

Pienjaksovahvistimet selektiivisiksi!

Kirj. H. Jalanders OH2NX.

Rinnakkaisresonanssivahvistin.

Edellisissä kirjoitelmissani olen melko yksityiskohtaisesti käsitellyt sarjaresonanssivahvistinta. Tämä johtuu siitä, että asiasta ei ole aikaisemmin julkaistu minkäänlaista tarkempaa tutkimusta.

Rinnakkaisresonanssin hyväksikäyttö putkivahvistimissa on melkein ”klassillinen” asia. Tarkoitan tässä vahvistimia, joiden anodipiirissä on viritetty rinnakkaispiiri. Eriyisestihän suurjaksovahvistimissa käytetään tätä tapaa.

Rinnakkaisresonanssiin on ominaista se, että resonanssitapauksessa vastus on puhtaasti ohminen ja saavuttaa tällöin piirin impedanssi maksimi arvon. Merkittävään tätä R_a :lla. Silloin on

$$1. \quad R_a = \frac{L}{C \cdot r} \cdot 10^6 = \frac{(\omega L)^2}{r} \text{ ohmia}$$

L henryissä, C mikrofaradeissa ja r ohmeissa. r on induktiviteetin ohminen eli häviövastus. Jälkimmäisessä kaavassa on ωL induktiviteetin vaihtovirtavastus resonanssijaksoluvulla ja $\omega = 2\pi f_r$, jossa f_r on resonanssijaksoluku. Tämä on vanha asia, jonka pitäisi olla kaikille tuttu. Siitä syystä en käsittele tässä asiaa yhtä teoreettisesti kuin sarjaresonanssitapauksessa.

Vahvistus.

Jännitevahvistus on ilmaistu tunnetun kaavan

$$2. \quad V = g \frac{1}{1 + \frac{R_i}{R_a}}$$

avulla. g = putken vahvistuskerroin, R_i = putken sisäinen vastus ja R_a = piirin resonanssivastus.

Nähdään ilman muuta että mitä suurempi R_a on sitä suurempi on myös V , ollen se $= g$ kun R_a on äärettömän suuri. Jos $R_a = 0$ on myös $V = 0$ ja jos $R_a = R_i$ on $V = \frac{g}{2}$, siis puolet vahvistuskertoimen arvosta. Kaavan 2

avulla voimme siis laskea minkä tahansa suur- tai pienjaksovahvistimen jännitevahvistuksen. Ehtona on vain, että putken kautta kulkeva virta on sinimuotoinen. Emme siis voi soveltaa kaavaa sellaisenaan esim. lähetimen vahvistinasteeseen, jossa kuten tunnettua työskennellään ei sinimuotoisilla virroilla. Voidaan kyllä n.s. Fourierin sarja-kehittelillä päästä perille tässäkin tapauksessa ja olenkin eräässä toisessa yhteydessä kehittänyt teorian tätäkin tapausta varten ja on se antanut erinomaisia tuloksia käytännön verrattaessa.

Kaavasta 2 ilmenee siis:

Suuria vahvistuksia haluttaessa on valittava putki, jolla

on mahdollisimman suuri vahvistuskerroin ja pieni sisäinen vastus, siis suuri jyrkkyys. Rajan asettaa se, että g :n kasvassa R_i suurenee ja $\frac{R_i}{R_a}$ suurenee pienentäen V :tä, siten siis vahvistus ei enää kasvakaan. Jos $\frac{R_i}{R_a}$ on paljon suurempi kuin 1 on

$$3. \quad V = \frac{s \cdot R_a}{1000},$$

jossa s on putken jyrkkyys mA/V. Kun s ja R_a ovat määrätty, mutta g valittavissa saadaan suurin vahvistus kun kaava 3 on voimassa, olkoonpa vahvistuskerroin vaikkapa äärettömän suuri. Käytännössä on aina niin, että on olemassa määrätty raja-arvo R_a :lle, jota ei voida ylittää, samoin on jyrkkyyden s :n laita, g :tä taasen voidaan suurentaa melko laajoissa rajoissa.

Selektiivisyys.

Voidaan näyttää, että selektiivisyys on sitä suurempi, mitä suurempi suhde $\frac{R_i}{R_a}$ on, siis mitä suurempi sisäinen vastus on verrattuna ulkoiseen. Tämä on vastakkainen vaatimus vahvistukselle. Ymmärrämme nyt miksi vastaanottimien suurjaksoasteet varustetaan suojahilaputkilla, joilla on hyvin suuri sisäinen vastus. Jotta V ei jäisi huonoksi koetetaan saada mahdollisimman suuri jyrkkyys. Hyvissä vastaanottimissa saadaan silloin sekä selektiivisyys että vahvistus hyväksi.

Esim. $s = 3$ mA/V, $R_a = 100000 \Omega$, jolloin $V = 300$ ja selektiivisyys on hyvä. g voi olla jopa 5000.

Jatkuu

— Svar till W: XOH2FJ har av 148 W-qso under tiden 1/12 —33 till 1/6 —34 erhålligt 67 QSL, trots uppmaning vid var förbindelse, att QSL via ARRL, t.v. XOH2FJ's förbund, och avsända QSL för var förbindelse. W STNS DONT VY OFTEN SEND CRDS. SRI.

— Madridin radiolennätinsopimus, jossa liitteenä on suomalaiset kaupallista radiotoimintaa koskevat asetukset, on nyttemmin ilmestynyt painosta. Kuten tunnettua, on jokaisella laiva-asemalla oltava sekä radio- että pikatiedotussopimus ja koska radioliikenteessä käytettäviin lyhennyksiin on tehty joukko tärkeitä muutoksia ja lisäyksiä, on välttämätöntä, että laivoihin hankitaan ensitilassa julkaisut. Radiosopimusta myy Posti- ja lennätinhallituksen varastokonttori, hinta 17:— sidottuna sekä 15:— nidottuna.

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

Radiotarkastaja ilmoittaa tulevansa tarkastuksissa kiinnittämään huomiota myös aseman kalustokirjaan.

Kappaleenmatkaa pitkin Mississippiä.

Tällä kirjoituksella ei kaikeksi olisi oikeutta päästä radiolehtien palstoille, mutta kun tässä kuitenkin kosketellaan sekä mannerta että merta ja lisäksi hieman radiotakin, niin toivottavasti arvoisa lukija mukautuu hetkiseksi jättämään kondensaattorit ja kelat mielestään ja seuraa kerallani kappaleenmatkaa Mississippiä pitkin.

Noin 30 meripenikulmaa ennen Missisipin suistoa muuttuu Meksikonlahden vihreä vesi nopeasti keltaisenruskeaksi. Muutoksen aiheuttaa Mississippi. Kuten lähemmäksi rannikkoa saavutaan, sitä sameammaksi näyttää vesi käyvän ja sitä enemmän esiintyy myös delfiinejä ja pyöräisiä, jotka suurissa parvissa kiitävät laivamme ympärillä.

Lähestyimme Mississippiä, maailman toiseksi suurinta jokea, jonka alajuoksun de Soto löysi v. 1541 ja joka saa alkunsa Lake Itascasta Minnesotan valtiosta. St. Louisin kohdalla yhtyvät Mississippi ja sen lisäjoen Missourin vesimassat ja muodostavat yhdessä 3,237,500 km² laajuisen jokialueen, joka on suunnilleen 40 % koko Pohjois-Amerikan pinta-alasta ja melkein 10 kertaa suurempi kuin koko Suomi.

Missisipin suisto on valtava, pituudeltaan lähes 70 km, leveyden ollessa myös suunnilleen saman. Suistomaan läpi virtaavat joen mereen johtavat suuhaarat, passit, jotka ovat saaneet nimensä ilmansuuntien mukaan. North Pass East Pass, jne. Kun suistomaan kasvu on hyvin huomattava, joki kulettaa mukanaan vuosittain mereen noin 211 milj. m³ kiinteitä aineksia, täytyy "passeja" lakkaamatta ruopata. Kuitenkin pidetään ainoastaan kahta suuhaaraa avoimena suuremmille aluksille, nimittäin South ja Southwest Pass. Tämän tästä sattuvat karilleajot osoittavat, että suuhaarojen liikennöiminen ei ole vailla vaikeuksia. Kun viime keväänä pyrimme mereltä Mississippiin, havaitsimme South Passin suun tukkeutuneen sen kautta, että eräs suuri japanilainen matkustajalaiva oli ajanut karille keskelle väylää, jonka vuoksi saimme suunnata keulamme 18 meripenikulman päässä olevaan Southwest Passiin.

Suuhaaran edustalla nousee laivaan luotsi, joka ohjaa suistomaan läpi Pilottownin, South- ja Southwest Passin yhtymäkohtaan, missä luotsi vaihtuu. Matka suistomaan läpi ei tarjoa silmälle erikoisemmin mielenkiintoista, maisemat ovat etupäässä rämeiköitä ja kasvillisuutta vailla olevia alavia maita.

Kun Pilottown on sivuutettu muuttuvat maisemat nopeasti. Rannat ovat vihreitä ja pieniä farmeja huomaa siellä täällä. Rantatörmän takana oleva vesiperäinen maa on joenpintaa alempana ja usein tulviessaan peittääkin joki nämä maa-alueet satojen neliökilometrien alalla. Missisipin tulvat ovat seurauksiltaan tuhoisia, vaatien lukuisia ihmishuoleja ja tuottaen asukkaille suuria aineellisia tappioita. Tulvien varalta on pitkin rantatörmää rakennettu suoja-vaalleja.

New Orleansin kohdalla, noin 100 meripenikulmaa joen suusta, on jälleen luotsin vaihto ja tunnin kestävä pysähdysten kuluessa suorittavat tull- ja siirtolaisviranomaiset laivassa tehtävänsä. Tullitarkastus on helppo, ainoastaan väkijoumatavarat sinetöidään. Tulkoon muutoin mainituksi, että enempää Amerikassa kuin Euroopassakaan ei tullia ole kertaakaan tarkastanut hyttejämme — tankkilaivat ovat nimittäin siinä suhteessa erikoisessa poikkeusasemassa — ainoastaan Suomen tulliviranomaiset kaivelevat erikoisella innolla laatikoissa ja kaapeissa niin meidän kuin muissakin laivoissa! Siirtolaisviranomaiset ovat sensijaan tiukempia. Laivan miehistö tarkastetaan läpikotaisin ihmishuutoineen ja lisäksi on jokaisen alistuttava henkilökohtaiseen lääkärin-tarkastukseen mahdollisten tarttuvien tautien selvillesaamisiksi.

Tarkastusten päätyttyä jatkuu matka New Orleansista edelleen määräsatamaan, Baton Rougeen. Rannat muuttavat jälleen ulkonäköään, näyttäen viljavammille ja paremmiin muokatuille. Maasto on edelleenkin alavaa, mutta vähemmän vesiperäistä. Paitsi sokeriruokoviljelystä, jota pää-

asiallisesti harjoitetaan, on tavallinen peltoviljely ja karjanhoito korkealla tasolla. Kauempana joelta käsin, mutta kuitenkin näköpiiriin ulkopuolella, aukevat laajat pumpulikentät. Tämän tästä sivuutetaan pieniä yhdyskuntia, suurempia ja vähäisempiä farmeja sekä sokerimyllyjä. Tunnin matkan päässä New Orleansista sivuutetaan satakunta toimetomana seisovaa laivaa, jotka pitkissä riveissä on ankuroitu pitkin joen rantaa. Jonkin matkaa jokea ylös rakennetaan parhaillaan jättäjämaista joen poikki johtavaa siltaa, joka kummallakin puolen jokea jatkuu kilometrien päähän. Jo pitkät ajat ovat rakennustyöt olleet käynnissä ja sillasta tuleekin kaikesta päättäen "biggest in the world".

Jokea matkatessa palaa mieleen lapsena lukemansa lukuisat intiaanikirjat. Rikas rantakasvillisuus, joka paikoitellen kaartuu kauas yli veden, tuo mieleen kalpeanaaman, joka meloo kanoottiaan rantapensaikon suojassa, kätkeytyäkseen takaa-ajajansa, verenhimoisen intiaanin katseilta. Pieniä kanoottejaan melovia pesunkestäviä intiaaneja kohtaa usein ja joen varrella aukenevilla laajoilla niityillä näkee ratsastavan cowboyn paimentavan karjalaumojaan.

Virran nopeus on Missisipissä 2—3 solmua, keväisin lumensulamaisaikana vieläkin suurempi. Luotsi kuljettaa laivaa niin likellä rantaa kuin mahdollista, rannemallalla on virta nimittäin heikompi ja kun joki useimmissa paikoin on riittävän syvä aivan rantatörmään saakka, kulkee laiva monin paikoin niin lähellä, että vähäisellä ponnahduksella voisi hypätä laivasta suoraan maalle. Kovinkaan pitkää aikaa ei laiva kuitenkaan pysy samalla rannalla, sillä joki polveilee tuhansissa mutkissa ja lyhentääkseen matkaa mahdollisimman paljon, ohjaa luotsi rannalta toiselle.

Missisipin luotsit ovat yleensä mukavia herroja, puheliaita ja hauskoja seuranpitäjiä sekä täynnä loppumattomia juttuja ja kaskuja. Useimmat ovat aikaisemmin purjehtineet valtameriä ristiin rastiin ja tuntevat hyvin maailman valtiot, onpa joukossa sellaisia, jotka ovat käyneet Suomessakin. Eräs heistä kertoi purjehtineensa myös ahvenanmaalaisen G. Erikssonin laivoissa. Hän puhui ruotsia verrattain hyvin, mutta höysti puhettaan sellaisin sanakääntein, joita ei kirjallisuudessa juuri tapaa.

Elämä joella on vilkasta ja vaihtelurikasta. Lakkaamatta kohtaa suurempia ja pienempiä laivoja, suurista öljytankkeista ja uudenaikaisista moottorilautoista, jotka kulkevat New Yorkiin ja Länsi Intiaan, aina pienempiin lastilaivoihin ja ennenkaikkea rataslaivoihin saakka. Viimemainitut ovatkin enemmistönä. Ne näyttävät huvittavilta, kömpelöiltä kolosseilta, jotka tupruttavat savua ja tulta yhdestä tai useammasta piipustaan ja joiden perässä tahi kummallakin sivulla olevat siipirattaat pieksävät mielettömästi vettä. Usein hinaavat ne mukanaan joukottain proomuja, jotka ympäröivät niitä kuin ankanpoikaset emoaan. Käsittämättömyydenä on, miten ne ylipäättensä voivat turvallisesti liikkua voimakkaassa virrassa, mutta onnellisesti näkyy kaikki kuitenkin menevän. Missisipillä ovat rataslaivat hyvin yleisiä juuri siitä syystä, että ne ovat matalakulkuisia ja voivat siis liikennöidä mataloissa joenpoukamissa ja sivujoissa. Useat höyry ja rataslaivat kulkevat aina Kanadan rajalle saakka, mihin matkaan niitä kuluu kuukauden päivät eli saman verran kuin laivaltamme menee öljylastin kuljetukseen Baton Rougesta Suomeen.

Rantojen välistä yhteyttä ylläpitävät lautat, joilla useimmiten on potkurin sijasta ratas. Kanootti- ja venheliikenne on joella hyvin vilkasta ja luotsilla on suurta laivaa ohjattaessa täysi urakka. Lakkaamatta kaikuun ylä- ja alahankasignaalit ja kaiken muun lisäksi on luotsin kiinnitettävä huomionsa ajalehtiviin tukkeihin ja puunrunkoihin, jotka kokonsa puolesta ovat usein kunnioitusta herättäviä.

Missisipillä on liikennettä myös ilmassa. Tämän tästä tulee vastaan tahi sivuuttavat laivan lentokoneet, jotka pontooneilla varustettuina lentävät joen yllä kulkevaa matkustaja- ja postilinjaansa. Koneet lentävät hyvin matalalla ja kun niillä on äänenvaimentajat, ei niitä useinkaan huomaa ennenkuin ne suhahtavat laivan ohi.

Radiopalvelus laivalla on samanlaista kuin muuallakin. Ennenkuin saavutaan Missisipin suulle, on radiopeilauksia otettava South Pass Goniosta NBX, sillä Meksikonlahdessa käy voimakas virta, joka usein vie laivan pois oikeasta

suunnasta. Koska radiopeilaus on maksuton, otetaan tavallisesti useampia peilauksia ja loppumatka Mississippiin ajetaan niiden mukaan. Joella pidetään yhteys New Orleans Radioon WNU ja sanomanvaihto on suhteellisen vilkasta. WNU on verrattain voimakastehoinen asema, joka työskentelee sekä pitkillä että lyhyillä aalloilla, lähettäen sekä säätietoja että pressia.

Kuten sanottu on Missisipin suulta New Orleansiin matkaa 100 meripeninkulmaa, sieltä taas Baton Rougeen 120, joten matka jokea pitkin kestää yli vuorokauden. Voimakkaan virran ansiosta sujuu paluumatka paljon nopeammin. Jo kauan ennen Baton Rougeen saapumista kuvastuu taivaanrantaan kaupungin ainoa pilvenpiirtäjä, joka öiseen aikaan on valaistuna ihailtava nähtävyys. Kun sitten saapuu Baton Rougeen öljylaituriin, kiintyy huomio valtaviin öljyalueisiin lukemattomine öljynpuhdistuslaitoksineen. Täällä sijaitsevat maailman suurimmat öljymyllyt.

Matka pitkin Mississippiä on todella mielenkiintoinen elämys, ja sille, jolla olisi taipumuksia kuvata kynällä näkemysensä, tarjoaisi matka epäilemättä oivallisen tilaisuuden mielenkiintoiseen matkakuvaukseen.

XOH2FJ/OHFJ.

Perämiessähköttäjä-kysymyksestä.

Suomalaisissa kauppalaivoissa ei järjestelmä perämies-sähköttäjä ole kaikeksi onneksi tähän mennessä ollenkaan voittanut jalansijaa. Kuten tunnettua, on Skandinavian maiden ja Saksan kauppalaivastossa lukuisten laiva-asemien hoito sensijaan ollut pitkät ajat perämiessähköttäjä sivutoimena. Kun niin hyvin varsinainen radiopalvelus kuin myöskin turvallisuuden valvonta merellä ovat tästä joutuneet pahoin kärsimään, toivottiin Lontoon turvallisuussopimuksen voimaantulon saavan tässä suhteessa parannuksen aikaan. Sopimukseen sisällyttivät sen kaukonäköiset laatiijat kuitenkin siksi laveita takaportteja ja tulkintavaroja määräyksiä, että perämiessähköttäjäjärjestelmää ei kansainvälistä sopimustietä ole voitu pakoittaa lakkauttamaan. Turvallisuussopimuksesta oli kuitenkin se hyöty, että radio-toimeen merellä oltiin kaikkialla pakoitettuja kiinnittämään enemmän huomiota kuin aikaisemmin. Tämä taas on puolestaan johtanut siihen, että niissä maissa, joissa perämiehiä samalla käytetään sähköttäjinä, ovat näiden kahden toimen yhdistämisestä turvallisuudelle koituvat vaarat joutuneet pohdinnanalaisiksi. Varsin vilkkaasti on näitä kysymyksiä käsitelty Tanskan perämiesyhdistyksen äänenkannattajassa ja jo toista vuotta jatkuneesta mielipiteiden vaihdosta saa sen kokonaisvaikutelman, että mielipiteet järjestelmän puolesta ja vastaan käyvät suunnilleen tasan. Useat järjestelmän vastustajat, siis perämiessähköttäjästä, ovat täysin tietoisia niistä turvallisuudelle koituvista vaaroista, jotka perämiehen ja sähköttäjän tehtävien yhdistämisestä aiheutuvat laivalle ja sen miehistölle. Jotta asiassa päästäisiin positiiviseen tulokseen, ehdottavat useat kirjoittajat yleistä äänestystä. Jos äänestyksen tulokseksi tulisi, että perämiehet eivät halua toimia sähköttäjinä, olisi kaikkien yksimielisesti siitä kieltäytävä varustajien pakotusyrityksistä huolimatta. Nähtäväksi jää, joutuuko asia todella äänestykseen Tanskan perämiesyhdistyksen seuraavassa vuosikokouksessa.

Ruotsissa, jossa perämiehillä ei ole omaa yhdistystä, ei sähköttäjäkysymys ole voinut päästä pohdinnanlaiseksi missään varsinaisessa ammattilehdessä. Mutta sensijaan on

eräissä päivälehdissä näkynyt mielipiteidenvaihtoa. Niinpä oli lehdessä "Dagens Nyheter" 17/8 -34 kirjoitus, jonka tässä julkaisemme:

"Hur långt skall systemet med dubbeltjänsten till sjöss tillåtas gå? Undertecknad, radiotelegrafist, som ej på en tid varit i tillfälle att till sjöss följa utvecklingen av radiotrafiken, blev, då jag för någon tid sedan ånyo tillträdde tjänst som fartygstelegrafist minst sagt förvånad över tillståndet.

Sverige och de svenska radiotelegrafisterna ha haft det allra bästa rykte världen över, förvärvat huvudsakligen då kortvägstrafiken på allvar började slå igenom. Nu kan jag icke med allra bästa vilja i världen finna annat än att vårt goda rykte i telegrafietern är på god väg att få en knäck. Felet är utan tvivel det allt allmänare dubbelsyssleriet med kombinerad tjänsterna styrman och radiotelegrafist. Ingen skall någonsin få mig att tro att den man finns som kan sköta de bägge tjänsterna sida vid sida utan att någongendera blir lidande på hans dubbelsyssleri. I fall av sjö-nöd till exempel är väl styrmännens plats som ledare för folket i någon av livbåtarna, alldestund kaptenen, åtminstone moraliskt, har skyldighet att stanna på sitt fartyg i det längsta för att se till att hans besättning blir räddad samt för att efterhöra om eventuell hjälp kan påräknas och i så fall hur, när och var. Vem skall då passa radion och så länge fartyget flyter söka efter hjälp, och om det visar sig att sådan kan erhållas, dirigera den till platsen genom den nu allt brukligare radiopejlingen? Är det allmänheten bekant att nödsändarinstallationen är belägen på fartygets högsta punkt, och där skulle den naturligtvis icke vara om det icke vore meningen att den skulle användas in i det sista. De som förordar styрманstelegrafisterna framhålla att det visat sig att det går utmärkt i praktiken att använda sig av dem. Tillåt mig fråga: Vad vet den som icke följer radiotrafiken om denna sak? Fråga radiotelegrafister, som för att slippa höra på eländet, hjälpt till att transitera, fråga dem hur de känt det då en utländsk station sändt ett telegram två gånger och som svar på ett par knaggliga frågetecken slagit blott avslutningstecken. Telegrammet hade nog blivit liggande då om icke någon förbarmat sig. Fråga personalen på kuststationerna världen runt om hur de ropat och ropat med kanske viktiga telegram under ordinarie passningstid, men ej erhållit svar (troligen hade styrman vakt på bryggan). Den kan invändas att radiotelegrafistssysslän i sig själv är så ytterst ringa påfrestande att den mycket väl kan skötas av en person som har ytterligare en sysselsättning. Jag har hört det där förut och tar mig friheten säga att den som tänker så har inte en aning om vad vill säga med ordentlig radiopassning. Passning 8 timmar om dygnet eller efter föreskrifterna är ett arbete och ett arbete till som går hårt åt nerverna och kanske kräver sin man väl så gott som styrmanstjänsten. Det kan naturligtvis även bland styрманstelegrafisterna som undantag finnas skickliga telegrafister, men de kunna ju icke håller vara på två ställen (bryggan och radiohytten) på engång.

Den låga takt som lanserats som fordran för erhållande av andra klassens certifikat (90 bokstäver pr minut) är så låg att någon i praktiken duglig telegrafist med detta certifikat knappast kan utbildas. Den som kan ta emot 90 bokstäver pr minut efter transmitterslagning står sig helt enkelt slätt då han skall ta den i praktiken förekommande

handslagningen med dess praktiska utformning. Den som har för sig att trafiken i allmänhet icke utväxlas med större hastighet än 90 bör endast lyssna på till exempel de amerikanska, ryska och engelska stationerna för att få sin uppfattning ändrad. Denna låga fordran är tydligen endast ett tillmötesgående av sådana som önska skaffa sig radiotelegrafistcertifikatet så fort som möjligt. Det är dessa som snabbt öka kvantiteten av radiotelegrafister och som lika snabbt sänka kvaliteten på denna kår. Mot invändningen att det hela är en ekonomisak och att rederierna måst spara tillåter jag mig säga att det rederi som ej har råd till den merkostnad som betingas av att hålla fartygen med förstklassig säkerhetstjänst, det har icke existensberättigande. Arbetslösheten till sjöss är tillräcklig ändå och behöver icke ökas genom eftergivande av sjösäkerheten på grund av experiment med dubbelsyssleri.

Hull i augusti 1934.

En som blir tvingad till styrmanstelegrafist."

Edellä olevaan vastaa eräs perämiessähköttäjä samassa lehdessä 26/8 -34. Koetettuaan aluksi parhaansa mukaan todistella, että perämiehet ovat sähköttäjinä yhtä hyviä tahi huonoja kuin varsinaiset ammattisähköttäjätkin, yhtyy hän pääasiassa edelliseen kirjoittajaan ja lausuu mielipiteensä, että varustajien kannattaisi kyllä vallan hyvin palkata laivoihin ammattisähköttäjä, voitto-osinkojen siitä kärsimättä. Kirjoitus päättyy:

"Att tiderna äro dåliga för sjöfarten, därom råder intet tvivel, men klagovisorna äro nog betydligt överdrivna. Sedan kriget har ingenting annat hörts än att det seglats med förlust. Nu i vinter skrev en framstående svensk sjöfartsman att då värdet av fartygen sattes lika med noll seglade alla svenska trampfartyg med i medeltal sju tusen och några hundra kronors förlust pr fartyg och år. Detta måste ju bli stora förluster för ett rederi med t. ex. 10 fartyg då det fortsätter år efter år. Om nu detta med de stora förlusterna håller streck vill jag bara fråga: Hur stort kapital ha dessa redare haft när de börjat? Varför skaffa de sig flera fartyg för varje år som går? Varifrån komma pengarna till 3, 5, 8 och 10 proc. utdelning? Nog har man skäl att förmoda att fartygen bära sig tillräckligt att hålla en man till varje post ombord för det första, och för det andra skulle de nog betala sig även som svenska. Kanske skulle utdelningen gå ned från 10 till 9 proc.

En telegrafist ombord skulle ej märkas på utdelningen. Styrmanstelegrafist."

— "Morro Castlen" viime kuun alussa sattuneen tuhon johdosta New Yorkissa pidetyissä kuulusteluissa laivan ensimmäisen radiosähköttäjä Georg Rogersin tutkimuskomissionille antamat lausunnot herättivät suurta huomiota. Rogers ilmoitti nimittäin heränneensä vasta jonkin aikaa tulipalon syttymisen jälkeen. Hän oli silloin lähettänyt apulaisensa Alagnan komentosillalle saamaan määräyksiä. Pitkän aja kuluttua Alagna saapui ilmoittaen: "Siellä ylhäällä kaikki juoksentelevat sinne tänne komentosillalla, niin että heitä on mahdoton saada mitään järkevää sanaa". Hänen apulaisensa oli sitten vielä lisännyt: "Laittautukaa nopeasti täältä pois, koko laiva palaa ilmilieikeissä".

Vasta sitten kuin Alagna oli toisen kerran lähetetty komentosillalle, sai hän luvan lähettää SOS-huutoja. Tämä tapahtui noin klo 3,25 tahi klo 3,30 aamulla.

Se väliäika, joka kului hänen ilman määräystä lähettämiensä avunhuutojen ja ensimmäisten SOS-huutojen välillä, aiheutui siitä, ettei hänen apulaisensa ensimmäisellä kerralla saanut mitään toimintaohjeita. Avunhuudot hän lähetti omalla vastuullaan, ensimmäisen klo 3,15 ja toisen klo 3,18. Klo 3,19 sammuiivat valot laivalla, minkä johdosta radiolaitteet tulivat käyttökelvottomiksi. Rogers sanoi sitten lähettäneensä SOS-huudot vähän ennen klo puoli 4 varakoneella. Odottaessaan apulaistaan tämän ensimmäiseltä käynniltä

komentosillalla kuuli Rogers radiokoneessaan erään rannikkoaseman ja höyrylaiva "Luckenbachin" välisen radiokeskustelun, joka laiva sitten otti osaa avustustoimintaan. Rannikkoasema kysyi, tiesikö "Luckenbach", että jokin suuri laiva oli syttynyt palamaan New Jersey läheisyydessä. Höyrylaiva vastasi, ettei se ollut saanut mitään tarkempia tietoja. Rogers ilmoitti edelleen, että hänen lähetettyään SOS-huudot tuli oli levinnyt jo niin laajalle, että hän sai palohaavoja ja oli vähällä tukehtua savuun.

Laivan päällikkö taas puolestaan esittää raskaita syytöksiä apulaissähköttäjä Alagnaa vastaan, väittäen tämän syttäneen tulipalon. Jo ennen tulipaloa oli häntä epäilty rikoksellisista aikeista, jonka vuoksi Alagna oli aiijottu panna käsirautoihin, mutta oli se jäänyt tekemättä.

Amerikan oloille kuvaavana mainittakoon, että ensimmäinen sähköttäjä Rogers kiertelee parhaillaan Amerikan varieteenäyttämöillä näyttämässä kuvista päättäen pulskanlaista olemustaan. Vaivastaan saa hän palkkiona sievoiset 2500 punttaa!

Kun "Morro Castlessa" oli myös eräs suomalainen radiosähköttäjä, nimeltään Charles Mäki, julkaisimme hänen kertomuksensa tapahtumasta sellisenaan kuin "New Yorkin Uutiset" kirjoittivat numerossaan 109 syyskuun 15 p. 1934.

The Morro Castlen onnettomuutta tutkittaessa kertoi laivan pääradiolähettäjä George W. Rogers asioita hieman toisessa valossa kuin hänen toinen apulaisensa Charles Mäki, jonka Rogers sanoi lähettäneensä hakemaan määräystä kapteenilta, mutta joka ei sen jälkeen enää palannut takaisin. Lainaamme tähän Mäen itsensä kertomuksen, mikä julkaistiin torstain iltalehdissä.

Mäen kertomus:

Minun vahtivuoroni oli puolesta yöstä klo 4 ap. Huomasin savua täsmälleen klo 3. Jätin istuimeni ja juoksin radiolähettäjiin makuuhuoneeseen herättämään toisia radiolähettäjiä. Juuri silloin annettiin hälyytyys.

Rogers kiipesi tällöin pois punkistaan. Alagna kysyi: Mikä hätänä?, johon vastasin: vain pieni tulipalo, tahtomatta heitä säikähdyttää. Palasin paikalleni. Alagna kiirehti yläkannelle ja Rogers seurasi perässä muutaman sekunnin kuluttua. Hän otti sitten minun vahtipaikkani — sanojensa mukaan klo 2,55 mutta tiedän sen olleen klo 3,10.

Klo 3,23 menivät valot pois: sitten menivät varavalotkin. Klo 3,25 Rogers lähetti CQ sanoman omalla vastuullaan. Hän ei saanut siihen määräystä komentosillalta. Rogers lähetti kaikki sitä seuranneet tiedonannot. Rogers käski sitten Alagnan mennä komentosillalta ottamaan selkoa SOS sanoman lähettämisestä. Sinä aikana minä menin ja kastelin kaksi pyyheliinaa ja käärin toisen niistä Rogersin ja toisen oman pääni ja kasvojeni ympärille — savu kun oli sakeaa jo silloin.

Alagna tuli sanoen, ettei annettu määräystä SOS:n lähettykseen. Ei ole mitään perää siinä, että hän olisi sanonut Rogersille kaiken olevan sekaisin komentosillalla ja ettei hänelle siellä omistettu huomiota. Rogers myöskään ei lähettänyt minua hakemaan Alagnaa. Minulla on hyvät korvat. Olisin varmasti kuullut, jos hän olisi siten määrännyt.

Alagna ryntäsi ulos uudelleen. Minä istuin pöydällä Rogersin vieressä hänen käsitellessään radiolähettäjiä. Asema WSC Tuckertonista N.J. pyysi meidän odottamaan 18:n minuutin loppuun ennenkuin lähettäisimme mitään sanoen, että jokin laiva oli sieltä tiedustanut, tiedettiinkö siellä merellä tulella olevasta laivasta. He eivät tietäneet juuri meidän olleen hädässä.

Mäki kertoo edelleen, että Alagna tunnettiin radikaaliksi ja koetti hän jonkin persoonallisen kiistan takia saada upseeristoa lakkoon. Alagna oli aikaisemmin pääradio-lähettäjä ja kai suutuksissaan siitä, että hänet alennettiin apulaiseksi. Siitä huolimatta olivat radiomiehiet työskennelleet hyvässä sovussa. Ja kun ruoka laivalla oli hyvää, ei Alagna saanut kannatusta lakkokiihoitukselleen.

Mäki myöntää Rogersin "huomautuksen" todeksi, mutta se oli ollut merkityksetön seikka. Kertomus jatkuu:

— Tulipaloyönä palasin gasoliinitankkia tarkastamasta klo 3,30. Rogers oli tällöin mennyt. Kun en nähnyt häntä pimeässä menin käsin koettelemaan hänen tuoliensa. Puolen

tunnin kuluttua laitoin pelastusliivit ylleni ja hyppäsin mereen, mistä minut nostettiin Luckenbachin rahtilaivaan.

"Hypätessäni en nähnyt kannella niin sieluakaan, mutta vedessä oli ympärilläni kuolleiden ruumiita."

Mäki kertoo lisäksi kapteenin kuolemasta, mitä pidettiin pahan enteena ja oli v.t. kapteeni Warms kieltänyt ilmoittamasta tapahtumaa miehistölle. Muuten hän sanoo miehistöä harjoitetun laskemaan pelastusveneitä eikä laivassa ollut lakkorikkureita tai kokemattomia miehiä. Työrettelöitä ei ollut laivassa, vaan satamassa satamamiesten kesken, Havannassa. Mäki sanoo puhuvansa totuuden pelkäämättä seurauksia. Sillä hänellä ei ole mitään menetettävänä sen takia, että on rehellinen.

*

Charles (Kaarlo) Mäki on syntynyt Alajärvellä, siirtynyt äitinsä mukana Amerikkaan 9-vuotiaana, käynyt koulua Haarlemissa. Hän sai ensi luokan lisenssin neljä vuotta sitten, oli työssä asemalla WRNY, missä menetti työnsä sen takia, että uusi laki hyväksyy tähän toimeen ainoastaan Amerikan kansalaisia. Hän sai kansalaisoikeudet joitakin kuukausia sitten. Hypätessään 60 jalan korkeudesta mereen Mäki loukkaantui ja on vieläkin lääkärin hoidettavana vammoistaan selässä ja käsivarressa.

Mäen nykyinen amerikkalaistunut nimitys kait lehtien kirjoitustavan mukaan on oikeastaan Charley MacKey (Mäki).

Muuten kun asia oli tuoreimmillaan tekivät amerikkalaiset sanomalehdet yllämainitusta Alagnasta suomalaisen radio-sähköttäjän, erittäinkin World Telegram numeroissaan niin väitti.

Lennätinlakon aikana Cubassa.

Rauhattomasta Cubasta ei vallankumouksen jälkeen ole kuulunut mitään erikoista ainakaan laajemmalle maailmaan. Mutta se, joka joutuu useammin vierailemaan tuolla saarella, saa havaita edelleen enemmän tahi vähemmän mielenkiintoisia selkkauksia. Elokuun alussa alkoi siellä koko postilaitosta käsittävä lakko ja "12/8 Telegraphers Strike everywhere in Cuba", niinkuin Hialeh Radio co:ssaan tiedoitti. Ennen oli Cuban rannikoilla saanut kuunnella erikoislaatuista liikennekulttuuria, mutta nyt oli sekin vähä loppu. Helposti voi käsittää, miten vaikeisiin tilanteisiin esim. Itä-Cuban ulkosatamissa lastaavat, lastiaan — tahi lähtömääräystään odottavat, varsinkin kipinälähetäjillä varustetut laivat joutuivat. Kun ottaa vielä huomioon, että postinkulku oli täydelleen seisahduksissa ja sanomainvaihto tapahtui jonkin laiva-aseman välityksellä U.S.A:n, West-Indian trooppilisten, yhtämittaisten ilmahäiriöiden vaikeuttaessa kuuntelua, niin voi tilannetta jo sanoa tukalaksi. Joitakin päiviä sähköttäjälakon voimaantumisesta tuli ankkurissa makaaville laivoille (päivittäin n. 4—8 kpl.) Cay Franciksen ulkosatamaan tieto, että raakasokerin vientiyhtiö "Pita en Co" on pysäyttänyt aseman Caibarien kaupunkiin. Työskentelyaikoja oli päivässä 3 puolituntista ja aalloksi oli ilmoitettu 800 m. Ensimmäisenä päivänä emme kuulleet mitään. Toisena päivänä "H. Pita en Co" aloitti "työskentelynsä". Jos sillä oli sanomia, kutsui se laivaa laivan nimellä tahi sitten niinkuin allekirjoittanutta SE2N, joka on OHHB:n vanha kutsu ajoilta, jolloin laiva purjehti Ruotsin lipun alla. "H. Pita en Co" "asema" käytti röyhkeästi Caibarien Radion kutsua "CLJ". Sanomissa, joita se välitti ei ollut minkäänlaista otsikkoa, allekirjoitusta tahi osoitetta. Pelkkää tekstiä tuli sellaisella porsasmaisella käsialalla, etten toisten enää haluaisi kuulla.

Puolisentoista viikkoa kesti tätä idioottimaista huutelua ja tuntuipa kuin olisi päässyt toiseen maailmaan kun joutui takaisin amerikkalaisten maa-asemien piiriin. En tiedä, jos lakot vielä kestävät, mutta meidän 21/8 sieltä lähtiessämme oli kaikki ennallaan. Havannan Postitoimisto mm. ei suvainnut luovuttaa meille postiamme ennenkuin lakko loppuu, vaikka se suvaisi sen ottaa vastaan.

O. E. S.

— **Posti- ja lennätinhallituksen** lennätinosasto ilmoittaa vaihtavansa sähköttäjätodistukset uusiin, taskukokoa oleviin. Uuteen todistukseen vaaditaan passikokoa

oleva valokuva. Todistuksesta peritään leimaveroa Smk 30:—.

Hyvästi Poldhu!

Marconin ensimmäisestä Atlantikokeesta tunnetuksi tullut maailman ensimmäinen suuritehoisempi radioasema Poldhu Cornwallin niemimaalla on nyttemmin saanut kuolemantuomion. Se on tarpeettomana suljettu ja hävitetään lähitulevaisuudessa. 32 vuotta takaperin lähetti Marconi tältä asemalta kuuluisan "S"-merkkinsä ja antoi siten epäilijöillekin aavistuksen radiolennättimen mahdollisuuksista. Tässä lähettimessä käytettiin kiinteää kipinäväliä (vaihdettiin myöhemmin pyöriväksi "synkroonikipinäksi") ja viuhkamaista 60-lankaista ja noin 50 m korkeata antennia. Jonkun aikaa mainitun kokeen jälkeen kaatoi myrsky kuitenkin hirsimastot ja sijalle pystytettiin ne neljä ristikkorakenteista puutornia, jotka tavallisesti nähdään Poldhun kuvissa. Nämä osottautuivat kuitenkin epätydyttäväksi ja korvattiin v. 1912 viidellä teräsputkimastolla. Poldhu toimitti normaalista rannikkoaseman virkaa aina maailmansodan alkuun asti, jolloin sen käyttö siirtyi sotalaitokselle. — V. 1919 siirrettiin asemalta tärkeä enteellinen koe. Sanomalehtiutiset ja musiikkia lähetettiin nimittäin kokeeksi 6 kw tehoisella lähettimellä eräälle valamerilaivalle sen ollessa matkalla Kanadaan. Koe onnistui hyvin ja oli suurimerkityksellinen yleisradiotoiminnan alkamiselle Englannissa. Asema muutettiin myöhemmin kokonaan koeasemaksi ja sieltä käsin suoritti Marconi ensimmäiset lyhytaaltokokeensa laivalleen "Electralle" (vieläkö vanhimmat suomalaiset radioamatöörit muistavat "MPD":n voimakkaat CW-merkit 92 m aallolla? Sellaista aaltota pidettiin "lyhyenä" 10 vuotta takaperin!) ja siellä kokeiltiin myös ensimmäiset reflektoriantennit. — Nyt on vanhus kuitenkin katsottu aikansa eläneeksi ja ennen niin mainehikas paikka on jälleen vain paljasta tuulen pieksämää kalliota.

— **P. Amerikka.** N.k. kansallisen elvytysohjelman merenkulkua koskevaa koodiehdotusta laatiessaan päätyivät laivanvarustajat siihen käsitykseen, että vanhemman laivasähköttäjän kuukausipalkan tulisi olla 75 dollaria. Amerikkalainen radiosähköttäjäläitto taas ehdottaa puolestaan palkat seuraviksi: 15,00 br. r. tonnin ja sitä suuremmissa laivoissa — asemanhoitaja 205:—, ensimmäinen apulainen 185:—, toinen 175:— ja kolmas 165:—. Alle 15,000 tonnin pakollisesti radiolla varustetuissa laivoissa — asemanhoitaja 175:—, ensimmäinen apulainen 165:— ja toinen apulainen 150:—. Alle 15,000 tonnin laivoissa, jotka vapaaehtoisesti pitävät radiota olisi sähköttäjän palkka 163 dollaria kuukaudessa.

Muista ehdotuksiin sisältyvistä seikoista mainittakoon, että sähköttäjän työajaksi olisi määrättävä 8 tuntia vuorokaudessa; ylityö laskettaisiin aikaan nähden kaksinkertaisena; sivutoimien pito laivassa kiellettäisiin; sähköttäjän laivasta poistamista laivan ollessa satamassa ei olisi sallittava muulloin kuin silloin kun puolet kansi ja konepölylystöstä joutuu saman kohtelun alaiseksi; vaarallisia lasteja kuljettavissa laivoissa 10 % palkan korotus.

— **O/Y Chester** Helsingissä edustaa ruotsalaista Electric Engineering Co, joka valmistaa mm. pieniä yksiankkurimuuttajia, joista erikoisesti Tyyppi B ansaitsee tulla mainituksi pienutensa vuoksi. Tämän 1 kg painavan tasavirta/vaihtovirta-muuttajan pituus on 11 sm, läpimitta 6,5 sm ja korkeus 11,5 sm. Muuttaja käy 12 V akkumulaattorista ottaen 2,8 A ja kehittää 100-jaksoista vaihtovirtaa 8 V ja 2,5 A eli 20 VA 6000 kierroksella minuutissa. — Mahtaisiko tässä olla sopiva muuttajakone pieniin matkalahetimiin?

— **Amerikassa** on ilmestynyt kauppaan uusi amatööri-lähetysputki, joka on erikoisesti suunniteltu lyhytaaltotyöskentelyä silmälläpitäen. Tämän UX800-putken hila- ja anodiulosotot eivät ole putken kannassa, vaan ulkopuolella lasikuvussa, kuten Philipsin ja Valvon amatööriputkissa on jo vuosikausia ollut laita. Katodin muodostaa luja thorium-hehkulanka, joka vaatii 3,25 A hehkujännitteen ollessa 7,5 V. Vahvistuskertoin on 15. Putken vakuutetaan olevan sovelias kaikkiin amatööritarkoituksiin, vieläpä B-luokan-modulaattoriksiin.

Herrat laivanvarustajat

Vapaina olevista sähköttäjäistä pidämme luetteloa.
Sähköttäjiä tarvitessanne kääntykää puoleemme
joko postitse tai puhelimitse.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r. y.
Helsinki, Huvilakatu 6 A 3. Puhelin 22830.

Kipinäsähköttäjän laulu.

Kirj. Dixi. (Julkaistu Nuoressa Voimassa v. 1921.)

*Ilmojen kautta, lintujen feitä
sana siivekäs, kiidätä meitä!
Maasta maahan ja valtakuntaan,
poikki merten, mi uinuu untaan,
yli kukkivain kaupunkein
lennä, lennä mun aatoksein!*

*Lennä rannoilta talven, jättien
maihin nuokkuvain tähtäpäitten,
maihin, missä on veri kuuma,
onnenpolttava elon huuma,*

*tummat silmät ja lauhat yöt,
yllä säihkyvät tähtivyöt, —
miss' on elämä sadun unta,
punakukkien valtakunta! —*

*Lennä, lennä, mun lintusein
yli maitten ja kaupunkein!
Kiidätä kauaksi maailmahan,
elon kuumimman kuohuntahan,
maille untein ja aatoksein,
— sinne lennä, mun lintusein!*

— **Lyhytaaltoasemien lukumäärä suomalaisissa laivoissa kasvaa jatkuvasti.** Luotettavan luettelon puutteessa on vaikeata varmuudella sanoa kuinka monta näitä asemia jo on, mutta tuskinkpa tekee itseään syypääksi liioitteluun jos arvioi luvun suunnilleen kolmeksiyymmeneksi. Ja uusia ilmaantuu lisää tämän tästä. Kun sen lisäksi Hanko Radiolla on hyvä lyhytaaltonsa OHM, niin mikäpä olisikaan luonnollisempaa kuin että lyhyttä aaltoa alettaisiin todella käyttää hyväksi kaukoyhteyksissä kotimaahan.

Viime keväänä näytti yhteen aikaan jo sille, että OH-asetat olisivat alkaneet vaikuttaa myös 36 metrillä, varsinkin kuuli näet suomalaisten laivojen kutsuvan Hankoa OHM:n kuunteluajana kello 21,00 GMT, mutta tätä kesti vain lyhyen aikaa, koskapa senjälkeen olen ilta illan perästä kuullut OHM:n kutsuvan cq:ta ilman että kutsua olisi seurannut sanomanvaihtoa. Mistä tämä johtuu? Tietenkään ei yhdestä laivasta riitä yhtäjaksoisesti sanomia kotimaahan, mutta kun muistaa, että meikäläisiä laivoja aina on liikkeessä Pohjanmerellä, Atlantin itäosassa ja Välimerellä, niin on ilmeistä, että sanomia kyllä aina olisi kotiin menossa. Ja noilla vesillä liikkuvat laivat, joilla on käytettävänä vain kipinälähetin, ottavat varsin mielellään vastaan lyhytaaltoisen laivan tarjouksen sanoman välityksestä.

Hangossa uhrataan huomattavasti aikaa 90 metrin kuunteluun, mutta aaltohan ei sovi kaukoyhteyksiin. Sensijaan päivystää asema 36 metrillä vain lyhyen ajan, 10 minuuttia vuorokaudessa. Tämän kuunteluajan pidennys riippuu kuitenkin vain meistä laivasähkötäjäistä itsestämme. Jollei laivalla olisikaan sanomia annettavana, niin olisi annettava Hankoon ainakin laivan TR, sillä pääasia olisi että vuorovaikutus OHM:n ja meidän välillämme saadaan käyntiin. Siitä seuraisi sitten aivan välittömästi OHM:n kuunteluajojen lisääminen, mikä puolestaan taas johtaisi varmempiin kaukoyhteyksimahdollisuuksiin ja vilkkaampaan molemminpuoliseen sanomanvaihtoon. Jos nykyisen kuunteluajan, 19,00 GMT lisäksi saataisiin ajat 07,30 ja 17,00 GMT, varmistuisivat yhteyksimahdollisuudet kaikilta Euroopan vesiltä ja suurelta osalta Atlantia. Mutta kuten sanottu, kuunteluajoja on mahdotonta mennä pyytämään lisää, koska ei edes sitä, joka meillä nyt on käytettävissä, ollenkaan käytetä hyväksi. On valitettavaa että ainoa kaukoyhteyksimahdollisuutemme lyödään sillä tavoin laimin kuin nyt tapahtuu ja vieläkin valitettavampaa on, että useimmissa lyhytaaltoasemilla varustetuissa laivoissamme toimivat sähköttäjänä virkaveljet, jotka eivät ole vähääkään kiinnostuneita lyhyistä aalloista, vaan katsovat täyttävänsä velvollisuutensa, kunhan vaan pitävät päivittäiset 8 tunnin päivystysvuoronsa 600 metrillä!

— X —

— **Hävittäväksi** tuomitun Poldhun radioaseman alkuajoilta on moniaita kaskuja, joista seuraava kuvaa vastaanotto-olosuhteita. — V. 1903 tuli kerran Kanadasta sanoma, joka pyydettiin välittämään Times-lehden syntyneiden paltalle: "Jan 3rd wife of R. N. Vyvyan Chief Engineer Marconis Canadian Station of a daughter". Ilmahäiriöiden vuoksi tuli kuitenkin sanasta "Jan" sana "Jane", jolloin sanoma sai aika tavalla erheellisen muodon: "Jane 3rd wife of R. N. Vyvyan..."

— **Kaikki amatöörit** käyttävät lähennystä 73, mutta harvat kuitenkaan tiennevät mitä se merkitsee. Tämä lyhennys juontaa alkunsa Pohjois-Amerikan vapaussodan ajoilta jolloin Andrew Carnegie oli rautatie- ja lennätinlaitoksen johdossa. Näihin aikoihin näytteli langallinen lennätin yhtä tärkeätä osaa tiedonantopalveluksessa kuin radiolennätin nykyään. Sähkötäjäkunta järjesti Carnegieille juhlapäivät tämän täyttäessä 73 vuotta ja tästä saakka on lyhennys 73 ollut hyvän toivomuksen symbolina.

Suosikaa ilmoittajiamme!

I. F. R-uutisia.

The Mate-Operator menace.

In "The Signal", June issue, is published a letter from a member of the Association of Wireless and Cable Telegraphists of Great Britain, signed "Co-operator", in which it is suggested that lists be compiled of professionally operated stations and circulated to the membership of the International Federation of Radiotelegraphists. This would be a great help in identifying ships carrying mateoperators and therefore be very useful in giving effect to the suggestion in the I.F.R. Bulletin Nr. 33 that mateoperated stations should not be given unnecessary assistance. — We wish to thank "Co-operator" for his interest in this matter and would add that it was our intention, when writing the said article, that a suggestion on these lines should be laid before the coming congress of the I.F.R., meeting at Gothenburg on the 24th of September.

France.

Our affiliated association in France, Federation Nationale des Officiers Radiotelegraphistes de la Marine Marchande, have issued a list of mateoperated French ships and advised their members to refrain from giving assistance to these stations except of course in cases of absolute necessity.

Manning scale.

The Seamen's Section of the International Transportworkers Federation has held a congress in London on the 3rd July. One of the points on the Agenda was the question of a manning scale, and it was agreed that a committee should further study this matter and formulate proposals in regard to a uniform scale for all ships. The A. I. O. M. should be asked to nominate a member on this committee.

Working hours.

A proposal made by the Swedish Government regarding an 8 hour day on Swedish ships has been defeated by the Parliament. It was resolved that discussion on this question should be postponed until after the international maritime Conference of the International Labour Office has met in 1935.

U. S. A.

According to the Journal of the American Radiotelegraphists Association great progress is being made in the organisation work amongst American Operators. The Association has been successful in a number of disputes with Shipowners, and salary and working agreements are being secured with various Companies by which increases in salaries have been obtained.

J. Madsen.

S.R.L. r.y:n jäsenille.

Jäsenmaksujen laiminlyönti ja epäsäännöllinen suoritus ei ole kuluvanakaan vuotena osoittanut parantumisen oireita, huolimatta useista kehoituksista ja asiaa koskevista kirjoituksista, vaikka jokaiselle jäsenelle pitäisi ilman muuta olla selvää, kuinka tärkeätä jäsenmaksujen säännöllinen suoritus on Liiton toiminnalle. Kun kehoitukset ja kirjoittelemiset k.o. asiassa eivät ole johtaneet toivottuun tulokseen, ei Johtokunnalla ole enää muuta neuvoa, kuin julkaista niiden velvollisuutensa laiminlyönteiden nimet. Tällaiseen n.s. "mustaan listaan", tulee siis kuluvan vuoden viimeisessä numerossa peruuttamattomasti kaikkien niiden jäsenien nimet, jotka eivät ole ensi joulukuun 10 p:nä pidettävään vuosikokoukseen mennessä suorittaneet Liitolle kaikkia jäsenmaksujaan.

Johtokunta.



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

— **Paikkojen välityksestä** huolehtii sihteeri. Paikkoja välitetään yksinomaan laivoihin.

— **Virkamerkkejä** saatavissa sihteeriltä, hinta Smk. 65:—.

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

— **Avustakaa äänenkannattajanne** kirjoituksilla, ainoastaan siten saamme lehden mielenkiintoiseksi. Vähäisimmätkin avustukset otetaan kiitollisuudella vastaan. Matkakuvaukset, kuvaukset kiintoisista tapahtumista ja elämyksistä eetterissä, laivassa ja satamissa ovat tervetulleita. Lehtemme palstat ovat kaikille avoinna. Kirjoittakaa ainoastaan paperin etupuolet.

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

— **Vuoden 1934 jäsenmaksunsa ovat suorittaneet:** E. Himanen, E. Aartamo, O. Lunden, H. Saarela, E. Rindell, U. Vanamo, O. Vanamo, J. Ahlblad, V. Koroma, L. Kyllönen, O. Niiranen, A. Kankainen, V. Poutiainen, R. Kannas, K. Savolainen, L. Leppänen, J. Sucksdorff, G. Forström sekä osan H. Enberg.

— **Rästejä ovat suorittaneet:** E. Holmlund, K. Väistö, E. Hallamaa.

— **Uusia jäseniä:** Ensio Rindell, nr. 189. Kullervo Merikallio, nr. 190. Uuno Runko, nr. 191.

— **Toimipaikat:** V. Tiesmäki, s/s Karlö. L. Suutarinen, s/s Uuras. V. Koroma, s/s Kemi. Y. Suuronen, s/s Georgii. F. Sjöberg, s/s Koura. K. Muilu, s/s Karhula. H. Enberg, s/s Sirius. S. Lundberg, s/s Hektos. A. Holmberg, s/s Hulda Thorden. J. Hellsten, s/s Betty H. A. Nylund, s/s Olofsborg. A. Heikkinen, muu toimi. s/s Sarmatia? s/s Western?

— **Vapaina:** Erkki Lehtonen, Sulo Räsänen, Tauno Elomaa, Leo Elsinen, Erkki Hakulinen, Eelis Kettunen, Tarmo Kinnunen, Uuno Lemmälä, Onni Niiranen, Reino Räsänen, Kaino Suvanto, Olavi Wahlström, Ilmari Saikko, Veli Arola, Oiva Vanamo, Erkki Reivilä, Leo Rönnqvist, Björn Björkwall, Yrjö Kotiaho, Ilmari Lounasmaa, Christ. Sundblad, Toivo Aalto, Ensio Rindell, Kullervo Merikallio, Uuno Runko, Hugo Soljo.

— **Paikkasopimuksia** saatavana sihteeriltä.

— **Vuosikokous** pidetään maanantaina joulukuun 10 p. Kokouksen paikka ja aika ilmoitetaan 9 p:n pääkaupungin-lehdissä. Poissaolevat huolehtikoot hyvissä ajoin valtakirjalla äänestamisestään. Kiertokirjeenä jäsenille lähetettävä vaalilippu ajoissa palautettava.

— **Tilastoa.** Posti- ja lennätinhallituksen vuoden 1933 vuosikertomuksen mukaan välitettiin v. 1933 rannikkoasemiemme kautta laivoista mantereelle ja päinvastoin kaikkiaan 5.243 radiosanomaa. Yksityisten omistamia laiva-asemia oli vuoden lopussa 151, niistä oli 88 lennätin ja 63 puhelinasemaa. Kahdessa yksityisessä lentokoneessa oli radio. 28 kauppalalla oli radiosuuntimislaite.

— **Maailmanmestari** radiosaähkötksessä tuli Chicagossa hyljättäin pidetyssä kilpailussa radiosaähkötäjä J. W. Chaplin, New Yorkista, tuloksella 57,3 sanaa minutissa. Seuraavaksi pääsi aikaisempi maailmanmestari T. R. McElroy, Bostonista, tuloksella 54,1 sanaa minuutissa.

KVARTSI-KIDE

ON AJAN TASALLA OLEVAN LÄHETTIMEN SYDÄN!

VALMISTAN ENSILUOKKAISIA KVARTSIKITEITÄ 50—8000 kj/sek.

AMATÖÖREILLE: 1,75 mj... 100:—

(Hiomatarkkuus $\pm 1\%$) **3,5 mj... 125:—**

4,77 mj... 150:—*

7,0 mj... 175:—

*) 14 mj:lle pääsee "triplaamalla".

HALUTTAESSA SUUREMPAA HIOMATARKKUUTTA NOUSEE HINTA VASTAAVASTI.

AMATÖÖRIKITEIDEN JAKSOLUVUT ILMOITETAAN 0,05 % TARKKUUDELLA.

MUIDEN KITEIDEN HINNAT Y. M. TIEDUSTELTAESSA.

JAKSOLUVUNMITTAUKSIA JA KALIBROIMISIA SUORITETAAN AINAKIN 0,001 % TARKKUUTEEN SAAKKA.

T. I. LEIVISKÄ

HELSINKI, RADIO OH:n TOIMITUS TÖÖLÖNKATU 27 B 32.