



MILITAIRE STEUN OEKRAÏNE



Beste mensen, de maand maart 2022 ligt al weer onder handbereik. Vandaar dit maart nummer van het PI4HAL Bulletin. Een bulletin voor leden van de PI4HAL vereniging en vele anderen die radiozendamateurs zijn met een maritieme affiniteit. Volgens de laatste berichten kunnen we vanaf maart weer bijna 'normaal' gaan doen en dat betekent dat we ook weer aan boord van het schip mogen komen voor o.a. het bemensen van het radiostation. Ook de PI4HAL ronde op de woensdagen om 10.00 uur (afwisselend via PI3RTD en PI3RAZ) zal dan veelal vanaf het schip plaatsvinden. En omdat de winter nog niet voorbij is, toch

maar weer een dik nummer 😊

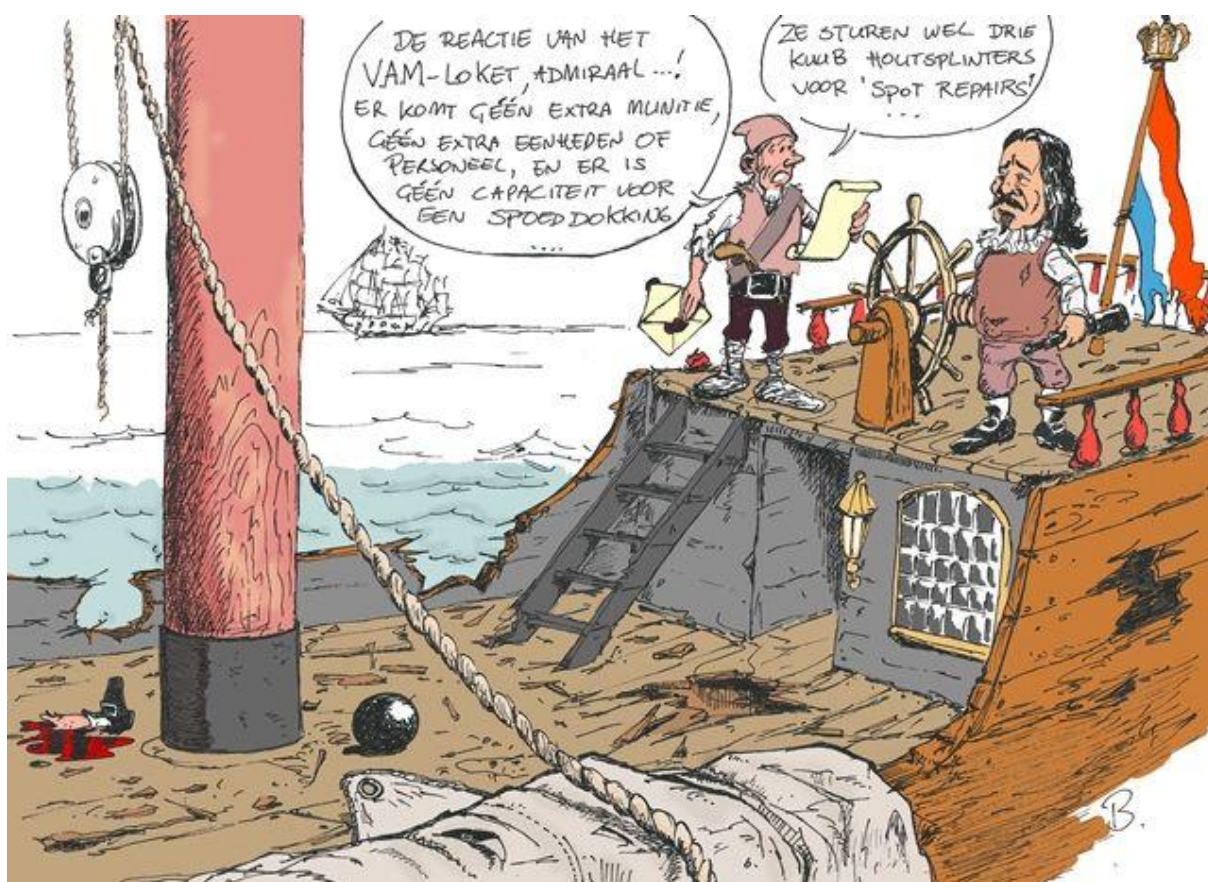
Veel leesplezier gewenst, Vriendelijke groet, Bert Trumpie PC4Y

Inhoudsopgave.

Van de Voorzitter	4
Lee De Forest	5
PI4HAL – Station update	9
Maritime Radio Day, 14 en 15 April 2022.....	10
A Brief History of the Portishead Maritime Radio Service.....	13
ARRL Learning Network Webinars.....	15
ARRL Podcasts Schedule.....	16
James Webb-ruimtetelescoop.....	17
Oefening "Ham meets military" 1 april 2022.....	21

Portunus.....	23
Magnetische storm vernietigt veertig satellieten van SpaceX	24
FutureLand & Port Pavilion weer open	25
Radiomarkt in Renswoude op 30 april.....	25
Over zonnefluxindex, zonnevlekkengetal en Kp-index.....	25
Research on Ancient Massive Solar Storms: a Need to Prepare for the Next Ones..	26
Help PI4AA! PI4AA zoekt nieuwe crew	28
Ocean cleanup.....wat er allemaal wordt opgevisht!	30
Open dag Watersnoodmuseum uitgesteld tot 5 maart	30
Succes voor Duitse bandwacht: illegale zender gestopt	31
Mogelijk veiligheidsrisico Fluke 8X V-multimeter	31
Bezoek de Global Mercy in Rotterdam	32
Rotterdamse bedrijven en Porthos contracteren voor transport en opslag CO2.....	34
Europese steun voor walstroom in Rotterdam	35
AIDAprima eerste cruiseschip van het jaar in Rotterdam	37
FPSO Trinity Spirit explodeert voor kust van Nigeria.....	37
Containerschip Madrid Bridge verliest containers, hele oplage kookboeken verdwijnt in zee	38
Schip Marcos V verliest 26 containers bij Vlieland	39
Stuurloze Julietta D beukte deuken in TenneT-platform	40
Kapitein en stuurman Julietta D weer vrij.....	40
Boskalis gaat brandende autocarrier Felicity Ace bergen.....	41
De Hef kan onder voorwaarden uit elkaar voor megajacht Bezos.....	43
U.S. asks Japan to help with LNG in the event of Ukraine disruption	45
This Ship Sank In 1915. Now Search Begins For Shipwreck After 100 Years	46
Zeegaand zeiljacht wordt wrak door fout van jachtbedrijf.....	49
Verslag avontuur Libanon / Radio Dutchbatt 24 t/m 31 aug 1981	51
ARRL Announces New World Wide Digital Contest	57
Ontvangst van Voyager 1-signalen, van buiten ons zonnestelsel	58
Elf vermisten na brand op Euroferry Olympia bij Corfu.....	58
Three SpaceX Crew-4 Crew Members Hold Ham Licenses	59
FAV 22 Sound Reading Lessons	60
Zendamateur betraapt op de middengolfband	63
Vitus Jonassen Bering, ontdekker van Alaska.....	65
Deens jubileum callsign	66

Support voor Bouvet Island DXpedition	66
3Y0J Bouvet DXpedition Confirms Departure Date	66
IARU Region 1 Working to Resolve Potential Amateur Interference to Satellite Navigation System.....	68
JOHAN PLM, vonkenboer – uit de oude doos (vervolg)	70
Nieuwe examenvraag voor N registratie.	73
‘De Olijke Rotterdammer’	74
Het Rotterdams ABC	75



Van de Voorzitter

Beste Leden,

“Het land gaat open” , sprak onze Minister Kuipers enige weken geleden. Wat een verademing dat we nu hopelijk uit de pandemie gaan komen. En hoe vergaat het jullie allemaal in gezondheid? En niet in het minst hoe is het met jullie antennepark? De voorjaarsstormen vliegen ons om de oren en ik moet zeggen mijn Diamond BB-7V heeft Dude, Eugene en Franklin overleefd. Nu is het niet de meest geweldige antenne maar hij zwiepte er stevig op los met zijn 6 meter lengte. Soms beangstigend om te zien, maar hij hield stand. In gedachten ben ik dan direct bij onze andere OM, die grote Yagi's of schotels op het dak hebben staan. Natuurgeweld is niet te bevechten en ik hoop dat jullie het allemaal zonder al te veel schade hebben mogen doorstaan. Wellicht is het leuk om er een verhaal over te schrijven in deze Nieuwsbrief? We kunnen alleen maar leren van elkaar, toch? Dit is zeker een item als we bedenken dat we met de klimaatveranderingen steeds meer met extremen te maken gaan krijgen.



Verderop in deze Nieuwsbrief voor maart ook een verslag van onze mensen die zich inspannen de shack op orde te krijgen. De foto erbij maakt mij toch weer blij dat we als vereniging in staat zijn om met elkaar dingen voor elkaar te krijgen en dus hulde aan de mannen voor het werk aan boord! OM Dennis de Jong heeft voor de shack een nieuw Vademecum aangeschaft, waarvoor onze hartelijke dank.

Nu de dagen langer worden kijk ik stiekem richting zomer. Nieuwe plannen worden gesmeed en activiteiten gestart. Komt er eindelijk weer een radiobeurs? Er zijn al geluiden voor Museum Ships Weekend van 2 tot en met 5 juni, dus er borrelt weer van alles.

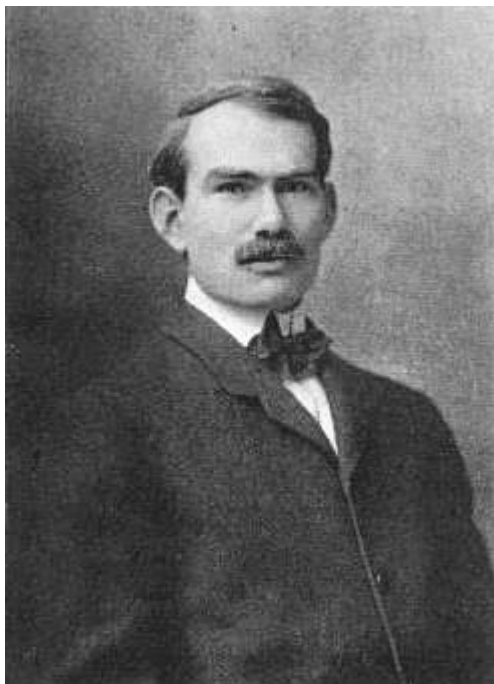
De Morse Academy krijgt nu ook snelheid. We zijn bezig met de laatste voorbereidende activiteiten voor de openingsdag waar we alle geïnteresseerden kennis willen laten maken met de lesmodules. De lesstof krijgt een facelift en we gaan afspraken maken met WestCord. Omdat mij niet alle details op moment van dit schrijven bekend zijn, zullen we de leden in een later stadium berichten over de plannen en data.

Voor nu wens ik iedereen sterkte met de voorjaarsstormen en moge het in ieder geval maar een figuurlijk stormachtig jaar worden voor onze vereniging !

73 Edward / PE1EEF

Lee De Forest

Lee De Forest ([Council Bluffs](#), 26 augustus 1873 – [Hollywood](#), 30 juni 1961) was een Amerikaans [uitvinder](#) op het gebied van de [radio](#)- en [elektronicatechnologie](#). Hij is het bekendst van zijn uitvinding van de [radiolamp](#), de *Audion*, als voorloper van de moderne [transistor](#).



De Forest was de zoon van Henry Swift De Forest, een gemeentepredikant, en Anna Margaret Robbins. Hij groeide op in Iowa en vanaf 1879 in [Talladega](#) (Alabama), waar zijn vader voorzitter werd van het *Talladega College*, een kleine zwarte school. Buitengesloten door de blanke gemeenschap – die aanstoot nam aan het feit dat zijn vader 'negers' scholing gaf – had Lee vooral vrienden onder de zwarte kinderen in het plattelandsdorp.

Zijn vader hoopte dat zijn zoon in zijn voetstappen zou treden en stuurde hem naar een jongensschool in [Massachusetts](#) om opgeleid te worden voor zijn evangelische roeping. Lee had een moeilijke tijd op deze school, omdat hij niet goed in de groep lag. Gedurende zijn schooltijd probeerde hij geld en aanzien te verkrijgen door

zaken uit te vinden die hij kon verkopen.

Lee die, ondanks de voorkeur van zijn vader, toch een carrière in de wetenschap wilde, kwam in 1893 terecht op de *Sheffield Scientific School* van de [Yale-universiteit](#), een van de weinige instituten die een eersteklas wetenschappelijke opleiding aanbood. Hier studeerde hij onder [Josiah Willard Gibbs](#), een pionier op het gebied van de [natuurkunde](#) en [thermodynamica](#). In 1899 verkreeg De Forest zijn academische graad ([Ph.D.](#)) op een proefschrift over *hertzgolven*.

Wetenschappelijk carrière

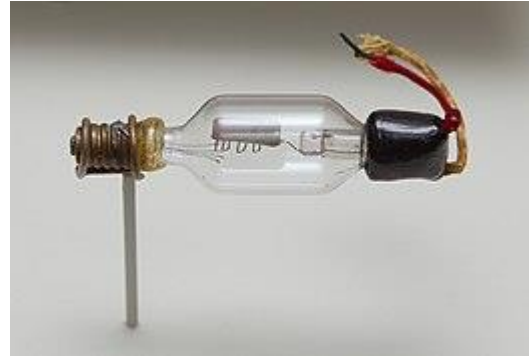
Zijn eerste baan was bij de *Western Electric Company* in [Chicago](#), waar hij begon op de dynamo-afdeling en via de telefoniesectie opklom tot het experimentele laboratorium. Zijn eerste grote uitvinding was een elektrolytische detector voor [radiogolven](#) in 1901, die veel beter was dan de metaalpoederdetector ([coherer](#)).

In 1902 vond De Forest een financier, Abraham White, die hem het benodigde geld uitleende waarmee hij zijn eerste bedrijf kon oprichten: de *American De Forest Wireless Telegraph Company*. Concurrerend met de [Marconi Company](#) begon hij zendapparatuur te verkopen aan klanten als het ministerie van Oorlog en de Amerikaanse marine. Ter promotie van zijn producten gaf hij publieke demonstraties van draadloze telegrafie.

De Forest kwam in 1903 met een verbeterde versie van zijn radiodetector op de markt, die sterk overeenkwam met het ontwerp dat de Canadees [Reginald Fessenden](#) reeds eerder had gepatenteerd. Prompt klaagde Fessenden hem daarop aan, en in 1905 moest hij op gerechtelijk bevel de productie ervan staken. Gedesillusioneerd door deze nederlaag en boos vanwege de dubieuze activiteiten van zijn financiers (die gelden hadden verduisterd) verliet hij in 1907 het bedrijf.

Audion-radiobuis

Echter, rond dezelfde tijd had hij een nieuwe uitvinding gedaan die veel belangrijker zou worden dan zijn radiodetector. Door een derde element (stuurrooster) toe te voegen aan de [diodebuis](#) van [John Ambrose Fleming](#) had hij ontdekt dat zwakke radiosignalen versterkt konden worden op een veel effectievere wijze dan alle beschikbare detectors van die tijd. Hij vroeg in 1907 [octrooi](#) aan op deze buis, die hij *Audion* noemde. Tot de uitvinding van de transistor in 1947 zou zijn radiobuis de belangrijkste component zijn in bijna ieder elektronisch apparaat. Zelf was hij ervan overtuigd dat de transistor nooit zijn Audion-buis zou vervangen:



De Forest Audion (1906)

The transistor will more and more supplement, but never supplant, the Audion. Its frequency limitations, a few hundred kilocycles [kilohertz], and its strict power limitations will never permit its general replacement of the Audion amplifier

— Lee De Forest (1952)

Het succes van de Audion stelde De Forest in staat om genoeg kapitaal bijeen te krijgen om een nieuw bedrijf te beginnen, de *De Forest Radio Telephone Company*. Naast de productie van radiozenders en -ontvangers verzorgde hij ook radio-uitzendingen. Zo zond hij op [20 januari 1910](#) met zijn uitzendsysteem een concert uit van de Italiaanse tenor [Enrico Caruso](#) vanuit het [Metropolitan Opera](#) House in New York – De Forest was zelf een groot liefhebber van [opera](#).

Ook met dit tweede bedrijf had De Forest niet veel succes, want het ging ten onder aan fraudeschandalen en dubieuze rechtszaken. Tegenstanders beweerden zelfs dat De Forest, in plaats van live-uitzendingen, vooraf opgenomen geluidsopnamen had gebruikt om klanten te werven. In 1913 werd hij vrijgesproken van fraude, maar de directeur van zijn bedrijf werd wel schuldig bevonden en moest de gevangenis in.

In de tussentijd was hij doorgegaan met het uitvinden van nieuwe toepassingen van de Audion. Hij ontdekte dat de gevoeligheid ervan kon toenemen door een gedeelte van de uitgangsenergie terug te voeren naar de ingang, de [terugkoppelingsloop](#). Toen hij octrooi wilde aanvragen op deze "regeneratieve" schakeling kwam hij opnieuw in een rechtszaak terecht, ditmaal met [Edwin Armstrong](#). Deze had daarvoor, in 1914,

reeds een patent ingediend van zo'n schakeling. In eerste instantie won Armstrong



THE DE FOREST AUDION
"There is only one Audion—the De Forest"

MOST SENSITIVE
The Bulletin of the U. S. Bureau of Standards states that the De Forest Audion is fully 30 per cent. more sensitive than any other known form of detector (Vol. 4, No. 4, page 340).

MOST RELIABLE
It is not affected by mechanical vibration nor burned out by static or the transmitting spark. It never fails at the critical moment. The detector is the heart of the receiving set. Why waste valuable time on an insensitive, unreliable detector? The genuine De Forest Audion is now widely in the hands of every operator.

THE TYPE A-1 DE FOREST AUDION DETECTOR
This detector is the Audion with its own power supply and its own tuning circuit. It is the most sensitive and reliable detector ever made. Price \$14.00.

SEND FOR BULLETINS X16 AND M16 DESCRIBING AUDION Detectors, Audion Amplifiers and Audion Receiving Cabinets

DE FOREST RADIO TELEPHONE & TELEGRAPH CO.
101 PARK AVENUE NEW YORK, N. Y.
Makers of the Highest Grade Receiving Equipment in the World

Advertentie van De Forest Audion in de Electrical Experimenter (aug. 1916)

de rechtszaak, maar na twintig jaar strijd wees het Amerikaanse [Hooggerechtshof](#) in hoger beroep het eerste recht op de [regeneratieve ontvanger](#) alsnog toe aan De Forest. De meeste radio-ingenieurs waren er niettemin van overtuigd dat deze wetenschappelijk prestatie afkomstig was van Armstrong.

In 1910 was De Forest naar Californië verhuisd, waar hij werkte voor de *Federal Telegraph Company* te [Palo Alto](#). Hier verbeterde hij zijn Audion-buis, zodat deze gebruikt kon worden om transcontinentale telefoniesignalen te versterken. Later verkocht hij de rechten van deze uitvinding aan [AT&T](#). Eind 1916 begon De Forest een serie experimentele uitzendingen vanuit de *Columbia Phonograph Company*, waarbij hij voor het eerst zijn Audion gebruikte om radiogolven uit te zenden. (Daarvoor had hij de (ongedempte) lichtboogzender van [Poulsen](#) gebruikt.)

Geluidsfilm

Vanwege de vele rechtszaken beëindigde hij rond 1919 zijn radiowerk en ging hij de uitdaging aan om geluid synchroon te laten lopen met de filmbeelden. Datzelfde jaar hadden drie Duitse uitvinders (Josef Engl, Hans Vogt en Joseph Massole) het gepatenteerde *Tri-Ergon*-systeem voor geluidsfilms ontwikkeld. Onafhankelijk van hen ontwikkelde De Forest zijn eigen, vergelijkbare geluid-op-filmsysteem.

Op de rand van zijn filmstrook zat een patroon met variërende transparantie. Wanneer er licht doorheen scheen, zette een sensor de veranderingen in lichtsterkte

om in elektrische golfvormen die geluid voortbrachten. Daarbij gebruikte hij zijn Audion-buis om de geluidskwaliteit ervan te verbeteren.

Ondanks een aantal succesvolle demonstraties, waren de filmstudio-eigenaren niet onder de indruk – ze dachten dat het bioscooppubliek geen geluidsfilm wilde. Deze visie veranderde radicaal toen in 1928 de eerste film met geluid uitkwam, de [The Jazz Singer](#). Deze film maakte echter gebruik van het *Warner Vitaphone*-systeem, waarbij aan de filmprojector een platenspeler was gekoppeld die het geluid afspeelde. Vanwege synchronisatieproblemen stapte men later toch over op een systeem dat De Forest een tiental jaren eerder had ontwikkeld, de [fonofilm](#).

Ter erkenning voor zijn pionierswerk mocht hij tijdens de [32ste Oscaruitreiking](#) (1959/60) van de [Academy of Motion Picture Arts and Sciences](#) een [Oscar](#) in ontvangst nemen en kreeg hij een ster op de [Hollywood Walk of Fame](#) (1752 Vine Street).

Persoonlijk

De Forests privéleven was net zo turbulent als zijn leven op zakelijk gebied; zo was hij viermaal getrouwd. Zijn eerste huwelijk in 1906 met Lucille Sheardown duurde slechts enkele maanden. Zijn tweede huwelijk met [Nora Stanton Blatch](#) (1883-1971) duurde drie jaar, van 1907 tot 1911. Nora was een getalenteerd technicus en feministe (ze was de kleindochter van activiste vrouwenrecht [Elizabeth Cady Stanton](#)), die hem één kind schonk, Harriet. Dit was tevens de reden van hun scheiding. Na de geboorte van hun dochter vond Lee dat zijn vrouw haar carrière moest opgeven om huisvrouw te worden. Maar daar dacht de vrijdenkende Nora heel anders over, waardoor hun huwelijk in een scheiding eindigde.

In december 1912 trad hij opnieuw in huwelijk, ditmaal met Mary Mayo (1892-1921), een Broadwayrevuemeisje dat hem nog twee kinderen schonk (waarvan één tijdens de geboorte overleed), voordat hij in 1930 van haar scheidde. Zijn langste huwelijk (van oktober 1930 tot aan zijn overlijden in 1961) was met de 33 jaar jongere [Marie Mosquini](#) (1899-1983), een actrice die optrad in [stomme films](#). Aan het eind van zijn carrière had De Forest ruim 180 patenten op zijn naam staan, maar de door hem zo gewenste erkenning van 'Father of Radio' kreeg hij nooit.

Onderscheidingen

In 1912 was De Forest betrokken bij de oprichting van het [Institute of Radio Engineers](#) (IRE), als opvolger van de *Society of Wireless Telegraphy* waarvan hij voorzitter was. Voor zijn uitvinding van de [triode](#) en zijn bijdragen aan de radio kreeg hij in 1922 van deze organisatie de [IEEE Medal of Honor](#) uitgereikt en van de Yale-universiteit in 1926 een [eredoctoraat](#). In 1946 mocht hij de [IEEE Edison Medal](#) van de *American Institute of Electrical Engineers* (AIEE) in ontvangst nemen.

Bron: Wikipedia

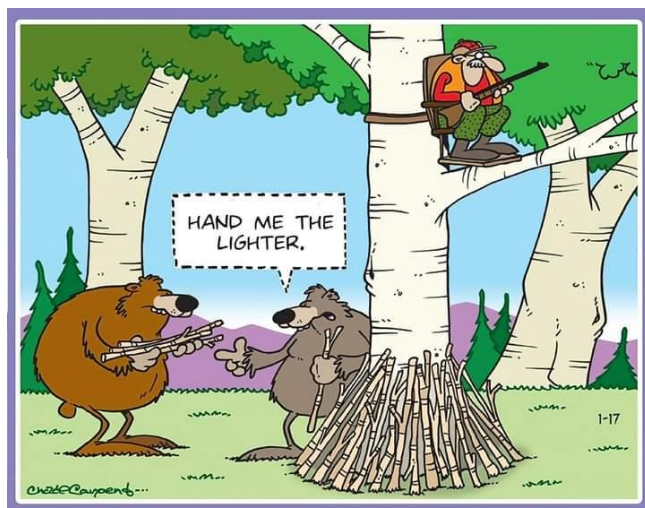
P.S. We hebben al eerder over de Audion geschreven, maar toen was het nog een diode en geen triode 😊

PI4HAL – Station update



Het beeldscherm bij de PC voor de FT897 staat nu in de hoek.

De pc links gaat nog onder de tafel. Wim Serry PA3CUJ heeft woensdag 23 februari de kast klaar. Verwacht dat we de 2e week van maart weer het station kunnen bemannen. Verder de software nog in orde maken, is Tiel Notenboom PA3KGR mee bezig. Verder nog de TS2000 inrichten voor digitale modes, wordt aan gewerkt. Bedankt mannen!



Groet, Wil Brinkman PA0WBS

Maritime Radio Day, 14 en 15 April 2022

Alvast voor in de agenda !



The Maritime Radio Day is being held annually to remember the nearly 90 years of wireless service for seafarers. Since its beginning in 1900, Maritime Radio was in use mainly until the end of 1999.

The MRD is open to all Amateur Radio Stations. Special stations (like Coastal radios and ship's call signs) can participate to the MRD only if operated by former Commercial or Navy operators, or by radio technicians who worked in the installation and/or maintenance of naval equipment.

If you are a former Merchant Marine Radio Operator or former ship's Electronic Technician please subscribe to this Event automatically:

Due to internal changes the forthcoming MRD 2022 has been changed to a new address, from now on one can find us under: <https://mrd.sfk-bremen.com>

The old access has been linked to the new address so that hopefully no one will miss the registration. Please spread this information in an appropriate manner.

We must to push many colleagues to take part at our yearly Event, last year like in the past edition there has been a massive participation with many colleagues not included in the list of participants and it has been a very nice surprise against any prevision. There are still many Countries not reached by information about our Event and from U.S.A. and Far East – Unfortunately – still very few stations. Radio Officers

are the men spent their lives in front a receiver watching 500 kHz and sending messages of any kind, our Category has gone but we know many aspects of radio waves and we cannot refuse to look forward to confirm the radio is still alive and in good health, the problem perhaps is another, there are many reasons to kill the radio and they are not properly justified by true facts but only using the famous word "OBSOLETE" we hear every day and everywhere for promoting the consumption of technological toys such as Smartphones, iPhones, Tablets and so on.

Morse Code, the main language used by Radio Officers on ships and at shore, has been the sole international language that granted for a century radio communications at sea, nowadays used by many amateurs radio needs to be protected against the interference due to Hi-tech products and web communications, the Radio World is made at first of Morse communications and the code is easy to learn also if the tendency is to send and receive Morse with computer... the worst way to take practice of the code, the code is not a digital mode it is a "very special human way" to establish a communication between two points of the Earth with no wires and no computer, just a small, old and used radio and a wire dipole or at least a piece of wire.

BST RGDS, MRD Staff

Rules, Procedure and Certificate of participation

All traffic must to be done around the following International Naval Frequencies on Amateur Radio Bands (morse code)

1824 kHz, 3520 kHz, 7020 kHz, 10118 kHz, 14052 kHz, 21052 kHz, 28052 kHz

The Main working frequency is 14052 kHz plus or minus some kc/s. The WARC bands are NOT USED for MRD **with exception of 30 meter band.**

SPECIAL ADVISE FOR DX MRD STATIONS:

To give everyone a fair chance of having a QSO during the MRD, and because 14052 kHz is the most common calling frequency, it is suggested that we have a small band edge from 14055 to 14058 kHz for DX and QRP stations. It is also suggested that instead of calling CQ in "Contest Mode", we give adequate time for weaker stations to be heard and listen especially for DX contacts.

So please use the band suggested as watching band reserved to radio stations in far distances.

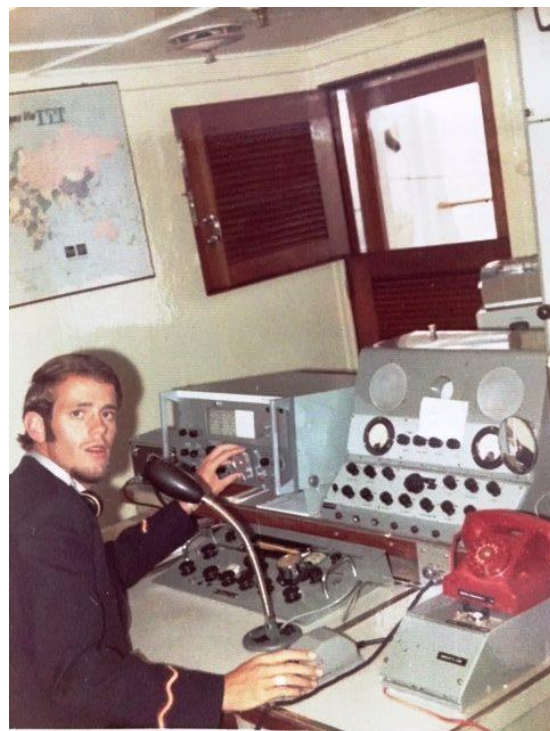
- **Date:** 14th April 12.00 GMT 15th April 22.00 GMT
- **Bands:** 160m, 80m, 40m, 30 m, 20m, 15m & 10m
- **Mode:** CW only
- **Power:** not limited

- **QSO:** Exchange QSA, QRK, name, callsign of last or favorite ship / aircraft / maintenance company QSA 1 .. 5, strength of receive signal QRK 1 .. 5, readability and additionally a TR, MSG and/or a QTC if you like.
- **Silence Periods:** need no longer be observed
- **Deadline for submission of MRD logs is 1st of May. Note: do not send Cabrillo or ADIF files. Make a spreadsheet or table in MS Word (or equivalent) with columns showing date, time (UTC), hamcall, QSA/QRK Tx, QSA/QRK Rx, shipname/call, coast station/call, specifics, name of operator.**
- **Certificate of participation (CoP):** SWL's – send a complete log to be able to verify QSO data by selection. Licenced operators – send a postcard / letter or e-mail with number of QSOs with – ship stations – coast stations – special stations – other Amateurs contacted. Send your application with data and your email address to : Rolf Marschner Narzissenweg 10 53359 Rheinbach Germany or via e-mail: dl9cm@t-online.de **Certificate is only available via e-mail!**
- **QSL cards:** Each participant manages their own QSL cards. There is no QSL manager.
- **General Comment:** Coastal radios and ship's callsigns should be operated only by former Commercial or Navy operators and from radio technicians who worked in the brand of installation and in the maintenance of coastal and ship's radios equipment and antennas.

Note: Uiteraard zal PI4HAL uitkomen als **PHEG**, tenminste als er voldoende operators zijn voor beide dagen. Het kan en mag weer, dus meld je aan via planning@pi4hal.nl of pc4y@veron.nl



Bert PC4Y a/b ss Nieuw Amsterdam (boven) en Harm PG2GF ook a/b ss Nieuw Amsterdam (rechts)



A Brief History of the Portishead Maritime Radio Service

By: Paul Hawkins MIET (G4KHU)

This article is not intended to be a full history of the Portishead maritime radio service but is to provide a little more information of how the service was provided by a number of radio stations and their dates of operation. In fact, the radio station at a Portishead ceased to operate in July 1978 and hence the name “Portishead” became a sort of brand name.

Until April 30th 2000, when the service closed, the name “Portishead Radio” was known world-wide amongst maritime radio officers. It was the United Kingdom long distance ship to shore radio service operated by British Telecom (Previously the British Post Office) and was named after the location of its primary transmitting station, Portishead, situated close to the Bristol Channel.

The first long distance, long wave, ship to shore wireless telegraph service was established by the Post Office in 1920 at Devizes in Wiltshire. However, it was soon realised that separate transmitting and receiving stations were required to meet the demands of the service and new stations were constructed, a transmitting station at Portishead and a receiving station at Burnham on Sea, opening circa 1927. Well actually the receiving station was located within the boundary of the adjoining town of Highbridge. With these two stations in operation they were soon fitted with new equipment to operate the newly “discovered” short waves that extended the station’s coverage world-wide. At this time the Portishead service was exclusively wireless telegraphy.

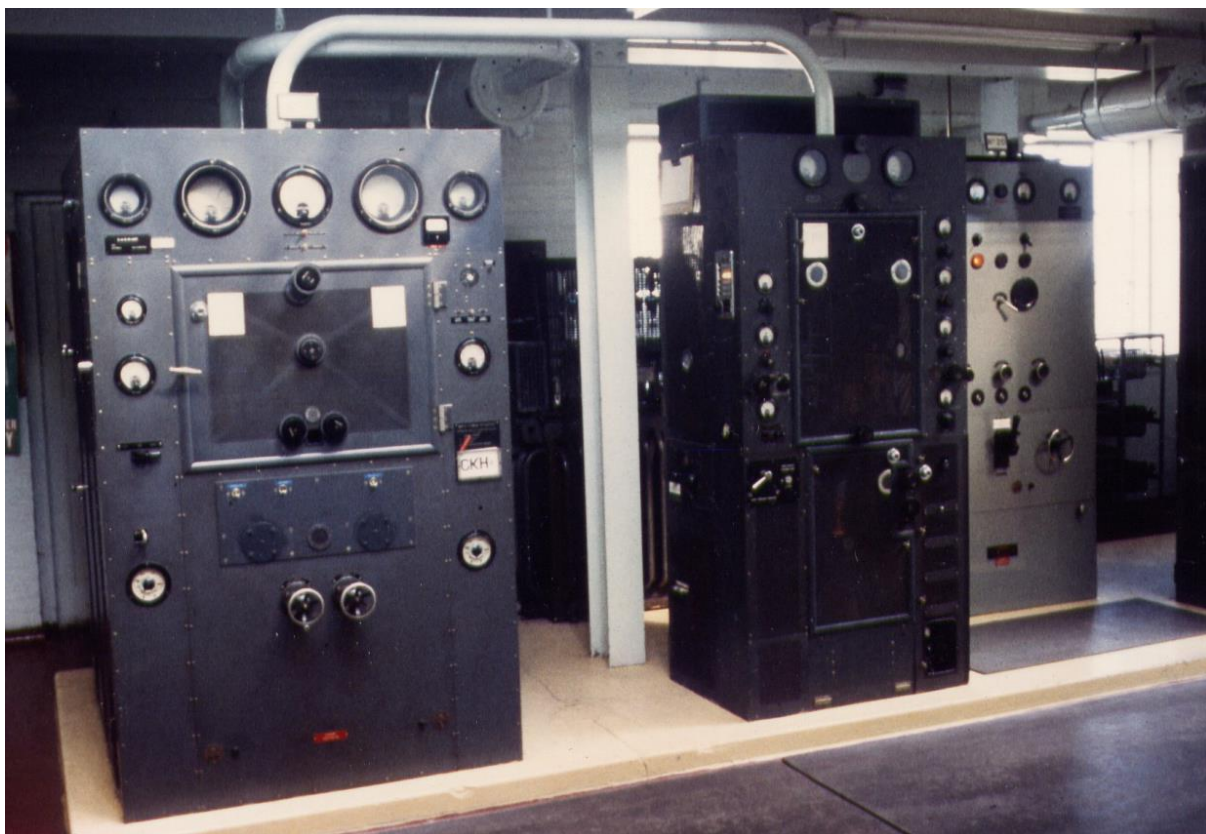
Point to point radio telephone services commenced between London and New York in 1927, using long waves, and this was followed by short wave operation in 1929. A provision was also made around that time to provide a radio telephone service to trans-Atlantic passenger liners and the maritime RT service was operated on similar principals to the point to point service with the transmitters located at Rugby and the receivers located at Baldock. The maritime circuit operation was passed through the radio telephone terminal and international telephone exchange in Faraday Building in London.

This remained the situation until the late 1960’s when rationalisation of the HF point to point services was commenced due to the growing use of submarine cables and satellites for long distance telecommunications. However, this was to the benefit of the long distance ship to shore services, which within a short space of time had a large number of redundant point to point transmitters made available for the still growing maritime services.

Burnham receiving station, previously modernised in 1948, was now in need of further modernisation and while new building work was underway maritime radio telephone terminals were installed in the HF receiving station at Somerton, 20 miles from Burnham. Encroaching urbanisation and limitations of the antenna site at Highbridge made Somerton a more suitable location. Seeing an opportunity to further

rationalise the radio services senior management in the Post Office proposed to close Burnham completely and move the maritime operation to Somerton, where the HF point to point services had greatly diminished and those that remained could have been transferred to another receiving station near Stratford upon Avon. However, concerted action by the staff and unions of Burnham defeated what some might consider weak management and at no small expense the new operational centre was built at Burnham and new receivers and antenna systems were installed at Somerton, remotely controlled from the operators consoles via a microwave link between the two sites.

To supplement the 19 transmitters at Portishead, spare transmitters at Rugby, Ongar, Leaffield and Dorchester were brought into operation. In fact, apart from some press broadcast traffic, the operations at Dorchester and Leaffield became exclusively maritime.



*Dorchester TX No.17 - Marconi SWB8-10 Dorchester TX No.17 - Marconi SWB8-10 Callsign GKH circa 1975
– Used for GKA, 8545.9kHz, in 1978. Photos courtesy of A.G. Short*

The modern STC “QT” series transmitters at Leaffield were used for radio telephone and the older Marconi and STC transmitters at Dorchester were used for Morse telegraphy and teleprinter services. A number of transmitters at Dorchester that had started life in the 1930’s transmitting high speed Morse code and converted to teleprinter and TOR operation in the 1950’s had to be converted back to Morse code on/off operation. Many of the Rhombic antennas at these sites were replaced with omni and directional antennas for the maritime sectors.

As the HF point to point services continued to decline it became clear that by the mid 1980's Rugby, always the Post Office premier radio station, would be able to handle all maritime traffic and a process of running down the other stations commenced. Portishead was the first to close in 1978, followed by Dorchester in 1979, then Leafield and Ongar in 1986. With the advent of Inmarsat and automated systems it was inevitable that time was running out for operator based direct radio services and surely enough on April 30th 2000 the system went QRT.

The closures came with some sadness as the Portishead radio service and all of the other radio stations had histories of their own, commencing in the earliest days of Marconi and Post Office wireless operation. But just as sail gave way to steam technological progress proved to be unstoppable.



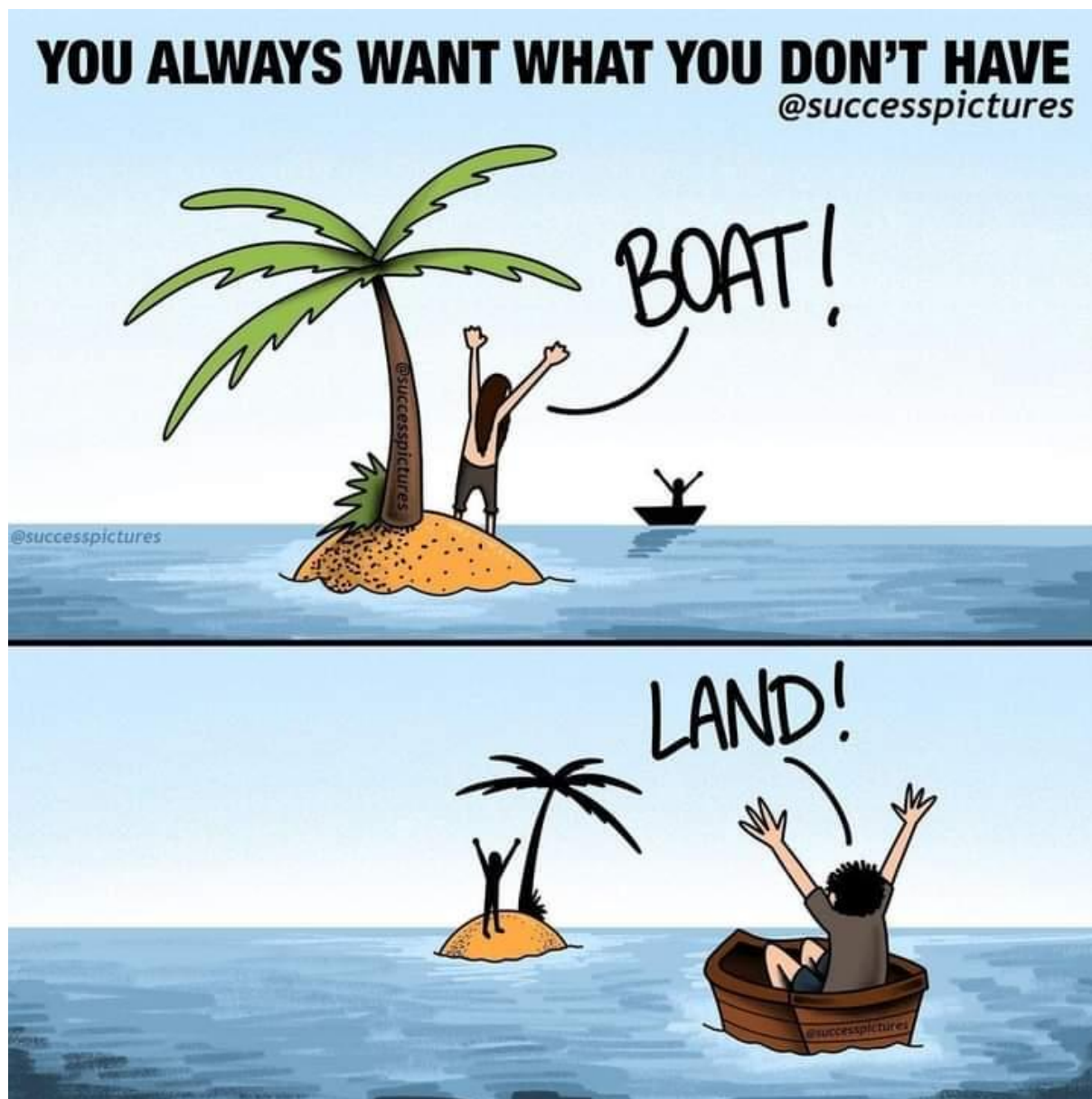
Dorchester – Omni directional ‘Granger’ antenna.

ARRL Learning Network Webinars

Visit the [ARRL Learning Network](#) (a members-only benefit) to register, check on upcoming webinars, and to view previously recorded sessions.

More webinars are coming soon!

ARRL members may register for upcoming presentations and view previously recorded [Learning Network](#) webinars. ARRL-affiliated radio clubs may also use the recordings as presentations for club meetings, mentoring new and current hams, and discussing amateur radio topics. The ARRL Learning Network schedule is subject to change.



ARRL Podcasts Schedule

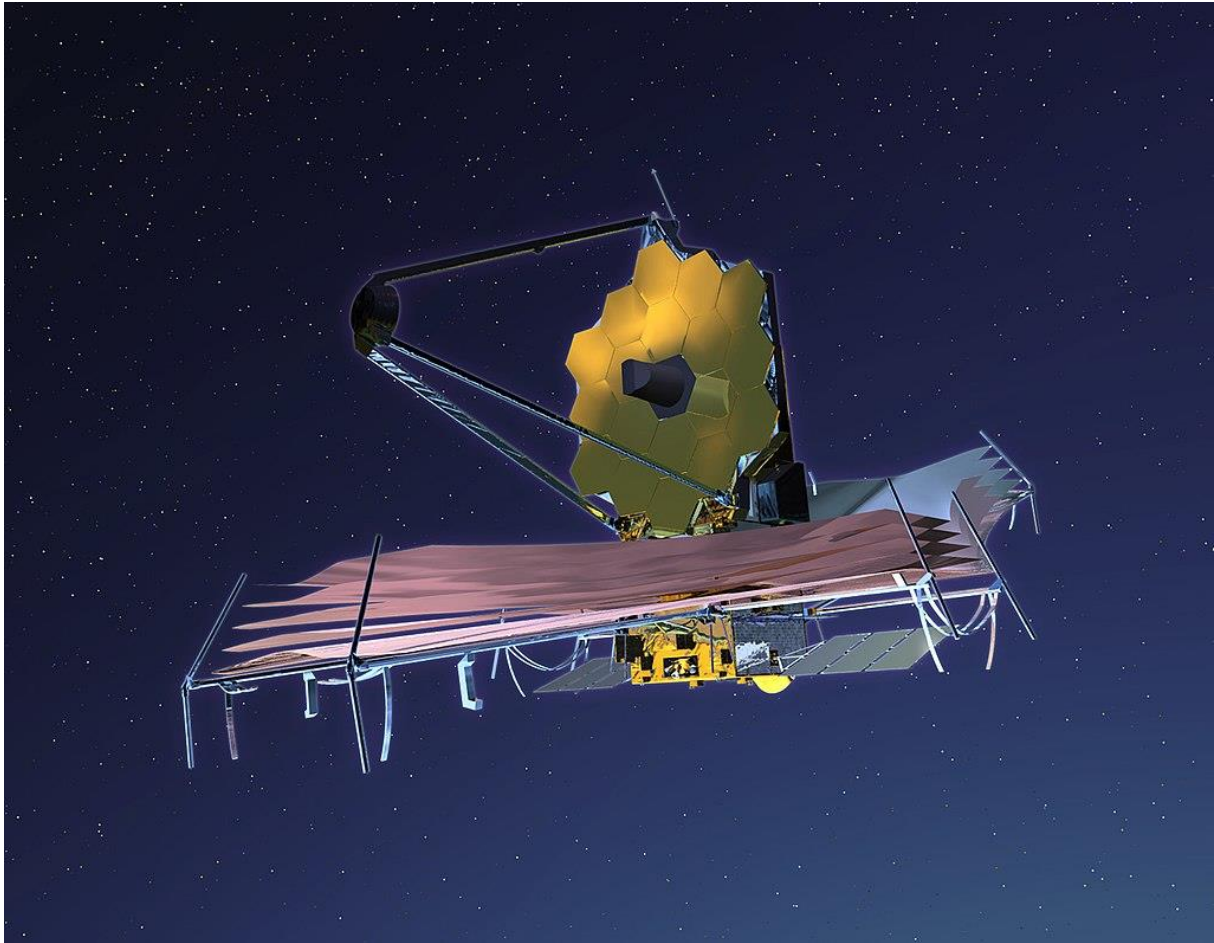
The latest episode of the On the Air podcast (Episode 25) features a conversation with Michael Fluegemann, KE8AQW, about how to get started with CW.

The latest edition of the Eclectic Tech podcast (Episode 52) features a chat with Sal DeFrancesco, K1RGO, about his 630-meter receiving loop antenna design that appears in the February issue of *QST*. Also, there is a brief discussion of the new YubiKey Bio password protection device

The On the Air and Eclectic Tech podcasts are sponsored by Icom. Both podcasts are available on iTunes (iOS) and Stitcher (Android) as well as on Blubrry -- [On the Air](#) | [Eclectic Tech](#).

James Webb-ruimtetelescoop

De James Webb-[ruimtetelescoop](#) (James Webb Space Telescope, JWST of kortweg de Webb) is een [optische](#) en [infraroodtelescoop](#) die gelanceerd is op 25 december 2021 en met de [Hubble-ruimtetelescoop](#) gaat samenwerken. [NASA](#) heeft in samenwerking met [ESA](#) en [CSA](#) de telescoop gebouwd en gezamenlijk zorgt men voor het onderhoud. De telescoop is vernoemd naar de voormalige [voorzitter van NASA](#), [James Webb](#).



Ontwikkeling

De ontwikkeling van de JWST begon in 1996 en de lancering was aanvankelijk gepland in 2007 met een budget van US \$500 miljoen.^[3] Het project liep echter tegen meerdere vertragingen en kostenoverschrijdingen aan en het onderging een groot herontwerp in 2005.^[4]

In december 2015 maakte de [ESA](#) bekend dat de James Webb Space Telescope in oktober 2018 zou worden gelanceerd met een [Ariane 5](#)-raket vanaf de [Europese ruimtebasis in Kourou, Frans-Guyana](#).^{[5][6]}

De bouw van de JWST werd eind 2016 voltooid, waarna de uitgebreide testfase begon maar in maart 2018 stelde NASA de lancering verder uit nadat het zonnescerm van de telescoop scheurde tijdens testwerkzaamheden.^[7]

Op [28 september 2017](#) communiceerde de [NASA](#) dat de lancering pas voorzien zal zijn voor de lente van [2019](#).^[8] De integratie van de verschillende instrumenten nam meer tijd in beslag dan eerst ingeschat. Op 27 maart 2018 werd de lancering wederom uitgesteld naar mei 2020^[9] en op 27 juni 2018 nogmaals naar 30 maart 2021^[10].

Een onafhankelijk onderzoeksteam dat de vertragingen in 2018 heeft onderzocht verweet aannemer [Northrop Grumman](#) eerder een onrealistisch optimistisch beeld van de verwachte voortgang van de bouw te hebben geschetst waarin pech, menselijk falen en extra tijd voor vinden van oplossingen niet waren meegenomen.^[11]

In februari 2020 was de JWST inmiddels afgebouwd en was het ontplooiingsmechaniek van het zonnescherm meermaals getest.^[12] Het werk aan de integratie en het testen van de telescoop werd in maart 2020 opgeschort vanwege de [COVID-19-pandemie](#) waardoor extra vertragingen ontstonden.^[13] In juli 2020 werd de lancering opnieuw uitgesteld, nu naar 31 oktober 2021.^[14] Dit was de vroegst haalbare richtdatum en deze was alleen houdbaar wanneer er geen verdere tegenslagen volgen.

Kosten

Toen in 2002 de [NASA](#) het bedrijf [Northrop Grumman](#) koos om de bouw van de JWST te leiden, verwachten de missieleiders dat het project tussen de 1 tot 3,5 miljard [dollar](#) zou kosten.^[15]

De JWST kost ongeveer 10 miljard over een periode van 24 jaar.^[15] ^[16] Van dat bedrag is 8,8 miljard dollar besteed aan de ontwikkeling van de telescoop tussen 2003 en 2021 en 861 miljoen dollar is gepland voor operationele kosten voor vijf jaar. Door inflatie wordt verwacht dat de totale levensduurkosten voor NASA zo'n 10,8 miljard dollar zouden zijn. ^[16]

Lancering

Op 8 september 2021 stelde [Arianespace](#) 18 december 2021 vast als doeldatum voor de lancering van Ariane-vlucht VA256 met de James Webb-ruimtetelescoop aan boord. Eind november liep men vier dagen uit op dat schema door een probleem met een klem van de vrachtdapter van de Ariane 5 dat extra testactiviteiten vereiste.^[17] Uiteindelijk werd JWST met een Ariane 5-raket gelanceerd op 25 december 2021.^{[1][18][19]}

Van twee van de spiegels was het volautomatische uitlijningssysteem al voor de lancering defect door een defecte sensor. Het uitlijnen kan echter ook handmatig worden aangestuurd. Het team koos ervoor om het defect zo te laten en voor de handmatige optie te kiezen waardoor verdere vertraging werd voorkomen. Reparatie had betekend dat de reeds ingevouwen sonde weer had moeten worden geopend met alle bijkomende risico's.^[20]

Operationalisering

Doordat tijdens de initiële koerscorrecties direct na het lanceren van de JWST voor het bereiken van het [L2 Lagrangepunt](#) minder brandstof werd verbruikt dan oorspronkelijk berekend zal de telescoop waarschijnlijk langer dan 10 jaar operationeel kunnen blijven.^{[21][22]}

Na de lancering moest de James Webb telescoop zich gereed beginnen maken voor gebruik. Er waren 344 *critical points of failure* bekend waarbij als het mis zou gaan de missie zou mislukken.^{[23][24]} Kort na de afkoppeling van de raket ontvouwden de zonnepanelen zich. In de eerste week van januari 2022 werd het zonnescerm ontplooid en op 8 januari werden de spiegels en instrumenten in hun positie gebracht. Daarmee begon de fase van testen en waren er nog 49 *critical points of failure over*.^[25]

Op 24 januari 2022 om 14.00 [EST](#) heeft de JWST 297 seconden lang zijn stuwraketten afgevuurd om de laatste koerscorrectie uit te voeren na de lancering, de zogenaamde MCC2 burn. Deze tussentijdse correctie bracht de JWST in zijn uiteindelijke baan rond [L2](#).^{[26][27]}

Nu moeten de meetinstrumenten af koelen en worden ze, als ze genoeg zijn afgekoeld, aangezet om getest en gekalibreerd te worden. De uitlijning en ijking van de hoofdspiegel (tot een [nanometer](#) nauwkeurig) beginnen ook als de temperatuur genoeg gedaald is en zal zo'n drie maanden duren.^{[27][28]} De eerste beelden worden verwacht in de zomer van 2022.^[27]

Missie

- De doelen van de James Webb-ruimtetelescoop zijn:
- Het opvangen van [licht](#) van [sterren](#) en [sterrenstelsels](#) die kort na de [oerknal](#) werden gevormd
- Bepalen hoe deze oudste sterrenstelsels zijn geëvolueerd
- De [vorming van nieuwe sterrenstelsels](#) observeren
- De [fysische](#) en [chemische](#) samenstelling van verre [sterrenstelsels](#) meten en de mogelijkheid van het bestaan van leven onderzoeken.

Deze objecten zijn goed waarneembaar in het [infrarood](#), vandaar dat de telescoop geschikt is gemaakt voor waarnemingen met [golflengtes](#) van 0,6 tot 28 [micrometer](#). Omdat de zon en de aarde ook infrarood[straling](#) uitzenden moet de telescoop afgeschermd worden van deze straling. Zo zal hij geplaatst worden op het tweede zon-aarde-[Lagrangepunt](#) L2. Hij zal altijd van de zon en aarde afgewend blijven. Zijn [hitteschild](#) is zodanig ontworpen dat het aan de koude kant -223 °C kan zijn terwijl aan de andere kant stikstof gekookt kan worden (-196 °C).

De primaire spiegel bestaat uit 18 elementen uit [beryllium](#), gecoat met een laag [goud](#). Beryllium is robuust en licht en kan inslagen van micrometeorieten weerstaan. De goudlaag dient om maximale [reflectie](#) voor infrarood te krijgen.

Instrumenten

De telescoop omvat vier wetenschappelijke instrumenten die op een [chassis](#) zijn gemonteerd, de zogenaamde ISIS-module (Integrated Science Instrument Module):

NIRCam: nabije-[infrarood](#)-camera van de [universiteit van Arizona](#). NIRCam neemt het licht waar van de eerste [sterrenstelsels](#) die gevormd werden na de [oerknal](#). Hij is geoptimaliseerd om dit “eerste licht” waar te nemen. Hij wordt ook aangewend om de vorming van sterren in de [melkweg](#) waar te nemen en ook voor het observeren van [planeten](#) rond andere [sterren](#).

NIRSpec: nabije-infrarood-[spectrograaf](#) van de [ESA](#) met onderdelen geleverd door [NASA/GSFC](#). Doet dezelfde waarnemingen als NIRCam maar dan met een [spectroscop](#). Dit wil zeggen dat hij de aard van het materiaal kan bestuderen.

MIRI: midden-infrarood-instrument geleverd door de ESA en de NASA/[JPL](#). Dit instrument is ontwikkeld door een internationaal consortium van instituten met deelname van de [Nederlandse Onderzoekschool voor Astronomie \(NOVA\)](#) en leent zich vooral tot het waarnemen van warme [exoplaneten](#) en de [spectrometrie](#) van hun [atmosfeer](#). Hij zal ook gebruikt worden voor de identificatie van sterren met een [roodverschuiving](#) van $z > 7$. Daarnaast zal hij ook het warme stof en moleculair gas waarnemen in jonge sterren en protoplaneten ([planetesimalen](#)).^{[29][30]}

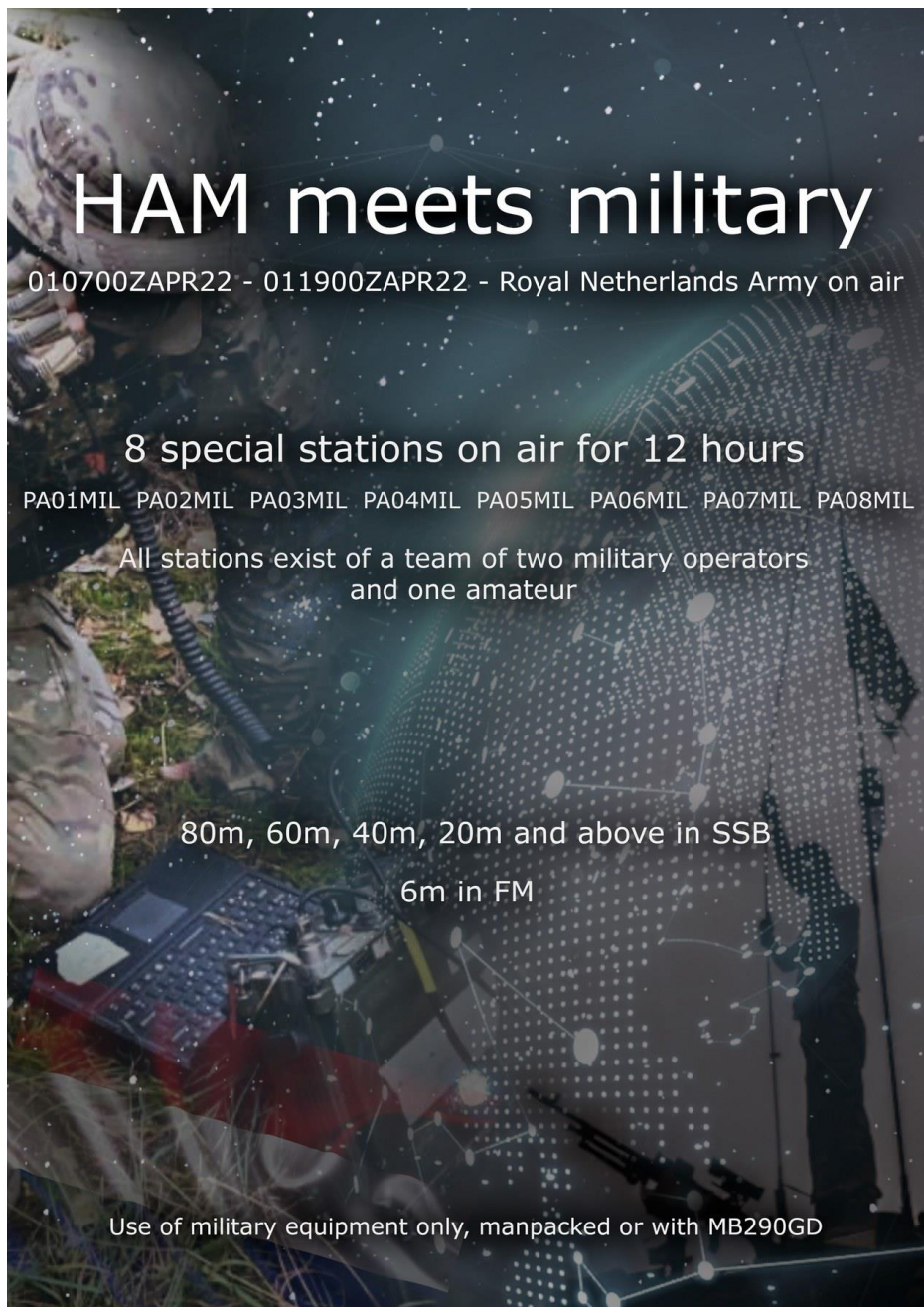
FGS/NIRISS: precisie-positionering en nabije-infrarood-spectrograaf geleverd door het [Canadees ruimteagentschap](#). Dit zijn twee instrumenten in dezelfde behuizing maar zij werken onafhankelijk van elkaar. FGS betekent Fine Guidance Sensor (fijne besturings[sensor](#)). Hij dient voor de nauwkeurige positionering van de satelliet. De NIRISS is een spectrograaf die niet werkt met de klassieke fijne opening. Hij neemt een gans spectrum tegelijk waar. Deze kan dan ook alleen maar werken waar weinig bronnen aanwezig zijn omdat hij het licht van elke bron uitsmeert over gans zijn spectrum. Als de objecten dicht bij elkaar staan zouden de diverse spectra elkaar overlappen.

Er wordt gebruik gemaakt van infrarood instrumenten omdat het [universum uit dijt](#). Dit wil zeggen hoe verder we kijken in het universum, hoe sneller deze objecten weg bewegen van ons. Volgens het [dopplereffect](#) zal de golflengte van licht dat weg beweegt van ons een lagere golflengte krijgen. Dit betekent dat uitgezonden [UV](#)-licht of zichtbaar licht, meer naar het roodere golflengten worden verschoven ([roodverschuiving](#)) en naar het nabije en midden-infrarode deel van het [elektromagnetisch spectrum](#) voor hele hoge roodverschuiving. Om de vroegste vorming van [sterren](#) en [sterrenstelsels](#) waar te kunnen nemen moeten de telescoop en instrumenten dus geoptimaliseerd worden voor dit soort licht. ^[27]

Bron: Wikipedia

Oefening "Ham meets military" 1 april 2022

Op vrijdag 1 april 2022 (geen grap) vindt "HAM meets military" plaats. 8 speciale stations met callsigns PA01MIL tot en met PA08MIL zullen actief zijn op HF en 6 meter! De stations worden gevormd door 2 militairen en 1 amateur en zullen 12 uur in de lucht zijn van 0700Z (GMT) tot 1900Z (GMT), alleen in **telefonie**. (red.: jammer!)

A poster for the "HAM meets military" event. The background is a dark, starry sky with a faint constellation pattern. In the foreground, there is a close-up of a person's face wearing a headset, looking down at a piece of electronic equipment, possibly a radio or a computer. The text is overlaid on the image in white.

HAM meets military

010700ZAPR22 - 011900ZAPR22 - Royal Netherlands Army on air

8 special stations on air for 12 hours

PA01MIL PA02MIL PA03MIL PA04MIL PA05MIL PA06MIL PA07MIL PA08MIL

All stations exist of a team of two military operators
and one amateur

80m, 60m, 40m, 20m and above in SSB
6m in FM

Use of military equipment only, manpacked or with MB290GD

Doel van deze dag is de militaire HF-gebruikers te introduceren in de wereld van amateurradio. Uiteraard houden militairen van een uitdaging, en zal er onderling strijd zijn wie de meeste contacten legt. Speciale aandacht is er voor de Nederlandse amateur. Naast 80 en 40 meter zal men ook actief zijn op 6 meter in FM.

Er wordt alleen gebruik gemaakt van militaire apparatuur, echter mag de amateur

wel ondersteunen bij het perfectioneren van de antenne. De stations zullen 'manpacked' zijn, of met een MB290GD Mercedes voertuig.

Wij zouden het erg op prijs stellen als zoveel mogelijk amateurs een verbinding zouden willen leggen met een van de speciale callsigns. Wilt u zoveel mogelijk gebruik maken van het NATO-spelalfabet? Deze dag is voor de veelal jonge militair een uitstekende training, wellicht worden sommigen van hen later actief als operator op het station van PZ5JT, als een geplande oefening in Suriname doorgaat.

Meer info kunt u vinden op [link](#) of via hammeetsmilitary@gmx.com



Portunus

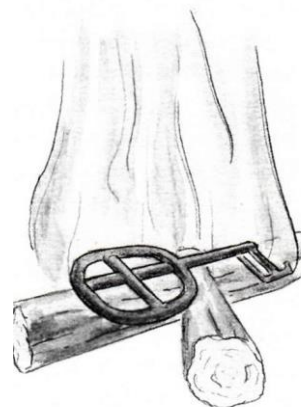
Naast luchthaven, parkeerhaven en vrijhaven zijn er ook nog talloze maritieme havens. Wij kennen vooral de jachthaven en de museumhaven, maar varianten als vissershaven, doorvoerhaven, overslaghaven, bunkerhaven, marinehaven, oliehaven, binnenhaven, natuurlijke haven, stadshaven en de knus klinkende thuishaven vormen slechts een deel van de totale mogelijke opsomming. Afijn, laat je fantasie de vrije loop en bedenk er nog tien bij. (Strafhaven, kende u die? Voor het opbergen van stoute schepen. Echt waar.)

Al die soorten zijn in de loop der tijd ontstaan uit de ultieme moeder der havens, de eerste, de Alpha. Welke soort dat was is niet moeilijk te raden: dat moet de natuurlijke haven geweest zijn. De locatie kan natuurlijk overal op de wereldbol geweest zijn, daar waar land aan water grenst.

Waarschijnlijk zijn zeelui altijd bovengemiddeld (bij)gelovig geweest, doordat ze constant waren overgeleverd aan de elementen, die het ook nog eens het behoorlijk op hun heupen konden krijgen. Een zeegod als Neptunus werd dan al snel aangeroepen. Waar Neptunus de macht had over de zee en de golven, kwam ruim 2.500 jaar geleden Portunus ten tonele, de God van de Haven. Er zijn historische documenten die aantonen dat hij al in de zesde eeuw v.Chr. van zich liet horen. Dat deed hij vooral in en rond havens, iets wat uit zijn naam al af te leiden is. Oorspronkelijk hield hij vooral toezicht op sloten en sleutels. Mogelijk is het doordat de Latijnse termen voor deur (porta) en haven (portus) nogal in elkaars verlengde lagen dat hij zich later de God van de Haven mocht noemen. De haven werd daarmee letterlijk een poort naar de zee.

Mocht je Portunus eens willen eren, bijvoorbeeld om de kans te vergroten dat je zonder kleerscheuren je thuishaven uit- en invaart, dan kun je dat het beste doen door sleutels in een vuur te werpen op 17 augustus. Dat is namelijk hoe het in de Romeinse tijd gevierd werd op de dag van Portunus' Festival. Happy Holidays.

MEER WETEN? Bezoek de Tempel van Portunus in het Forum Boarium in Rome, gelegen op de plaats waar in de Romeinse tijd de scheepswerven gelokaliseerd waren.



Bron: 100 Maritieme uitvindingen

Magnetische storm vernietigt veertig satellieten van SpaceX

Ruimtevaartbedrijf SpaceX van Elon Musk is ongeveer veertig satellieten kwijtgeraakt. Kort na lancering kwamen ze aan de rand van de dampkring in een zogeheten geomagnetische storm terecht. De satellieten zijn waarschijnlijk al vergaan en er zouden geen brokstukken op aarde moeten neerkomen.



SpaceX lanceerde vorige week 49 satellieten voor zijn [Starlink-netwerk](#). Die worden gebruikt om internetverbindingen aan te bieden. Rond de aarde draaien al honderden van zulke satellieten.

De Starlink-satellieten gaan eerst naar een hoogte van 210 kilometer boven de aarde. De dampkring van de aarde gaat daar langzaam over in de oneindige luchtledigheid van het heelal. Het is de bedoeling dat de satellieten daarna zelf het laatste stuk naar hun hogere werkplek afleggen. Dat is bewust zo gedaan: als een satelliet niet goed werkt, zorgt de wrijving op de lage hoogte ervoor dat ze snel vergaan en niet eindeloos als ruimteafval blijven rondcirkelen.

Op vrijdag, de dag na de lancering, ontstond een storm van magnetische deeltjes rond de aarde. Die storm was het gevolg van een uitbarsting van deeltjes op de zon eind januari. De Starlink-satellieten moesten door die storm heen vliegen. De luchtdruk nam toe en dat leidde ertoe dat 40 van de 49 satellieten niet konden stijgen.

Bron: NU.nl

FutureLand & Port Pavilion weer open

In lijn met de versoepelingen vanuit het kabinet zijn FutureLand en Port Pavilion vanaf 26 januari weer geopend voor publiek. Vanuit FutureLand zijn ook de rondvaarten en bustours weer mogelijk. Een bezoek verloopt aangenaam en veilig vanwege de coronamaatregelen die in acht worden genomen.

[FUTURELAND](#) // [PORT PAVILION](#)



Radiomarkt in Renswoude op 30 april

Zoals ieder jaar is er ook in 2022 een radiomarkt tijdens de VRZA Radiokampweek. Ditmaal is de markt op **zaterdag 30 april** op recreatiepark de Lucht te Renswoude. Bij uitzondering zal deze radiomarkt op een zaterdag plaatsvinden in plaats van op Hemelvaartsdag.

Organisator Sjef Verhoeven (PE5PVB) meldt bovendien:

De toegang tot de radiomarkt is geheel gratis. Wilt u deelnemen aan deze radiomarkt? We hebben zowel kramen als een groot grasveld ter beschikking voor de kofferbakverkoop. Kramen zijn te huur vanaf €25,00 per kraam (4x1m). Kramen dienen van te voren gereserveerd te worden. Gebruik hiervoor het inschrijfformulier op onze website. Wilt u gebruik maken van de kofferbakverkoop? Hier is geen inschrijving voor mogelijk. U bent gewoon welkom. Let wel op: vol=vol.



Mocht de radiomarkt als gevolg van de dan geldende coronamaatregelen niet door kunnen gaan, dan melden wij dit op onze website. Controleer dus voor vertrek op radiokampweek.nl of de radiomarkt door gaat en welke maatregelen er op dat moment eventueel gelden.

Meer informatie? Kijk op de website [Radiokampweek](https://radiokampweek.nl) of neem contact op met Sjef Verhoeven (PE5PVB) via telefoonnummer 06-50802382.

Bron: Veron

Over zonnefluxindex, zonnevlekkengetal en Kp-index

De **zonnefluxindex** (SFI) is een maat voor de ionisatiegraad van de ionosfeer. De SFI heeft een waardenbereik van 50 tot 300. Lage waarden signaleren doorgaans slechte of matige HF-condities en hoge juist goede (een hoge MUF). Tijdens de piek van een zonnevlekken cyclus worden waarden gemeten van meer dan 200, met kortdurende uitschieters naar 300.

Het **zonnevlekkengetal** is een maat voor de activiteit van de zon. Ook nu geldt, hoe hoger de waarde, des te gunstiger voor de HF-propagatie (op hogere banden). De zonneactiviteit kan als volgt ingedeeld worden aan de hand van het zonnevlekkengetal: laag: 0-30, gematigd: 30-60, hoog: 60-90, zeer hoog: 90-120, intensief: > 120.

De **Kp-index** is een maat voor de magnetische fluctuaties in de ionosfeer. Lage waarden zijn gunstig voor de HF-propagatie. Vanaf een waarde van 2 beginnen HF-condities te degraderen. Boven de 5 is er sprake van ernstige verstoring en vanaf 7 kunnen zelfs *radio-blackouts* voorkomen, waarbij HF-communicatie volledig uitvalt. Bij hogere Kp-indexwaarden (vanaf ongeveer 3) neemt de kans op aurora overigens toe.

De **beste HF-condities** op de hogere banden zijn dus te verwachten bij een hoge zonnefluxindex, een hoog zonnevlekkengetal en een lage Kp-index.

Tom PC5D stelt het propagatienieuws samen. Bij de samenstelling maakt hij onder andere gebruik van de voor Nederland relevante informatie uit het wekelijkse [Propagation News](#) van de Britse radioamateurvereniging [RSGB](#). Propagatienieuws maakt ook deel uit van het radiojournaal van de [Zuid-Limburgse zondagochtendronde](#).

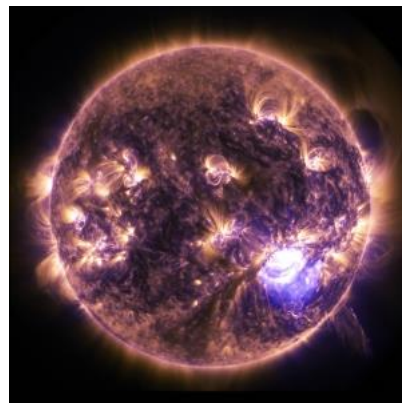
Bron: Veron

Research on Ancient Massive Solar Storms: a Need to Prepare for the Next Ones

Numerous powerful X-class solar flares occurred last fall as Solar Cycle 25 activity picked up. Jon Jones, N0JK, covered the event in his *QST* column, "The World Above 50 MHz," in the February issue, and he pointed out, "More powerful flares than these have taken place, such as the Carrington Event of 1859, during which aurora was seen in the South Pacific and in Cuba, and it sparked electrical fires."

Similar events took place in the 20th century, but, as Jones notes, scientists are researching spectacular solar storms that took place as early as 7176 BC and in 5259 BC. The huge solar flare some 9,200 years ago has convinced researchers that we are not ready for the next one, and our modern technology would take a major hit.

"Also worrisome is that Earth may have narrowly dodged a 'Carrington-level event' in 2012," Jones said. Daniel Baker of the



University of Colorado -- speaking at a NOAA Space Weather Workshop -- said, "If it had hit, we would still be picking up the pieces."

Jones said his reading has led him to conclude that these solar superstorms occur more frequently than people think. "As more ice cores and tree rings are sampled, scientists are finding there have been more of these [major solar storms]," he said.

In his February column, Jones cited a 2013 Royal Academy of Engineering [report](#) that discussed the risks of a Carrington-level event.

"An extreme space weather event, or solar superstorm, is one of a number of potentially high-impact, but low-probability natural hazards," said Paul Cannon, a Royal Academy of Engineering fellow and chair of the study working group that developed the report. "Extreme space weather [can have] impacts on engineered systems and infrastructure."

Cannon said the hazard and risks of extreme space weather on the electricity grid, satellites, and air passenger safety had not previously been critically assessed. His group's report attempts to address that omission.

The *Live Science* article, "Ancient solar storm smashed Earth at the wrong part of the sun's cycle -- and scientists are concerned," cites a study, "[Cosmogenic radionuclides reveal an extreme solar particle storm near a solar minimum 9125 years BP](#)." Study co-author Raimund Muscheler, a geology researcher at Lund University in Sweden, said, "These enormous storms are currently not sufficiently included in risk assessments. It is of the utmost importance to analyze what these events could mean for today's technology and how we can protect ourselves."

"A Carrington Event taking place today could destroy orbiting satellites, disrupt GPS, and damage undersea cables and internet infrastructure on the ground," Jones said in his *QST* column. "An event in 775 AD was believed to have been 100 times stronger than the Carrington Event."

Bron: ARRL





Help PI4AA! PI4AA zoekt nieuwe crew

Door: [Poll van der Wouw PA3BYV](#)

Vrijdag 3 december om 21:00 uur was [de laatste uitzending](#) van [PI4AA](#) met de vorige crew. PI4AA is de verenigingszender van de VERON. Het is een zelfstandig activiteit binnen de vereniging met volledige autonomie. De crew stelt zelf de uitzending samen en bepaalt zelf hoe vaak en wanneer die uitzendingen plaatsvinden. Maar PI4AA zoekt nu een nieuwe crew.

PI4AA zoekt nieuwe crew

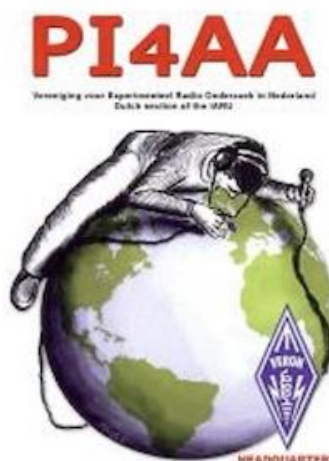
Verenigingszender PI4AA is nog altijd op zoek naar een nieuwe crew. De bedoeling is dat die met nieuwe inzichten en vers enthousiasme de uitzendingen gaat verzorgen. De oude crew biedt hulp aan bij de opzet.

Zelfstandige activiteit

PI4AA, de verenigingszender van de VERON, is een zelfstandige activiteit binnen de VERON met volledige autonomie. De crew stelt zelf de uitzending samen en bepaalt ook zelf hoe vaak en wanneer die uitzendingen plaatsvinden. De uitzendingen van PI4AA kwamen de afgelopen zeven jaar vanuit Hilversum. Afdeling 't Gooi besloot in 2014 om PI4AA onderdak te bieden nadat de crew in Eindhoven eind 2013 was gestopt.

Maandelijks uitzending

De crew in Hilversum streefde altijd naar maandelijks een uitzending met een mix van relevant nieuws voor radio-zendamateurs, PR voor de vereniging en interviews over interessante technische onderwerpen. Het volledige archief van de uitzendingen van de afgelopen 15 jaar staat op de [website van de VERON](#). In het afgelopen jaar besloot de crew dat het tijd is voor vers bloed en nieuwe inzichten en dat de uitzending van december dit jaar de laatste uitzending van de huidige crew moet zijn. Daarom is PI4AA op zoek naar een nieuwe groep enthousiaste mensen die het stokje wil overnemen. De bedoeling is dat die met nieuwe inzichten en vers enthousiasme de uitzendingen gaat verzorgen.



Apparatuur en huisvesting nodig?



De oude crew kan natuurlijk helpen om op gang te komen, maar wil de opvolgers ook de ruimte geven om de uitzendingen zelf vorm te geven. De VERON heeft allerlei apparatuur beschikbaar om de uitzending te maken, zowel opname-apparatuur als zendontvangers. Als dat wenselijk is kan er zelfs voor huisvesting worden gezorgd. Een nieuwe groep

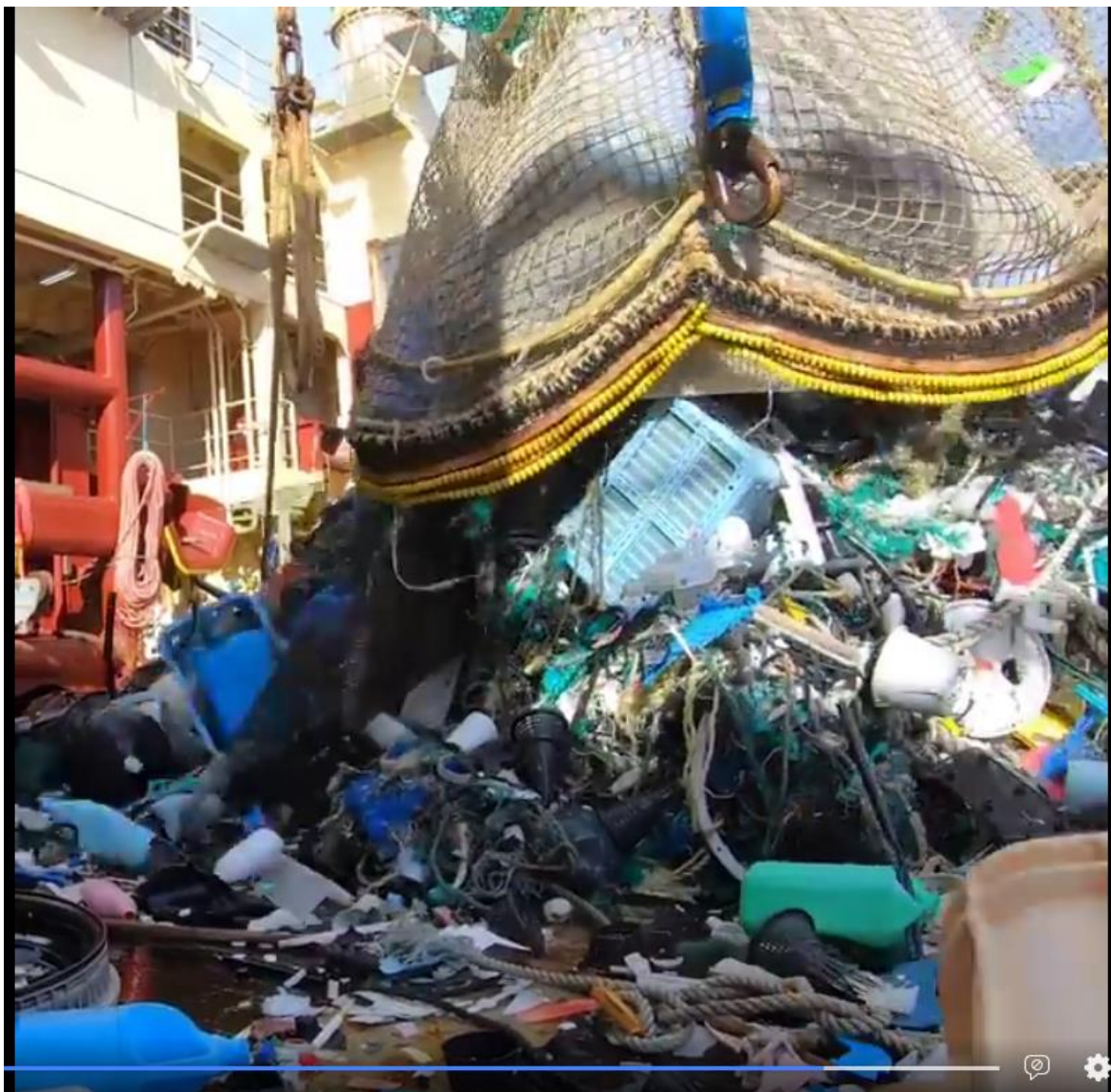
vrijwilligers hoeft dus niet opnieuw het wiel uit te vinden of diep in de buidel tasten. Het komt er vooral op neer een goede groep mensen bij elkaar te krijgen.

Heb je een crew?

Heb je een crew die het stokje wil overnemen? Overleg dan met het bestuur van jouw afdeling. Voor meer informatie kan het afdelingsbestuur terecht bij het hoofdbestuur.

*Namens de oude crew,
Remco Post PI4AA@VERON.nl*

Ocean cleanup.....wat er allemaal wordt opgevist!



Klik op het plaatje voor een indrukwekkende YouTube.

Open dag Watersnoodmuseum uitgesteld tot 5 maart

Omdat de tijd tussen het versoepelen van de coronamaatregelen en de voorgenomen open dag van het Watersnoodmuseum te kort was, is de dag uitgesteld. In plaats van op 5 februari wordt de open dag nu op 5 maart gehouden. Peter PA0MS zal dan in de replica van de werkplaats van waaruit [Peter Hossfeld](#) in 1953 de flessenzender in de lucht bracht, ieder uur uitleg geven over de rol van zendamateurs tijdens de watersnoodramp in 1953. Daarnaast zal hij de bezoekers ook algemene informatie over amateurradio geven.



Bron: Veron

Succes voor Duitse bandwacht: illegale zender gestopt

In december 2021 en januari 2022 zond een ondergronds politiek station uit op 3.500 en 7.000 kHz. De USB-uitzendingen konden in heel Europa ontvangen worden. Het radioprogramma in het Italiaans en het Engels richtte zich tegen de coronamaatregelen van de overheid.

Omdat het station uitzond op amateurbanden, werd de Duitse bandwacht van de DARC er opmerkzaam op. Zij wist bij benadering de plaats van het illegale station te achterhalen. Daarop meldde zij deze gegevens aan de Duitse [Bundesnetzagentur](#), die op haar beurt de Italiaanse collega's informeerde, die vervolgens de uitzendingen wisten te stoppen.



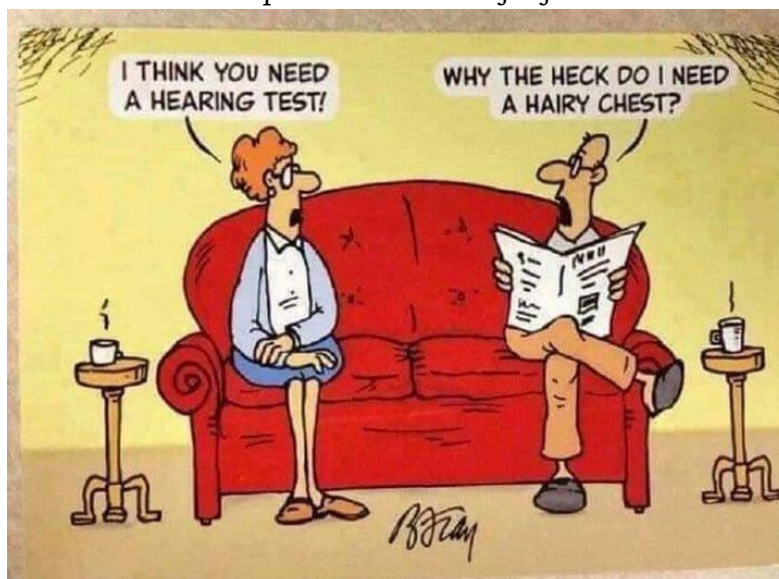
Bron: [DARC-bandwacht](#)

Mogelijk veiligheidsrisico Fluke 8X V-multimeter

Bij digitale multimeters uit de Fluke 8x V-serie (Fluke 83V, Fluke 87V en Fluke 88V) kan mogelijk kunststof materiaal zijn binnengedrongen in de COM-ingangsaansluiting. In zeldzame gevallen kan de kunststof de wand van de ingangsaansluiting zodanig bedekken dat er geen goed contact mogelijk is. Als zo'n multimeter dan wordt gebruikt om spanningsloosheid te bevestigen, kan dit leiden tot een onterechte bevestiging, waardoor een potentieel veiligheidsrisico ontstaat.



Fluke beschrijft op zijn website hoe een eindgebruiker kan vaststellen of het probleem zich bij zijn multimeter voordoet. Mocht



dat onverhoopt het geval zijn, dan staat eveneens beschreven hoe dan te handelen.

Meer informatie op de Fluke-website:

[Veiligheidsmededeling: Fluke 8X V-serie digitale multimeters.](#)

Met dank aan Jan Stadtman (PA1TT) voor de melding.

Bezoek de Global Mercy in Rotterdam

We kijken er al maanden naar uit: het moment dat de **Global Mercy** Rotterdam binnen komt varen. Op 26 februari is het zo ver: rond 13 uur komt het schip aan in de haven bij de Erasmusbrug. Wilt u dit bijzondere moment meemaken, of tussen 28 februari en 14 maart het schip bezoeken? Lees dan snel verder, want hieronder delen we alle activiteiten op en rond de Global Mercy waar u bij kunt zijn!



Het bezoek van de Global Mercy is een historisch moment, want het laatste bezoek van een ziekenhuisschip van Mercy Ships in Europa is alweer vijftien jaar geleden. We nodigen u graag uit om aan boord te komen en kennis te maken met het grootste particuliere ziekenhuisschip ter wereld!

Er zijn verschillende manieren waarop bezoekers dit unieke evenement in Rotterdam mee kunnen maken. Zo kunt u een gratis rondleiding op het schip reserveren, het schip in Rotterdam verwelkomen op 26 februari, of een kerkdienst op het schip bijwonen. Op een later tijdstip komen ook online tours beschikbaar.

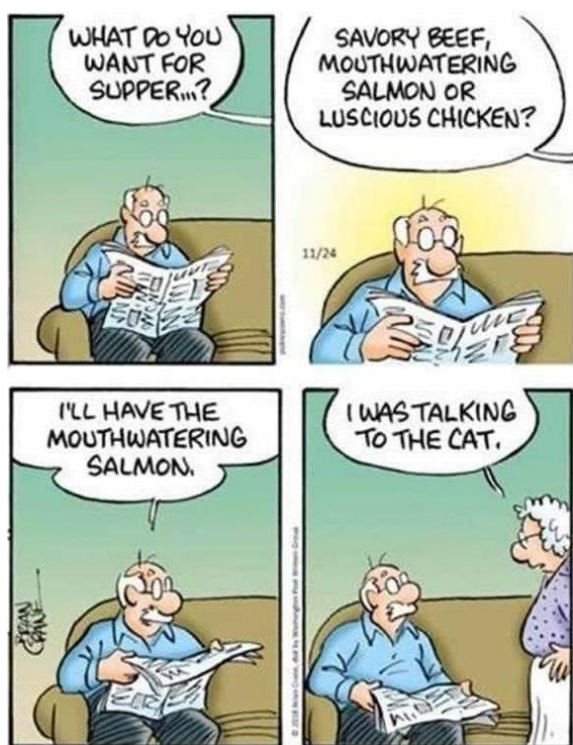
Vanaf 28 februari worden er elke dag gratis interactieve rondleidingen op het schip georganiseerd, waarmee u een fascinerende *Global Mercy experience* kunt ondergaan. U wordt ondergedompeld in de wereld van patiënten, medische vrijwilligers, het leven aan boord en de operaties en trainingen die Mercy Ships geeft op het ziekenhuisschip. Ook kunt u online 'aan boord stappen' om de *hospital experience* te ervaren en het schip te verkennen met een virtuele rondleiding, begeleid door een gids. Wilt u graag een rondleiding op het schip volgen?

Op de speciale website globalmercy.org is alle informatie te vinden over de verschillende evenementen, bezoekersrichtlijnen en praktische zaken. Om het schip in Rotterdam te kunnen bezoeken zijn er ook een aantal aanvullende maatregelen wat betreft corona. Kijk daarvoor bij de [bezoekersrichtlijnen](#) op de website.

Op zaterdag 26 februari komt de *Global Mercy* aan in Rotterdam. We nodigen geïnteresseerden uit om tussen 12.00-14.00 uur het schip te verwelkomen als ze voor de allereerste keer de haven van Rotterdam binnenvaart. Het schip komt rond 13.00 uur aan.

Mercy Ships is in 2015 begonnen met de bouw van een nieuw ziekenhuisschip, de *Global Mercy*. Dit schip is in 2021 opgeleverd. De *Global Mercy* is 174 meter lang, 28,6 meter breed, 12 dekken en heeft een gross tonnage van 37,000. Met 6 operatiekamers en 199 bedden voor patiënten, wordt de medische capaciteit van Mercy Ships verdubbeld. Op het schip kunnen ruim 600 bemanningsleden wonen.

Met dank aan Harm de Haan PG2GF



"Mother, I'm positive he's having an affair with another woman. I just heard him say Juliet. . .Sugar. . .Hotel. . .Whiskey. . . Two. . .Love."



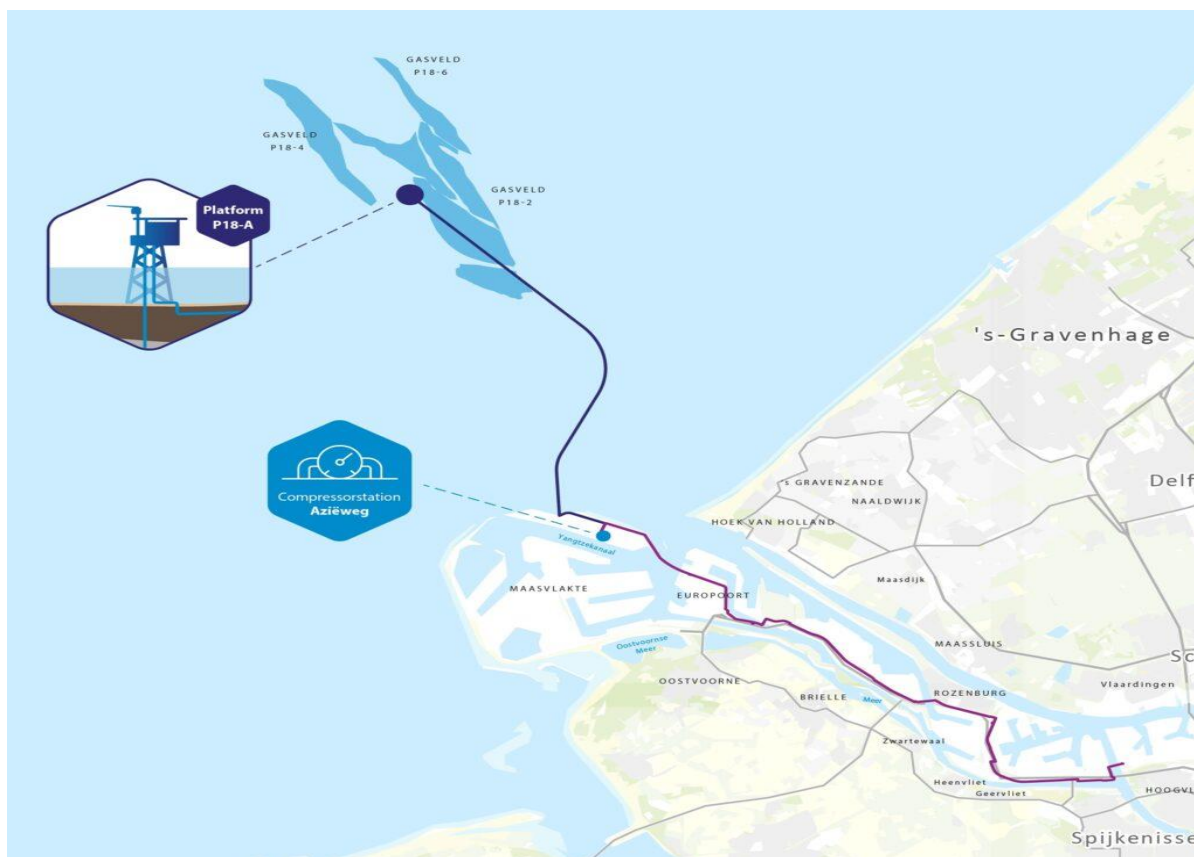
PUKKELS
Jerry Scott en
Jim Borgman



Rotterdamse bedrijven en Porthos contracteren voor transport en opslag CO₂.

Air Liquide, Air Products, ExxonMobil en Shell hebben de definitieve contracten met Porthos getekend voor transport en opslag van CO₂. De bedrijven gaan vanaf 2024 samen jaarlijks 2,5 miljoen ton CO₂ van hun installaties in Rotterdam afvangen.

Porthos, een joint venture van EBN, Gasunie en Havenbedrijf Rotterdam, transporteert het broeikasgas naar een leeg gasveld 20 km uit de kust. Daar wordt het op een diepte van 3 tot 4 km onder de zeebodem opgeslagen.



Het sluiten van de definitieve contracten is een mijlpaal in de realisatie van het project. Als de benodigde vergunningen voor aanleg en gebruik van de infrastructuur en installaties verkregen zijn, zal de definitieve beslissing genomen worden om het project te realiseren. Verwachting is dat dat in het voorjaar van 2022 is.

De bouw van het Porthos-systeem (pijpleiding op land, compressorstation, pijpleiding op zee, aanpassing van het platform op zee) duurt ongeveer twee jaar. Ondertussen leggen de bedrijven hun afvanginstallaties aan. In 2024 kan dan de eerste CO₂ worden opgeslagen.

CO₂-afvang en -opslag (Carbon Capture and Storage, CCS) is een manier om op korte termijn grote hoeveelheden CO₂ tegen relatief lage kosten uit de atmosfeer te houden. Het is daarmee een belangrijke maatregel om de klimaatdoelstellingen te helpen

realiseren, vooral voor de industrie waar op korte termijn weinig alternatieven zijn om zulke grote slagen te maken. Dankzij Porthos stoot de Rotterdamse industrie straks ongeveer 10% minder CO₂ uit.

Met CCS is wereldwijd de afgelopen 20 jaar de nodige ervaring opgedaan, onder andere in Noorwegen, Canada en de Verenigde Staten. Het Porthos-project is wereldwijd uniek omdat het een netwerk is waar verschillende bedrijven op kunnen aansluiten. Vanwege het belang van het project voor het realiseren van de klimaatdoelstellingen, stelde de Europese Unie begin dit jaar € 102 miljoen subsidie beschikbaar voor het project.

Europese steun voor walstroom in Rotterdam

Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam willen dat er walstroom komt in de container-, cruise- en natte bulksector. Daartoe zijn ze onderzoeken begonnen op de terminals van Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT), APMT2, Vopak en Cruise Port Rotterdam.

Deze bedrijven zijn nauw betrokken bij het onderzoek. Doel is om te onderzoeken hoe walstroom uitgerold kan worden in de Rotterdamse haven, om de CO₂-uitstoot en luchtverontreiniging te verminderen. De studie naar invoering van walstroom in de Rotterdamse haven is mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van de EU.

De onderzoeken zijn belangrijk omdat walstroom voor zeevaart complex is, waarschuwt Allard Castelein, CEO van het Havenbedrijf. Dat komt onder andere door het forse stroomverbruik en het feit dat veel zeeschepen nog niet de juiste aansluitingen aan boord hebben om gebruik te maken van walstroom. Voordat reders investeren in de nodige aanpassingen, willen ze zeker weten dat hun schepen gebruik kunnen maken van walstroom, ook in andere havens. Daarom werkt Havenbedrijf samen met havens als Antwerpen, Bremen, Hamburg en Le Havre aan de ontwikkeling en planning van walstroomfaciliteiten. Dat moet leiden tot een versnelling van de toepassing van walstroom.

Als straks ook zeeschepen en cruiseschepen ‘aan de stekker’ gaan wanneer ze aan de kade liggen, kunnen vervuilende dieselgeneratoren uit. Dat levert flinke milieuvoordelen op. Het zorgt voor minder luchtvervuiling en draagt bovendien bij aan het halen van onze klimaatdoelen.



Met walstroom kunnen zeeschepen duurzame stroom betrekken vanaf de kade. Het Havenbedrijf heeft berekend dat de totale energiebehoefte en dus het verbruik van zeeschepen in de haven circa 750-850 GWh bedraagt. Dat is net zoveel als ongeveer het verbruik van 250.000 huishoudens. Hier is veel winst te behalen voor de luchtkwaliteit, de leefbaarheid en het klimaat.

Als schepen ‘aan de stekker’ gaan als ze aan de kade liggen, kunnen diesel-generatoren uit en dat is goed voor de luchtkwaliteit en de CO2-uitstoot.

Om bij ECT (Amazonehaven), APMT2 (Amaliahaven) Vopak (Botlek) en Cruiseport Rotterdam (Wilhelminakade) walstroom aan te leggen, zijn voorbereidende activiteiten nodig. Die bestaan uit onderzoek, gedetailleerde technische, milieu- en sociale kosten-batenstudies en aanbesteding- en vergunningsprocedures. Tijdens de studies zal met name worden gekeken op welke wijze walstroominstallaties ingepast kunnen worden in de reguliere operatie. Belangrijke facetten hierbij zijn o.a. dimensionering van de installatie zelf, het benodigde ruimtebeslag op de kade en de verdere inpassing in het bestaande elektriciteitsnetwerk.

De onderzoeken op Cruiseport Rotterdam zijn inmiddels in een vergevorderd stadium. Het is de bedoeling dat de alle onderzoeken in 2023 zijn afgerond. De volgende fase bestaat uit de realisatie van walstroom op aangewezen locaties in de haven van Rotterdam op basis van de uitkomsten van de onderzoeken. Wanneer een walstroominstallatie is aangelegd, zullen naar verwachting al direct enkele tientallen zeeschepen per jaar gebruikmaken van walstroom. Dit zal uiteindelijk oplopen tot honderden scheepsbezoeken per jaar wanneer meer schepen zijn voorbereid op het gebruik van walstroom en in de haven meer ligplaatsen zijn voorzien van een installatie.

Al ruim tien jaar maakt de binnenvaart op grote schaal gebruik van walstroom in de haven. In de Rotterdamse haven heeft de terminal van Stena Line in Hoek van Holland walstroom. Daarnaast neemt Heerema begin volgend jaar een walstroominstallatie voor zijn offshore schepen officieel in gebruik op de Landtong Rozenburg.

Bron: Havennieuws



AIDAprima eerste cruiseschip van het jaar in Rotterdam

Het 300 meter lange cruiseschip AIDAprima heeft de eer om het eerste cruiseschip te zijn dat in 2022 aanmeert in Rotterdam. De aankomst was op zaterdagochtend 5 februari.



FPSO Trinity Spirit explodeert voor kust van Nigeria

De FPSO Trinity Spirit is woensdag 2 februari voor de kust van Nigeria geëxplodeerd en gezonken. Gevreesd wordt dat alle 10 bemanningsleden daarbij in de vuurzee om het leven zijn gekomen.



Volgens de eerste berichten zijn drie slachtoffers aangetroffen, de overige zeven zijn vermist. Het 46 jaar oude olieproductie en opslagschip met een capaciteit van twee miljoen vaten olie, lag in het westelijke eind van de Niger Delta. Het is eigendom van de Nigeriaanse oliemaatschappij Shebah E&P (Sepcol). Hoeveel olie op het moment van de explosie aan boord was is niet bekend. Gevreesd wordt dat het zinken van het geëxplodeerde schip voor grote vervuiling zal zorgen. Sepcol verkeert in staat van surseance van betaling. Vaak is het een voorstadium van een faillissement.

Containerschip Madrid Bridge verliest containers, hele oplage kookboeken verdwijnt in zee

Onder de 65 containers die onlangs overboord gingen vanaf het 13.900 teu schip Madrid Bridge van ONE was er een geladen met kookboeken die in februari in New Orleans en New York zouden worden gepresenteerd. De presentatie is uitgesteld tot juni.

Bron: Schuttevaer



Schip Marcos V verliest 26 containers bij Vlieland

Vlieland, 19 februari 2022

Het containerschip Marco V heeft in buurt van Vlieland 26 containers verloren. Het schip vaart onder de vlag van Panama. De containers zijn volgens de Kustwacht leeg.

Sleepboot The Guardian van de Kustwacht en een vliegtuig zijn onderweg om de situatie in kaart te krijgen. Het schip was onderweg van de Bremerhaven in Duitsland naar Rotterdam. De melding over de verloren containers kwam om 05.55 uur binnen bij de Kustwacht. Het is nog onduidelijk op welke locatie precies het schip de vracht verloren heeft.

Het schip heeft een capaciteit van ruim 6000 teu.



Marcos V. (Foto MarineTraffic)

Note: Wie weet dit? Lege containers.....blijven die drijven of moeten ze juist zinken? Als ze blijven drijven lijkt me dit een groot risico voor o.m. de pleziervaart. Graag reactie naar bert@trumpie.org

Stuurloze Julietta D beukte deuken in TenneT-platform

Het TenneT transformaterplatform Hollandse kust Zuid Beta heeft meerdere deuken opgelopen toen de Julietta D het op 31 januari ramde. De netbeheerder gaat verder onderzoeken wat de schade precies is en verwacht in maart meer te weten.



Kapitein en stuurman Julietta D weer vrij

De kapitein en eerste stuurman van het maandag 31 januari stuurloos geraakte vrachtschip Julietta D zijn weer op vrije voeten. Het tweetal is nog wel verdachte in de zaak, meldt een woordvoerder van de politie. De politie onderzoekt nog wat er precies is gebeurd, of er strafbare feiten zijn gepleegd en of er iets verwijtbaars is gebeurd.



Boskalis gaat brandende autocarrier Felicity Ace bergen

Boskalis is ingeschakeld voor het bergen van de brandende car carrier Felicity Ace. Een team van zestien experts van dochteronderneming Smit Salvage is gisteren gemobiliseerd en afgereisd naar de Azoren. Dat heeft Boskalis zojuist bekend gemaakt. Boskalis gaat ook assisteren bij de Euroferry Olympia die in Griekenland in brand staat.



Felicity Ace in brand, drijft stuurloos rond.

De Felicity Ace was op dat moment onderweg van Duitsland naar de Verenigde Staten. De voltallige bemanning is veilig van boord gehaald en groot materieel is onderweg vanuit Spanje en Nederland om te kunnen bijstaan bij de bluswerkzaamheden.



Screenshot uit een video van de reddingsoperatie.

Ter assistentie van de Euroferry Olympia veerboot, die in Griekse wateren nabij Corfu in brand is geraakt, wordt op dit moment een team van twaalf experts gemobiliseerd die zo spoedig mogelijk af zullen reizen.

Portugese media meldden dat het 200 meter lange schip met bijna 4000 auto's aan boord nog steeds brandt. De brand brak woensdag 16 februari uit. Er is geen gevaar dat het vuur de verzegelde brandstoftanks bereikt, en er is ook nog geen vervuiling van de zee te bespeuren.

Het onder Panamese vlag varende schip was onderweg van het Duitse Emden naar de Amerikaanse haven Davisville met auto's van Volkswagen. Er zijn veel luxe-auto's aan boord, inclusief meer dan duizend Porsches.



Het schip Felicity Ace (IMO: 9293911, MMSI: 371427000) is een Car Carrier schip, gebouwd in 2005 en vaart onder de vlag van Panama. (Foto VesselFinder)

De 22-koppige bemanning van de MOL-car carrier Felicity Ace heeft het schip in reddingsboten verlaten en werd opgepikt door de Griekse tanker **Resilient Warrior**.

De tanker was een van de vier koopvaardijschepen die op het alarmsignaal van de Felicity Ace reageerden. Ook een patrouillevaartuig van de Portugese marine schoot te hulp. Een marinehelikopter heeft later de bemanning opgepikt van de tanker en naar het eiland Faial gebracht.

Bron: Schuttevaer

De Hef kan onder voorwaarden uit elkaar voor megajacht Bezos

Hoewel de vergunning voor de passage van het megajacht van Jeff Bezos nog niet is aangevraagd, kan het middenstuk van de Rotterdamse brug De Hef onder strenge voorwaarden wel maximaal twee keer per jaar worden weggehaald om grote schepen door te laten. Dat heeft het Rotterdams College in 2017 besloten nadat scheepswerven daar om vroegen, aldus de Rotterdamse wethouder (Buitenruimte) Vincent Karremans.



Dit is de Black Pearl, de Y721 zou hiervan een vergrote versie zijn. (Foto Oceanco)

Karremans benadrukte dat de gemeente Rotterdam nog geen vergunningsaanvraag binnen heeft voor de passage van het schip en nog geen besluit over de kwestie heeft genomen. De commotie ging onder meer over de vraag of het verantwoord was het middenstuk van de historische brug opnieuw weg te halen. In 2017 was dat bij een renovatie van drie jaar al het geval, maar volgens de wethouder zijn de risico's op vervolgschade als het middenstuk opnieuw wordt uitgehaald 'verwaarloosbaar'.

Het college besloot in 2017 om scheepswerven uit de regio, die vrije doorvaart naar zee moeten hebben voor hun steeds grotere schepen, tegemoet te komen en stelde hierop strenge voorwaarden op voor De Hef, die een maximale doorvaarthoogte heeft van 46 meter. Medio 2021 kreeg de gemeente zo'n verzoek van een scheepsbouwer, waarna werd begonnen aan een draaiboek en een gezamenlijke overeenkomst met scheepswerven. Als dat allemaal af is, kan er gekeken worden naar de vergunning, die overigens nog niet is aangevraagd, aldus de wethouder. 'Die vergunning behandelen we als elke andere, het maakt voor de beoordeling niet uit wie de eigenaar van het schip is.' Ook zijn kosten van de operatie voor de scheepsbouwer en niet voor de klant.

Belofte

Een vermeende belofte van de gemeente uit 2017 om de Koningshavenbrug, zoals de brug officieel heet, na de laatste renovatie nooit meer uit elkaar te halen weersprak hij. 'Daar kunnen we nergens wat over vinden.' Vorige week meldde Stadsbeheer dat de gemeente na het maken van een afweging tussen economische en werkgelegenheidsbelangen enerzijds en zorg voor de brug anderzijds zou hebben ingestemd met het verzoek voor het tijdelijk demonteren van De Hef. Een dag later liet de Rotterdamse burgemeester Ahmed Aboutaleb weten dat hiervoor nog geen vergunning is aangevraagd. Karremans erkende dat er fouten zijn gemaakt in de communicatie en dat er 'een verkeerde suggestie is gewekt'

De gemeenteraad wilde donderdag opheldering van wethouder Karremans over De Hef, na alle ophef die er over monumentale spoorwegbrug was ontstaan. De brug was vorige week even wereldnieuws toen bekend werd dat deze mogelijk tijdelijk wordt gedemonteerd deze zomer om een megajacht van Bezos, oud-Amazonbaas en een van de rijkste mensen ter wereld, door te laten.



De val van de Hef wordt teruggeplaatst door Bonn en Mees. Foto Frans Berkelaar

Bron: Schuttevaer

U.S. asks Japan to help with LNG in the event of Ukraine disruption

By Yoshifumi Takemoto and Yuka Obayashi



The United States has asked Japan if it could divert some LNG to Europe if the Ukraine crisis leads to a disruption of supplies, Japanese government sources told Reuters on Friday, and Japan has said it would consider how it could help.

Japan is a key importer of liquefied natural gas (LNG) but would first need to be sure of sufficient domestic supplies before offering international help, Industry Minister Koichi Hagiuda said. Four government sources confirmed the U.S. request, one saying it came earlier in the week. In a news conference earlier on Friday, Hagiuda declined to confirm media reports of the U.S. request but said Japan had been a "driving force in the development of the LNG market" for decades. "We would like to consider how we can contribute to the international community," he said.

But with more cold winter weather due, resource-poor Japan would need to ensure its domestic supplies first. "We will see if there is anything that can be done after ensuring that the people's lives are not affected," he said.

The Ukraine situation had a significant impact on the stable supply of energy to Japan, so Japan would closely monitor the situation, he said. Russia and the West have been at loggerheads over Ukraine, fanning fears that energy supplies to Europe could be disrupted. Last week, the United States, the world's top producer of natural gas, asked Qatar and other major energy producers to examine whether they could supply Europe if Russia were to cut supplies as a result of the Ukraine crisis. read more A source told Reuters last week that Qatar would need U.S. help persuading its buyers to divert gas to Europe, where some 30%-40% of gas needs are met by Russia. read more

Japan imported 74.32 million tonnes of LNG in 2021 but gave up the world's largest buyer spot to China, which increased its imports of the super-chilled fuel by 18% to a record high. read more Kazunori Kasai, CEO of JERA Global Markets, told reporters it would not be easy for Japan to re-direct some of its imports to Europe. "It will not be so easy though it will not be impossible," Kasai said. "In general, it won't be easy as Japanese utilities have little spare supply during the winter," he said, adding that there would be contractual issues as some long-term contracts come with a destination clause that mandates where a cargo can be delivered and limits buyers from reselling excess gas. Asked about the impact of an escalating crisis in Ukraine, Kasai said: "It depends on what economic sanctions will be imposed on Russia." His company is the trading arm of Japan's biggest power generator, JERA, one of the world's biggest LNG buyers.

Source : Reuters Reporting by Yoshifumi Takemoto and Yuka Obayashi; Editing by Christian Schmollinger, Robert Birsell.

This Ship Sank In 1915. Now Search Begins For Shipwreck After 100 Years

The Endurance ship was meant to make the first land crossing of Antarctica, but it fell prey to the Weddell Sea in 1915.



This Ship Sank In 1915. Now Search Begins For Shipwreck After 100 Years.

A South African icebreaker departed Saturday morning in search of Ernest Shackleton's ship Endurance, which sank off the coast of Antarctica in 1915 after being slowly crushed by pack ice.

"The Falklands Maritime Heritage Trust is pleased to confirm that the Endurance22 Expedition, which is aiming to locate, survey and film the wreck of Endurance... has

departed on schedule from Cape Town, headed for the Weddell Sea in Antarctica," the expedition's organisers announced.



The ship's crew had managed to escape by camping on the sea ice until it ruptured.

As part of the renowned polar explorer's Imperial Trans-Antarctic expedition between 1914 and 1917, **ENDURANCE** was meant to make the first land crossing of Antarctica, but it fell prey to the Weddell Sea. Just east of the Larsen ice shelves on the Antarctic peninsula, it became ensnared in sea-ice for over 10 months before being crushed and sinking some 3,000 metres below the surface. The voyage is something of a legend, due to the miraculous escape Shackleton and his crew made on foot and in boats. The crew managed to escape by camping on the sea ice until it ruptured.

They then launched life boats to Elephant Island and then South Georgia Island, a British overseas territory that lies around 1,400 kms east of the Falkland Islands.



The South African icebreaker S.A. AGULHAS II set off from Cape Town on Saturday morning with a crew of 46 and a 64-member expedition team aboard. Photo : Glenn Käsner (c)

The expedition will last for between 35 days and 45 days, with the vessel navigating its way through heavy ice and harsh temperatures. It hopes to find the iconic shipwreck with state-of-the-art technology and explore it with two underwater drones. But the journey will be a difficult one. The Anglo-Irish explorer himself even described the site of the sink as "the worst portion of the worst sea in the world." The 144-foot-long ship sunk in the Weddell Sea, which has a swirling current that sustains a mass of thick sea ice that can cause problems even for modern ice breakers.

It is one of the hardest parts of the ocean to navigate. Endurance22's director of exploration, **Mensun Bound**, said in a statement that his team "very much hope we can do justice to this magnificent chapter in polar exploration". If they do find it, it will be left untouched but they will do a 3D scan of it and broadcast it in real time. Despite the optimism, there is no guarantee the 110-year-old ship will be located. "In terms of shipwreck challenges, it is the most difficult," David Mearns, one of the world's leading shipwreck hunters, told AFP. "You won't get any more difficult than this because of the ice conditions".

Source : NDTV



Zeegaand zeiljacht wordt wrak door fout van jachtbedrijf

Het niet goed lezen van een gebruiksaanwijzing kan grote gevolgen hebben. Dat blijkt uit een zaak die onlangs werd behandeld bij de rechtbank in Rotterdam. Een onderhoudsbedrijf ging in de fout met het aanbrengen van antifouling op een zeiljacht. Dat pakte desastreus uit.



De eigenaar van een zeegaand aluminium zeiljacht wilde zijn schip tegen aangroei beschermen. Hij vroeg een offerte aan bij een jachthaven annex all round watersportbedrijf om het onderwaterschip in de antifouling te laten zetten. De baas van het bedrijf stelt voor twee producten van hetzelfde merk te gebruiken, zowel de antifouling als de primer die nodig is. Hij zegt de klus te kunnen klaren voor 1336,06 euro inclusief BTW.

Isolator

Een paar maanden nadat de romp is behandeld en het jacht weer te water is gelaten, ziet de jachtschipper witte plekken op het onderwaterschip. Verontrust stuurt hij een mailtje naar het watersportbedrijf. Hij vraagt of de gebruikte antifouling wel mag worden toegepast op een aluminium schip. Want hij vermoedt dat de plekken het gevolg zijn van elektrolyse. Dat proces kan een aluminium romp aantasten. In onderling overleg wordt het jacht op de kant gezet en wordt er een gespecialiseerd bedrijf bij geroepen. De expert concludeert dat de galvanische isolator onvoldoende

beschermt tegen elektrolyse. Het advies is verder de waterslangen te isoleren. Het jacht gaat vervolgens weer te water.

Koper

Als de eigenaar zijn schip het volgende voorjaar weer op het droge laat zetten, blijkt dat het aantal witte plekken is toegenomen, zowel in aantal als in grootte. Hij roept er het in aluminiumbouw gespecialiseerde KM Yachtbuilders bij. Ook die oordeelt dat de romp is aangetast door elektrolyse. Het bedrijf vermoedt een ondeugdelijk aangelegde elektrische installatie.

Weer een andere expert komt tot een andere conclusie. Hij komt erachter dat de toegepaste antifouling koper bevat, ruwweg 3%. Dat kan het hele probleem met de aangetaste romp verklaren: koper en het onedelere aluminium reageren met elkaar. Door elektrolytische corrosie wordt het aluminium als het ware opgegeten en kunnen in no time gaten in de romp vallen.

Vijf lagen

Naderhand worden de bijsluiters van de antifouling en de primer nog eens bekeken. Op het productblad van de antifouling staat dat de anti-aangroeiervf op aluminium mag worden toegepast. Maar er staat wel bij, dat de romp goed moet zijn voorbehandeld met primer. Wie de gebruiksvorschriften voor de primer erbij pakt leest dat bij aluminium vijf lagen moeten worden aangebracht. Het watersportbedrijf had het bij één laag gelaten. Dat bleek te weinig. Uiteindelijk was de schade aan het schip zo groot dat het als verloren moest worden beschouwd.

Schadevergoeding

De rechtbank acht bewezen dat de verregaande aantasting door elektrolyse het gevolg is van het aanbrengen van de antifouling zonder afdoende voorbehandeling van het schip. Het watersportbedrijf is daarin tekortgeschoten en moet de jachteigenaar een schadevergoeding van bijna 100.000 euro betalen. Het grootste deel daarvan is een vergoeding van 90.000 euro voor het totale verlies van het jacht. Daar komen de kosten van de advocaat van de jachteigenaar bij en de vergoeding voor de expert.

De rechter wijst niet alle eisen toe. De jachteigenaar had ook nog eens 30.000 euro gevorderd als schadevergoeding voor twee verloren vaarseizoenen. Die claim werd afgewezen. De rechter vond dat de zeilschipper zijn eis beter met cijfers had moeten onderbouwen.

Lees ook:

[Zeilyacht wordt gestolen en verdwijnt vervolgens in orkaan](#)

[\[UPDATE\] Dit zijn grootste rampen met containerschepen van de afgelopen 10 jaar](#)

Bron: Schuttevaer

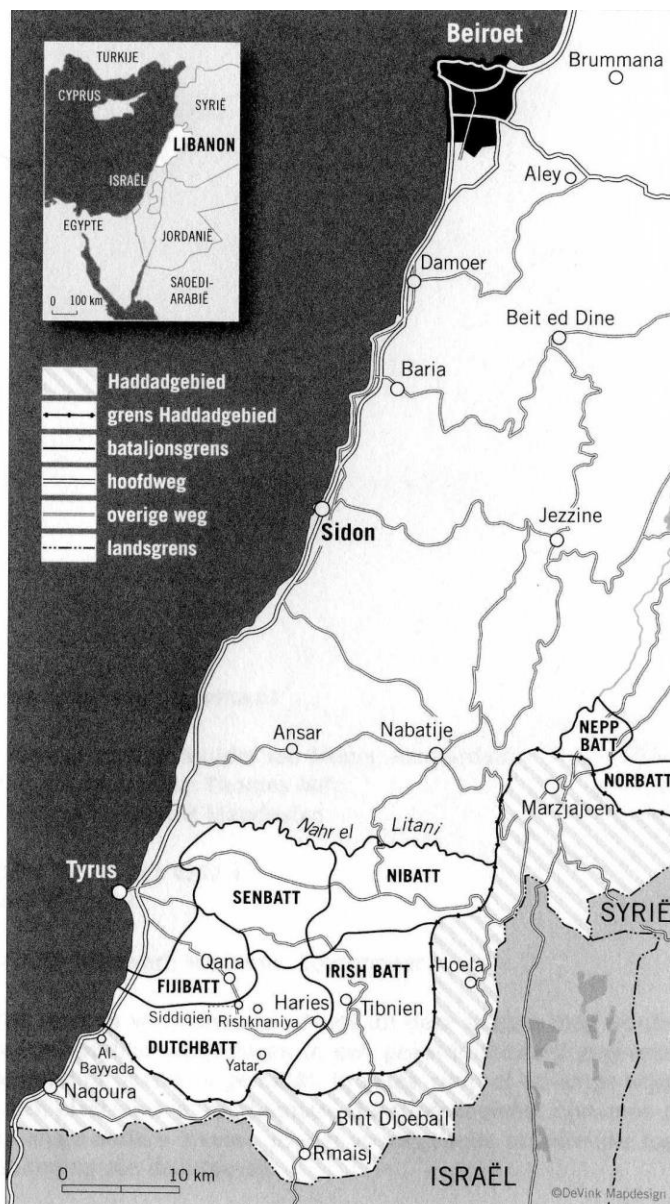
Verslag avontuur Libanon / Radio Dutchbatt 24 t/m 31 aug 1981

Deel 1. naar aanleiding van een verzoek van HACIS (Kol. Paul Arts) om dit eens op papier te zetten.

Door: Henk Vrolijk PA0HPV

Bijlagen waren: foto's, brief aan de Legerraad over het behaalde resultaat en aanbevelingen, een geluidsbandje en een exemplaar van het blad 'De Achterbanier', waar ik uitgebreid in stond.

Achtergronden



Overzichtskaart Libanon

De UNIFIL-troepen vormden van 1980 - 1985 een bufferzone tussen enerzijds Israël plus de pro-Israëlijsche Christelijke militie van Maj. Haddad en anderzijds de PLO in de "Tyus Pocket" rond Tyus en de diverse onderling rivaliserende Moslimgroepen, waaronder de Pro-Syrische groepen in de Bekaa-vallei. Naast o.a. Ierland, de Fiji-eilanden en Zweden nam Nederland (tot 1984) deel met het 44^e PAINFBAT, totaal 880 man. Het zgn. Dutchbatt-gebied liep vrijwel Oost - West, was ca 22 km breed en 4 ... 6 km diep, dor heuvelachtig hoogland met enkele zeer diepe en weelderig begroeide canyon-achtige dalen (wadi's). Dutchbatt had het, vooral 's-nachts in de wadi's, druk met het onderscheppen van Palestijnse infiltranten, wapentransporten en het uit elkaar houden van de rivaliserende groepen. Verder fungeerde Dutchbatt al improviserend ook nog als lokaal medisch centrum en als hersteller van wegen.

De opdracht

Er was bij het 44^e grote behoefte aan een Nederlandstalige muziek-

zender. Personeel van de TD had al enige tijd op eigen houtje een onder de naam 'Radio Dutchbatt' opererende 'FM piraat' draaiende gehouden, die ondanks slechte

technische betrouwbaarheid zeer populair was geworden en waartegen de staf van het 44^e niet wilde optreden. De legerleiding wilde echter z.s.m. naar een meer officiële (beheersbare) vorm toe, die onder beheer van de WZZ¹ en supervisie van de PR-Off zou vallen en die ook interne- en externe voorlichting mogelijk zou maken. Bovendien was een slecht klinkende, instabiele illegale zender, die ook nog harmonischenstoring veroorzaakte in de door de Israeli's druk gebruikte UHF band, geen reclame voor UNIFIL.



Ik was toen werkzaam bij DMKL/MVA2, Sectie Techniek / Bureau Radio, en kreeg de opdracht om snel en naar eigen inzichten in een kleine, maar compleet ingerichte lokale omroepzender te voorzien. Dit alles was voor de KL geheel nieuw. Zelfs de installatie en overdracht zou ik zelf moeten doen, want personeel van 527 ECW opleiden kon zo snel niet. Ik kreeg zo ongeveer een "carte blanche".

Studio en programmamateriaal

De WZZ-leiding vond dat de nadruk zou moeten liggen op het uitzenden van in de Haagse WZZ studio op band samengestelde programma's. Ik zocht contact met Radio Nederland en toen bleek dat via hun transcriptiedienst ook programma's op band waren te verkrijgen, zoals een maandelijks groetenprogramma van de TROS. Men was zelfs bereid om speciaal voor UNIFIL dagelijks een uitzending op Libanon te richten. Er moest dan wel een KG-ontvanger komen t.b.v. relayering (nu zouden we dat liever

¹ WZZ = Welzijnszorg

via satellietontvangst doen). Er moest ook een kleine spreekcel (voor de GEVO en de Cdt) worden ingericht en in een bescheiden 'live DJ'-mogelijkheid worden voorzien.

Keuze FM of middengolf (AM)

Allereerst moest de keuze voor FM of AM (middengolf) worden gemaakt. Hoewel een MG-zender beter in de dalen zou doordringen, zou er veel vermogen, een hoge antennemast en een groot aardnet voor nodig zijn. MG was dus duurder, de frequentiecoördinatie was moeizaam en 's-avonds zou er al gauw interferentie optreden. Ondanks te verwachten afscherming door het terrein en multipath-storing viel de keuze op een (mono) FM zender. Haries lag geheel excentrisch aan de Oostkant van het gebied, dus kon met voordeel een yagi-richtantenne worden gebruikt, waardoor met 100 W kon worden volstaan. Normale FM-omroep was in de regio horizontaal gepolariseerd. De luisteraars hadden meest portable radio's. Door te kiezen voor verticale polarisatie werd de ontvangst op de portables beter en de interferentiezone t.o.v. de gewone omroep kleiner.



Het kiezen van de zendfrequentie

Dit was een probleem: De frequentie-management-organisatie van Libanon functioneerde niet en met Syrië werd geen contact onderhouden. Haries ligt ca 700 m boven zeeniveau, dus zou ons signaal ver kunnen propageren. Er waren op de "TD-heuvel" (nog 50 m hoger) ook van grote afstanden FM-omroepsignalen op te vangen. Via EBU-frequentielijsten (freq. bureau Radio Nederland) en na contacten met de Israëli's werd duidelijk, dat geen bezwaar zou worden gemaakt tegen 104,5 MHz.

Boven 104 MHz zaten toen geen zenders, maar deze frequentie was wel op alle portables te ontvangen. Semiofficiële status dus.

De apparatuur

Voor de keuze van de nieuwe zender had ik advies gevraagd aan de Dienst Kabel- en Radioverbindingen (DKRV) van PTT. De 100 W zender en antenne waren dan ook professioneel (Telefunken resp. Kathrein). Voor een 24 m vakwerkmast zou UNIFIL zorgen. De zender was geschikt voor afstandsbediening en ik hoopte de zender plus antenne op de TD-heuvel te kunnen plaatsen, terwijl de studio bij de WZZ moest worden ondergebracht. Voor de lijnverbinding zou S4-kabel worden gebruikt. Het mengpaneel was een transportabele uitvoering van Lambda Geluidstechniek (Amsterdam) met speciale line drivers voor de S4 kabel en 600 Ohm symmetrische lijningangen voor twee tapedecks. Als KG-ontvanger werd de bekende YAESU FRG-7 gekozen. De WZZ stelde twee professionele tapedecks (Tandberg TD-20 en een Revox) ter beschikking. De WZZ off. in Haris, Kap. Wouter van Laren, zou alvast beginnen met het timmeren van een "studio" en een spreekcel. Alles werd gekocht met 'verkorte procedures' (geen Behoeftestellingsformulier, PCO, Comité Plannen...). Het noemen van het toverwoord 'Libanon' was meestal genoeg om mijn gang te kunnen gaan... was het maar altijd zo.



Voorbereiding dienstreis

Intussen kreeg ik de nodige inentingen en briefings. Hoewel ik zelf enkele malen via de HF (met crypto erop via de Aroflex) rechtstreeks telexcontact met de mensen in Libanon had, bleef het toch moeilijk me een beeld te vormen van wat me te wachten stond, met name de onmogelijkheden van de gedachte antenne-installaties. Alle spullen werden in kratten gepakt en met een F-27 van 334SQ naar Beiroet gebracht. Een dag later typte de telex: "Brug Litani gebombardeerd. Spullen redelijk onbeschadigd aangekomen - verzoeke grote tube Bisonkit mee te brengen". Grapje, dacht ik. Ik besloot om hobbygereedschap en een onderdelen-assortiment van thuis mee te nemen. Helaas vergat ik de Bisonkit.

Maandag 24 aug. '81

Voorzien van een diplomatiek geleidedocument in vijf talen incl. Arabisch en Ivriet zou ik per F-27 achter de spullen aan reizen. Door het bombardement bij de Litani werd dit op het laatste moment gewijzigd in een reis per El-Al via Tel Aviv. In de

convertible Boeing 707 een leuk gesprek gehad met Batia en Lucy, beide op verlof in Amsterdam geweest, verbindingsofficier in het Israëlische leger en verleidelijk... Op Ben Goerion werd ik afgehaald door de WZZ-off. Kap Wouter van Laren. UNIFIL had een contract met het Ramada Hotel vlak aan het strand in Tel Aviv. Ondanks de gedeelde kamer geen slecht onderkomen de eerste nacht.

Dinsdag 25 aug. '81

Wouter stond vroeg op om voor zijn shop ergens 275 handdoeken met UNIFIL-logo af te halen, dus had ik even tijd om te zwemmen. Daarna met nog enkele KL-officieren in een auto op weg naar Haris. Bij de grens ten N. van Nahariya de indrukwekkende aantallen ELINT- en COMINT-antennes van de Israëli's op de berg gezien. De PLO en UNIFIL werden 24 u/dag in de gaten gehouden en de Israëli's verstonden uitstekend Nederlands! Mij werd verteld, dat op een dag een deserterende Fiji-soldaat in een auto via Dutchbatt-gebied richting Israëlische grens reed. Via onze Combat Net Radio was geprobeerd het bericht aan de laatste post voor de grens met de Haddad-zone (7-1A) door te geven om hem aan te houden, maar dat kwam nèt te laat door. De altijd meeluisterende Israëli's pikten hem voor ons op en meldden in ons eigen radionet, in goed Nederlands, dat we hem konden komen halen. Anderzijds namen ze gewoon de vrijheid om onze ZB-298 gevechtveldbewakingsradars te jammen als ze zelf even een klus op Libanees gebied hadden uit te voeren en daarbij geen pottenkijkers duldden.

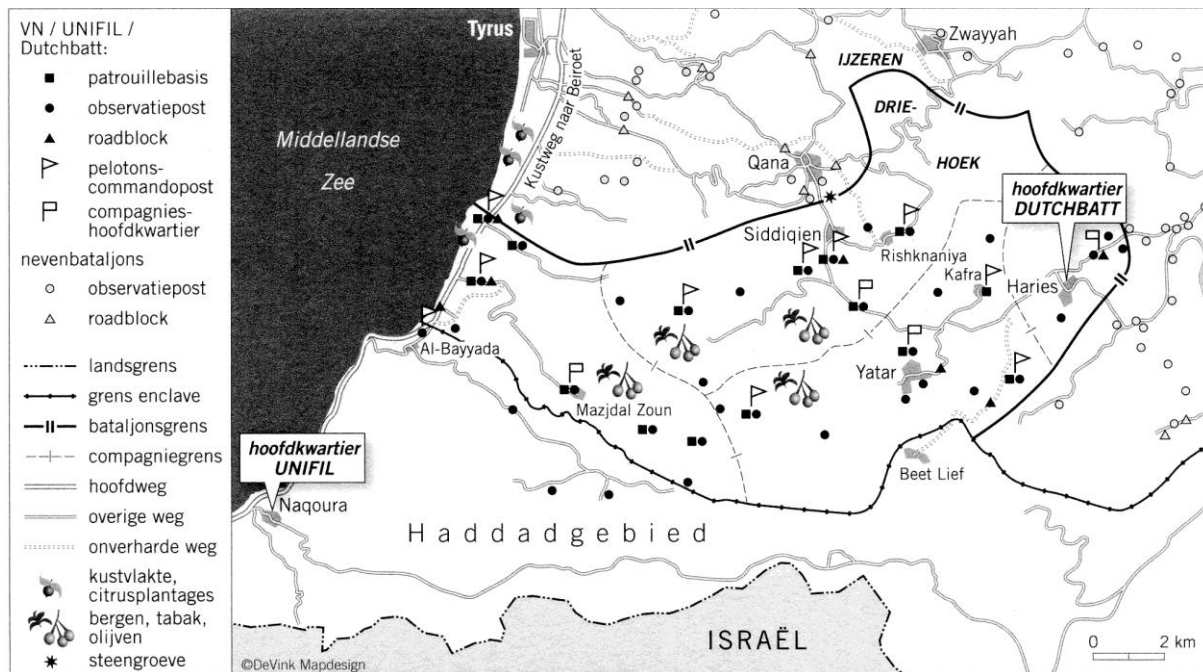
Incident

De weg dwars door het Dutchbatt-gebied naar Haris (de "Road under construction", nog zoals de Fransen hem 25 jaar eerder hadden achtergelaten) was alleen met "tracks" te berijden. Wij waren bij de grens overgestapt op een 3-tonner en kozen de iets betere weg langs de kust. Die route naar Haris leidde via de Tyrus Pocket. Aldaar liepen wij tegen een Palestijns roadblock op. Er werden Kalashnikovs op mij gericht en ik moest als enige niet-militair uitstappen; ze zagen denk ik een kans om UNIFIL terug te pesten en wilden mij vasthouden. Mijn diplomatieke document hielp niets, maar de goed Arabisch sprekende PR-officier (KL) in ons gezelschap kon een vervelende situatie voorkomen.

Het improviseren begint

Na een ruwe rit kwam ik ca 15.30 uur in het HQ aan. Snel wat eten, een slaappleats in de "gasten-prefab" inrichten en door naar de WZZ, andere kant van het dorp. Men had er, tegen mijn idee in, voor gekozen om de zendmast alvast bij het WZZ gebouw te plaatsen, eigenlijk te laag t.o.v. de bergen. Men achtte de kabelroute naar de TD-heuvel niet haalbaar en wilde toch de controle over de zender bij de WZZ houden. Veldsterktemetingen zouden moeten uitmaken, of dit inderdaad goed genoeg zou werken. De bestelling Bisonkit was geen grapje: nodig voor bekleding van de studio. Van de apparatuur bleek e.e.a. beschadigd te zijn; de Revox-recorder was kapot, maar de rest was wel weer op te lappen. Erger was, dat men verkeerde coax-pluggen voor de antennekabel had geleverd. Alternatieven niet verkrijgbaar ter plaatse. Gelukkig waren de pluggen wel van het goede N contact-type, maar bestemd voor RG-213 i.p.v. de geplande (dikkere) RG-218. Het kostte uren extra werk (snijden, vijlen, peuteren,

lijmen) om de dikke kabel geleidelijk en met behoud van de verhouding van uitwendige tot inwendige diameter te laten verlopen naar RG-213 dikte, daarop de connectors te monteren en het geheel waterdicht af te werken. Zonder het meegebrachte hobbyspul was dit alvast niet gelukt.



Detailkaart Zuid-Libanon

Door de moeizame logistiek en de veeleisende omstandigheden was men overal in Dutchbatt wel gewend om te improviseren. Opvallend was, dat daarbij geheel onverwachte talenten werden ontdekt en dat het rangonderscheid bijna geen rol speelde: het ging om wat je voor elkaar en voor Dutchbatt voor nuttigs kon doen, niet om de strepen. Zo had een grootmajoor verdienstelijk muurtjes gemetseld en kreeg ik voor het plaatsen van de zendantenne in de hoge mast hulp van Harald Meijer, Kap van de Sociale Dienst (met een klimhobby). Het is bekend, dat velen na terugkeer grote moeite hadden om na het "Libanon experience" weer aan de strikte

hiërarchie en hokjesgeest op een normale legerplaats te wennen. *Wordt vervolgd*

20 JAAR GELEDEN VERANDERDE DE GULDEN IN EURO



ARRL Announces New World Wide Digital Contest

The [ARRL World Wide Digital Contest](#) will debut at 1800 UTC on June 4, ending at 2359 on June 5, 2022. All non-RTTY modes are permitted. Going forward, RTTY will be the sole mode for the ARRL RTTY Roundup, which will continue to take place in January.

In broad strokes, this will be an HF to 6-meter event, on 160, 80, 40, 20, 15, 10, and 6 meters, with single-operator and multi-single entry categories. These are Single Operator, One Radio (SO1R), Single Operator, Two Radio (SO2R), and Multi-Single (MS). Overlays in the single-operator categories will include "all enclosed antennas" and "maximum of 8 operating hours." Single-operator entries may operate for 24 hours (with off times taken in one or two breaks that are at least 60 minutes long), while MS entries may operate for the full 30 hours.

Operating assistance is permitted for all operating categories. Power categories will be:

QRP (5 W transmitter output or less)

Low Power (maximum 100 W PEP transmitter output)

The exchange for the World Wide Digital Contest will be a station's four-character grid square designation. Stations may work each other once per band, regardless of digital mode. Participants will earn 1 point for each contact, plus 1 point for each 500 kilometres (310 miles) between stations. So, a contact between stations 1,000 kilometres apart would be worth 3 points. The total score is total contact points.

ARRL makes available a grid-centre [distance calculation tool](#). Options include kilometres (always rounded up), distance between pairs, and points.

For instructions on how to [submit logs](#), visit the ARRL Contest page. Logs will be due 7 days after the event has concluded.

In succeeding years, the World Wide Digital Contest will take place on the first full weekend of June.

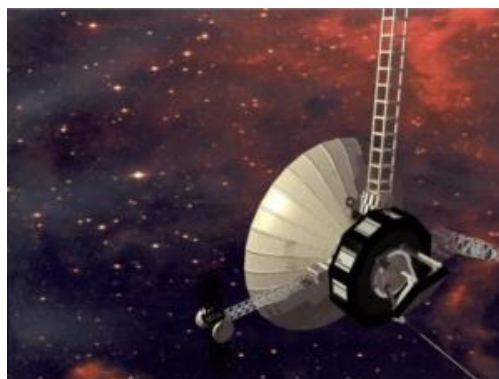
[Full details](#) on the new operating event are on the ARRL website.



Bron: ARRL

Ontvangst van Voyager 1-signalen, van buiten ons zonnestelsel

Tijdens [FOSDEM 2022](#) gaf [Daniel Estevéz](#) (EA4GPZ, M0HXM) een lezing over de Voyager 1, het ruimtevaartuig dat het verst van de aarde verwijderd is en dat als eerste het zonnestelsel heeft verlaten. Zelfs na een vlucht van meer dan 40 jaar stuurt het nog steeds gegevens met behulp van zijn schotelantenne van 3,7 meter en een 8,4GHz-zender. In zijn lezing doet Daniel verslag van twee avonturen met betrekking tot de ontvangst van het Voyager 1-signaal.



Al het gerapporteerde werk is gedaan met [GNU Radio](#), Python en andere opensourcetools. De gegevens en resultaten zijn openbaar.

De lezing is sinds enige tijd voor iedereen online beschikbaar: [Voyager 1 adventures](#).

Bron: Veron

Elf vermisten na brand op Euroferry Olympia bij Corfu

Griekse reddingsdiensten zoeken naar 11 mensen die nog vermist worden na het uitbreken van een grote brand op de Euroferry Olympia van Grimaldi Lines bij het eiland Corfu vrijdagavond. Zo'n driehonderd opvarenden werden 's avonds van het schip gehaald. Tien mensen zijn naar het ziekenhuis gebracht vanwege ademhalingsproblemen en kleine verwondingen. Zondagmorgen werd een opvarende alsnog gevonden.



Passagiers die gered werden van het schip slaken een zucht van opluchting aan de wal. (Foto ANP)

Bron: Schuttevaer

Three SpaceX Crew-4 Crew Members Hold Ham Licenses

Three of the four crew members in the SpaceX Crew-4 launch to the International Space Station (ISS) are amateur radio licensees. They are Robert Hines, KI5RQT; Kjell Lindgren, KO5MOS; and Samantha Cristoforetti, IZ0UDF. Lindgren and Cristoforetti have served previously on the ISS. Crew-4 is set to launch on April 15 for a 6-month stay. Crew-4 will be the fourth crew rotation mission of SpaceX's human space transportation system and its fifth flight with astronauts, including the Demo-2 test flight, to the space station through [NASA's Commercial Crew Program](#). The mission will launch on a SpaceX Crew Dragon spacecraft and Falcon 9 rocket from Launch Complex 39A at NASA's Kennedy Space Center in Florida.



NASA's SpaceX Crew-4 astronauts participate in a training session at SpaceX headquarters in Hawthorne, California. (L - R) Astronaut and SpaceX Crew-4 mission specialist Jessica Watkins; astronaut and SpaceX Crew-4 pilot Robert Hines, KI5RQT; astronaut and SpaceX Crew-4 commander Kjell Lindgren KO5MOS and European Space Agency astronaut and Crew-4 mission specialist Samantha Cristoforetti IZ0UDF.

Last week, NASA and its international partners approved crew members for Axiom Space's first private astronaut mission to the ISS. Called Axiom Mission 1 or Ax-1, the flight is targeted to launch on March 30, from Launch Complex 39A at Kennedy Space Center on a SpaceX Falcon 9 rocket. The Ax-1 crew will fly on Crew Dragon Endeavour to and from the space station. After 10 days in orbit, the Ax-1 crew will splash down off the coast of Florida.

Axiom Space astronauts Michael López-Alegría, Larry Connor, Mark Pathy, and Eytan Stibbe are prime crew members of the Ax-1 mission. The quartet is scheduled to spend 8 days aboard the ISS, conducting science, education, and commercial activities before returning to Earth. "This represents another significant milestone in our efforts to create a low-Earth

orbit economy," said Phil McAlister, director of commercial spaceflight at NASA.

Bron: ARRL



FAV 22 Sound Reading Lessons

F5YG Jean-Pierre GODET (f5yg@ref.org) 6
Grande Rue - 60390 Le Vauroux (alternate:
F6HFI)

Did you know ?

One of the oldest services of the REF: reading lessons to sound on the air (since 1934)... F9TM since 1948.

Origins

Many radio amateurs being former radios of the 8th Engineers (55,000 men in 1918) had maintained excellent relations with their officers, including General Gustave Ferrié (1868 - 1932) who had appreciated their work as a connoisseur ⁽¹⁾ .

⁽¹⁾ Without harming the memory of General Ferrié, it is curious to note the appreciation he formulated with regard to the TSF², this TSF which he studied so much with the passion of a born researcher. It was during a conference which took place on 05/11/1903 at the Ecole Supérieure des PTT that Captain Ferrié put forward “ *The use of the TSF on land is of no interest* ”. In the bulletin of the International Society of Electricians dated December 1903, he wrote “ *There will always be an advantage in placing a wire between 2 points to be telegraphically connected* ”. In 1913, Colonel Ferrié (helped by Captain Brenot) studied and created the radio link between airships and aircraft in flight. An exemplary organizer, he gave France in 1914 a military radio organization of the very first order. General Ferrié was made an honorary member of the REF in April 1927.

The confirmation of the properties of short waves by Léon Deloy (8AB) in November 1923, then the possibilities opened up to transmissions, including the military, made it possible to classify the REF in December 1927 as a Société Agréée Guerre (SAG N° 12 744) because of the permanent training of its members and for these, to be incorporated into the signals of the Army.

Sound-on-the-air reading lessons

In 1935, the journal Radio-REF reported on the organization of these courses, the broadcasts of which were made by FLE (Eiffel Tower) on 4436 kHz before 1939. After this date, the broadcasts were shared between FLE, FYD (Pontoise) and FLJ (Issy les Moulineaux).

In 1939, they were interrupted and resumed in 1947 with an expanded program (Paris 6,380 kHz, Lyon la Doua 6,285 kHz).

The transmissions are then carried out from the transmitter center of Vernon (27) of the 8th Signals Regiment and are controlled from the reception center located at the General Staff of the 8th RT in the fortress of Mont Valérien (92) until on May 1 , 1982. From this date, the control is made from the fort of Bicêtre (94). Since July 2005, control has been carried out from the CNMO TSR/CCF (National Center for the Implementation of Space Telecommunications and Radio/Frequency Control Center)

² TSF = [Transmission sans fil](#) is: draadloos

which depends on the DIRISI of Rennes (Joint Department of Networks and Systems of Information).

In the 1970s, FAV22 broadcasts were Monday through Friday at 9:00 p.m. on 3,881 kHz and on 6,825 kHz at 9:00 a.m. and 10:10 a.m. In 1984, the two frequencies were put into service simultaneously and emissions took place twice a day at 11:00 and 16:45, on Sundays only on 6,825 (simultaneously with unique callsign FAV) at 9:00 and 10:20. In addition, broadcasts more specifically intended for schools took place from Monday to Friday at 8:30 a.m. and 4:00 p.m. for an introduction to typing. The current program is the one published below, it was put into service in 1988 on both frequencies.

F9TM Networks

The regulations for these networks were published in the review Radio-REF of July 1939 (page 420). Before 1948, radio amateurs could contact FLE, FYD, FLJ or FAV after the lessons were broadcast. Shelved following the international situation, they resumed in 1948 (CA of March 5, 1948 where F8KQ is designated for restarting) with the callsign F9TM then on frequencies different from those of FAV. Controlled from Mont Valérien until May 1 · 1982, they were controlled from Fort de Bicêtre (94) until July 2005. Control is currently carried out from the CNMO TSR/CCF

The regulations in force are published in document C2-04. Those responsible were:

1937 - 1957 = F8KQ (until his death) stop from 1939 to 1948,

1957 - 1959 = F8CS,

1960 - 1967 = F8LV,

1968 - 1978 = F8TM,

1978 - 1987 = F6BJP (and F8DZ representing these services on the CA),

1987 - 2017 = F6BSP (until his death on April 5, 2017)

Since 2017 = F5YG

The current participation rate has tripled over the past few years: 30 stations on Thursdays (against less than 10) and 40 on Sundays (against 10/15) which gives nearly 2,000 checks in the year for 10 months of exercise (hence the application of the regulations!).

Calibrated wave emissions at the ends of the amateur radio bands

These broadcasts took place on Sunday mornings between 10 and 11 a.m. on 3,500, 3,800, 7,000, 7,100, 14,000 and 14,350 kHz.

They were intended to help the OM who wanted to calibrate their different devices. Commissioned in 1949, these programs were canceled in 1988.

Emitted from the transmitter center of Vernon (27), they were controlled from Mont Valérien until 1982 then by Fort de Bicêtre.

FAV 22 (sound playback course)

Organization

Implemented by the DIRISI (Joint Department of Infrastructure Networks and Computer Systems), these courses are controlled by the CNMOTSR/CCF (National Center for the Implementation of Space Telecommunications and Radio/Frequency Control Center).

The transmitters are in Vernon (27). Depending on the propagation, 1, 5 or 10 KW are used.

Hours (local times)

Twice a day. Weekdays from 10.30 a.m. to 11 a.m. and from 1.30 p.m. to 2 p.m.

Saturday from 9:00 a.m. to 9:30 a.m. and from 10:20 a.m. to 10:55 a.m.

Sunday from 9:00 a.m. to 9:30 a.m. and from 10:20 a.m. to 10:55 a.m.

Frequencies

3881 and 6825 kHz (simultaneously)

Speeds

Monday 420 groups/h

Tuesday 600 groups/h

Wednesday 720 groups/h

Thursday 840 groups/h

Friday 960 groups/h

Saturday and Sunday 420 groups/h: 9am - 9.30am

Saturday and Sunday 600 groups/h: 10:20 a.m. - 10:40 a.m.

Saturday and Sunday 1,200 groups/h: 10:40 a.m. - 10:55 a.m.

Transmission speeds are slightly higher than advertised.

Recall

- that the FAV 22 transmitters (1, 5 or 10 kW) are located in department 27;
- that the complete course cycle comprises 162 different lessons (120 for the week + 42 for Sundays);
- that the lessons are different every day;
- that the afternoon show is a repeat of the morning show;

- that the broadcasts on Saturday and Sunday mornings are specially intended for radio amateurs and include, in code, the punctuation marks;
- that at the beginning of each lesson, the indication of the speed and the number of the lesson are indicated;
- that broadcasts are normally provided in July and August as well as all public holidays.

Composition of lessons

Monday to Friday inclusive: coded - clear - coded - clear.

Saturday and Sunday: 9 a.m. = coded - clear. coded - clear. coded - clear.

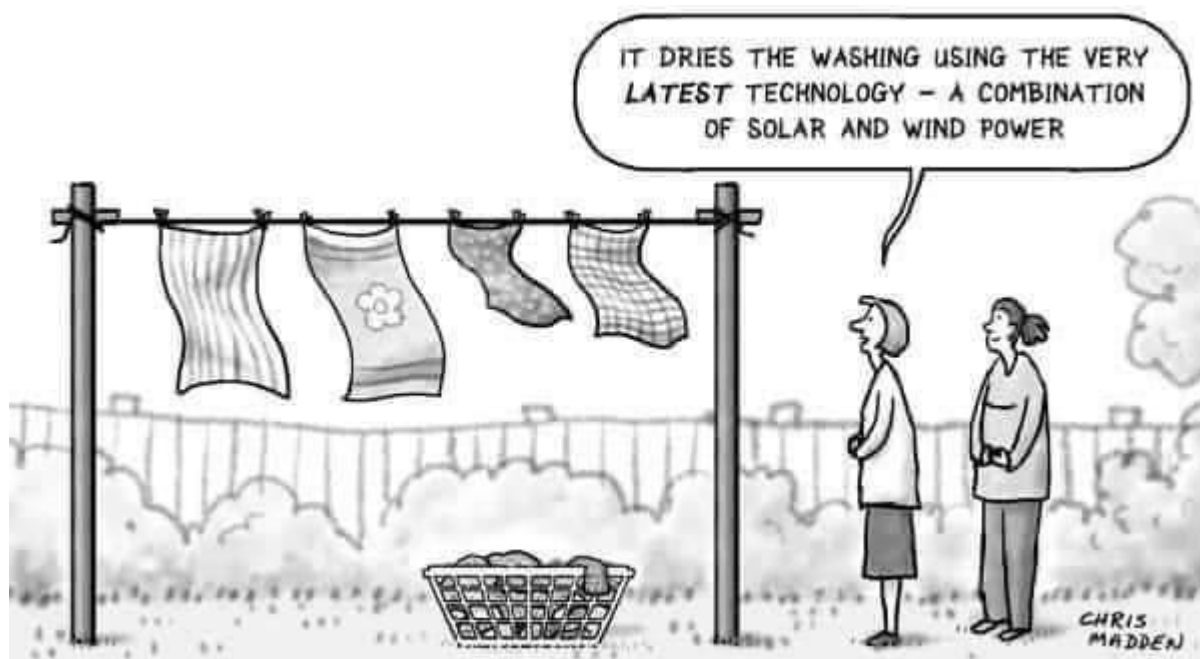
Zie ook [HIER](#)

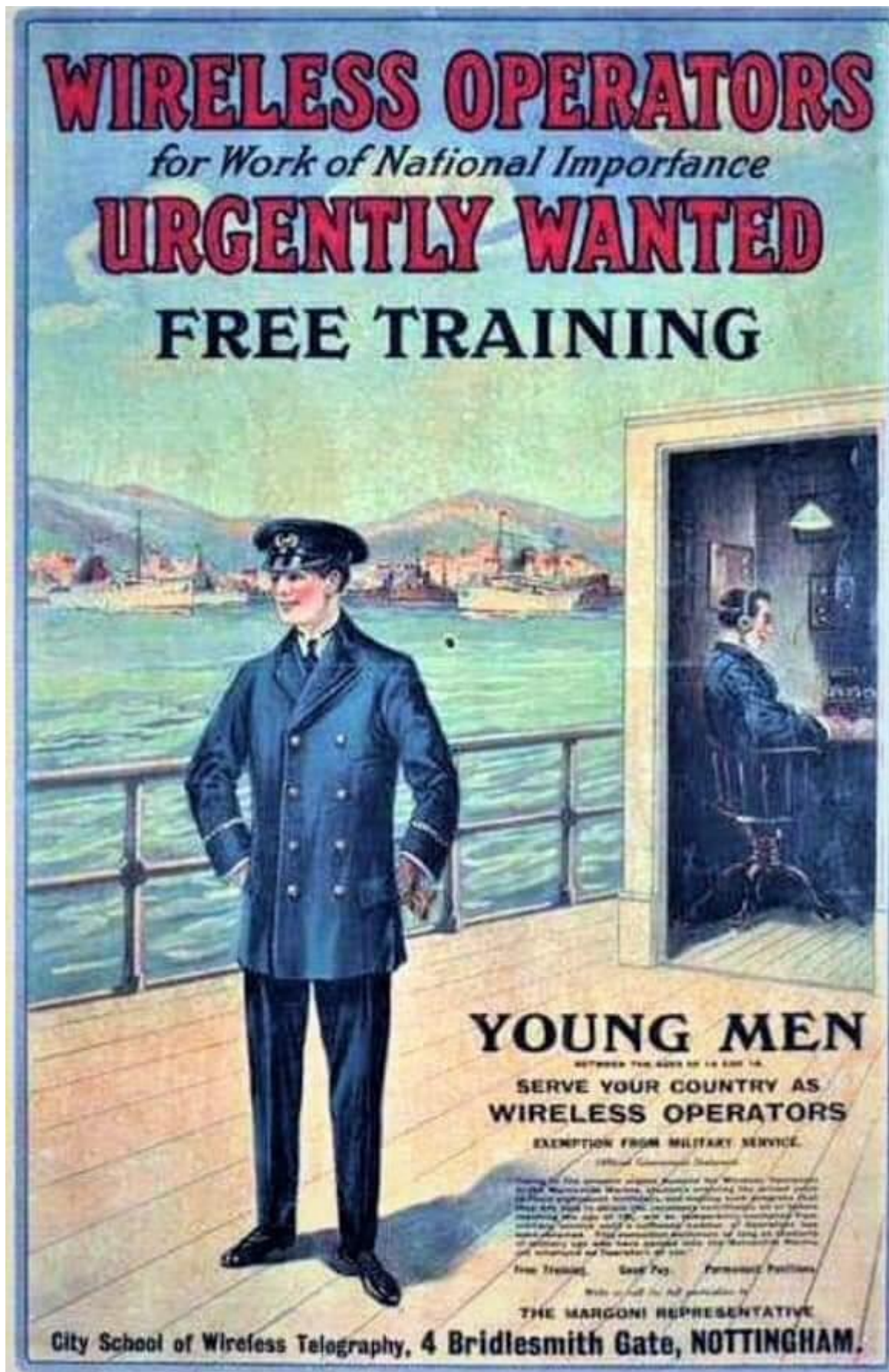
Met dank aan David Ring Jr. / N1EA

Zendamateur betrapt op de middengolfband

Recent is een zendamateur op heterdaad betrapt bij het doen van muziekuitzendingen in de middengolf-omroepband. Daarom is aan deze zendamateur een last onder dwangsom van €2250,- opgelegd. Dat betekent dat hij bij een eventuele volgende geconstateerde overtreding deze boete moet betalen.

Onder andere dit bericht valt te lezen in het [Verslag Storingsmeldingen AO 104](#), zoals besproken tijdens het [104e Amateuerverleg](#) tussen [Agentschap Telecom](#) en de Nederlandse radioamateurverenigingen.





WIRELESS OPERATORS
for Work of National Importance
URGENTLY WANTED
FREE TRAINING

YOUNG MEN
BETWEEN THE AGES OF 16 AND 18
SERVE YOUR COUNTRY AS
WIRELESS OPERATORS
EXEMPTION FROM MILITARY SERVICE.
Official Government Statement

Having in the present crisis found the Wireless Operators to be the most important branch of the Navy, the Admiralty is offering the highest wages and the most attractive conditions of service to young men who are capable of doing the work of wireless operators. This exceptional measure of doing the work of wireless operators who have completed only the necessary training, and who are not yet qualified for the work of wireless operators.

Free Training. Good Pay. Permanent Positions.

Write or call for full particulars to
THE MARGONI REPRESENTATIVE
City School of Wireless Telegraphy, 4 Bridlesmith Gate, NOTTINGHAM.

Vitus Jonassen Bering, ontdekker van Alaska



Deense zeevaarder en [ontdekkingsreiziger](#): Vitus Jonassen Bering. Ontdekte Alaska en de naar hem vernoemde Beringstraat.

Vitus Jonassen Bering werd in augustus 1680 geboren in Horsens, een stad op het Deense schiereiland Jutland. Na enige tijd voor de Nederlandse marine te hebben gewerkt, sloot hij zich in 1703 bij de door Peter I van [Rusland](#) opgerichte marine aan.



De eerste grote expeditie van Vitus Bering vond plaats tussen 1725 en 1730. Doel van deze expeditie was te onderzoeken of Azië al dan niet door een landtong met [Amerika](#) was verbonden. Hoewel het antwoord op deze vraag in 1648 al gevonden was door de kozak Semjon Deznov wisten de Russen dit nog niet.

Bering ontdekte tijdens deze expeditie de naar hem vernoemde Beringstraat. Hoewel hij door deze staat voer zag hij Alaska tijdens deze reis niet. Welde stelde hij vast dat Azië en Amerika niet door land aan elkaar verbonden waren. Maart 1730 keerde hij terug in Sint-Petersburg.

Tweede Kamtsjatka-expeditie

De tweede ontdekkingsreis (Tweede Kamtsjatka-expeditie) van Bering duurde van 1733 tot 1743. De ontdekkingsreiziger kreeg van tsaar [Peter de Grote](#) de opdracht om de oostelijke einden van Siberië te vinden en op kaart vast te leggen en daarna verder te reizen naar de westelijke kusten van Noord-Amerika te exploreren. Ook het vinden van een doorvaart van de Zee van Ochotsk naar de Koerilen en [Japan](#) stond hoog op het 'verlanglijstje'.

Vitus Jonassen Bering (1681-1741) Bering kreeg de leiding over twee schepen: de *Sint-Peter* waarop hijzelf voer en de *Sint-Paulus* waarop het gezag gevoerd werd door Aleksej Tsjirikov. De twee schepen scheidden nadat in Kamtsjatka de ostrog (nederzetting) Petropavlovsk was gesticht. Bering trok vanaf daar noordwaarts tot het

St. Elias-gebergte, een bergketen in het zuidoosten van Alaska, zichtbaar werd. Rond 16 juli 1741 trok hij westwaarts.

Tijdens zijn tocht over de naar hem vernoemde Beringzee leed hij schipbreuk. Dit in de buurt van een van de Commodore-eilanden, tegenwoordig Beringeiland genoemd. Samen met een groot deel van de bemanning vond Vitus Bering hier de dood.



Vitus Jonassen Bering (1681-1741)

Deens jubileum callsign

On Saturday, February 5, as part of the 50th birthday celebration for Denmark's Crown Princess Mary, Denmark's International Amateur Radio Union (IARU) member-society EDR has announced the call signs [OZ50HRH](#) from Denmark, and OX50HRH from Greenland, with various call sign suffix extensions. Operation will be on all bands, CW, SSB, RTTY, and other digital modes. QSL requests go to OZ1ACB or use Club Log OQRS.



Support voor Bouvet Island DXpedition

Norway's [NRRL](#) has announced its supports for the 3Y0J Bouvet Island DXpedition in November 2022. NRRL will allocate NOK 20,000. LA7GIA, LA7THA, and LB1QI are co-leaders of the DXpedition.

3Y0J Bouvet DXpedition Confirms Departure Date

The 3Y0J Bouvet Island DXpedition has confirmed January 6, 2023, as its date of departure on board the vessel *SV Marama*. The DXpedition will make the second-most-wanted DXCC entity available for the first time in several years.

"It is complex to plan the logistics of such a huge project like the 3Y0J Bouvet DXpedition, which involves many parties," the DXpedition announced this week. "The new date is mainly related to the *Marama* vessel logistics, but [also will] enable us to return to Cape Town in late February 2023." The 3Y0J team also confirmed that the DXpedition will run for 44 days overall, with a contingency week for added flexibility.

"We have contracted 22 days at Bouvet Island, and it means we will spend more than 3 weeks at Bouvet," the announcement said. "As we have the flexibility to still decide the port of departure -- Ushuaia, Argentina, or Port Stanley, Falkland Islands -- this will be done at a later stage."



The DXpedition will feature 12 stations, with eight CW or SSB stations and four FT8 stations. Operators aim to log at least 200,000 contacts. "We will be using the Elecraft K3S, a well-proven in the field DXpedition radio as the CW/SSB radio, and SunSDR2 DX as the FT8 radio," the DXpedition said. "We want to emphasize that the FT8 radios will *not* be run in unattended robot mode," the DXpedition said. "Each FT8 QSO will be initiated by a human operator sitting at Cape Fie on Bouvet."

"During peak times, we will run up to 12 radios simultaneously. We plan for minimum downtime on the radios, and to achieve this, we will set up the four FT8 stations to run 24/7, so that these can either be run by one operator separately or



be run by any other operator in a simplified SO2R setup. This will be done so that each operator can log into the FT8 machine from his operator position and run CW/SSB and FT8 simultaneously. Running several radios by a single operator this way has shown to be very efficient." Stations will be equipped with various 1.5 kW amplifiers (2 kW PEP for 160 meters). The receive antenna will be a ground-independent RX loop system developed by LZ1AQ. It will be located some

300 meters from the camp for use on 160 - 30 meters. With the capability to feed up to six receivers. It also permits switching from loop to dipole mode.

Five diesel generators will power 3Y0J, with one spare.

The DXpedition's co-leaders are Kenâ Opskar, LA7GIA; Rune Øye, LA7THA, and Erwannâ Merrien, LB1QI. Keep up with the DXpedition's plans and preparations via the 3Y0J website and the 3Y0J [Facebook page](#). Individuals may [support](#) the DXpedition via the 3Y0J website.

Bron: ARRL

IARU Region 1 Working to Resolve Potential Amateur Interference to Satellite Navigation System

IARU Region 1 (Europe, Africa, the Middle East, and Northern Asia) continues wrangling with the issue of interference potential to GALILEO global navigation satellite system (GNSS) sites in Europe from amateur radio operation in the 1240 - 1300 MHz (23-centimeter) band. Considerable work has gone into documenting an interference case on a single GALILEO channel between a "very local" Italian 23-centimeter repeater and receivers at the nearby European Commission Joint Research Centre in Ispra, where GALILEO applications are developed and tested.

"This one case is often cited as the 'proof' that interference can occur," said Barry Lewis, G4SJH, the chair of IARU Region 1 Spectrum Affairs. As a consequence of this single instance of interference, the IARU has been engaged for several years in defending amateur interests on 23 centimeters. Considerable computer modeling has gone into the effort, in advance of World Radiocommunication Conference 23 (WRC-23).

In 2018, the FCC [granted](#), in part, the European Commission's request for a rules waiver so that non-federal devices in the US may access specific GALILEO signals to augment the US Global Positioning System. The two systems are interoperable and RF compatible. That *Order* permits access to two GALILEO satellite signals -- the E1 signal in the 1559 - 1591 MHz portion of the 1559 - 1610 MHz Radionavigation-Satellite Service (RNSS) band, and the E5 signal in the 1164 - 1219 MHz portion of the 1164 - 1215 MHz and 1215 - 1240 MHz RNSS bands.



The *Order* does not grant access to the Galileo E6 signal on 1278.750 MHz in the 1260 - 1300 MHz band, which is not allocated for such services in the US. Omitting that channel eliminates any need for US radio amateurs to protect GALILEO receivers from interference.

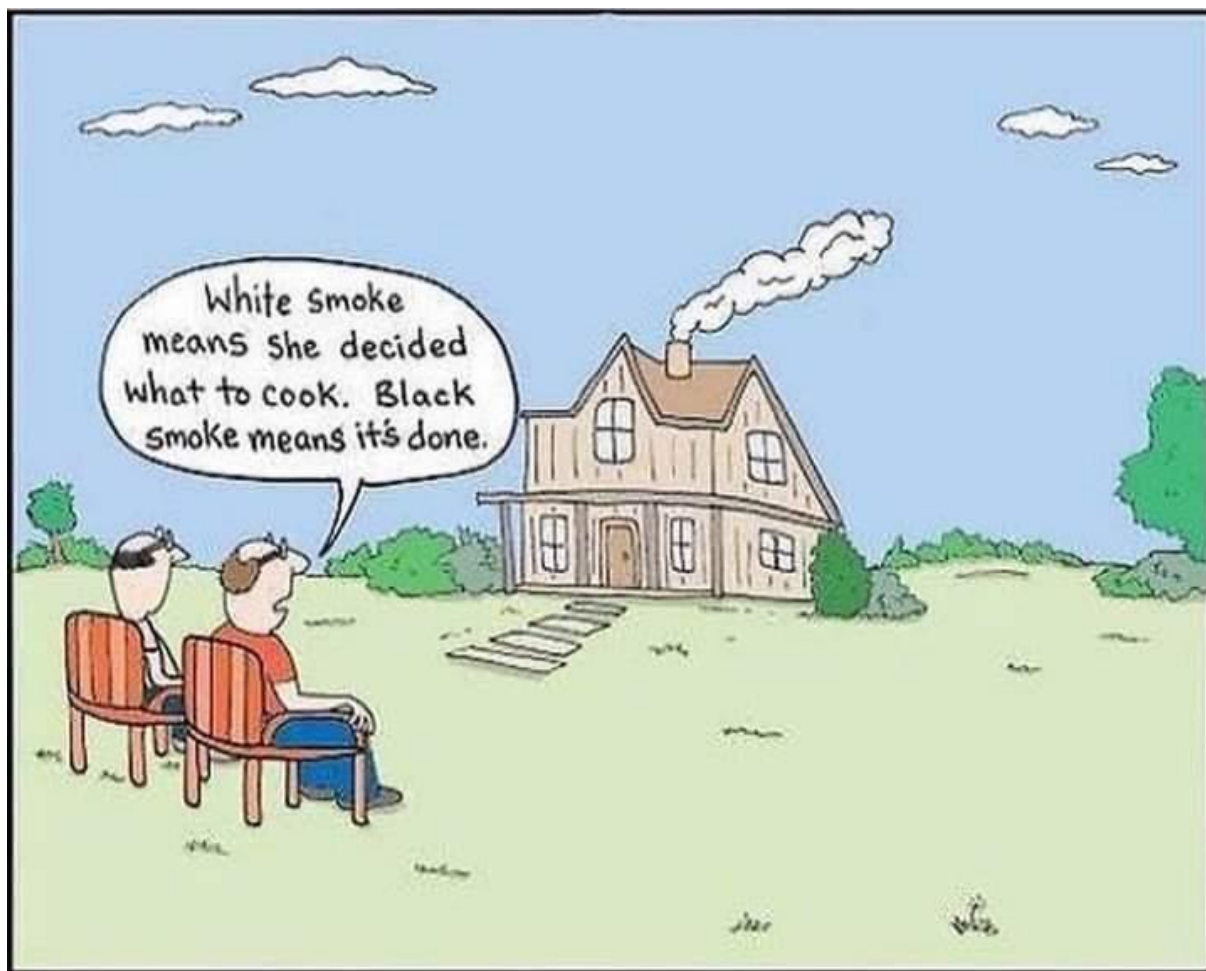
"The impact of traffic through this very local repeater (12.5 kilometers distant) on three different GALILEO receivers has been documented," Lewis said. "This work suggests that while RNSS receiver bandwidth can have a part to play in enabling coexistence, beyond that nothing has been reported that could help develop any coexistence criteria."

IARU Region 1 President Don Beattie, G3BJ, stated last year that IARU does not want the Amateur Service to affect GALILEO system operation in any way.

Lewis said the IARU has provided extensive information regarding amateur applications in the 1240 - 1300 MHz band as well as operational characteristics and data indicating the density of active transmitting stations and the busiest periods when these are most likely to be operational.

"Amateur transmissions virtually anywhere in the band will be co-frequency with the RNSS receivers from one system or another," Lewis said. "It is therefore obvious that any RNSS receiver will be open to any co-frequency amateur transmission, and amateur operators have no way of knowing where or when a RNSS service user is active." Lewis suggests that "some compromises will need be necessary" to develop a co-existence model.

ARRL nieuwsbrief



JOHAN PLM, vonkenboer – uit de oude doos (vervolg)

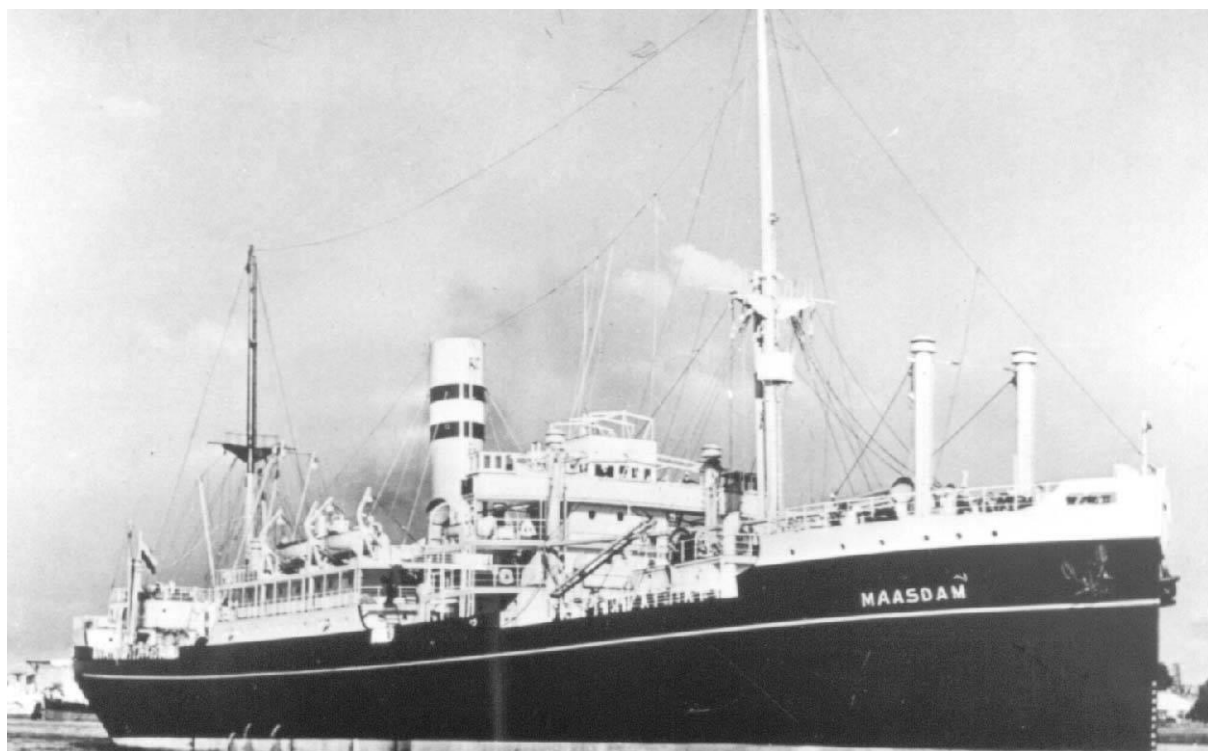
Aflevering twee

Het was zover.....

Nu moest ik als de bliksem naar de kleermaker-op-de-hoek om te zeggen, dat hij kon starten met mijn uniform, wat al een maand geleden op "afroep" was besteld vanwege de pecunia; maar de kleermaker was er op ingesteld.

Het was in de tijd, dat ingenieurs werkten als trambestuurders! 1924. Hals over kop naar Utrecht om een bewijs van Nederlandschap, nieuw ondergoed kopen, nieuwe pet enzovoorts, tot mijn spaarbankboekje leeg was.

Waar de "Maasdam" naar toe ging was onbekend; evenmin wist ik hoe lang de reis ging duren. Snel een briefje achtergelaten op het adres van mijn tegenwoordige eega en daar stond ik dan gereed met een gepakte koffer om aan boord te stappen.



Maar dan wordt er ineens een bericht omgeroepen, dat de 2e marconist verwacht werd bij een dame in de douaneloods, wat nog al verwondering wekte aan boord.

Via de luisterdienst van Radio-Holland had mijn meisje de ligplaats van de "Maasdam" gevonden. Op die 10 minuten ontmoeting hebben we beiden 2 1/2 maand terug kunnen zien, voor ik haar weer ontmoette op 't station in den Dolder.

Als ik later aan boord mijn koffer ging uitpakken, vroeg de eerste marconist:

'Word je niet duizelig in de diepte?' Ik begreep zijn sarcasme pas later, toen ik er achter kwam, dat 24 stuks ondergoed en 12 tropenuniformen wel het minimum was,

waarmee men uit kon varen. Wasserijen aan boord was toen een onbekende luxe. Maar de olieman bleek mijn redding! Voor een fles bier per pak, waste hij mijn witte uniformen. Een olieman, die witte uniformen wast, is een beetje griezelig, maar hij fikste het. Hoe, is me nog een raadsel. Het moest wel stiekem gebeuren, dus zal hij wel water en zeep "georganiseerd" hebben.

Wat verder in de Nieuwe Waterweg moest ik de radiohut in. Ik vroeg aan de "eerste" of ik de lampontvanger mocht vastzetten op de seintafel. "Natuurlijk", zei hij, "je gaat je gang maar!" en hij wisselde een blik met de eerste machinist. Binnen zag ik de schroefgaten van de lampontvanger, maar de ontvanger zelf was nergens te vinden. Denkende, dat men vergeten had de ontvanger aan boord te nemen, rende ik terug om het droeve gemis aan de eerste marconist te melden, maar die vertrok geen spier en zei: "Die ontvanger moet uit jouw koffer komen!"

Hij werd er niet koud of warm van...

Een schip met twee pijpen zonder lampontvanger? Dat wilde er bij mij niet in! Op de seintafel stond alleen de Marconi 31a met twee carborundum kristaldetectors, een antenneverlengspoel en een 2 KW NSF-zender met 'Weense vonkenbrug'. Ik kreeg het idee, dat ze me te pakken wilden nemen en hield verder mijn mond over de lampontvanger, die spoorloos was. Groot was dan ook mijn verbazing, toen ik de "eerste" even later de wacht zag beginnen, onze namen in het logboek noteren en TR geven aan PCH, waarbij hij de 31a ontvanger gebruikte....

Naar Boulogne-sur-Mer! 6 uur op, 6 uur af!

Aan tafel ontmoette ik een leerling-stuurman, die vertelde dat hij al zes jaar in dezelfde rang meeliep en dat ze "mijn poten kapot hadden moeten slaan", voor ik aan boord kwam.

Niks van aantrekken!

Op mijn eerste wacht mocht ik TR geven aan Boulogne-sur-Mer (FFB). Dat ging goed; althans de "eerste" had geen commentaar. En nu verder maar uitluisteren en op klad noteren - alleen nog maar op klad! Zelfs aan het journaal mocht ik niet komen!

De "Maasdam" voer met drie zusterschepen op de Zuid-dienst Spanje - Cuba - Mexico - New Orleans v.v. Er werd veel Spaans gesproken aan boord en aangezien ik in de radiohut een Spaans leerboekje vond, had ik tijdens de lange nachtwachten al een paar woorden opgestoken, voor we in Bilbao aankwamen.

Wanneer het schip in de haven lag moest de 2e marconist dienst aan dek doen, evenals de derde stuurman. Dat kon zijn: wacht aan de gangway, toezicht bij laden en lossen, telefoondienst op het achterschip of de 2e stuurman assisteren bij meren of ontmeren in de havens. Bij het binnenstomen van Bilbao kwam de leerling tegen de "eerste" vertellen: "2e Marconi na eerste ontbijt 4e stuurman aflossen aan de gangway".

2e Marconi' Zo heette je bij de HAL! Bij de Rotterdamse Lloyd was dat Spark; bij de "Nederland" Draad en bij KPM en JCJL Mare!

Tijdens die eerste dienst aan de gangway slaagde ik er zelfs in de plaatselijke agent van de HAL van boord te sturen, omdat ik dacht, dat het een koopman was. Daar is nog druk over gelachen! Maar in Bilbao zou ik voor de tweede maal buiten mijn boekje gaan. Zeer ongewoon bleef het schip die nacht bij Bilbao liggen, hetgeen ons een "boerennacht" zou bezorgen. Een boerennacht is een zeemansuitdrukking voor op normale tijd naar bed gaan, zonder nachtwacht. Het was heerlijk weer; de zon was niet overdadig warm op de rede en na tafel genoten wij van het mooie uitzicht op de bergen, de zonsondergang en de rust aan dek, die na het vertrek van de bootwerkers wederkeerde, nadat de gehele middag ratelende winches en geroep en geschreeuw ons in de oren had geklonken. Die rust en die zonsondergang veroorzaakte een gemoedsstemming, die een van de Duitse passagiers het zingen van de Loreleiballade ontlokte. De eerste marconi pakte mijn mandoline en begon de begeleiding. Het eerste couplet werd vlot meegezongen door alle aanwezigen; het tweede ging met enkele hiaten; het derde ging alleen door een overgebleven duet, te weten, de Duitser, die 't zingen begonnen was en de 2e marconi, die de Lorelei had moeten leren voor de "Mof", zijn vroegere leraar Duits, die hij geen antwoord had kunnen geven op zijn stereotype vraag na een uitleg:

"Nah, und was haben wir gut verstanden?"

Wist je het antwoord niet, dan stond je er op voor een "slanke Eins" und folgendes Mahl ein Gedicht!

Het gezang was bijna ten einde, toen de gezagvoerder uit de dienstgang stapte en ons ontstemd aankeek. Via een trap omlaag verdween hij uit ons gezicht en ging door Comedor Segunda terug naar het voorschip. Even later kwam de kapiteins-steward met de boodschap:

"1 ste Marconi bij de kapitein komen! "

1 ste Marconi af en na enige tijd terug in het gezelschap. De verstoorde gezagvoerder had hem te verstaan gegeven, dat wij officieren waren en geen muzikanten. Het kwam niet te pas op de railing zittend muziek te maken en te zingen tussen de passagiers. Ook zijn assistent moest hij hierover ernstig onderhouden! Hij kreeg geen kans daarover te beginnen, want dezelfde steward kwam weer met een bevel van de "ouwe".

"2e Marconi op het matje komen!"

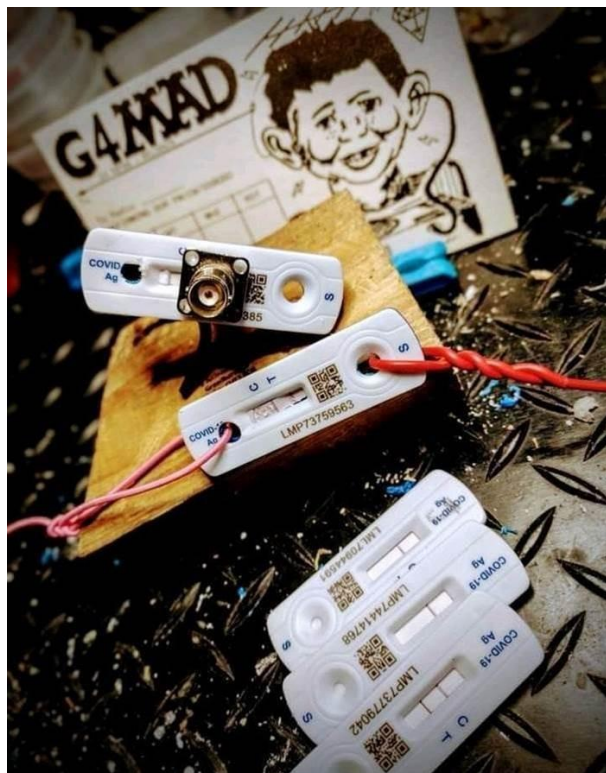
De hoogste autoriteit stond heftig een Cocktail-shaker te schudden, toen ik mij onderdanig kwam melden. Ik onderging de preek in dezelfde bewoordingen, die ik al in het kort van mijn chef had vernomen. De passagiers snapten er niets van; vonden het iets aparts dat een niet-Duitser drie coupletten van de Lorelei kende en dat dit niet in de smaak was gevallen bij het gezag. Beduusd ondergingen we verder de zonsondergang en genoten daarna de "Boerennacht". (wordt vervolgd).

Uit: Vonkenboer van Hellemons

Nieuwe examenvraag voor N registratie.

Een radiozendamateur met een N-registratie mag voor het zelf maken van een draadantenne gebruik maken van een zelftest:

- a. Alleen als de zelftest negatief is
- b. Alleen als de zelftest positief is
- c. Altijd, ongeacht de uitslag



[Henk Vrolijk](#), betrokken bij de Stichting Radio Examens (SRE), beoordeelt graag jullie antwoorden. Een fout antwoord resulteert in een onherroepelijke intrekking van je registratie. 😊

Met dank aan: [Gert van Loo](#) PA2LO

DAG VAN DE DATA-PRIVACY





‘De Olijke Rotterdammer’

Rotterdamse Bijnamen

Met de juiste mix van nuchterheid en humor geeft de Rotterdammer graag bijnamen aan gebouwen, kunstwerken, straten of beroemde Rotterdammers. Naast de klassiekers – De Koopgoot en De Kuip – zullen wij in de komende bulletins ook vele insiders, vergeten, verdwenen of minder populaire bijnamen vermelden.

Woningen Centrum

‘Het Blaakse Bos’

Het complex met de bekende kubuswoningen van architect Piet Blom loopt over de Blaak.

‘Het Potlood’/ ‘Kabouter Puntmuts’

De Blaaktoren naast de kubuswoningen hoort bij dit hele wooncomplex.

‘Klein - Torremolinos’

De bebouwing aan de Spaansekade, van ook weer Piet Blom, met de vele terrassen.

‘De Arcaden’

Boogjeshuizen aan de Delftsevaart.

‘De Apenrots’

Op de hoek Westblaak/Schiedamsdijk.

‘De Hak van Weeber’ / ‘Het Hoefijzer’

Gebouw van architect Carel Weeber op de hoek Vasteland en Schiedamsdijk.

‘De Maaskantflats’

De Lijnbaanflats van architect Huig Maaskant.

‘De Grafzerken’ / ‘De Doodskisten’ / ‘De Hoge Hoeren’

In de zwarte torens De Hoge Heren schijnen nogal wat maîtresses te wonen.

‘De Peperbus’ / ‘De Zippo’ / ‘De Ponskaart’

Bijnaam voor de Weenatoren vanwege de cilindrische vorm en omdat burgemeester Peper er woonde. De laatste bijnaam was voor een eerder ontwerp met verspringende ramen, maar deze heeft dus alleen op papier bestaan.

‘De Sambaltoren’ / ‘The Red Pepper’

Bijnamen voor The Red Apple omdat er veel Chinezen wonen en rood is hun gelukskleur.

‘De Bruine Regenjas’

Woontoren Noordmolenwerf kreeg in 2006 een facelift met een nieuwe bruin/gouden gevel.

‘De Harmonia’ / ‘De Deuk’ / ‘De Kreukel’

Weinig gehoorde bijnamen voor de Calypso.

N.B.:

In de volgende episode volgen de woningen op Zuid, West, Oost en Overig

Het Rotterdams ABC

Het Rotterdams taaltje is een prachtig stadsdialect (doorspekt met straat- en haventaal) met als meest kenmerkende eigenschap de wat zangerige uitspraak. Een selectie van door Rotterdammers veel gebruikte woorden die het taaltje kenmerken zijn door Herco Kruik bij elkaar verzameld en in boekvorm uitgebracht, waaruit wij enkele uitdrukkingen in alfabetische volgorde per nieuwsbrief zullen citeren.

*In deze editie is de letter **S** voor.....*

Saffie – Shaggie, sigaret

‘Effe een saffie pielen’ (een shaggie draaien).

Schapepootje – Snottebel

Scharlookeren / Scherlokeren / Schielokeren

Spijbelen. Afkomstig van de uitdrukking ‘naar Schoonderloo gaan’. Schoonderloo was vroeger een zelfstandig dorp aan de Maas tussen Rotterdam en Delfshaven waar men heenging om zich te ontspannen en te vermaken.

Scheurijzer – Brommer

Schijtvellen – Toiletpapier.

Schoenendoos – Twee kaarten van alle kleuren bij het klaverjassen.

Schompus – veel, erg.

Te pas en te onpas gebruikt, zowel in negatieve als positieve zin.

‘Ik verveel me ’t schompus’ (Ik verveel me rot).

‘Ik vreet me’t schompus’ (ik eet me helemaal vol).

Schorem – Tuig

Ook een populaire barbier op de Nieuwe Binnenweg.

Segâretje – Sigaar

Simsamsodamineraalwaterstralende godfriedvanbouillonblokkies! – Nette vloek.

Sint-Salarius – Eind van de maand.

Sjaarloos – Charlois.

Sjarlwâh is geen Rotterdams.

Sjamin – Jamin

Rotterdammers plakken er nog altijd een –s voor in de uitspraak. Dat komt mede, omdat op de winketalages C. Jamon stond.

‘De snoepies van Sjamin, die gaan dur altijd in.’

Sjiek-de-friemel - Net aangekleed zijn.

Sjoegel - Reactie, verstand.

‘Hij geeft geen sjoegel’ (geen reactie geven).

‘Ik hep d’r geen sjoegel van’ (er geen verstand van hebben).

Sjouwen – Doen, tillen.

‘Wat loopie te sjouwen?’

Snaaien – Stelen/eten.

Sóóóóó – Zo, als uitroep van verbazing.

Soppen – Bij het klaverjassen niet spelen terwijl je wel goede kaarten hebt. En denk eraan, altijd introeven! Niet die laffe Amsterdamse variant spelen.

Sparta – Schop Poten Armen Ribben Tot Appelmoes. Oudste betaald voetbalclub van Nederland.

*Al staat ons huisraad in de lommerk,
Al zien we van misère blauw,
Al lijden we aan jicht of mazelen,
We blijven Sparta altijd trouw.*

Spatbordenfonds – Sportfondsenbad.

Spatsies – Kapsones.

Spekbuurt – Arbeidersbuurt.

Spekkie – Spek

'Dattis spekkie naar m'n bekkie' (dat is me op het lijf geschreven).

Spinazie-academie - Vroegere huishoudschool.

Spuut elf – Laatkomer.

'Spuut elluf geef ook moddur' (over iemand die pas laat van zich laat horen en niet meer serieus wordt genomen).

Stappers – Schoenen.

Statten – Naar de stad gaan.

Vooraf gebruikt op Zuid om aan te geven dat men naar de binnenstad gaat.

Sterven-op-straat-worst - Cervelaatworst

Ook wel de spikkeltjesworst.

Stiefelen / Stekkeren - (Hard)lopen.

Stookolie - Jus

Stoot - Mooie vrouw.

Stuffie - Gum



"It doesn't mean a thing, but boy, will it drive them crazy a thousand years from now!"



Colofon:

De nieuwsbrief is bedoeld voor leden van de Vereniging radiozendamateurs stoomschip Rotterdam en andere geïnteresseerden. De nieuwsbrieven zijn terug te vinden op www.pi4hal.nl onder de rubriek Nieuws. De PI4HAL nieuwsbrief verschijnt eenmaal per maand.

Deadline voor het inleveren van artikelen of anekdotes: de 25^{ste} van elke maand.

De nieuwsbrieven mogen naar eigen inzicht worden verspreid.

Deze nieuwsbrief kwam tot stand met medewerking van en/of artikelen uit:

- Edward Neef PE1EEF
- Wikipedia, Facebook
- Harm de Haan PG2GF
- Henk Vrolijk PA0HPV
- ARRL
- Veron
- YouTube
- clippingnews@maasmondmaritime.com
- Schuttevaer
- Havennieuws
- Towingline.com
- Mark Retera Comic House
- Henk Boomstra, cartoons
- Marineschepen.nl
- www.lokocartoons.nl
- 100 Maritieme uitvindingen

corrector: Ger Rossel PC3GER

(eind)redactie: [Bert Trumpie PC4Y](#)