla tutustuen siellä k.o. vastaanottimiin voidakseni kunnialla "esiintyä" puheenaolevassa aineessa. Hi!

Ilta päättyi ja hyvästiä heittäessään G2YL lähetti parhaat terveisensä OH-miehille, joista hänellä puheittensa mukaan on mitä parhaat käsitykset. Lainaampa tähän hänen omat sanansa: "I enjoy working DX and ragchewing — especially with OH hams — the are the best ops. in Europe, I think, and always QSL 100 %."

Käyntini on nyt vain muisto, mutta muisto henkilöstä joka on täysi radioharrastaja sanan parhaassa merkityksessä. G2YL:ssä tapaatte "hamin" joka on aina valmis kokeilemaan ja selostamaan omia kokeilujaan ja kokemuksiaan olipa sitten kysymys mistä hyvänsä ja muisto sellaisesta harrastelu-toverista on niitä muistoja jotka säilyvät kauimmin.

OH2OB.



Ostakaa ENGLANTILAISIA

Mittakojeita ja Radiovastaanottimia

Tunnetusti ensiluokkaisia

Työ huoliteltua

CHESTER

HELSINKI, KAISANIEMENK. 5
PUH. 32778, 34355

OHHN:n MUKANA MAAPALLON YMPÄRI

IV.

Port Redon'iin saavuttuamme huomasi heti, että oli tultu maahan, missä laulu "Pakanoilla ei ole paitaa" j.n.e. piti tarkalleen paikkansa. Lastausväki, tyypillisiä Taka-Intian kiinalaisia, oli näet yhtä alastonta kuin Aatami ja Eeva Paratiisissa. Riisi ja kaikenlainen ruoho näytti olevan heidän ruokaansa, jota he nauttivat joka päivä. Maihin mentyäni näin sitten nuo valtavat riisivainiot, joista heidän "leipänsä" otettiin. Niiden ympärillä sijaitsivat heidän asuntonsa, kurjat savihökkelit. Luulisi siellä kaikenlaisten tautienkin viihtyvän! Pistäydin lähellä olevaan kaupunkiin, Haiphongiiu, mikä on tyypillinen ranskalaisiirtola. Taka-Intiasta kuuluu näet suurin osa Ranskalle, vain pieni itsenäinen Siam on toisena osana. "Hotel Europe'n omistajalta sain tietää, että vaikka Ranskan Taka-Intiassa, n.s. French Indo-China'ssa on vain n. 7—8,000 sotilasta, järjestys on pysynyt mainiosti. Nytkin oli 2,000 niistä lähetetty levottomaan Shanghaiin suojelemaan Ranskan alamaisia. Itse näin, kuinka ranskalaiset sotilaat kuljettivat alkuasukastyöryhmiä kaduilla. Pari kolme sotilasta kuljetti 30—40 alkuasukasta. Huomioonotettava tietysti on, että nuo ranskalaiset sotilaat ovat mitä parhain nykyaikaisin asein varustetut.

Lastaus Port Redon'issa sujui hitaasti, kuten "umbrien" maissa yleensä. Kun lisäksi oli sadeaika, kävi odottaminen pitkäksi. Vettä satoi joka päivä, ja kaikki vaatteet, nahkatavarat y.m. alkoivat homehtua moisessa ilmastossa. Yksinpä radiovehkeekin vanhoine osineen ja johtoineen alkoivat osoittaa samoja oireita. Täytyi joka päivä puhdistaa niitä bensiinillä ja petroolilla vapaaksi homeesta. Siitä huolimatta kun ulos lähdettyämme satamasta yritin ottaa ensimmäistä yhteyttä FRK:hon (Kienan Radio), löivät kipinät ulos useammasta eri paikasta. Mutta vähitellen kun matka edistyi, ja ilmat paranivat, loppui sekin huoli.

Olimme nyt saaneet määräyksen paluumatkasta Eurooppaan Marseillea kohti. Matka tapahtui via Sabang (Sumatra)—Colombo (Ceulon)—Aden (Arabian etelä-osassa) ja — Port Said (Suezin kanavan Välimeren puoleisessa päässä) Matka Sabangiin sujui hyvin. Ilmastohäiriöt olivat kyllä voimakkaita, mutta yhteyksiä matkan varrella oleviin aseimiin minulla oli silti useita. M.m. Singapore Radion kanssa vaihdoin useita sanomia. Ihmeekseni huomasi, kuinka se oli hyvin tietoinen Finlandia-maasta! Ehkäpä olympialaiset kisat ovat täälläkin antaneet osansa Suomen tuntemiseen!

Sabangiin saavuiimme noin kahden viikon ajon jälkeen Redonista. Oli kaunis, hiljainen varhaisaamu, kun OHHN lipui satamaan. Huvittavaa oli nähdä, kuinka apinat, joita Taka-Intiassa oli otettu laivaan, kuin rasvattu salama painelivat ensimmäisiin palmupuihin, joita rannalla näkivät, heti kun laiva oli kiinnitetty laituriin. Vapaus tuntui siis heillekin olevan kallisarvoista, koska laivassa olo ei miellyttänyt!

Täydennettyään polttoaine- ja ruokataravaravastoaan OHHN suuntasi nyt matkansa Ceulonia, maailman kuulua tee-saarta kohti. Sinne saavuttiin onnellisesti viikon ajon jälkeen. Heti Colombon sataman suulle saavuttua valtava neonmainos: "Ceulon tea is good for you", pisti silmään. Oli tullu siis oikeaan tee-valtakuntaan! Turisteja näkyi täällä runsaasti, ja erikoisen vilkasta oli liikenne kaduilla. Kauppiasta

oli jos minkälaisia, eikä kauppojen ohi tahtonut päästä mitenkään, ilman ettei joku "agentti" olisi vetänyt hihasta sisään kauppaansa. Eniten näytti olevan matto- ja jalokivi-kauppoja, jotka liikkeet sijaitsivat aivan vieretysten. Kävelin uimarannalle, mistä kuului iloa ja musiikkia. Sielläkö elämää! Ilmanala näet Ceulonilla on mitä sopivin terveyden hoitamiseen. — Itsekseni huokailin, oi jospa minäkin...! Mutta ei —, merimiehen täytyi luopua moisista ihanuuksista ja palata laivaan, missä arkinen "kylmä" todellisuus odotti!

Matkan teko näet taas alkoi, lähimpänä tavoitteena Aden Arabian etelä-kärjessä. Ihmeellistä, OHHN:ää suosivat mitä parhaimmat säät. Ei ollut Japanin vesien kaltaisista taifuuneista tietoaakaan. Kuumuus vain pyrki rasittamaan Adenissa viivyimme vain joitakin tunteja, jonka jälkeen matka jatkui Punaisen meren yli. Täällä kuumuus kehittyi vailan sietämättömäksi. Vastaamme tulla pyrähti iso pääskysparvi, jolla tuntui olevan kova jano. Kyllä juomavesi teki kaupansa ja ihan kädestä pitäen ne sitä joivat. Ehkäpä ne raukat olivat juuri palaamassa etelään Pohjolasta! Lokakuu oli näet jo hyvässä menossa.

Viikon ajon jälkeen kovassa kuumuudessa lähenimme Suezin kanavaa. Täällä pistivät silmään mahtavat, jylhät Siinain vuoret! Ajatukset lensivät heti poika-ajoilta tuttuun kohtaan Raamatussa. Katselin paikkaa, mistä Israelin kansa olisi muinoin kulkenut Punaisen meren yli. Ikävä vain, ettei sitä nyt voinut mitenkään eroittaa, ei edes maita katselemalla. Mutta Siinain vuoret olivat kuitenkin vielä jäljellä, joskin hyvin paljain, auringon polttamina! — Yritin täällä lähettää paria sanomaa Alexander Radiolle, mutta huonolla tuloksella. Ukkonen oli näet vallan mahdoton. Ehkäpä sanomat olisivat jääneetkin lähettämättä, ellei SUQ, joka työskentelee vain 750 m:llä yksinomaan Suezin kanavan kanaaliviranomaisia varten, olisi ryhtynyt kohteliaasti välittämään. Viimeinen "kiusaukseni" oli siis nyt voitettu, sillä Välimerelle tultaessa tiesin taas pärjääväni. Vain ukkoshäiriöt olivat kipinärुकilteni voittamattomat, — OHHN:n asema on näet muuten verraten voimakas (1,5 kw), joskaan siitä ei enää vanhuuden vai-vaamana saa täyttä tehoa. Mutta hyvissä olosuhteissa minulla oli yhteydet 6—700 mailinkin päästä Pohjois-Amerikkaan, missä vastaanotto on yleensä ensiluokkaista.

Port Saidiin saavuttuamme huomasimme selvästi Espanjan sodan tunnun ilmassa. Laivojen kyljissä oli maalattuina itsekunkin laivan kotimaan lippu suurennettuna. Ja sama määräys tuli meillekin. Lisäksi määrättiin reitti, mitä pitkin Marseilles'iin oli ajettava. Niin alkoi sitten matkamme loppuosan suoritus. Ei kauan tarvinnutkaan ajaa, kun ensimmäiset sotilaivat ilmestyivät näköpiiriin. Ne olivat englantilaisia. Pääsimme kuitenkin onnellisesti Välimeren yli, ja 27. 10. OHHN saapui Marseilles'in satamaan. Matka maapallon ympäri oli siis suoritettu, joskaan aika ei ollut mikään "ennätysmäinen"! Mutta sehän ei ollut tarkoituksaan. — Loppu.

L. K.—nen.

SOTILASRADIOSÄHKÖTTÄJÄT

Rajoitettu määrä sotilasradiosähköttäjiä, jotka omaavat pitempiaikaisen, käytännöllisen kokemuksen radiosähköttäjän toimialalla, voivat saada tilapäisesti toimipaikkoja kauppalavoissa. Selostukset, joista ilmikäy missä ja miten kauan asianomainen on toiminut radiosähköttäjänä, lähetettävä Suomen Radiosähköttäjäliiton sihteerille osoitteella: E. Koivisto, Huvilakatu 19. A. Helsinki.



KÄYTÄTTEKÖ

VAPAAHETKENNEKIN

RADIOLAITTEIDEN

KORJAUKSEEN?

Korjatkaa tämä epäkohta hankkimalla luotettavat radiolaitteet **meiltä**

RADIOTEKNO

HELSINKI, MALMINKATU 22. PUH. 26382

KANSAINVÄLINEN 56 Mc DX KILPAILU

Tunnettu englantilainen radioamatööri G2YL Miss Nelly Corry pyytää OH 2 NE:lle lähetetyssä kirjeessä julkaisemaan seuraavan tiedoituksen:

FROM W9FM — E. H. Conklin, 512 N. Main St, Wheaton, Illinois. (Associate Editor of RADIO).

Yhteistoiminnassa brittiläisten amatöörien kanssa, jotka tuntevat jääneensä viime kesän 5 metrin DX-kokeen ulkopuolelle, ehdotetaan kansainvälisen kilpailun järjestämistä tapahtuvaksi marraskuun aikana 1938, koska todennäköisesti tässä kuussa saadaan suurin ionisatio F2-kerroksessa tämän vuoden loppuosalle.

Perusajatuksena on keskittää valtameren takainen työskentely 10—11 a.p. EST (15,00, 16,00 GMT) lauantaisin ja sunnuntaisin marraskuun kuluessa. Ehdotamme 10 min. lähetys- ja kunnteluperioodeja seuraavasti:

DX (eurooppalaiset) lähettävät	15,00—15,10 GMT
W-asetat lähettävät	15,10—15,20 GMT
DX (eurooppalaiset) lähettävät	15,20—15,30 GMT
W-asetat lähettävät	15,30—15,40 GMT
	j.n.e.

Tarkoituksena on, että olisi mahdollisimman paljon lähetimiä "ilmassa". Jos merkit kuuluvat, voidaan heti yrittää yhteyden saantia huolimatta yllämainitusta taulukosta. Ei ole mitään ideaa lähettää koko tuntia, jollei ole vastaanottoasemaa, joka kuulee tai joka vastaa.

Samaa aikataulua voidaan käyttää myös arkipäivisin, jopa aikaisemmin tai myöhemminkin, jos aika sallii. Mutta on todettu, että yhteyksien saanti on varminta, jos keskeillä lähetävien ja vastaanottavien asemien etäisyyttä on puolipäivä tai hieman sen yli (paikallista aikaa). Tämä on tärkeää itä—länsi suunnassa.

Sopivin aika eurooppalaisten yhteyksien aikaansaamiseksi on ylläoleva. Austraalian, Uuden Seelannin ja Hawaijin asemat toimivat paraiten yrittäessään yhteyksiä tämän maan (USA) kanssa ja aikataulu niiden kanssa on järjestetty. Paras aika niitä varten on noin 4,00 p.m. EST perjantaista sunnuntaihin ja on aikataulu jotakuinkin samanlainen kuin valtamerentakaisista kokeiluista varten. USA kuuntelee siis ensimmäisten 10 min. aikana. Sama aikataulu on likimäärin oikea Etelä-Amerikkaa varten.

Hyvin epävarmaa on, että joku kuulisi 56 Mc-merkkejä niin kauan kuin 28 Mc:n vyöhyke on auki hänen paikkakunnallaan, mutta hyvät DX-olosuhteet on odotettavissa 28 Mc:n vyöhykkeellä ensi talvena.

Jos onnistutte saamaan yhteyden jonkun DX:n kanssa, alkää ihmetellä, jos joku pyytää Teitä täydentämään yhteyttä moduloimattomalla C. W:llä saadakseen pisteitä RSGB:n kansainvälisessä kilpailussa. Tähän asti ja tänä vuonna on vain ani harvoin tehty yhteyksiä puhtaalla C.W:llä molemminpuolin. Mahdollisesti nyt jokin yhteys onnistuu valtameren yli ja silloin ilmestyy myös RSGB-kilpailun voittaja.

AJANKOHTAISIA MIETELMIÄ

Oltuaan QRT jonkun aikaa jokainen radioamatööri tarttuu "ratteihin" mielenkiinnolla ja tuntuu kuin olisi tulit kottiin kun jälleen kuulee korvissaan tutut soinnut. Vuodessa ehtii aina tapahtua muutoksia myöskin etetterissä ja verratessa edellisen vuoden havaintoja nykyisiin huomaa aina jotain uutta. Viime vuodesta lähtien tuntuu 7 MJ hieman puhdistuneen puhelusta, mutta 14 MJ:llä sensijaan kuulee huomattavasti enemmän puhelua. Tämä on niin kauan OK kun fonehullut pysyvät omalla alueellaan, mutta niin ei ikävä kyllä ole laita. Varsinkin 14 MJ:n matalajaksopäässä on puheluasemia aivan reunoja myöten, jopa joitakin ulkopuolellakin. Myöntäen fonemiehillekin oikeutensa, tämä tällainen rajanylitys kirvelee jokaisen CW miehen sydäntä. Kun sitäpaitsi tuntuu mahdottomalta saada tällaiset miehet ymmärtämään mitenkä epäamatöörimäistä heidän menettelynsä on, ei liene muuta mahdollisuutta, mikäli ei tyydy vain kärsimään tätä vääryyttä, kuin yrittää liittojen kesken saada aikaan sopimus tiukennetuin määräyksin ja olla työskentelemättä "asetustenrikkojain" kanssa. Tässä SRAL voisi tehdä aloitteen ja uskonpa useimpien Euroopan liittojen olevan valmiita tulemaan mukaan.

☆

Olympialaisten kisojen tultua annetuksi Suomen järjestettäväksi olisi meidän syytä ottaa v. 1940 kesän ohjelmaan kansainvälinen kilpailu. Tiedän kylläkin joukossamme olevan miehiä, jotka eivät katso suosiollisesti tätä ehdotustani, mutta uskon kuitenkin, että asia ei ole huono, varsinkin jos voimme kaataa uutta viiniä vanhoihin leileihin laatimalla omaperäiset säännöt kilpailulle. Siihen luulisin varmasti pystyvämme jos asiaa ajamaan valitaan oikeat miehet. On myös muistettava, että tämänlaisella kilpailulla on suuri propagandamerkitys, sensä maamme hyväksi voimme osoittaa, että meillä on urheiluhenkeä myöskin omalla alallamme. Toimeksi siis vain "OH Olympic Competition", OHOC!

☆

Muistupa mieleeni eräs uudistus joka on tarpeen uuden läänimme, Lapin läänin tultua muodostetuksi. Kaikki tässä läänissä asuvat amatöörit olisi siirrettävä yhdeksiköiksi.

☆

Saatuani juuri ilmoituksen sotilasradiosähkötäjävalmennustilaisuudesta tuli mieleeni, että kaikkien miesten nyt tullessa sotilassähkötäjiksi, olisi heidän saavuttamaansa taitoa lisättävä ja verestettävä järjestämällä tätä varten sopivia tilaisuuksia. Tähän sopisi mielestäni englantilaiseen tapaan NFD päivän (tai päivien) järjestäminen, jossa työskentely tapahtuisi sotilassähkötäjäkoulutuksen periaatteiden mukaisesti. Uskoisin asian kiinnostuvan useimmat aktiivipalveluksessa olevat amatöörit ja sitäpaitsi muutkin.

Tästä edelleenkehitettyä voisi halukkaista ja hyväksytyistä miehistä muodostaa sähkötäjäreservimiehistön, mikä tulisi olemaan varmaan jokaisen miehen kuunianhimon päämäärä. Suomen Armeijan Reservi Radioasema (SARRA) olisi miehelle kuin miehelle tavoittamisen arvoinen päämäärä

ja maalle sellainen reservi olisi arvokas, arvokkaampi kuin se reserviainees, joka asevelvollisuusajanaan on taitonsa oppinut ja sitten siviilissä muilla aloilla työskennellessään on sen, suoraan sanoen täysin unohtanut. En tällä tietenkään halua sanoa, että kaikki sen unohtaisivat, mutta kokemukseni on osoittanut, että tavatessani miehiä jotka omistavat jopa I:n luokan sot.sähkötäjäpaperin eivät kolmen neljän vuoden kulluttua pysty panemaan paperille kuin jonkun osan vastaanottamastaan tekstistä. Niin tarkoin voi sähkötystaito unohtua, jollei sitä jatkuvasti harrasteta.

☆

Yllä on jo tullut sanotuksi mietelmiä puhekokeiluista. Siinä esiintyvät ajatukset ovat suureksi osaksi negatiivisia CW miehen näkövinkkelistä. Kuitenkin on puhelutekniikka myöskin ala johonka jokaisen harrastajan tulisi tutustua myöskin omakohtaisen kokeilun avulla. Siksi ei puhelua ole sellaiseenaan tuomittava. Sensijaan on kyseenalaista miksi tämän puhelun tulee tapahtua väärillä alueilla. Jos kokeiluja tehdään yksinomaan puhelun itsensä vuoksi on siihen käytettävissä 3,5 MJ:n alue ja jos taasen on kyseessä DX:n kalastus niin 14 MJ:lla on oma alueensa puhelua varten.

Tiedän Suomessakin olevan puhelunharrastelijoita ja heille ehdottaisin 3,5 MJ:n alueen käyttöä. Itsekin aion ensi talvena ilmestyä sinne turisemaan kunhan saan ensin vastaanottimeni "muutettua" superiksi.

Tiedän esim. Englannissa ihmeteltävän suomalaisten foneasemien vähälukuisuutta — tai sanoisinko olemattomuutta. äänessä. Toinen kai on OH2NE ja toinen luultavasti OH2OL. Eihän puhelähetyistä ole katsottava synniksi kunhan se vain tapahtuu laillisella tavalla.

☆

Eräs puoli kokeiluissa joka olisi voimaperäisemmin saatava käyntiin on kokeilut 56 MJ:n alueella. Luen juuri saavutetusta Euroopan ennätyksestä tällä alueella. G5MQ Liverpoolista on ollut yhteydessä joka kesti n. puoli tuntia Pohjois-Italiassa sijaitsevan IIRA:n kanssa. Välimatka on n. 800 mailia eli n. 1.300 km. Antennina on ollut G5MQ:lla vain tavallinen pystysuora dipoli, jonka korkeus maasta on vain n. 9 m. syötettynä kierrettyä punoksella keskipisteesensä. Tätä antennia käytti G5MQ sekä lähetyksessä että vastaanotossa.

Meillä on tähän alueeseen ja sen mahdollisuuksiin kiinnitetty aivan liian vähän huomiota. En tiedä jos kukaan muu kuin OH7NF olisi aluetta tarkannut vakituisemmin. Tämä on sitäkin valitettavampaa kun tällä alueella asemien vähälukuisuus estää todella voimakkaan ja tulokellisen kokeilun. Onko tässäkin odotettava samanlaista "täräystä" ja syöksymistä "alaspäin" kuin aikoinaan tapahtui 28 MJ:lla. Viime mainittua aluetta pidettiin aikanaan yhtä käyttökelvottomana DX:iä varten kuin 56 MJ nykyään, mutta mene ja tiedä.

☆

Ottakaa ja märehdikää mitä Teille olen nyt syöttänyt ja vaihtakaa mielipiteitä. 73 ja hyvää "sesonkia" itse kullekin.

OH2OR.

TRIOIRON

Radiovastaanotin putket antavat loistavan kuuntelu tuloksen.

TUKKUMYYJÄ:

TEKNO-TUKKU OY

MIKONKATU 15 B. A · RADIO-OSASTO PUH. 30204

LAIVARADIOASEMIEN ARV. RADIOTARKASTAJALLE

Sen johdosta, että varmaan moni radiosähkötäjä, kuten allekirjoittanutkin, on laivatyöskentelyssään joutunut useammin kuin kerran ikävään tilanteeseen syystä, ettei laivan dynamossa ole asiaankuuluvaa jännitteen säätäjää, pyydän kohteliaimmin tiedustella arv. ylläradiotarkastajalta seuraavaa:

1) Onko yleensä Suomessa mahdollisuutta saada korjatuksi k.o. epäkohta ja jos on, niin

2) Miten ja mihin toimenpiteisiin asianomaisen laivasähkötäjän on silloin ryhdyttävä?

Koska varmaan muutkin radiosähkötäjät kuin allekirj. haluaisivat julkista selostusta k.o. asiaan, pyydän arv. radiotarkastajaa esittämään mielipiteensä tästä oman lehtemme palstalla. — Olen Suomessa tarkastuttanut useita kertoja laivojen radioasemia, mutta en koskaan ole saanut parannusta k.o. epäkohtaan! Sensijaan kerran esim. USA:ssa ollessani määräsi "Chief Inspector" radiotarkastuksessa heti epäkohdan korjaamaan. Eikä kestänyt kuin kaksi päivää, kun asia oli autettu. Mutta miten on asianlaita Suomessa?

Jokainen radiosähkötäjä tietää, minkälaista on työskentely sellaisessa aluksessa, jonka dynamossa ei ole k.o. säätäjää. Varsinkin kipinälähettimissä sen hyvin tuntee. Tuskin voi lähetystä lukea ollenkaan, puhumattakaan äänen laadusta, joka on vuoroon valittavaa vuoroon ulvovaa. Jos sensijaan olisi tuo säätäjä, pysyisi jännitys tasaisena ja sen mukana myös lähetyksen ääni. Jokainen arvaa, mitä se vaikuttaa myös lähetyksen kuuluvaisuuteen.

Allekirjoittaneella on tätä nykyä käytettävänä aivan uudenaikainen putkilähtin, muttei sitäkään voi käyttää laivan verkkovirralla syystä, ettei dynamossa ole asiaankuuluvaa säätäjää. Täytyy niinollen turvautua hätälähtimen akkuihin. Ja sen hyvin arvaa, mitä on hätälähtimen akku-

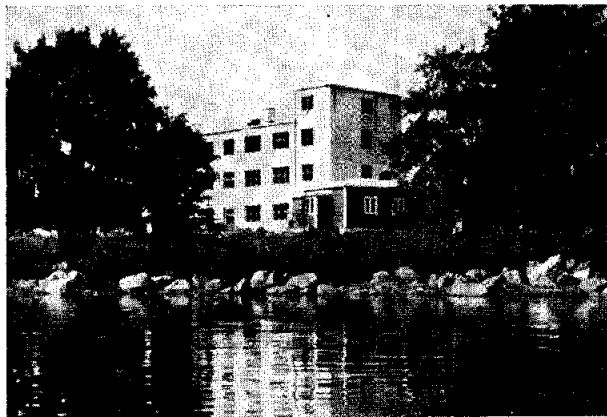
jen käyttäminen, varsinkin kun niistä joutuu ottamaan kaikki tarvittavat virta- ja jännitemäärät. Niinpä allekirjoittanutkin saa 65 voltin akuista ottaa virrat sekä lähetinkoneeseen että mikrofonivahvistimeen, vieläpä tarpeen tullen vastaanotti-meenkin ja kaikki yht'aikaa! Kun sähkötystä ja puheluja on runsaasti, ei ehdi muuta tekemään kuin k.o. akkuja lataamaan ja silloin, kun lataus on päällä, täytyy olla mykkänä sekä lähetyksen että vastaanoton puolesta! Pakostakin herää kysymys: Onko se kansainväl. turvallisuusasetusten mukaista? Tarkastutin äskettäin asemiani Suomessa ja esitin k.o. epäkohdan korjattavaksi. Tulos oli kuitenkin kaikkea muuta kuin lupaava.

Olen nyt viiden vuoden aikana erikoisesti tarkkaillut suomalaisissa laivoissa k.o. epäkohtaa ja tullut varsin ikävään lopputulokseen. Valtavan suuri osa niistä potee näet samaa tautia. Tämä ei suinkaan ole ainakaan ansioksi suomalaisille konemestareille. Itse puolestani oletaisin, että jokaisen laivan ensimmäisen konemestarin kunnia-asiana olisi huolehtia epäkohdan korjaamisesta, mutta niin ei valitettavasti näytä asian laita olevan. Sen vuoksi kysyn nyt neuvoa voisiko tässä asiassa muuten saada parannusta aikaan.

L. K—nen.

Ylläolevn tiedustelun johdosta ilmoitetaan, että laivojen dynamoja koskevat asiat eivät suoranaisesti kuulu radiolaitteiden tarkastuksen yhteyteen. Mutta jos tarkastuksessa ilmenee, että dynamon jännite liian paljon vaihtelee kuormituksen mukana tai että dynamo muulla tavoin ei täytä käyttövaatimuksia, mikäli ne koskevat laivan radioaseman toimintaa, voi posti- ja lennätinhallitus antaa asiasta ilmoituksen merenkulkuhallitukselle, jonka tarkastuksen alaisuuteen laivojen sähkövoimakoneet kuuluvat. Sähkötäjien olisi syytä tällaisissa tapauksissa huomauttaa asiasta radiotarkastajalle, jonka muuten voi olla vaikea huomata mainitunlaisia vikaa.

Oy. RADIO E. HELLBERG'IN UUSI TEHDASRAKENNUS LAUTTASAARESSA



Kauniilla paikalla, aivan merenrannalla Lauttasaarella, kohoo Oy. Radio E. Hellbergin upouusi tehdasrakennus, jonka valmistuttua tehdas on voinut huomattavasti laajentaa toimintaansa ja tuotantoansa.

3-kerroksisen tehdasrakennuksen pohjakerroksessa sijaitsevat pukusuoijat, pesuhuone, kattilahuone automaattisine öljylämmityksineen, paja ja karkaisuhuone, varasto, akkuhuone, galvaanisit kylvyt, puhdistus- ja kiilloitushuone sekä ruiskumaalaamo. Ensimmäinen kerros on varattu konttorihuoneille, varastolle sekä metallityöpajalle, jossa valmistetaan koneiden kaikki metalliosat. Seuraavassa kerroksessa ovat suunnittelu-

huonot, koekentät, koehuoneet ja piirtämö, samoin laivadiolähettimien valmistusosasto sekä johtajan huone. Ylimässä kerroksessa sijaitsevat tilavat vastaanottimien kokoonpano-osastot, sekä edelleen rakennuksen päädyssä olevassa tornirakennuksessa sähköisiltä häiriöiltä suojattu suuntimoiden, lähettimien ja mittakojien kokeilu- ja tarkistushuone. Tornirakennuksesta päästään rakennuksen tasapintaiselle katonalle, joka on ympäröity suoja-aidalla ja jonne voidaan sijoittaa tarkistus- y.m. kojeita lähettimien ja vastaanotinten käytännöllistä tarkistusta varten.

Päärakennuksen vieressä on vielä toinen pieni rakennus, jossa on vahdin asunto sekä ruokala, jossa voidaan antaa elokuvaesityksiäkin.

Yleisvaikutelmana sanottakoon, että kaikki osastot ovat erittäin tilavia ja valoisia sekä tarkoituksenmukaisia, edustaen ne viimeistä sanaa tehdasrakennusalaalla.

Insinööri E. Hellberg, joka laivaradiolaitteiden rakentajana tunnetaan uranuurtajana maassamme, on nyt laajentanut toimintansa käsittämään myöskin yleisradiovastaanottimien valmistuksen. Näistä mainittakoon uutuutena erikoisesti laivoja varten suunniteltu yleisradiovastaanotin.

ROOMAN MERENKULKU- TIEDOITUKSET

Tk. 13. päivästä lähtien lähettää Rooman radiopalvelu Coltanon aseman kautta kolmasti päivässä, sunnuntaita lukuunottamatta, merenkulutiedoituksia, nim. klo 10.30 aaltopituuksilla 23,45 ja 24,00, klo 17.15 aaltopituuksilla 23,45, 45,11 ja 24,00 sekä klo 20.30 aaltopituuksilla 23,45, 45,11 ja 24,00. Aikamäärät Keski-Euroopan aikaa.

Amatöörit!

Enemmän UUSIA YHTEYKSIÄ

kaukomaihin, jos varustatte x-mitterinne ja vastaanottimenne nykyaikaisilla pienhäviöisillä säätölaitteilla.

Meiltä saatte m.m. amerikkalaisia HAMMARLUND-kelarakunkoja ja suurjaksokuristimia sekä erinomaisia saksalaisia keraamisesti eristettyjä tarkkuussäätökondensaattoreita ja putkenjalkoja.

Samoin moniwattisia vastuksia ja suurjännitekatkaisijoita y.m. hyvää.

Käykää tutustumassa!

B. MELART & CO

HELSINKI. RIKHARDINK. 1. PUH. 31 807.

LAIVARADIOASEMIEN TARKASTUKSESTA

Viime vuosien kuluessa on valmistunut suuri joukko uusia radiosähköttäjiä maamme kaupallista meriliikennettä varten. Laivan radiosähköttäjän velvollisuuksiin kuuluu paljon sellaisia asioita, joita ei radiosähköttäjäkurssien yhteydessä erikoisesti käsitellä. Tällaisia velvollisuuksia on muunmuassa laivan radioaseman asettaminen tarkastukseen säännöllisin väliajoin. Koska tässä asiassa esiintyy joitakin yksityiskohtia, jotka eivät ole kaikkien uusien radiosähköttäjien tiedossa, on syytä hiukan selostaa laivaradioaseman tarkastustoimintaa.

Laivaradioasemien tarkastusta hoitaa posti- ja lennätinhallituksen radiokonttori. Suorittamansa tarkastuksen perusteella radiokonttori antaa lausunnon aseman merikelpoisuudesta merenkulkuhallitukselle, joka tämän lausunnon perusteella myöntää alukselle radioturvallisuuskirjan. Turvallisuuskirja on voimassa yhden vuoden ajan, ja ennen voimassaoloajan päättymistä on asema uudelleen asetettava tarkastukseen. Joskus on sattunut, että tarkastusta pyydetään niin viime tingassa, että uutta turvallisuuskirjaa on vaikea alukselle toimittaa ennen sen lähtöä. Tämän vuoksi on radiosähköttäjän oltava selvillä turvallisuuskirjan voimassaoloajan päättymisestä, ja pyydettyä uutta tarkastusta mikäli mahdollista n. 2 kuukautta ennen mainitun ajan päättymistä.

Tarkastuspyyntö voidaan esittää suoraan posti- ja lennätinhallituksen radiokonttorille, puhelin Helsinki 61 201. Tarkas-

tustilaisuus on koetettava järjestää silloin, kun laiva on Helsingissä. Muuallakin voidaan tarkastus suorittaa, mikäli laiva ei matkallaan käy Helsingissä. Posti- ja lennätinhallituksella on tarkastajat Vaasassa, Hangossa ja Kotkassa, joissa tarkastajina ovat rannikkoradioasemien hoitajat, sekä lisäksi Turussa laivastoradioaseman hoitaja ja Viipurissa rahastonhoitaja K. A. Väistö, puh. 4058. Näiltä henkilöiltä voidaan myös suoraan pyytää tarkastusta. Tarkastus voidaan pakotavissa tapauksissa suorittaa missä satamassa hyvänsä, jolloin laivayhtiö korvaa tarkastajan matkakulut.

Tarkastusaika on ehdottomasti järjestettävä sellaiseksi ajankohdaksi, että laivan antennit voidaan pitää ylhäällä. Tarkastusta on luonnollisesti mahdoton suorittaa, jos antennit ovat lastaus- tai purkaustöiden takia alhaalla. Asemaa on muullakin lailla koetettava kunnostaa ja järjestää tarkastusta varten. Varaosien, -putkien ja työkalujen on oltava hyvässä järjestyksessä, että tarkastaja voi helposti todeta onko asemalla kaikki vaaditut välineet. Akkumulaattorien hoitoon ja puhtaanapitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota. Jos asema tarkastuksessa on huonossa kunnossa radiosähköttäjän huolimattomuuden ansiosta, voi asiasta koitua sähköttäjälle ikäviä jälkiseurauksia.

Kaikissa tarkastuksissa koskevissa asioissa voivat radiosähköttäjät kääntyä suoraan posti- ja lennätinhallituksen radiokonttorin puoleen.

Kalevi Ahti.

PERÄMIESSÄHKÖTTÄJÄ- JÄRJESTELMÄ

Eräs hollantilainen perämies ehdottaa, että sikäläisen Perämiesyhdistys toimisi yllämainitun järjestelmän hävittämiseksi siten, että se tapahtuisi viimeistään 1 p:nä tammik. 1940, siis samanaikaisesti kipinälähettimien liikenteestä poistamisen kanssa. Tätä silmälläpitäen olisi perämiesten kouluttamista radiosähköttäjiksi jo nyt rajoitettava tai olisi se kokonaan lopetettava, jolloin koko järjestelmä kuolisi muutaman vuoden kuluessa. Täten ratkaisi paljon tyytymättömyyttä aiheuttanut riitakysymys terveellä tavalla.

NORJAN PERÄMIESSÄHKÖTTÄJÄT

Norjan perämiesyhdistys on kääntynyt kauppaministeriön puoleen ehdotuksella, että voimassaolevia miehityssäännöksiä muutettaisiin siten, että vaadittaisiin otettavaksi yksi perämies lisää sellaisille laivoille, joissa on perämiessähköttäjät.

Kauppaministeri on tähän vastannut, että kysymys tulee harkittavaksi esilläolevan miehityssäännöksen muutoksen yhteydessä.

Toivottavasti Norjakin alkaa vähitellen päästä koko perämiessähköttäjä-järjestelmästä.

S.R.L:n VUOSIKOKOUS

Suomen Radiosähköttäjälitto r.y:n vuosikokous pidetään Helsingissä Konservatorion ravintolassa P. Rautatiekatu 9 (II kerros) lauantaina joulukuun 10 päivänä alkaen tasan klo 18.00. Virallisen kokouksen päätyttyä noin klo 21.00, on samassa paikassa yhteinen ohjelmallinen illanvietto, johon jäsenet vieraineen ovat tervetulleita. Toivotaan runsasta osanottoa! Arkipuku. Äänestysliput johtokunnan vaalia varten on lähetetty jäsenille kirjeellisesti.

Koska vain pieni osa jäsenistä on viime vuosina täyttänyt velvollisuutensa johtokunnan vaalin suhteen, huomautamme, että jokaisen jäsenen velvollisuus on ottaa osaa johtokunnan vaaliin.

JOHTOKUNTA.

Suoritamme huolella ja asiantuntemuksella:

- Radiokoneitten huoltoa.
- Sorvaus -ym. hienomekaanisia töitä.

Kääntykää luottamuksella puoleemme.

INSINÖÖRITOIMISTO RAINTO

Helsinki - Kaisaniemenkatu 7 - Puh. 65163 - (Kauppapalatsi)

POMMITUSLENTOKONETTA ENGLANNISTA HAKEMASSA

Tämän vuoden helmikuussa jouduin sähkötäjän ominaisuudessa, koska toimeni on Ilmavoimissa, hakemaan Englannista Suomeen ostettua ”Bristol Blenheim” pommituslentokonetta. Kuten tunnettua, tuotiin koneet Suomeen lentäen.

Monien matkavalmistelujen, m.m. lentomatalla käytettävän radioaseman pakkauksen jälkeen, lähdimme matkalle 9. 2. 38 klo 13.00 Helsingistä S/S Arcturuksella. Koko matkan oli meri aikalailla möyriä. Entisenä merenkävijänä ihmettelini huonoa ruokahaluani, mutta se johtui siitä, että turistiluokan ruokasali oli aivan keulassa. Merillä olessanihan asuin laivan keskiosassa, missä merenkäynti ei pääse pahastikaan ruokahaluja häiritsemään. Pohjanmerellä joutui laivamme myrskyisän sivutuulen keinuteltavaksi. Sama myrsky teki suuria tuhoja Englannin rannikolla. Hulliin saavuttiin hiukan myöhästyneenä, 13. 2. klo 13.00 gmt. Olimme seuraavan yön Hullissa, ja jatkoimme matkaa 14. 2. aamupäivällä Lontooseen junalla. Lontoossa yövyimme jälleen, ja 15. 2. olimme vihdoin perillä Bristolissa.

Bristoles'sa on lentokonetehdas, missä valmistetaan tätä nykyä maailman nopeimpia pommituslentokoneita, joiden maksiminopeus lähentelee 500 km/t.

Tehdas sijaitsee Bristolin esikaupungissa, Filtonissa, noin 7 km. pohjoiseen kaupungin keskustasta. Näitä Bristol Blenheim-koneita oii meillä kunnia lentättää Suomeen.

Viivyimme Bristolissa viikon, minä aikana asensimme mekanatuodut radioasemat lentokoneisiin, ja suoritimme tarpeelliset kokeilut maassa sekä ilmassa. Helmikuun 23. pñä olivat kaikki koneet lähtövalmiina, joten voimme aloittaa kotimatkan. Kolme konetta lähti keskipäivään mennessä, mutta BL—111:lla, jossa toimin sähkötäjänä, oli ”bad luck”, kuten tehtaan henkilökunta sanoi. Vietäessä lähtöpaikalle sai se kolheentuman oikeaan siivekkeeseensä, minkä vaihtaminen kesti 3—4 tuntia. Siksi pääsimme lähtemään vasta klo 16.00 gmt. Englantilaiset toivottivat lähtiessämme ”happy landings”, mikä onkin paljon käytetty toivomus englantilaisten lentäjien parissa.

Matkareitiksi oli valittu: Filton—Lympne—Amsterdam—Hampuri—Malmö—Tukholma—Helsinki—Tampere. Koska jouduimme näin myöhään lähtemään, emme päässeet Lympneä edemmäksi ensimmäisenä matkapäivänä. Tällä etapilla, joka on n. 300 km. pidin yhteyttä ensin Croydoniin (lähellä Lontoota) ja myöhemmin Lympneen. Bristolissa oleva asema työskentelee epäsäännöllisesti eikä ota osaa vakinaiseen ilmailuliikenteeseen, joten en ottanut siihen yhteyttä. Loppupuolella matkaa katkesi riippuantenni. Se johtui siitä, että tehtaan keksimä uusmallinen antennipaino oli liian raskas, ja siitä johtuen antenni heiluessaan hankaantui poikki sääntulo kohdaltaan. Englantilaiset olivat asettaneet nämä raskaammat painot aikaisemmillä matkoilla käytettyjen kevyempien sijaan. Aikaisemmillä matkoilla oli nim. antenni hakannut kiinni lentokoneen ”vatsan” alle ja häirinnyt pahasti työskentelyä. Tästä syystä oli nyt asetettu raskaammat painot, jotta antenni putoaisi alemmaksi eikä ottaisi kiinni koneeseen. Asia olisi saatu autettua sillä, että lentokonetehtaalla olisi asetettu Suomesta tuodut vahvemmat ja suurta

lentonopeutta kestävät antennin läpivientiputket koneeseen ja käytetty entisiä, kevyempiä painoja. Nämä putket olisi voitu asentaa paljon ulommaksi koneen pohjasta ja siten estetty antennin kiinni ottaminen koneen pohjaan. Mutta englantilaiset luottivat enemmän omaan systeemiinsä eivätkä usko-neet meidän puheisiimme. Siis tuo antennin pohjaan hakkaaminen jäi sitten koko matkan ajaksi (ehkä viimeisen matkan, sillä ensi kerralla kai asennetaan uudet läpivientiputket) häiritsemään radiotyöskentelyä englantilaisen painon pudottua ensimmäisellä matkaosuudella alas antennin mukana. En ehtinyt enää vaihtaa toista riippuantennia ennen Lympneä, vaan oli jatkettava yhteyden pitoa 3—4 metrin pituisella tasoantennilla. Lähettäminen sillä oli arvatenkin huonoa, vastaanotto kävi kyllä hyvin. Tämän matkan aikana oli niin ”korkea” ilma, että ei tarvinnut ottaa peilauksia, t.s. lensimme maisemat näkyvissä. Ainoastaan lähtö- ja tuloilmoitukset, korkeusilmoitus sekä sääsanomien otto tulivat kysymykseen. Laskeutumislupa oli myös pyydyttävä, minkä Lympneradio heti antoi. Matkaan kului vajaa tunti nousu- ja laskurullauksineen. Nopeus oli noin 320—350 km/t. Tämä nopeus oli määrätty koko matkan ajaksi ja on sitä nopeutta siinäkin. Ei ole ihme, että tällaisessa vauhdissa eivät heikot antennit ja läpivientiputket kestä, sillä kuoppaisella ilmalla tulee lisäksi kovia nykäisyjä, ja antenni tahtoo väkisinikin hakata pohjaan kiinni. Kova suhina, jonka aikaansaa ilmavirta pieksiessään kokometallisen koneen peltipeitettä vastaan, vaikuttaa sen, että vielä illallakin nukkumaan mennessä korvissa soi sama suhina ja vaikeuttaa unen tuloa. Laskeuduimme Lympnessä, joka sijaitsee Englannin kanaalin rannalla lähellä Doveria melkein hämärässä

Seuraavana aamuna starttasimme klo 09.45 gmt. Ilma oli aurinkoinen ja matkan teko kävi hyvin.

Lensimme suuntana Vlissingenin lentoasema Belgiassa. Otin ensin yhteyden Lympneen ja sitten Ostendiin. Mitään erikoisliikennettä ei tarvittu, vaan tavalliset lähtö-tulo-korkeusilmoitukset ja säätiedot riittivät. Niiden mukaan oli kaunista ilmaa aina Amsterdamiin saakka, missä piti tehtämän seuraava välilasku. Uusi riippuantenni, jonka olin Lympnessä asettanut pudonneen tilalle, osoittautui kestäväksi eikä hakannut koneeseen kiinni, ilma oli näet tasainen, joten kone kulki tasaisesti. Meren kohdalla saatoin huomata useita laivoja. Korkeus meillä oli siinä 500—700 m. Vlissingenissä muutettiin suunta kohti Amsterdamia. Maisemat menivät nopeasti, niin etten aina ehtinyt kääntää karttalehtiä samassa tahdissa. Vlissingenissä ehdin kuitenkin huomata suurilla kirjaimilla merkityn lentoaseman nimen keskellä lentokenttää. Heti Vlissingenin jälkeen sain suoraan yhteyden Amsterdamiin. Ennen sitä koetin kuitenkin yhteyttä Rotterdamiin, mutta se ei ollut äänessä sillä kerta a. Sain Amsterdamista säätiedot, jotka osoittivat siellä olevan kauniin ilman paitsi auerta. Loppumatka menikin sitten nopeasti liikennettä kuunnellessa. 15 min. ennen Amsterdamia ilmoitin saapumisestamme. Vähän myöhemmin sain laskeutumisluvan ja pian olimme tehneet toisen ”happy landingin” kotimatkallamme. Matkaan oli kulunut 1 t. 15 min. Sää oli laskeutuessamme aurinkoinen joskin vahva auer vähensi näkyvyyden 2 km:ksi.

Iloksemme totesimme, että olimme täällä saavuttaneet toiset suomalaiset sisarkoneet, jotka olivat ennättäneet edellisenä päivänä tänne asti.

Odottelimme Amsterdamissa sään paranemista keskipäivään asti jatkaaksemme matkaa Hampuriin, oli nim. tullut Hampurista huonoja säätietoja, joiden mukaan siellä päin olisi kovin matala ilma.

Amsterdamissa sain tutustua suurimpaan lentoasemaan, mitä olen koskaan nähnyt. Siellä koneita nousi ja laski, sain nähdä valtavan suuren Fokker-tehtaiden pommikonetyypin, joka oli kokeiltavana ensimmäisiä kertoja. Se oli sisästä varustettu pitkällä käytävällä ohjaamosta aina koneen perään asti, missä oli kk-pesäke taakse ampumista varten. Sähköttäjän paikka oli keskellä konetta. ommeja voi se kuljettaa huomattavan määrän, ja vauhti hipoo sekin ennätysvauhtia. Vastakohtana sain nähdä pienen ”kirpun”, jonka omistaja työnsi sitä kentälle kuin mitäkin pikkuvekinettä yhdellä kädellä. Sen ei olisi millään luullut nousevan ilmaan niin pienellä moottorilla varustettuna, mutta näyttipä se vaan maasta irti pääsevän ja leijailevan lähiympäristössä täyttää meteliä. Myöskin näkyi muita yksityisten koneita olevan lennolla. Jatkuva lentokoneiden surina täytti ilman, kun kaiken lisäksi suoritettiin laskuharjoituksia suurilla matkustajakoneilla. — Sellaista oli täällä Amsterdamin suur-lentoasemalla.

Koska sää ei puoleenpäivään mennessä ollut vielä parantunut, niin oli parasta yrittää eteenpäin tai muuten lopettaa lentäminen sinä päivänä. Siispä lähti m.m. minun koneeni yrittämään kohti Hampuria. Lähtö oli klo 13.25 Hollannin aikaa. Nousimme heti pilvien yläpuolelle, missä lensimme Hampuriin saakka. Tavallisen liikenteen lisäksi jouduin ottamaan m.m. qdm-peilauksen. Tällä matkaosuudella haittasi työskentelyä pahasti se, että Hampurin maa-asema sekoitti kutsuni OHIBH ja erään toverini kutsun, OHIBF, niin ettei aina voinut tietää kumpaako asemaa se kutsuessaan tarkoitti. Jouduimme odottamaan laskulupaa kauan, koska kentällä oli siihen aikaan muuta liikennettä. Matkamme kesti näin ollen Amsterdamin ja Hampurin välillä n. 15 min. kauemmin kuin normaaliaika on tällä matkalla samalla vauhdilla lentäen. Lympnessä asetettu antenni oli vielä jäljellä, mutta painosta oli puolet poissa.

Asennettuani uuden antennipainon sekä suoritettuamme tulliselvittelyt, starttasimme jälleen, nyt suuntana Malmö. Olimme saaneet hyviä säätietoja sieltä, ja siksi lähdimmekin nopeasti jatkamaan matkaa, että ennättäisimme ennen iltaa perille. Hyvinhän sekin matka sujui tasaisella ja korkealla ilmalla. Lensimme 300—400 metrissä. Yhteydet maahan olivat hyvät, ensin Hampuriin, sitten Köpenhaminaan ja lopuksi Malmöön. Tämä hauska lento päättyi klo 17.25 MEZ., jolloin laskeuduimme Malmöön lentokentälle alkavassa hämärässä. Malmössä yövyimme. Hotelli- ja ravintolalakon takia jouduimme viettämään yömmе sangen vaatimattomissa oloissa.

Seuraavana päivänä, 25. helmikuuta jatkoimme taas matkaa klo 10.55 MEZ. suuntana Tukholma. Nytkin suosi meitä hyvä sää, vaikka siellä täällä olikin pilviraja niin matalalla, että täytyi lentää niiden yläpuolella. Radioyhteydet olivat nytkin hyvät, ensin tietysti Malmöön. Noin puolen tunnin lennon jälkeen sain yhteyden Jönköpingiin ja sen jälkeen Nordköpingiin, siis mitään kuollutta kohtaa ei ollut yhteyksissä tällä Malmöön ja Tukholman välillä, sillä heti Nord-

köpingin jälkeen sain yhteyden Tukholman kanssa. Harjoituksen vuoksi otin Tukholmasta qdm-peilauksen. Muuten liikenne käsitti tavalliset liikennemuodot: sääpalvelu, lähtö- ja tuloilmoitukset, korkeus- ja paikkatiedoitus y.m. Maasta ilmoitettiin, että yksi saksalainen ja yksi ruotsalainen kone olivat ilmassa 1200 ja 2400 metrin korkeuksissa ja että meidän suotiin lentää 500 metrissä. Koneellamme oli ensin tarkoitus laskeutua Tukholmassa (Brommassa), jonka takia pyysin laskuluvan sekä suljin aparaatit. Myöhemmin sain tietää, että aikaisemmin pyydetty Turun säätiedoitus oli tullut juuri tähän aikaan, joten en sitä saanut, vaikka se olisi ollut ohjaajalle hyvin ”kysyttyä tavaraa”. Hyvässä toivossa, että hyvä sää jatkuisi Suomenkin puolella, päätti ohjaaja jatkaa matkaa Turkua kohden ja antoi minulle määräyksen toimenpiteistä matkan jatkamiseksi. Laitoin koneen päälle, väänsin antennin ulos ja ilmoitin Tukholmalle, että jatkamme matkaa Suomeen ilman välilaskua. Tämän jälkeen otin yhteyden Turkuun ja pyysin Turun ja Helsingin säätietoja. Jonkun ajan kuluttua sainkin ne. Sää oli molemmissa paikoissa aurinkoinen. Tuuli oli kuitenkin melko navakka ja heitteli antennia koneen pohjaan kiinni, niin että maa-asemat valitivat lähetykseni epävakaisuutta. Koska sää oli muuten suotuisa, jatkoimme tietysti matkaa Helsinkiin asti. Helsingin ilmailuasema ei ehtinyt vastaamaan kutsuihini ennenkuin 15 min:n matkan päästä siihen, koska sillä oli samaan aikaan kaksi muuta konetta huollettavanaan. Sain laskeutumisvuoron n:o 3, ja laskeutumisen aikana ilmoitin qal ja cl.

Näin oli siis saavuttu Suomen kamaralle lennetyämme viimeisestä laskupaikastamme yhtämittaa 3 t. 5 min.

Helsingistä lensimme tunnin tauon jälkeen Tampereelle, mikä olikin matkan päämaali. Tällä matkalla ei tarvinnut pitää yhteyttä maan kanssa. Sain lentää tähytäjän paikalla, mistä maisemat näkyivät mainiosti. Näin ollen muodostui tästä viimeisestä etapista hauskin elämys kauniin ilman ja maisemien takia.

Sitten muutamia vaikutelmia suurimpien ilmailuasemien radiotyöskentelystä lentokoneasemien kanssa. Ensiksi Croydon. Se työskentelee hyvin ja nopeasti, kuten englantilaisen aseman sopiinkin. Se on melkein aina äänessä. Se antaa cq:lle qam-säätiedot vähintään kaksi kertaa tunnissa, siis tavallisten sääsanomien lisäksi. Säätiedothan ovat tavallisesti pyydyttävä erikseen. Croydon on hyvin voimakas. Kuulin sen vielä Tanskassa selvästi iltapäivällä. — Sitten Amsterdam.

FENNO-RADIOITTEN

PIIRIMYYJÄ
HELSINGISSÄ

OY. RADIO-AITTA

HELSINKI — HEIKINK. 16. — PUH. 39 013.

Sen kanssa työskentelee hyvin mielellään. Se on kohtelias ja vastaa yleensä aina heti kunhan se ei vaan ole muiden kanssa työskentelyssä. En ymmärrä, miksi se työskentelee melko hitaasti ja rauhallisesti, vaikka sillä on niin paljon koneita huollettavanaan. Sähkötysnopeus on huomattavasti pienempi kuin esim. Croydonilla ja Helsingillä ja silti se ennätti mainiosti vastata kaikille, myös toisille maa-asemille samalla koneella. Ehkä se käyttää ajan hyvin tarkkaan. Voimakas se on ja käyttää mieluummin "ds":ää kuin "tu":ta. Hampuri on taas työkeämpi asema. Se ei ruvennut työskentelemään ennenkuin ilmoitin ilma-alukseni kansallisuuden ja lentotarkoituksen, vaikkei sitä muualla kysytty. Sekoitti pahasti minun ja erään toverini kutsut toisiinsa, niin kuin olen jo aikaisemmin maininnut. Hyvin voimakas se on ja työskentelee nopeasti. Köpenhaminan kanssa en joutunut paljoa liikennöimään enkä kuunnellut muutenkaan sen työskentelyä. Keskivoimakas asema. Sain siihen yhteyden 100—125 km:n etäisyydeltä. Sitten seuraa Malmö. Miellyttävä vasta-asema sekä ja voimakas. Olin sen kanssa yhteydessä ½ tunnin etäisyydelle asti, siis noin 150—175 km:n päähän. Sen työskentely on rauhallista ja lisäksi se on kohtelias. Samoin ovat Jönköping ja Nordköping miellyttäviä vastapeluja. Viimeksi mainittu käytti bugi-avainta hyvällä menestyksellä. Tukholmalla oli kiirettä. Tullessamme sen työskentelyalueelle, oli sillä 4 konetta huollettavanaan. Hyvin se tuntui niistä selviytyvän. Eräs saksalainen kone kuului laskeutuvan ZZ-menetelmän avulla. Tukholma on voimakas ilmailuasema. Suomalaisten ilmailuasemien työskentely on useille meikäläisille tuttua, mutta voinhan mainita niistäkin pari sanaa näin toisiin eurooppalaisiin asemiin verrattuna. Turku työskenteli hyvin, rauhallisesti ja selvällä käsialalla. Se on hiukan heikompi kuin muutamat muut asemat, vastaa noin Köpenha-

minan voimakkuutta. Helsingillä oli kaksi asemaa aivan lähellä toisiaan aaltopituuteen nähden, mistä johtuu, että sen ääni on kuuluvilla melkein jatkuvasti. Pitemmän matkan päässä ja näin oudommalle titarille, oli alussa vaikeaa huomata kumpiko asema työskentelee lentokoneiden kanssa, varsinkin kun kuuluvaisuus oli huonoa aikaisemmin mainitun antennin heilumisen tähden. Mutta kun jonkin aikaa seurasin liikennettä ja tulimme lähemmäksi, niin oli tämä vaikeus voitettu. Helsinki työskentelee hyvin nopeasti. Muihin eurooppalaisiin asemiin verrattuna ei Helsingin ilmailuaseman voimakkuus ole suuri. Vaikutti heikommalta kuin esim. Malmö.

Kun olen nyt selostanut eri asemien työskentelyä, on kuitenkin otettava huomioon, että havaintoni olivat sillä kertaa sellaiset kuin olen kertonut.

Eri olosuhteissahan voi saada aivan toisenlaisia vaikutelmia, riippuen sääsuhteiden vaikutuksista, eri sähköttäjien erilaisista työskentelytavoista ym.

Kun huomautan lopuksi, että antennin "piippulemisestä" huolimatta oli minulla hyvät yhteydet kaikkiin maa-asemiin koko matkalla ja sain liikennöidä yleensä hyvissä olosuhteissa, niin olen sangen mielissäni, että minulle tällainen kokemusrikas matka suotiin.

Käyttämästäni radioasemasta voin mainita vain, että se oli yhdistetty lyhyt- ja pitkäaaltoasema sekä varustettu peilausvastaanottimella. Viimeksimainittu ei kuitenkaan ollut näillä matkoilla käytännössä. Paikallisia häiriöitä ei lentokoneessa ollut. Sähkövirta radioon saadaan generaattorista joko suoraan tai akkumulaattorin kautta.

P. L.—s.

VÄLÄHDYKSIÄ AMATÖÖRITOIMINNASTA

Seuraillessani OH:ssa julkaistujen amerikkalaisten vastaanottimien selostuksia on mieleeni juolahtanut kysymys: "Mitä on radioamatööritoiminta? Mikä oli sen tarkoituksena kun se luotiin?"

Henkilö, joka omin voimin, omatekoisilla laitteilla pyrkii radioyhteyteen toisten samanlaisten henkilöiden kanssa oli radioamatööri. Amatööri aikoi perehtyä langattoman salaisuuksiin rakentelemalla erilaisia kokeita ja kokeilemalla niillä. Näin pitäisi voida nykyäänkin määritellä sana: radioamatööri. Mutta voimmeko tehdä näin. Pitääkö puheemme paikansa. Suurimpaan osaan joukosta kyllä, ainakin Suomessa, mutta muutos hiukan toiseen suuntaan on jo käynnissä. Varsinkin Amerikka näyttää esimerkkiä. Siellä hyljätään yhä enemmän omakohtainen rakentaminen. Mennään vain kauppaan ja ostetaan valmiit koneet niin suuret kuin asianomaisen pussi kestää. Jos asianomainen on tarpeeksi varakas niin eipä tarvitse enää opetella sähkötyökieltäkään. Pärjätään kyllä puhelulla ja saadaan DX:iä aivan riittämiin. Onko tällainen herra amatööri. Ei! Jos hän on amatööri niin täytyy käsitteän amatööristä muuttua. Mitä kokeiluja hän tekee. Ei ainakaan niitä, mitä amatöörin oletetaan tekevän. Jollei hän saa yhteyksiä ostamillaan laitteilla, niin jo on ihme. Yhteydet ovat jo valmiina tarjottimella. Niiden saamiseen ei enää tarvita mitään kokeiluja. Ja eipä ole hyvä mennä "rassailemaan" valmiita supereita ym. niihin verrattavia. Nyt ei voida

enää sanoa muuta kuin, että qso:t ovat tulleet yksinomaan pääasiaksi ja niistäkin vain etupäässä dx:t. Naapurit eivät kelpaa.

Alueet, jotka ovat amatööreille myönnetty eivät ole myönnetty tätä tarkoitusta varten. Eetterissä on siksi ahdasta, että siellä ei voida sallia joutavaa touhua, leikkimistä, jos saan niin sanoa. Hallussamme olevia alueita on alettu katsoa yhä ahneemmin. Siitä viimeisenä ja tuoreimpana tapauksena Kairon kongressi. Siksipä olisi amatöörien pysyttävä "kaidalla tiellä". Voi vielä koittaa aika, jolloin meiltä kysytään olemmeko saaneet mitään uutta aikaan? Jos meillä on valmiina ostetut koneet emme osaa mitään ja yks' kaks' huomaamme, että saamme viedä laitteemme ullakoille. Meitä varten ei ole tilaa eetterissä. Emme ole kunnolla hoitaneet oikeuksiamme. Niin kauan, kun saamme aikaan jotakin todeista pysyvää, voimme taata olemassaolomme. Ja tämän voimme tehdä rakentamalla itse koneemme ja suorittamalla näillä kokeilumme. Silloin olemme pysyneet "todellisen amatööriaatteen" viitoittamalla tiellä ja voimme katsoa valoisin mielin tulevaisuuteen. Pysykäämme erossa kaikesta valmiina kaupasta ostetusta. Valmiina ostetut koneet sotivat aivan jyrkästi amatöörihenkeä vastaan.

Edellä jo mainitsin amatöörialueista. Miten olemme niitä hoitaneet? Emmekö juuri tänä vuonna menettäneet 7 mc alueesta osan! Missä syy? Meissä itsessämme. Tarkkailu-

asemat havaitsivat, että amatöörit eivät käytä k.o. osaa 7 mc alueesta tarpeeksi ahkerasti. Otettakoon se heiltä pois. Sillä se, että sinne tulee bc asemia on samaa kuin poisottaminen. Mitenkähän käynee ensi kongressissa 3,5 mc alueen. Siellä kuuluu vain harvoja asemia. Sille voi käydä samoin. Allekirjoittanut alkoi toimintansa sillä alueella, mutta eipä sieltä löytynyt kuin yksi OH-asema. Ei olisi syytä unohtaa sitäkään aluetta vaikka dx:t ovat kovin harvinaisia 3,5 mc alueella. Ehdottaisin, että S.R.A.L. julistaisi kilpailun tälle alueelle. Kilpailu kestäisi ympäri vuoden joka sunnuntai klo 00,00—24,00. Tällöin säästyttyisiin ruuhkasta, joka syntyy esim. kakkosten maljan kilpailussa vuoden lopulla. Pistet esim. dx—3 pist. OH—2 pist. ja muut 1 piste kultakin pyhältä. Voitaisiinpa vielä ajatella, että jos joku on yhteydessä toisen kanssa esim. 12:nä pyhänä peräkkäin niin silloin pistemäärä kerrotaan 12:lla ja tulo lopullinen pistemäärä näistä yhteyksistä. Tämä vaikuttaisi sen, että qso:t olisivat vakinaisia ja muistiinpanot antaisivat selvän kuvan alueen käytökelpoisuudesta eri aikoina.

OH5OK.



SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITON r.y:n toimisto: Huvilakatu 19, puh. 22 830. Sähköosoite: Radioliitto, Helsinki.

LIITON TOIMIHENKILÖT: Liiton sihteeri ja rahastonhoitaja: Erkki Koivisto, Helsinki, Huvilakatu 19, puh. 22 830. Puheenjohtaja: Yrjö Luomanmäki, Helsinki, Mechelinink. 2. A. 4, puh. 43 672. Varapuheenjohtaja: Tauno Hartikainen, Helsinki, Runeberginkatu 53. B. 53.

HUOM.! Lehteen tarkoitetut kirjoitukset on osoitettava toimittajalle, osoitteella: Yrjö Luomanmäki, Helsinki, Mechelininkatu 2. A. 4.

VIRKAMERKKEJÄ saatavana sihteeriltä. Lakkimerkin hinta on mk 65:— ja virkapuvun käsivarsinauhon hinta mk 80:—.

TOIMIPAIKAT 8. 10. -38: O. Lampen s/s Pohjanmaa. A. Härkönen s/s Kurikka. T. Juntunen s/s Vanda. V. Soroma s/s Nina. J. Koroma s/s Sigrid. O. Toivonen s/s Bore 4. V. Tiesmäki s/s Delaware. A. Mäkelä s/s Wirta. T. Pelander s/s Kastelholm. T. Piekäinen s/s Orient. L. Kokki s/s Raimo Ragnar (v.a.). A. Lepistö s/s Rolfsborg. M. Päivö s/s Kronoborg. A. Salonen H:gin Ilm.radioasema. E. Aartamo s/s Ariel (v.a.). V. Horsma s/s Zephyr. O. Viherälö s/s Wiides. K. Suhonen Vaasaradio. L. Miettinen s/s Björneborg. O. Pollari s/s Scandinavic. V. Karo s/s Flora H. P. Stenberg s/s Immo-Ragnar. T. Nurmela s/s Jussi H. P. Impola s/s Wiima. s/s Agnes? s/s Asta? s/s Elle? s/s Karin? s/s Margareta? s/s Rigel? s/s Sarmatia? s/s Smut? s/s Vilke? s/s Virma? s/s Zilos? s/s Vienti?

VUODEN 1938 JÄSENMAKSUN LISÄVEROINEEN OVAT SUORITTANEET 8. 10. -38: V. Aaltonen, S. Räsänen, L. Kokki, K. Viikari, T. Koivuniemi, A. Hakkarainen, V. Poutiainen, J. Ahlblad, H. Matinaro, K. Suhonen, V. Virtanen, H. Enberg, J. Ahmavuo, A. Järvi, O. Wahlström, O. Valkama, N. Liljefors, K. Ylinen, Å. Söderlund, P. Lannes, V. Pihlava.

JÄSENET! Kiirehtikää jäsenmaksujenne suoritusta. Viimeistään 30. 11. -38 pitää kaikki jäsenmaksut olla maksettu.

Sähköttäjät ja amatöörit, avustakaa lehteänne kirjoituksilla.



LIITON TOIMIHENKILÖT: johtaja Dipl.ins. K. S. Sainio, Helsinki, Merikatu 23; sihteeri: Toimittaja E. Kairenius, Helsinki, Laivurinkatu 21; taloudenhoitaja: Sotilasmestari Armas Häkkänen, Helsinki, Linnankatu 16 A.

OSOITTEENMUUTOKSET: Jäseniä kehoitetaan heti osoitteen vaihduttua ilmoittamaan uusi osoitteensa liiton sihteerille.

TALOUDENHOITAJA: Jäsenmerkkejä saatavana hintaan Smk. 35:— kpl. Asemakirjoja à Smk 20:—.

SIHTEERI: Kaikkia liiton jäseniä kehoitetaan lähettämään oikeaksi todistettu jäljennös I tai II luokan sotilasradiosähkötäjätodistuksistaan.

RADIO OH: Jos lehti palautetaan liitolle erheellisen osoitteen tähden, lopetetaan sen postitus k.o. jäsenelle seuraavasta numerosta.

RADIO OH

Maamme ainoa radioteknillinen, erikoisesti lyhytaalto-tekniikkaa sekä laivaradio- ja amatööritoimintaa käsittelevä julkaisu.

Ilmestyy joka toisen kuukauden 15. pnä.

TOIMITUS: E. Kairenius (vastaava), os. Helsinki, Laivurinkatu 21 C7. Puh. 26 809.

ILMOITUSASIAT: Puh. 26 809.

Ilmoituskäsikirjoitusten oltava toimituksen käytettävissä viimeistään viikkoa ennen ilmestymispäivää.

KIRJAPAINO: Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy. Puh. sarja 20 081.

Lääkäriohjeita radiopuhelimella Itämerellä olevaan laivaan.

Sunnuntaina 11/9 sai Hangon ensimmäinen kaupunginlääkäri toht. Ture Kumlin radiopuhelun Suomen Etelä-Amerikan linjan hl. Angrasta, joka oli matkalla Rotterdamista Helsinkiin ja parhaillaan oli Olannin kohdalla. Muuan laivassa oleva henkilö oli nimittäin vakavasti sairastunut ja laivan päällystö tahtoi saada lääkäriltä ohjeita hänen hoitamisekseen. Keskustelun kuluessa ilmeni, että henkilö, joka oli 53 vuoden ikäinen, todennäköisesti oli sairastunut keuhkotulehdukseen, minkä vuoksi tohtori Kumlin suositteli sairaalentoa, jotta potilas mahdollisimman pian saisi asiantuntevaa hoitoa. Aikaisin maanantiaamuna lähtikin Helsingistä merivartiolaitoksen lentokone matkalle, ja se tapasi laivan noin 30 meripeninkulman päässä länteen Dagerortista. Merenkäynti oli kuitenkin niin ankara, ettei potilasta voitu siirtää laivasta lentokoneeseen. Koneen täytyi sen takia palata tyhjin toimin takaisin. Laiva saapui Helsinkiin tiistainvastaisena yönä.

UUSI LAIVANVARUSTAMO VAASAA

Ostanut laivan Englannista.

Vaasassa on perustettu uusi laivanvarustusliike Ahtäri Oy. Yhtiön toimitusjohtajana on johtaja Alex Slotte. Yhtiö on ostanut englantilaisen 6.000 tonnin kantoisen höyrylaivan "Miemis Chanris" in, joka on rakennettu v. 1913. Höyrylaiva on matkalla Suomeen, jossa sille annetaan nimeksi "Ahtäri". Aluksen kapteeniksi on valittu merikapit. E. Ahlskog.