

KIPINÖITÄ

On vanha, tunnettu tosiseikka, että teoria ja käytäntö ovat kaksi eri asiaa. Teorian siirtäminen käytäntöön ei ole aina vallan yksinkertaista. Michellä saa olla pää täynnä koulussa opittuja teoreettisia tietoja ja kuitenkin hän on käytännölliseen työhön astuessaan jotakuinkin "uuno", koulu on aina koulu — käytäntö todellista elämää ja koetusta.

On tavallaan kummallista todeta sekin seikka, että kurssilta vapautunut funkkeri on ensi alussa avuton liikenteessä. Huolimatta siitä, että kaikki liikenteen pääniksit ovat miehelle selvät sinä hetkenä, jolloin sertifikaatti luovutetaan hänen hiukan vapi-sevaan kouransa.

Eräässä toisessa artikkelissani koskettelin, tosin "kauttarantain", samaa asiaa. — Uusiin olosuhteisiin joutuessaan on mies enemmän tai vähemmän häkellynyt. Se on tottumattomuutta, joka katoaa ajan kuluessa ja tottumuksen kasvaessa. Ajatelkaammepa vain sotilaan monnikautta! Luulen, että sitä suomalaista nuorukaista ei löydetä, joka ei olisi ollut ainakin kolme kertaa pahasti häkellyksissä alokaskautenaan. Ja jo tavallisessa siviilielämässä huomataan tuosta samasta seikasta, miten uudet olosuhteet ja asiat vaikuttavat häiritsevästi miehen (tai, hm. naiseinkin!) normaaliiseen mielen tasapainoon.

Olosuhteiden muuttuminen vaikuttaa voimakkaimmin silloin, kun kysymyksessä on velvollisuus, sen täyttäminen. Ammatillinen menestyminen, tulevaisuus, ne antavat asialle suuren tärkeyden. Jos mies on miljonääri ja etsii huviksensa vaihtelua ja kokemuksia, on juttu kerrassaan toinen ja asianomaiselle vähemmän merkityksellinen.

Nuori Titari sotkeutuu aluksi liikenteessä. Eikä seikka johdu siitä, ettei mies tunne kansainvälisen liikenteen kaavoja (sellaista miestä ei "muualle" lasketa!), vaan juuri tuosta kirotusta "monnikaudesta" joka häkellyttää näppäränkin miehen. "Käytäntö lyö suun auki", voidaan sanoa.

Jos mies ottaa kurssilta päästessään vastaan 80—90 kirj./min. puhtaasti, ei se merkitse sitä, että hän "klaaraa" myöhemmin joka tilanteen vastaston suhteen. Hän saattaa tyrmistyä rannikkoaseman 70:n edessä täydellisesti. Jos paperilla onkin kauko-otto, vieläpä usein, jos niitä lähemmin tarkastelee, aivan ymmärrettäviä asioita, ei nuori Titari sittenkään tajua vastaanottaamaansa. Ja peli on pahasti sotkuksissa, — eli "Marjapussissa menty Porvooseen!"

Rannikko-asema on nuorelle Titarille sellainen auktoriteetti, että sen edessä uskalletaan tuskin hengittää. Samalla pyrkii nuori Titari, luonnollisestikin parhaansa mukaan peittämään tottumattomuuttaan. Hän mieli usein lentää korkeammalle kuin siivet kantavat. Ja kun hän niin tekee, on "munaus" sangen lähellä.

Eniten sotkee miestä se, jos rannikkoasema lähettää jotain sellaista, jota hän ei parhaalla tahdollaankaan käsitä. Allekirjoittaneelle lähetti SAE kerran qri:n, joka sitten mullisti maita ja mantuja. Se oli outo lyhennys, tavaton, käsittämätön. Ja mitäpä sitten muuta kuin allekirjoittanut lykkäsi takaisin rpt:n. Vastus oli vieläkin salaperäisempi, jokin "hmi" tai "öhöm". No, kun sellaista vielä tuli, oli allekirj. myyty mies. Hän pani tupakaksi ja kiroili hissunkissun haikeasti.

Haluan huomauttaa, että *kaikkien* kansainvälisten lyhennysten lukeminen kurssilla olisi suotava. Ainakin niitten ylöskirjoittaminen. Allekirj. ei ollut laivalla ohjesääntöä, joten tuollainen kiusallinen lyhennys kuin qri vaivasi häntä pitkät ajat.

Usein myös tapahtuu, että rannikkoasema lähettää pitkänpuoleisen lauseen puhdasta englantilaista tekstiä. "Pse repair all here listen on 705". Siinä sitä sitten taas mietiskellään, mitä kaveri tarkoittaa? Haluan kaikessa lähimmäisrakkaudessa kuiskata kaikille niille, jotka suunnittelevat funkkeriksi antautumista: "Luekaa englantia jo etukäteen, se ei ole pahitteeksi!"

Aika kuluu, "yong man" talttuu liikenteeseen ja alkaa tajuta yhä paremmin ja paremmin Titarimaailman kultaista psykologiaa. Toveruustunne muukalaisiakin kohtaan herää, rannikkoasemat kehittyvät "aina valmiina auttamaan", kavereiksi ja tällöin alkaa eetterin näkymätön "seurustelu" funkkeria kiinnostaa. Ja jos asema on hyvin kyllin voimakas ja "ajan tasalla", on Titarin osa all right! Jos — hm!

Blui.

Helsinki 1936 Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.



— LIITON TOIMIHENKILÖT. Liiton sihteeri ja rahastonhoitaja: Erkki Koivisto, Helsinki, Huvilakatu 6, as. 3 puhelin 22 830. Puheenjohtaja: Weiho Meklin, Hanko Bromarvin-katu 40, puhelin 174. Varapuheenjohtaja: Yrjö Luomanmäki, Helsinki, Vironkatu 8 B.

— PAIKKOJEN VALITYKSESTÄ 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.

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

— PESTAUS. Varmistuaan siitä, että laivasähköttäjä pääsee nauttimaan palkkaussopimuksen tarjoamia etuja, on pestaus-tilaisuudessa vaadittava pestauskirjaan palkan kohdalle merkin-tää "tariffipalkka" ja pestauskirjassa olevan lauseen "Muita työ-ehtoja mikäli niitä ei ole laissa säännöstelty" jälkeen merkintää "tariffiehdot". Pestaus-tilaisuudessa on jokaisen itse henkilökoh-taisesti valvottava, että merkinnät tulevat pestauskirjaan ennen-kuin kirjoittaa nimensä sen alle.

— VAPAINA 25/7: U. Runko. O. Viher-salo. L. Ekström. E. Rindell. M. Heinonen.

— TOIMIPAIKAT 25/7: T. Kinnunen s/s Wilke. O. Vanamo s/s Koura. A. Hakkarainen s/s Sigrid. E. Hakulinen s/s Yildum. Y. Suuronen s/s Ericus. Fj. Axelqvist s/s Aura. S. Räsänen s/s Karin Thorden. H. Solatie s/s Modesta (v.a.). U. Lemmälä s/s Nagu. B. Björkwall s/s Rigel (v.a.). U. Vanamo s/s Nina. T. Meriö s/s Inga. U. Laakso Vaasaradio M.V.L.

— VUODEN 1936 JÄSENMAKSUNA OVAT SUORIT-TANEET: O. Lunden. U. Palvola. G. Söderlund. U. Nurminen. S. Räsänen. V. Pohjonen. R. Stjärnstedt. J. Salmen. T. Meriö. Y. Suuronen. V. Poutiainen R. Räsänen R. Kannas. V. Pähl-man. T. Launis. L. Miettinen. M. Heinonen. K. Lindroos. P. Breider. M. Tuhkanen. E. Aartamo. A. Söderlund. O. Tuomi. osan E. Hakulinen.

— RÄSTEJÄ OVAT SUORITTANEET: T. Lilja. A. Kai-rio. A. Söderlund. Chr. Sundblad. U. Lemmälä. S. Jousto.

VELVOLLISUUDENTUNTOINEN JÄSEN SUORITTA A JÄSENMAKSUNSA SÄÄNNÖLLISESTI.

KAKKOSTEN MALJAN

lopullinen pistetulos v. 1935 on seuraava:

1:t	2614	pist.	23	jäs.	jakaja	4.8	lop. pistem.	544.5
2:t	2997	"	64	"	"	8.0	"	374.6
3:t	6395	"	27	"	"	5.2	"	1229.8
4:t	"	"	3	"	"	1.75	"	"
5:t	1526	"	25	"	"	5.0	"	305.2
6:t	1764	"	20	"	"	4.48	"	393.7
7:t	1237	"	8	"	"	2.83	"	437.1
8:t	1571	"	9	"	"	3.0	"	523.7
9:t	—	"	1	"	"	1.0	"	—

Kunkin piirin parhaat asemat sekä niiden pistemäärät ovat OH1OC 566 p., OH2ND 960 p., OH3NP 3148 p., OH5NR 1255 p., OH6NN 555 p., OH7NC 498 p., OH8NF 805 p. Malja meni siis kolmosille ja annettiin vuosikokouksessa OH3NP:lle joka sen hyvin ansaitsikin, ollen sekä viime vuoden että myöskin edellisen paras mies. Onnittelemme!

— HULLIN LINJAN uusi matkustajalaiva rakennetaan Hel-singörin telakalla. Laivan pituus tulee olemaan 275 ja leveys 45 jalkaa. Nopeus 15 solmua. Laiva, joka ottaa noin 200 matkus-tajaa, maksaa 25 miljoonaa. Sama tanskalainen toiminimi on aikaisemmin rakentanut S.H.Oy:lle hl:t "Sirius" ja "Ariel".

RADIO OH

HEINÄ—
ELOKUU

Hyvillä varusteilla saadaan hyvä tulos!

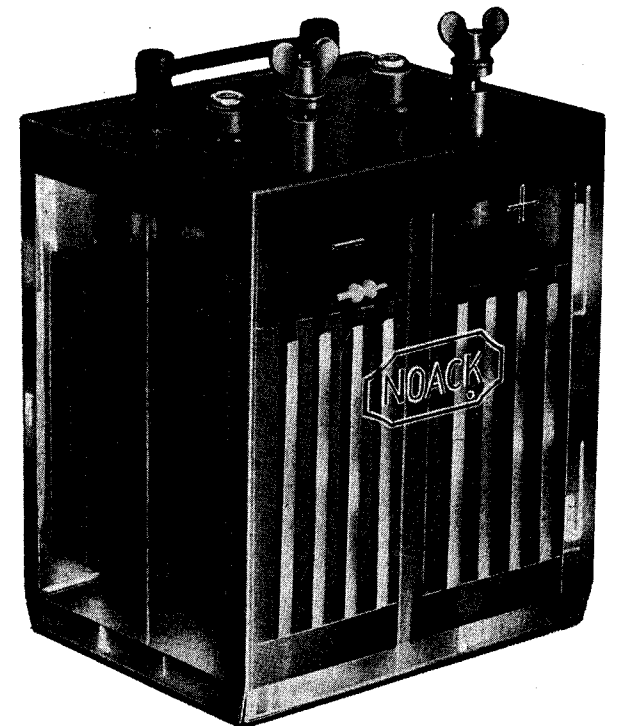
Jokainen radioharrastelija ja ammattimies tie-tää, miten harmillista on, kun virta loppuu ken-nostosta juuri mielenkiintoisen lähetysten tai kokeilun aikana.

Kennostossa tulee siis olla uimuri, joka hyvissä ajoissa ilmoittaa, että kennosto on ladattava. — **Noack-kennostoissa on uimuri!**

Onhan harmillista, jos joka vuosi on ostettava uusi kennosto. Kennostolla tulee siis olla pitkä elinaika. — **Noack-kennostoilla on hyvin vahvat levyt ja pitkä elinaika!** —

Jos Teidän on ostettava uusi kennosto, ette tie-tysti halua maksaa siitä suuria summia. Ken-noston tulee siis olla hyvä ja halpa. — **Noack-kennostot ovat tunnetusti hyvät ja halvat!**

Kysykää Noack-kennostoja lähimmästä sähköliikkeestä. Niitä on saatavana useimmilla paikoilla maassamme.



GASACCUMULATOR
HELSINKI

HAVAINTOJA 10 M. ALUEELLA MERELLÄ

Amatöörialueilla olen nyt ollut kolmisen vuotta aktiivisena vaikkakin ns. "unlis"-asemana, mutta kun minulla on ollut suullisesti saatu lupa suorittaa kokeiluja näillä alueilla niin kauan kuin toimipaikkani on laivassa, olen katsonut erikoisen amatööriluvan hankkimisen turhaksi. — Kokeiluni ovat olleet itsestä lautua, t.s. työskentelemällä useammilla aaltoalueilla olen pyrkinyt saamaan mahdollisimman perusteellisen kokemuksen eri aaltoalueilla sopivimmista yhteysajoista vuoden ja vuorokauden ajat huomioonottaen, voidakseni sitten käyttää saavutettuja tuloksia hyväksi laiva-aloilla. Tarvinnee tuskin mainita, että amatöörityöskentely on ollut omiaan antamaan varsin tervetulleita lisätietoja radioalalla ja että mielenkiintoiset juttutunnit amatöörin kanssa ovat auttaneet monien pitkien yksinäisten hetkien yli laivassa.

Tarkoitukseni oli alunperin antaa tässä kirjoituksessani lyhyt katsaus amatöörialoilla ulkona merellä vallitsevista olosuhteista, jossa ne monessakin suhteessa ovat paremmat kuin maissa, jossa esiintyy kaikenlaisia häiritseviä tekijöitä, mutta rajoitunkin nyt sen sijaan puhumaan tällä kertaa vain 10 metristä, koska tunnen itseni tyytyväiseksi tällä alueella saamiini vaatimattomiin tuloksiin — varsinkin kun ottaa huomioon, ettei minulla ole ollut käytettävissä aivan erikoisia amatöörlaitteita.

Syksyllä 1935 kuuli usein amatöörien kertovan, että 28 mc/10 m oli "FB cond" ja siksi heräsi minussa halu koettaa, kykenisikö pieni push-pullini/putki 59, kondens. qsy alueille 5—10—21—42 ja 80 mtr toimimaan tällä alueella. Erään USA-amatöörin kanssa sovin siitä, että hän kuuntelisi minua määrättyllä hetkellä 28 mc:llä ja vastaisi 14 mc:llä, koska minulla ei ollut 28 mc-vastaanotinta. Jännityksen tuntein "ruuvasin" lähettimeni 28 mc:lle, määräsin aallon aaltomittarin puutteessa 14 mc:n "haitarilla", vedin antennin "Radioamatöörin" ohjeiden mukaan ja käynnistin sitten muuttajan. Kutsuin noin 5 minuuttia ja odotin sitten vastausta, joka tulikin heti ilmoituksella; qsa 2 note very shirpy. Qrs:n ja qsz:n avulla sain kuitenkin merkkini ymmärretyksi. "Shirpy" ääni ei ihmetyttänyt, sillä se on samanlainen 14 mc:lla heikon muuttajan takia, joka noin 27 metrillä alaspäin rasittuu liiaksi kuormitettaessa, ylöspäin on se sen sijaan OK. Pyyisin nyt vastapelurini odottamaan sillä aikaa kuin vaihdoin virtalähdettä, laivalähettimen moottorigeneraattorista ajoin sitten 240 V 500 periodin AC:tä anodiin, raportti oli nyt qsa 3 ja merkit helposti luettavia, mutta kun kuulemma olin "levittäytynyt" melkein yli koko alueen pyysin jälleen odottamaan vaihtaakseni vaihtusverkosta 110 V DC anodiin. Olin melko varma siitä, ettei hän enää kuulisi minua, jonka vuoksi kutsuin kauan, mutta hämmästykseni olikin suuri, kun vastaus tuli heti ilmoituksella: qsa 4, T 7. Juttelimme toistemme kanssa ja kun sitten ylipyydestä ja mielihyvistä pöyhistellessä kerroin jälkepäin messissä, että nyt sitä pahusvieköön on naputeltu jo 10 metrilläkin, ei se näyttänyt herättävän kenessäkään erikoisempaa inonstusta ja siksi päätinkin halveksua heitä hyvästi, koska eivät näköjään tienneet radiosta mitään!

Joka päivä lähetin cq-kutsuja 10 metrillä, pyytäen vastausta 14 mc:lla. Niitä tulikin silloin tällöin, qsa keskimäärin 3, qrb oli noin 1500 mpk W1, W2 ja W3:een. Tulin yhä enemmän ja enemmän uteliaaksi päästäkseni huomioimaan millainen 28 mc oikein oli, mutta kun minulla ei ollut vastaanotinta tai edes osia sellaiseen, en saanut uteliaisuuttani tyydytetyksi. Laivan vastaanotin, Hellberg PVPS-4 putket RES 094, A 415, B 406, B 406, kiertokondensaattorit 500 cm toimi hyvin aina 15 m. saakka. Eräänä päivänä ryhdyin tutkimaan pienintä kelaa ja huoma-

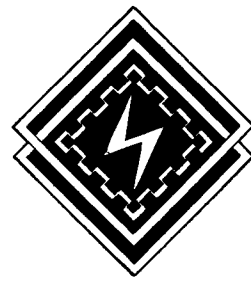
sin, että kierrosluvut olivat: 5—4—7—4. Arvelin, että jos otan pois kierroksen kustakin, niin eiköhän saisi 10 metriä narratuksi esille. Niin teinkin, jolloin ilmeni, että vastaanotin tuntui väpähtelevän aina "pohjaan" saakka. Asteikossa 30° alaspäin kuului yksinomaan tuntemattomia asemia, joiden aalloista minulla ei ollut aavistustakaan. Ottaessani lähettimen aaltomittariksi huomasin, että 28 mc oli 70° kohdalla, alue 2° levyinen. Nyt siis vain kuuntelemaan ja neljännestantunin kuluttua kuuluikin ensimmäinen amatööri, jota heti kutsuin ja sain myös vastauksen — siis ensimmäinen 100 % 28 mc-qso:ni. Tätä seurasi useita muita mutta kokonaisuutena katsottuna muodostui 28 mc minulle petty-mykseksi, sillä usein sain kuunnella tuntikaupalla mitään kuulematta ja kun laivapalvelus ei sallinut liiallista ajanuhrausta sivuharrastuksiin, jäähdyi innostukseni 28 mc:lle vähitellen.

Vasta sitten kun olin lukenut tämän lehden palstoilla OH-asemien selostauksia, 28 mc:lta, aloin aavistella, että kyllä siellä asemia on, mutta syynä siihen, etten niitä kuule, on vain vastaanottimeni, joka on kaikkea muuta kuin 10 metrin koje. — Kun 12/4-36 makasimme päivän ankkurissa Venezuelan rannikon edustalla ja kun laivan koneet olivat seisomassa, jolloin ei siis esiintynyt runkotärinää siitä johtuvine häiriöineen, päätin oikein todenteolla ryhtyä kuuntelemaan 28 mc:lla. Ihmeekseni huomasin silloin, että alue oli täynnä itä- ja eteläamerikanrannikkolaisia, ne kuuluivat kylläkin heikosti, vain harvat r 7, mutta olihan sekin jo hyvä tulos vastaanottimella, joka on konstruoitu 600 metrin liikennettä varten. Mitään DX-asemia en kuullut, mutta sain kuitenkin uuden DX-10 m. ennätyksen, nimittäin yhteyden W2AYS:n kanssa, jonne matkaa oli 1900 mpk merikortilla omaamani navigeeraustaidon mukaan. Sain raportin qsa 4 r6, ensimmäisten 4—5 minuutin aikana olivat merkkini steady, mutta sitten sanoi hän niiden alkavan qsb aina kuulorajan alapuolelle saakka, ollakseen jälleen qrk ja steady ensimmäiset minuutit seuraavan kutsun aikana. Panin merkille, että kaikki kuulemani asemat kärsivät melko pahasta fadingistä, mutta kykeni niitä sentään jotenkuten lukemaan. CC-merkit olivat vakavia, mutta DC sen sijaan risteilivät arveluttavasti sinne ja tänne. Amerikkalaisilla näyttää 28 mc:lla, kuten muillakin alueilla, olevan huomattavasti suurempi teho kuin eurooppalaisilla. Kaikki ne ihmettelivätkin 6 watin input-tehoani, mutta 28 mc:lla näyttelee teho vähäisempää osaa. — Luulen muuten, että antenni on hyvin tärkeä seikka. Yhteyksissä 12/4 28 mc:lla oli minulla 10,5 mtr pituinen T, sisäänotto 1,45 mtr keskipisteestä ja kun käytän samaa antennia useammilla niin laiva- kuin amatöörialueillakin, on siinä 500 cm. antenninlyhennyskondensaattori, josta näkyy olevan suurta hyötyä. Lopetettuani kokeiluni siltä päivältä kuluin aikaani muuttelemalla antennin sisääntuloa lähemmäksi ja kauemmaksi keskipisteestä, jololin antenni mA-mittari reagoi suurella määrin muutosten mukaisesti. Yhteyksien aikana meni 90 mA antenniin, sisääntulon ollessa keskipisteessä sain kokonaista 130 mA, jonka vuoksi seuraavassa satamassa, kun koneet ovat taas seisomassa, aijon kuluttaa päivän 28 mc:lla. Täällä merellä ei juuri kannata yrittää, koska laivan täristessä ei paljoakaan kuule, ellei näet ole käytettävissä erikoista 28 mc-vastaanotinta. XOH2FI.

— RADIOSÄHKÖTTÄJAKURSSEILLA, jotka alkavat syyskuussa, tultane oppilaiden luku rajoittamaan 20, korkeintaan 25 oppilaaseen. Etusija kursseille pääsyyn on niillä, jotka ovat suorittaneet sotilasradiosähkötäjäutukinnon. Kurssimaksu, joka aikaisemmin on ollut 2,000:—, korotettane nyt 2,500:— markkaan.



RADIO OH



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

TOIMITUS

E. KAIRENIUS (vastaava)

VEIJO MEKLIN

K. S. SAINIO, (toimitussihteeri)

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

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

N:o 7—8

HEINÄ—ELOKUU

V vuosik. 1936

RADIOSÄHKÖTTÄJISTÄ PUUTETTA

Vielä niin myöhään kuin viime keuhkavälillä oli tässä lehdessä julkaistuissa vapaana olevien radiosähkötäjien luetteloissa säännöllisesti kolmisenkymmentä nimeä. Näin ollen ei siis pitänyt olla mitään pelkoa siitä, että radiosähkötäjästä tulisi ilmenemään puutetta ainakaan lähimmässä tulevaisuudessa. Tässä suhteessa muuttui kuitenkin tilanne aivan yhtäkkiä. Kuluvaan vuoden ensipuoliskolla kasvoi kauppalaivastomme ostojen kautta ja kun radiolla varustettujen laivojen lukumäärä siten lisääntyi, lisääntyi luonnollisestikin samalla vastaavasti myöskin radiosähkötäjäkysyntä. Jo huhtikuun puolivälissä alkoi ilmetä vaikeuksia sähkötäjien hankinnassa niitä pyytäneille laivoille ja kun laivojen ostot seurasivat nopeasti toisiaan, päätti SRL:n johto tiedustella kaikilta luettelossa vapaina oleviksi ilmoitetuilta, olivatko he valmiit heti kutsun saatuaan lähtemään merelle. Saapuneista vastauksista kävi selville, että toukokuun puolivälissä oli meillä ainoastaan kahdeksan sellaista, jotka olivat lähtövalmiita, loput ja samalla siis suurin enemmistö ilmoittivat joko antautuneensa toisille toimialoille tahi sitten ryhtyneensä jatkamaan aikaisemmin keskeytyneitä opintojaan. Luettelo supistui siis kahdeksaan mieheen ja kun uusia laivapaikkoja yhä edelleen ilmaantui jatkuvasti, oli tämäkin vähäinen varajoukko jo kesäkuun kuluessa loppuun käytetty.

Meillä on toisin sanoen puute radiosähkötäjästä — ilmiö, mikä säännöllisesti näyttää pyrkivän uusiintumaan aina kun kaksi vuotta on kulunut viimeksi radiosähkötäjiä valmistaneista oppikursseista.

Uusia miehiä on meidän välttämättä saatava mahdollisimman pian ja tästä syystä onkin SRL jo pyytänyt posti- ja lennätinhallitusta järjestämään radiosähkötäjäkurssit. Kurseilta, jotka saammamme tiedon mukaan alkavat syyskuussa, voidaan odottaa valmiita sähkötäjiä aikaisintaan vasta ensi vuoden touko—kesäkuun vaihteessa. Siihen saakka on meidän siis koetettava parhaamme mukaan selviytyä nykyisellä sähkötäjäkunnal-

lamme ja, mikäli suinkin mahdollista, ilman ulkolaisten radiosähkötäjien "lainauspakkoa".

Tässä yhteydessä ei voida olla kiinnittämättä huomiota siihen, että puute sähkötäjästä tuli liiton johdolle yllätyksenä. Mikäli tilanne näet voidaan arvioida ilman yksityiskohtaisempia kyselyjä ja tilastotietoja, on itse asiassa niin, että todella vapaina olevien luettelon olisi kaikestapäättään jo viime syksynä pitänyt näyttää oireita miesten loppumisesta kevään ja alkukesän kuluessa tänä vuonna. Jos niin olisi ollut, olisi jo oman etummekin kannalta ollut parasta, että uudet oppikurssit olisi voitu aloittaa jo viime syksynä, joka tapauksessa uudet sähkötäjät olisivat valmistuneet juuri siksi kun olisimme heitä tarvinneet. Syynä siihen, ettei liiton johto kyennyt seuraamaan tilanteen kehitystä ja ryhtymään oikealla ajalla asianvaatimiin toimenpiteisiin, on kuitenkin pääasiallisesti ollut se, että vapaaksimerkittyjen, siis toimipaikkaa odottavien, joukossa on pitkin matkaa esiintynyt sellaisia, jotka olivat todellisuudessa estettyjä lähtemään laivoihin. On valitettavaa, etteivät puheena olevat jäsenemme ole pitäneet velvollisuutenaan ajoissa ilmoittaa liittomme sihteerille esteellisyytään, vaan on mainittu luettelo ainakin opintojaan jatkamaan ryhtyneiden osalta jo viime syksystä saakka saanut esittää epätodellista kuvaa toimipaikkoja odottavista jäsenistä. SRL sääntöjen mukaan on jokainen jäsen velvollinen pitämään liiton johdon tietoisena osoitteensa muutoksista, ja näin yleensä näyttää suurin piirtein tapahtuneenkin, mutta jokaisen luulisi samalla myös ymmärtävän, että sellaisen, joka on löytänyt itselleen toisen toimialan tahi ei syystä tai toisesta halua enää kauemmin toimia sähkötäjänä, mutta haluaa silti jatkuvasti pysyä liiton jäsenenä, olisi siitä nimenomaan ilmoitettava. Ainoastaan siten saataisiin vapaina olevien luettelo todellisuutta vastaavaksi ja liiton johdolle sen kautta varatuksi mahdollisuus tarkoin seurata radiosähkötäjien kysyntää ja tarjontaa.

M.

TOIMITUKSEN HORISONTISTA

Tänä kesänä on ollut todellinen kesäaika meikäläisten amatöörien keskuudessa. Kukaan ei ole hiiskahtanutkaan saavutuksiinsa, saatikka sitten kirjoittanut havainnoistaan ja tuloksistaan lehtemme toimitukselle. Ja sittenkin pitäisi mukamas meidän täällä aina lehden joka numerossa tietää jotain uutta, jotakin, joka ilolla ja ylpeydellä täyttää lukijoihtemme sydämet. Tätä me emme ikävä kyllä ainakaan tällä kerralla voi tehdä, joten kehoitamme kaikkia sellaista haluavia luekamaan esim. päivälehtiä ja niistä Berlinin olympialaisten 5,000 ja 10,000 metrin juoksujen selostukset, niin maailma varmaan näyttää hieman valoisammalta. (Tätä kirjoitettaessa ei ole vielä juostu 3,000 m. esteitä ja maratonia — toimituksen huomautus).

Jos nyt kuitenkin kaikenkin jotain pitäisi yrittää tällekin palstalle aikaansaada, voimme mielestämme käyttää meille varatun tilan ensiluokkaisesti esimerkiksi haukkumalla, t.s. moitiskelamalla. Olemme kyllä ennenkin yrittelleet moitiskella, mutta ikävä kyllä varsin huonoin tuloksin. Olemme pyytäneet, pyytäneet ja vielä kerran pyytäneet jäseniämme kirjoittamaan lehdellemme kaikista havainnoistaan, mitättömimmistäkin, sillä ne jos yleensä mitkään kirjoitukset hyödyttävät jäseniämme, yhteistyötämme ja samalla liittoamme. Jos jokainen ehdoin tahdoin sulkeutuu omaan lokkuunsa (tai huoneeseensa) vastaisuudessa kuten tähänkin asti, voimme tehdä ainakin yhden pätevän johtopäätöksen. Tämä on se, että haukkumisemme eli moitiskelamisemme on mennyt hukkaan. Lisäksi voimme myös päätellä, että jäsenemme eivät halua lukea Radio OH :sta mitään uutta ja hyödyllistä, eivät siis suoraan sanoen halua auttaa toistaan eteenpäin tällä radion monasti varsin ohdakkeisella polulla. Tämä olisi varsin surullinen johtopäätös, joka toteuduttuaan voisi johtaa esimerkiksi lehtemme lopettamiseen. Mutta toivottavasti meidän ei tarvitse sellaista johtopäätöstä koskaan tehdä. Siitä päätökseen jokainen huolen kirjoittamalla lehdellemme huomioistaan ja kokemuksistaan. Ovatko asiat silloin "OK", kun 240 jäsentä käsittävistä liitosta neljä tai viisi avustaa lehteään? Kysymme vain.

No niin, tulipa taas haukuttuakin. Nyt on hyvä olla! Puhaksemme välillä itse asiastakin, t.s. radiosta, voimme kertoa hie-man havainnoistamme eri amatöörialueille kuluneen kesän aikana. Meillä ei kylläkään ole ollut tilaisuutta nk. kiinteään työskentelyyn, olemmepa vain silloin tällöin kuunnelleet ja myöskin naputelleet. Huomiomme ovat 7 megajakson alueella, joka ohimennen sanottuna on lempilapsemme, olleet hyvin musertavaa laatua. Tilanne on mainitulla alueella edelleenkin toivoton. Jos olosuhteet ovat vähänkin suotuisimmat, ovat Baltian maiden ja Ranskan "suurpuhujat" siinä määrin tilanteen herraina, ettei sinne juuri toisilla ole asiaa. Emme ole vielääkään täysin selvillä siitä, kenen kanssa he yleensä puhelevat, mutta sen voimme vakuuttaa, ettei se ainakaan tapahdu meidän kanssamme. Ehkäpä siis keskenään. Surullista joka tapauksessa ja kun ottaa huomioon vielä

senkin, että Tatu on koko kevään ja kesän painellut fone-vas-taisia leimoja eri heimo- ym. kansojen kortteihin siinä määrin, että hänen käsivarttaan on kangistumisen estämiseksi ollut hie-rottava miltei joka päivä, niin tilanne on — koska emme löydä tarpeeksi voimakasta "virallista" sanaa, teemme sen itse ja sanomme — umpimahdoton. (Mahdotonkin kyllä riittäisi, mutta umpi tekee sen joka tapauksessa vielä mahdottomammaksi). Ilahduttavana seikkana mainittakoon, että viimeisessä IARU:n bulletiinissa on kysymys myös otettu päiväjärjestykseen ja vieläpä meidän ehdotuksemme. Voimme siis nähtävästi toivoa tilanteen 7 megajaksolla kansainvälistä tietä neuvotellen joskus paranevan. Kaipa se paranee ainakin sitten, kun kukaan ei kuule toinen toistaan — eivät fone-miehetkään! Mikä silloin neuvoksi kun konferenssi ja konferenssista parannus — nimittäin sellainen 7 m:n alue, jolla tosi amatööriillään on tilaisuus jotain tehdä.

Tällä kerralla emme vaivaakaan lukijoihtamme pidemmällä se-pustuksella, vaan palaamme taasen kahden kuukauden kuluttua vereksin voimin asiaan. Siihen mennessä — tapaamiin.

Kide.

I.F.R:N SÄÄNNÖT

Koska keskusliiton The International Federation of Radiotelegraphists säännöt ovat jäsenillemme olleet tähän saakka tuntemattomat, julkaistaan ne lehdessämme.

1 §. I.F.R. perustettiin Brüsselissä 22 p. kesäkuuta 1922 ja muodostavat sen itsenäiset liitot ja yhdistykset, jotka edustavat radiosähköttäjiä.

2 §. Liiton kotipaikkana on Lontoo.

3 §. Liiton päämääränä on:

a) Sellaisten samannukaisten kansainvälyisten säännösten aikaansaaminen, jotka edistävät hyödyllisen radiolennättimen laajempaa hyväksikäyttöä ihmishenkien turvaamiseksi.

b) Laatia yhdenmukainen taulukko radiosähköttäjien lukumäärästä laivoissa, samoin työajasta 8 tunnin työpäivää silmälläpitäen.

c) Suojella ja edistää kaikkien I.F.R.:ään liittyneiden yhdistysten jäsenten yhteiskunnallista asemaa ja työoloja.

d) Avustaa pyrkimyksissä, joiden tarkoituksena on toimiolojen parantaminen, sekä sellaisen lainsäädännön tai jo voimassa olevien lakien perusteellisemman valvonnan aikaansaamisessa, jotka koskevat radiosähköttäjien menestystä ja hyvinvointia.

4 §. Jokainen itsenäinen liitto, joka edustaa maansa radiosähköttäjiä ja joka on perustettu maan lakien mukaisesti ja joka hyväksyy I.F.R:n säännöt, voidaan valita I.F.R:n jäseneksi. Anomus jäseneksi pääsystä on lähetettävä sihteeristölle, jolla on oleva oikeus alistaa kysymys vuosikokouksen ratkaistavaksi.

5 §. I.F.R:n kokouksiin saapuvien edustajien matka y.m. kulut suorittaa asianomainen jäsenliitto, kun taas sihteeristön matka y.m. kustannukset suorittaa I.F.R. Päätoimiston hoitokustannukset, samoin kuin sellaisten

LAIVOJEN RADIOASEMIEN TARKASTUKSESTA

Kirj. J. Rissanen.

Kuten kaikki radiosähköttäjät tietävät, on laivojen radioasemat tarkastettava ainakin kerran vuodessa. Laivojen radiosähköttäjät ovat velvolliset huolehtimaan siitä, että heidän radioasemansa tarkastetaan määräaikoina, mikäli siihen suinkin on tilaisuutta. Niinpä tämän lehden useissa numeroissa on ollut huomautus laivojen radiosähköttäjille, että heidän tulee ilmoittaa asemansa tarkastettavaksi laivan saapuessa johonkin Suomen satamaan, ellei radiolaitteita ole tarkastettu viimeksi kuluneen puolen vuoden aikana. Tarkastuspyyntö voidaan tehdä radioteitse minkä Suomen rannikkoaseman kautta hyvänsä. Tietenkin voidaan myös suullisesti, kirjeellisesti tai puhelimitse ilmoittaa laiva tarkastettavaksi. Tarkastus suoritetaan mikäli mahdollista Helsingissä, jossa tarkastajan käytettävissä on täydellisimmät mittalaitteet, kuten oskillografi y.m. radiopuhelimen kuntoisuuden toteamiseksi tarvittavat mittarit. Ellei laiva poikkea Helsingin satamaan, voidaan radiolaitteiden tarkastus suorittaa myös muissa Suomen satamissa. Mm. kaikki rannikkoasemien hoitajat ovat oikeutetut suorittamaan laivojen radiolaitteiden tarkastuksia rannikkoasemansa toimialueella.

Jos tarkastuksessa havaitaan radiolaitteissa puutteellisuksia tai vikoja, määrää radiotarkastaja ajan, minkä kuluessa viat on korjattava. Vikojen korjaamisesta on radiosähköttäjän tiedoitettava tarkastajalle jollakin sopivaksi katsomallaan tavalla. Tämä ilmoitus voidaan mukavasti tehdä esim. lyhyellä radiosanomalla. Ellei vikoja määrääjän kuluessa korjata, tekee tarkastaja vioista asianmukaiset ilmoitukset, jolloin posti- ja lennätinhallitus ryhtyy toimenpiteisiin laivan radioturvallisuuskirjan peruuttamiseksi tai mahdollisesti koko radioaseman sulkemiseksi.

Laivojen radioasemien tarkastusta ulkomaan satamassa on koetettava välttää. Kansainvälisissä sopimuksissa rajoitetaan ulkomaalaisen viranomaisen tarkastusoikeus käsittämään ainoastaan todistuskirjojen tarkastuksen, ja vain siinä tapauksessa, että laivalla ei ole asianmukaisia todistuksia tai että laivan radiolaitteet ilmeisesti eivät ole asianmukaisessa kunnossa, on ulkomaalaisella tarkastajalla oikeus tutkia tarkemmin laivan radiolaitteita. Tietenkin jos laivan puolesta pyydetään tarkastusta, voi ulkomaalainenkin tarkastaja tutkia perusteellisesti laivan radiolaitteet.

Laivojen radioasemien tarkastuksessa on erittäin mielenkiin-

edustajien matkakulut, jotka osallistuvat joihinkin muihin kuin I.F.R:n kokouksiin, suorittaa I.F.R.

6 §. I.F.R:n vuosikokous määrää kunkin jäsenliiton osalle lankeavan vuosimaksun suuruuden.

7 §. Vuosikokous pidetään kerran vuodessa. Ylimääräinen liittokokous pidetään, jos vähintään kolme I.F.R:n jäsenliitoista sitä kirjallisesti anoo.

8 §. I.F.R:n asioita hoitaa puheenjohtaja ja sihteeri. Sihteeri on tilivelvollinen vuosikokoukselle. Puheenjohtajan ja sihteerin valitsee vuosikokous aina vuodeksi kerrallaan.

9 §. Kaikissa kokouksissa tapahtuu äänestys niiden perusteiden mukaan, jotka aina edellisessä vuosikokouksessa on päästetty.

I.F.R. on jäsenenä The International Association of Mercantile Mariner Officers nimisessä liitossa, I.A.M.O.

SRL.

toista panna merkillä, kuinka eri tavalla sähköttäjät suhtautuvat tehtäviinsä. Osa sähköttäjistä ilmoittaa laivansa tarkastettavaksi heti, kun laiva on saapunut satamaan. Tuleepa ilmoitus useasti jo päiviä ennenkin, joten tarkastajilla on hyvä tilaisuus varata tarpeeksi aikaa tarkastusta varten. Muutamat sähköttäjät sitävastoin ilmoittavat asemansa tarkastettavaksi vain muutamia tunteja ennen laivan lähtöä. Jos tarkastaja on sopinut edeltäksin jostakin toisesta tehtävästä juuri siksi hetkeksi, on hänen useinkin vaikeaa heti lähteä tarkastusta suorittamaan. Kun sähköttäjältä tiedustaa, miksi hän on jättänyt tarkastusilmoituksen niin viime hetkeen, esittää hän kaikenlaisia syitä, jotka kuitenkin useassa tapauksessa tuntuvat kovin haetuilta. Vihdoin on suuri joukko sähköttäjiä, jotka eivät ollenkaan ilmoita radioasemaansa tarkastettavaksi. Olen pannut useasti merkillä, että tällaiset sähköttäjät ovat tavallisesti sähköttäjäkunnan heikointa ainesta ja juuri heidän laivansa tärkeimmin kaipaisivat tarkastusta. Niinpä erästä matkustajalaivaamme oli vaikeata tarkastaa, kun sähköttäjä ei ollut koskaan tavattavissa, puhumattakaan siitä, että sähköttäjä olisi itse ilmoittanut laivansa tarkastettavaksi. Kun vihdoin tarkastus suoritettiin, kävi ilmi, ettei sähköttäjä edes tiennyt, mitä mittareita oli laivan lähettimessä, vaikka hän oli hoi-tanut radioasemaa jo yli vuoden. Pyrkivätpä käsitteet jännitteistä ja virroistakin menemään aivan sekaisin. Vaikka laivan vastaanottimessa oli ollut vikaa jo pitkään ajan, ei sähköttäjä ollut ryhtynyt minkäänlaisiin toimenpiteisiin vian poistamiseksi. Ilman muuta on selvää, ettei ainakaan tämä laiva loistanut radiolaitteillaan.

Eri tavoilla ilmoittavat radiosähköttäjät asemansa tarkastettavaksi, mutta vielä suurempi ero on siinä, miten eri radioasemia hoidetaan. Paljon on sellaisia sähköttäjiä, jotka tarkasti perehtyvät asemansa kaikkiin laitteisiin ja koettavat saada niillä mahdollisimman hyviä tuloksia. Nämä radiosähköttäjät pitävät tavallisesti radiohytin siistissä kunnossa ja kaikki radiokoneet hyvin puhdistettuina ja hoidettuina. Kun tällaista radioasemaa menee tarkastamaan, ilmoittaa laivan radiosähköttäjä heti laitteiden kunnan, ja hän on ilman muuta selvillä siitä, mitä korjauksia radioasemalla tulee tehdä. Mutta ikäväkseni täytyy myöntää, että olen myös monesti joutunut tarkastamaan radioasemaa, joka on ollut sellaisessa kunnossa, että olisi tehnyt mieli jo ovelta kääntyä takaisin. Sähkötyspöytä on täynnä kaikenlaista kamaa, ja kytkimet ovat paksussa homeessa ja liassa. Johtimet ovat seinällä irrallaan vedettyinä miten sattuu. On tosin myönnettävä, että tällaisilla asemilla on tavallisesti vanhanmalliset kipinälaitteet, joita on mahdotonta saada oikein siisteiksi. Kuitenkin haluan tässä yhteydessä huomauttaa, että olen joutunut tarkastamaan kipinälähehtimiä, jotka ovat olleet erinomaisen siistejä. Tällöin olen todennut, että vanhankin aseman voi saada siistiksi, kunhan vain sen hoitajalla on innostusta ja taitoa työssään. Jokainenhan kyllä käsittää, että esim. kivihiillä kuljettavassa rahtilaivassa kivihiilen pöly tunkeutuu joka paikkaan laivassa, eikä tällaisten laivojen radiolaitteitaakaan voi varjella kivihiilen pölystä. Useimmiten ei aseman likaisuuden aiheuttajana ole kuitenkaan lastin aikaansaama pöly, vaan hoidon puute.

Laivojen radiolaitteiden tarkastusta vaikeuttaa suuresti se, että laivan antenni on useasti vedetty alas laivan ollessa satamassa, koska se muuten olisi nostokurkien tiellä. Ilman antennia on lähettimen ja vastaanottimen kokeileminen miltei mahdotonta, ja tarkastus on tällöin rajoitettava pääasiallisesti laitteiden silmä-

"DASD"IN JUHLAKILPAILU

DASD:n 10-vuotisen olemassaolon ja Saksan järjestämien XI olympialaisten kisojen johdosta järjestää mainittu liitto QSO-kilpailun. Sen tarkoituksena on aikaansaada mahdollisimman paljon amatööriyhteyksiä. Tuloksien tarkistamiseksi vaihdetaan kuusinumeriset numeroryhmät yhteyden kestäessä. Osaston perustana on huolellisesti pidetty logi, mihin on kiinnitetty määrätty etuliite.

Kilpailu tapahtuu kuluvan vuoden elokuun viiden viikon loppupuolella alkaen lauantaan klo 00.00 GMT ja päättyen sunnuntaan klo 24.00 GMT. Kaikki alueet kelpaavat tarkoitukseen, kuitenkin ei saksalaisilla amatööreillä ole oikeutta työskennellä 1,75 ja 56 MC alueilla. Yhteyksiä otetaan eurooppalaisten — saksalaiset niihin luettuina — ja merentakaisen amatöörien kesken. Sellaiset yhteydet, jotka muodostavat kilpailun toisen osan, varustetaan merkinnällä Contest—QSO.

Kilpailussa käytetään seuraavaa kutsua: CQDJDC de — — —, missä DJDC tarkoittaa Saksan Juhla DX-kilpailu (Deutscher Jubiläums DX-Contest). Jos merentakainen virkaveli haluaa työskennellä jonkun saksalaisen kanssa riittää vastaukseksi CQD de — — —. Paitsi kuusinumeroista numeroryhmää vaihdetaan lisäksi kuuluvaisuusilmoitus kuten muissakin kilpailuissa. Samat asemat saavat samana viikonloppuna ja samalla alueella ottaa vain yhden Contest—QSO:n.

määräiseen tarkastukseen ja johtimien asennuksen tutkimiseen. Tällaisissa tapauksissa on tärkeätä, että laivan sähköttäjä voi antaa tarkkoja tietoja laitteiden toiminnasta sekä ilmoittaa radioaseman työskentelyssä havaitut epäsäännöllisyydet.

Jos jo Suomen vesillä liikkuvien laivojen radioasemien tarkastuksessa esiintyy kaikenlaisia vaikeuksia, niin kasvavat vaikeudet moninkertaisiksi sellaisiin laivoihin nähden, jotka purjehtivat pääasiallisesti suurilla valtamerillä. Suomen kauppalaivastoon kuuluu nimittäin laivoja, jotka eivät vuosikausiin tule aluevesillemme, ja näiden radioasemien tarkastaminen on miltei mahdotonta. Ainoa mahdollisuus tällaisissa tapauksissa on pyytää jotakin ulkomaalaista radiotarkastajaa suorittamaan laitteiden tarkastuksen. Ulkomailla suoritettu radioaseman tarkastus ei kuitenkaan ilman muuta ole pätevä Suomessa eikä oikeuta laivaa saamaan radioturvallisuustodistusta. Jos halutaan saada laivan radioasema tarkastetuksi ulkomailla radioturvallisuuskirjan saamiseksi, on Suomen merenkulkuhallitukselta pyydettävä radioaseman tarkastusta määrättyssä ulkomaan satamassa. Tällöin merenkulkuhallitus pyytää asianomaisen maan viranomaisia suorittamaan tarkastuksen ja ilmoittamaan siitä Suomen viranomaisille. Vain tällä tavoin järjestetty tarkastus ulkomailla oikeuttaa radioturvallisuuskirjan saamiseen. Kun radioturvallisuuskirja annetaan vain vuodeksi kerrallaan, on jokaisen radiosähköttäjän velvollisuus pitää huolta siitä, että laivan radioasema tarkastetaan ulkomailla edellämäinnittujen ohjeiden mukaan, ellei laivaa ole voitu vuoden aikana tarkastaa Suomessa.

Kun on esiintynyt tapauksia, että varsinkin harvoin Suomen vesillä liikkuvien laivojen radioasemat joutuvat olemaan puutteellisessa kunnossa, joskus hyvinkin pitkiä aikoja, on syytä koettaa keksiä keinoja tämän epäkohdan korjaamiseksi. Mielestäni asiaa voitaisiin parantaa siten, että sähköttäjät posti- ja lennätinhallitukselle lähettämiinsä kuukausitilityksiin liittävät ilmoitukset radoasemalla toteamistaan puutteellisuuksista ja vioista, joita he itse eivät ole voineet korjata. Tällöin ryhtyy posti- ja lennätinhallitus toimenpiteisiin vian korjaamiseksi joko laivan tullessa Suomeen tai jossakin ulkomaalaisessa satamassa.

Tiedoitus (QTC) liikenne: DASD:ia kilpailun toimeenpanijana kiinnostaa saada mahdollisimman nopeasti selville, mitä Contest—QSO:ita Saksan ulkopuolella asuvat ovat saaneet. Tätä tarkoitusta varten ovat QTC-sanomat. QTC-yhteyksiä ovat Saksan ulkopuolisten — eurooppalaisten ja merentakaisen — ja saksalaisten amatöörien väliset yhteydet. Saksan ulkopuolinen asema ilmoittaa näissä sanomissa asianomaiselle saksalaiselle asemalle saamistaan Contest—QSO:ista. Saksalainen asema vahvistaa vain oikean vastaanoton. Mitään numeroryhmiä ei vaihdeta, eivätkä QTC-yhteydet kelpaa Contest—QSO:iksi.

QTC-yhteyden saamiseksi kutsutaan CQD QTC de — — —. Kustakin dx—QSO:sta ilmoitetaan Saksaan luonnollisesti vain kerran. Sensijaan voi yhdellä kertaa antaa niin monta QTC-sanomaa kuin haluaa, ja QTC-yhteyden voi saman aseman kanssa ottaa rajattoman monta kertaa. Niiden joista voi myöskin sopia. Toivotaan, että mahdollisimman monista Contest—QSO:ista ilmoitetaan QTC-sanoman kautta.

Esimerkki: Olkoon W8HD:llä lähetettävänä 3 ilmoitusta yhteyksistä G6CL, F8RJ ja CTIAH:n kanssa. W8HD on saanut QTC-yhteyden D4BIU kanssa ja ilmoittaa:

D4BIU de W8HD—hr QTC—G6CL 0935/123 456—f8RJ 1245/432678 — CTIAH 2356/987345—OK? ar, joka siis tarkoittaa:

W8HD on jonain kilpailupäivänä klo 0935 paikallista aikaansa vaihtanut numeroryhmän G6CL kanssa ja saanut tältä 123456 jne. D4BIU kuittaa QTC:n seuraavasti 4QTC ok ar.

Pisteet lasketaan seuraavasti:

Saksa—Merentakainen DX, 4 pistettä alettua 1000 km. kohden. Eurooppa—Merentakainen DX, 1 piste alettua 1000 km. kohden.

Jokaisesta D-aseman oikein ottamasta QTC:stä lasketaan:

Eurooppa—Saksa QTC, 12 pistettä sanomasta.

Merentakainen DX—Saksa, 6 pistettä alettua 1000 km. ja sanomaa kohden.

Näin saadut pisteet lasketaan yhteen ja saksalaisilla kerrotaan työskenneltyjen maiden lukumäärällä sekä muilla työskenneltyjen Saksan piirien lukumäärällä. Saksassa on 19 piiriä, mitkä ilmi-käyvät kutsujen viimeisestä kirjaimesta A—V.

Yhteyksistä tulee pitää logia, jonka pitää sisältää päivämäärän, ajan, alueen, vasta-aseman jokaiselle Contest—QSO:lle, kuuluvaisuusilmoituksen ja sekä lähetetyn että vastaanotetun numeroryhmän. QTC-yhteyksistä pitää ilmoittaa saksalaisen aseman kutsu, mitkä tiedoitukset ja kuinka monta, päiväys, aika ja alue. Login otsikkoon pitää merkitä kilpailujen nimi, QRA, lähettimen teho ja saatu pistemäärä. Logit pitää olla viimeistään 31 marraskuuta 1936 DASD:in hallussa osoitteella

Deutscher Amateur-Sende-Dienst e.V.

Berlin—Dahlem.

Schweinfurthstr. 78.

— SATTUNEESTA SYYSTÄ huomautettakoon, että on mitä suurimmassa määrin ajattelematonta heikkotehoisilla lähetimillä työskenteleviä virkaveljiä kohtaan heti OHM:n alettua kuuntelunsa 36 metrillä kutsua asemaa testausta varten, qsa y.m. kyselyineen, silloin kun sanomaa ei ole lähetettävänä, sillä tällöinhän luonnollisestikin vähenevät mahdollisuudet yhteyden saantiin sellaisille, joilla on sanomia. Jos haluaa esiintyä "gentle-mannina" eetterissä, on odotettava 5—10 minuuttia OHM:n Cq-kutsun jälkeen, ennenkuin kutsuu asemaa silloin kuin ei ole sanomia, jotta toiset useimmiten heikkotehoiset tahi häiriöiden vaivaamat laiva-asemat pääsisivät välittämään liikenteensä.

—X—.

RADIOSÄHKÖTTÄJÄVIRAT MANTEREELLA

Jokainen mertakulkeva radiosähköttäjä, joka kauemman aikaa on palvellut laivassa, on varmaankin vähitellen alkanut ajatella niitä rauhallisempia oloja, jotka seuraavat tointa mantereella. Kuten kaikki tiedämme, ovat nämä toimet etupäässä valtion virkamiesten miehittämät, eli toisin sanoen, useimmat niistä radioasemista, joilla tarvitaan tutkinnonsuorittanut sähköttäjäkunta, kuuluvat valtiolle. Totta kylläkin ovat useimmat näistä viroista huonosti palkattuja, mutta siitä huolimatta on kuitenkin paljon sellaisia vanhempia radiosähköttäjiä, jotka mielellään jättäisivät merielämän ja muuttaisivat jollekin valtion hallinnassa olevalle radioasemalle maissa. Tämä ei kuitenkaan aina ole niinkään helppoa kuin ensisilmäyksellä luulisi. Rahtilaivan mukana maailman meriä kiertävän on vaikea seurata vapaita radiosähköttäjän paikkoja maissa, ja jos hän sattumalta saakin joskus käsiinsä sanomalehden tahi jotain muuta tietä saa tiedon vapaasta maapaikasta, tapahtuu se useimmiten liian myöhään ja joku nuorempi, vähemmän kokemusta omaava virkaveli, joka paremmin on ollut tilaisuudessa pitämään silmällä näitä toimia, on jo tullut hyväksytyksi. Näin on viime aikoina usein tapahtunut.

Mistä muuten mahtaa johtua, ettei sanomalehdissä — puhumattakaan nyt tästä omasta äänenkannattajastamme — julisteta haettavaksi valtion radiosähköttäjäviroja tahi niiden viransijaisuuksia. Niinhän menetellään muita valtionvirkoja täytettäessä. Jos niin tehtäisiin, olisi kaikilla pätevyystodistuksen omaavilla radiosähköttäjillä tilaisuus hakea vapaana olevaa virkaa, jolloin hakijoista pätevin ja radiotoimessa eniten kokemusta omaava saisi, tahi ainakin pitäisi perustuslakimme mukaisesti saada viran. Naapurimaassamme Ruotsissa näyttää myös sikäläisillä radiosähköttäjillä olevan syytä arvostella siellä vallitsevaa systeemiä, jonka mukaan virkoja maa-asemilla on täytetty sellaisilla aivan nuorilla sähköttäjillä, jotka tuskin ovat tehneet yhtään merimatkaa, vanhempien ja kokeneiden jäädessä huomioonottamatta. Olen varma siitä, että virkaveljeni ovat kanssani täysin yksimielisiä siitä, että sellainen järjestelmä on täysin nurinkurinen. Mutta myöskin meillä on tapahtunut samoin, virkoja on täytetty ilman, että olisi annettu tilaisuus julkiseen kilpailuun.

Valtion radiosähköttäjäviroja täällä Suomessa ei voida täysin verrata vastaaviin virkoihin postissa, lennätinmessä ja rautateilla. Näissä laitoksissa on nimittäin aina käytettävissä jo ennestään valtion palveluksessa olevia harjoittelijoita, kun virkoja täytetään vakinaisesti. Radiossa sen sijaan täytyy turvautua reserviin, joka siihen saakka ei koskaan ole suoranaisesti ollut aikaisemmin valtion palveluksessa. Paria poikkeusta ehkä lukuunottamatta ovat nimittäin kaikki nykyiset radiovirkamiehet lähtöisin laivoista.

Näyttää siltä kuin ehdotus uuden siviiliaseman perustamisesta Suomenlahden itäosaan tulisi hyväksytyksi. Varmuudella voidaan myös odottaa, että joitakin radioaloistoja rakennetaan vastaisuudessa rannikoillemme, minkä lisäksi muitakin radiosähköttäjän paikkoja tulevaisuudessa avautuu valtion asemille. Radiohan menee

eteenpäin suurin askelin ja useimmissa tapauksissa on tällä alalla valtio työnantajana. Näin ollen olisi epäilemättä oikeudenmukaisinta, että virat täytettäisiin yksinomaan tavanmukaisesti avoimeksi julistamalla. Tällöin olisi kaikilla pätevillä henkilöillä tilaisuus niitä hakea ja valtio saisi tätä tietä parhaat mahdolliset virkamiehet palvelukseensa.

Kipinä.

NRAU:N VUOSIKOKOUS V. 1936

NRAU:n vuosikokous pidettiin Oslissa kuluvan vuoden kesäkuun 21. pnä. Läsä olivat SM6UA ja SM5ZK Ruotsista, OZ1D Tanskasta sekä LA1Y ja LA1V Norjasta. Ilman äänioikeutta oli kokouksessa läsä myös LA4A. NRAU:n presidentiksi valittiin B. Th. Fjeld LA1Y, varapresidenteiksi: Ruotsista J. Rf. Karlsson SM6UA, Suomesta K. S. Sainio OH2NM ja Tanskasta F. A. Flensburg OZ1D. Hallituksen muut jäsenet valitssee kunkin maan amatööriiliitto.

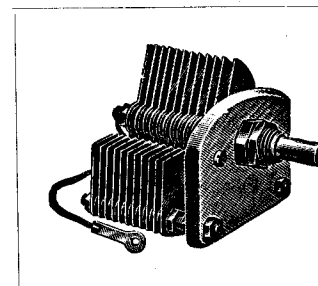
Kokouksessa käsiteltiin myös useita kansainvälisiä radioamateuritoimintaa koskevia kysymyksiä, joista lehtemme seuraavassa numerossa enemmän. Tässä yhteydessä mainittakoon kuitenkin, että NRAU:n puolesta päätettiin lahjoittaa kaksi pokaalia ensimmäisistä 56 mc:n yhteyksistä liiton jäsenmaiden kesken. Välimatkan on kuitenkin oltava vähintään 100 km.

NRAU:n seuraava vuosikokous pidetään Kööpenhaminassa kesällä v. 1937.

AMATÖÖRIT!

Edullisimmin
lyhytaaltolaitteiden osia

kuten:



Säätökondensaattoreita
Suodatinkondensaattoreita
Muuntajia
Kuristimia
Amer. putkia
ym. rakennusosia

Kääntykää luottamuksella puoleemme.
Vastaamme auliisti tiedusteluihinne.

B. MELART & Co.
RIKHARDINKATU 1, HELSINKI

ZEPELIN ILMALAIVAN LZ 129:N TELEFUNKEN RADIOLAITTEET

Uusi Zeppelin LZ 129, joka valmistui maaliskuun alussa, saat- toi jo toisella 8-tuntia kestäväällä koematkallaan käyttää menes- tyksellä lähetin- ja vastaanottolaitteitaan. Heti kun lyhytallto- lähetin pantiin toimintaan saatiin 17—70 metrin välillä koko joukko Amerikan rannikkoasemayhteyksiä. 24 m:llä esim. saa- tiin sekä morse- että puheyhteys amerikkalaisen Shattam-aseman kanssa, mikä yhteys oli noin 7,000 km.

Kuten tunnettua, ovat ilmalaivan radiolaitteet Telefunken'in, Zeppelin-yhtiön ja Saksan Radiolennätinyhtiön yhteisesti suun- nittelemat. Teknilliset yksityiskohdat ovat lyhyesti seuraavat:

Ilmalaivassa on sekä pitkä- että lyhytaaltolähetin. Pitkäaalto- lähettimen aaltoalue ulottuu 575—2700 metriin. Tämä alue on jaettu neljään osaan, mitkä menevät riittävästi limittäin. Lähet- timessä käytetään anodimodulatiota. Sähkötyskäytössä on anten- niteho 200 wattia ja puhuttaessa noin 125 wattia. Antenni on kak- silankainen ja 120 m. pitkä ja kelataan se moottorivintturin avulla. Huolimatta kaksisuuntaisesta puheesta käytetään samaa antennia sekä lähettimeen että vastaanottiin. Kun aletaan puhua kytkeytyy antenni itsetoimivasti lähettimeen. Jos puhe keskeytetään pitemmäksi aikaa kuin 1/4 sekuntia katkeaa virta lä- hettimestä itsetoimivasti ja kuuntelu voi heti alkaa ilman muuta.

Ilmalaivan lyhytaaltolähettimen antenniteho on niinikään 200 wattia sähkötettäessä. Aaltoalue ulottuu 17—70 metriin. Tä- mä aaltoalue on jaettu vain kahteen osaan, mitkä ovat riittävästi limittäin. Antennina on yksi lanka, joka neljännesaallon pituu- delta lasketaan alas ja nostetaan takaisin kelan avulla.

Sähkövoiman saantia varten on ilmalaivassa polttomoottorilla käyvä dynamo, joka antaa kaiken sähkövirran. Lähettimien käy- töjännitteet sekä anodeja että hehkuja varten saadaan yksiank- kurimuuttajien avulla. Koneet voidaan yhdistää joko lyhyt- tai pitkäaaltolähettimeen.

Vastaanottimina käytetään kahta Telefunken joka-aaltovas- taanotinta, joka on neliputkinen suora vastaanotin ja peittää aaltoalueen 15—20,000 metriin. Tämä alue on jaettu 10 osaan. Muutto alueelta toiselle käy vain yhden kädenliikkeen avulla. Sekä pitkä- että lyhytaaltolähettimillä on kummallakin oma vas- taanottimensa. Virtalähteenä käytetään vastaanottimissa paris- toja, jotka voidaan ladata lennon aikana. Lisäksi kuuluu ilma- laivan radiokalustoon radiopeilauslaite vastaanottimiseen Tele- funken'in tekoa ja kaksi erikoista vastaanotinta, joita käytetään pääasiassa huonolla säällä laskeutumisvaikeuksien helpottami- seksi. Näitä vastaanottimia varten on maassa kolme eri radio- asemaa käsittävä apuvälineistö, jotka antavat ilmalaivalle tarkat ohjeet siitä, mitenkä ilmalaiva tulee ohjata maahan ja koska kiinnitysköydet pitää pudottaa. Maasta tulleet määräykset osoit- taa erikoinen osoitinkoneisto, joten määräysten välitys käy itse- toimivasti.

Kun ottaa huomioon edellä esitettyjen teknillisten laitteiden täydellisyysden ymmärtää helposti, mitenkä on ollut mahdollista, että "Graf Zeppelin" on jo yli 100 kertaa voinut aivan aikatau- lunnukaisesti ylittää Atlantin.

S.R.L:N JÄSENMAKSU- KYSYMYS

Kuten muistettaneen, ehdotettiin viime vuosikokouk- sessa jäsenmaksun korottamista merellä toimessa ole- vilta jäseniltä Smk:aan 200:— ja maissa toimessa ole- vilta Smk:aan 100 vuodessa. Valitettavasti ei tämä eh- dotus kuitenkaan tullut hyväksytyksi, vaan jäi jäsen- maksun suuruus entiselleen niukalla ääntenenemmistöllä.

Asiaa lähemmin tarkasteltaessa, täytynee kuitenkin jo- kaisen harkitsevan jäsenen myöntää, että jäsenmaksun korottaminen ennen pitkää on todella tarpeen vaatima. Kun otetaan huomioon, että yli kolmannes nykyisestä jäsenmaksusta jo menee äänenkannattajan julkaisemi- seen, sekä I.F.R:lle kuuluvan jäsenmaksun suorittami- seen, ei liitolle siis todellisuudessa jää 152 markasta kuin 92 markkaa. Kun liittomme jäsenluku on verrat- tain pieni, ovat nykyiset jäsenmaksutulot hädin tuskin riittäneet liiton juoksevien menojen peittämiseen. Liiton menot kuitenkin jatkuvasti nousevat sitä mukaa kuin liiton jäsenmääräkin kasvaa.

Suunnitelmaa äänenkannattajamme julkaisemisesta kuukausittain, ei voida toteuttaa nykyisten jäsenmaksu- jemme turvin. Myöskin kysymys oman toimisto- ja kerhohuoneuston hankkimisesta jää samasta syystä rat- kaisematta. Kun näiden liiton menestykselliselle toi- minnalle välttämättömien suunnitelmien toteuttaminen on siis riippuvaisuussuhteessa jäsenmaksujen suuruu- teen, olisi jäsenmaksujen korotus saatava aikaan jo ensi vuosikokouksessa. Mutta vaikka näiden edellämai- nittujen suunnitelmien toteuttaminen jäisi myöhäisem- mäksikin, olisi liiton toiminta muutenkin turvallisempaa, kun säästössä olisi edes jonkinlainen pääoma. Tällainen "kädestä suuhun" eläminen tekee liiton toiminnan epä- varmaksi, kun vielä huomattava osa jäsenistä suorittaa nykyisetkin jäsenmaksut sängen epäsäännöllisesti.

Vertailun vuoksi mainittakoon tässä samalla muuta- mien ulkolaisten radiosähköttäjäliittojen vuotuisia jäsen- maksuja. Englannissa 3 £, Hollannissa 30 fl., Ruotsissa 60 kr., Tanskassa 72 kr. Palkkaustaso on näissä maissa suurin piirtein sama kuin meillä. Yhdysvalloissa, jossa laivasähköttäjäty viime aikoina ovat saaneet palkkansa jossain määrin nousemaan, jäsenmaksut ovat hiljattain koroitettut 12—18 dollariin. Korotus päätettiin äänes- tyksen jälkeen 788 äänellä 83 vastaan.

Kun vertailemme näitä edellä lueteltuja jäsenmaksuja, täytynee varmaankin jokaisen jäsenemme myöntää mei- dän nykyisten jäsenmaksujemme alaisuus. Kehoittai- sin siis jokaista oikein vakavasti harkitsemaan asiaa vuosikokoukseen mennessä. Julkilausukaa myös jou- kolla mielipiteitänne lehtemme palstoilla.

Kto.

— RADIOLENNÄTTIMEN PITOVELVOLLISUUDES- TA on suomalaisista rahtilaivoista turvallisuus sopimuksen 27 ar- tiklan mukaan nykyisin vapautettu 26 laivaa. Kun mainitun so- pimuskohdan mukaan vapautus voidaan myöntää enintään viiden vuoden ajaksi sopimuksen voimaan tulosta lukien, on edellämai- nittujen 26 suomalaisen laivan hankittava itselleen täydelliset ra- diosähkötyslaitteet v. 1937 päättyessä.

„ÖSTERHAVIN“ HAAKSI- RIKKO

Viime maaliskuun 28. pnä olimme Pohjanmerellä matkalla Raumalta Ellesmere Portiin. Ilma oli kaikkea muuta kuin kau- nis, oli sumua paksusti ja olipa aika kova merenkäyntikin. Odo- timme illalla saapuvamme Pentland'in, ja sitä varten aloitettiin jo puolenpäivän aikana tarkistaa positiotamme radiopeilausten avulla. Otinkin sinä iltapäivänä neljä peilausta Wick Goniosta ja niiden piti, ainakin perämiesten lausunnon mukaan, "stäm- mata". Olen kylläkin kuullut eräältä taholta, että karille ajon syynä oli "väävät radiopeilaukset", sri. En tiedä sitten, kuinka paljon asiassa on perää ja mikä todellinen syy on. Ehkä se oli vaan Österhavin "vuoro", — — — Illalla klo 19,55—19,57 otin viimeisen peilauksen ennen karille ajoa, silloin olimme jo aivan lähellä Pentlandia, koskapa I perämies juuri minun lähettäessäni vvv:ta qte:tä varten ilmoitti puhelimella, että "radiopeilausta ei tarvitsekaan ottaa, sillä näemme majakat jo maista". Vastasin sii- hen, "kyllä se nyt on jo myöhäistä peruuttaa, sillä olen antanut jo merkit ja odotan juuri peilaustulosta". Niin sain senkin vii- meisen peilaustuloksen ja ilmoitin sen heti asianomaiseen paik- kaan. Tämän viimeisen tuloksen perässä oli kyllä "unreliable", en tiedä sitten kuinka epävarma se oli, ei tullut siitä koskaan jälkeenpäin puhetta. Lienevätkö navigaattorit tulleet kiinnittä- neeksi siihen sen enempää huomiotaan, kun kerran saivat jo omilla vhekkeillään peilauksia kahdesta paikasta nim. fm Noss Hd. ja Duncansby Hd.

Tavallisesti otin peilaukset aina päälähetintä käyttäen ja niin oli asia nytkin. Noin klo 20,15 menin alas konehuoneeseen, jossa sanoin dunkille, "turbinin saa pysäyttää, en tarvitse sitä toistai- seksi". Luulin näet, että nyt on kaikki peilaukset tältä päivältä otettu ja tulemme jo selville vesille. Tultuani hyttiini, istuin kai- kessa rauhassa työpöytäni ääreen kirjoittamaan päiväkirjaa ym. papereita. Istuttuani viitisen minuuttia kuulin konehuoneen mer- kinantolaitteen soivan ja pian sen jälkeen aika kova täräys pui- tattii laivaa. Ei tönäys kyllä niin kovalta tuntunut, ainakaan sinne minun hyttiini, että olisin heti arvannut tässä taas karilla ole- vamme. Sanoin taas, sillä ajoimme samalla reissulla Raumalle mennessä karin ylitse, jolloin jysäys oli mielestäni paljon kov- vempi, vaikkakin pääsimme siitä ilman suurempia vaurioita. Se olikin hyvä treenaus oikein karille ajoon! Niin, nyt tämän toisen kolauksen jälkeen menin heti hyttiini ovelle katsomaan, mitä tämä nyt oikein merkitsee ja mikä jysäys se oikeastaan oli. Kannella on kuitenkin nähnyt mitään erikoista, ihmeissään näyttivät toi- setkin sillä seisoskeleval. Siinä ovelle seisossani kuulin sitten puhelimen soivan ja oikein kiukkuisesti, menin vastaamaan ja sain heti kapteenilta määräyksen lähettää SOS, "olemme karilla Duncansby Headin luona".

Mitäs muuta kun valmistauduin heti täyttämään kapteenin määräystä. Vilkaistuani päälähetäjän volttimittarin huomasin, että turbinia ei oltukaan vielä pysäytetty, joten saankin siis lä- hettää kaiken liikenteen päälähetintä käyttäen, jonka kanssa työskenteleminen oli muuten paljon hauskeempaa kuin hätälähet- timen. Ja niin aloin antaa SOS:ää, kello oli silloin 20,25 gmt. Mutta, pari sarjaa lähetettyäni sos-merkkejä pääsi minulta muutama paha sana, sillä dunkkiman muistikin juuri sillä hetkellä mennä turbinin kimppuun ja pysäyttää se. Täytyy tunnustaa, että jäin siinä hetkeksi ihan neuvottomaksi, — mikä nyt aparaateille tuli ja vielä tällaisessa tilanteessa — ennen kuin huomasin, missä vika oli. Pantuani hätälähetäjän käymään kuuntelin ensin, jos lähettämäni pari sarjaa sos-merkkejä oli tehnyt mitään vaikutusta ympäristöön, mutta sitä se ei ollut tehnyt, koska Wicradio paasasi vielä täyttöpäätä 66:lla. Aloin lähettää uudelleen ja nyt sainkin ympäristön vaikenemaan. GKR ilmoitti myös heti CQ qrt sos. Lähettettyäni hätäilmoituk- seni alkoi vilkas työskentely etupäässä GKR:n kanssa. Sieltä satoikin vähän liikaa kysymyksiä ja kun en ollut silloin vielä tietoinen edes laivan todellisesta tilasta, oli minun vaikea vastaila kaikkiin kysymyksiin. Muiden laivojen positioneja tuli myös runsaasti. Englantilainen s/s "Greathope" oli meistä noin 1/2 mai- lin päässä ja se jäikin sitten läheisyyteemme odottamaan tilan- teen kehittymistä. Samoin oli pari muuta laivaa läheisyydessäm- me. Olimme siinä kivellä ehkä 20 minuuttia ja se aika olikin koko tilanteen vaarallisin aika. Korkeat mainingit kallistelivat laivaa hyvin uhkaavasti. Mahdotonta oli pysyä tuulilla, sillä

nykäykset olivat niin äkkiäisiä, seisoinkin koko ajan jalat le- vällään pöytään nojaten, naputellen siten parhaan taitoni mukaan. Kuten jo sanoin, kesti tätä 20 min., jonka jälkeen laiva irtaantui kiveltä. Tilanne tuntui nyt hytistäni katsoen muuttuvan normaaliseksi. Mutta peilaukset ruumissa osoittivat toista. Olimme saaneet pahan vuodon keulapuolelle ja vesi nousi nou- semistaan 1 ja 2 ruumissa ja luonnollisesti myös keula painui huomattavasti syvemmälle. Tilanne oli siis edelleen hyvin vaa- ranalainen, olihan epätietoista kuinka kauan laiva pysyy veden pinnalla veden yhä lisääntyessä ruumissa ja lähimpään satamaan oli useiden tuntien ajo.

Klo 20,52 saimme sanoman GKR:stä, että Wick'in meripelas- tusasemalta on lähtenyt pelastusmiehistöä veneineen luoksemme. Lähdimmekin sitten hitaasti kulkemaan Wickiä kohden. S/S "Greathopelle" sain määräyksen ilmoittaa, että he olisivat edelleen läheisyydessämme sekä valmiit heti kutsun saatuaan tulemaan avuksemme, jota pyyntöä laiva noudattikin. Myös lai- vamme omat pelastusveneet oli laskettu lähelle vesirajaa, ja suu- rin osa miehistöä seisoi pelastusvyöt päällä valmiina astumaan veneisiin millä hetkellä tahansa.

Näin kului sitten aikaa toista tuntia, jolloin Wickistä lähe- tetty pelastusvene saapui luoksemme. Muuta erikoista ei tilan- teessa tällävälin ollut tapahtunutkaan kuin että vesi oli vain yhä lisääntynyt ruumissa. Pelastusveneestä nousi heti kaksi miestä laivaamme ja neuvoteltuaan kapteenin kanssa tulivat he siihen lopputulokseen, että muuta keinoa meillä ei ole kuin ajaa laiva lähimmälle matalikolle. Ja niin otettiinkin kurssi kohti Sinclair's Bayta. Minä sain nyt määräyksen tiedottaa tästä läheisyyteem- me tulleille laivoille ja ilmoittaa samalla, että emme tarvitse enää heidän apuaan sekä kiittää heidän vaarinpidoistaan. S/S Greathope olikin seurannut meitä koko tämän ajan.

Kello 23,10 sain kapteenilta määräyksen sos-liikenteen lopetta- miseen. Ilmoitettuani cq-kutsulla, että vaara on nyt sivuutettu ja qsr, alkoi Pohjanmeren liikenne jatkuu. Kaikkien ukkeliien sormet olivat varmasti olleet avaimessa valmiina, sillä liikenne alkoi samalla silmänräpäyksellä, jolloin lähetin "clear". Olihan 600 m:n liikenne ollutkin pysäyksissä melkein kolme tuntia.

Puolenyön aikaan saavuimme sitten Sinclair's Bayhin hiekk- matalikolle, johon laiva lopullisesti jäi. Välitön vaara oli näin sivuutettu. Jäimme siihen odottamaan aamun valkenemista. Mie- histö sai sitten mennä kaikessa rauhassa nukkumaan, kelle vaan uni maistoi kaiken tämän jälkeen. Minulla ei ollut kyllä nukku- miseen aikaa, istuin koko sen yön vahdissa, eikä siinä saanut ollenkaan jouten istua, sillä kaikenlaisia tiedusteluja tuli vähän- väliä GKR:n kautta ja lukuisia sanomia oli myös pitkin yötä lähetettävänä.

Aamun valjettua huomasimme, että laiva oli yön aikana alka- nut repeytyä poikki. Tässä repeytymän kohdalla tekikin laiva hyvin epämiellyttäviä liikkeitä. Nyt alkoi suurin osa miehistöä valmistautua lähtemään maihin ja klo 10 lähtikin sitten ensim- mäinen vene mukanaan 20 miestä, kaikkien matkalaukut, sekä — "Putte". Laivaan jäi vielä kapteeni, molemmat ensimmäiset. minä ja neljä miehistöön kuuluvaa.

Klo 16,40 sain lähetettäväksi viimeisen radiosanomana, jonka jälkeen kiitin GKR:ää kaikesta avusta ja qso:sta ja sanoin sa- malla lopuksi "nyt suljen tämän aseman ainiaaksi, good bye GKR". — — — Tähän loppui sitten radioliikenne ja kaikki muu- kin liikenne "Österhavilla". Pian sen jälkeen astuimme loput- kin pelastusveneeseen ja menimme hyvin keinuvalla kyydillä Wickiin. Sinne jäi "Österhav" sekä minun "uusi hyttiini" hiekk- aan hautautumaan.

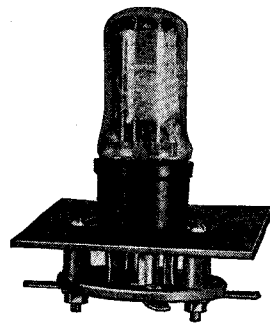
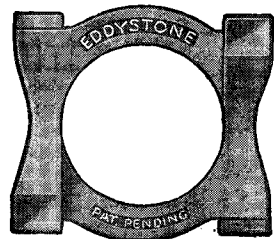
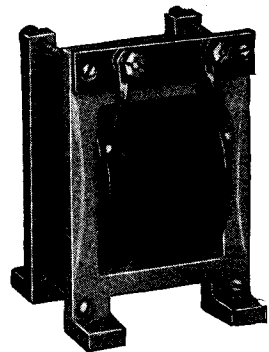
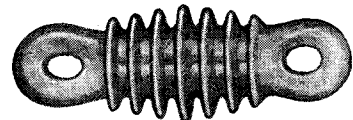
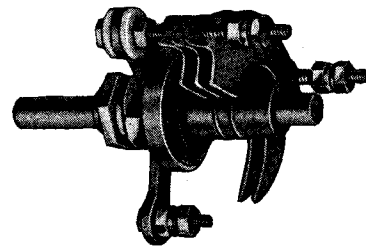
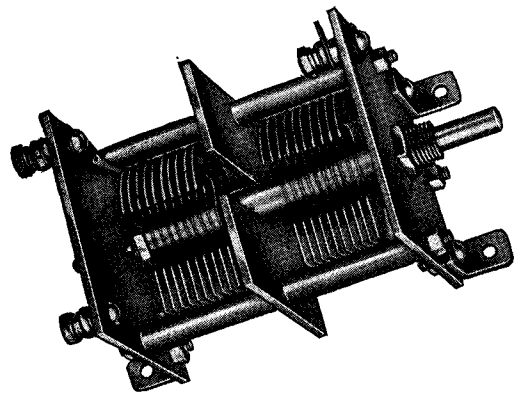
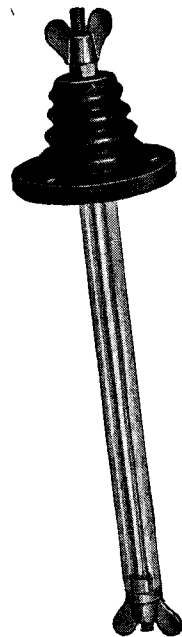
U. V.

— OIKAISU. Lehtemme viime numerossa olevaan kirjoituk- seen "Huokea, mutta tehokas grp-lyhytaaltolähetin" pääsi pujah- tamaan pari virheellisyyttä. Piirroksessa oleva kond. C1 ei ole luonnollisestikaan "pidennys" vaan päinvastoin lyhennyskonden- saattori. Anodivirtamittari on luonnollisesti kytkettävä sarjaan miinuspolelle, eikä anodin miinuksen ja hehkun välille, kuten kytkinkaavaan on virheellisesti piirretty.

— VAASA RADIO OHX on nyttemmin avoinna läpi vuoro- kauden.

Englantilaisia ja amerikkalaisia

LYHYTAALTO OSIA



CHESTER

Helsinki, Kaisaniemenkatu 5. Puh. 32 778, 34 355

RADIOSANOMAVAIHDON MAINOSTAMINEN

Vaikka jo aikaisemmin olen tämän lehden palstoilla kosketellut siirtyvän liikenteen sanomanvaihdon nykyisestä vilkastuttamasta, otan nyt jälleen kysymyksen esille siinä heikossa toivossa, että asianomaiset kiinnittäisivät siihen huomiota ja tekisivät jotakin sen hyväksi.

Radiosanomanvaihdon vilkastuttamisen ollessa puheena, kiinnittyy huomio lähinnä niihin laivoihin, joilla on lyhytaaltolaitteet ja joiden avulla ne siis voivat välimatkoista riippumatta vaihtaa sanomia suoraan kotimaahan Hanko Radion kautta. Tällaisten laiva-asemien lukumäärä nousee nykyisin noin 35 % kaikista suomalaisista radiolla varustetuista kauppalaihoista — purjelaihoja lukuunottamatta — ja kun laivojen luku säännöllisesti kasvaa, on ainakin allekirjoittaneen mielestä ajankohta sopiva ryhdyttäväksi jollakin tavoin mainostamaan sanomanvaihtoa mantereelta laivoihin ja päinvastoin.

Mitä tulee sanomiin laivoista mantereelle, ei mainostusta niiden lisäämiseksi asioiden nykyisellään ollen luonnollisestikaan voida harjoittaa, sillä eihän ihmisiä voida kehoittaa lähettämään sanomia useammin kuin he katsovat itsellään olevan siihen varaa ja halua, mutta jos Suomessa otettaisiin käytäntöön ABC-sanomajärjestelmä Ruotsissa voimassa olevan systeemin malliin, olisi siitä varmuudella seurauksena laivoista mantereelle suuntautuvan sanomanvaihdon huomattava kasvu. Kun tämän lehden viime vuoden 9—10 numerossa jo selostin puheenaolevan ABC-sanomajärjestelmän, en tässä yhteydessä katso olevan syytä enää siihen lähemmin palata.

Kuinka usein lähettävät omaiset, ystävät ja tuttavat radiosanomia laivoissa? Vain aniharvoin. Voidaan kysyä mistä tämä asiantila johtuu. Vastaus on hyvin yksinkertaisesti se, että mantereella ei yleensä tiedetä, miten radiosanomia on lähetettävä merellä kulkevaan laivaan ja harvoja poikkeuksia lukuunottamatta ei yleisö saa tarkempia neuvoja edes lähimmästä lennätinkonttoristakaan. Allekirjoittaneen laivassa oli esimerkiksi lähetetty joulun ja uudenvuodensanomien luku 18, tulevia oli vain 3. Pääasiainen olivat vastaavat luvut 8 ja 0! Keskustelllessani asiasta miehistön kanssa täällä laivassa, sain kuulla, että he olivat saaneet kirjeitä, joissa kirjoittajat kertovat halunneensa lähettää sanomatervehdyksen, mutta jättäneet sen kuitenkin tekemättä, koska eivät tieneet tahi saaneet mistään neuvoja siitä, miten sanoma olisi ollut lähetettävä ilman liiallisia sanomamaksuja. Tämän lehden viime vuoden 1—2 numerossa selostin, miten vähän lennätinkonttorien virkamiehet ovat perillä näistä asioista, joiden selostuksen toistaminen on nyt turhaa.

Esimerkin vuoksi haluan kuitenkin mainita, että viime vuoden elokuussa halusivat erään 50 vuotta täyttävän laivamme päällystään kuuluvan omaiset lähettää mantereelta onnittelusanomia. Jo aikaisemmin kesällä olivat sanomien lähettäjät tiedustelleet minulta miten lähetys tapahtuu, jolloin neuvoin heitä osoittamaan sanomansa Hanko Radion kautta, kuten sitten tapahtuikin. Kun sitten myöhemmin syksyllä saavuimme Suomeen, tapasin sanomien lähettäjät. Sain silloin kuulla, millainen puuha heillä oli ollut saada sanomansa matkalle. Onnittelusanomat oli jätetty Helsingin rautatieasemalla olevaan lennätinkonttoriin pyynnöllä toimittamaan ne Hanko Radion kautta. "Missä laiva on", kysyi lennätinvirkamies. Kun hän sai kuulla sen olevan Länsi-Intian paikkeilla matkalla Arubaan, vastasi virkamies, "jaa, siinä tapauksessa on mahdotonta lähettää Hangon kautta, ainoa mahdollisuus on suunnata ne Aruba Radioon", minkä jälkeen sanomat sitten hinnoiteltiin sen mukaisesti. Lähettäjät kieltäytyivät kuitenkin jyrkästi suorittamasta sitä summaa, minkä lähetys Aruban kautta olisi maksanut ja vaativat sanomat toimitettavaksi Hangon kautta, kuten laivan sähköttäjä oli heitä neuvonut. Tätä pidettiin kuitenkin lennätinkonttorissa mahdottomuutena. Neuvottelu kesti sitten kokonaisen tunnin, jonka kuluessa lennätinvirkamiehet ilmoittivat m.m. voivansa tinkiä sanomamaksusta Aruban kautta lähetettäessä (!), mutta eivät missään tapauksessa voivansa hyväksyä Hangon tietä. — Sanomien lähettäjät menivät loppujen lopuksi päälennätinkonttoriin, jossa sanomat otettiin ilman muuta vastaan Hanko Radion kautta perilletoimitettaviksi.

Edellä oleva esimerkki riittää valaisemaan olosuhteita radiosanomia mantereelta laivoihin nykyisin lähetettäessä. Ja kun siksikin suuri lennätinkonttori kuin Helsingin rautatieasemalla oleva ei pysty suuntaamaan sanomia lähettäjien asiantuntevasta neuvoista huolimatta, niin kuinka sitten voidaanankaan toivoa, että

sanomat, jotka jätetään pienempiin lennätintoimistoihin, tulisivat perille laivoihin!

Kun kokemuksesta tiedän miten esimerkiksi rautatieasemille saapuu lakkaamatta kiertokirjeitä, joissa virkamiehille annetaan tarkkoja ohjeita m.m. sähkösanomaliikennettä koskevista kysymyksistä, tuntuisi minusta luonnolliselta, että myöskin radiosanomien ohjaaminen mantereelta laivaan olisi samanlaisten kiertokirjeiden avulla helposti järjestettävissä. Lisäksi olisi ehkä paikallaan uhrata pienempi määrärahain mainostaulukoiden hankkimiseksi lennätinkonttoreihin. Näissä taulukoissa tulisi olla teksti "Radiosanomia laivoille toimitettavaksi vastaanotetaan", tahi jokin samansuuntaista. Pääasia vain olisi, että yleisö tulisi tietoiseksi siitä, että se voi radion välityksellä päästä yhteyteen merellä kulkevassa laivassa olevien kanssa. Kiertokirjeistä taas tulisi virkamiesten kyetä löytämään lähemmät ohjeet sanomien suuntaamisesta kulloinkin kysymykseen tulevan rannikkoaseman kautta ja ennenkaikkea tietenkin siitä, missä laivoissa on lyhytaalto eli "kaukoyhteyksilaitteet", kuten niitä kansantajuisemmin voitaisiin nimittää.

Osoittaakseni että lyhytaaltoisten laivojemme luettelo on jo nykyisin siksi laaja, että kiertokirjeen julkaisemisen luulisi olevan paikallaan, luettelen tässä niiden laivojen kutsumerkit, joiden olen havainnut olevan kaukoyhteydessä Hanko Radion kanssa:

OHAC, OHAD, OHAF, OHAN, OHAS, OHBK, OHCL, OHCM, OHCN, OHCX, OHDD, OHDT, OHDV, OHDX, OHFG, OHFJ, OHFK, OHFL, OHFT, OHGE, OHHF, OHHG, OHHN, OHHU, OHHX, OHVD, OHVE, OHVS, OHXW, OHXY, OHWQ, OHWW, OHYK.

POHJOISMAINEN RADIOAMATÖÖRI- UNIONI NRAU

Julkaisemme seuraavassa otteen NRAU:n v. 1936 hyväksytyistä säännöistä, koskien mainitun unionin hallintaa ja toimintaa.

1 §.

NRAU on niiden skandinavisten radioamatööriliittojen yhteenliittymä, jotka ovat IARU:n jäseniä.

2 §.

NRAU:n asioita hoitaa hallitus, joka valitaan unioniin kuuluvien liittojen pitämässä vuosikokouksessa. Hallitukseen kuuluu 8 jäsentä, jonka muodostaa presidentti, kolme varapresidenttiä, yksi jokaisesta unioniin kuuluvasta maasta. Nämä jäsenet valitaan unionin vuosikokouksessa. Muut hallituksen jäsenet valitsee jokaisen maan oma amatööriliitto. Sen maan hallituksen jäsen, josta unionin presidentti on valittu, toimii unionin sihteerinä, johon toimeen voidaan, jos niin halutaan, valita joku kolmaskin jäsen samasta valtiosta. Tämän kolmannen jäsenen nimittää unionin presidentti ja asianomaisen maan toinen hallituksen jäsen. Kolmannella jäsenellä on hallituksen jäsenen täydet oikeudet paitsi silloin, kun on kysymys asianomaisen maan jäsenliiton omista asioista, jolloin äänioikeutta saa käyttää ainoastaan presidentti ja varsinainen hallituksen jäsen.

3 §.

NRAU toimii sellaisten asioiden eteenpäinviemiseksi, joista koituu etua kaikille unionin jäsenliitoille.

4 §.

Unionin vuosikokous pidetään kesällä. Jokainen jäsenliitto suorittaa edustajien matka- ym. kustannukset. Unionin postikulut jne. jaetaan tasan kaikkien jäsenliittojen kesken.

Kun lyhytaaltolaivojen luku jatkuvasti kasvaa sen johdosta, että kipinälaitteiden "kuolinvuosi" on 1940 ja uudenaikaisia laitteita jo on alettu asentaa, minkä lisäksi laivasähkötäjät itsekin rakentelevat lyhytaaltolaitteita, kasvaa esittämäni summittainen luettelo nopeassa tahdissa. Laiva-asemien teknillisten laitteiden kehittymisen seuraaminen on luonnollisestikin säännöllisesti tapahtuvien tarkastusten avulla helppoa ja tapahtuvista muutoksista voitaisiin tietenkin sopivimmin ilmoittaa lennätinkonttoreille pari kertaa vuodessa julkaistavissa kiertokirjeissä.

Jos sitten esiintyisi vaikeuksia sanomientoimituksessa Hanko Radion kautta, voitaisiin kai meilläkin sellaisissa tapauksissa ottaa käytäntöön sanomien "sokea" lähetys. Lyhytaaltolaivamme ovat toistensa kanssa 36 ja 90 metrillä siksi vilkkaassa yhteydessä, ettei sanomien ilmaisen välityksen laivalta toiselle, enempää kuin vastaanottokuitauksen toimittamisen takaisin mantereelle, pitäisi tuottaa mainittavampia vaikeuksia, ellei joku laiva syystä tai toisesta saisikaan suoraa yhteyttä Hankoon.

Tarkoitukseni ei suinkaan ole väittää olevani pätevä ratkaisemaan, miten radiosanomien vaihto saataisiin parhaiten vilkastumaan, mutta koska toistaiseksi ei pienintäkään siihen suuntaan tähtäävää yritystä ole ollut havaittavissa, rohkenin puolestani ottaa asian esille. Ja että lisääntyvä radiosanomavaihto olisi mantereella asianomaisille varsin tervetullutta, siitähän ei tarvinnut olla epätietoinen, yhtä vähän kuin siitäkään, missä määrin tämä edistäisi radiotoimen kehitystä suomalaisissa kauppalajoissa.

G. Moliis.

VILKASTA ON NYKYISIN 36 METRILLÄ. Tämän seikan toteaa kuunneltuaan muutamia iltoja manitulla aallolla. Kun vielä parisen vuotta sitten vain silloin tällöin kuuli suomalaisia laiva-asemia 36 metrillä, tarvitsee nyt kuunnella vain parin minuutin ajan OHM:n päivystysaikoina, kuullakseen joukottain asemia. — Täällä ulkona Atlannilla ovat "Home made" lähettimet enemmistönä, sillä vain harvalla suomalaisella "villillä linjaa" kulkevalla laivalla on laivanomistajan hankkima lyhytaaltolähetin ja niinpä ovatkin sitten sähköttäjistä ne, jotka ovat vanhoja amatöörejä, rakentaneet itse lähettimensä.

Pieni esittely lienee paikallaan. — Jos alamme alapäästä; t.s. qrp-asemista, on ensiksi mainittava OHHN. Hänen Hartleynsä, 25 watin lähetin, joka toimii hienosti 90 metrillä, ei ottanut workiäkseen tyydyttävästi 36 metrillä, jonka vuoksi mr Illi, joka eräänä päivänä ei saanut yhteyttä WSL:n kanssa, jonne hänellä oli sanoma, aivan yksinkertaisesti löi kokoon uuden lähettimen laudanpalaselle; pieni Hartley, putki Nr 42, input noin 10 wattia. Ei todellakaan uskoisi, että vain 10 W työntää etterisiin merkit, jotka ovat harvinaisen steady ja qrk myös suhteellisilla DX.

Sitten on meillä OHCX, joka jo parisen vuotta on ollut aktiivisena 36:lla pienellä 35 watin Armstrongillaan. Matkoillaan Länsi-Afrikan todisti mr Viljanen, että qrp puolustaa paikkaansa 36 metrillä, vaihtamalla illan toisensa jälkeen sanomia OHM:n kanssa. Siihen aikaan oli OHCX:llä kaunis DC ääni lähettimessään, mutta tämä ääni osoittautui epäkäytännölliseksi koska häiriöt tappoivat sen helposti ja siksi käyttää hän nyt AC-inputtia ja kuuluu hyvin. OHCX:n matkalla Bostoniin maaliskuussa 1936 säilyi yhteys Hankoon aina New Foundlandin matalikoille saakka. FB! — Nykyisin elelee mr Viljanen radioamatöörien taivahissa. Hän on nimittäin puhdistanut Bostonin radioliikkeen, hytti on täynnä radiokamaa ja mr Oper itse kuuro jopa niinkin houkutteleville pyynnöille kuin messipojan "syömään olkaa hyvä".

Mr Suhosen kuulin noin 2 vuotta sitten 36:lla kun hänellä oli pieni 2 watin lähetin. Se osoittautui kuitenkin liian heikoksi ja ent. qrp-amatöörikseni qro. Nyt hänellä on OHHG:ssä Hartleylähetin ja ajaa 100 voltia AC anodiin vastaastettuun Telefunkin RV 258 putkeen. Merkit ovat vy steady, DX OHM:n kanssa on ollut P. Amerikan itärannikolta.

Home-made lähettimien joukossa täällä Atlannilla on OHHX:n 100 watin Hartley vahvin. Mr Saras on useamman kerran vaihtanut lähetintyyppiä. Hän aloitti lyhyillä aalloilla vaatimattomasti keksipurkkeihin asentamallaan laitteilla. Kun hl Gull myytiin, tuli väliin laivan vaihto ja pidettyään sitten jonkin aikaa kesälomaa, starttasi mr Saras lyhytaaltorakentamisensa OHHX:ssä. Muutamien vähäisempien vahinkojen jälkeen kuten kerrankin kaapelin vaihtuessa, jolloin 500 voltia meni hehkuun,

mistä tietenkin seurasi n.s. paukku, näki nykyinen lähetin päivänvalon. Sen voimakkaalla pörisevällä äänellä on saatu useita DX—qso OHM, m.m. aina niin alhaalta kuin B. Aireksestä saakka.

Toistaiseksi ei voida puhua varsinaisesta Atlantinlinjasta. Useimmat näillä vesillä liikkuvista laivoista kulkevat minne satuu, poikkeuksena kuitenkin OHHB, joka kulkee P.-Amerikkaan, sekä allekirjoittanut, joka Korkeasaaren lautan tavoin ajaa edes ja takaisin vanhan ja uuden maanosan väliä. Allekirjoittaneella on tavallaan matkatovereina hyvän osan matkasta Etelä-Amerikan laivat OHVD, OHHU, OHXY ja OHWQ, silloin tällöin kuuluu myös muita lyhytaaltolaivoja. Atlannilla, kuten esim. OHDT sekä Thordenin laivat SGAN ja SMNA, mutta tänne ulos kuuluvat usein lisäksi myös esim. OHAN, OHDX, OHDD, OHGE, OHVE y.m. Nyt kesällä, jolloin pitempien matkojen yhteydet OHM:n kanssa 90 metrillä vaikeutuvat, on odotettavissa, samoin kuin viime kesänäkin, että "Islannin kalastajat" ja jotkut muutkin 90 metrin laivat ilmestyvät 36 metrille.

Kuten tunnettu ovat OHM:n kuunteluajat 36 metrillä nykyisin 21,00, 23,00 ja 01,00 GMT. Näinä aikoina tulee 36 metrin liikenne hyvin toimeen koko kesän. OHM:n aalto on verrattain häiriövapaassa paikassa ja kuuluu asema hyvin. Uusi 01,00 GMT kuuntelu-aika, joka alkoi ¼ näyttää olevan samoin kuin viime kesänäkin, hyvä DX-aika, mutta on myös ollut havaittavissa, että erikoisestikin valoisina kesäöinä voidaan myös lyhempien matkojen sanomavaihto suorittaa tällä aallolla.

Kuten sanottu on 36 metrin liikenne huomattavasti kasvanut viime vuosina ja näyttää jatkuvasti vain vilkastuvan, mikä onkin luonnollista, sillä paitsi sitä, että putkilähettimien luku vähitellen kasvaa, alkavat laivanvarustajatkin jo huomata miten suuri hyöty on laivan varustamisesta lyhytaaltolaitteilla. Jos vain posti- ja lennätinhallitus olisi kaiken lisäksi vielä niin kaukonäköinen, että se saattaisi jo lähiaikoina käytäntöön ABC-sanomajärjestelmän suomalaisissa laivoissa merkitsisi se suurta edistysaskelta lyhytaaltoliikenteen vilkastuttamisessa ja kehittämisessä.

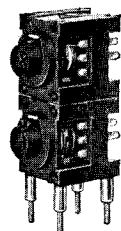
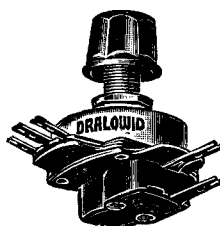
OHFI

Laadultaan ensiluokkaisia radiotarvikkeita

kuten:

DRALOWID-vastuksia
potentio-
metrejä.

GÖRLER-ferrocarkeloja
muuntajia
kuristimia

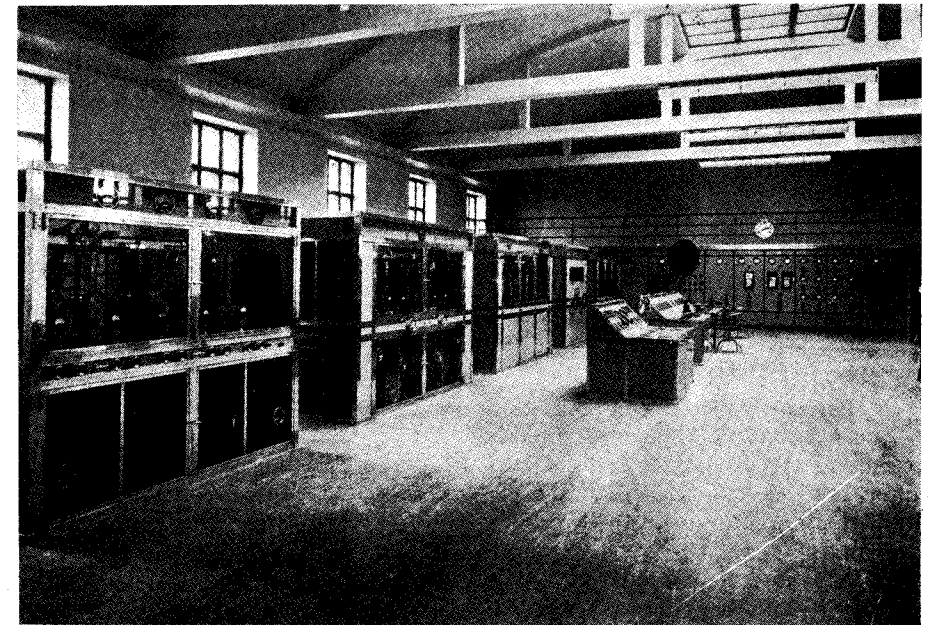


Induktiovapaita kondensaattoreita
Elektrolyttikondensaattoreita
Amerikk.**SYLVANIA** putkia ym.
samoin kuin
Rakennusohjeita eurooppal. ja
amerikk. putkille toimittaa
kohtuuhintoihin

O/Y WINKO A/B

Vuorikatu 4 C. Puh. 21 393

LAHDEN UUSI YLEISRADIOASEMA



Lahden yleisradioaseman lähetinsali. BC-aseman pääins. A. Hauvonen, joka hyvän tahtoisesti on antanut asemastaan kuvan julkaistavaksemme, lähettää laivasähkötäjille best 73's ja ilmoittaa olevansa erittäin kiitollinen kuuluvaisuusilmoituksista.

ERI MAIDEN RADIOPUHELIN-LIIKENTEESTÄ

Tanskan radiopuhelinliikenne.

Radio-	Rannikko-	Rannikko-	Laivojen	Aukiolo-
aseman	asema	liikenne	aalto	ajat
läh.aalto	kuuntelee	aalto		
Blaavand ...	171,8 m.	181,8 m.	155,6 m.	Ympäri vuorokauden
Thorshavn .	171,8 m.	181,8 m.	155,6 m.	025-0300; 0850-0900; 1450-1500; 2050-2100; 2350-2400.

Laivojen keskeinen työskentelyaalto on 139,2 m.

Saksan radiopuhelinliikenne.

Radioasema	Rannikko-	Rannikko-	Aukioloajat GMT.
	asema	asema	
Rügen Radio	läh.aalto	kuuntelee	
118,3 m.	158,5 m.		Arkipäivisin: 0130-0600 ¹⁾ ; 0830-1900; 2030-2200; 2300-0000; Sunnuntaisin: 0130-0600 ¹⁾ ; 0830-1200; 1700-1900; 2030-2200; 2300-0000;
			¹⁾ Kuuntelee koväänäis.
Elbe-Weser Radio	125,3 m.	159,4 m.	Auki ympäri vuorokauden.
			Radiopuheluista Saksan valtakunnan alueelle peritään rannikko- ja lankamaksuna 5,625 fr. (4,50 Rmk.)

Englannin radiopuhelinliikenne.

Radioasema	Kuuntelu-aika GMT.
Humber	0100; 0700; 1100; 1700
Niton	" " " "
Seaforth	" " " "

Malin Head	0100; 0700; 1100; 1700
Valentia	" " " "
Wick	0130; 0730; 1130; 1730
North Foreland	" " " "
Lands End	" " " "
Burnham	" " " "
Portpatrick	" " " "
Cullercoats	0130; 0830; 1230; 1830

Radioasemat kuuntelevat vähintään 10 min. jokaisena kuuntelu-aikana.

Rannikkoasemien lähetysaalto 163,3 m.
Laivojen lähetysaalto rannikkoasemien kanssa työskennellessä 149,1 m.
Laivojen lähetys- ja kuuntelu-aalto keskenään työskenn. 140,5 m.
Englannin rannikkoasemat vastaavat hätäkutsuihin, jotka on lähetetty 600 m. aallolla, 163,3 m. aallolla.

Hollannin radiopuhelinliikenne.

Ulkomaalaiset laivat voivat kutsua Scheveningen Radiota 182 m. aallolla 15—18 min. yli joka tunti.
0700—0200 GMT kesällä (15/5—10/10)
0800—0300 GMT talvella (11/10—14/5).
Suomalaiset laivat voivat käyttää myös Hollannin sisäisessä liikenteessä käytettäviä aaltoja.
Scheveningen kuuntelee 153 m. aallolla 15 ensimmäistä minuuttia seuraavina aikoina:

kesällä (15/5—10/10):	0040 GMT. ei maanantaisin
	0740 " ei sunnuntaisin
	1040 " ei sunnuntaisin
	1440 "
	1840 "

talvella (11/10—14/5):

	0140 GMT. ei maanantaisin
	0840 " ei sunnuntaisin
	1140 " ei sunnuntaisin
	1540 "
	1940 "

Scheveningen Radio lähettää 123 m. aallolla (vara-aalto 166,7 m.).



OLOF BIRGER LUNDBERG

* 30. I. 1911. † 25. VII. 1936.

Viime heinäkuun 25. päivänä katkesi radiosähköttäjä *Olof Birger Lundbergin* elämänlanka Hangossa pitkälisen sairauden jälkeen. Käytyään 6 luokkaa kotikoulunkinso yhteiskoulua lähti Olof Lundberg merille v. 1930, jolloin hän heti merimiesuransa alussa puolimatruusina joutui olemaan mukana hl. "Oberonin" haaksirikossa. Oltuaan seuraavan kesäkauden hl. "Pettamossa" sillinpyyntiretkellä, tuli hän oppilaaksi radiosähköttäjäkursseille ja suoritti pätevyystutkintonsa v. 1932. Saman vuoden marraskuussa tuli Olof Lundberg sähköttäjäksi hl. "Karhulaan", jossa hän asevelvollisuusaikaansa lukuunottamatta palveli yhtäjaksoisesti viime vuoden joulukuuhun, jolloin murtunut terveys pakotti hänet siirtymään parantolan sairaavuoteeseen. Luonteeltaan ja elämäntavoiltaan hiljaisena ja vaatimattomana toveripiirissä niin laivassa kuin mantereellakin suurta arvonnantoa nauttanutta vainajaa muistelevat kaipauksella kaikki ne virkaveljet, jotka joutuivat hänen kanssaan kosketuksiin.

Riveistä poistuneen jäsenensä hautakummulle laski Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y. seppelleen.

ELÄMYKSIÄ NEUVOSTO-VENÄJÄLLÄ

Eräänä koleana päivänä lokakuussa parisen vuotta sitten muuan suomalainen höyrylaiva lähestyi venäläistä luotsi- ja majakkalaivaa "Priemnyä", joka sijaitsee Kronstadtin edustalla. Luotsi, joka oli inkeriläinen ja puhui suomea, kiipesi laivaan ja vei sen Pietaria kohti. Laivan sähköttäjä seisoj kannella valokuvauksena kädessä ja katseli Kronstadtin linnoituksia, ottaen samalla pari kuvaa muistoksi tästä vanhasta "Pietarin avaimesta". Tämä oli jo kuudes kerta kun Aalto tuli tämän Nevakaupungin suureen satamaan lastaamaan puutavaraa. Parin kolmen tunnin jälkeen oltiin perillä ja laiva pantiin kiinni poijuihin. Satama oli täynnä laivoja, joista suurin osa lastasi redillä.

Heti saapumisen jälkeen lähestyivät suuressa ja hienossa moottorivenessä tullin ja rajavartioston edustajat. Vene oli muutoin Hietalahden laivaveistämön rakentama. Kaikki nämä virkailijat olivat revolvereilla aseistettuja ja virkapukuun kuuluvi vihreä n.k. veegalakki, harmaanvihreä sotilaslakki, siniset ratushousut ja saappaat. Kaikki tavarat, joita ei saanut käyttää Venäjällä oltaessa pantiin sinetitiin taakse. Sinne joutuivat m.m. kaikki valokuvaukoneet. Ei ollut ollenkaan tarkoitus viedä venäläisiä kuvia ulkomaille! Ennenkaikkea oltiin tarkkoja siitä, että radiolähettimeen tuli sinetiti, sillä merihädässä käyttää aluevesirajan sisäpuolella muulloin kuin merihädässä. Ennenkuin radiisti antoi pois kameransa, otti hän kuitenkin venttiilin kautta pari kuvaa eräästä tullivirkailijasta, joka selkä häneen päin seisoj kannella. Pian kutsuttiin laivan koko miehistö kannelle, minkä jälkeen laivan tarkastus alkoi. Keulasta perään asti etsittiin mahdollisia vapaamatkustajia, jotka tällä tavalla olisivat koetta-

neet päästä tähän kuuluisaan paratiisiin. Kaikkien passit vietiin rajavartioston konttoriin säilytettäväksi ja tilalle annettiin jokaiselle "propuschka", siis passi, millä saivat vapaasti liikkua Pietarin kaupungin sisäpuolella, 10 vuorokauden ajan. Tarkastus kesti noin kaksi tuntia. Sitten saapuivat Exportlesin (ulkomaankaupan puutavaraosasto) edustajat, ja pian hinattiin proomu toisensa jälkeen laivan kupeelle. Työ oli alkanut — eikä se keskeytynyt ennenkuin laiva oli täydessä lastissa. Yöt ja päivät, 24 tuntia vuorokaudessa tehtiin työtä, mutta kuitenkin kesti kahdeksan päivää ennenkuin laiva oli valmis lähtemään Leninin ja Stalinin paratiisista.

Sähköttäjä, joka oli mukana lastin tarkastuksessa, tuli tietenkin joka päivä olemaan kosketuksessa työläisten ja työnjohtajien kanssa. Viimeksimainitut olivat tavallisesti saksan tai englannin kielen taitoisia ja saivat syödä messissä. Ja kyllä stuertilla silloin oli täysi homma saada kseen ruoan riittämään! Ruoka, jota laivan henkilökunta aina moitti, näytti ryssien mielestä olevan herkkua. Tavalliset työläiset ja ne tytöt, jotka taljasivat, eivät ottaneet vastaan voileipiä, vaikka niille tarjottiin. He eivät uskaltaneet, koska eivät saaneet näyttää miten huonoissa olosuhteissa elivät. Venäjän nykyaikainen nuoriso ei tiedä paljoa oloista Neuvosto-Venäjän rajojen ulkopuolella. Ulkolainen oli näille "bursuj", siis porvari, ja nehan eivät tee muuta kuin sortavat proletäärejä. Tämän olivat he nähneet elokuvateatterissa, missä näytettiin esim. nälkäkapina Berlinissä, tai jotain muuta "näkemisen arvoista" ulkomailta. Tämän nuorison käsityksen mukaan olivat porvarilliset maat valtioita, jotka pian häipyvät historiasta ja tilalle tulisi työläisparatiiseja. Itse odottivat "piatletkanin", siis 5-vuotissuunnitelman, toteutumista ja sitten, niin sitten ei puuttuisi enään mitään Neuvosto-Venäjältä. Joku vuosi oli siis vielä kärsittävä. Sähköttäjä, joka puhui saksaa ja hiukan venäjääkin, koetti heille selittää, ettei kaikki, mitä olivat kuulleet muista maista, ole totta. Mutta oli turhaa keskustella. He olivat saaneet luokka- ja itsetietoisien kasvatuksen, eivätkä olleet nähneet muuta kuin nykyaikaiset olot Venäjällä. Toisin oli vanhempien työläisten suhteen. Kun nämä olivat varmoja siitä, ettei kukaan kuullut ja ettei sähköttäjä ollut mikään provokaattori, kertoivat he muutta mutkitta millaisissa olosuhteissa nykyään eletään naapurimaassamme. Ja jos nämä, tietenkin salassa, saivat ostaa vanhoja kenkiä tai sukkia, olivat he onnellisia, sillä vaatteita saivat he ostaa ainoastaan korteilla valtion varastoista — jos sattui olemaan jotain myytävänä.

Joka toinen ilta oli sähköttäjäillä vapaa ja silloin lähti hän viipymättä kaupunkia katselemaan. Satama-alueelle oli ulkolaisia ja venäläisiä merimiehiä varten rakennettu kauppa, n.k. "torgsin"-kauppa, missä "valuutalla" sai ostaa ruokatarvikkeita, viinaa y.m. Kaikki muut rahat paitisi paperiruplat olivat valuutaa. Tavallinen "tavarist" ei päässyt tähän kauppaan; se oli vain ulkolaisia tai niitä varten, joilla oli valuutaa. Sähköttäjä kävi silloin tällöin kansainvälisessä kerhossa Pietarissa. Siinä oli myös suomalainen osasto, jonka päällikkönä oli muuan suomalainen mies. Venäläiset merimiehet "rouvineen" pääsivät myös maihinmenopassillaan sinne, saivatpa tuoda mukanaan muitakin naisia, sellaisia, jotka osasivat ulkolaisia kieliä, olivat kauniita, ja tietysti luotettavia kommunisteja.

Eräänä päivänä lasti loppui kesken, joten sähköttäjä sai siten ylimääräisen vapaapäivän. Hän päätti silloin lähteä yksin Nevametropolia katselemaan. Tultuaan ulos satama-alueelta astui hän raitiotievaunuun ja lähti ajamaan "Prospekt 25 oktjobraa" (entinen Nevskij Prospekt) kohti. Vaunuun tuli yhtämittaa lisää ihmisiä, joten lopuksi niitä taisi olla vaunun katollakin. Raitiotievaunun olivat ainoat kulkuneuvot koko miljoonakaupungissa. Hyvin harvoin näkyi vuokra-autoja, eikä niiden kuljettajat vähällä lähteneet liikkeelle. Sataa ruplaa pyysivät heti (noin 250: — Smk.), tai jotain luonnossa, tupakkaa esim. Ja mihin kaikki hevosajurit olivat häipyneet? "Izvestijtkathan" olivat ennen niin tavallisia Venäjällä. Kuorma-autoja näkyi kyllä silloin tällöin, mutta kaikki olivat sotalaitoksen. Ja nämä Pietarin raitiotievaunut! Monessa oli akkunat rikki ja kaikki olivat huonossa maalissa, mutta pyörät sentään pyörivät ja sehän olikin pääasia. Henkilökuntana toimi ainoastaan naisia. Noin kahdenkymmenen minuutin matkan jälkeen hyppäsi matkalaisemme alas vaunusta ja alkoi löytöretkensä. Joka kadunkulmassa seisoj liikennekonstaapeli puettuna pitkään ruskea-harmaaseen mantteliin, revolveri ja sapeli vyössä. Keskipaungilla, Nevskij Prospektilla, oli noin puolet myymälöistä suljettu, suuret näyteakknat tyhjinä. Joitakin kirjakauppoja oli, mutta muuta kuin kommunistisista kirjallisuutta ei niissä ollut. Suuret kivitalot olivat

HUOMIOITA MATKAN VARRELTA

Kalenteri näyttää 21/3. Lisäksi on lauantai-ilta. Pari tuntia sitten annoimme qto Sollerradiolle. Bound, Anvers.

Liikenne täällä Välimerellä tuntuu tosiaankin olevan löysemmällä pohjalla kuin on osannut arvatakaan. Esimerkki: Äsken, antaessamme t.p. tarjotessamme tr:imme, vastasi EAO heti ja esiintyi kohteliaana kuten hyviin tapoihin sopiinkin. Kun vähän myöhemmin tarjosimme sille tärkeämpöleista qtc:tä, ei vastusta kuulunutkaan. Noin tunnin ajan toistelimme tarjoustamme, mutta tilanne ei muuttunut. Emme huomanneet sanottavaa liikenteen kuormittumista emmekä ilmasuhteitten huononemista. EAO pysyi tunnin ajan täysin mykkänä, se ei ollut qso kenenkään kanssa, vaikka joku sitä vaihteen vuoksi kutsuikin.

Kuten sanottu, qtc oli tavallaan kiireellinen. Senpä vuoksi aseman vaihtelaisuus tuppasikin harmittamaan! Lopuksi eräs hollantilainen alus sai tr:nsä menemään sinne. Pidimme varamme ja "hyökkäsimme niskaan" ikäänkuin jatkoksi. Saimme vastauksen heti.

Välimeri tuntuu edelleen olevan sangen otollista aluetta kaikentilaisille svc:ille ja pitkille cq-huudoille.

Muuten, Espanjan maa, joka on Suomessa melko romanttissessa huudossa (sitä todistavat maata ja kansaa ylistävät viisut), ei pystynyt meitä valloittamaan millään tavalla. Maa nyt juuri menettelee, sillä sen ilmanalä on mukavaa ja appelsiinit ovat halpoja (ja, tuota noin, viinit myös), mutta espanjalaiset, maan asukkaat, ovat kummallisia. Olimme aikaisemmin kuullut, että espanjalainen on maailman etevin taskuvaras. Nyt uskomme sen. Meiltä nimittäin varastettiin vähän joka mieheltä. Ja muutenkin meitä juksailtiin.

Toivomme, ettei meidän ainakaan lähitulevaisuudessa tarvitse maassa käydä. Ei ainakaan Barcelonassa, "Espanjan Helmessä". — Meiltä kun varastettiin kuudensadan markan kello. Hi!

Luiimme tämän lehden syys—lokakuun numerosta, viime vuodelta, OHVD:n maininnan vastaisuudessa rakennettavien laivasemiemme tehon korottamisesta. Haluamme lausua asiassa oman vaatimattoman mielipiteemme, vaikkei meillä vielä olekaan ammatimme tarjoamien kokemusten suhteen niin pitkää praktiikkaa kuin suurimmalla osalla kauppalaivastomme sähköttäjäistä.

Yhteyskiesn saanti lyhyillä aalloilla kotimaahan ja pitkillä aalloilla merien rantamilla sijaitseville asemille on juuri tekijä, joka määrää miltei täydellisesti sähköttäjäin kiintymisen työhönsä ja viihtymisen laivalla. Jos qso:t syntyvät normaalisti, tuntee jokainen "työn iloa", mutta päinvastaisessa tapauksessa hän raistuu ja hänen uskonsa jollakin tavalla painuu alas. Radiosuojassa tapahtuva työemme ei ole näkyvää hosiunista, mutta sillä on vissi vaikeutensa ja — arvonsa.

Elämme kehityksen vuosisataa ja voimme m.m. havaita kuormittumista radioliikenteessä. Siitä seuraa, että heikkojen asemien työskentely entisestään vaikeutuu. Eikä sillä hyvä: Kolmeneljä vuotta sitten rakennetuilla kojeilla ei enää pystyt "hallitsemaan tilannetta". Asema, joka on täytännyt rakennettaessa ajan vaatimukset, on myöhemmin, liikenteen kuormittuessa, osoittautunut liian heikoksi.

Kun saamme kokemuksia, tulee meidän niistä lehtemme palstoilla kertoilla, jotta sanamme olisivat uusia asemia rakennettaessa ja tehtailijoille neuvoksi. He eivät, kuten OHVD:kin lausui, voi koskaan oikein tuntea, maalla olevina, olosuhteita, joissa työemme suoritamme. — Liikenteen kuormittamisen lisäksi ovat aina esiintyvät ilmastohäiriöt työskentelyämme vaikeuttamassa. Emme ole toistaiseksi purjehtinut Välimeren vesiä kauempana, mutta jo niillä, olemme monta kertaa joutunut han-

kurjassa kunnossa. Vain poikkeustapauksessa esiintyi jonkun talon julkisivu äskettäin maalattuna. Ja ihmiset olivat yhtä synkkiä. Lihavia ihmisiä ei näkynyt Pietarissa, kaikki olivat laihoja, ja koko elämä näytti harmaalta. Kaulukset ylöskäännettyinä kävelivät ihmiset suoraan eteenpäin katselematta vasempaan tai oikeaan. Mutta sotilaat olivat hyvissä vaatteissa, samaten ne naiset, jotka olivat "naimisissa" upseerien tai merimiesten kanssa. Tavallisesti olivat nämä naiset kauniita ja tlesivät, niinkuin naiset yleensä, käyttää hyväkseen ulkonäköään. Sellainen oli moraalinen Neuvosto-Venäjällä, missä nuori tyttö puhui viimeisestä abortistaan yhtä ujostelemattomasti kuin viimeisestä leipäkortistaan. Kaikki vanhat naiset olivat tavallisesti puettut ryysyihin —.

Kipinä.

kaluuksiin qrn:n takia. Lähettimemme on kotimainen neljänneskilowatin putkikoje, jonka sointu ei ole läheskään parhaita. Olemme joutunut tilanteeseen, jolloin olemme lähettänyt msg:tä, etäisyyden ollessa abt. 150 mailia, noin kuusi tuntia. Suurimpina häiriöinä silloin oli qrm. Ja useamman kerran olemme kulluttanut qtc:n perilletoimittamiseen, pitkillä aalloilla, tunnin tai pari, etäisyyden ollessa 80—100 mailia. Ja siihen ovat vaikeutaneet qrn ja qrm. Olemme ottanut koneestamme irti kaiken, mutta se ei ole auttanut. 90 illä metrillä olemme sen jälkeen, kun uusimme antennin eristykseen, sensijaan päässyt tyydyttäviin tuloksiin.

Laivoistamme ovat vain harvat säännöllisessä linjaliikenteessä pohjoisilla ja häiriövapaammilla vesillä. Talven ajan eli runsaan puoli vuotta useimmat alukset purjehtivat eteläisillä reiteillä ja siis juuri niillä alueilla, joilla qrn on tuntuva. Niinpä voimmekin pitää kaikkia näitä laivoja pitkillä linjoilla kulkevinä. Ja tämä on muistettava vastaisuudessa, uusia asemia rakennettaessa. Olemme seurailut ympärillämme tapahtuvaa päivittäistä työskentelyä ja havainnut, että esim. norjalaisille, tanskalaisille, saksalaisille ja englantilaisille aluksille hiljakkoin rakennetut putkiasemat on tehty ikäänkuin tuevaisuutta ja täydellistä liikennevarmuutta silmälläpitäen, sangen voimakkaasi.

Lyhytaaltoliikenne on edelleen kehityksen alainen ja sillä on määrätty arvonsa, mutta toistaiseksi, niin kauan kuin 600 metriä on kansainvälinen kutsu-, kuuntelu- ja hätämerkkialto, merkitsee meille laivasähköttäjäille eniten koniteemme suorituskyky piekillä aalloilla. Niinpä hätätilannettakin silmälläpitäen on äärettömän tärkeää, että lähettimemme toden ollessa kysymyksessä pystyy kantamaan SOS:n mahdollisimman voimakkaana eeteriin. Eihän ole sanottua, että esim. Pohjanmerellä tai Biskajan lahdella, jotka molemmat ovat laivojemme tavallisia kulkuviesiä, sattuu hätätapausten sattuessa (yöllä) liikkumaan yhtään H24 alusta, joka voisi saapua avuksi. Voi sattua siten, että ainoa yhteys tulee olemaan rannikkoasema. Silloin on vain voimakkaalla asemalla varustettu laiva täydellisesti tilanteen tasalla. Toisena tärkeänä tapauksena voimme pitää suuntimisen ottamista. Se ei aiheuta qrt:tä liikenteessä ja on niinollen usein suoritettava qrm-olosuhteissa.

Voimme ajatella, että lähettimien tehon korottaminen aiheuttaisi entistä suurempaa sekaannusta liikenteessä. Meidän on kuitenkin muistettava, että liikennekuri on jokaiselle ammattisähköttäjäille kallis asia. Niinpä sähköttäjä voi tyytyä suorittamaan sanoman lähettämisen helpossa qso-tapauksessa pienennetyllä teholla, ja vasta tarpeen vaatiessa käyttää täyttä tehoa. Pääasia on, että koneessa on "reservivoimaa", joka tulee avuksi sanomia kehoissa olosuhteissa lähetettäessä ja — hätätapauksessa.

Radioasema vaatii sillin tällöin jorkauksiakin tai sitä varten on hankittava ostamalla uusia osia. Sitä eivät läheskään kaikki kapteenit ja laivanvarustajamme käsitä. Tiedämme, että useimilla laivoillamme on joka suunnalle ulottuva "nuukuus" kehitetty huippuunsa. Kapteeni on tarkka konemestari, tarkempi ja ominaisuuden superlatiivissa ryype "Suju, Bysa puolen Chief". Ja tämä monasti miltei sairaalolainen tarkkuus senkin lisäksi, että suomalaisella laivalla tehdään työtä kovasti ja tunnetusti pienemmillä palkoilla kuian useimpien toisten kansallisuuksien aluksilla. Monella laivalla on tuolla tarkkuudella tarkoitus: Päästä sitä tietä hyviin kirjoihin yhtiossä. Ja moni kaveri, kapteeni, perämies tai konemestari, uhraa siemenperunatkin tuolle tarkoitukselle. Ja vain aniharvoin hän saa tunnustuksen tarkkuudestaan isännältään.

Tuollaisesta sairaalloisesta tarkkuudesta joutuu sähköttäjä kärsimään. Radioaseman, joka lopputen lopuksi on laivalla kiistämättömän tärkeä elin, tulisi pystyä toimimaan kautta aikojen ilman remonteja. Voi löytyä master, joka ei näytä antavan suurtakaan arvoa kojeille ja sähköttäjäille, mutta saamme olla varmat, että hän SOS-tapauksessa vaatii sähköttäjältä varmaa suoritusta. Niinpä, kun asian käsittämme, me emme saa antautua muitten tavoin sairaaloliseen tarkkuuteen, joka painaa asemamme kunnan alas.

Maamme radiotarkastajat käsittävät, millaisessa pahassa välissä moni sähköttäjäistämme on, ja antavat hänelle tarpeen tulien tukensa. Tavallista on, että sähköttäjä odottaa tarkastusta kuin hepo kesää, sillä tarkastaja on, voimme sanoa, hänen ainoa todellinen auttajansa. On riittävää, kun varustajat ovat saaneet laivoilleen lisenssejä. Käytännössä olevat asemat on pidettävä kunnossa, sillä muutoin ei niillä ole suurtakaan merkitystä.

Toivomme yhteisymmärrystä tarkastajien ja sähköttäjäin välille. Molemmathan palvelevat samaa tärkeää asiaa. Sm.