

RADIORAKENTAJAT!

Varastossamme on m.m. **Hammarlundin** kelarunkoja ja **kuristajia**, **keraamisia** putkenjalkoja y.m.

Edelleen on meillä täydellinen varasto **kaikkia radiotarvikkeita**.

B. MELART & CO

HELSINKI. RIKHARDINK. 1. PUH. 31 807.

SUMUA JA JÄÄVUORIA

Yleisimmin käytetty laivareitti Skandinaviasta Pohjois-Amerikkaan kulkee, lähestyttäessä Amerikan rannikkoa, New Foundlannin matalikkojen yli. Melkein ainaisen sumun ja ajelehtivien jäävuorten ansiosta ovat nämä matalikot äärimmäisen vaarallisia merenkululle. Tosin on asia ainakin jäävuorten suhteen parantunut paljon sen jälkeen, kun seudulle asetettiin vakinainen jäävalvonta-alus. Tällaista valvontaa on kuitenkin mahdoton saada niin hyväksi, että se voisi taata täydellisen turvallisuuden tunteen siellä liikkuville.

Kevättalvella, ilmojen alkaessa lämmitä, irtautuu Grönlannin ja pohjois-Kanadan suurilta jääkentiltä valtavan kokoisia jäämöhkäleitä. Labradorin ja Grönlannin välillä kulkeva kylmä Labradorvirta ottaa sitten hoiviinsa nämä jäämassat. Näin alkavat ne vaelluksensa kohti etelää, eikä kestä kauvaa, ennenkuin ohi kulkevat laivat New Foundlannin matalikoilla näkevät ensimmäiset jäävuoret. Äsken mainitun kylmän, arktisen merivirran kohtaa näillä seuduilla etelästä tuleva lämmin Golfvirta. Näin syntynyt suuri lämpötilan eroitus takaa loppumattomat sumupaljoudet. Pahimpina vuodenaikoina haittaa sumu luonnollisesti vielä enemmän merenkulkua kuin konsanaan jäävuoret, sillä silloin on näkyväisyys käytännöllisesti katsoen nolla. Useinkin hyvin voimakkaan merivirran johdosta nopeasti paikkaansa vaihtavien jäävuorten asemasta on näissä olosuhteissa mahdoton kenenkään tietää mitään.

Jäävuorien lukumäärä ei ole joka vuosi läheskään yhtä suuri. Keskimäärin on niiden lukumäärä eteläpuolella 46-leveysastetta 300 vaiheilla. Sattuu sellaisiakin aikoja, jolloin vuorten lukumäärä on hyvin vähäinen. Esim. vuonna 1924 havaittiin ainoastaan 11, tämän rajan eteläpuolella, kun taas v. 1912, jolloin Titanic, monine ihmishuhreineen löysi tuhonsa, havaittiin niitä kaiken kaikkiaan 1200. Sattuu joskus, kylläkin aniharvoin, että joitakin yksinäisiä harhailijoita on tavattu vielä niinkin etelässä kuin Azorit ja Bermuda-saaret. Kuten jo mainittiin on jäävuoria eniten keväällä, maaliskuusta kesäkuun puoliväliin. Tällöin alkaa niiden lukumäärä nopeasti vähentyä. Heinäkuusta seuraavan vuoden maaliskuuhun ovat matalikot, harvoja poikkeuksia lukuunottamatta, jäävapaita. Tämä ei kuitenkaan ole mitenkään säännöllistä sillä esim. tänä vuonna oli vielä elokuun puolivälissä muutamia vuoria aivan matalikkojen eteläosissa.

Merenkulkijoille on tietysti edullista havaita kohdalle osuvat jäävuoret mahdollisimman aikaisin. Tämän takia aletaankin kaikissa laivoissa, lähestyttäessä vaarallista aluetta, pitää erikoisen tarkkaa tähtystystä. Hyvän näkyvyyden vallitessa voi vuoret havaita jopa 10–15 mailin etäisyydeltä, riippuen niiden koosta. Kuutamoina öinä tarjoavat vuoret mielenkiintoisen näyn, loistaessaan silloin kuin suuret fosforipallot pitkien matkojen etäisyydelle. Mitä paksummaksi muodostuu sumu sitä vaikeammaksi käy kulku ja lopulta kun sumu

ympäröi laivaa joka puolelta niin tiheänä kerroksena, että tuskin näkee parin metrin päässä seisovaa toveriaan, on viisainta rauhallisesti odotella sumun hälvenemistä. Tätä odotusta voi toisinaan kestää useita vuorokausiakin. Päivänvalon aikana voi kulkea jonkinverran eteenpäin noudattamalla äärimmäistä varovaisuutta. Asiaa eivät suinkaan tee paremmaksi matalikoilla liikkuvat useat kalastaja-alukset, ja onhan siellä tavallinen merenkulkukin aika vilkasta. Tilannetta jonkinverran helpottaakseen on laivoilla siellä liikkeessaan tapana lähettää useita kertoja päivittäin erikoinen "fog msg", sumutiedotus, jossa mainitaan laivan paikka, kulkusuunta ja vauhti. Näin tietävät lähistöllä olevat toiset alukset ohjata kulkuaan niiden mukaan. On kuitenkin otettava huomioon että kaikilla laivoilla ei ole radiota ja muutamien valtakuntien laivat tarvitsevat "operatorinsa" komentosillalla vahdissa, joten he eivät ehdi kunnollisesti hoitaa tuotakaan palvelusta!

Monien kongressien ja kouraantuntuvien esimerkkien ansiosta sai vihdoinkin vuonna 1913 alkunsa kansainvälinen jäävalvontalaitos, jonka virallinen englanninkielinen nimi on "The International Service of Ice Observation and Ice Patrol". Jäävalvonnan käytännöllisen puolen hoitaa Yhdysvaltain rannikkovartiolaisto kahden, erikoisesti tätä tarkoitusta varten rakennetun valvontakutterin avulla. Ne eivät kuitenkaan ole molemmat yhtä aikaa merellä vaan suorittavat valvonnan 15 vuorokauden vuoroissa. Toisen ollessa merellä täydentää toinen muona- ja polttoainevarastojaan Halifaxissa. Kahta varsinaista valvonta-alusta avustaa kiireellisimpinä aikoina pienempi valtamerisäähavaintoja varten suunniteltu alus nimeltä "General Green 2". Jääalueen suuruuden vuoksi ei luonnollisista syistä yksi alus kerkiä päivittäin risteillä aluetta niin tarkkaan että se voisi saada selville kaikki siellä löytyvät jäävuoret. Tämän johdosta onkin kaikkien laivojen, heti nähtyään jäävuoren, tehtävä siitä radioteitse ilmoitus patrullilailalle, joka päivystää jatkuvasti 600 m aallolla. Valvontalaitos taas puolestaan tiedottaa koko alueen vuoret laivoille neljä kertaa päivässä, nim. klo 01.00 ja 13.00 gmt 1715 metrin aallolla sekä klo 10.00 ja 22.00 gmt 706 metrin aallolla. Molemmat kutterit käyttävät samaa kutsumerkkiä, NIDK. Aluksella on toimessa 6 radiosähkötäjäjä, jotka vuorokauden ympäri hoitavat liikennettä laivojen kanssa. Tuollaisen yhden 15 vuorokauden jakson aikana on patrullilaila laskettu lähetettävän ja vastaanotettavan suunnilleen 90.000 sanaa. Pitäessään päivystystä noilla alueilla kuuleekin sen melkein jatkuvasti olevan äänessä.

Tuntuu ehkä hieman ihmeelliseltä, kuinka voidaan olla vähemmässäkään määrin järjestelmällisesti selvillä tämän melko laajan alueen jokaisesta jäävuoresta. Tätä varten onkin olemassa erikoinen jäähavaintoupseeri, joka muuttaa kutterista toiseen niiden vaihtaessa vuorojaan joka 15 vrk. jälkeen. Hän hoitaa siis yksin koko asian tämän puolen ja onkin koko ajan selvillä, voi melkein sanoa, alueen jokaisen jäävuoren paikasta ja liikkeistä. Hän on saanut erikoisesti tätä tarkoitusta varten suunnittelun koulutuksen Harvard'in yliopistossa. — On itsestään selvää etteivät tällaisten laivojen ylläpitokustannukset ole mitään pieniä summia. Tämä asia on järjestetty siten, että huomatuimmat merenkulkumaat maksavat vuosittain kukin määrätyn prosentin kuluista. Englanti, suurimpana merivaltana, maksaa yksinään 40 % koko määrästä.

Keskikesällä kun ei enää ole tiedossa yhtään jäävuorta tekevät valvonta-alukset pitkän tarkastuskierroksen yli koko jääalueen, ollakseen vakuutettuja ettei siellä enää liikuskele yhtään rauhanhäiritsijää. Tavallisissa oloissa valvontapalvelun aikana, seuraa kulloinkin vuorossa oleva kutteri etelä-

simpien vuorien liikkeitä, pitäen niitä aina näkyvissään. Helpottaisi suuresti merenkulkua jos vuoret voitaisiin varustaa merkkivaloilla tai jonkinlaisilla muilla merkinantolaitteilla. Mutta tähän on käytännöllisistä syistä mahdotonta. Niiden hävittäminen voimakkeuksilla on melko mahdotonta, ainakin suurimpien. Joskus on, kait suurelta osalta kokeilun vuoksi, eräs amerikkalainen laivastoeskadri koettanut ampuamalla hävittää muuatta jättiläistä. Useampi päiväisen jatkuvan pommituksen jälkeen oli sen täytynyt tuloksitta luopua puuhasta. Ainoa ja ehkä varmin keino tuhon välttämiseksi on se, ettei noilta mahtavilta harhailijoilta hetkeksikään ummista silmiään!

Koska liikenne näillä tuiki vaarallisilla seuduilla on viime vuosien aikana sujunut ilman mainittavampia onnettomuuksia, on epäilemättä syytä uskoa, että pitkälle kehittynyt jäävalvontapalvelu hyvin on täyttänyt sille asetetut vaatimukset.

RELE.

JÄÄMAKSUT

Sen jälkeen kun ulkomaan liikenteessä kulkevan aluksen useampaan Suomen satamaan poiketessaan suoritettavat n.k. puolijäämaksut on poistettu, on tasavallan presidentin 22. 9. antamalla asetuksella korotettu jäämaksun suorittamisesta annetun asetuksen 3 §:ssä säädetty maksut 1) kohdassa mainituilta aluksilta 20 %:lla ja 2) ja 3) kohdissa mainituilta aluksilta 10 %:lla. Samalla on asetuksen 5 §:n loppuun liitetty seuraava uusi momentti:

Matkustaja-alukselle, joka erikseen määrättyjen pääteasemien välisellä linjalla harjoittaa säännöllistä liikennettä vähintään kolme edestakaista vuoroa viikossa, voi kauppa- ja teollisuusministeriö hakemuksesta myöntää asettamallaan ehdoilla määrääjäksi alennuksen tahi vapautuksen jäämaksun suorittamisesta.

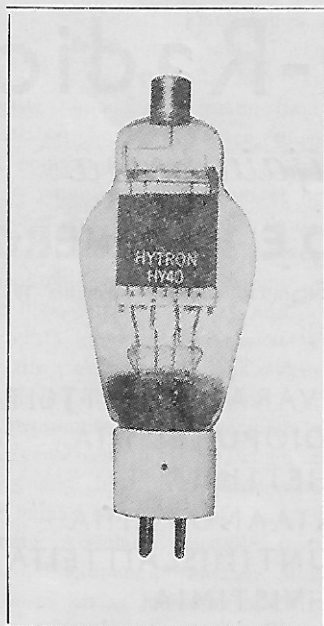
Asetuksen mukaan suoritetaan kultakin aluksen nettovetomäärän täydeltä rekisteritonnilta jäämaksua:

1) aluksesta, joka on vahvistettu jäissä kulkua varten ja jossa on radiolennätin tai -puhelin, 60 penniä, 1 mk 20 penniä tai 1 mk 80 penniä riippuen aluksen rungon lujuudesta ja konevoimasta.

2) aluksesta, joka runkonsa puolesta täyttää pienimmät talviliikennevaatimukset, jos siinä on radiolaitte, 2 mk 20 penniä, mutta muuten 3 mk 30 penniä ja

3) muunlaisesta aluksesta 4 mk 40 penniä.

— **Radiosähkötäjäkurssit.** Posti- ja lennätinhallituksen järjestämille, syyskuun 7. pnä klo 10 Ammattienedistämislaitoksessa alkaneille radiosähkötäjäkurseille on 130 hakijasta hyväksytty seuraavat: Aalto, Osmo Vilhelm, Aittola, Martti Rainar, Asikainen, Aaro Johannes, Austin, Henrik Valter, Ekholm, Alf Igor Sigismund, Eronen, Gunnar, Eskola, Lauri Esko, Heino, Risto Johannes, Jussila, Paavo Olavi, Kalliola, Raino Tapio, Karakorpi, Erkki Tuomas, Kilpinen, Kalevi Ilmari, Kirjavainen, Tauno Aulis, Klippa, Lars Alarik, Koivisto, Urho Elias Ensio, Kojonen, Erkki Kalevi Rope, Koskela, Onnin Kaleva, Koskela, Veikko Pellervo, Lajolinna, Finn-Erik, Lehtimäki, Yrjö Vilhelm, Lahtanen, Leo, Mutikainen, Orvo Eero Uolevi, Mäkitalo, Kalle Olavi, Nieminen, Veikko Kullervo, Niittynen, Kalle Henrik, Oderma, Eugen, Paavonaho, Veikko Kotivalo, Palosuo, Erkki, Rajalin, Kaarlo Haakon, Ryhänen, Toivo Henrik, Saario, Mikko Johannes, Sariola, Toivo Kalervo, Sjölund, Johan Armas Reinhold, Skogström, Kurt Oskar, Tarvainen, Tarmo Kaiervo, Timola, Pekka, Tossavainen, Toimi Olavi, Tuppurainen, Auvo Ilmari, Vanhala, Erik Olavi, Vilamo, Aarne Martti Johannes, Vuorio, Urho Andreas, Vähätiitto, Frans Kaarlo.



C Q O H d e

RADIOLAITE O/Y

SILTASAARENKATU 6. A

Amatöörit, ostatte meiltä edullisimmin. Myymme kaikkea mitä tarvitsette. Putkia, mittareita, kiteitä, kondensaattoreita (myös lähetin-), vastuksia 0.5—100 w y.m. y.m.

Huom.! Biley kiteitä varastossa.

Hy25	800 V.	75 ma.	anodihäviö	25 w
Hy40*	1000 V.	115 ma.	„	40 w
Hy51A*	1000 V.	155 ma.	„	65 w

* grafiittianodi.

*Hammarlund lähetinosa saapunut varastoomme!
Valmistamme verkko- ja modulaattimuuntajia ja kuristimia.
Amatööreille erikoisalennus. Tiedustelkaa puh. 73 361 (oh2ok).*

6L6GX keraaminen kanta
866jr ja 866 tasasuuntaus-
putkia.

+

OH I NJ

Lauantaina toukokuun 20. pnä päättyi sähkötekniikko Väinö Vestun (Westerlund), OH 1 NJ:n maallinen vaelus. Suh-
teellisen vähän ulospäin esiintyneen, mutta amatööritoveri-
leen sitä enemmän antaneen messingin painajan käsi on
lakannut vipajamasta morsemerkkien tahdissa. Kesällä 1929,
jolloin silloinen Westerlund muutti Oy. Rauma Wood Ltd:n
palvelukseen ja seuraavan vuoden kirjaintoverinsa tuttavuu-
teen alkoi myös varsinainen amatööriharrastuksemme. Koko
seuraavan talven taioimme yhdessä kupariputkia keloiksi ja
morsemerkkiä kalloihimme. Westerlund oli harvinaisen tun-
nontarkka kaikissa toimissaan ja perusteellinen kokeilija
niillä aloilla, lähinnä sähköala, joihin hänellä oli kiinnostusta.
Hän ei koskaan jättänyt puolitiehen asiaa, josta halusi päästä
selville, eikä hän liioin keskeneräisistä saavutuksistaan tove-
reilleen mitään jutellut. Sitä varmemmin voimmekin aina
luottaa niihin neuvoihin, joita hän meille tarjosi.

Rauman radioamatöörien silloinen kerho sai hänestä mai-
nion jäsenen ja hyvän kokeilutoverin. Hänen erikoinen ko-

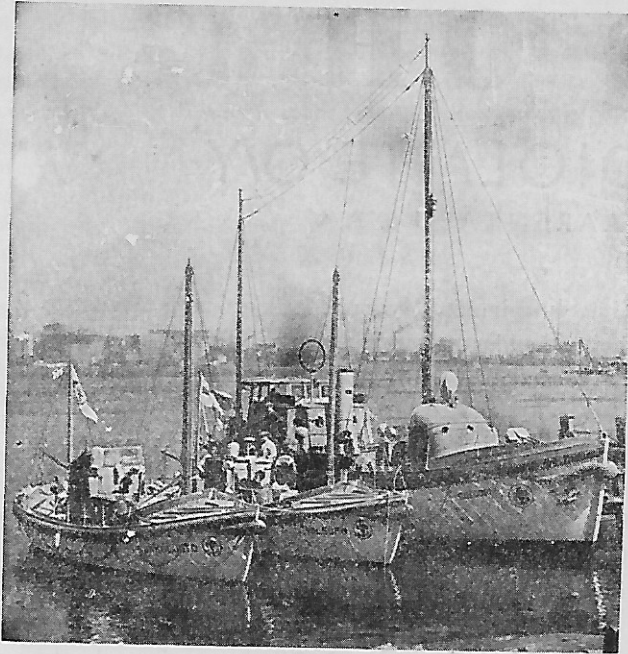
keilualansa oli 20 m:n alue ja kaukoyhteydet sillä. V. 1932
hän sai "fonekokeilu"-kärpäsen ja luulen, että melkein jokai-
nen silloinen suomalainen amatööri kuuli "Neusatel-Jeru-
salemmin" äänen, eikä ollut harvinaista sekään, että joku VK
kirjoitti kuulleensa hänen fonensa 20 m:llä r o. Perusteelli-
sen kokeilun hän suoritti silloinkin ja raskas olikin rauma-
laisten kerhon menetys, kun hän muutti naapuriystäväimme
porilaisten piiriin. Vaikka Vestu Porissa alkoi itsenäiseen
työhön, ei hän kokonaan silti unohtanut amatöörikokeitaan-
kaan, sillä muistan hänen joskus jutellellessamme maininneen
pitäneensä 20—30 dx kusoa joinakin päivinä ja Porissa
asuessaan hän muutaman kerran kirjoitteli saavutuksistaan
tämän lehdenkin palstoille.

Vaikea tauti, joka toistakymmentä vuotta vaivasi häntä,
oli esteenä monissa yrityksissä, jotka olisivat muuten olleet
hänen mielialojaan. Niinpä sk-työ, jossa hän ainakin Rau-
malla ollessaan oli voimiansa mukaan mukana, joutui usein
jäämään vaillinaiseksi. Minään yllätyksenä ei allekirjoitta-
neelle siitä syystä tullutkaan 1 nr — 1 nv puhelintieto Vestun
maallisten tointen loppumisesta, mutta siitä huolimatta py-
sähtyi kynäni hetkiseksi ja jäin muistelemaan niitä monia
mielenkiintoisia ja hauskojakin hetkiä ja vuosia, jotka nyt
poismuuttaneen parissa vietin.

Rauha tomullesi 9 vuotta OH 1 NJ:nä toiminut Väinö
Vestu. Ei vuodet, vaan saavutus iän mitta lie.

Iiro.





HBG-Radio

merenkulkijain turva

OY. RADIO E. HELLBERG

Perustettu 1927 • Kultamitali Suomen Messuilla 1935

Valmistaa:

LAIVARADIOLAITTEITA
RADIOPUHELIMIA
LÄHETTIMIÄ
VASTAANOTTIMIA
SUUNTIMISLAITTEITA
VAHVISTIMIA
MITTAKOJEITA Y.M.

OY. RADIO E. HELLBERG LAUTTASAARI. PUH. 67189, 67190.

ENSIMMÄINEN JA VIIMEINEN MATKANI 'MARTTI RAGNARILLA'

Matka alkoi Kemistä 17/9 selluloosalastissa Ellesmere Portiin. Pohjanlahdella ja Itämerellä matka sujui hyvin, vaikka sekä radio- että laivaliikenteessä selvästi huomasikin sodan vaikutukset. Laivat olivat yleensä Qrt, ei mitään Tr-ilmoituksia, korkeintaan Qru? silloin tällöin. Puolilastissa (sahatavaraa) olevia laivoja tuli vastaan purkaakseen lastinsa, jotka olivat osoitetut Välimerelle. Paitsi saksalaisia, joita oli matkalla pitkinä kara-vaaneina varsinkin Ruotsin malmisatamiin, vain puolueettomien maiden laivoja oli liikkeellä. Etelä-Itämerellä Sandhammarin ja Trelleborgin välillä kävi eräs saksalainen lentokone laivamme yläpuolella aika matalalla lentäjän viittoillessa jotakin kädellään. Mitään saksalaisia sotalaivoja en huomannut, mutta me ajoimme koko ajan varsin lähellä Ruotsin rannikkoa. Ruotsalaisia patrulliveneitä ja lentokoneita näki kyllä usein. Matkaa jatkettiin Trelleborgista Malmön ruotsalaisen luotsin johdolla läpi miinavyöhykkeen. Siitä edelleen rannikkoa pitkin Vingan loisto-laivalle, josta suunta otettiin suoraan Lindessnesiin.

Kohtalokkaana syysk. 23 p:n iltana klo 22.10 Gmt. tuli keula-puolelta näkyviin sukellusvene. Olimme silloin noin 16 mailia kaakkoon Arendalista. Sukellusvene teki kierroksen alahangan puolelta ja alkoi ajaa rinnallamme. Allekirjoittanut oli juuri silloin äänessä 90 m:llä, kutsuin nim. OFCJ:tä, kun kuulin kovaa kohinaa ulkoa. Kurkistin ulos, jolloin näin vedenalaisen sekä kuulin sieltä jyrkkiä määräyksiä: "Pysäyttäkää kone, kapteeni laivapaperit mukanaan laivan veneellä vedenalaiselle." Olin

juuri aikeissa ilmoittaa S/S Ninalle, että täällä pysäytetään, Ninalla oli muuten juuri silloin yhteys OHM:ään puhelimella, kun tuli määräys: "Ei saa käyttää radiota!" Siirryin silloin muiden uteliaiden joukkoon seuraamaan jatkoa. Mainittakoon, ettei kellään laivassa olevalla, eikä varustajallakaan, ollut aavistustakaan, että selluloosa olisi ollut sotakieltotavaraa. Jokainen kohdaltaan luuli vain tavallisen lastipaperitarkastuksen olevan kyseessä, jonka jälkeen jatkettaisiin matkaa.

Kapteeni, II perämies ja eräs kansimies soutivat vedenalaisen viereen, jonka kannella näkyi 7—8 miestä, joista yksi koko ajan tähtäili pienellä tykillä laivaamme. Kapteeni viipyi yli ½ tuntia vedenalaisella, toisten odotellessa pelastusveneessä lähistöllä. Tällä välin oli melkein koko "Martti Ragnarin" miehistö kerääntynyt kannelle. Kapteenin ollessa vedenalaisella, oli virta kuljettanut sitä meistä ainakin 200—300 metriä, joten emme saaneet selvää kapteenimme huudoista heidän tullessaan takaisin ennenkuin jonkun kymmenen metrin päästä. Hän kehoitti meitä laskeumaan nopeasti toisen veneen vesille sekä menemään siihen. Kysyin, oliko aikaa ottaa tavaroita mukaan, mutta sain kieltävän vastauksen ja kehoituksen kiirehtimään vain veneeseen. Vedin sentään patrullitakin villapaidan päälle ja hain lakin päähäni. Aamutohvelit jäivät jalkaani, mutta monella oli vielä vähemmän päällään. Veneessä sitten selvisi, että vedenalaisen kapteeni oli ilmoittanut lastin olevan sotakieltotavaraa ja matkalla Englantiin, joten hänen valitettavasti oli upotettava laivamme. Hän

antoi ½ tuntia aikaa aluksesta poistumiseen laskettuna siitä hetkestä, kun kapteenimme jätti vedenalaisen. Heillä oli noin 20 min. soutumatka ja aikansa otti myöskin veneen lasku, nukkumassa olleiden herätys j.n.e., johon aikaa jäi vain kymmenisen minuuttia. Meitä joutui samaan veneeseen 23 miestä, sillä II perämies jäi toiseen, jolla hän yksinään souti vedenalaiselle, saksalaisten huudellessa meille tuon tuostakin: "Hurry up!"

Saksalaiset lainasivat sitten toista venettämme, jolla 5—6 miestä pommeineen meni laivallemme. Asetettuaan pomminsa kone- ja pannuhuoneeseen, tulivat he pois ja noin 10—15 min. sen jälkeen lensi konehuoneesta komea leimaus ja voimakas pamaus kuului välittömästi, sekä muutaman sekunnin kuluttua samoin pannuhuoneesta. Seurasimme 300—500 metrin päästä laivamme uppoamista. Noin 15 min. kuluttua sammui laivan dynamo, mutta minun hyttiini jäivät akkuvalot päälle, joten sieltä loisti valo vielä 25 min. räjähdyksistä, jolloin vasta oletimme laivan olevan matkalla pohjaan.

Seuratessamme laivan uppoamista vaihdoin puolet miehistä toiseen veneeseen ja vedenalainen alkoi hinata meitä maihin. Noin 15 min. hinattuaan jätti vedenalainen meidät oman onnemme nojaan ja meillä alkoi airopeli. 7 tunnin soudun jälkeen saavuimme Arendalin edustalle, josta 2 kalastajamoottoria hinasi meidät kaupungin rantaan. Meillä koko messipäällystö oli ensimmäistä kertaa mukana "Martti Ragnarissa", joten siinä ei ehditty saada paljoa "praktiikkaa".

Toivotan menestystä virkaveljilleni sekä sotavesillä että maissa!

A. KTA.



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

LIITON TOIMIHENKILÖT: Liiton sihteeri ja rahastonhoitaja: Erkki Koivisto, Helsinki, Huvilakatu 19, puh. 22 830. Puheenjohtaja: Yrjö Luomanmäki, Helsinki, Mechelinink. 2. A. 4, puh. 43 672. Varapuheenjohtaja: Tauno Hartikainen, Helsinki, Väinämöisenk. 31. A.

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

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

TOIMIPAIKAT 1. 10. -39: V. Johnsson s/s Kronoborg. E. Halminen s/s Solbritt. P. Stenberg s/s Brita. T. Erjanko s/s Edith H. L. Mattila s/s Asturia. E. Ratamo s/s Ester Thorden. O. Kurko (sot.sähkö) s/s Otto H. I. Saikko s/s Margareta. R. Aschan s/s Olovsborg. V. Koroma s/s Airisto. T. Paasonen m/s Carolina Thorden. O. Leino s/s Hulda Thorden. R. Reinilä s/s Telma. T. Heinonen s/s Kaste. T. Virta s/s Diana (v.a.). H. Hiltunen s/s Vilke. J. Suomalainen s/s Argo. V. Hannula s/s Kontio. O. Pollari opiskelee. V. Finer Suursaari Radioasema. E. Wiren s/s Tilda. P. Niskanen muu toimi. P. Mäkinen Santahamina Radioasema. A. Vaakanainen Santahamina Radioasema. S. Mattsson s/s Raimo Ragnar. E. Airisto s/s Margareta (ex Barbro). J. Koroma s/s Bore 4. E. Kiviranta

s/s Martti Ragnar. E. Seppänen s/s Asta. E. Laitinen opiskelee. J. Nuotio opiskelee. M. Korhonen s/s Björneborg. V. Aaltonen s/s Argo. L. Ekström muu toimi. O. Suomalainen s/s Anja. ? s/s Marieborg, Agnes, Viima, Kemi, Advance, Esbjörn, Parma, Oscar Midling, Zilos, Sally, Sarmatia, Vinha, Vienti, Hildegaard, Hogland, Fidra, Ingerois, Rigel, Pluto, Anneborg, Elle.

VAPAINA 1. 10. -39: I. Päivärinne, L. Lövgren, L. Bergroth ja E. Kiviranta, sekä mahdollisesti myöhemmin K. Heikkilä, E. Erkkilä, G. Söderlund, T. Pelander, E. Lepistö, S. Kalmi, O. Metsänen, E. Lindgren, Å. Nordberg, V. Pohjonen ja O. Lehtovirta.

V. 1939 JÄSENMAKSUN ovat suorittaneet 1. 10. -39: Chr. Sundblad, E. Saarman, T. Peltonen, T. Kinnunen, A. Turkki, E. Turkki, A. Simpanen, H. Karhula, L. Mattila, O. Littunen, K. Kokkonen, A. Karikoski, E. Erkkilä, E. Laitinen, L. Bruun, F. Sjöberg, J. Korhonen, T. Koivuniemi, L. Nurmi, T. Erjanko, T. Heinonen, J. Ahmavuo, P. Impola, K. Kurki, R. Sjösten, V. Hannula, A. Nylund, L. Miettinen, A. Salonen, K. Lindroos, A. Kangas, E. Hahka, L. Jormakka, U. Pohjankoski, V. Aro, H. Hiltunen, P. Niskanen, T. Pietikäinen, H. Swenn, A. Härkönen, T. Launis, P. Vesa, A. Heimo, E. Lepistö, P. Backman, R. Alanne, M. Korhonen, T. Aalto, J. Salmen, H. Lindblad, K. Arjamaa, L. Leppänen sekä osan J. Holopainen.

Huom.! Jokaisen jäsenen velvollisuus on suorittaa jäsenmaksunsa liitolle ennen toimintavuoden loppua, eli siis marraskuun 30 päivään mennessä.



Liiton toimihenkilöt: johtaja: Dipl.ins. K. S. Sainio, Helsinki, Merikatu 23; sihteeri: kapt. R. Lautkari, os. Pohjois-Ranta 20 C 70; taloudenhoitaja: sotilasmestari Armas Häkkinen, Helsinki, Linnankatu 16 A.

Osoitteenmuutokset: Jäseniä kehoitetaan heti osoitteen vaihduttua ilmoittamaan uusi osoitteensa liiton sihteerille. QST:n tilauksia otetaan vastaan.

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

Muutoksia SRAL:n jäsenten kutsuissa: Mäenpää, Kalle Oiva ent. kutsu CH6OI nyk. CH5NM.

Alpo Ilmari Salmela on suorittanut liiton tutkijalautakunnalle II lk. sotilasradiosähköttäjätutkinnon.

SOTILASHAUTAUS

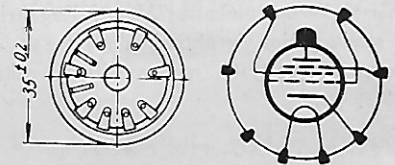
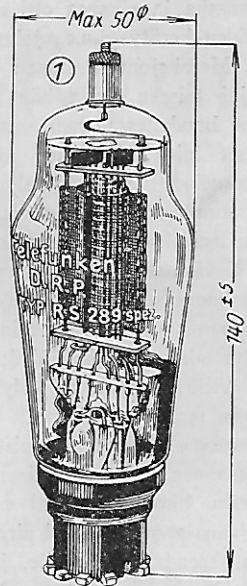
Sotilaallisin kunnianosoituksin toimitettiin 18. 9. Cuxhavenin hautausmaalla englantilaisen radiosähköttäjän Kenneth Dayn ruumiinsiunaus. Kenneth Day oli Cuxhavenin lähellä alas ammutun englantilaisen lentokoneen sähköttäjä. Arkkua oli verhottu Englannin lippuun.



TELEFUNKEN RS 289 spez.

Ihanteellinen putki amatööreille
12 w. lähetinpentoodi

U _h	=	4 Volttia
I _h	=	2 Amp.
U _a	=	450 Volttia
U _{g2}	=	200 „
i _a	=	60 mA
S	=	5 mA/V
N _a	=	12 Wattia



SÄHKÖ OY. AEG
KLUUVIK. 3. — HELSINKI. — PUH. 20741.

SRL:n VUSIKOKOUS

Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y:n sääntöjen määräämä vuosikokous pidetään Helsingissä "Konservatorion" ravintolassa P.Rautatienkatu 9 (2. kerros) lauantaina joulukuun 9 päivänä alkaen tasan klo 17. Virallisen kokouksen päätyttyä, noin klo 20,30, pidetään samassa paikassa yhteinen illanvietto, johon jäsenet vieraineen ovat tervetulleita. Toivotaan runsasta osanottoa. Arkipuku.

**Suosikaa
ilmoittajiamme!**

RADIO OH

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

Ilmestyy joka toisen kuukauden 15. pnä.

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

ILMOITUSASIAT. Y. Luomanmäki. Puh. 43 672.

Ilmoituskäsikirjoitusten oltava toimituksen käytettävissä
viimeistään viikkoa ennen ilmestymispäivää.

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

Leikatkaa tästä.

Allekirjoittanut tilaa täten radioteknillisen julkaisun "RADIO OH"
vuodeksi 1940.

Tilausmaksu mk 40 seuraa mukana.

Nimi:

Postiosoite:

Kirjoittakaa nimenne ja osoitteenne selvästi.