

SOS DE OHHP

Hl. »Esbon» haaksirikko 19. X. 35.

Viime lokakuun 18 p:nä kello 15,30 lähdimme Prestonista matkalle Hankoon. Irlannin merelle saapuessamme oli tyyni ilma, mutta jo päivällä olin ottanut GLV:n WX:n, jossa ennustettiin "gale" ja samoin ennustettiin myös illan sää-tiedossa. Illalla kello 22 GMT alkoi sitten myrsky, jonka-takia päivystyksestä päästyäni menin vuoteeseeni riisuu-tumatta.

Nukuin rauhallisesti yöni, mutta vähän yli klo 5 herätetiin minut ja sain määräyksen lähettää SOS-sanoman, koska myrsky oli yön aikana kiihtynyt. Positionimme oli silloin 54,17 N ja 03,33 W, Selker Rocksien läheisyydessä noin 3 mpk päässä rannikosta. Laivan asema oli erittäin vaarallinen, koska sen ohjauskyky ankarassa myrskyssä oli heikontunut melkein mitättömäksi ja vaaralliset rannikkokarit olivat aivan lähellä. Kapteeni oli antanut määräyksen ankkurinheittämisestä, pelastusvenheet olivat valmiina, koko laivamiehistö oli herätetty ja kaikille oli jaettu pelastusvyöt.

Myrsky heitteli laivaa hyvin ankarasti ja aallot löivät tavan-takaa yli laivan kannen, niin että kaikissa hyteissä saatiin kohta kävellä vedessä. Niinpä minunkin radiohytissäni oli vesi kohonnut jo polviin saakka. Onneksi vesi ei kuitenkaan noussut niin korkealle, että se olisi päässyt vioittamaan radiokoneita, jotka toimivatkin erinomaisella tavalla.

Kesti 10 minuuttia ensimmäisen SOS-merkin lähettämisestä, ennenkuin radioasemat huomasivat, että kysymyksestä oli SOS. Ensimmäisenä vastasi lähetykseeni Skotlannissa sijaitseva Wick-radioasema. Heti tämän jälkeen hälytettiin kaikki laivat Pohjanmerellä ja Itämerellä. Niinpä kuultiin Hanko Radiossa klo 7,30 englantilaisten ja saksalaisten rannikkoasemien hälyttävän laivoja avustamaan meidän laivaamme.

Irlannin rannikolla sijaitseva Seaforth-radioasema otti haltuunsa sanomien välittämisen, toimittaan edelleen kaikki sanomat ja kutsut, jotka lähetin merihädässä olevalta laivalta. Minulla olikin kuuden tunnin ajan suora yhteys Seaforthin asemaan ja lähetin sinä aikana lukuisia sanomia kotimaahan, laivoille, rannikko- ja pelastusasemille.

Klo 10,15 katkesi toinen ankkurikettinki, jolloin laivan asema vaarantui huomattavasti. Tästä syystä lähetinkin kapteenin määräyksestä toisen SOS-merkin. Olimme hyvin lähellä vaarallisia rannikkokallioita ja olimme selvästi tietoisia siitä, että jos jäljellä oleva ankkurikettinki katkeaa, niin olemme hukassa. Koneet eivät päässeet toimimaan, sillä myrsky heitteli laivaa niin, että potkurit olivat suurimman osan aikaa ilmassa. Myrsky oli korkeimmillaan. Onneksi pääsimme välttämään uhkaavat Selker Rocksien kalliot, joihin ajautuminen olisi tiennyt laivan täydellistä tuhoutumista.

Klo 12,17 heittivät radiokoneeni avaruuteen viimeisen SOS-merkkimme, joka kertoi: "Drifting slowly ashore", "Ajautumme hitaasti maihin". Toinen ankkurikettinki oli katkennut ja laivamme oli ajautunut karille ja kapteeni antoi minulle määräyksen lähettää viimeisen sähkösanoman, joka oli seuraava:

"Ajautuneet karille. Toivon voivani pelastaa miehistön. Tämä on viimeinen sähkösanoma."

Seaforthin radioasema tiedotti, että se oli kutsunut Barrowista pelastusvenheitä, mutta myrskyinen sää esti venheiden

lähettämisen avuksemme. Kolme pelastusvenhettä oli ollut matkalla luoksemme, mutta voimakkaan myrskyn takia oli niiden ollut pakko kääntyä takaisin, olipa eräs pelastusvenhe saanut vaurioitakin myrskyssä.

Myös kaksi matkustajahöyrylaivaa S/S "Duke of Argyel" ja S/S "Andania", olivat matkalla luoksemme, mutta ensin-mainittu ilmoitti, että sen oli ollut hiilen loppumisen vuoksi käännättävä Liverpoolia kohti. "Andanialle" taasen annettiin määräys kääntyä takaisin, koska se ei enää voinut auttaa meitä.

Radioasemat, jotka olivat vastaanottaneet SOS-merkkimme, hälyttivät rannikolla olevat meripelastusasemat. Myös Englannin yleisradion kautta annettiin näille tieto hädänalaisesta asemastamme. Bootlen, jonka edustalla "Esbo" kamppaili myrskyn käsissä, väestöä oli keräytynyt rannalle antaakseen apua haaksirikkoisille ja samoin lähiseutujen meripelastusmiehistöä saapui paikalle. He ryhtyivät keskipäivän aikaan, jolloin laiva oli ajanut karille, toimenpiteisiin saadakseen aikaan yhteyden laivalla olijoiden kanssa. Rannalta koetettiin raketin avulla lähettää laivaan meripelastusköysi, mutta siinä yrityksessä ei aluksi onnistuttu.

Samanaikaisesti oli miehistö hyvin vaikeassa asemassa laivalla, sillä myrsky löi yhä edelleen yli laivan ja jokainen oli vaarassa joutua temmatuksi aaltojen mukaan. Ensimmäisen perämiehen johtama pelastusvenhe lähetettiin laivasta maihin ja oli siinä mukana laivan kolme naista sekä seitsemän laivamiestä. Pelastusvenhe ajautui kuitenkin rantakiviin ja murskautui, mutta rannalla olleet pelastusmiehet avustivat hätään joutuneita, niin ettei yhtään ihmishenkeä tuhoutunut.

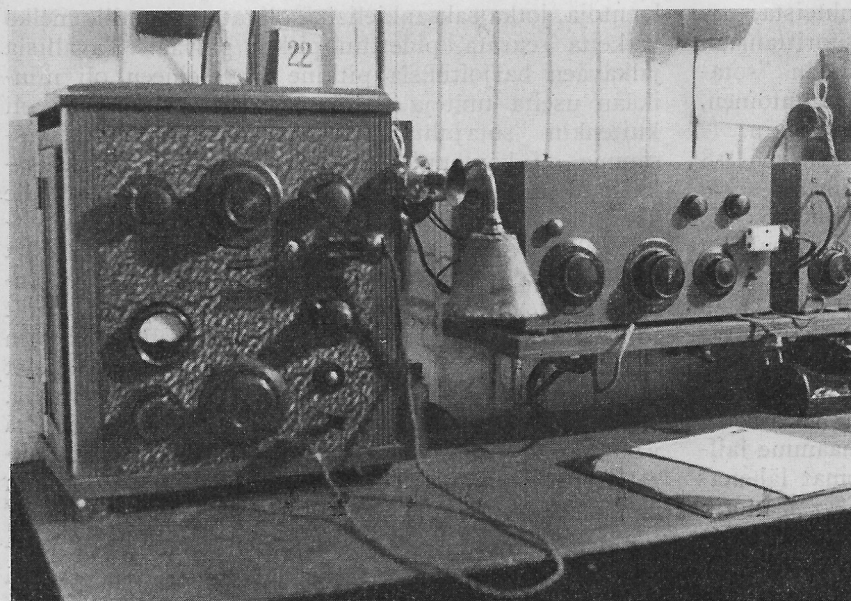
Samaan aikaan kun pelastusvenhe saapui rantaan oli Whitehavenin meripelastuskunnan miesten onnistunut ampua raketilla meripelastusköysi laivalle. Tilanne oli kuitenkin hyvin uhkaava, sillä rannalla tiedettiin, että me laivalla olijat aioimme juuri laskea vesille toisen pelastusvenheen. Tämän tuho yltyvän myrskyn aalloissa olisi ollut aivan varma, jonkavuoksi emme lähettäneetkään toista pelastusvenhettä varmaa tuhoaan kohden.

Meripelastusköyttä myöten saatiin loput miehistöstä pelastetuksi, niin että meitä laivalla oli jäljellä vain viisi miestä. Tällöin kapteeni tiedusteli meiltä, kuka haluaisi jäädä laivaan, jolloin meidän yksimielinen vastauksemme oli: "Kaikki". Maista kuitenkin tuli määräys, että kaikkien on tultava maihin, koska laiva minä hetkenä tahansa saattoi upota.

Viimeiseen saakka oli laivan lippu liehunut tangossa, mutta ennen viimeisten miesten lähtöä antoi kapteeni määräyksen sen alas vetämisestä. Jouduin lähtemään laivasta viimeistä edellisenä ennen kapteenia, joka poistui viimeisenä laivasta. Matka laivalta rannalle pelastusköydessä oli hyvin vaarallinen. Joka hetki oli varottava rantakiviä, joita vasten saattoi hyvin helposti lyödä itsensä. Aaltojen lyödessä ylitse oli pidettävä huolta siitä, ettei saanut keuhkojaan täyteen vettä, kuten eräs meistä sai, jolle pelastusmiehet kuitenkin antoivat tarpeellisen avun.

Mieliala laivan kannella odoteltaessa pelastusköysivuoroa säilyi pirteänä uhkaavasta tilanteesta ja ympärillä raivoa-

TYYPILLINEN NYKYAIKAINEN LAIVA-ASEMA

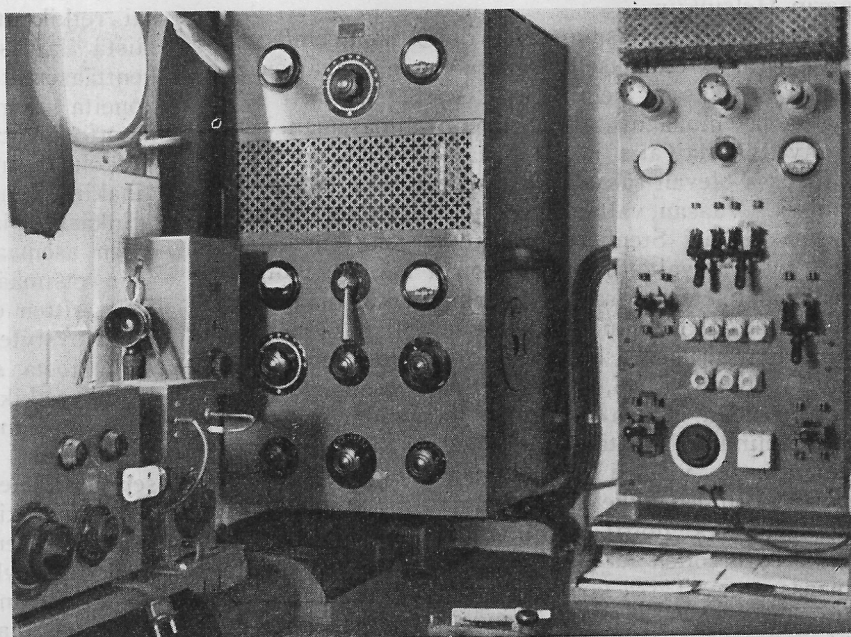


HL. »Brita».

Laitteet Insinööritoimisto
E. Hellberg'in valmistetta.

HIEMAN YKSITYISKOHTIA HL. BRITAN ASEMASTA

HL. Britalla on erittäin ajanmukainen laivaradioasema, joka lisäksi on kokonaisuudessaan kotimaista valmistetta. Lähettimen yhteinen putkiteho on n. 600 wattia ja antenniteho 200 wattia. Lähettimen aallot 600—800, 30—60 ja 60—200 metriä. Vastaanottimen aaltoalue on kokonaista 25—5000 metriin. Radioasemalla on saavutettu erittäin tyydyttäviä tuloksia, joista mainittakoon mm. vaivattomat yhteydet 36 metrillä Islannin vesiltä suoraan Hankoon. Laivan hätälähetintä varten käytetään 110 voltin akkua.



vasta myrskystä huolimatta. Eräskin miehistä ajoi parhansaan hieman ennen pelastusköyden varaan heittäytymistään. Rannalla olijat ottivat meidät sitten ystävällisesti huostaansa, tarjoten kuumaa teetä ja kuivia vaatteita ja niin olimmekin kaikki hengissä selviytyneet mitä uhkaavimmalta näyttäneestä haaksirikosta. Laivamme jäi karille, ja nyttemmin on todettu sen saaneen niin pahoja vaurioita, että se jää hylkyksi.

Lopuksi haluan vielä mainita, että "Delaware" OHAN oli aamulla etsinyt itselleen suojan Man-saaren kupeella. Ensin ei OHAN tietänyt meitä kohdanneesta onnettomuudesta, mutta otin yhteyden ja selostin tilanteen, jonka jälkeen OHAN auttoi minua, välittäen useita sanomia lyhytaaltoititse Hanko Radion kautta suoraan kotimaahan. Saamastani avusta olen OHAN:n virkaveljelle suuresti kiitollinen.

B. Zimmermann.

MUISTELMIA „SOTARADIOSTA“

Radio joutui maassame, johtuen olosuhteista, parina kolmena ensimmäisenä vuotenaan suorittamaan etupäässä "asevelvollisuutta". Koska tämän "sotaradion" toiminta on sinänsä sangen mielenkiintoinen, lienee syytä tällä hetkellä muistella vähän sitäkin.

Maamme radiotoiminta täytti tänä syksynä 18 vuotta, sillä toiminta lienee laskettava alkaneeksi siitä, joskin vain yhteen suuntaan käyneestä liikenteestä, jonka silloinen jääkäri, kipinäsähköttäjä Stenholm (nyk. jääk.ev.ltn. Saarmaa) aloitti Vaasassa Saksasta tuodulla vastaanottimella lokakuussa 1917. Tämän vastaanottimen merkitys lienee vertaansa vailla radiomme historiassa, sillä sen avulla vastaanotettiin monet maamme kohtaloon sen kriittisimpinä hetkinä sangen ratkaisevasti vaikuttaneet Saksan hallituksen jäsenten ja päämajan tiedotukset. Nuo maamme lailiselle hallitukselle tarkoitetut kipinäsanomat lähetettiin Nauenin suuraseman kautta ja toimi vastaanotin erinomaisesti. Vähän myöhemmin toivat jääkärit vielä toisenkin samanlaisen vastaanottimen maahamme ja toimi se sitten koko vapaussodan ajan melkein ainoana oikeiden tietojen välittäjänä pääkaupunkiin jääneille valkoisille, vastaanotin sijoitettiin nim. alunperin Helsinkiin.

Täydellinen kaksisuuntainen radioliikenteemme aloitettiin hl. Arcturuksella sen tuodessa jääkärien pääjoukkoa Vaasaan helmikuussa 1918. Jääkärit saivat Saksasta mukaansa täydellisen radioaseman, jonka pystyttivät laivalle ja oli sillä koko matkan yhteys Libaussa olevan saksalaisen aseman sekä sotalaivojen kanssa. Vaasan valtauksessa joutui sitten ryssienkin asema jääkäri Stenholmin haltuun, joka omakätisesti sen ryssiltä valtasi. Vapaussodan aikana, muistaakseni maaliskuussa, sai Savon rintamakin oman radioasemansa, joka toimi Mikkeliissä. Oliko tämä asema juuri Arcturuksella tullut, ei allekirjoittanut muista, mutta oli miten oli, näiden kahden aseman tärkeyttä vapaussodan aikana ei voida yliarvioida.

Toiminnan kehittämistä jatkettiin sitten vapaussodan aikana, vieläpä sangen määrätietoisesti. Niinpä perustettiin Mikkeliin armeijan "kipinälennätinkoulu", joka aloitti toimintansa huhtikuun alkupäivinä 1918, ollen luonnollisesti ensimmäinen laatuaan maassamme. Tässä koulussa toimivat opettajina jääk.-ltn. Kröger ja jääk.vänr. Väinölä. Oppilaat, joita kaikkiaan oli 21, tulivat melkein poikkeuksetta rintamajoukoista. Innostus oppilaiden keskuudessa oli esimerkillinen. Mikkeliissä rakennettiin rautatievaunuun maamme ensimmäinen liikkuva radioasema, joka lähetettiin Karjalan rintamalle, joten sekin sai oman asemansa.

Kesäkuussa 1918 siirtyi Mikkelin koulu Helsinkiin, johon silloisen jääk.kapt. Stenholmin johdolla oli perustettu uusi koulu. Helsingissä, jossa oli jo noin 70 oppilasta, toimivat opettajina etupäässä saksalaiset upseerit sekä aliupseerit ja kävikin koulutus oikein vanhaan, hyvään saksalaiseen tapaan. Työpäivä oli pitkä ja raskas. Sähkötys- ja vastaanottoharjoituksia, saksalaista sotilasliikennettä sekä tekniikan

luentoja, jotka saksankielisinä olivat useimmille melko vaikeita seurata, pidettiin pitkin päivää. Tavallisia jalkaväen harjoituksia pitkin marsseineen oli niinkään useita tunteja päivässä. Kaiken huippuna oli kuitenkin "sotajuhtina" esiintyminen. Käytettävissämme oli käytännöllisiä harjoituksia varten saksalaisia kenttäasemia, jotka olivat sijoitetut kaksille kärryille ja kun hevosia ei ollut, saimme itse suorittaa juhtienkin tehtävät, vetäen ja työntäen raskaita vankkureita nykyistä Snellmanninkatua ja Liisankatua Kaisaniemen kentälle ja takaisin, jotta pyörät tulta iskivät. Nämä kenttäharjoitukset olivat erittäin rasittavia, sillä suuret antenni- ja vastapainokelat olivat nuorukaisille melko raskaita kapineita käsitellä, eikä niitä purettaessa ja kelottaessa saanut kävellä vaan kaikki piti käydä hymysuin ja juoksujalassa saksalaisella sekunnin täsmällisyydellä ja kävihän se kun parasta yritettiin.

Siirtykäämme nyt ajassa eteenpäin muutamia kuuksia, niin tapaamme radion jälleen sodassa, vieläpä ensi kerran todellisenä rintamaradiona. Aunuksen retken jääkärijohtajat olivat siksi uudenaikaisia sotureita, etteivät lähteneet sotaan ilman radiota. Niinpä sai retkikunta käytettäväkseen kolme vanhaa ryssä-läistä laivastoasemaa, jotka kuitenkin liikkuviksi kenttäasemiksi olivat sangen kömpelöitä. Muuttajakoneita pyöritti kunnioitettavan kokoinen petroolimoottori, jota vetämään tarvittiin oikein parivaljakko ja koko aseman kuljettamiseen kaikkine tarpeineen ainakin Aunuksen teillä, puolisen tusinaa hevosia. Minkäänlaisia kuljetettavia mastoja ei asemilla ollut, joten asemaa pystyttyessä oli ensiksi mentävä metsään etsimään pitkiä, jyrkeviä kuusia mastopuiksi, jotka sitten enemmän tai vähemmän nerokkailla laitteilla pystytettiin tavallisesti jonkin talon pätyä vastaan, josta saatiin yhdelle suunnalle ilmainen tuki. Nämä retkikunnan kolme asemaa jaettiin siten, että Salmin päämaja sai yhden, etelärintama toisen ja pohjoisrintama kolmannen. Eteläisen rintaman asema seurasi etenevien joukkojen mukana suoraan Aunuksen kaupunkiin ja vähältä piti, ettei tämä matka muodostunut aseman ensimmäiseksi ja viimeiseksi ryssien hyökätessä ylivoimaisin joukoin kaupunkiin. Kaupungista käytiin ankaraa kamppailua vuorokauden verran, jonka aikana kaupungin puolustus kävi melko hajanaiseksi. Lienevätkö ryssät haistaneet entisen asemansa hajun vai mikä lie ollut, mutta väkisin ne aikoivat käydä käsiksi moottorin kampiin. Kun toiset kuitenkin lähettivät välillä ryssille "nikkelisanoimia" toisten purkaessa asemaa, joutuipa sitäpaitsi joku sähköttäjistä silloin tällöin oikein konekivääriläkin "naputtelemaan", niin saatiinhan se asema kuitenkin vankkureille ja sitä tietä suoraan Viteleen, johon rintamaesikunta sijoittui. Täälläkään eivät ryssät suoneet asemalle kunnollista työskentelyrauhaa, vaan alkoivat nyt laivastollaan hätyytellä aseman uljaita mastoja aloittaen tavallisesti aamuvarhain kiiwaan tykkitulen Laatokalta noin kilometrin päästä rannasta nopeasti ampuvalla laivastotykistöllään,

VAITIOLOLUPAUS

Ruotsalaisen liikkuvien radioasemien ohjesäännön mukaan, 5 § (3), on myöskin laivanpäällikön radioaseman päällikön ominaisuudessa annettava ja lennätinhallitukseen lähetettävä saman kaavan mukainen valahtoinen vaitiololupaus kuin radiosähköttäjien. Näin on laita myöskin englantilaisissa ja useimpien muidenkin maiden laivoissa, mutta sitävastoin ei suomalaisissa.

Useimmissa suomalaisissa laivoissa lähetetään kuitenkin radioaseman kuukausitilitykset laivanpäällikön välityksellä, jolloin näillä on tilaisuus muun ohella tutustua myös lähetettyjen ja vastaanotettujen radioasemien sisältöön siitä huolimatta, etteivät he ole antaneet minkäänlaista vaitiololupautta. Ovatko arvoisat virkaveljet tulleet kiinnittäneeksi huomiotaan tähän seikkaan? Asialla on joka tapauksessa varsin tärkeä merkitys jo yksistään senvuoksi, että jos päällikkömme antaisivat puheenaolevan valahtoisin vaitiololupauksen, muodostuisi yhteistyö laivanpäällikköiden ja sähköttäjien kesken epäilemättä paljon paremmaksi kuin nykyisin.

Z.

mutta säilyiväthän ne mastot vaikka naapuritaloihin sattuikin.

Pohjoisrintaman aseman vaellus oli samantapaista mastopuiden etsintää, pystyttämistä ja purkamista. Kiirein lähtö tuli sille Prjashasta, josta aikoi tulla samanlainen kuin lähtö Aunuksen kaupungista. Yksityiskohtaisempi selostus asemien toiminnasta on jätettävä toiseen kertaan, mutta tulkoon kuitenkin mainituksi, että ne toimivat kaikki moitteettomasti ja olivat retkellä korvaamattomina yhteysvälineinä eri rintamien ja päämajan välillä, varsinkin kun välimatkat olivat hyvin pitkät, tiet kehnot eikä lennätin- tai puhe- linjohtoja koko Aunuksessa ollut ja olisi niiden rakentaminen ollut ylivoimainen tehtävä retkikunnalle.

Kolmas, erillinen sotaradiotoiminta tapahtui Viennankarjalan Uhtualla 1920. Siellä käytettiin jo pientä saksalaista putkilähetintä, jonka kantosäde oli aikaan nähden ihmeellisen suuri. Tällä lähettimellä oltiin yhteydessä Oulun, Vaasan ja Pasilan kanssa, joissa kaikissa paikoissa oli samanlaiset laitteet. Tämä asema oli sekin vähällä joutua Uhtualle hyökänneiden bolsheviikkien käsiin, mutta saatiin kuitenkin aivan viime hetkessä pelastetuksi ja tuoduksi Suomeen. Tähän retkeen päätyikin toistaiseksi maamme radiopalvelu todellisessa sodassa. Kaikessa vaatimattomuudessaan-kin osoittaa se kuitenkin hyvää yritystä ja pystyi se jo silloin täydellisesti täyttämään sille asetetut vaatimukset, osoittaen samalla, miten tärkeä tekijä radio sodassa on ollut ja tulee vastaisuudessaakin olemaan.

Tahdon vielä huomauttaa, ettei allekirjoittaneella ole ollut tilaisuutta syventyä tarkkoihin numerotietoihin, joten tässä esitetyt ovat vain jo melko hatariksi käyneitä muistikuvia ja pyydän senvuoksi arvoisia lukijoita ymmärtämyksellä suhtautumaan mahdollisiin epätarkkuuksiin.

Lki.

NON-MEMBERS

In accordance with the resolution adopted by the 12th Congress of the I.F.R. regarding non professional radiotelegraphists we are now in a position to communicate the call signals of certain stations operated either by non-professional radiotelegraphists or by radio-telegraphists who are not members of their national Association. It is hoped that this list will be continued in the next Bulletin, and members are urged to keep a copy of the list for reference.

OHAI OHVJ OXAA OXAB OXAH OXBA OXBH OXCA
 OXCB OXCD OXCH OXDB OXEA OXEB OXEC OXFA
 OXFC OXFD OXFE OXFH OXGD OXHC OXIA OXIC
 OXID OXIH OXJA OXJD OXJH OXKA OXKH OXLC
 OXLD OXLH OXMA OXMH OXNB OXND OXNH
 OXOD OXPA OXPC OXPD OXPE OXQA OXQB OXQH
 OXRE OXRH OXSB OXTA OXTB OXTE OXTH OXUC
 OXUE OXUH OXVA OXVB OXWB OXWC OXXA OXZA
 OXZB OXZE OYAA OYAB OYAE OYBC OYCC OYDC
 OYEB OYEC OYFA OYFE OYFT OYGA OYGB OYGC
 OYGE OYHA OYHC OYHE OYIA OYIC OYJL OYKC
 OYLC OYMC OYNA OYND OYOE OYPA OYPB OYQA
 OYQB OYRA OYRC OYRE OYSA OYTA OYTD OYTE
 OYUA OYEC OYVA OYVC OYWC OYXB OYYA OYYB
 OYYC OYZA OZAC OZAE OZBA OZBC OZBE OZDE
 OZEA OZEB OZEC OZEE OZFC OZGD OZGE OZHA
 OZHC OZHD OZID OZIE OZJA OZJC OZJE OZKA
 OZKC OZKE OZKE OZLA OZLE OZMA OZMC OZMD
 OZME OZNC OZNE OZPC OZPD OZQE OZRC OZSA
 OZSB OZSE OZTC OZUA OZUC OZVD OZVE OZWB
 OZWC OZWE OZXA OZYB OZYC OZYE OZZB OZZC
 SDAK SDAT SDCA SDCN SDCT SDDT SDEA SDET
 SDEF SDFE SDGA SDGN SDGT SDHA SDHT SDIA
 SDIT SDJN SDMN SDNA SDPA SDRA SDRN SDTA
 SDTN SDUN SDVA SDVN SDWA SDWN SDXA SDZA
 SDZN SECA SEGN SEGW SEHN SEIA SEIN SEJA
 SEJN SEKN SELN SEOA SEON SEPN SEQN SERN
 SETN SEUA SEVA SEVN SEWA SEWN SEYA SEYA
 SEZA SFAN SFBA SFCN SFEA SFEN SGHN SGIA
 SGIO SGIN SGJA SGJN SGKN SGLN SGON SGPN
 SGQA SGUA SGUN SGXA SGYA SGYN SGZN SHCA
 SHDA SHDN SHEA SHFA SHFN SHGN SHIA SHLA
 SHMI SHMN SHNA SHPA SHQA SHQN SHRN SHUA
 SHVN SHWN SHYA SIBA SIBN SICA SICN SIFN
 SIGA SIGN SIJN SILA SILN SIMA SINT SIOA SIPA
 SIQA SIQN SITN SIUN SIVA SIVN SIWA SIYA SIZA
 SJAN SJBN SJCA SJDA SJEa SJEN SJGN SJHA SJKA
 SJNA SJPA SJRA SJVA SJZA SKCA SKDA SKEA
 SKGA SKHA SKIA SKLA SKPA SKQA SKTA SKWA
 SKZA SLAN SLBA SLCA SLEA SLJA SLKA SLNA
 SLOA SLRA SLWA SLYA SMCA SMFA SMGA SMHA
 SMOA SMPA SMRA SMTN SMVA SMWA SMXA
 ESAG ESAY ESAZ ESOC ESCE ESCH ESCT FDDX
 FBOG FNAW FNCM FNEG FNEP FNEW FNEX FNFX
 FNGB FNGL FNGQ FNHI FNJH FNLB FNLE FNLP
 FNLU FNMA FNMC FNMD FNMC FNMJ FNML
 FNMM FNMN FNMO FNMU FNMY FNMZ FOGG
 FOGJ FOGL FOGS FOGV FOJF FOMN FOMO FOMQ
 FOMR FOMT FOMU FOQM FOQO FOQR FOQS FOQT
 FOUT FOWV FOYP FOZV FOPA FOPB FOPC FOPD
 FOPE FOPF FPBB FNNG KDEW KEPM KERM
 SGWJ KJEA KONM KONS KONT KOPV KUCN
 KUDS KUGN KUGM KUMX KUNC KUNG KURX
 SVAB SVAP SVAQ SVAY SVBP SVBQ SVCD SVCH
 SVCO SVDE SVDO SVFR SVBO SVHD SVHE SVHG
 SVHA SVHQ SVHJ SVJF SVJN SVJU KVIO SVKA
 SVKJ SVKH SVLH SVLI SVLX SVMZ SVMB SVNQ
 SVNU SVOV SVPI SVQH SVQL SVQN SYES SYGL
 WFCR SDEN SFON SFWN SGVA

— UUSIA LAIVOJA. Etelä-Amerikan linja on ostanut englantilaisen "Towerdalen" tuhoutuneen "Navigatorin" tilalle. Laivan kantavuus on 5570 br. reg. tonnia.

Nordenfjeldske Linjen on haaksirikkoutuneen "Esbon" tilalle ostanut latvialaisen "Johannen", 2727 br. reg. tonnia. Laiva ristittänee "Esboksi".

SRAL:n OSASTO RADIOPÄIVILLÄ



Ylläoleva kuva on otettu radiopäivien yhteyteen järjestetyssä näyttelyssä olleesta SRAL:n osastosta. Näyttelyssä oli yksi lähettimestä, 10 watin tehoinen kiteellä ohjattu pikku-lähetin, toiminnassa, joka yleisön keskuudessa herätti mel-

koisen suurta huomiota. Muutenkin tuntui juuri SRAL:n osasto herättävän erikoista huomiota. Tämän saattoi päätellä siitä, että laitteita aina oli joku tarkastamassa ja saattoipa silloin tällöin huomata tungostakin. Paitsi lähettämiä ja vastaanottimia oli myös QSL-kortteja asetettu näytteille, joista erittäinkin DX-kortit tuntuivat herättävän tarkastelijoiden mielenkiintoa. Tämä on ymmärrettävääkin, sillä maallikon näkökulmasta asiaa tarkasteltaessa saattaa tosiaan tuntua ihmeelliseltä ja miksei suorastaan mahdollistamaltakin, että niin pienin laittein on yleensä mahdollistakaan keskustella maapallon toisella puolella sijaitsevan vasta-aseman kanssa. Tässä suhteessa juuri DX-kortit olivat mainiota todistuskappaleina. Puhtaasti mainostuksen kannalta osastomme radiopäivillä oli aivan ensiluokkaisen tärkeä. Monet ja miksei useimmat näyttelyssä käyneet tuskin olivat koskaan nähneet nykyaikaista amatööriasemaa, vaan jäi heidän asiantuntemuksensa vain tietoisuuteen, että sellaisiakin on olemassa. Näyttelynsä avulla SRAL saattoi osoittaa, että amatööritoiminta ei ole yksinomaan radiolaitteilla leikkimistä, vaan hyödyllistä ja opettavaista, paljon aikaa ja työtä sekä suurta innostusta vaativaa joutohetkien askartelua.

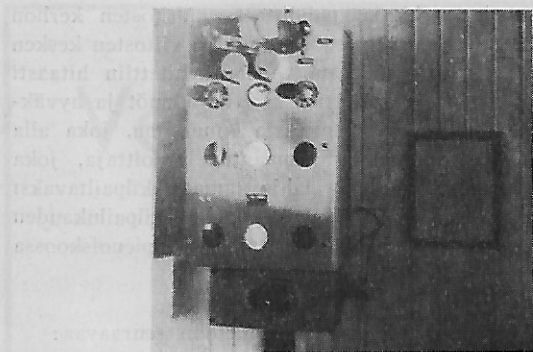
AMERIKKALAISISTA TASASUUNTAUSPUTKISTA

"Rapakon" takaisille tasasuuntausputkille on ominaista sama amatöörien kannalta erittäin miellyttävä seikka kuin muihinkin amerikkalaisiin putkiin nähden, nim. niiden suuri halpuus. Hintojen suhde vastaaviin eurooppalaisiin nähden on suunnilleen sama, minkä jo viime numerossa mainitsin tavallisista vastaanottoputkista.

Amerikkalaisten vastaanottimia varten rakennettujen tasasuuntausputkien lajien määrä on huomattavasti pienempi kuin eurooppalaisten, mikä aiheutunee siitä, että sellaisia pienempiä täysiaaltotasasuuntaajia, missä tasasuunnattu virta on joko 75 ma tai alle sen, ei amerikkalaisista luetteloista löydy kuin yksi, kun sensijaan eurooppalaisissa niitä on useita. Pienimmäksi lähettimessä käyttökelpoiseksi amerikkalaiseksi tasasuuntaajaksi jää näin ollen 80 (hehku 5 v./2 amp., anodi 2×400 v./110 ma), joka on tyhjiöputki, ja vastaa lähinnä eurooppalaisia RGN 2004/Philips 1561. 80:n luettelohinta Sylvania-tehtaan luettelon mukaan on Smk 50:—, ja joidenkin toisten tehtaiden luetteloissa on hinta vielä pienempi. Suurempi täysiaaltotasasuuntaaja, myös tyhjiöputki, on 5z3 (hehku 5 v./3 amp., anodi 2×500 v./250 ma), mikä on loistava pääteasteen tasasuuntaaja, varsinkin kun se — kuten tyhjiöputket yleensä — kestää hyvin melkoista ylijännitettäkin. Olen pitemmän aikaa käyttänyt juuri edellämainittua putkea 2×660 v:n muuntajajännitteellä putken kestäessä sen erinomaisesti. Tasapuolisuuden vuoksi mainittakoon, että samoin olen kuormittanut myös Philips'in

1561:tä, mikä sekin on hyvin kestänyt "tulikokeen". 5z3:a, jonka hinta on (Sylvania) Smk 75:—, vastaavat lähinnä eurooppalaiset RGN 4004/1817. Kun vielä mainitaan Raytheon RK 19 (epäsuora hehku 7,5 v./2,5 amp., anodi 2×1250 v./300 ma) niin siinä ovatkin tavallisimmat täysiaaltotyhjiö-tasasuuntaajat, joita amerikkalaiset käyttävät.

Viime aikoina on alettu yhä enemmän käyttää tyhjiöputkien sijasta elohopeahöyrytättyjä tasasuuntaajia, joiden huomattavin etu on putken pieni sisäinen jännitehäviö, joka riippumattomana kuormitusvaihteluista on aina vakio ja noin 15 v. suuruinen. Haittana taas on huonompi ylijännitekestävyys, ja lisäksi on putkelle vaarallista kytkeä vaihtojännitettä kylmään putkeen, minkä johdosta putken tulee ensin riittävästi lämmitä. 80:tä vastaa elohopeahöyrytättyjen 82 (2,5 v./3,0 amp., anodi 2×500 v./125 ma) ja 5z3:a 83 (5 v./3 amp., anodi 2×500 v./250 ma). Edellisen hinta on (Sylvania) Smk 65:— ja jälkimmäisen Smk 75:—. Olen havainnut, että mikäli ei käytetty vaihtojännite nouse paljon yli puolivälin sallitusta max. jännitteestä, voi anodijännitteen kytkeä hehkun kanssa samanaikaisesti kylmäänkin putkeen ellei putkella kytkemishetkellä ole kuormitusta. Näin olen jo säännöllisesti $1\frac{1}{2}$ vuoden ajan käyttänyt erästä 82:ta 2×275 vaihtojännitteellä. Yrittäessäni erään 83 suhteen samaa 2×550 voltin vaihtojännitteellä tapahtui putkessa läpilyönti, jolloin kaikki sulakkeeni paloivat. Siitä huolimatta ei putki näyttänyt vahingoittuneen tästä vähääkään. 82:n suhteen onnistu-



AUTOMAATTINEN HÄLYTYSLAITE KÄYTÄNNÖSSÄ

Sähköttäjäpiireissä jatkuu vilkas mielipiteidenvaihto itsestoisesta hälytysvastaanottimesta ja sen luotettavuudesta apulaitteena radiopäivystyksessä. Kertaakaan en vielä ole tavannut virkaveljeä, jolla on ollut laivassaan "autoalarmilaitte" ja joka olisi antanut siitä myötämielisen lausunnon, en liioin ole nähnyt siihen suuntaan käypää lausuntoa yhdessäkään radiolehdessä. Radiosähköttäjiä keskuselin, I.F.R., ilmoittaa, ettei se ole vielä tähän mennessä saanut vastuuntuntoiselta taholta lausuntoa, joka takaisi laitteen tehokkuuden. Siksi onkin I.F.R. päättänyt järjestää kansainvälisen kiertokyselyn sen toiminnan y.m. seikkojen selville saamiseksi.

Ennenkuin jatkan juttuani, selostan lyhyesti autoalarmin yleisen toimintaperiaatteen. Laitteessa on neljä pääosaa; vastaanotin, hälytysmerkin valitsijalaitte, herätys- ja kokeilulaitte.

Vastaanotin, joka on kytketty valitsijalaitteeseen, on viritetty 600 metrille niin löysästi, että se toimii aalloilla 585—615 m. Edelleen on vastaanottimessa mittari niiden putkien anodipiirissä, jotka vaikuttavat valitsijaan, jonka tehtävänä on valita muiden merkkien joukosta hälytysmerkki sekä kytkeä herätinlaitte, jonka hälytysmerkki siis panee toimimaan. Herätinlaitteeseen kuuluu joukko soittokelloja, jotka on asennettu eri osiin laivaa, kuten radiosuojaan, navigatio- ja päällikön hytteihin. Kokeilussa laitteiden toimintaa voidaan kellot kytkeä pois virtapiiristä siten, että ainoastaan radiosuojassa oleva kello toimii. Kokeilulaitteena käytetään summeria ja sen avulla voi siis paikallislähetystä käyttäen varmistua siitä onko laite toimintakunnossa.

Nykyisin on jo lukuisia konetyyppejä, mutta toimintaperiaate

on kaikilla sama. Ohimennen voidaan muuten mainita, että on myöskin konstruoitu laitteita, jotka reagoivat SOS-merkille, siis ilman erikoista hälytysmerkkiä, mutta kuulopuheiden mukaan ovat tällaiset laitteet osoittautuneet mitä suurimmassa määrin epäkäytännöllisiksi. — Vanhempaa mallia olevissa hälytyslaitteissa kiintyy huomio niissä oleviin lukuisiin releisiin, useinkin yli 20 kpl., uudemmissa tyypeissä on niitä sensijaan huomattavasti vähemmän, mikä on tietenkin suuri parannus, koska jokainen rele kunnollisesti toimiakseen vaatii huolellista hoitoa ja viritystä.

M/T Josefina Thordeniin on asennettu insinööri-toimisto E. Hellbergin konstruoima hälytyslaite MALT/34, mutta kun allekirjoittanut ei vielä ole hoitanut sitä riittävän kauan, en toistaiseksi halua lausua siitä enkä tätä. Aina kun on ollut tilaisuus, olen käynyt tapaamassa ammattiveljiä, joilla on laivassaan ko. laite ja heidän kanssaan olen keskustellut eri tyypeistä. Tällöin olen tehnyt sen johtopäätöksen, että hoidossani oleva laite toimii aivan yhtä hyvin kuin ulkolaisetkin, mikä todistaa sitä, että MALT/34 ei jää niistä jälkeen.

Yleisen radio-ohjesäännön mukaan tulee hälytyslaitteen toimia myöskin silloin kuin useat asemat työskentelevät ja ilmastohäiriötä esiintyy, mutta se ei kuitenkaan saa reagoida viimeainittujen johdosta. Mitä ensimmäintuon tulee, on vaikeata mennä sanomaan pitääkö se paikkansa, ainoa mitä voidaan sanoa on se, että laite toimii toisten asemien häiriöistä huolimatta annettaessa summerilla hälytysmerkkejä. — Tyhmää taas on määrätä, ettei laite saa hälyttää ilmastohäiriöiden johdosta niin kauan kuin keinoa ei ole keksitty niiden häiriöiden eliminoimiseksi, joita atmosfääriset purkaukset aiheuttavat, sillä qr:n esiintyessä toimii rele pettämättömästi purkausten tahdissa ja niiden laadusta riippuen se joutuu olemaan suljettuna pidemmän tahi lyhyemmän ajan, mistä sitten seuraa väärä hälytys.

Laivassani ei väärää hälytystä satu useammin kuin muualakaan, kerta tai pari viikossa. Miten hauskaa on mennä maakuulle sen epävarman tunteen vallassa, että mahtaa kohan tänä yönä joutua heräämään hälytyskellon kiukuiseen kutsuun, hyppästä sitten kiireenvillikkaa ylös ja huomata lopuksi, että hälytyksen onkin aiheuttanut joku testaja tahi muu satunnainen syy, senhän voi jokainen ymmärtää! Mutta ehkäpä se on oivallinen keino hermojen pitämiseksi vireessä. Väärän hälytyksen aiheuttavat tavallisimmin laivojen lähetinkokeilut, ilmahäiriöt ja rannikkojen läheisyydessä oltaessa yleisradioasemien kantaaltojen induisoivat vaikutukset. Viimemainitut pakoittavat esimerkiksi Euroopan rantojen läheisyydessä kokonaan kytkemään irti laitteen ja samoin on laita pitempiä aikoja Atlannilla, jossa atmosfääriset purkaukset ovat erittäin voimakkaita ja saavat aikaan väärää hälytystä. Länsi-Intian vesillä on qr:n siksi säännöllinen ilmiö, ettei laitetta voi käytännöllisesti katsoen lainkaan pitää kytkettynä. Tämä väärästä hälytyksistä.

Todellisia hälytyksiä ei valitettavasti useinkaan kuule. Sellai-

minen on sitäkin huomattavampaa kun suodattimeni alkaa 4 mikrofaradin kondensaattorilla, mikä elohopeahöyryputkista kyseenollen ei saisi olla ensimmäisenä.

Mikäli on kysymys suuremmista pääteputkista, joille n. 600—800 voltin anodijännitteet eivät enää riitä, täytyy turvautua myös suurempiin tasasuuntausputkiin. Tällöin — paitsi edellä mainittua RK 19:ta — muiden täysiaaltotasasuuntausputkien käyttö tuskin enää tulee kyseeseen. Tosin voi 5 z 3:n käyttöä vielä ajatella kytkemällä useampia putkia ns. siltakytkentään, mutta on se hieman monimutkaista ja hankalaa varsinkin kun sopivia puolialtotasasuuntausputkia kyllä on. Pienin puolialtotasasuuntaajista, mitkä tällöin tulevat kyseeseen, on 81 (hehku 7,5 v./1,25 amp., anodi 700 v./85 ma), jota siis kahta putkea käyttäen täysiaaltotasasuuntaajana voi kuormittaa aina 170 ma asti. 81 on tyhjööputki ja maksaa (Sylvania) Smk 135:—. Mikäli ei vielä tällainenkaan riitä voi käyttää 866:ta (hehku 2,5 v./5 amp., anodi 3000 v./300 ma), jota siis kahta putkea käyttäen voi

kuormittaa aina 600 ma saakka. Täydellä anodijännitteellä antaa 2 kpl 866:ta siis pyöreissä luvuin 2 kW, teho, josta meikäläiset tuskin osaisivat edes uneksiakaan. 866 on elohopeahöyryputki ja vaihtelee sen hinta kovin riippuen tehtaasta. QST:ssä ilmoittavat useat amerikkalaiset liikkeet 866:n hinnaksi 99 senttiä mainitsematta, mistä tehtaasta on kysymys, kun sensijaan ainakin Sylvania-tehtaan tšekäläisen edustajan ilmoituksen mukaan mainitun putken hinta on 4½ dollaria, mistä ei ole toivoa saada alennuksiakaan. Edelläoleva hinta on jo sellainen, että eurooppalaiset taas hyvin kykenevät kilpailemaan, joten näin suuren putken hankkimista ajateltaessa kannattaa ottaa jo selvää niistäkin.

Koska viimeksimainittu putki suuruutensa puolesta jo on sellaista luokkaa, että suurempia ei ainakaan meidän oloissamme tarvita, on enää turhaa mennä pitemmälle. Mainitakoon kuitenkin, että 866:ta saa merkillä 866-A varustettuna 4500 vaihtojännitteen kestäväenä.

OH20F.

VIITOKSET KILPASILLE

Silmäiltäessä viimekuukausien Radio OH:ta herättää kiusallista huomiota Viitosten loistava poissaolo QSO-taulukossa. Koko "kansa" on tietenkin tehnyt saman huomion ja vetänyt siitä omat johtopäätöksensä ts. tosiasian, että Viitokset nukkuvat. Herätys olisi toimitettava ja vieläpä perusteellisesti, sillä eihän kelpaa, että vanha kuuluisa Viitosten piiri ei saa nimeään kuin miinuspuolelle "kakkosten maljan" pistetilastossa.

nen on allekirjoittaneen kohdalle sattunut vain kerran ja sitä tekeekin mieleni pitää jo ennätyksenä, kun ottaa huomioon, että useat sähköttäjät, joilla on vuosikautia jo ollut hälytyslaite, eivät vielä milloinkaan ole kuulleet oikeaa hälytystä. Minun hälytykseni sattui 27/3 kello 19,46, jolloin nähtävästikin GLD oli lähettänyt hälytysmerkin. Laitteeni antoi nimittäin hälytyksen ja kun kytkin vastaanottimen päälle, kuului GLD juuri antavan SOS FOVN:n edestä. Laiva oli ajanut karille Lizardin luona. Olimme silloin Välimerellä, GLD qsa 4, häiriötä ei ollut.

Siirryn nyt asian ytimeen ja koetan vastata usein esitettyyn kysymykseen, onko automaattinen hälytyslaite humpuukia. Tähän vastaan — suurinta huijausta. Teorian mukaan pitäisi laitteen korvata sähköttäjän suorittama päivystys 600 metrillä, mutta käytännössä se on täysin mahdotonta. Ihmiskorva eroittaa heikot merkit häiritsevien voimakkaiden joukosta ja erittelee ne samalla toisistaan niiden äänenkorkeuden perusteella, mutta siihen ei mekaaninen laite pysty. "Epätodellisia hätämerkkejä" ei ko. laite lainkaan huomaa. Hälytysmerkki, joka voimakkaana kohtaa laitteen, pance sen kylläkin toimimaan, mikä tietenkin jo sinänsä merkitsee paljon, mutta kun meriläki vaatii turvallisuussyistä määrätyissä laivoissa koko vuorokauden kestävää radiopäivystystä, josta sitten 8 tuntia suorittaa sähköttäjää ja 16 tuntia mekaaninen laite, joka vähimmäissäkään määrin ei voi korvata sähköttäjää tai radiovahtia vastaanottimen ääressä, niin onhan väärin väittää, että ne vaatimukset, jotka merenkulunturvallisuus asettaa radiolle, tulevat täytetyiksi. Eikä turvallisuuspalvelus rajoitu yksinomaan vain hätämerkkien kuunteluun; on nimittäin huomioitava sen lisäksi myöskin erikoisia varoitusmerkkejä, jääsignaaleja ja muita sellaisia kutsuja, joita käytetään silloin kuin tiedoitus on saatava nopeasti kaikille asianomaisille, jotta tarjolla olevista vaaroista voitaisiin ajoissa välttyä. On selvää, että automaattisen hälytysjärjestelmän ovat ajaneet läpi laivanvarustajat niiden avustamina, joille siitä on taloudellista hyötyä. Kaunopuheisesti kylläkin selitetään lisäksi, että järjestelmä tarkoittaa yksinomaan merenkulun turvaamista, mutta siitä, että radiopalvelus on tämän kautta tullut aivan mitättömässä määrin tehokkaammaksi, ei puhuta mitään.

Syyllisinä siihen, että "automatisointi" on niin vähäisessä määrin täyttänyt siihen kiinnitettyjä toiveita, ovat osaltaan myös sähköttäjät. Sattuu näet hyvin harvoin, että sähköttäjää, joka on saanut määräyksen lähettää SOS-merkin, antaa ennen sitä hälytysmerkin. Tämä on kuitenkin puolustettavissa, sillä ensiksikin ei hälytysmerkin lähettäminen ole ohjesäännön mukaan pakollinen ja toiseksi menee sen lähetykseen yksi minuutti, jonka jälkeen on pidettävä kahden minuutin tauko ennenkuin varsinainen hätämerkki lähetetään. SOS:n lähetysmääräyshän annetaan useinkin vasta aivan viime tingassa ja kolmen minuutin myöhästymisen lähetyksessä voi vaarantaa kaikki mahdollisuudet avunsaantiin.

On luonnollista, että automaattista hälytyslaitetta, kuten muitakin radiosähköttäjäämmattiin tunkeutuvia, katsotaan ammattisähköttäjien taholta kieroiksi, mutta "radiosähköttäjän korvaajana" on siihen joka tapauksessa säälintuntein suhtauduttava. Kaikeksi onneksi se ei kuitenkaan voi muiden ammattiin tunkeutuvien tavoin (perämies & jungmansähköttäjät) täyttää eetteriä kehnolla liikenteellä. Myöskään ei sitä voida, niinkuin eräs kirjoittaja mainitsee ruotsalaisessa aikakauslehdessä "Radiotelegrafisten", meriläkiä nurinkurisesti tulkitsemalla pakottaa hakkaamaan ruostetta ja puhdistamaan messinkii. Viimemainittu ei nyt sentään koske suomalaisia sähköttäjiä, mutta valitettavaa kylläkin, useita ulkolaisia virkaveljiämme.

G. Moliis.

Edellämainittuja seikkoja pohdittaessa Viitosten kerhon kokouksissa heräsi ajatus järjestää kaikkien viitosten kesken mahtava kilpailu paremmuudesta. Asiaa kehitettiin hitaasti mutta perusteellisesti, valmistettiin kilpailusäännöt ja hyväksyttiin ne "kolmannessa lukemisessa" muotoon, joka alla näkyy. Ja kaiken kukkuraksi ilmaantui lahjoittaja, joka lupautui (huom! sitoumuksella) lahjoittamaan kilpailtavaksi komean pokaalin kiertopalkinnoksi ja joka kilpailukauden voittajalle sen lisäksi samanlaisen pokaalin pienoisloosissa asiallisine omistuskäiverruksineen.

Kilpailujen järjestelypuolesta mainittakoon seuraavaa:

1. Kilpailuun saavat osallistua kaikki SRAL:n lupatodistuksen omaavat Viitokset.
2. Kilpailu alkaa tammikuun 1 p:nä 1936 klo 00,00.
3. Kilpailuperiodi kestää aina seuraavan vuoden loppuun.
4. Kilpailun kulku selostetaan jatkuvasti Radio OH:ssa, jota varten pyydetään osaanottajia lähettämään tuloksensa kuukausittain osoitteella "Viitosten Kerho" Viipuri.
5. Tulositiloituksessa tulee olla mainittuna: asema, jonka kanssa on työskennellyt, teho, yhteyden päivämäärä ja aika sekä alue.
6. Kilpailun lopullinen tulos julaistaan vuosittain tammikuun kuluessa kirjeellisesti osanottajille sekä Radio OH:ssa.
7. Kiertopalkinnon saa omakseen se asema, joka sen on kolmasti voittanut.

Nyt Viitokset, "rukit" kuntoon ja voimia koettelemaan.

Viitosten Kerhon yhteiskilpailujen pistelaskutaulukko.

28 mc. Kaikista 4 pistettä.

14 ja 7 cm. Eurooppa ja ZB 1 piste.

AR, CT 2—3, CN 8, ET, F 4, FTY, F 8 M, FM 8, ST, SV, TA, TF, VE 1—3, 9, W 1—3, 8, 9, VO 2, YA, YI ja ZC = 2 pistettä.

AC, AL, EP, EQ, HS, HZ, J, KA, MX, PK, PY, VR, VS 6—7, XT—XV, ZD, VS 8, FF 8, VQ 1—8, VK 2—7, CE, CM, CP, CR, CX, FB 8, F 3, = Tahiti ja Martinique, HC, HH, HI, HJ, HK, HL, HP, HR, K, LU, NY, OA, OB, OM, PJ, PZ, TG, TI, V 8, VE 4—5, VO, VP 1—9 (ei VP 3), VS 1—3, X, YJ, YN, YS, YV, ZE 1, ZK, ZL, ZM, ZP, ZS, ZT, ZU, W 4—7, FI = 4 pistettä.

3,5 mc. Eurooppa 1 piste. DX:stä kuten 7 ja 14 mc:lla + 2 pistettä. Esim. 3,5 mc yhteys AR 8 XX = 4 + 2 pistettä. AC 4 XX = 3 N: o 2 pistettä ja CE 1 XX 4 + 2 pistettä.

Yhteyksiä oman piiriin kanssa ei oteta huomioon.

Lopullinen puhdas pistemäärä kerrotaan $\sqrt[3]{}$ prefixiluvulla ja tähän lisätään hyvityksenä 300 pistettä kolmella alueella työskentelystä, 500 pistettä neljällä alueella työskentelystä. Tehon ollessa alle 10 W, hyvitetään 25 %:lla. Tehon ollessa alle 25 W, hyvitetään 15 %. Edellämainitut hyvitykset koskevat lopullista pistemäärää.

Verkkomuuntajia ja kuristimia

Lähettimeihin,
vastaanottimiin,
vahvistimiin y.m.s.

Valmistaa edullisimmin:

METALLI-RADIO OY

(Ent. Radiotehdas Oy. Helo)

Pyytäkää tarjouksia!

Helsinki - Kaikukatu 3 - Puhelin 73 726

SANOMALAHETYS SEKIN

Viime maaliskuun 29 p:nä klo 15,05 GTM kutsui FUK laivaa KDNE, ilmoittaen sanoman. Laiva vastasi välittömästi kutsuun, jolloin asemien väliä oli noin 150 mpk ja vaikka ennen kello 16 GMT ei 600:lla ollut ollenkaan häiriöitä, kesti kuitenkin aina kello 16,20 ennenkuin sanoma oli perillä laivassa. On vahinko, että tapausta selostaessa täytyy itse sanoman sisältö jättää pois, sillä täten jää selostuksesta myös pois kuvaavimmat kohdat.

No niin, KDNE antoi FUK:lle K, jolloin viimeainittu alkoi antaa sanomaansa. KDNE parka, ajattelin, jos sinun täytyy selviytyä noin tökeröstä lähetystyylistä ja saada sanoma oikein vastaan, olet ansainnut diplomin. Mutta eihän hän siihen tietenkään pystynyt, vaan hänen oli pakko pyytää FUK:ta toistamaan kaikki. Nyt nosti FUK nopeuden noin 120 kirj. minutissa, jolloin tartuin kynääni ja koetin saada jotain paperille, mutta en saanut sanan näköistäkään. Klo 15,16 keskeytti KDNE lyhennyksellä QRT SP ja kahden minutin kuluttua alkoi FUK uudelleen. Kun FUK oli lakannut, oli KDNE hiljaa jonkun aikaa kunnes FUK pyysi kuittia. Silloin vastasi KDNE "That is no morse, QRS QSZ". FUK tekikin sen ja alensi nopeutensa noin 60 kirjaimeseen, mutta se ei yhtään auttanut asiaa, sillä kirjaimet olivat yhäkin mahdotomia lukea. Kun hän oli taas päässyt sanoman loppuun, kutsui KDNE KDAR:ia kysyen, oliko hän saanut sanoman loppuun. "Not a word" oli vastaus, minkä jälkeen KDNE lausui muutamin karvain sanoin mielipiteensä FUK:lle hänen lähetystaidostaan, lisäten lopuksi "get an other operator". Olin aivan näkeyvinäni miehen FUK:ssa ja miten hän pyyhki hikeä otsaltaan, kirosi kaikki jenkit ja tarttui jälleen kouristuksentapaisesti lähetysavaimen. Pitkälle hän ei kuitenkaan ehtinyt ennenkuin KDNE taas

keskeytti sanoilla "get an other operator". FUK koetti jälleen kutsua, mutta vastaus oli aina sama ja lopuksi ei KDNE enään ollenkaan vastannut, vaan otti yhteyden KDAR'in kanssa, jolle hän mm. sanoi, että hän oli purjehtinut aina vuodesta 1921 saakka, mutta ei vielä koskaan aikaisemmin ollut kuullut kehnoppaa. Noin 10 minutin kuluttua kutsui FUK laivaa kohtalaisen selvin kirjaimin, KDNE antoi K ja nyt tuli sanoma suhteellisen luetavana aina sanoman puoliväliin saakka, mutta loppu oli täydellistä sekasoppaa. Muutamien toistojen jälkeen tuli sanoman loppupuolikin sentään selväksi, mutta nyt alkoi sanaluvun selvittely, CK oli näet 2 sanaa suurempi kuin sanomassa oli sanoja. KDNE antoi QTB, muttei päässyt loppuun ennenkuin FUK keskeytti, alkoi antaa alusta jolloin KDNE taas vuorostaan keskeytti ja koko selvitys meni täysin sekaisin. KDNE turvautui jälleen siihen, ettei vastannut FUK'n kutsuihin, vaan vertaili omaansa KDAR'in vastaanottoon. Jonkin ajan kuluttua otti hän kuitenkin FUK:n jälleen "armoilleen", mutta sanoman kuittausta en kuullut kello 16,20 mennessä, jolloin häiriöt alkoivat ja menetin herrat kuulopiiristäni.

Mitään "sens moralia" ei tässä historiassa kylläkään ole, vaan olen kertonut sen vain osoittaakseni miten hermostuneisuus tekee keskinkertaisen sähköttäjän — tässä tapauksessa nyt ei voi kutsua FUK'n kipinää edes keskinkertaiseksi, sillä kuten sanottu oli hänen käsialansa alusta alkaen mahdotonta, mutta muutoin on FUK sinänsä keskinkertainen asema — aivan kykenemättömäksi suoriutumaan liikenteestä. Myötätuntoni ei kuitenkaan ollut koko aikaa KDNE'n puolella, sillä hän osoitti turhaa ylimielisyyttä ja tarpeettomasti hermostutti KUK:ta lyömällä huutomerkin tahi "HI" joka kerta kun viimeainittu antoi väärin.

"H E J E".

RADIOSÄHKÖTTÄJIEN KANSAINVÄLINEN YHTEISTOIMINTA

Koska radiotoimi liittyy kiinteästi merenkulkuun, on se laadultaan ehkä enemmän kansainvälistä kuin mikään muu toimiala. Valtioiden rajojen kykenemättä radioaaltoja pysähdyttämään, liikkuvat ne maasta toiseen ja laivasta mantereelle, laivan tahi rannikkoaseman kansallisuudesta lainkaan välittämättä. Sentähden huomattiinkin jo heti radion ensimmäisenä kehityskautena, että ennenkuin tätä uuden ajan tiedotus- ja turvallisuusvälinettä voitiin käyttää hyväksi eri kansallisuutta olevien laivojen ja rannikkoasemien välisissä yhteyksissä, oli sen käyttö järjestettävä varsin yksityiskohtaisilla ja pitkällemenevillä kansainvälisillä säännöksillä. Ensimmäisen kerran sovittiin radion hyväksikäyttöä koskevista määräyksistä Berlinin radiokonferenssissa v. 1906. Nämä määräykset olivat voimassa vuoteen 1912, jolloin Lontoossa lopullisesti laadittiin valtioita sitova kansainvälinen radiolennätinsopimus ohjesääntöineen. Sekä Berlinin että Lontoon konferensseissa oli osanottajina yksinomaan eri valtioiden viralliset edustajat.

Maailmansota, joka aikaansai valtavan kehityksen radiotekniikassa, esti pitkiksi ajoiksi radiota koskevien säännösten tarkistamisen ja uusinnan. Vasta v. 1927 kokoontuivat valtiot Washingtonissa kansainväliseen radiolennätinkonferenssiin. Tämä konferenssi poikkesi edeltäjistään paitsi siinä, että sen tekemät päätökset muodostuivat kehittyneen radiotekniikan aiheuttamina laajakantoisiksi, erikoisestikin sentähden, että silloin oli radiosähkötäjillä kansainvälisen elimensä, I.F.R:n lähettämän edustajan kautta tilaisuus osallistua konferenssiin.

Radiosähkötäjien mukaanpääsy oli monivuotisen kansainvälisen yhteistoiminnan tulos.

Ensimmäiset kansalliset radiosähkötäjäliitot, jotka pyrkivät toistensa kanssa vuorovaikutukseen, olivat englantilainen, hollantilainen ja tanskalainen. Nämä asettuivat jo v. 1918 keskenään kirjeenvaihtoon. Englantilaisen liiton toimiessa kokoonkutsujana pitivät Englannin, Hollannin, Belgian, Italian ja Tanskan liittojen edustajat v. 1922 Brysselissä kokouksen, jonka tuloksena oli kansainvälisen keskuselimen "International Federation of Radiotelegraphists" — I.F.R. — perustaminen. Keskusliittoon liittyneiden jäsenliittojen luku on sitten vuosi vuodelta lisääntynyt ja on niitä nykyisin kaikkiaan 16. Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y. liittyi I.F.R:ään v. 1927, lähettäen silloin edustajansa Rotterdamissa pidettyyn vuo-

sikokokoukseen. Myöhemmin liitto on ollut edustettuna Köpenhaminassa ja Lontoossa pidetyissä vuosikokouksissa, mutta useimmin ei liitto ole taloudellisista syistä ollut henkilökohtaisen edustajansa kautta läsnä kokouksissa, vaan on sen sijaan antanut valtakirjan tanskalaiselle J. Madsenille.

Kun I.F.R. perustettiin, valittiin sen ensimmäiseksi sihteeriksi englantilainen H. Robinson, mutta jo varsin pian kävi ilmi, että työ kävi hänelle ylivoimaiseksi, jonka vuoksi v. 1924 Parisissa pidetyssä vuosikokouksessa tanskalaisen liiton sihteeri, J. Madsen, valittiin keskusliiton puheenjohtajaksi, velvollisuudella avustaa sihteerin tehtävissä. Valitsemisestaan saakka on J. Madsen pysynyt I.F.R:n puheenjohtajana, toimittaen samalla myös keskusliiton kuukausijulkaisua.

V. 1926 sai I.F.R. uuden sihteerin, englantilaisen T. J. O'Donnellin, joka yhä edelleenkin on samassa tehtävässä ja on ansiokkaasti edustanut maailman radiosähkötäjiä sekä Washingtonin että Madridin radiolennätinkonferensseissa.

Senjälkeen kun kansainvälinen lainsäädäntö yhä enemmän ja enemmän näyttää siirtyvän kansainliiton tahi sen alaisten elinten tehtäväksi, on myöskin kansallisten ammatti- ym. ryhmien ollut pakko pyrkiä toistensa kanssa läheisempään yhteistoimintaan, saavuttaakseen tätä tietä tarpeellista vaikutusvaltaa niitä kansainvälisiä sopimusehdotuksia käsiteltäessä, jotka aika-ajoittain joutuvat kansainliiton aloitteesta pidettävien suurten konferenssien käsiteltäväksi ja joiden tuloksena on, että valtiot sitten allekirjoittavat asianomaiset sopimukset. Tätä siimälläpitäen ryhtyivät merenkulkumaiden kauppalaivojen päällystöön kuuluvat yhteistoimintaan ja perustivat v. 1925 keskuselimen "International Mercantile Marine Officers Association", lyhyesti A.I.O.M., jonka keskuspaikka on Antwerpen. Kun I.F.R. on jäsenenä A.I.O.M:ssä, avautuu radiosähkötäjille siis mahdollisuus saada äänensä kuuluviin myös niissä kansainliiton alaisissa elimissä, joihin A.I.O.M. on kutsuttu asiantuntijaksi, kuten mm. "Joint Maritime Commiteessa", joka antaa lausuntonsa kaikista merenkulkua koskevista sopimusehdotuksista, ennenkuin ne joutuvat kansainvälisten konferenssien käsiteltäviksi.

Paitsi nimenomaan mahdollisuuksien avaajana päästä vaikuttamaan radio- ym. konferensseihin, on I.F.R:llä kuitenkin lisäksi toinen tärkeä tehtävä kansallisten radiosähkötäjäliittojen keskuselimenä. Eri-

Rantavierailu Inglesidessa, Texassissa.

Lastatessamme ensimmäisen kerran Inglesidessa, Tex., herätti paikkakunta meissä hämmästyystä hävypätyisyydellään, sillä siinä suhteessa se voitti kaiken sen mihin olimme tottuneet muissa pienissä öljysatamissa. Kuljimme ylös pitkin vähäistä jokea, joka johti Meksikonlahdesta Corpus Christiin, rannoilla oli siellä ja täällä öljysäiliöitä ja pieniä laitureita sekä joitakin vartiopaikkoja, mutta muutoin oli seutu asumaton.

Erään pienen laituripahasen kupeeseen kiinnitimme laivamme, öljyputket kytkettiin, tulli ja lääkäri tulivat laivaan samoin kuin myös asiamiehemme tuoden postia ja rahaa. Rahaa ei kuitenkaan olisi luultu tarvittavan tällaisessa hyljättyssä paikassa, jossa ihmisasuntoa ei ollut näkyvissä millään puolella. — Mutta silti oli paikkakunnalla oma viehätysensä. Korkeat kaktus ja auringonkukkatiheiköt ulottuivat aina "satama-alueelle" saakka, rantaa peitti runsas kerros kaikenlaatuista näkinkienä ja kuoria ja niinpä muistuttivatkin hyttimme laivamme lähtiessä pikemminkin luonnon-tieteellisen museon huoneita kuin laivanhyttejä. Meitä varoitettiin tunkeutumasta tiheikköihin, sillä siellä kuulemma vilisi kalkkarokäärmeitä ja muita epämiellyttäviä eläimiä. Varoituksista oli luonnollisestikin seurauksena, että koko miehistö metsästi ankarasti viidakoissa, mutta tapaamatta onneksi kertaakaan enempää käärmeitä kuin muitakaan myrkkyyliöitä.

Sanoin että paikkakunta oli asumaton. Se oli kuitenkin erehdys, sillä viidakkometsän keskeltä löysimme pienen farmin ja sieltä auton, joka heti takavarikoitiin. On ehkeä muita autoja kohtaan loukkaavaa kutsua löytämäämme veijettä autoksi, mutta koska sillä sentään oli neljä pyörää allaan ja moottorikin saatiin suostutteluilla, ankaralla veivaamisella ja parin dollarin lahjoituksella omistajalle käyntiin, sallittakoon sen pitää nimensä. Viiden miehen voimalla, allekirjoittanut ratissa, otettiin suunta laivaamme, jossa sitten väliaikaisesti korjasimme sähkömiehemme hankkimalla rautalangalla rikkonaiset likasuojukset, ovet, moottorisuojuksen sekä paljon muuta, jonka jälkeen paistattelimme itseämme toisten kateellisissa katseissa. Autopahasemmehan merkitsi jokatapauksessa välinettä, joka siirtäisi meidät asuville seuduille.

koisen kuukausijulkaisunsa avulla välittää näet I.F.R. jäsenliittoilleen tietoja radiosähköttäjien oloista eri maissa ja luonnollista on, että nämä tiedot ovat kun-kin jäsenliiton johdolle samoin kuin myös jokaiselle yksityiselle jäsenellekin erittäin tärkeitä. Moraalista tukea, jonka tietoisuus I.F.R:n olemassaolosta suo jäsenilleen, ei myöskään ole väheksyttävä. Taloudellisesti ei keskusliitto kylläkään avusta enempää jäsenliittoja kuin niiden yksityisiä jäseniäkään, mutta sen sijaan tarjoaa se kaikkea mahdollista apua siellä missä sellaista kulloinkin tarvitaan.

Se seikka, että kaikkien tärkeimpien merenkulku- maiden kansalliset radiosähköttäjäliitot ovat jo liittyneet jäseniksi I.F.R:ään, todistaa paremmin kuin mikään muu, miten suuren merkityksen radiosähköttäjät kautta maapallon antavat I.F.R:lle ja sen toiminnalle yhteisten etujensa ja pyrintöjensä valvojana.

M.

Lähdimme sitten kohti kaupunkia, jonka piti olla noin 15 km päässä satamasta. Vieläkin ihmettyttää kuinka ylipää-tänsä ollenkaan pääsisimme perille. Joukko pikkuteitä viidakossa, niiden keho kunto sekä hengenahdistusta poteva moottorimme tekivät parhaansa eksyttääkseen meidät. Mutta styyri peilasi, chiefi kiroili, kaksi miestä työnsi välillä takaa-päin ja minä omastapuolestani pitelin pahoin moottoria ja niin sitä vain lopuksi tultiin perille. Havaitsimme että kaup-pungin muodostivat eräs tavaratalo ja eräs "drug-store" — amerikkalaisten kemikaalikauppa, josta voi ostaa kaikkea, alkaen postimerkeistä aina lapsenvaunuihin saakka — pari kapakkaa, joitakin asuintaloja sekä neekerimajoja, muutapa ei sitten ollutkaan mainitsemisen arvoista. Kaupungin läpi johti hieno asfaltoitu tie, joka vei Corpus Cristiin, mikä on oikea kaupunki pilvenpiirtäjiineen ja muine niine asiaan-kuuluvine laitteineen, jotka ovat ominaisia amerikkalaisille kaupungeille. Sinne oli meidän määrä jatkaa, mutta kävi-kin ilmi, että chieffimme suhtautui niin epäluuloisesti "Lin-colnime" —, että päätimme lopuksi heittää lantia asiasta. Chieffimme hoiti jutun, kruunu häviää, ja jos klaava voit-taa, jäämme tänne, sanoi hän. OK. Klaava voitti ja niin-muodoin jäämme paikallamme ja vasta kotimatalla pää-simme vähin erin selville siitä, että olimme joutuneet häpeäl-lisesti petetyiksi. Mutta kun kerran on niin, että se ei ole narri, joka pettää, vaan se joka antaa itsensä pettää, oli paras tyytyä kohtaloonsa.

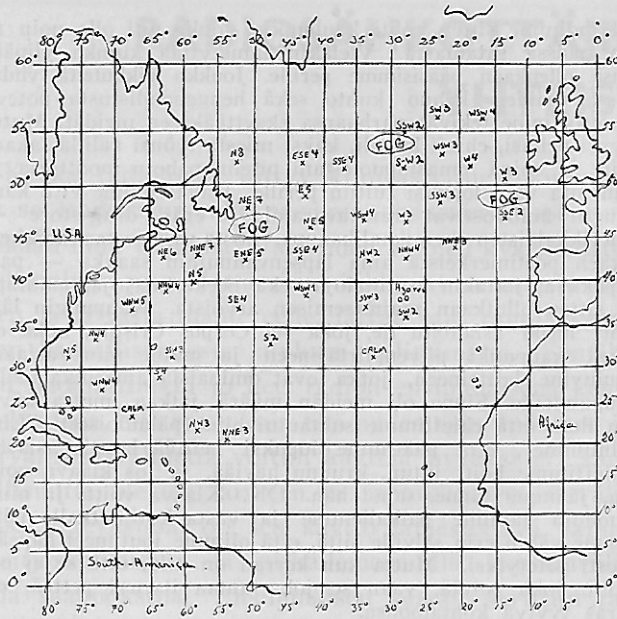
Tutustuimme tavarataloon sekä drug-storeen ja rahoil-lamme oli menekkiä. Sen jälkeen kunnioitimme kapakoita vierailullamme, mutta kun Texasilla oli vielä siihen aikaan vain tarjottavana olutta, joka maistui etupäässä hiivavedelle, täytyi vähitellen ruveta ajattelemaan paluumatkaa. Istuu-duimme jälleen kärryihimme, joka ohimennen mainiten oli vain tavallinen pakettivaunu, mutta silloin havaitsimmekin, että sähkömiehemme olikin poissa. Odottelimme hetkisen, mutta kun häntä ei kuulunut, painoimme signaalitorvea, anteeksi, signaalitorvea sattumalta vieressämme olevassa autossa, sillä meillä ei sellaista koruesinettä ollut. Vihdoinkin ilmestyi karkurimme näköpiiriin, heilutellen ylpeästi hain-leukaa, jonka hän oli ostanut jostakin neekerimökistä. Tie-tenkin oli seurauksena se, että kotimatka tuli lykättyksi ja retkikuntamme lähti metsästämään harvinaisuusesineitä. Tulos oli kuitenkin verrattain laihä; rikkonainen kilpikonnankuori sekä eräs nahka, jonka sanottiin olevan lähtöisin kalkkaro-käärmeestä ja jonka hinta oli tingittävä 5 dollarista 50 sentiin.

Paluumatka oli samanlainen kuin menomatkakin, sillä eroi-tuksella vain, että se vaati huomattavasti pitemmän ajan, sillä kaksi kumirengastamme suvaitsi matkanvarrella puh-jeta ja kun vararenkaat samoin kuin myös työkalut loisti-vat poissaolollaan, ei auttanut muu kuin ajaa vanteilla. Noin kilometrin päässä farmilta huokasi sitten moottorimme syvään muutamia kertoja ja kieltäytyi sitten lopullisesti toi-mimasta. Perusteellisen tarkastelun jälkeen tulimme yksi-mielisiksi siitä, että bensiini oli loppunut ja niinpä sitten jätimme kärryimme paikalleen.

Hienokseltaan katumapäällä tilitimme lopuksi farmarille kahdesta rikkiajetusta renkaasta, mutta ukko ei näyttänyt asiasta paljoakaan välittävän ja kun sitten kolehtina kerä-simme hänelle vielä ylimääräiset kaksi dollaria, tuli hän niin loistavalle tuulelle, että tarjosi kullekin ryypyn "moonshi-nea", amerikkalaisten kotiteollisuuden tuote, mutta hyi pahus mille se maistui, meidän suomalainen pontikkamme on val-lan nektaria sen rinnalla.

Niinpä oli sitten sekin Inglesidenvierailu tehty. Seuraavana aamuna, tuskin 20 tuntisen satamasaalon jälkeen olimme taas valmiit alkamaan matkamme Eurooppaan. Myöhemmin olen useitakin kertoja käynyt Inglesidessa ja paikkakunta alkaa vähitellen käydä tutunomaiseksi. Siellä on kaikki muutoin ennallaan paitsi että farmari on hankkinut itselleen uuden auton. Lisäksi on hän vaihtanut moonshinepullonsa amerikkalaiseen whiskyyn, mikä suuressa määrin muistuttaa edellämainittua ja niinollen on virkistysjuomana täysin kel-paamatonta.

G. Moliis.



POHJOIS-ATLANTIN WX

Kirj. G. MOLIIS.

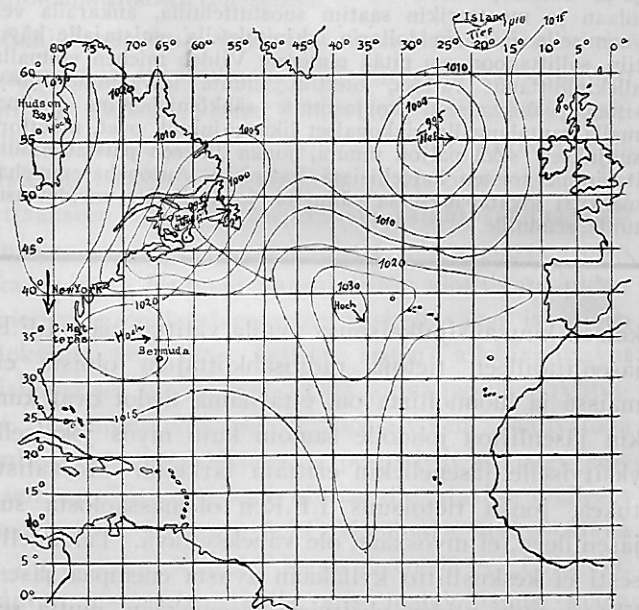
Kuten tunnettua ei Pohjois-Atlantia varten anneta sääennustusta, vaan on siellä tyydyttävä eri asemien lähettämiin ilmanpaineetietoihin sekä laivoista lähtöisin oleviin ilmoituksiin, ns. shipsreports. Jos kirjoittaa nämä tiedot yksinomaan luettelon muotoon, saa siten melko epätäydellisen selostuksen säätilanteesta. Tämänvuoksi olenkin jo pitemmän aikaa tehnyt siten, että olen merkinnyt säätiedot karttaluonnokselle ja kun laivani päällystö on niihin ollut tyytyväinen, selostan tässä menetelmää toivossa, että siitä olisi hyötyä Pohjois-Atlantia kulkeville virkaveljilleni.

DAN antaa "oceanwetterinsä" kello 11,10—11,40 GMT kesäaikaan 24 metrillä (aivan SAG:n alapuolella) ja talvella 26,4 metrillä. Jostakin tarkoitukseen soveltuvasta kartasta otetaan joukko jäljennöksiä. Tällaiselle jäljennökselle piirretään sitten isobarit saksalaisen säätiedoituksen mukaan, kuten oheisesta esimerkistä selviää. Näin saadaan selvä kuva ilmanpaineesta Pohjois-Atlantilla. Saksalaisen sääraportin suhteen on huomattava, että latitudi ja longitudi annetaan viisinumeroisena ryhmänä, esim. 46235, josta 2 ensimmäistä, siis 46 tarkoittaa latitudia, 2 seuraavaa, 23 longitudia, viimeinen numero — esimerkissämme 5 — on edellisten tunnusnumero eli neljän edellisen numeron summa, siis $4 + 6 + 2 + 3 = 15$, tunnusnumero siis 5, jonka avulla voidaan tarkistaa ovatko numerot oikein vastaanotetut.

Tärkeämpiä kuin tiedot "Hoch und Tief" ovat kuitenkin ilmoitukset tuulisuuhteista, jotka ovat lähtöisin niiltä lukuisilta laiva-asemilta, jotka antavat "ships-reports" Atlantilta. Samalle karttaluonnokselle, johon on piirretty isobarit, merkitään ristillä laivan positio ja ristin yläpuolelle tuulen suunta ja voimakkuus. Jos pelkää kartan käyvän liian sotkuiseksi, voi "ships-reportit" merkitä toiselle karttalehdelle; niitähän voi

kädenkäänteessä valmistaa kymmenittäin, joten ei paljonkaan asiaan vaikuta, jos niitä meneekin 2 kappaletta säätietoa kohten. Toinen oheinen kuva osoittaa, miltä puheenaoleva karttaluonnos tietoisena näyttää. Mainitsen tässä lopuksi muutamia asemia, jotka ko. tiedoituksia antavat.

"Ozeanwetterinsä" yhteydessä antaa DAN kello 11,10—11,40 GMT myös "shipsreports", jotka on saatu noin 30 laivalta eripuolilta Atlantia. Mutta valtameri on laaja ja kuta useampia laivatiedoituksia on käytettävissä, sitä selvemmän kuvan saa myös sääsuhteista ja siksi otamme lisäksi esim. GFA:n kautta kello 10,10 & 20,55 GMT 35 metrillä ja FLE:n kautta kello 13,25—14,45 GMT 32,5 metrillä tulevat. Kaikki tiedoitukset tulevat Köpenhaminan codella. Eniten kiinnostavat luonnollisestikin tuulisuuhteet oman laivan ympäristössä ja niistä saa tiedot noin 500 mpk säteellä siten, että kopioi ne cq—wx:ät, jotka laivat antavat 600 metrillä alkaen kello 12,00 GMT sekä 705 metrillä "local noon time". Englantilaiset antavat enimmäkseen 600:lla ja amerikkalaiset 705 metrillä. Sinä aikana kun jäävartio NIDK on ulkona, saa koko joukon WX:ia kuuntelemalla sen saamia raportteja. Paljon säätietoja saa myöskin kopioimalla CTH:lle meneviä, silloin kun sattuu olemaan niillä vesillä.



Hoch 1030 mb. lat. 38°N Long. 38°W. wandertostsüdostwärts. Keil 1020 mb bis 38°N 12°W. Keil 1020 mb. bis 6°N 35°W. Flacher-Keil 1010 mb bis 52°N 43°W abflachend. Hochrücken über 1015 mb zwischen 41°N 55°W und 28°N 60°W zum Hoch 1020 mb Bermuda — 28°N 72°W Kap Hatteras, das ostwärts wandert. Hoch 1030 mb Hudson, Keil 1020 mb bis westlich New York stösst südwärts vor. Tief 995 mb 55°N 26°W zieht sehr langsam ostwärts. Teiltief 110 mb Island. Tief 995 mb Lorengzolf wandert, zunächst auffüllend, ostnordostwärts. Warmfrontausläufer 45°N 56°W 42°N 47°W 1020 mb schwenkt nordostwärts. Kaltfrontausläufer 44°N 58°W 40°N 63°W 1017 mb. schwenkt ostwärts.

SERVICIÄ MATKAN VARRELTA

Eräs "Suomen" Englanninmatka on päättymäisillään. Myrskyinen matka kaiken lisäksi.

Saimme purjehtia Pohjanmeren puoliväliin jotakuinkin rauhassa. Sitten rupesi puhaltamaan syksyiselle vuodenajalle niin ominainen lounaistuuli. Ehdittyämme abt 100 mailin etäisyydelle länteen Humberista, oli tuuli kehittynyt "galeksi". Laivamme on lujassa massalastissa, josta johtui, että se keikahteli raskaasti vasta-aallokossa. Qti hupeni olemattomiin. Parin vuorokauden aikana etenimme vain muutamia kymmeniä mailoja. Tällä hetkellä, lokakuun kymmenentenä päivänä at 1700 gmt, olemme abt 70 NE fm Sunk. Tuulee vieläkin reippaasti.

On tavallaan mielenkiintoista seuraila joskus, noin niinkuin puolihuvikseen, wx:n "luonteita". Ne voivat puhella silloin tällöin pehmoisiakin. Ja tämän joutuu havaitsemaan muuallakin kuin kotimaassa. (Hm.) — Kuten esimerkiksi viime vuorokausien aikana täällä, englantilaisten raporttien piirissä. "Eastern area" oli rauhoittumassa — decreasing — raportin mukaan, mutta niin ei asianlaita kuitenkaan ollut. Tuuli sen kuin kerkesi. Repliikin lopussa oleva "out-look" kumosi jokseenkin täydelleen varsinaisen tiedoituksen. Koko sääennustus on ollut mahdollisuuksien varassa.

On ymmärrettävääkin, että sellainen homma kuin säitten ennusteleminen, on epäkiitollisimpia ammatteja mitä ajatella saattaa. Ilman vaihtelut ovat monasti äkillisiä, sää kujeilee kuin nuori neitonen. Menepäs siitä sitten ehdottoman varmoja teorioita rakentelemaan.

Kaikki eivät kuitenkaan tätä käsitä. Niinpä saattaa tapahtua, että laivalla löytyy henkilö, joka vaatii kipinältä päivittäin "varmat" sääräportit. Noin vain suullisesti, sillä hän voi olla kokonaan navigeerajien kaartin ulkopuolella. Kun hänelle sitten sanoo, että on olemassa kaksi mahdollisuutta, joko tuuli tilapäisesti yltyy tai rupeaa hetimiten vähitellen tyyntymään, ei hän ole tyytyväinen. Vastaus saattaa olla: "Mitäs se sellainen on", samalla viitaten siihen suuntaan, ettemme me, kipinä, ota oikeita tiedoituksia.

Tällaisiin henkilöihin on vaikeaa suhtautua rauhallisesti, mutta se on kuitenkin koetettava tehdä. Sopuhan on laivayhteiskunnassa kallis asia. Seikkaa on jo aikaisemmin painostettu tämän lehden palstoilla.

Allekirjoittanut ei tiedä vielä mitään varmaa kurssien tänä syksynä alkamisesta, mutta puuttuu kuitenkin erääseen seikkaan, joka koskee kurssiohjelmaa.

On tunnettua, että kurssien työskentelyohjelma on kerta kerralta laajentunut. Se on tapahtunut välttämättömyydestä, sillä ammatillinen kehitys kulkee eteenpäin meidänkin alallamme ja vaatii sähköttäjiltä vuosi vuodelta yhä enemmän ja enemmän tietoja.

Vaikka liikenne onkin kurssilla jo nykyisin monen monia asioita käsittelevä aine, uskallamme kuitenkin ehdottaa siihen muutamia lisää. Olemme vielä "nuori" mies ja alkukauden ensihankaluudet ovat tuoreessa muistissa. Sattuipa jokunen kerta, silloin aivan alussa, että tuli osoitettua liikenneavuttomuutta javaisten tietojen tähden.

Q-lyhennykset ovat tärkeitä. Ne pöntätäänkin jotakuinkin kaikki päähän kurssien aikana, mutta — kyllä ne saavat olla

jokahinen omalla sijallaan muistilokeroissa miehen käytäntöön eli varsinaiseen työhön joutuessa. Ei tiedä milloinkaan, mitä rannikkoasemien mieliin pälkähtää. Ne saattavat, kun havaitsevat alokkaan olevan pelissä, noin vain muina miehinä ottaa koko lyhennysvaraston "tapeetille". Allekirjoittaneelle sattui muutamia kertoja tuskallisia tilanteita sen vuoksi, ettei hän hallinnut alussa kaikkia q-lyhennyksiä. Laivalla ei ollut, sattumalta, lennätinsopimusta, eikä ollut aikaa sen hankkimiseen ennen ensimmäistä matkaa. Niinpä, kun allekirjoittanut kuuli niinkin tavallisen lyhennyksen kuin qri:n, ei hän sitä tajunnut. Se oli yksi niistä, joita kurssilla ei oltu päähän taottu. Konseptit mielivät mennä sen takia sekaisin heti alussa. — Toienen kiusantekijä tuppasi olemaan qrc. OH-laivat kylläkin tunnetaan hyvin, mutta tapaa joskus sellaisenkin, joka tyrkkää qrc:n kuuluville.

Kuulimme eilen, miten Pch kysyi qrc erältä oy-alukselta. Mies oli, niin arvelimme (laivalla nimittäin), alokkaaseen vivahdava, kuten me itsekkin, mutta tajusipa hän vain heti lyhennyksen ja pukkasi reippaasti siihen vastauksen. Hänellä olikin se seinälle valmiiksi ripustettuna. Seikka, joka kenen tahansa on syytä ottaa huomioon. "The postes and telegraphs administration of Finland", on hyvä pitää kaiken varalta näköksällä. Jos nimittäin laiva sinne tilitää.

Toinen seikka tai asia on suuntimisen otto vastaanottimella. Useimmilta kipinoilta vaaditaan tämä taito. Orfordness Thamesin suulla on monen monelle sähköttäjälle tuttu asema. Kyllähän perämiehetkin, jotka muuten näin sivumenen sanoen ovat usein miestä ollakseen oli kysymys mistä hyvänsä, mielelläänkin suuntivat, mutta ei saatuihin lukuihin ole oikein luottamista. Tässä lehdessä on aikaisemmin sanottukin, että suuntiminen onnistuu lopullisesti vain ammattimieheltä eli sähköttäjältä, ja allekirjoittanut uskaltaa reilusti olla samaa mieltä. Kuuntelimme esimerkiksi viime yönä Orfordness'ia. Chief mate oli toverinamme noin vain "kaiken varalta". Kuuluvaisuus ei ollut parhaimpia, ja kävikin niin, että vain allekirjoittanut sai minimejä paperille. Toimitus oli kaiken lisäksi, huolimatta huonosta kuuluvaisuudesta, melkoisen helppo suorittaa. Mutta pienetkin häiriöt voivat sotkea tottumattoman korvan kokonaan. Olipa se miten suuri tahansa. Saatu linja veti yksiin Ymuiden-, Vlissingen- ja Maass-luisgonioitten antaman pisteen kanssa. Kuitenkin vaikka mate sitä ensiksi epäili.

Olisi hyvä asia se, että tulevalla kurssilla tarkasteltaisiin tätä juttua. Teoreettinen asiaan syventyminen on aina pohja käytäntöä varten.

Voisimme edelleenkin ehdotella "uutta ohjelmaa", mutta emme saa sentään vetää esille vähemmän tärkeitä asioita. Liikenne on jo muutenkin tarpeeksi laaja aine. Ja kurssiaika lyhyt. Siinä syyt.

Mutta, emme malta vieläkään vaieta. Toivomme vielä, että kurssioppilaat perehdytettäisiin jo seinien sisällä esim. OHD:n ja OXB:n coodeihin. Ja heitä kehoitettaisiin hankkimaan laivalle ensitilassa (jollei sitä laivalla ole) "The Admiralty Lists of Wireless Signals". Lisälehtineen. Se on tärkeä kirja!

Emme osaa nyt muuta sanoa kuin: "Q-lemiin".

Ja: "Parasta tarkoittaen".

— F G.

POHJOISMAINEN NRAU:n „TESTI.” NAVIGOINTI SUMUSSA

NRAU (Nordisk Radio Amatör Union) järjestää pohjoismaiden välisen testin lauantaina 28 p. joulukuuta klo 0500–0700 ja 2200–2400 sekä sunnuntaina 29 p. joulukuuta klo 0700–0900 ja 1300–1500. Ajat GMT. Mitään ilmoittautumista etukäteen ei tarvita. Voidaan käyttää 80, 40, 20 ja 10 metrin alueita ja joko CW:tä tai fonea. Kunkin periodin aikana saa samalla alueella ottaa vain yhden QSO:n saman aseman kanssa. Ainoastaan toisen maan kanssa saatu QSO otetaan lukuun. Testiin osallistuvat LA, OH, OZ ja SM. Pisteet lasketaan seuraavasti.

Oikein vastaanotettu MSG antaa 1 pisteen, samoin oikein lähetetty MSG 1 pisteen. Siis molemminpuolisesta oikein ymmärretystä QSO:sta saa 2 pistettä. Mikäli onnistuu saamaan yhteyden kahdella eri alueella, saa 10 ylimääräistä lisäpistettä loppusummaan, kolmella eri alueella saadusta QSO:sta 50 lisäpistettä ja kaikilla neljällä eri alueella saadusta QSO:sta 250 ylimääräistä lisäpistettä. 10 metrin alueella oikein vastaanotettu MSG antaa 50 pistettä, samoin oikein lähetetty MSG 50 pistettä muilla alueilla saatavan 1+1 sijasta. Loppusumman lisäpisteineen saa kertoa maiden lukumäärällä, joiden kanssa on onnistunut saamaan QSO:n.

Asemien välisen MSG:n muodostaa 1) report (QSA, R, T), 2) kuusinumeroinen luku, joista kolme ensimmäistä kukin asema saa valita oman mielensä mukaan kuitenkin pitäen nämä numerot samana koko testin ajan. Kolme viimeistä numeroa ovat samat ja samassa järjestyksessä kuin edellisessä QSO:ssa vastaanotetussa MSG:ssä olleet kolme ensimmäistä numeroa. Ellei ole vielä saanut vastaanotetuksi mitään MSG:tä, tulee kolmeksi viimeiseksi numeroksi nollat.

Esimerkki, otaksuen aseman sarjanumeroksi 384.

Vastaanotettu; 245633; Lähetetty; 384245

Ei mitään vastaanotettu; Lähetetty; 384000

Kuuntelija-amatööri saa 1 pisteen jokaisesta oikein vastaanotetusta MSG:stä.

Tulosten laskemisen helpottamiseksi on syytä käyttää seuraavaa taulukkoa.

Kesällä 1934 heinäkuun 30 pnä suoritti Marconi kokeensa ohjata laiva sumussa yksinomaan radion avulla sisälle satamaan. Koe tapahtui Genuan läheisyydessä siten, että Marconin huvijahti "Elettra" ohjattiin kahden uivan pojun väliin, jotka kuvasivat sataman sisääntuloväylän suuta. Laivan navigation-suoja oli tarkoin suljettu, eikä ohjausupseeri voinut turvautua muihin laitteisiin kuin radiokojeisiin.

Mantereelta lähetettiin noin 60 cm pituinen mikroaalto, joka "Elettrassa" otettiin vastaan navigaatio-suojan kummallekin puolelle sijoitetuilla mikroaalto-suuntausvastaanottimilla. Suuntausvastaanottimet oli välittömästi kytketty galvanometriin, jonka osoitin poikkiesi heti nolla-asennostaan niin pian kuin laiva poikkiesi kulkusuunnastaan.

Etäisyyden määrittäminen oli järjestetty varsin nerokkaasti siten, että mantereelta lähetettiin samanaikaisesti radioaallon kanssa kaikuaalto jättiläismäisestä koväänisestä. Tämän kaikuaänen vastaanotto tapahtui laivassa erikoisen mikrofonin avulla. Radioaallon nopeus oli 186,000 mailia ja kaikuaallon nopeus 1,100 jalkaa sekunnissa. Samassa silmänräpäyksessä kun radioaalto kuultiin laivassa, starttasi myös automaattinen sekuntimittari, joka pysäytettiin samalla hetkellä, jolloin kaiku kuultiin. Kaikumerkin ja radiomerkin perilletulon ero sekunneissa kerrottiin sitten luvulla 1,100, jolloin välimatka maa-asemasta laivaan jaloissa lausuttuna saatiin selville.

Kokeen onnistuminen osoittaa, että laivan ohjaaminen perille satamaan sakeimmassakin sumussa on mahdollista ja kun ottaa huomioon, että Marconin käyttämät välineet vaikuttavat jotenkin yksinkertaisilta, kestääne tuskin montakaan vuotta ennenkuin tavalliset kauppalaivatkin pääsevät niistä osallisiksi.

7

NRAU:n testi 1935.

Nimi:

Osoite:

Kutsu:

Lähetin:

Input PA:ssa:

Vastaanotin:

Antenni:

Päiväys	GMT	Alue	Vasta- asema	Qsa	Rprt	Lähetetty	MSG	Vast.cleff.	MSG	Qsa	Rprt	Pisteet
				R	T					R	T	
Lisäystä useammasta alueesta												
Kerrotaan maiden luvulla, joihin saatu QSO												
Loppusumma												

Edelläolevat tiedot on lähetettävä viimeistään 15 p. tam-
mik. 1936 SRAL:lle.

PUOLAN III KANSAINVÄLINEN CONTESTI

Puolan radioamatööriliitto P. Z. K. järjestää tulevan joulukuun aikana kolmannen kansainvälisen contestinsa, käsit-
 täen kaikki amatööriaaltoalueet. Kilpailuaika on 8—22 päi-
 vään joulukuuta, alkaen 8/12 klo 01.00 GMT ja päättyen
 22/12 klo 24.00 GMT. Kilpailevat asemat lähettävät viisi-
 numeroisen ryhmän, joka on QSL-kortin mukaan lähetettävä
 osoitteella Polish QSL Bureau P.Z.K. Lwow. Bielowskiega 6,
 ennen huhtikuun 31 päivää 1936. Kolmelle parhaalle ulkolai-
 selle osanottajalle annetaan diplomaatti sekä lisäksi puolalaisen
 amatöörilehden vuosikerta. 28 mj. alueen yhteydestä an-
 etaan neljä pistettä. Puolalaiset toivovat vilkasta osanottoa.

Parhaat tulokset saavuttaneille toimittanee NRAU neljän maan puheenjohtajien allekirjoituksilla varustetun diplomin, lisäksi hankkinee SRAL joitakin "prenikoita" omille jäsenilleen.

HUOM.! OSTA POIS!

Myydään cc-lähetin, umpinainen rakenne (lasiseinät). Putket: 1 kpl. RV 218, 3 kpl. LK 8100, 4 kpl. Weston mA-mittaria, kide (englantilainen) 80 m. Sekä hyvä yksiankkurimuuttaja käynnistimiseen. Morseavain. Tarjoukset ja tiedustelut: OH2OH, M. Vihuri, Helsinki, Caloniuskatu 3 A 14.

*

Moottorigeneraattori, sopiva radiotarkoituksiin, edullisesti. Generaattori 0.3 kW, 111/220 V, 1,82/0.91 A. Moottori 0.4 HV, 120 V; 3,2 A, 3000 kierrosta. Lähemmin: Liuksiala, Kristianink. 2.

*

OH2OB välittää QST:n tilauksia hintaan Smk. 130:—, jolloin niiden on oltava perillä ennen jouluk. 15. päivää. Myöhemmin saapuneista Smk. 5:— lisämaksu. "Handbookin" uusi entistään laajempi painos hintaan Smk. 45:—, QST:n kera Smk. 40:—.

CC-lähetin kokonaisuudessaan tai osina myydään, käsittäen moottorin, tasasuuntaajan ja varsinaisen koneen hienossa lasilaatikossa. Lähemmin: Väinämöisenkatu 3. A. 8. puh. 43 193.

*

Myyn 2 kpl. RV218 putkia, hinta yhteensä Smk. 500:—. Tiedustelut: OH3OD, Alpo Mäkinen. Hämeenlinna. Turuntie 11. B.



— **LIITON TOIMIHENKILÖT:** Liiton sihteeri ja rahastonhoitaja: Erkki Koivisto, Helsinki, Huvilakatu 6, as. 3, puhelin 22 830. Puheenjohtaja: Weiho Meklin, Hanko, Bromarvinkatu 49, puhelin 174. Varapuheenjohtaja: Yrjö Luomanmäki, Helsinki, Vironkatu 8 B.

— **PAIKKOJEN VÄLITYKSESTÄ** huolehtii sihteeri. Paikkoja välitetään yksinomaan laivoihin.

— **VIRKAMERKKEJÄ** saatavissa sihteeriltä, hinta Smk. 65:—. Liiton jäsenmerkin hinta on nyt Smk. 80:—. Merkkejä saatavana joko sihteeriltä tai suoraan Suomen Kultaseppä Oy:ltä, os. Aleksanterink. 15, Helsinki.

— **OSOITTEEN VAIHDOKSISTA**, samoin kuin myös toimipaikan muutoksesta, on ehdottomasti ilmoitettava sihteerille.

— **AVUSTAKAA ÄÄNENKANNATTAJAANNE** kirjoituksilla, ainoastaan siten saamme lehden mielenkiintoiseksi. Vähäisimmätkin avustukset otetaan kiitollisuudella vastaan. Matkakuvaukset, kuvaukset kiintoisista tapahtumista ja elämyksistä etterissä, laivassa ja satamissa ovat tervetulleita. Lehtemme palstat ovat kaikille avoinna. Kirjoittakaa ainoastaan paperin etupuolelle.

Lehteen tarkoitettujen kirjoitukset on osoitettava toimittajalle, Hanko, Bromarvinkatu 49, tahi jätettävä sihteerille Helsingissä.

— **KEHOITUS.** I.F.R:n vuosikokouksessaan tekemän päätöksen mukaisesti kehoitetaan OH-laivoja olemaan avustamatta perämies-sähkötäjiä. Sanomien välityksestä on ehdottomasti perittävä ohjesäännön mukainen maksu.

— **HUOM.!** Niitä sähkötäjiä, jotka eivät ole vielä lähettäneet pyydettyjä henkilö- ym. tietoja, kehoitetaan lähettämään ne mahdollisimman pian sihteerille.

— **VAPAINA:** Leo Elsinen. Erkki Hakulinen. Tarmo Kinnunen. Uno Lemmilä. Veli Arola. Yrjö Kotiaho. Ilmari Sundblad. Toivo Aalto. Eino Schoultz. Kustaa Muilu. Gustaf Lund. Lauri Leppänen. Lauri Vuorela. Elis Kettunen. Yrjö Suuronen. Aarne Kivinen (asev.). Kauko Savolainen (asev.). Uno Nurminen. Eino Himanen. Martti Virtanen. Björn Björkwall. Harald Lindblad. Leo Rönnqvist. Thor Magnusson. Ensio Rindell. Reino Räisänen.

— **PESTAUS.** Jäsenet saavat pestautua laivoihin ainoastaan palkkaushdoilla. Yksinkertaisinta on vaatia pestauskirjaan palkan kohdalle merkintää: "palkkaushdoin".

— **TOIMIPAIKAT:** A. Hakkarainen s/s Modesta. U. Laakso opiskelee. O. Niiranen opiskelee. E. Hannikainen s/s Dagmar. E. Laitinen s/s Union. K. Korhonen L.K.3./M.V.L. Vaasa. Harry Björklund Leppävaararadio v.a. Gustaf Söderlund s/s Nidarholm. Hugo Soljo Leppävaararadio v.a. Eino Arento s/s Olovsborg. O. Mattila M.V.L. Pasila. P. Lannes Lentoasema 5. Suur-Merijoki.

— **VUODEN 1935 JÄSENMAKSUNSA OVAT SUORITTANEET:** H. Lindblad. E. Lappalainen. B. Blomqvist. U. Talvioja. S. Räisänen. G. Stade. T. Hartikainen. H. Swen. E. Arento. F. Sjöberg. E. Aartamo. O. Vuorela. N. Liljefors. R. Räisänen. Sekä osan: M. Viljanen.

— **RÄSTEJÄ OVAT SUORITTANEET:** E. Holmlund. S. Joust. B. Edelman. N. Liljefors. V. Aaltonen.

Radiosähkötäjät Eino ja Uno Ahlfors ovat ottaneet uudeksi sukunimekseen Arento, samoin Paavo Levan uudeksi nimekseen Lannes.

Hauskaa Joulua

ja

Onnellista Uutta Vuotta

toivottaa

RADIO OH

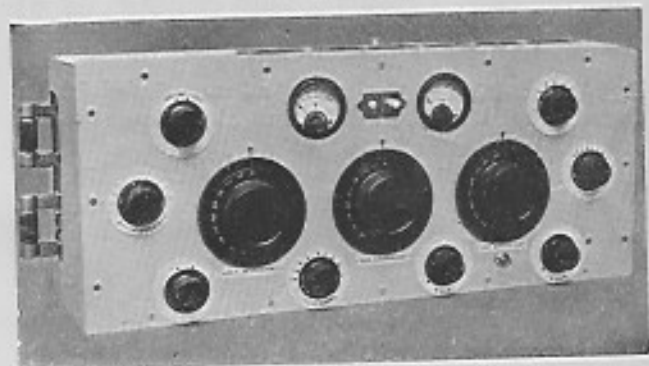
kaikille lukijoilleen,

ilmoittajilleen ja

ystävillään.

Tarkka-ampuja

sumussa, myrskyssä ja lumipyryssä on navigerauksessa se kapteeni jolla on aluksellaan



RADIOSUUNNIN

PSV-5

1000 mpk. = 3 km. sillä »pitkäkin matka käy lyhyeksi kun on kullan kuva mielessä» ja **radiopuhelin aluksella.**

Suomen Messujen kultamitali v. 1935.



INSINÖÖRITOIMISTO E. HELLBERG

HELSINKI

Valmistaa: Radiopuhelimia, lähettimiä, vastaanottimia, suuntimislaitteita, vahvistimia ym. Asennuksia koti- ja ulkomailla.