

Pakinaa.

Tulevan vuoden menoarvioonsa on merenkulkuhallitus merkinnyt kaksi radiomajakkaa, nimittäin Utöseen ja Harmajaan ja suotavaa olisi, että kumpikin pysyisi menoarviossa eduskuntaan saakka ja menisivät siellä myöskin läpi. Kysymys Utön majakastahan olikin jo esillä viime vuonna ja vaikkakaan se ei silloin tullut hyväksytyksi, lausui eduskunta kuitenkin toivomuksenaan, että majakka merkittäisiin nyt seuraavan vuoden arvioon. Siitä päättäen lieene melko varmaa, että määräraha ainakin Utötä varten myönnetään, mutta miten sitten käy Harmajan majakan, on vaikeata etukäteen arvailla.

Mitä muutoin tuohon Utön radiomajakkaan tulee, niin tuntuu siltä, kuin sen merenkululle tulevaisuudessa tuottama hyöty yliarvioitaisiin eräillä tahoilla aivan liikaa. Nimittäin siellä Turun puolella. Turkulaisethan pitivät tässä vuosi sitten sellaista melua jo 40 vuotta moitteettoman täsmällisesti toimineen Hangon—Hullin voilinjan muuttamisesta Turkuun, että he lopuksi saivat tahtonsa läpi, vippasivat muutamia miljoonia ja rakensivat mahtavan vointarkastamon ja sen valmistuttua saivat myös tarpeelliset laivat kuljettamaan voita Turusta Hulliin. Vanhan linjan, siis Hangon—Hullin, puolesta puhuneet lausuiivat useaankin ootteeseen epäilyksiä siitä, että epäsuotuisien säitten vallitessa on sääntulo mereltä Utöseen ja erikoisestikin saaristoväylä Turku—Utö vaikeasti liikennöitävissä ja tarjoaa liian suuret myöhästymismahdollisuudet. Mistä seurauksena voi olla voilastin myöhästymisen, sitä aiheutuvine voim hinnan laskuineen Englannin markkinoilla. Etupäässä juuri näiden epäilyiden vuoksi ryhtyivät turkulaiset yhtäkkiä ponnekkaasti ajamaan radiomajakkan rakentamista Utöseen. Tämän majakan pitäisi kuulemma heidän mielipiteensä mukaan poistaa tyystin sumun aiheuttaman myöhästymisvaaran.

Meille radiomiehille, yhtähyvin kuin jokaiselle aikansa tasalla olevalle navigaattorillekin, on kuitenkin liiankin hyvin tunnettua se seikka, että saaristossa ei radiopelauksella ole pienintäkään merkitystä ja näinollen ei Utöseen rakennettava radiomajakka vähimmässäkään määrässä tule avoeden aikana poistamaan Turun—Utön saaristoväylän laivoille aiheuttamia liikennöimisvaikeuksia. Tässä mielessä on siis Utön majakan merkitystä yliarvioitu tavalla, josta totuuden nimessä on mielestäni huomautettava.

Kokonaan toinen on sitten majakan merkitys avomerellä liikkuville laivoille ja tietenkin myöskin niille, jotka mereltä tullen etsivät sumussa sisäänpääsyä Utöseen. Tässä suhteessahan ei yliarviointista luonnollisestikaan voi olla puhetta.

*

Viime kuun 15 päivänä luin Hbl:sta lyhyehkön haastattelun radiopuhelimia varten pyydetystä määrärahoista merenkulkuhallituksen tarpeisiin. Tarkoituksena on lähinnä saada puhelimet Långskärin Ahvenanmerellä ja Ulkokallan Kalajoen suulla Pohjanlahdella. Itse asiasta ei luonnollisestikaan ole muuta sanottavaa, kuin että toivottavasti varat myönnetään, joten majakat saavat puhelimensa, joiden tarpeellisuutta ei ole syytä epäillä.

Mainittu haastattelu sisälsi kuitenkin siksi harhaanjohtavan lausunnon, etten malta olla sitä tässä koskettelematta. Onko aika sitten haastateltavassa, joku merenkulkuhallituksen virkamiehistä, tai sanomalehtimiehestä, on väkeä arvata, mutta joka tapauksessa on väärin esittää julkisuudessa mm., että puhelin on käytännössä osoittautunut paljon tehokkaammaksi ja monin verroin enemmän aikaasäästäväksi kuin vanhanaikainen radiolennätin. Jos tämä lausunto on lähtöisin haastattelun suusta, niin siinä tapauksessa on sanottava, että merenkulkuhallituksen asianomainen virkamies ei ole ollut oikein perillä siitä, mistä hän on antanut itseään haastatella. Tästähän voisi helposti saada sen käsityksen, että merenkulkuhallitus haluaa vähitellen siirtyä puhelinjärjestelmään. Aivan niin mutkaton ei asia kuitenkaan ole. Ensiksikin on radiopuhelimen toimintatade varsin rajoitettu, ellei näet ryhdytä puhumaan vahvatehoisista laitteista, jotka ovat teknillisesti siksi monimutkaisia, että niiden hoitajilta vaaditaan kansainvälisen sopimuksen mukainen sähköttäjätäpätevyys. Ja toiseksi ei puhelinyhteys

vielä toistaiseksi ole täysin luotettava, vaan on onnistumistaan enemmän tai vähemmän satunnaista. Aivan toisin on "vanhanaikaisen radiolennättimen" laita. Sillä kyllä pääsee pitkiäkin matkoja ja toimii se samalla varmasti. Puhelin ei voi korvata lennättintä, mutta kylläkin täydentää. Se, että puhelin on laivoissamme voittanut huomattavasti jalansijaa, johtuu yksinomaan jäämaksuperustastamme, joka asettaa radiolla — siis joko puhelimella tahi lennättimellä — varustetut laivat edullisempaan asemaan kuin ne, joilla laitteita ei ole. Kun turvallisuussopimus määrää lennättimen pakolliseksi 1,600 br. tonnin laivoista ylöspäin, on kehitys luonnollisestikin sitten johtanut siihen, että alle 1,600 tonnin laivat ovat hankkineet itselleen heikkotehoiset puhelimet.

Edellä sanotulla ei ole tarkoitukseni väheksyä puhelimen merkitystä, päinvastoin olen ensimmäinen antamaan sille tunnustukseni, mutta radiopuhelimen merkitystä ei kuitenkaan saa yliarvioida lennättimen kustannuksella, sillä viime mainittu lyö edellisen ehdottomasti laudalta.

Puheenollessa majakkalaivojen radiopuhelimesta, lieene paikallaan puhua yksintein myös näiden puhelinasemien päivytyksajoista. Jotta radiosta olisi jotakin hyötyä, tulee sen ääressä myös päivytyä ja edelleen tulee päivytyssajkojen samoin kuin päivytyssaallon olla kaikkien tiedossa. Mutta onko kukaan koskaan nähnyt mustaa valkoisella siitä, milloin meidän majakkalaivamme ovat valmiita palvelemaan kaupallista merenkulkua? Koko majakkalaivojen radiopuhelinverkko lieene meille kaikille suuri kysymysmerkki.

En ole tietoinen siitä, kenelle asia oikeastaan kuuluu, mutta joka tapauksessa olisi julkisuuteen annettava tyhjentävä selostus majakkalaivojemme radiopalveluksesta, toisin sanoen, julkaista tiedot sekä kansainvälisessä että suomalaisessa asemaluettelossa.

*

Lehtemme viime numerossa olleeseen insin. J. Rissasen kirjoitukseen, "Laivan radioaseman käyttöohjeista", on toivottavasti jokainen radiosähkötäjä ei vain ainoastaan tutustunut, vaan myöskin noudattanut siinä esitettyä kehoitusta kalustokirjan laatimisesta. Ne syyt, joiden vuoksi tuollaisen kirjan pito laiva-asemalla on välttämätöntä, selostettiin mainitussa kirjoituksessa jo siksi tyhjentävästi, että niihin ei ole juuri mitään lisättävää. Jotakin voidaan kuitenkin vielä lisäksi sanoa, ja se on se, että pitämällä kirjaa tunnon-tarkasti, vapautuu laivasähkötäjä monista pikkuharmeista ja ikävyvksistä, joita sattuu varsinkin sellaisten laivanvarustajien laivoissa, joissa vähäpätöisimpienkin varaosien ja tarpeiden hankinta kohtaa vaikeuksia. Viemällä kirjaan tarkan merkinnän ajasta, jolloin varaosan tai rikki menneen tarvikkeen sijalle olisi välttämättä ollut hankittava uusi — mutta jonka osto on valitettavasti kielletty, varaa sähköttäjä itselleen mahdollisuuden osoittaa olevansa syytön, jos jalestapain, vaikkapa esimerkiksi tarkastuksessa tulisi asiasta kyse. Tapauksia, joissa uuden anodipatterin tai vastaanotinputken osto on joko "säästäväisyssyyistä" evätty, tai muitta mutkitta kielletty vain sillä perusteella, että "noita tarvikkeita menee meillä liikaa, hoitakaa paremmin vehkeenne", on varmaankin sattunut itsekullekin ja tällaisesta aiheutuva vähemmän miellyttävä tilanne monelle meistä kokemuksen perusteella tutunomainen. En kuitenkaan tarkoita, että sähköttäjä ryhtyisi pitämään kalustokirjaa siinä mielessä, että siitä muodostuisi samalla jonkinlainen "mustakirja", jota hän voisi tilaisuuden tullen ja tilanteen sitä muka vaatiessa käyttää määrättyssä mielessä hyväkseen.

Ja sitten on vielä mielestäni syytä erikoisesti korostaa sitä, että kalustokirjaan on välttämättä kirjoitettava muistiin ohjeet aseman hoidosta. Voi ehken tuntua liiallisuuksiin menevältä, mutta omasta puolestani olen sitä mieltä ja uskon monen tässä minuun yhtyvän, että aseman hoidosta olisi laadittava niin täydellinen selostus kuin mahdollista. Tässä ei näet liika ole pahasta, vaan siitä on päinvastoin useimmiten mitkin suurin hyöty. Selostusta laatiessaan olisi parasta lähteä siitä, että seuraava aseman hoitaja on aivan vasta-alkaja tai että hän ei ehken ole aikaisemmin ollut tekemisissä juuri tällaisten laitteiden kanssa. Jos sitten käy niin, että seuraaja onkin vanha tekijä ja mahdollisesti suurikin haka, niin tuskinpää tämä haka panee pahakseen edeltäjänsä tunnollisuutta ja sille hieman hymyilee, sillä tottapuhuen, eiköhän olekin siten, että sellaista hakamiestä ei vielä ole ilmaantunut, joka

luottaisi tietoihinsa ja kokemukseensa siinä määrin, että rokenisi upo-oudon laitteen viereen joutuessaan ryhtyä muitta mutkitta vääntelemään nappelja ja kytkemään vetimiä, vehkeisiin ensin tutustumatta. Vanha, tunnettua tyyppiä oleva kipinä voi muutoin olla kelle hyvänsä yhtä outo kuin uusi-mallinen putkilähetinkin. Sellaiset tapauksethan eivät esimer-kiksi ole suinkaan harvinaisia, että kipinää on aikaisemmin, ehken vuosia sitten, hoitanut sellainen virkaveli, joka kuuluu siihen kategoriaan, joka ei voi olla tekemättä n.s. parannuk-sia asemallaan, mitkä parannukset kai useimmiten kohdistu-vat akkumulaattorien lataus- ja purkauskytkimiin ja joissa tehdyt muutokset voivat monella tavoin vaikuttaa myöskin lähettimen tärkeimpien osien kytkentään. Juuri tuollaiset "parannukset", joista itse asiassa ei kylläkään ole mitään pa-haa sanottava, olisi tarkoin selostettava seuraajien varalta.

Mutta joskin selostus vanhastakin kipinästä on tarpeen- vaatima, niin monin verroin suuremmalla syyllä on sellaisen olemassa olo välttämätön kysymyksen ollessa putkesta. Kuta vahvatehoisempi ja monimutkaisempi putki puhelimi-neen ja muine lisälaitteineen, sitä peloittavammalta se vai-kuttaa kenestä hyvänsä, ennenkuin siihen tutustuu, mikä useinkin kestää viikkoja ja kuukausia. Ja näin on laita, vaika-pa aseman hoitoonsa ottava saisi edeltäjältään henkilö-kohtaisesti perusteellisimmankin "nappulakurssin". Putki-asemien, varsinkin monimutkaisten, kuten niistä useimmat jo nykyisin ovat, oikkuihin ja temppuihin perehtyy ainoastaan kokemuksen antamaa tietä. Ja siihen saakka kunnes noista tempuista on täysin perillä, on ehdottomasti varmintä tur-vautua edeltäjänsä jättämään selostukseen.

Lopettaakseni juttuni kalustokirjan hyödyllisyydestä tä-hän, lausun lopuksi kehoituksenani, kirja kuntoon mahdol-lisimman pian!

Tarkkailija.

Uudesta palkkasopimuk-sestamme.

Joku aika sitten hyväksyi S.H.O. liittomme johtokunnan ehdottaman palkkaussopimuksen. Mikäli tiedän ovat myös-kin O.Y. Bore ja Nordenfjeldske puolestaan allekirjoittaneet sopimuksen ja meillä on syytä toivoa, että myös eräät toi-setkin yhtiöt seuraavat edellämäinnittujen esimerkkiä. Vali-tettavaa vain on, että voimme tuskin odottaa kaikkien varustamoiden antavan allekirjoitustaan, sillä kuten tunnet-tua on maassamme koko joukko höyrylaivayhtiöitä, jotka aina ovat vastustaneet palkkauksemme ja työehtojemme pa-rannusta. Totta kylläkin on kullakin viimemainituista toimi-nimistä suhteellisen vähäinen luku laivoja, mutta niiden ko-konaismäärä nousee joka tapauksessa ainakin puoleen niiden laivojen luvusta, jotka lain mukaan ovat velvoitetut pitä-mään radiota ja siis myös radiosähkötäjiä. Emme näin-ollen ole täysin turvattuja mahdollisista palkkauserimieli-syksistä, vaikkapa osa varustajistamme onkin allekirjoitta-nut uuden sopimuksemme.

Viime huhtikuun alkupuolella jaettiin uusi sopimus jäse-nille, jolloin olimme tilaisuudessa toteamaan, että johtokun-nan oli onnistunut viemään päätökseen sen ehdotuksensa, joka esitettiin viime vuosikokoukselle. Uuden sopimuksen mukaisesti nousee alin palkka 1525:— — 1825:— markkaan kuukaudessa. Tästä on hyötyä ei ainoastaan vasta-alkavalle, vaan myöskin niille vanhemmille sähkötäjille, joiden ei ole onnistunut pääsemään toimeen vakavaraisempien varustajien palvelukseen ja jotka ovat tähän saakka saaneet olla huolis-saan siitä, että enemmän tai myöhemmin voivat joutua epä-oikeudenmukaisen kohtelun alaiseksi nuorempien ja siis huo-mattavasti halvempien virkaveljien hyväksi. Tällaisten va-rustamoiden palveluksessa oleville on myös suureksi helpoi-tukseksi se, että palkka kohoaa vasta kolmen palvelusvuoden kuluttua. Täten jää ainakin pois jokavuotinen kinastelu asianomaisten kanssa sopimuksen mukaisesta palkan koroi-tuksesta, aikaisemman sopimuksemme mukaanhan piti pal-kan kohota yhden, kahden ja neljän vuoden palvelusajan

jälkeen. Lisäksi on uudessa sopimuksessa muistettu myös niitä, jotka eivät ole päässeet maatoimiin, vaan ovat vielä iältään vanhempinakin pakoitettuja saamaan toimeentulonsa mereltä. Tällaisia silmälläpitäen on sopimukseen otettu vii-meinen palkan korotus, jonka saa yhteensä 15 vuoden pituisen palveluksen jälkeen laivassa tai lentokoneessa. Edel-leen on sopimukseen tehty joukko pienempiä muutoksia ja meillä laivasähkötäjillä on kaikesta päättään täysi syy olla saavutettuihin tuloksiin tyytyväisiä. — Kunhan vain voisim-me pysyä yksimielisinä ja valvoa etujamme, niin että meille koituisi hyötyä näistä uusista työehdoistamme. Tosiasiaan on, niin surullista kuin se onkin, että meillä löytyy eräitä tunnettuja henkilöitä, jotka eivät jaksaneet hankkia itselleen edes entisen sopimuksemme mukaista palkkausta, vaan jotka pestautuivat siitä alle, ja toisinaan jopa huomattavastikin alle. Sellaisesta olisi saatava loppu. Jokaisen tulisi ainakin uuteen toimeen astuessaan vaatia uuden sopimuksemme mukaisen palkan. Meidän täytyy nyt heti tulla yksimieli-siksi siitä, että kukaan ei menettele toisin. Kun näin teem-me, voimme itsekin seisoa lujalla pohjalla, emmekä tar-vitse peljätä, että joukossa löytyy luonteeltaan heikkoja virkaveljiä.

Olkamme siis kaikki yksimielisiä ja päättäkäämme, et-temme petä virkaveljiämme.

Kipinä.

— Vastuunalaisuudentunne ei perämies-sähkötäjien kes-kuudessa, kuten jokainen kokemuksesta tietää, ole kehut-tava. Tuoreimpana esimerkkinä siitä kerrottakoon tässä seu-raava tapaus. Viime helmikuussa törmäsi tanskalainen "Lifland" Englannin kanaalissa venäläiseen "Rosa Luxem-burgiin", jolloin viimeainittu sai niin pahoja vaurioita, että sen täytyi pyytää radiolla apua. Olisi odottanut, että "Lifland" olisi heti yhteentörmäyksen tapahduttua asettunut venäläisen laivan kanssa radioyhteyteen, tiedustellakseen tilannetta, mutta niin ei suinkaan tapahtunut. Vasta puo-lentoista tunnin kuluttua avasi "Lifland" radioasemansa, lä-hettäen pari sanomaa omistajalleen. Saatuaan kuitenkin sano-miinsa, sulki "Lifland" heti asemansa ja jatkoi matkaansa aivan kuin ei mitään olisi tapahtunut. Laivan perämies-sähkötäjän mieleen ei edes juolahtanut, että jollakin muulla asemalla voisi tuollaisen tapauksen jälkeen olla jotakin asiaa! Jos hän olisi kuunnellut vain pariakaan minuuttia rannikkoasemayhteytensä jälkeen, olisi hän kuullut useiden sekä maa- että laiva-asemien kutsuvan itseään.

"Rosa Luxemburgin" lähettämät hätämerkit kuultiin useissa sellaisissa laivoissa, jossa ammatissähkötäjä piti päivystystä ja eräs läheisyydessä ollut englantilainen laiva riensi avuksi, hinaten "Rosa Luxemburgin" Southamptoniin. Pelastustyön suorittaneelle englantilaiselle laivalle on nyt-temmin myönnetty pelastuspalkkio, joka nousee 210.000 Tanskan kruunuun. Jos "Liflandissa" olisi ollut ammat-tisähkötäjä, joka velvollisuutensa mukaisesti olisi huolehtinut radiostaan, olisi "Lifland" epäilemättä ensimmäisenä kerin-nyt hädänalaiseen asemaan joutuneen venäläisen avuksi ja olisi niinmuodoin myös saanut pelastuspalkkion. Mutta, kuten sanottu, "Liflandissa" oli ja on tietenkin edelleenkin perämies-sähkötäjä, jolle radioaseman hoito on vain epä-mieluinen lisävaiva. Kiinnittämättä huomiota tapauksen inhimilliseen puoleen, suhtautumiseen hädänalaisen laivan miehistöön, on ilmeistä, että tapaus kuuluu laadultaan nii-hin, joissa perämies-sähkötäjäjärjestelmästä seurauksena oleva puutteellinen radiopalvelus aiheutti laivanomistajalle ja miehistölle huomattavan rahasumman menetyksen ansait-sematta (ääneen pelastuspalkkion muodossa.

— Laiva-asemien tarkastuksen helpoittamiseksi kehoittaa radiotarkastaja laivasähkötäjiä ilmoittamaan posti- ja len-nätinhallituksen lennätinoastoon, kun laiva saapuu Helsingin satamaan, ellei laivan radiolaitetta ole tarkastettu viimeisen puolen vuoden aikana. Ilmoitus on mukavinta tehdä puhelimi-tse numeroon 37 940, virka-aika klo 10,00—16,00 ja jotta tarkastus voitaisiin suorittaa ilman turhaa ajanhukkaa, on samalla mainittava missä osassa satamaa laiva on. Jos lai-van tulosta Helsinkiin ei ole mitään tietoa, on tarkastuksen järjestämistä varten ilmoitettava laivan tulosta suomalaisen satamaan Hangon tai Vaasan radioasemille. Laivasähkötä-jältä, jonka havaitaan lyöneen laimin ilmoitusvelvollisuuden, vaaditaan virkateitse selvitystä laiminlyönnin syystä.

Viime kurssilaisen mietelmiä.

Koko "rulljanssi" päättyi lopullisesti lauantaina 2/6 — 34 klo 11 aamupäivällä, jolloin saimme siistiä punakantiset sertifikaatit haltuumme. Täytyy tunnustaa itsekunkin, että 7-kuukautinen kurssiaika oli pientä "huisketta". Työtä teimme "olan takaa", mutta ei varmastikaan olisi ollut lisä haitaksi. Sellainenkin aine kuin radiotekniikka! On uskallettua kehittää: Tiedän kaikki, olen opiskellut vuosia! — Kehitys kulkee eteenpäin ja vähän väliä huomioidaan uusia ja ihmeellisiä virtojen ja jännitteiden mysteeriä. Monelle hepulle tulee aivan kiire, kun täytyy koettaa pysytellä kehityksen mukana. Tekee mieli miltei murahda: "Tuonkin ne nyt taas keksivät."

Kurssiaika jätti miellyttävät muistot jälkeensä. 7 kuukauden yhdessäolo luo sentään lujanpuoleisen kaveruuden nuorten miesten välille. "Koko porukka" oli all right, gentlemen, joten "maassa oli rauha ja tahtokin hyvä!" Opettajamme olivat miehiä, joiden opastamina työskentelimme innolla. Leikinkin he ymmärsivät, kuten "tavan miehet" ainakin. Muistatte kai, kaverit, millainen riemu otti jalansijan kun "herra" Wahlström puhuskeli WC-aalloista, itse maisteri F. "vihellysvehkeistä" ja ins. S. taisteli ponnekkaasti: "Tällainen kone tulee hyvin kalliiksi!"

Liitto tarjosi meille "uusille" miehille kahvit ammattien-edistämislaitoksen ravintolassa 30/5 illalla. Tilaisuudessa olivat saapuvilla m.m. liittomme varapuheenjohtaja ja sihteeri, jotka puheenvuoroja ahkerasti käyttäen selvittelivät meille äkkimiehille "tilannetta". "Tienaukominen" pelkän edeltäkin lausutun teorian avulla, silläkin on suuri merkityksensä. Neuvot ovat aina tarpeen. On hyvä tietää sekin, (sähköttäjän asemasta laivalla puhuttaessa) ettei miehen tarvitse olla "moksiskaan", kun hänelle tyrkytetään ruosteskrappaa kamaan. Siihen on parasta sanoa: "Ei kiitos, herraseni, ajattelin juuri kuunnella aarian oopperasta "Kuusi miestä korkin päällä!" — Niin, funkkeri on aina funkkeri, eikä sille muuta voi.

Merellejoutuminen on huomattava käännekohta kenen elämässä tahansa. Tarkoitin, kun oikein ammatin pakoittamana joutuu avovedelle. (Mitäs ne pienet "luikaukset" Helsinki — Tallinna tai Turku — Åbo-linjalla.) Olotila on aivan vieras, olosuhteet myös uudet! Tottuminen uuteen elämään ottaa aikansa. Pitää vain koettaa pysyä kylmäpäisenä kollektakin näyttävien tapahtumain edessä. Kunkinhan on pidettävä "oma päänsä", s.o. hoidettava itse asiansa. Ja kylmäpäinen vetää toisia "huulesta". — On sentään suuri "onni" meille nuorille miehille, että jouduimme alukselle tita-riksi! Jos vain, pojat, lukisimme merimieselämän aakkoset esim. purjelaivan jungmannina, ruosteskrapa kourassa auringonpaisteella ja "vaska vittföng" sateella, tietäisimme joutuneemme kouluun, joka on "hiukan" toisenlainen kuin lastentarha.

Hyvät toverit, the young operators! Yksi ja toinen teistä pajahtaa ajan mittaan laivalle, heilauttaa riepua hyvästi "Mantille" ja häipyy Neptunuksen alueille. Onni olkoon mukanaan, kaverit! Ja muistakaamme aina: "Suomen värit kunniaan muukalaistenkin silmissä!" — Se olkoon sotahuutomme, joka hiljaisena, mutta tasaisen säännöllisenä kaiku koon mielissämme.

B h r i.

— Pienien virranvoimakkuuksien sulakkeet ovat tärkeitä mittarien ja putkien suojalaitteita. Tunnettu sulakemerkki on englantilainen "Microfu", joita O/Y Chester on nyttemmin tuonut myöskin suomalaisille radiomarkkinoille. Varo ke on valmistettu ohkaisesta kultafilemistä ja sen vastus on riippumaton kuormituksesta. Sulakkeita on saatavissa alkaen 1 mA aina 1000 mA asti. Amatöörilähtetimiin soveliaan 100 mA sulakkeen vastus on vain 4,25 ohmia ja hinta Smk. 6:—. Ohjattujen lähtetimiin ohjausasteisiin saattaa riittää 50 mA sulakekin, jonka vastus on 14 ohmia ja hinta sama kuin edellisenkin. — Älkää riskeeratko laitteitanne, vaan hankkikaa ensi tilassa "Microfu"-sulakkeet!

73's.

OH2NE kävi kesällä mm. Tukholmassa, Berliinissä, Prahaassa ja Wienissä ja kertoi hän matkastaan tavatessamme seuraavaa:

"Matka alkoi lentoteitse täältä Tukholmaan ja oli kärryjen nimi "Södermanland". Heti Helsingin yläpuolelta pääsimme radioyhteyteen Tukholman kanssa. (Sivuhuomautus: "Södermanland'in" lähetin on Telefunkenin 10 W lentokone-lähetin.) Tukholman lentosatamassa minä hämmästyin tavattomasti, kun eräs virkailija sanoi matkalippua tarkastaessaan, että insinööri Elmqvist (SM5ZS, käynyt Suomesakin) ei ole Tukholmassa! Selitys oli se, että olin sähköttänyt SM5ZS:lle ja koska hän oli matkoilla, olivat hänen kotonaan ilmoittaneet lentosatamaan ja pyytäneet toimittamaan sanan minulle. No eipä mitään, Trelleborg-Sasnitz'in lauttalla tirkistelin ympärilläni ja siellähän kaivattu lammas (hm, oikeammin pässi, hi!) olikin. Kas meillä molemmilla oli sama matkan määrä, nim. Telefunkenin järjestämät kurssit Berliinissä. Jutellessa aika kului, semminkin kun matkalla vielä yhytimme LA2C:n, LA4N:n ja LA3N:n, joilla oli sama päämäärä. Perillä kurssilla tapasin vielä D4BT1:n sekä erään saksalaisen kuunteluamatöörin. Tämä samainen DE (nimeltään Glorius) vei minut D4SD Landesgrupp Berlin'in kuukausikokoukseen. Vakinainen puheenjohtaja OM Fechtner oli lomalla ja puhetta johti OM Schuneman. D4SD HVL:n (=pääjohto) ulkomaan kirjeenvaihtaja OM Slavyk oli myös siellä. D4CXF, Rolf Wigand, esitelmöi Lowpassfilttereistä ja OM Slavyk pakinoi ARRL:n historiasta. (ARRL 25-vuotias.) Edellämämainittu OM Glorius esitteli minut kokoukselle ja tervehdysten jälkeen pyydettiin minua kuvaamaan Suomen radioamatöörien oloja. Pakisinpä hieman SRAL:n historiasta ja mainitsin sen olevan vanhimpia amatöörijärjestöjä Euroopassa. Sanoin meillä olevan 265 jäsentä, joista noin 100 aktiivista. Näistä on 95 %:lla cc (kuului huutoja: se kyllä tiedetään!) Tein hieman selkoa pätevyysvaatimuksista meillä (myöhemmin selvisi, että D4SD:lla on vaatimuksena 70 kirjaimen nopeus ja koeteksina käytetään siellä avointa suomenkieltä, joka saadaan Radio OH:sta.) Työskentelyolosuhteita selostaessani mainitsin m.m. että 40 m. bondia ei saa käyttää fooneen ja silloinkos nousi kamala suosionosoitusten myrsky. Vielä mainitsin, että meillä on kaikin puolin hyvät olot, viranomaiset suhtautuvat myönteisesti ja ei ole unlis'eja. Toivotin lopuksi onnea D4SD:ille. Sain kiitokset ja niinpä epävirallisen puolen jälkeen hajaannuttiin kokoushuoneustosta, jossa oli koko kokouksen ajan ollut kolme SS-miestä mukana.

Mainituilla Telefunkenin kurssilla tutustuin vielä luxemburgilaiseen, danzigilaiseen ja unkarilaiseen amatööriin.

Jatkoin vielä matkaani etelään, mutta koska aikani oli varsin rajoitettu, en ehtinyt tavata ketään ukkeliä. Prahaassa olisi amatööreillä ollut viikkokokouksensa klo 15,30 samana päivänä, jolloin olin siellä, mutta junani lähti sieltä jo klo 14,00 ja niinollen en tavannut ketään OK-ukkeliä. Wienissä viivyin vain muutaman tunnin ja en sielläkään tavannut ketään amatööriä.

Paluumatkaani tapahtui mahdollisimman nopeassa tahdissa, en poikennut minnekään. Tukholmasta lensin Sammolla kotiin. Se matka oli koko pitkän kierroksen helteisin osa, aurinko lämmitti peltipurkin kuumaksi kuin leivinuunin ja kun ei lentäessä voi haitallisten pyörteiden takia pitää ikkunoita auki, arvannette lämpöä olleen riittämiin. Oikein olin iloinen päästessäni jälleen kotiin."

"No, minkälaiset ovat olot saksalaisilla amatööreillä nykyisin?"

"Kaikkialla ankara kontrolli. Kuten jo mainitsin, oli kokouksessa läsnä 3 SS-miestä. Lisensoija on vasta myönnetty n. 200 ja kokouksessa ehditseen varoitettiin niitä ukkeleita, jotka odottavat lisenssiään, työskentelemästä omalla asemallaan. Sanottiin, että sellaisessa tapauksessa jos joutuu kiinni, ja niin varmasti käy, joutuu koko D4SD kärsimään.

Suurena etuna saksalaisilla amatööreillä on työskentelyoikeus myös BC:n aika, jos laitteensa eivät häiritse, siis aivan samoin kuin Englannissakin."

Kiitimme OH2NE:tä mielenkiintoisesta kuvauksesta.

Wiri.

Viäläki niist antenneist.

Tämä lehden balsstoi o pidett pali turha juttu antenneis, jokane o koettannuk kehuu oma ajatustas ja pääasi o monelit jäännny valla syrjääh. Mnuungi täyty sentähde hiuka selvitel stää anten asja, koskan ole viimsin aikoin ollu hyvis tilaisuuksis praakkaskel semste miästen gans, ko ovak koetan ja erinomaseks huomannu pari antensortti.

Asi o näättäk sill taval, ett mnääki oli täsä tuana qrt ja istusi se aja maailman käytännölisimmä kulkvehke, polkupyärä, seljäs. Se polkpyär o nii riivatu mukavas vehe, ett ko 3 na:ki näk mnuu ruaton se topatus satulas, nii hankin goht tuumas, ett tua selkkä hanki mene istuma loma-ajakses. Ainu paha vika siin o se, et ko se seljäs istu, nii o ainases hianoses liikkies ja jousei mein ajap päätäs pyäröks, joutu vähentelem bois kotto ja ko mnuul o ai ollu hiuka huan tua päävärk, nij mnääki joudusi vähitelle sin Päijäntte rannoil. Ko mnää en viäl ol mikkä vesipetoka, niin täst ol seoramus, ett se mnuu pyärän ve pisi sem Bäjäntte rannoi ja yhdes kohdas siin rantkiveitte joukos ol se kaikitte suomlaiste ylp-peys, Laht. Sin mnääki sit joudusi rukkin kans. Ennengo itekkä huomasi, istusi mnää naam vastuksi 3 na:n gans ja syvenysin guulustleeman go hän paohas uulest antenistas. Tämä syventymine ol niim berusteline, eten lainkka huomannu ett 3 ng:ki ol tullu sisäl ja kuulustel gorvah hörröl-läs se 3 na juttu niist pitkist säteilemisist. 3 na selit kui o kovast tärkkiä se antenni suunan gattomine ja ett kuj hän, ko on talo-omistaja, on keksinny semse anten systeemi, ett voj vorkki kauas ja liki. Konst o nii yxinkertane, ett hänel o semme väkipyär jokases piha nurkas ja sil hän veiva trekoolis ylemäks ja alemäks ai se jälkken go asja vaativa, silo, hän selit, saa se maasätteilyki mialulisekses. Me menj sit oikkem baikam bäl asjahan tutustuma ja siit siirrytti hiljalles ihailema niit korkijoi bc mastoi, joit ei meina-takka sirttäp pois Lahdest. Ko me, 3 na ja mnää katli ymbrillen siäl mastotte juurel ni em me nähin missä stää 3 ng:t. Se ol häipynny.

3 na rupes sit jälles selittämä mnuul kui Heinola rada kulkeva Suomen nopeimma juna ja muut semmost, ko hän pelkäs, ett mnuum pään mene valla sekasi siin uudeaikkases kyläs ja samal hän kuljettel mnuu pisin gadui ja selittel mikkä talo miki o. Tämä kaik ol semmost silmän bimityst vaan, go hän tahdos seotta mnuu sin Lahden kurakulmal ja saiki hän jokkotetuks mnuu sin 3 ng kotti. Tääl mnää tui näkemä sen barhamma anteeni mikkä mnää ole ikinäs nähin. Se o sil taval, ett 3 na ol jo mont kertta ennengi paohannu siit säteilyteoriast ja ett kui hyvä o go anteeni joku pää o johonkkis päi. Ko mes sit oli menos sin bc mastoitien tyijö ja kiipesi yli rauttia aeda, repel 3 ng housus siin piiklangas ko ol kaikjast ylimmän siin rauttia aedas. Täsä ol häne miäles tullu, ett tomnem biiklank sätteile varmast joka bualel hyvin go siin o noi riivatum bali noit päit, niät siin piussa jokasel suunnal varmaste yks pää. Hän ko o semmenn bikane toimex panija, painoi rautpuadi ja siält kotti. Sentähde en me nähin hänt siäl mäel. Hän ol ostannu piiklankka, tehn siit anteeni ja vorkes parast aikaika kovaste. Mut ko me meni hänen tyijös, katos hän juur ulos klasist ja sanos, että hän naputtel cq:t mut ei kerki ny kuulustleema jost joku olis vastannu ja pyys meit kuulustleema. Mnää pani luurik korvillen ja 3 na katos vooostas ulos klasist, ett mihi se 3 ng jälles läks. Siäl ol kuulemas joku yyll odottamas siäl levjäl katukäytväl ja 3 ng hyäkkämäs sen gimppuhu. Mnääkin koeti vahdat niingauas ko niist luurinaruist uletus, mut en mnää enä mittä lähny. Ko 3 ng sitt ol häipynny nurkan taa, rupesi me 3 na:n gans tarkemi stää viseryst kuulustlee-mahan, go niist luureist kuulus ja totisestaikko, siält kuulus valetleemat kolmkymment asema Z1:st U:hu saak ja kaik ne huusivak ko riivatu stää 3 ng:t, mutt se men jo se yylläs kans nurkan takan, eik ikuullu muutko semmost sulost live-ryst korvasjuurell, ko yksnäs yylläs voivan pittä. 3 na katkas virra siit vastaottajast ja me painusi molema syvi ajatuksi. Mnää ajattii kui suur qrm niist yylläst o ja 3 na harmittel, etei hän ollu ennen geksinny stää piiklank anteeni, nii olis saanu ne väkipyärä ol keksimät.

Mnää kirjotan tämä vaan teil muil anten hulluil opiks. Ite mnää ole nii väsyny se pyärälistumisem bäl, eten jaks tehd

mittä ja eppäile samal, ett mahdaisik mnuu OW:n antta mnuul luppa tämses kunnos mennäkkän gatom bäl.

1 ni.

Ensimmäinen tieto langattomasta sähköttä-misestä ja 'puhelinradiosta' suomalaisessa aikakausilehdessä v. 1898.

Vuosisadan vaihteessa ilmestyi maassamme veljesten Kasimir Leinon ja Eino Leinon toimittama yleissivistyksellinen aikakauslehti nimeltä "Nyky aika", jossa kaunokirjallisen puolen ohessa käsiteltiin lyhyesti silloin tällöin mm. tekniikan saavutuksia. Lehden seuraajia ovat myöhemmin olleet "Aika" ja "Valvoja-Aika". "Nykyajan" v. 1898 ilmestyneestä ensimmäisestä numerosta osastosta "Käytännöllistä tiedettä" löysin seuraavan ("Rivista maritima" käännös) arvattavasti ensimmäisen suomenkielellä julkaistun perusteellisemmän selonteon langattomasta sähkötyksestä:

"Sähköttäminen ilman lankaa. — Sanomalehdistön levittämisen keksinnöstä, jonka avulla voidaan lähettää sähkösanomia ilman lankaa, näyttää todellakin käytännössä rupeavan onnistumaan hyvin. Spezzian lahden rannalla on jo rakennettu useita koeasemia, sillä tarkoituksena on ottaa selkoa siitä, voidaanko ja kuinka pitkällä taipaleilla sähköttää laivoista maalle. Keksintö on tietysti erityisen tärkeä tuuliajolle ja karille joutuneille, haaksirikkoisille laivoille, jotka täten usein voisivat pelastaa miehistönsä ja lastinsa perikadosta. Laivoissa pitää olla erityinen sähkötyskone (josta johdetaan esim. perästä rakapuiden yli 20—25 meriä pitkä ilmajohdola, n.k. maajohto vedetään jonnekin kokkapuuhun, rautalevyyn tai muualle), ja maalla tai toisessa laivassa niin ikään vastaanottokone, johon induktisiooni eli herestys vaikuttaa. Ilmajohdon tulee olla kumilla esitetty ja päätytty sinkkilevyyn. Toistaiseksi on sähköttäminen onnistunut erittäin hyvin 16 à 18 kilometrin päähän, jollei mitään luononesteitä ole välillä. Sellaisia ovat esim. satunnainen sähkön paljous ilmassa ja välillä olevat korkeat vuoret. Jälkimmäiset voivat täydellisesti estää sähkötyksen. Metallien läsnäolo ei taas vaikuta estävästi. On näet koetettu sähköttää liikkeellä olevasta panssarilaivasta, jossa koneet seisovat tykkien ja muiden metallikalujen läheisyydessä, ja sittenkin ovat kokeet onnistuneet. — Toistaiseksi on samanlaisia koeasemia kuin Spezzian lähelle perustettu myöskin Guernseyn ja Sarquen saarille, jotka ovat englantilaisten vallassa. Etenkin laivojen omistajat ja meriväki seuraa kokeita mitä suurimmalla jännityksellä."

Eräässä myöhemmässä v. 1899 ilmestyneessä "Nykyajan" numerossa selostetaan Marconin keksintöä edelleen:

"Sanomalehdistö on äskettäin levittänyt sen hämmästyttävän sanoman, että sähkösanomia on ilman johtolankaa tai kaapelia lähetetty yli kanalin Ranskasta Englantiin. Aivan outo ei tämä uutinen sentään ole, sillä onhan siitä jo lähes kaksi vuotta kun insinööri Marconi ensimmäiset kokeensa teki ja onnistui. — Langaton sähkötyks ei siis enää kuulu keksijän työhuoneihin, vaan on jo tavara maailman markkinoilla ja Lontoossa on sitä varten ehditty muodostaa yhdistyksen Wireless Telegraphy Co aatteen käytäntöön panemiseksi suuremmassa yrityksessä, nim. Euroopasta Atlantin yli Amerikkaan. Tähän tuumaan ovat rohkeutta antaneet ne kokeet, joiden avulla äskettäin onnistui lähettää sähkösanomia Vimereux'n kaupungista Ranskan rannikolla aina South-Forelandin vahtitorniin Doverin lähellä koneiden avulla, joita ei mikään johtolanka yhdistänyt ja vaikka sekä ikkunat että ovet olivat molemmissa paikoissa suljetut. Huoneiden ulkopuolelle oli kummallakin paikalla pystytetty 54-metrin korkea tanko, jonka päässä oli ukkosenjohdatin ja tämä oli johtolangan avulla yhdistetty koneeseen sisällä. Tankoa kutsuttiin "tuntosarveksi". Ensimmäinen sähkösanoma oli tervehdys nuorelta 25-vuotiaalta englantilais-italialaiselta Marconilta professori Branlylle Pariisissa. — Marconi matkusti keksintönsä Lontoon — hänen äitinsä on englantilainen — ja sai siellä heti mahtavia ja rikkaita suosijoita, m.m. Englannin sähkösanomalaituksen ylitirehtöörin hra Preece. Hänellä on sen vuoksi ollut kaikinpuolinen menestys valmistuksissaan keksinnön käytäntöön panoa varten. Viime kesänä oli Walesin prinssillä Marconi-kone

mukanansa purjehdusmatkalla ja ylläpiti hän tämän avulla alituista yhteyttä Wightin saarella olevan Marconi-aseman kanssa aina 12 kilometrin etäisyydellä. — Toistaiseksi on Marconin keksintö käytännöllisin yhdyssiteenä usvaan tai pimeään eksyneiden laivojen sekä rannikon välillä, ja kun kiitävästä junasta tahdotaan sähköttää asemille. Niinkään voidaan sitä epäilemättä käyttää mitä erilaisimpiin tarkoituksiin. Mutta kunhan keksintö edelleen kehittyä, niin ehkäpä todellakin toteutuu rohkeimpain unelmat sähköttämisestä ilman lankaa Euroopasta Amerikkaan asti! Se olisi tieteen kauneimpia voittoja!”

Mutta rohkeimmatkaan eivät varmaan osanneet kuvitella miten pitkälle tässä vaatimattomasta alusta 30 vuodessa päästäisiin! — Puhelinradio on uusi yleisradion muoto, jonka meillä toistaiseksi on ottanut vain Helsingin Puhelinyhdistys käyttäntöön, mutta joka tulevaisuudessa saa ehkä suurenkin levikin. Että ”puhelinradio” on ollut tunnettu jo viime vuosisadalla, siitä osoitukseksi lainattakoon tähän seuraava kirjoitus ”Nykyajasta vuodelta 1898:

”Elektrofooni eli musikaalinen telefoni. — Telefoni-johtoa käytetään nykyään jo sekä puhutun että kirjoitetun sanan palveluksessa. Näyttönumerossamme kerroimme juuri, kuinka helposti n.k. teleskriptor eli kaunokirjoittaja voidaan yhdistää tavalliseen puhelankaan. Ennestään tiedämme, että telefoni-johtoja on jo kauan käytetty myös tavallisten sähkösanomien lähettämiseen. Vähemmän tunnettua on kuitenkin että tavallinen telefoni-koje johtoi neen jo aikoja on musiikinkin palveluksessa, tässäkin yhtä hyvällä menestyksellä. Jokainen tavallisen puhelinkoneen omistaja, voi itse tehdä kokeita saadakseen vakuutuksen siitä, että puhelimen avulla voimme kymmenienkin penikulmien päästä seurata jotakin laulunumeroa tai soittokappaletta. Tavallista konetta käyttäessä menettää ääni tosin koko lailla luonnollisesta soinnustaan. Mutta tällainen pieni koje saatataa meidät vallan hyvin käsittämään, että jos mainittua konetta hiukan parannetaan, niin voimme vaivatta pitkän matkan takaa kuulla ja nauttia satakielen liverryksistä taikka Aino Acktén sulosoinnuista, jos hän nimittäin olisi hiukan lähempänä meitä, eikä aina Pariisissa asti. — Unkarin pääkaupungissa on tällä alalla tehty laajoja kokeita, jotka ovat menestyneet niin hyvin, että siellä on muodostettu osakeyhtiö ”Telefon-Hirmondo”, jonka tuhatharaista puhelinverkkoa käytetään yksinomattain konserttien, kirkkolaulausten, oopperanäytäntöjen, valtiollisten puhujain y.m.s. kuuntelemiseen. Budapestiläiset, jotka ovat osakkaita tässä yhtiössä, voivat kotosalla kaikessa mukavuudessaan kuunnella, mitä laulun ja soiton alalla tarjotaan, vieläpä seurata valtiollisia puhujia y.m. tarvitsematta huonoissa ilmoissa ja suurissa tungoksissa tallustella asianomaisiin konsertti- ja kokoussaleihin. Eikä ainoastaan budapestiläiset, vaan myöskin maaseutulaiset, sillä yhtiö on jo laajentanut verkkoansa maaseudulleen. — Vielä paremmalla kannalla on ”Elektrophone-Company” Lontoossa, se näet on käytännöllisyydessä mennyt niin pitkälle, että se on yhdistänyt verkkonsa toiseen tavalliseen telefoni-verkkoon, nim. ”National Telephone Company”-verkkoon, jotenka siis tavallistenkin puhelinten omistajat voivat halunsa mukaan kuunnella kaupunkin musikaalisia nautintoja, kun vain pyytävät yhdistystä yllämainitun yhtiön verkon kanssa. Samalla tavalla voivat he päivällä, määrättyinä tunteina, saada valtiollisia uutisia, kauppätietoja, pörssi-ilmoituksia y.m. tarvitsematta edes kysyä niitä. Ainoa vaiva on vain se, että täsmälleen määränelle kertoo. — Sanokaa sitten, ettei maailma edisty!”

Voimme täydellä syyllä yhtyä kirjoittajan loppuhuudokseen ja todeta, että ”lankaradio” ei ole eilispäivän keksintöjä.

K. S. S.

Olemme haastatelleet.

Tapasimme tässä tuonnoin insinööri E. Kilpisen, joka on yksi niistä ensimmäisistä amatööristämme, joka on vaikuttanut Turussa. Puhe kääntyi melkein itsestään muistelemaan muinaisia ja kun ajattelimme, että niitä olisi huvittavaa muidenkin kuulla, pyysimme häntä kertomaan jotakin niistä lehdellemme.

— Huvittavin tapaus niitä ajoilta, jolloin radiokärpäsen saaneena viimeisen asteen radiohulluna aloin puuhata ama-

töörinä, oli antennini pystyttäminen — alkoi haastateltavamme. — Minä olin silloin lyseon seitsemännellä luokalla ja mobilisoin tietysti puolen luokkaa antenninvetotalkoihin. Sellainen poikajoukko herätti tietysti ansaittua huomiota varsinkin niin hämäräperäisissä puuhissa kuin antenninveto siihen aikaan oli, mutta en olisi osannut aavistaa sentään, että näin pienestä olisi syntynyt niin suuri hälinä kuin siitä sitten tuli. Antenni piti vedettämän yli Läntisekadun vastapäätä kotiani sijaitsevan korkean kivirakennuksen katolle. Olin hankkinut aikamoisen rullan n.s. karhunlankaa, joka sitten vedettiin lukemattomien puhelinlankojen yli mainitsemani kivitalon katolle. Tämän langan avulla piti sitten vedettämän pyykkinuora katolle. Kaikki kävi alussa hyvin, mutta kun pyykkinuora juuri oli saavuttamaisillaan katon reunan, niin karhunlanka katkesi ja koko pyykkinuora rojautti alas puhelinlankojen varaan. Onni onnettomuudessa kuitenkin oli, että pyykkilangan pää jäi juuri sen verran maan yläpuolelle kiikkumaan, että siitä saatiin jotenkuten kiinni. Karhunlanka laskettiin nyt kaksinkertaisena alas ja kiinnitettiin uudelleen pyykkinuoraan. Tällä kertaa saatiin nuora onnellisesti katolle. Pojat siellä korkealla katolla ponnistelivat ankarasti, sillä antennissa oli aika paljon painoa, olihan se vain vaatimattomasti non 80 metriä pitkä kaksilankainen antenni. Kaiken lisäksi täytyi se vetää pingoitettuna, ettei se vallan pahasti sokeutuisi puhelinlankoihin. Pojat hihkuivat hiiop ja kansa kadulla seurasi jännityksellä mitä tapahtuman piti. Kun sitten antenni vihdoin oli saavuttanut katon, päästi alhaalla kadulla katupojat huikean huudon. Tietäähän sen! Pojat katolla pääsivät helpotuksen huokauksen ja pyyhkivät hikeä otsaltaan. Mutta arvatkaapa, mihin oli nuora kadonnut. Joo, pojat eivät olleet jännityksissään lainkaan huomanneet, että sitä mukaa kuin he saivat nuoraa lapattua sisään, hävisi se heidän allaan olevasta savupiipusta sisään. No, saatiinhan se sieltä ulys, mutta ei sillä koskaan enää pyykinä kuivatettu. — Olisi luullut, että nämä antenniseikkailut jo olisivat loppuneet, mutta epäs! Sillä aikaa kun olin koulussa, olivat poliisit käyneet minua etsimässä kotoani, mutta kun eivät minua tavanneet, tulivat myöhemmin uudelleen ja veivät minut ”konttoriin”, vaikka kuinka näytelin lupapapereitani ja selitin asioita. Pollarit nauroivat vaan ja sanoivat, että kyllä ne metkut tunnetaan. Poliisikamarilla sitten vihdoin asia selvisi, monen puhelinkeskustelun ja tiedustelun jälkeen. Joku innokas kansalainen oli nim. ilmoittanut poliiseille, että nyt ne kommunistit siellä Läntisellä kadulla pystyttivät radioaseman! — Nyt sai antennini rauhasa kiilua ilmassa kunnes sama myrsky, joka hukutti S 2:n, pudotti minunkin antennini ehkä Suomen komeimman amatööriantennin, alas. —

— Amatöörisähköitys ja ennenkaikkea puhelu saattaa pahasti häiritä lähellä asuvia yleisradiokuuntelijoita. Pahimmat häiriöt saadaan poistettua sopivalla avainsuodattimella ja puhelun välttämällä, mutta myös kuuntelijan puoleisessa päässä voidaan ryhtyä tehokkaisiin suoja-toimenpiteisiin. Tepsiväksi on osoittautunut yksinkertainen rinnankytketystä kelasta ja kondensaattorista muodostettu aaltoloukku, joka viritetään amatöörin lähettimen käyttämälle aallolle. Kelaksi sopii 9 kierrosta 1 mm. kuparilankaa kierrettyä 7 sm. läpimittaiselle pahvisylinterille jättämällä kierrosten välille 2—3 mm. ja kondensaattorista käy 500 sm. ilmaeristeinen säätökondensaattori. Aaltoloukun toinen pää kytketään tavallisella tavalla antenniin ja toinen mahdollisimman lyhyellä johdolla yleisradiovastaanottoimeen. — Selostetulla yksinkertaisella suikupirilla on voitu täydellisesti poistaa puhelua käyttävän 3,5 mc. amatöörilähettimen aiheuttama voimakas häiriö 40 m. päässä sijaitsevasta naapurin yleisradiovastaanottimesta.

— Suo siellä, toinen täällä. Kanadan valtio omistaa Tyyneenmeren rannikolla höyrylaivayhtiön, jonka palveluksessa olevien radiosähköttäjäien asema on kaikesta päättäen omalaatuinen ja samalla vaikea. Yhtiön suurissa matkustajalaivoissa on vain yksi sähköttäjä, jonka on samanaikaisesti toimittava myös laivan pursserina. Vaikkakin laivat kuljettavat kerrallaan jopa 200 ja vuoden mittaan siis tuhansia matkustajia, ei laivoille ole määrätty radiopäivystysaikoja. Jos mantereelta laivaan osoitettu sanoma jää perilletoimittamattomana rannikkoasemalle, ei sähköttäjäen puolustautu-

mista sillä, että hänen aikansa kului pursserin tehtävissä, oteta huomioon. Jos hän taas ei hoida pursserin tehtäviä yhtiön tyydytykseksi syystä, että radio vaatii silloin tällöin osan hänen ajastaan, seuraa muistutus. Kummassakin tapauksessa ilmoitetaan sähköttäjälle että ellette kykene tekemään sitä ja sitä, otamme uuden miehen. Vertailun vuoksi mainittakoon, että Tyynenmeren rannikkoa liikennöivän C.P.R:n matkustajalajoissa on 3 pursseria sekä radiosähköttäjä.

— **Pätevyytutkinnoista** on tasavallan presidentti antanut asetuksen, jossa säädetään seuraavaa: 1. pyk. Posti- ja lennätinhallitus oikeutetaan määräämiensä kuulustelujen perusteella suoritettujen tutkintojen jälkeen antamaan kulloinkin voimassa olevan kansainvälisen radiosopimuksen määräysten mukaisia radiosähköttäjän ja radiopuhelimenhoitajan todistuksia.

Niihin tutkintoihin, jotka mainitaan 1. momentissa, kuuluu myöskin kuulustelu englanninkielessä. Tässä kielessä on osoitettava sellainen taito kuin posti- ja lennätinhallitus katsoo radiotoimen menestyksellisen hoitamisen vaativan.

2. pyk. Tutkittavan tulee suorittaa, hyväksyttäinpä hän tai ei, tutkinnon toimittajalle

- 1) radiosähköttäjän tutkintoon kuuluvasta, kussakin eri aineesta pidetystä kuulustelusta viisikymmentä markkaa,
- 2) radiopuhelimenhoitajan tutkintoon kuuluvista eri kuulusteluista yhteensä sata markkaa.

Jos tutkinto on suoritettu valtion järjestämien radiosähköttäjäkursseiden yhteydessä, ei kuulusteluista suoriteta eri maksua.

— **Että lentoliikenteen palveluksessa olevilla** on aina omat vaaransa, osoittaa ruotsalaisen yöpostilentokoneen maahansyöksy 6. VII. —34. Leikkaamme uutisen U. S:sta: Tukholman—Malmön vakinaisella yöpostilennolla perjantailtana, jolloin ensimmäisen kerran oli käytännössä Aerotransportin ostama uusi lentokone "Småland", alkoi lentokone Elmhultin kohdalla, 3,000 metrin korkeudessa, niin voimakkaasti heilahdella, että ohjaaja, luutnantti Lindner ja radiosähköttäjä Nordborg katsoivat olevansa pakotettuja hyppäämään lentokoneesta laskuvarjostimilla. Molemmat laskeutuivat maahan aivan vahingoittumattomina. Ohjauksettomaksi joutunut lentokone syöksyi klo puoli 22 tienoissa illalla metsään. Moottori räjähti ja kone meni aivan sirpaleiksi. Palavista sirpaleista tarttui tuli pieniin puihin ja pensasiin, mutta saatiin sammutetuksi alkuunsa.

Radiosähköttäjä Nordborg oli onnistunut hyppäämään koneesta melkein heti, niin että se oli ennättänyt suistua vasta parisen sataa metriä alaspäin eli 2,800 metrin korkeudelle, kun Nordborg hyppäsi. Ohjaajan, luutnantti Lindnerin sen sijaan oli vaikeampaa päästä koneesta erilleen, ja kesti 5—6 minuuttia, ennenkuin hän pääsi hyppäämään. Hän piteli koneesta kiinni vielä nähdessään Nordborgin jo laskeutuneen lähelle maan pintaa. Kone suistui alaspäin yhä nopeammin, ja se oli ennättänyt alas 2,000 m korkeuteen, ennenkuin Lindner pääsi irti. Hänenkin laskuvarjostimensa aukeni hyvin.

Lindner joutui selälleen tiheään kuuseen ja liukui muutamia metrejä kuusenoksia pitkin, takertuen lopulta niihin kiinni. Kone oli vähän ennen hänen puuhun putoamistaan syöksynyt n. 500 m päähän paikasta, johon Lindner putosi. Nordborg oli laskeutunut nelisen km pohjoisemmaksi, ja hänkin putosi kuuseen, selviytyen kuitenkin, kuten myös Lindner, ilman vammoja muutamia naarmuja lukuunottamatta.

Lentokone syöksyi puoleksi kuivuneeseen nevaan, jossa kasvoi pientä metsää. Syöksyssä irtautuivat koneen pyörät ja maahan syntyi syviä kuoppia, minkä jälkeen kone nähtävästi kiekahti ympäri. Moottori singahti 25 m päähän ja muita sirpaleita viskautui satain metrien päähän. Vain 150 m päässä maahansyöksypaikasta on pieni torppa.

Luutnantti Lindner on selittänyt Aerotransport-yhtiön johtajille, että koneen heilahtelutavasta päätellen ei sen siipi ollut murtunut, mutta kun heilahtelut minuutti minuutilla pahenivat, oli hän pelännyt, että siivet saattoivat murtua minä hetkenä hyvänsä, minkä johdosta hän oli antanut Nordborgille määräyksen hypätä koneesta, hypäten sitten itsekin.

"Småland" oli amerikkalainen, ja sen valmistaja, North-

I. F. R-uutisia.

— **The Comité Internationale Radio Maritime** which is a body composed of Representatives for the Marconi Radio Companies, held a meeting in Rome, Italy, during the month of April. Amongst the problems discussed, was the question of supplying ships with weather charts published by the meteorological offices, and the Committee decided to further consider a special service in this respect. The Committee has elaborated a plan for the organization of a Radiotelephone service, especially for the benefit of smaller ships (fishing vessels, etc.) to be submitted to the interested Administrations. The Belgian group of the Marconi Organization has, with success, inaugurated a special service, by which passengers on board ship can send Flowers, Sweets, etc., to friends on shore together with a message. The Committee has further expressed the opinion that the associated companies should undertake a profound study of all the aspects of the Radio service in connection with safety of life at sea.

The meeting in Rome was of a special public interest due to the fact that the great inventor Marchese G. Marconi celebrated his 60th birthday on the 25th April. The Committee decided to make this date a "Marconi Day" and to mark this by accepting all Marconi controlled ship stations, radiotelegrams at a reduced charge.

— **Holland.** The Dutch shipowners have given notice to terminate the collective agreements with the Seafarers Organizations on the 28th June. It will be remembered that the Dutch Officers Unions gave a practical proof of their point of view regarding the shipping crisis, by agreeing to a reduction in the salaries of their members by 5 per cent. from the 28th June, 1933, and a further 5 per cent. from the 28th December, 1933. Claims of further reductions will most certainly be met with strong opposition, but it is hoped that a settlement of the threatening dispute will be arrived at without making it necessary to establish conflicts of any sort.

— **Canada.** The address of the Canadian Association is now: —c/o Mr C. T. Foot, 719, Cook Street, Victoria, B.C.

— **Germany.** We are informed that the Leader of the German Radiotelegraphists Group is now again residing at the former address, Stubbenhuk 10, 2 Hamburg 11.

— **Spain.** The Spanish Association has elected Mr Juan Naves Ruiz to the position of General Secretary.

— **The Mate Operator and Safety.** The Mates Organization of Norway, has asked the Government Chief Inspector of Shipping, what a Mate Operator should do in a case of distress—either attend to his navigational duties in connection with the launching of the boats, or attend the radiostation. The Inspector replied that as long as the regulations allowed a combination of the two positions on board, such combination would be considered as satisfactory under any circumstances on board. If the Mate Operator was occupied in the Radiostation, the Master should select another qualified person to take the position of the Mate at the Boats.

To this the Norwegian Mates Organization replied—"In general this will mean that the ship's Master himself, will have to relieve the Mate Operator at the boats, because he is the only qualified person on board, and the ship will, therefore, be left in distress without any Commander on the Bridge."

J. MADSEN,
President I.F.R.

rop-tehdas Kaliforniassa, oli luovuttanut sen Aerotransport-yhtiölle Malmössä, josta se perjantai-aamuna oli tullut Tukholmaan. "Småland" oli varustettu lämpösuhteista riippumattomaksi, ja oli se Ruotsissa ja luultavasti koko Euroopassa, ensimmäinen kone, joka ei voinut jäädä. Siivissä ja potkurissa toimi nim. ilmanvaihtolaitteita, jotka estivät niitä jäätymästä. Toinen uutuuksia oli se, että ohjaajapaikka oli koneen takaosassa, jotta ohjaaja, koneen törmätessä johonkin, olisi ollut mahdollisimman hyvässä turvassa. Kone pystyi kehittämään jopa 320 km vauhdin. "Småland" oli n. 200,000 kruunun (lähes 2,200,000 Smk:n) arvoinen ja vakuutettu.

Herrat laivanvarustajat

Huolehdimme radiosähköttäjien toimipaikkojen välityksestä. Sähkötäjiä tarvitessanne kääntykää puoleemme joko postitse tai puhelimitse.

SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITTO r.y.

Helsinki, Huvilakatu 6 A 3. Puh. 22 830.



— **Liiton toimihenkilöt:** Liiton sihteeri ja rahastonhoitaja: Erkki Koivisto, Helsinki, Huvilakatu 6, as. 3, puhelin 22 830. Puheenjohtaja: Weijo 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:—.

— **Osoitteen vaihdoksista**, samoin kuin myös toimipaikan muutoksesta, on ehdottomasti ilmoitettava sihteerille.

— **Avustakaa äänenkannattajanne** kirjoituksilla, ainoastaan siten saamme lehden mielenkiintoiseksi. Vähäisimmätkin avustukset otetaan kiitollisuudella vastaan. Kirjoittakaa ainoastaan paperin etupuolelle.

Lehteen tarkoitetut kirjoitukset on osoitettava toimittajalle, Hanko, Bromarvinkatu 49.

— **Vuoden 1934 jäsenmaksunsa ovat suorittaneet:** P. Breider, U. Paganus, A. Holmberg, K. Suhonen, E. Hannikainen, M. Tuhkanen, A. Nylund, I. Saikko, U. Nurminen, V. Pihlava, B. Björkwall, A. Kankainen, O. Mattila, O. Lampen, M. Virtanen, V. Tiesmäki sekä osan O. Ääri, J. Dromberg, L. Rönqvist ja V. Pohjonen.

— **Rästejä ovat suorittaneet:** L. Rönqvist, V. Pohjonen ja M. Viljanen.

— **Uusia jäseniä:** 3/7 —34 Toivo Aalto, nr. 188.

— **Toimipaikat:** Toivo I. s/s Aagot. Hugo Soljo s/s Petsamo. Ahti Mäkelä, s/s Viima. Oiva Valkama, s/s Myllykoski. Lauri Vuorela, s/s Yldum. Aate Heimo, s/s Bore 9. Weijo Saras, s/s Gull. Klaus Ylinen, s/s Gantoise. Jarl Dromberg, s/s Virgo. Arne Söderholm, s/s Rödsjär.

— **Vapaina:** Kustaa Muilu, Erkki Lehtonen, Sulo Räsänen, Leo Elsinen, Erkki Hakulinen, Eelis Kettunen, Tarmo Kinnunen, Uno Lemmälä, Reino Räsänen, Leo Suutarinen, Kaino Suvanto, Veikko Tiesmäki, Olavi Wahlström, Tauno Elo-maa, Jorma Hellsten, Ilmari Saikko, Paavo Levan, Velj Arola ja Toivo Aalto.

— **Jäsenmaksuista** on pakko jälleen muistuttaa arv. jäseniä. Rästien ja kuluvan vuoden maksujen suoritusta odotetaan mahdollisimman pian. Toivottavasti jokainen pitää kunnia-asianaan selvittää välinsä rahastonhoitajamme kanssa.

— **Tarkistetun palkkaussopimuksemme** ovat kirjallisesti hyväksyneet: S.H.O., O/Y Bore, A/B Orient, A/B Mare, Nordenfjeldske Lines O/Y, Gustaf B. Thorden, Angfartygs-aktietbolaget Alfa ja Elfvingin Kalastuslaivue O/Y. Sen lisäksi ovat Nielsen & Thorden sekä Lovisa Angfartygs-aktietbolaget hyväntahtoisesti luvanneet noudattaa sopimusta, mutta lopullista hyväksymistä ei lehtemme painoon mennessä ole vielä keritty saada. Sopimuksia saatavissa sihteeriltä.

— **Nimenmuutto.** Jäsenemme Weijo Stenström on ottanut uudeksi nimekseen Weijo Saras.

— **OHFC:n sähkötäjiä** pyydetään ilmoittamaan sihteerille nimensä.

— **I.F.R:n osoite Lontoossa:** 194 High Street North, East Ham, E. 6. Puhelin: Grangewood 2736. Sihteeri Mr T. J. O'Donnell.

OSTA POIS.

— **Pilot N:o 1517** aivan uusia säätökondensaatto-reita 350 μ F Smk. 20:—. Pilot N:o 1281 samoin uusia kaksoisrumpuasteikkoja (molemmissa hienosäätö) Smk. 40:—. Huom.! 75 % alle todellisen hinnan! Lähetys postiennakkoa vastaan. **Kannaksen Radio ja Sähkö Oy., Käkisalmi.**

— **Rahtitavaramarkkinat helpoituvat.** Maailmansodan jälkeisinä vuosina ovat laivarahdit kaikkialla olleet poikkeuksellisen alhaiset. Kriisi on tällä alalla ollut suurempi kuin monella muulla alalla. Viime vuosien kuluessa huononi pienten mattojen rahtiliikenne vielä entisestäänkin, sillä niillä ei ollut käytettävissään sanottavia valtionavustuksia. Äskettäin on asian tilan parantamiseksi ryhdytty perustamaan yleismaailmallisia laivanvarustajain yhtymiä, joista mm. kansainvälinen tankkilaivanomistajain yhtymä on saanut aikaan sen, että mainitun alan rahdit kohosivat 50 %:lla. Niinikään on Itämeren maiden laivanvarustajain kesken puutavara-alalla päästy siihen, että keskinäinen yhtymä on saatu aikaan ja toimintaan. Yhtiön laivojen rahtauskyky on 850,000 stand. puutavaraa. Osanottajamaita ovat Pohjois-Euroopan ja Itämerenmaat. Suomi on puolestaan taannut 30,000 standartin osanoton. Aloitteentekijänä on ollut Etelä-Ruotsi, mutta yhtymän keskusta on nyt siirtynyt Norjaan, jonne on Norwood Co:n toimesta järjestetty yhtymän keskushallinto ja sihteeristö. Jokaisessa osanottajamaassa on omat kansalliset ryhmänsä, jotka valitsevat keskushallinnon. Kukin maa korvaa ainoastaan omassa maassaan seisomaan joutuvien laivojen aiheuttamat menot. Yhtymän ansioksi on suureksi osaksi luettava se, että olot rahtitavaramarkkinoilla nyt osoittavat helpottumista.

— **Merenkulkijain turvallisuus.** Kun tämän tästä näkee vakuutuksia siitä, että turvallisuus merellä on tehnyt erinomaisten suuria edistysaskeleita, julkaisee eräs kansainvälinen tilastotoimisto kesken kaiken tiedon, että merenkulun palveluksessa olevien mahdollisuudet tapaturmaiseen kuolemaan ovat 430 % suuremmat kuin raitiovaununkuljettajain. Kaikesta päättäen olisi turvallisuudessa merellä vielä yhtä ja toista korjattavaa!

— **OH6NG** ilmoittaa erään amerikkalaisen lähettäneen tervehdyksen OH3NP:lle sekä monelle muulle OH-ukkelille. Tervehdyksen sanamuoto oli: "OH STNS DONT VY OFTEN SEND CARDS!" Sri om! Täyttäkää velvollisuutenne OH-ukkelit, tällaisia raportteja ei ole hauska vastaanottaa!

— **Radio OH:n** tilaushinta liittoihin kuulumattomille Smk. 40:— koko vuodelta.