



Het mei nummer van het PI4HAL Bulletin ligt weer voor jullie. In deze spannende tijden gaan mijn gedachten vooral uit naar hen die direct te lijden hebben van de oorlog in Oekraïne. Om huis en haard en ook familie te moeten verlaten en wellicht ook nooit meer terug te zien, is afschuwelijk. Hoe het **MEER AANMELDINGEN VOOR DEFENSIE**



straks verder moet als (of wanneer) er weer vrede is, laat zich moeilijk raden. De oorlog gaat ook aan onze hobby niet voorbij. Enkele onderwerpen in dit bulletin gaan daar verder op in. In indirecte zin worden we er allemaal door geraakt: inflatie, tekorten in de schappen van de supermarkten, hoge energie- en brandstofprijzen, maar ook onze hoop op een mooiere toekomst voor volgende generaties heeft een knauw gekregen. Wellicht zijn er ook lezers die Oekraïners in huis hebben genomen. Ik ben benieuwd naar hun ervaringen.

Ik hoop dat dit bulletin ook voor wat afleiding zorgt en wens jullie veel leesplezier.

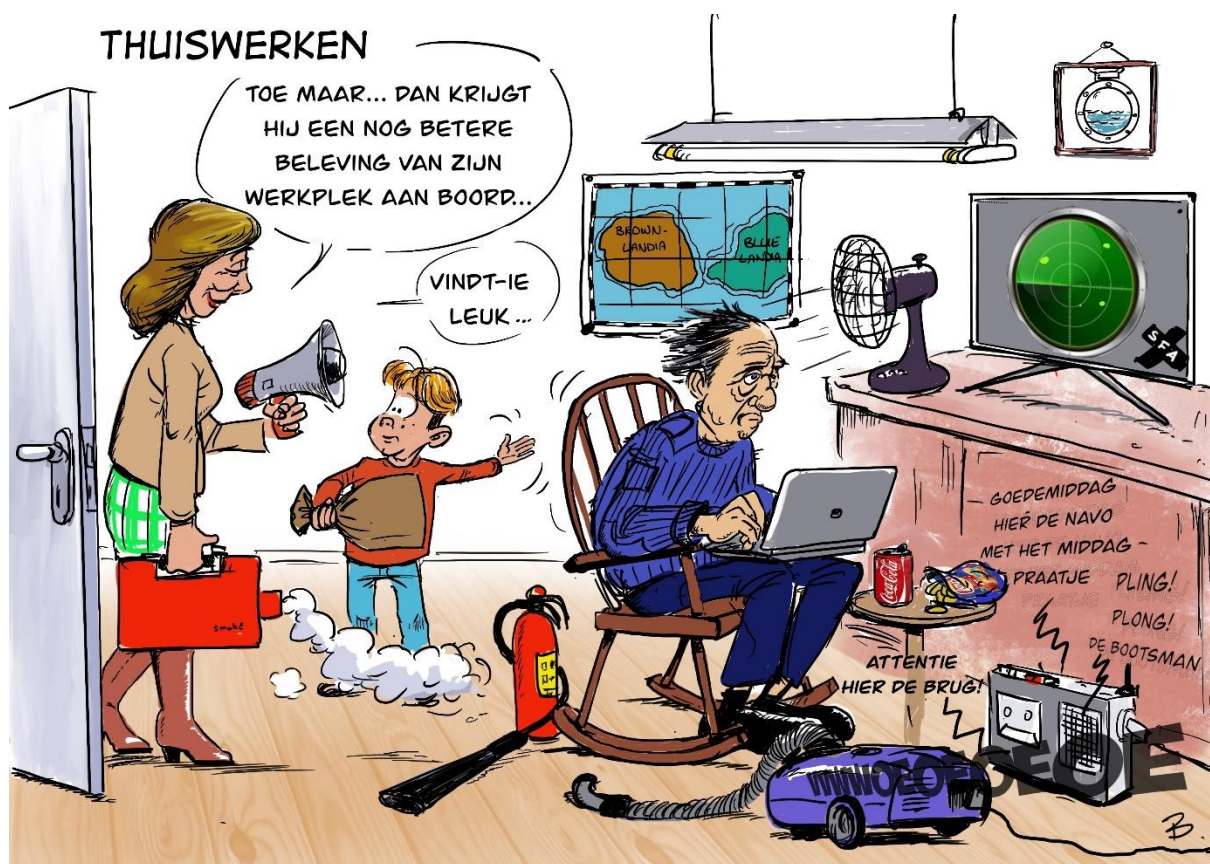
Vriendelijke groet, Bert Trumpie PC4Y

Inhoudsopgave

Van de Voorzitter	4
Arthur Edwin Kennelly.....	5
A New World Distance Record at 134 GHz.....	7
Er verandert nog wel eens wat bij PI4HAL.	8
Morse examen in Diest.....	14
Morse examen (CW Included) 18 April 2022 te Diest	16
ITU Celebrates 2022 World Amateur Radio Day	19
QSO's met Russische en Wit-Russische amateurs toegestaan?	20

Russische en Wit-Russische amateurs uitgesloten van EDR-activiteiten	20
Reactie Verslag avontuur Libanon/Radio Dutchbatt 24 t/m 31 augustus 1981 van Henk PA0HPV	21
Averij grosse uitgeroepen voor Ever Forward	25
Eerste van 500 containers van boord Ever Forward	26
Boskalis en Donjon trekken Ever Forward eindelijk los	27
Afdeling Nieuwe Waterweg viert 40-jarig bestaan met speciale call PI40VNW	28
MST Contest: Start date May 2, 2022.....	30
Ocean cleanup	31
Nieuwsbrief IARU Monitoring System Regio 1.....	31
IARU coördineert twee radioamateursatellieten	33
FM-QSO over meer dan 3000 km op 10 meter	35
Video: tutorial SDR-ontvanger met Raspberry Pi 4, SDRplay, SDR++ en SDRangel35	
Video: tweede versie dualfeed-antenne voor QO-100	35
Friese Radiomarkt Beetsterzwaag 28 mei 2022	36
Waternverplaatsing	37
Ham Payload Going to the Chinese Space Station	38
Radio historie.....	39
Amateur Radio Helps Rescue Injured California Outdoorsman.....	40
Giovanni da Verrazzano, ontdekkingsreiziger	41
Zonder innovatie staat de scheepvaart stil	42
Holland America cruise line returned to Canada	45
WSPR Beacon on the Air from Antarctica	47
UK Amateurs Exploring 40 MHz.....	47
LSTID's and the effects on radio communications	48
Radiomarkt Bladel KARmarkt 3 juli 2022	48
Canada Uses Special Call Signs in Honour of Queen Elizabeth II's Platinum Jubilee	49
China became world's largest LNG importer in 2021	50
Trinity Spirit Ship Blast Followed \$200 Million Trail Of Debt Defaults	51
Philippines' Duterte, China's Xi call for restraint in South China Sea.....	53
Het verhaal van de Elbe in het kort	53
RF-webinar over radiostoring door zonnepaneel-installaties.....	55
Britten nemen schip P&O Ferries in beslag na massaontslag.....	55
Mannen met een hobby: radiozendamateur.....	56

IARU-R1 reageert op zonne-energiestrategie EC	56
JOHAN PLM, vonkenboer – uit de oude doos (vervolg)	57
‘De Olijke Rotterdammer’	75
Het Rotterdams ABC	76
Rubriek De Rotterdamse Taal.....	77



Van de Voorzitter

Beste Leden,



Ondanks dat we een fijn voorjaar in zijn gegaan en COVID redelijk onder controle lijkt te zijn, staat de wereld toch in brand met de oorlog in Oekraïne aan kop. Menselijk leed in optima forma. En als je tot de generatie behoort die hier de Tweede Wereld Oorlog niet heeft meegemaakt, dan krijg je door de beelden die tot je komen toch een indruk hoe vreselijk verwoestend dit is. Mensen van huis en haard vervreemd en op de vlucht. Aan het thuisfront oplopende inflatie met oplopende energiekosten en kosten levensonderhoud. Ik

word er niet vrolijk van.

In onze eigen gelederen is er ook een moment om bij stil te staan. Ons is ontvallen ons lid Peter van Nobelen / PD1AOY en namens het bestuur en natuurlijk namens ons allemaal gaat onze deelneming uit naar familie en vrienden, die wij sterkte toewensen bij het verlies.

Nog meer berichten die mij niet vrolijk maken is de ontwikkeling rond de Morse Academy. Het lukt ons tot op vandaag nog niet om met WestCord een datum te prikken voor onze openingsdag en zoals het er nu naar uit ziet gaat dit toch na de zomer worden met aansluitend de start van de cursus zelf.

En hoe is het met jullie allemaal? Hopelijk gezond en toch nog vol ijver en motivatie om het radiowerk te doen? Iedere keer weer als ik het prachtige schip zie, dan realiseer ik me weer wat wij toch een prachtig iets in handen hebben om gezamenlijk onze energie in te steken. Dit zijn de positieve dingen des levens. En ja, ook de vereniging moet weer aandacht krijgen met een bijeenkomst en een jaarvergadering. Het bestuur hoopt daar binnenkort met data te komen om dit te organiseren.

De nieuwsbrief die nu voorligt is met veel merkbare inzet wederom vorm gegeven door OM Bert PC4Y die inmiddels herstellende is van een operatie en wij wensen hem natuurlijk beterschap.

Zo is dit voorwoord ook een moment van realiteitszin. Oorlog en vrede, ziekte en gezondheid, het zijn toch de zaken waar het om draait in het leven terwijl de tijd alsmaar doordraait. Ik duik in onze mooie nieuwsbrief om mijzelf even onder te dompelen in leuke dingen en ik hoop dat jullie net als ik er wederom veel leesplezier aan zullen beleven!

73 Edward / PE1EEF

Arthur Edwin Kennelly

Arthur Edwin Kennelly ([Colaba](#), [17 december 1861](#) – [Boston](#), [18 juni 1939](#)) was een Amerikaanse [elektrotechnicus](#) die baanbrekend werk heeft gedaan in de ontwikkeling van analytische methodes, en dan speciaal het gebruik van [complexe getallen](#) in de [wisselstroomtechniek](#).



Arthur Edwin Kennelly werd geboren in het Indiase [Colaba](#), vlak bij [Bombay](#), als zoon van de Ierse [marineofficier](#) David Josepy Kennelly (1831-1907) en Catherine Gibson Heycock (1839-1863). Na het overlijden van zijn moeder toen hij pas 3-jaar oud was, verhuisde hij naar [Engeland](#) waar hij, na een aantal basisscholen bezocht te hebben, werd opgeleid aan de *University College School* in [Londen](#). In 1876 kwam hij bij de *Eastern Telegraph Company* terecht waar hij werk kreeg als telegraafbediende. Vervolgens verliet hij Engeland om praktische veldervaring op te doen in verschillende functies; zo was hij assistent-elektricien in Malta (1878), hoofd elektrotechniek aan boord van een kabellegschip (1881) en senior scheepselektricien bij de *Eastern Telegraph Co.* (1886).

Op 26-jarige leeftijd vertrok Kennelly naar Amerika. Toen [Thomas Edison](#) begin december 1887 zijn nieuwe laboratorium in [West Orange](#) opende, trad Kennelly nog dezelfde maand toe tot diens laboratoriumstaf en werd Edisons belangrijkste assistent. Van Edison kreeg hij de opdracht om aan te tonen dat de wisselstroom van [George Westinghouse](#) gevaarlijker is dan zijn gelijkstroom, om zo de groeiende elektriciteitsmarkt te blijven beheersen. Dit onderzoek zou uiteindelijk leiden tot de uitvinding van de elektrische stoel.

Tot maart [1894](#) bleef hij verbonden aan Edisons laboratorium, waarna hij ontslag nam en samen met [Edwin Houston](#) een adviesbureau begon in [Philadelphia](#) waar ze diverse elektrotechnische boeken en artikelen schreven. Later werkte hij tot 1901 als adviseur bij de *Edison General Electric Company* en de *General Electric Company* in New York City. In 1902 werd door de Mexicaans regering zijn hulp ingeroepen bij de aanleg van de kabelverbinding van [Veracruz](#) naar [Frontera](#) en [Campeche](#).

Datzelfde jaar echter trok Kennelly zich terug uit de zakenwereld, om zich volledig te richten op die van de academische wereld, en werd hij hoogleraar aan de [Harvard Universiteit](#) (1902-30) en tevens aan de [Massachusetts Institute of Technology](#) (1913-24). Daarnaast ging hij als hoogleraar naar [Frankrijk](#) (1921-22), deed onderzoek aan het [Carnegie Institution](#) (1924-30) en was de eerste uitwisselingsdocent elektrotechniek aan de [Iwadare Foundation](#) in [Japan](#) (1931).

Arthur Kennelly was zelf auteur van 10 boeken en coauteur van nog eens 18 boeken. Daarnaast schreef hij meer dan 350 technische artikelen. Hoewel zijn [gezichtsvermogen](#) steeds slechter werd gedurende zijn laatste jaren, bleef hij met de

hulp van een secretaresse doorwerken. Kennelly overleed op 77-jarige leeftijd in [Boston](#).

Net als [Oliver Heaviside](#) en [Charles Proteus Steinmetz](#) lag zijn werkgebied niet zozeer in het bouwen van nieuwe apparaten, maar meer in het begrijpbaar maken van de werking ervan, onder andere door het toepassen van nieuwe wiskunde methodes. In 1893 presenteerde hij een artikel over "Impedance" aan de AIEE, waarin hij voor het eerst het gebruik voorstelde van complexe getallen in de [wet van Ohm](#) bij de theorie van wisselstroomschakelingen. Later voegde hij hieraan toe het toepassen van complexe hyperboolfuncties bij het oplossen van lijnproblemen.

Elektrische stoel

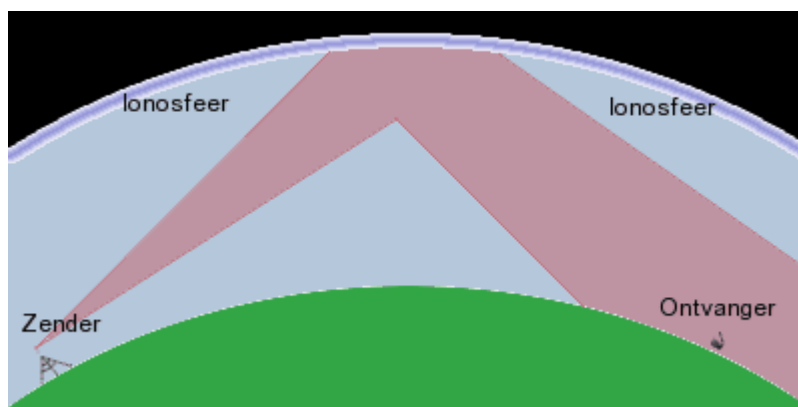
Toen de wetgevende macht van de staat [New York](#) op zoek was naar een meer menselijke methode om criminelen te executeren vroegen ze Edisons mening over het gebruik van elektriciteit. Deze antwoordde dat elektriciteit de klus kon klaren in de *kortst mogelijke tijd en met de minste leed voor het slachtoffer*. Maar alleen als ze wisselstroom gingen gebruiken, omdat de geringste aanraking ermee al de directe dood tot gevolg had.

Voor verder onderzoek na de mogelijkheden werd Kennelly door Edison gevraagd om [Harold P. Brown](#) hiermee te ondersteunen. Brown was speciaal door Edison aangenomen voor de wetenschappelijke experimenten van [elektrocucie](#) met wisselstroom op honden en andere dieren. Diverse elektrocutie-apparaten werden getest op huisdieren die door buurtjongens werden gebracht voor een [kwartje](#) per stuk. Deze experimenten werden voornamelijk 's nachts uitgevoerd om ongewenste aandacht van de [SPCA](#) (*Society for the Prevention of Cruelty to Animals*) te vermijden.

Ionosfeer

In 1901 zond [Guglielmo Marconi](#) radiosignalen van [Engeland](#) over de [Atlantische Oceaan](#) naar [Newfoundland](#). Kennelly zag dat Marconi's ontvangst veel beter was dan was voorspeld op basis van de toen bekende [radiogolf](#) theorieën. Men wist reeds dat radiogolven zich altijd in een rechte lijn voortplanten en door de kromming van de aarde dus eigenlijk niet de afstand over de oceaan konden overbruggen.

Het jaar daarop (1902) kwam hij tegelijk, maar onafhankelijk van [Oliver Heaviside](#), met de mogelijke verklaring dat er een reflecterende laag in de bovenste laag van de [atmosfeer](#) aanwezig moest zijn die de uitgezonden radiosignalen als een spiegeloppervlak terugkaatst naar aarde. Kennelly en Heaviside gaven beiden hun naam aan wat we nu de



E-laag van de [ionosfeer](#) noemen. Pas vele jaren, in 1924, kon de aanwezigheid van deze laag door [Edward Victor Appleton](#) experimenteel vastgesteld worden, waarvoor hij in 1947 de [Nobelprijs](#) kreeg.

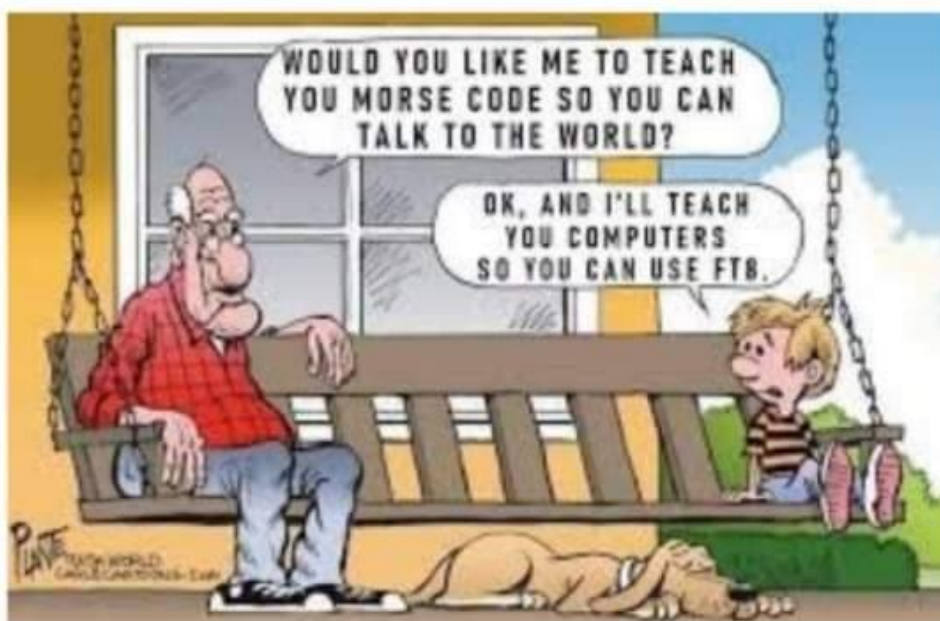
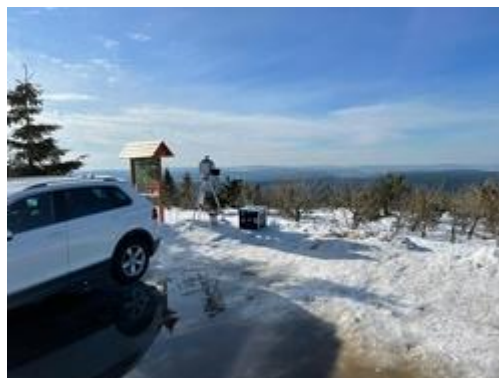
Onderscheidingen

Kennelly was actief betrokken bij vele professionele organisaties, zoals de *Vereniging voor de promotie van het metrieke systeem*, de *Illuminating Engeering Society*, en de *U.S. National Committee of the International Electrotechnical Commission*. Ook was hij voorzitter van zowel het *American Institute of Electrical Engineers* (AIEE) als het *Institute of Radio Engineers* (IRE) in respectievelijk 1898-1900 en 1916.

Vele prijzen en hoge onderscheidingen mocht Kennelly in ontvangst nemen, waaronder de *IEE Institution Premium* (1887), de *Franklin Institute Howard Potts Gold Medal* (1917), de [IEEE Medal of Honor](#) (1932), [Ridder](#) in het Franse [Legioen van Eer](#) en de [IEEE Edison Medal](#) (1933).

A New World Distance Record at 134 GHz

On March 2, 2022, Michael Kuhne, DB6NT, and his son Matthias, DK5NJ, established a new world distance record at 134 GHz by making contact using CW over 157 kilometers (98 miles) between the summits of two mountains in Germany. The portable microwave stations were located on Schneekopf mountain in the Thuringian Forest and atop Fichtelberg mountain near Oberwiesenthal. Check out the [video](#) of the record-breaking contact.



Bron: ARRL

Er verandert nog wel eens wat bij PI4HAL.

Na de afgelopen periode met alle covid19 toestanden zijn we weer begonnen met het controleren en aanpassen van de radiokamer van ons clubstation.

Nadat we het afgelopen jaar al weer even mochten proeven aan het 'gebeuren' mochten we medio februari weer definitief in het station om de spullen weer te controleren en na te lopen. We hadden onze sets tijdens de corona periode in ons magazijn opgeborgen. Eerst hebben we een plan gemaakt voor de aanpassingen die we in onze gedachten hadden. We waren na het overlijden van Piet Verburg -PEOTPD- in het bezit gekomen van een KENWOOD TS2000 die uit zijn nalatenschap ons ter beschikking is gesteld door zijn zoon Pieter, die hem ons in permanent bruikleen heeft gegeven. Dit is natuurlijk een mooie aanvulling op de reeds in ons bezit zijnde apparatuur. Na een plan te hebben gemaakt zijn we toch nog wel even bezig geweest met de nodige aanpassingen.

In het volgende relaas zal ik aangeven wat we hebben gewijzigd en waar op te letten met het gebruik. Hieronder eerst een plaatje van de lange tafel, we hebben deze werkplek B genoemd.



Op de tafel staan v.l.n.r. de ICOM IC765, de (nieuwe) KENWOOD TS2000 en de SKANTI. DE ICOM en de KENWOOD hebben hun eigen luidsprekerbox.

De ICOM IC765 staat normaal aangesloten op de GPA50 antenne, let er op dat - als je gebruik maakt van deze TRX op de 7Mhz band - hij gepiekt is in het CW gedeelte onder in de band, helaas kan hier niet het bovenste gedeelte van de band gebruiken, ondanks dat je gebruik maakt van de tuner in de TRX!

Je kunt met de GPA 50 ook op de banden van 20, 15 en 10 meter goed werken maar ook daar moet men de tuner gebruiken. De TRX kan ook met de Longwire-2 (LW2)werken, daar kom ik verder op in dit artikel nog op terug. De set wordt gevoed direct van uit het lichtnet en heeft een ingebouwde voeding.

Midden op de tafel staat de KENWOOD TS2000 (met zijn eigen luispreker), deze set is normaal voor de HF banden aan gesloten op Longwire 2 (LW2), deze antenne heeft een eigen automatische tuner (de CG3000), LET OP: in deze opzet dus niet de interne antenne tuner van TS2000 gebruiken! Je kunt ook deze set gebruiken met de GPA50, dan moet je WEL de interne tuner gebruiken! Ik kom hier verderop in dit artikel nog op terug.

De bedoeling is dat met deze set ook de digitale mode als FT8 b.v. gewerkt kan worden; dit wordt nu aan voorbereid. De interface en de software worden geschikt gemaakt zodat straks voor de eventuele liefhebbers ook digitaal kan worden gewerkt.

Deze set is ook geschikt om te kunnen werken op de 2 meter en de 70 cm band, de set heeft hiervoor zijn eigen antenne en kan dus direct op deze banden ingezet worden.

Deze set wordt gevoed met 12V DC van uit de voeding in radarkast, vergeet niet om de voeding aan, maar zeker na gebruik uit, te zetten! De schakelaar zit aan de rechterzijde van de kast.

Aan de rechterzijde op tafel staat De SKANTI, de TRX staat op de vloer i.v.m. het gewicht, de set wordt gevoed met 24V DC, deze komt van de gelijkrichter in de radarkast, de aan/uit schakelaar zit ook op de rechterzijde van de kast.

Boven de transceivers zien we de monitoren die bij de betreffende TRX horen, de PC's hiervan zitten onder de tafel. De PC's van de ICOM en de KENWOOD zijn o.a. voorzien van het bekende HamRadioDeLuxe programma dat gebruikt kan worden voor o.m. het loggen van de verbindingen. De PC en de monitor die bij de SKANTI staan wordt gebruikt voor het tonen van de gemaakte verbindingen. De SKANTI PC heeft geen aan de SKANTI gekoppelde versie van HamRadioDeLuxe, omdat hiervoor geen driver is. De PC's staan onderling via het netwerk aan boord met elkaar in verbinding daar heeft men verder geen omkijken naar.

De SKANTI heeft zijn eigen micro (handset) die vast aanwezig is bij de set. De microfoons van de andere sets zitten in een doos die in de kast staat in de kaartenkamer.

Gaan we naar de andere kant van de radiokamer de andere tafel die we werkplek A noemen. Ook daar is het nodige veranderd.



Op de tafel zien we van links naar rechts:

De YAESU TF897, met de daar bij behorende microfoon en de monitor met een mini-keyboard en muis, de bijbehorende PC is links onder de tafel aanwezig. Deze set is in de plaats gekomen van de oude ICOM IC271 die nu als reserve in het magazijn staat. Deze set kan worden gebruikt op de 2 meter en de 70 cm band, deze heeft hiervoor zijn eigen antenne boven de mast. Ook kan deze set worden gebruikt voor de HF banden. Aangesloten op de Longwire-1 (LW1), met een automatische tuner (CG3000) kan deze op alle banden gebruikt worden. Op de antenne aansluitingen kom ik verder op nog terug.

De set heeft een eigen voeding op 220V AC, vergeet deze niet uit zetten na gebruik.

In het memory gedeelte zitten de nodige repeaters en kanalen opgeslagen voor het gebruik bij b.v. de PI4HAL-ronde of voor stand-by!

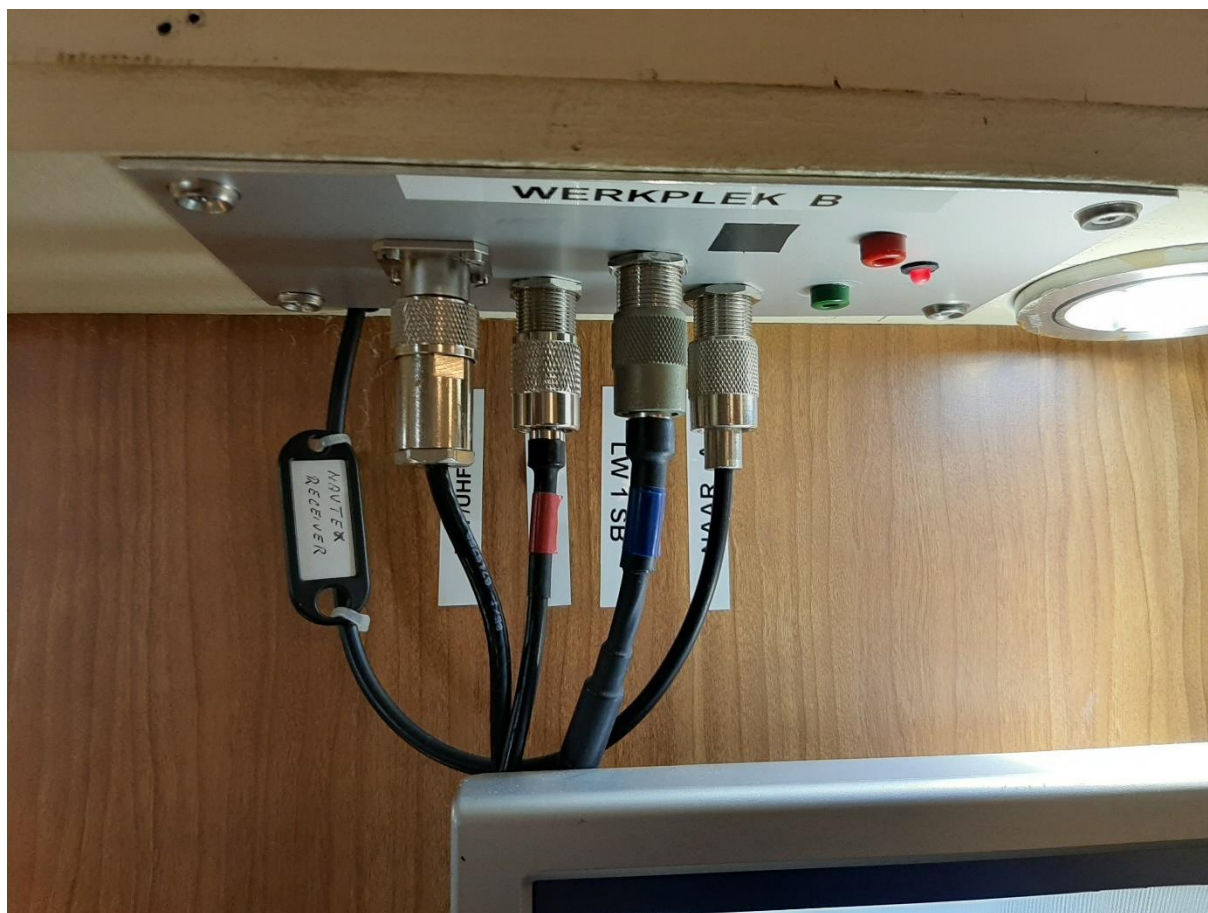
Er wordt op dit moment gewerkt aan software en een interface om met deze set ook digitale modes als SSTV of BPSK te kunnen doen. Zodra dit gereed is laten we dat weten.

We zijn ook bezig om deze set geschikt te maken voor het gebruik van HamRadioDeLuxe, als dit zover gereed is hoor men dit van ons.

Aan de rechterzijde staat de YAESU FT1000. Aan de opzet met deze set is niet veel veranderd, er is ons wel een mooie microfoon geschonken die bij deze set past en gebruikt kan worden. De PC van de set zit nog op zijn oude plek onder de tafel. Het beeldscherm is wel tegen de wand bevestigd, dit geeft aanzienlijk meer werkruimte op het bureaublad. Deze set heeft een ingebouwde 220 V. voeding!

Zo dit is het blokje voor wat gebruik en de wijzigingen met de Transceivers, we krijgen nu een stukje met aanwijzingen voor het gebruik van de antenne aansluitingen en de voedingen.

Laten we maar eens bij werkplek B beginnen,

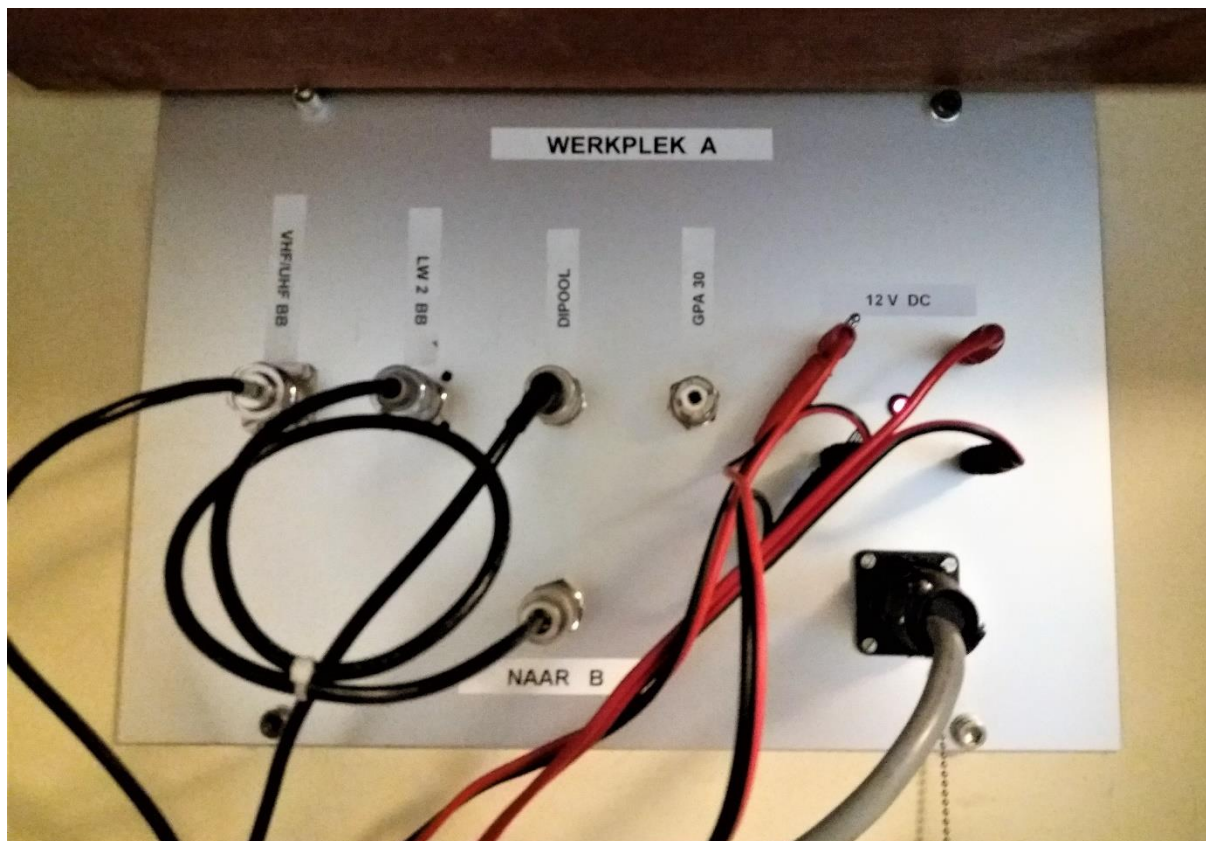


Hier zie je de o.a. de antenne aansluitingen op werkplek B.

Helemaal links zit de aansluiting van de VHF/UHF antenne, deze gaat direct naar de KENWOOD TS2000. Daarnaast zit de aansluiting van de GPA50 (net niet leesbaar!) deze kabel is rood gemerkt en gaat naar de ICOM IC765, dan krijgen we de aansluiting van de Longwire-1 (LW1), de kabel (blauw gemerkt) gaat naar de KENWOOD TS2000. Wil men werken met een andere antenne dan hoeft men slechts de pluggen op de betreffende plek om te pluggen. Ook op de plaat zit nog een PL connector waar naar A bij staat, hiervandaan loopt een kabel naar de pluggen op werkplek A. Hierdoor heb je de mogelijkheid om ook een antenne van die plek te gebruiken en uiteraard ook omgekeerd van B naar A. Op dit moment zit in deze plug

de NAVTEX ontvanger van de brug aangesloten die zo verbonden is naar werkplek A. De rode LED brandt als de 12v DC aanwezig is, hier is de TS 2000 dus op aangesloten.

Ook op werkplek A is een dergelijk connectorveld aanwezig:



Hier aansluitingen op werkplek A.

Geheel links de plug voor de VHF/UHF antenne, deze gaat direct naar de FT897, daarnaast de plug van Longwire-2 (LW2), deze antenne heeft ook een autotuner (een CG3000) en kan dus voor alle HF banden gebruikt worden. Normaal staat deze verbonden met de FT897, maar gebruik met GPA30 antenne, op de rechtse plug, kan natuurlijk ook. Op dit moment zit er een doorverbinding van de GPA30 naar de plug van werkplek B waardoor de NAVTEX ontvanger hiermee verbonden is.

Verder zie je hier nog een meervoudige plug zitten. Deze geeft verbinding met de apparatuur kast achter op het topdek waarin de opnemer van de antennestroommeter zit, en de 12V DC voor de CG3000 tuners op het topdek. De 12V DC is afkomstig van de voeding uit de radarkast, voor het gebruik van de tuners moet deze dus wel worden aangezet.

Nog wat aanvullende zaken:

Alle transceivers hebben hun eigen PC, de software wordt in de komende periode bijgewerkt en geüpdatet. Ook zijn de PC's in kasten geplaatst onder de tafels. De PC's zijn alle verbonden d.m.v. een router en een switch met het internet. De PC's zijn

helaas niet de jongste meer, we zijn aan het kijken of we misschien een aantal kunnen ritselen van een wat jongere leeftijd die wat sneller lopen maar dat kan wel even duren!

Ik wil de heren operators nog eens graag op het hart drukken om de manuals van de gebruikte apparatuur indien nodig nog eens goed door te nemen, zijn er vragen over de werking dan horen we dat graag van jullie.

We zullen in komende periode nog wat kleine aanpassingen doen aan de apparatuur en de software, indien nodig laten we horen wat we nu weer bedacht hebben en hoe het zou moeten werken.

Verder hebben we nog wat zaken geregeld die niet direct zichtbaar zijn, b.v.: er lagen materialen op verschillende plekken in het schip die zijn thans geconcentreerd in een hut op het LP dek ons ter beschikking gesteld door WestCord, waarvoor natuurlijk onze dank!

Ik wil bij deze Lars Langeveld en zijn ploeg van het management aan boord maar eens bedanken voor zijn medewerking!

Veel plezier bij het gebruik van de spullen, wees er zuinig op en zijn er vragen op het gebied van het gebruik of aanpassingen dan horen we dat graag.

m.vr.gr. Wil PA0WBS, Tiel PA3KGR en Wim PA3CUJ



Morse examen in Diest



Op 18 april, jl. heeft er in Diest (België) het “Morse-examen” plaatsgevonden. Door de UBA wordt dit radioamateur spektakel éénmaal per jaar tijdens de Dirage Hambeurs georganiseerd.

Het is, zoals u bekend, een officieel door het BIPT (is het Belgische Agentschap) erkend examen. Zowel de sein- als ontvangst toets worden conform de BIPT eisen en door BIPT aangestelde examinatoren afgenomen. Als “buitenlander” mogen wij aan dit examen deelnemen en verkrijgen wij, indien geslaagd, namens de UBA-organisatie het felbegeerde papiertje waarmee wij “CW-included” kunnen laten bijschrijven door het AT.

Tussen één en twee uur die middag op de tweede paasdag, werden wij verwacht in de lokaliteit van de UBA-vereniging, die een schitterend onderkomen heeft in de Citadel van Diest. Om 2 uur begonnen de examens. De “opneem” examens werden in twee groepen afgenomen en het sein examen was individueel, waarbij aangetekend moet worden dat bij die laatste test werd geluisterd naar de waarneembaarheid van de signalen en dat de seinsnelheid van minder belang was.

In het totaal waren er achttien (18) kandidaten aanwezig. Vier met de Belgische nationaliteit en veertien van de Nederlandse. Twee Nederlandse kandidaten als mede een Belgische hebben zich “last minute” verontschuldigd.

Verdeeld over de diverse profelementen zag de uitslag er als volgt uit:

--1 Belgische kandidaat slaagde voor de 12/18 morse test.

--3 Nederlandse kandidaten slaagde voor de 5/12 morse test

--9 Nederlandse kandidaten slaagde voor de 12/18 morse test.

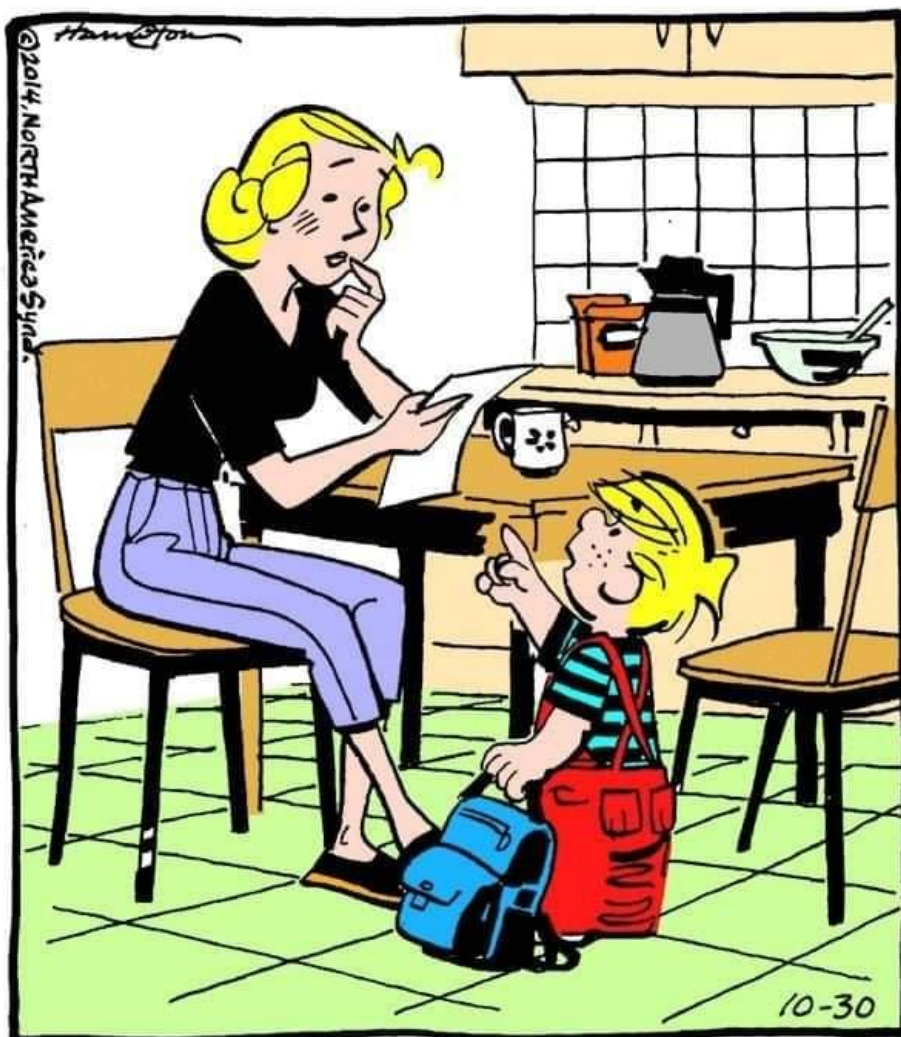
Drie Belgische en twee Nederlandse deelnemers zijn niet geslaagd.

Saillant detail, tijdens de gehele bijeenkomst was de heer Sietse Anema van het Agentschap Telecom aanwezig om zich op de hoogte te stellen van het morse praktijkexamen. Naar verwachting zal volgend jaar 2023 op 2^e paasdag wederom in Diest een Morse examen plaats vinden.

In mijn bedank-mail heb ik Lode-ON6KL en met hem de gehele Morse-organisatie bedankt met de volgend woorden:

Dank voor de schitterende dag en bijzondere wijze waarop wij, radioamateurs uit Nederland, door u en uw crew zijn ontvangen. Wij hebben werkelijk van uw gastvrijheid genoten.

Hans van der Pennen PA3GXB – 20 april 2022

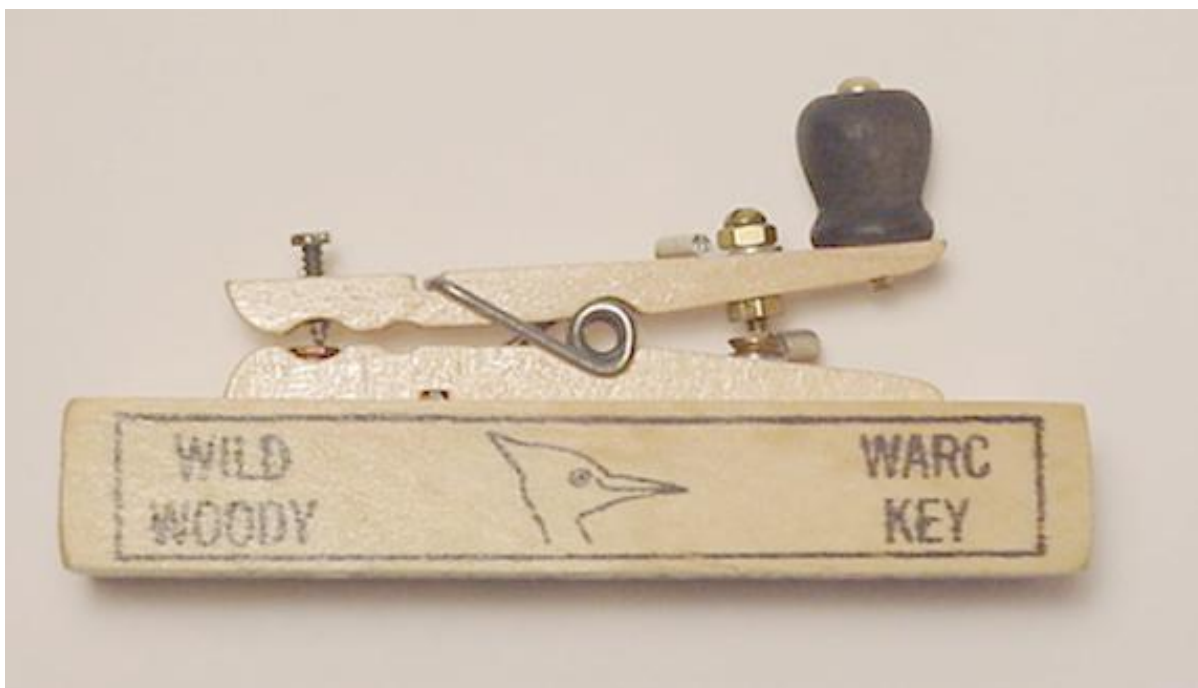


**"DON'T WORRY ABOUT WHAT THE TEACHER SAYS.
SHE'S BEEN IN KINDERGARTEN FOR 15 YEARS."**

Morse examen (CW Included) 18 April 2022 te Diest

Op tweede Paasdag organiseerde de afdeling Diest van de Belgische UBA een morseproef. Na een lange onderbreking vanwege corona, was het weer mogelijk om de vaardigheden in opnemen en seinen te bewijzen.

In Nederland wordt de proef niet meer afgenomen sinds het afschaffen van morsevaardigheid om toegang te krijgen tot de korte-golf banden. Agentschap Telecom erkent wel proeven die in België worden afgenomen, dus voor veel Nederlandse zendamateurs is dit de route om het felbegeerde “CW Included” aan de licentie toegevoegd te krijgen.



Ondanks dat veel landen de HAREC-licentie erkennen, zijn er toch nog enkele landen waar je “CW Included” moet hebben om op korte-golf te mogen zenden.

Ik was alweer een hele tijd bezig om morse te leren omdat het eigenlijk de voorkeursmodus is voor SOTA (lichtgewicht en eenvoudige apparatuur), maar ik ontdekte gaandeweg dat het eigenlijk een prachtige modus is. In een van de morse gerelateerde Facebook-groepen (passend genoemd de Slow Morse Club) sprak Jan, ON1JV, mij aan of ik geen interesse had om aan te schuiven bij de online-cursus van een groepje zendamateurs uit de regio Geraardsbergen. Nu dacht ik om de knoop maar door te hakken en heb ja gezegd. Het is immers een goede motivator om in groepsverband te leren, want dan leer je *met* en *van* elkaar. Onder leiding van Peter, ON5XY, gingen we wekelijks aan de slag. Ik stelde als doel om het op 18 april te proberen.

De lokalen van de vereniging liggen in de prachtige omgeving van de Citadel van Diest. Het begon om 14:00u, aansluitend op de Dirage hambeurs. Bij binnenkomst werd verteld dat er 21 kandidaten waren en dat de proeven in twee groepen werden

afgenomen, en als ik wilde kon ik al gelijk aanschuiven. Dat liet ik mij natuurlijk geen twee keer zeggen, want dan was de spits er gelijk af.

Plekje gezocht aan een van de drie tafels in het examenlokaal. Na een korte introductie van Lode, ON6KL, het inregelen van het volume (met een aan het examen vergelijkbare tekst) en kijken of het schrijfgerief allemaal in orde was, begon dan de echte proef met 12WPM/5WPM. Nou, dat was makkelijk. Vooral ook omdat het de snelheid is waarmee we in de cursus werken (*), 12WPM karaktersnelheid met 5WPM karakterafstand (de zogenaamde [Farnsworth](#)-methode).

() Cursusleider Peter zegt dat het verstandig is om ook te luisteren naar lagere karaktersnelheden zodat je daar ook aan gewend bent, anders is er kans dat als je alleen maar aan hogere snelheden gewend bent, je de lage niet meer kunt opnemen.*

Terug naar de bar terwijl de resultaten werden nagekeken door de examinatoren. Om de spanning erin te houden werd de tweede groep opgeroepen voor hun opneemproef, en nadat hun resultaten waren nagekeken werd de uitslag bekend gemaakt. Helaas, toch wat gezakten, waaronder de jongste kandidaat. Lode nam met haar de foutjes door, zodat de YL wist waar ze op moest gaan letten.

De geslaagden van groep 1 die voor de 12WPM opneemproef op wilden gaan, verzamelden zich weer in het lokaal. Volume instellen, pennen en potloden uitproberen en de proef begon. Voor deze proef is de karaktersnelheid 18WPM en tekenafstand 12WPM. Dit vond ik toch wel wat pittiger. Na afloop kregen we weer 2 minuten om eventuele fouten te corrigeren. Ik had denkkelijk een fout gemaakt met VA (of SK), wat doorgestreept, maar was niet helemaal zeker en had mijn fout zo goed doorgestreept dat ik niet meer zag wat ik er eigenlijk had geschreven! Ook hier weer zenuwachtig op de resultaten wachten totdat de tweede groep ook de opneemproef had gedaan. Maar dat mocht de pret niet drukken want er werd druk gekletst over hobby en niet-hobby zaken.

De geslaagden voor de 18WPM/12WPM-proef konden nu voor de seinproef gaan, maar ook de kandidaten die (alleen) voor de 12WPM/5WPM-proef geslaagd waren konden een poging wagen. Deze proef is individueel, onder het toeziend oog van de twee examinatoren.

Er lag een riedel tekst klaar om na te seinen op de gewenste snelheid. Je kon de handsleutel (pomp) of de paddle (Iambic A) kiezen die gereed lagen, of je eigen sleutel gebruiken. Ik had mijn Begali-paddle meegenomen, maar probeerde toch even de aanwezige (Vibroplex) paddle, en dat voelde goed. Na een korte uitleg door Lode en de vraag of ik het herstel-teken kende (8 puntjes), begon de seinproef dan. Ik begon iambic te “knijpen”, maar mijn vaardigheid is nog niet echt goed genoeg, dus een stapje terug en weer “aantikken” van de paddles. Na een stuk tekst aan ongeveer 15WPM, kon ik stoppen met de mededeling “geslaagd”. Met een grote glimlach terug naar de bar.

Na mij waren nog twee kandidaten (de kandidatenlijst wordt op call volgorde afgewerkt) en was het wachten op onze certificaten. De resultaten van de proeven:

21 kandidaten hebben zich aangemeld, 5 Belgische en 16 Nederlandse.

1 Belgische en 2 Nederlandse kandidaten hebben zich “last minute” verontschuldigd.

1 Belgische kandidaat slaagde voor de 12 WPM proef.

3 Nederlandse kandidaten slaagden voor de 5WPM proef.

9 Nederlandse kandidaten slaagden voor de 12WPM proef.

3 Belgische kandidaten slaagden NIET.

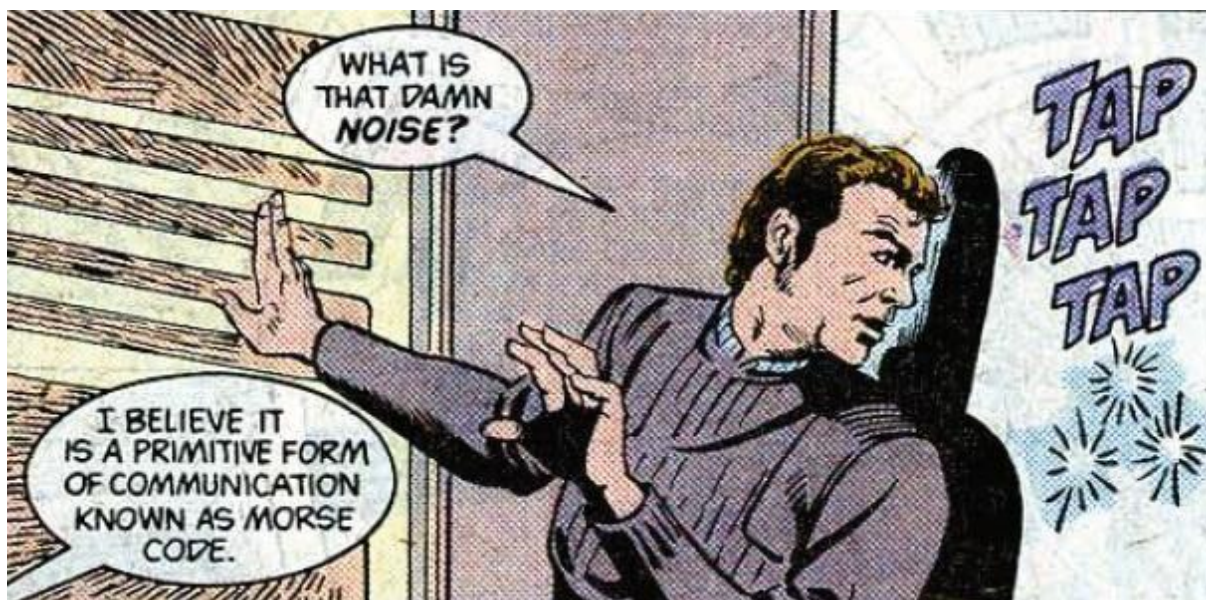
2 Nederlandse kandidaten slaagden NIET.

Nu ik geslaagd ben, is dit nog niet het einde van de rit want morse is een fantastische communicatiemethode en mijn doel is om in ieder geval op 20WPM comfortabel te kunnen seinen vanwege SOTA/WWFF¹, en dan op naar de 25-30WPM te gaan. Het voordeel is nu dat ik alleen nog maar hoeft te leren opnemen en de reflex van “toontje -> opschrijven”, niet meer verder hoeft te ontwikkelen, want in een QSO schrijf je dan alleen maar de noodzakelijke zaken op.

Mijn dank aan de leden van UBA-afdeling Diest om deze proef te organiseren, en mijn cursusleider Peter, ON5XY, voor de wijze lessen, en mijn mede-cursisten voor de onderlinge motivatie.

Tot werkens, bij voorkeur natuurlijk in morse!

Martin Heffels / PE1EEC - Veron



¹ SOTA = [Summits On The Air](#). WWFF = World Wide Flora en Fauna. De uitdaging ligt er (ook) in om als eerste een radioverbinding te maken vanaf een zekere bergtop of vanuit een geregistreerde [Flora/Fauna locatie](#).

ITU Celebrates 2022 World Amateur Radio Day

In recognition of World Amateur Radio Day, held on April 18, the International Telecommunication Union (ITU) published articles and social media posts highlighting various facets of ham radio. This included an ITU News [interview](#) with Philipp Springer, DK6SP, Chair of the International Amateur Radio Union (IARU) Region 1 Youth Working Group, and the [article](#), "How to become a radio 'ham' in the digital era," by Nick Sinanis, SV3SJ, ITU Study Group Advisor and head of the ITU radio station, 4U1ITU.

Springer, age 24, earned his ham radio license when he was 9 years old. In his interview with ITU News, he explained the variety of operating techniques and social connections is part of what motivates young people to become active in ham radio in an increasingly digital world. "It's technical parts like experimenting with radio science, soldering, developing, and building electronics, in practice and not just theory," he said. "Secondly, it's [the] social part: we are connecting with other communities, meeting radio operators from all around the world. Lastly, we connect with other cultures: we practice foreign languages, visit other countries, and get on the air at so-called 'expeditions.'" Springer is also featured in an ITU video on [YouTube](#).

In his article, Sinanis explained that "ITU plays a key role in amateur radio by overseeing the standardization and regulatory processes of the radiocommunication sector (ITU-R), with special emphasis on its utility in emergency communications." The ITU is the United Nations specialized agency for information and communication technologies, and the International Amateur Radio Union (IARU) contributes to the work of the ITU as a Sector Member. World Amateur Radio Day marks the annual anniversary of the IARU, formed in Paris on April 18, 1925.

Bron: ARRL



Philipp Springer, DK6SP (on the right), is Chair of the IARU Region 1 Youth Working Group. He is seen promoting Youngsters On the Air (YOTA) at the 2019 Dayton Hamvention. [Bob Inderbitzen, NQ1R, photo]



QSO's met Russische en Wit-Russische amateurs toegestaan?

Op 17 maart kondigde de [Europese Conferentie voor Post en Telecommunicatie \(CEPT\)](#) aan dat Rusland en Wit-Rusland voor onbepaalde tijd zijn geschorst als lid van de CEPT. Dat was een reactie op de inval in Oekraïne. Daarover [berichtten wij op 22 maart op onze website](#).



Via sociale media kreeg de VERON daarop de vraag of dat betekent dat Nederlandse zendamateurs geen QSO's meer mogen maken met Russische en Wit-Russische amateurs.

CEPT is een overlegorgaan waarin Europese landen samenwerken om onderling afspraken te maken over post- en telecommunicatie-aangelegenheden. Door de Russische Federatie en Belarus te schorsen, kunnen die landen niet langer aan de besluitvorming deelnemen.

CEPT kan echter geen uitzendverboden opleggen, alleen nationale overheden kunnen dat. Artikel 25.1. van de [Radio Regulations](#) van de [Internationale Telecommunicatie-unie \(ITU\)](#) zegt daar het volgende over: “Radiocommunicatie tussen amateurstations van verschillende landen is toegestaan, tenzij de administratie van een van de betrokken landen heeft meegedeeld bezwaar te hebben tegen dergelijke radiocommunicatie”.

QSO's met Russische en Wit-Russische amateurs zijn dus toegestaan. Wel is het zo dat sinds de afkondiging van de noodtoestand op 24 februari in Oekraïne, er voor Oekraïense zendamateurs een uitzendverbod geldt.

Bron: Veron

Russische en Wit-Russische amateurs uitgesloten van EDR-activiteiten

Niet zoals bijvoorbeeld de Britse radioamateurvereniging RSGB, heeft nu ook de [Deense radioamateurvereniging EDR](#) besloten om als reactie op de oorlog in Oekraïne maatregelen af te kondigen.



Op haar website bericht zij daarover onder meer het volgende. “Het beleid van de EDR is dat we de acties van de reguliere sportorganisaties zullen volgen met betrekking tot alle activiteiten van competitieve aard, zoals contesten en vossenjachten georganiseerd door de Russische Federatie en Wit-Rusland.

Russische en Wit-Russische radioamateurs komen daarom momenteel niet in aanmerking voor deelname aan evenementen die door EDR worden georganiseerd/gesponsord.”

Bron: [EDR](#)

Reactie Verslag avontuur Libanon/Radio Dutchbatt 24 t/m 31 augustus 1981 van Henk PA0HPV

Geachte redactie,

Met veel plezier het artikel van Henk PA0HPV gelezen. En Henk kent mij, HI!

Voor mij kwamen veel herinneringen naar boven en zeker bij het eerste deel met het blok met de vier foto's waar ik een oud-collega herkende.

Even mij verhaal! Vanwege mijn nieuwe werkkring bij 'Stichting Nes Ammim Nederland' verhuisde ik in april 1981 van Nederland naar de nederzetting Nes Ammim in het noorden van Israël tussen Nahariya en Akko ongeveer vijf kilometer van de kust. Ik heb daar met veel plezier zeven jaar gewerkt. In samenwerking met het Nederlands bedrijfsleven en de Nederlandse bloemenveilingen was daar de grootste rozenkwekerij in echte Nederlandse kassen, waar mijn XYL in dienst was en een timmerfabriek gespecialiseerd in het vakkundig fabriceren van houten trappen (stijgmeubels), waar ik dan in dienst was. Leerlingen uit Nederland en Duitsland vanuit het VMBO en HBO konden daar hun stage doen en het was een officieel bedrijf voor de opleiding van o.a. meubelmakers.



De echte Hollandse rozenkassen voor de export naar o.a. Aalsmeer

Natuurlijk was er ook de tijd voor radiohobby. Ik arriveerde als PD0DAA aldaar. Ontving een reciproke voor twee meter (gelijkgesteld met de Israëlische Technical License), maar wilde meer. En na veel studie, waaronder CW werd het ook nog 4Z4YZ. Binnen Israël waren er veel contacten met zendamateurs van Nederlandse afkomst,

maar regelmatig op 15 meter met PA0UE SK en Robert PA3BHK (nu PA9RZ) bij PI1THT (nu PI4THT).



Met man en macht ging met behulp van de tractor met een flinke huisvork werd de drie-elements Fritzel geplaatst. Vijf Nederlanders op de prent

Naast de vele Duitsers in het dorp woonden een overmaat van Nederlanders aldaar en werd het in de regio 'Moshav Hollandit' genoemd. Ook waren er veel contacten met veel Joodse en Arabische dorpen in de regio en gingen we wekelijks op de fiets naar Nahariya, voor boodschappen en een terrasje aan de Ga'aton, waar regelmatig ontmoetingen waren met de blauwhelmen van Unifil.

De foto waar mijn toenmalige collega op stond was gemaakt bij de grens met Libanon, Rosh Ha'Nigra, waar we vaak het laatste stukje op de fiets onze beenspieren testen voor de klim op de krijtrotsen. Terug de helling afdalend stopten we dan om bij Ahziv heerlijk van het strand te genieten.

Nu het luisteren van de omroep aldaar. Populair was de omroep van defensie; 'Galei-Zahal' en de gewone, die te vergelijken zijn met Radio 3 in Nederland. Maar het vaakst was dan toch de Voice of Hope vanaf de Middellandse Zee, die uitzonden vanaf een in Groningen verbouwde coaster. Het station van Abie Nathan was vergelijkbaar met het oude 192 Veronica, inclusief de jingles en de 'Top 40' met zo af en toe in plaats van een Engelse DJ de bekende 'Lex Harding'. Nog steeds heb ik contact met de zoon van de wijlen Abie Nathan. De Voice of Peace is tegenwoordig een internet radiostation. Naar Radio Dutchbatt werd vaak in de avonden geluisterd, omdat het voor de meeste Nederlanders een herkenbaarheid had van thuis. Er werd veel naar

geluisterd en er was zelfs een hotel-kok in het dorp, die fan was van Radio Dutchbatt en met regelmaat, via Nederland, per post een verzoekplaat aanvroeg voor de jarigen.



Unifilpost gezien vanuit Israel. Wilden we een kratje Nederlands bier, dan werd er wel eens geschoven.

Naast de leuke dingen en plezier in ons werk gebeurden ook minder prettige dingen. Tot de Israëlsche inval in Libanon van 6 juni 1982 werd het noorden van Israël (Galil) met grote regelmaat geplaagd door beschietingen door de PLA van de PLO met Katusha-raketten. Wij woonden net buiten de gevarenzone, maar vernamen vaak van vrienden uit het Joodse Nahariya en het Arabische Miylia bij Ma'alot, dat ze weer een nacht overnacht hadden in de schuilbunkers. De dag van de inval kan ik me nog goed herinneren, omdat we een vrije dag hadden vanwege de Shabat en het weer eens heerlijk van het strand bij Ahziv genieten, werd op die dag bedorven. Na aankomst vlogen de Katusha's over het strand en hoorden we de inslagen in Nahariya en omgeving. Ondanks de gevaren namen we de fiets weer naar huis. Langs de belangrijke kustweg stond al een file van legervoertuigen en ander zwaar materiaal klaar richting Rosh Ha'Nigra/Naqoura. Zo ongelooflijk snel hoe de situatie veranderde. Ik ga nu niet met een vinger wijzen wie wel/niet fout was,

maar binnen twee weken konden we de tentoongestelde oorlogsbuit in Tel Aviv bekijken. Voor de inval was het verboden om o.a. met amateurstation in Libanon verbinding te maken, maar na de inval was het voor een langere periode mogelijk en was het ook mogelijk voor de inwoners van Zuid-Libanon om Israël te bezoeken. Vooral in het Karmel-gebergte nabij Haifa werden de winkeliers van de Druzen (Droezen) plaatsen Isfiya en Daliyat El Karmel druk bezocht door winkelend publiek uit Libanon.

Wat ook opvallend was dat alle dienstplichtige mannen overal verdwenen waren en er alleen vrouwen, kinderen en bejaarden op straat waren. Ondertussen bemerkten we ook een land in diepe rouw. In die periode werd al onze bedrijfswagens en vrachtwagen door de IDF gevorderd en werden we gevraagd overal waar koeien gemolken moesten worden en fruit geoogst ons daarvoor in te zetten. Dit werd voor mij een week fruitoogst redden in het verre zuiden in Ashalim tegen de Sinai tussen Be'er Sheba en Eilat. Na een aantal weken ontvingen we weer onze bedrijfswagen met gereviseerde motoren en opnieuw gespoten weer terug.

Het waren zeven heel drukke jaren, die een goede levensles waren en waarin veel ervaringen werden opgedaan. Naast Israël hebben we regelmatig de Sinai-woestijn, Egypte, Cyprus en Jordanië bezocht.



Oorlogsbuit van de PLA tentoongesteld in Tel Aviv



The Good Fence bij Metula. Voor Libanezen die Israël bezoeken voor o.a. medische hulp

Als radioamateur heb ik me behoorlijk uit kunnen leven. Zelfs nadat mijn IC260 het begaf, kwam snel Frans PA3CGJ bij mij op bezoek en leverde mij de IC202, die

ondanks het lage vermogen, maar in combinatie met een 13 elements Yagi goed was voor vele honderden Es verbindingen op 2 meter, waaronder over 2700Km met SP6FUN en Tropo over bijna 1700Km met amateurs in Malta en Zuid-Italië.

Iedere twee jaar bezoek ik het land om naast het bezoek aan vrienden ook anderen het land te verkennen. Vaak doe ik het ook met kleine groepjes zendamateurs en gaat apparatuur en antennes in de koffers en handbagage mee.

Zo zie je maar weer dat een Nederlandstalig omroepstation in Libanon weer voor veel onverwachte luisteraars zorgde met een extra verhaal erbij, HI!

73's vanuit Noordwijk, Jaap van Duin PA7DA/P40DA

Averij grosse uitgeroepen voor Ever Forward



De Ever Forward zit al weken vast bij de haven van Baltimore. (Foto Maritime Innovation Safety Lab)

De rederij Evergreen heeft averij grosse, ofwel general average, uitgeroepen voor het containerschip Ever Forward (12.000 teu) dat al drie weken vastligt in de Chesapeake Bay. Het 334 meter lange schip is op 13 maart buiten de vaargeul naar de haven van Baltimore vastgelopen.

Twee pogingen door de Amerikaans-Nederlandse bergingscombinatie Donjon-Smit om het schip los te trekken nadat rondom was gebaggerd, mislukten. In Amerikaanse

media leverde dat het schip de bijnaam 'Never Forward' op. Door de oplopende kosten van de gronding maakte Evergreen nu recht van de regeling waardoor alle partijen die containers aan boord hebben moeten meebetalen aan de berging.

Ook bij de in het Suezkanaal vastgelopen Ever Given werd averij grosse uitgeroepen. Een aantal ladingseigenaren heeft dat besluit aangevochten op grond van het feit dat er een navigatiefout zou zijn gemaakt. Dat lijkt in het geval van de Ever Forward ook het geval.

Derde poging

Als een derde poging om het schip los te trekken mislukt zal, naast het leegpompen van brandstoftanks, materieel worden aangevoerd om containers van het schip te hijsen.

In de Chesapeake Bay staat dezer dagen een afluiddige wind waardoor de waterstand lager is dan normaal.

Bron: Schuttevaer

Eerste van 500 containers van boord Ever Forward

Berger Donjon-Smit is zaterdag 9 april begonnen met het lossen van containers uit de aan de grond gelopen Ever Forward. Na verwijdering van circa 500 containers wordt op 15 april opnieuw worden geprobeerd het schip vlot te brengen.



Boskalis en Donjon trekken Ever Forward eindelijk los

Na vijf weken beweegt het op 13 maart net buiten de vaargeul in de modder vastgelopen containerschip Ever Forward weer. Zondagmorgen 17/4 negen uur lokale tijd in Baltimore, drie uur 's middags in Amsterdam, trokken zeven sleepers, geregisseerd door berger Donjon Smit het schip los en in de vaargeul.



Afdeling Nieuwe Waterweg viert 40-jarig bestaan met speciale call PI40VNW

We hebben binnenkort een jarige onder ons. Op 8 mei wordt de afdeling Nieuwe Waterweg (A59) namelijk 40 jaar jong. Dat jubileum vieren ze onder andere met het special event station PI40VNW.



PI 40 VNW

VERON 'Nieuwe Waterweg'
1982-2022



De historie van A59

In de begin jaren '80, de hoogtijdagen van amateurradio in Nederland, was het een groepje VERON leden ten westen van Rotterdam die vond dat het beter zou zijn om een eigen afdeling te hebben. Ze dienden daarvoor een voorstel in op de Verenigingsraad van 1982. En zo geschiedde het; op 8 mei steunde de meerderheid van de Verenigingsraad de oprichting van die afdeling. Maar dan die naam nog...

De regio die deze afdeling bestrijkt loopt van Schiedam in het oosten tot en met Hoek van Holland in het westen. Het stuk ten noorden van die "geul" met water die Rotterdam verbindt met de Noordzee. Die "geul" bestaat uit drie delen. De Nieuwe

Maas t.h.v. Schiedam die overgaat in Het Scheur t.h.v. Vlaardingen en Maassluis. En vanaf de Maeslantkering, tussen Maasdijk en Hoek van Holland, gaat Het Scheur over in het laatste deel, de Nieuwe Waterweg. Waarom voor de afdelingsnaam Nieuwe Waterweg is gekozen is niet geheel bekend. Het zal ongetwijfeld hebben te maken met het feit dat “VERON afdeling Het Scheur” niet de meest aantrekkelijke naam zou zijn geweest. Het werd dus *VERON afdeling Nieuwe Waterweg*.

Vandaag de dag

Vandaag de dag is de afdeling nog steeds actief. De afdeling telt ruim 90 leden. Zij hebben hun onderkomen al lange tijd bij de lokale volkstuinenvereniging. Daar huren ze elke 1e en 3e dinsdagavond van de maand het lokaal voor de drukbezochte afdelingsbijeenkomsten. De leden hebben ook hun eigen clubstation (een luxe dat niet iedere afdeling heeft) PI4VNW. Naast het lokaal staat een 20 m lange Bijzen mast met een 3 elements HF beam voor 10, 15 en 20 meter, beschikbaar gesteld door een van de leden. In het lokaal is een aparte shack met een Kenwood TS-690 transceiver.

Elke zondagochtend om 11.00u lokale tijd heeft de afdeling haar ronde, ook wel de Nieuwe Waterwegronde of de PI4VNW-ronde genoemd. Deze wordt gehouden op de 2 meterband op 145.525 MHz in FM. De ronde trekt ook veel deelnemers buiten de regio. Via Teamspeak luistert ook een flinke groep mee.

Maritieme roots

Veel van de leden van A59 hebben hun roots in de maritieme wereld. Velen zijn of waren actief in de scheepvaart of in een van de havens. Van de onderhoud aan elektrische installaties tot daadwerkelijk radiocommunicatie. Er gaat dan ook geen afdelingsbijeenkomst voorbij of er passeert wel een anekdote over een gebeurtenis op een schip of aan de wal.

Special event station PI40VNW

Om het jubileum met de amateurwereld te vieren, heeft de afdeling een special call in het leven geroepen: **PI40VNW**. Verschillende leden van de afdeling gaan het hele jaar 2022 deze call gebruiken. Vanuit het vaste onderkomen, maar ook door afdelingsleden thuis, portable of mobiel. Op alle banden van HF tot en met UHF en in verschillende modes.

Logs worden bijgehouden op QRZ.com en Club Log. Wie naar PI40VNW een QSL-kaart stuurt, krijgt na afloop van de activatie een fraaie QSL-kaart terug. QSL loopt uiteraard via het Dutch QSL Bureau.

Bron: Veron

MST Contest: Start date May 2, 2022

The ICWC is pleased to sponsor a contest called the MST (Medium Speed Test) to help populate the CW bands with activity on Mondays and Tuesdays at the speed of 20-25wpm. The more activity heard on the CW bands the better chances we have to preserve them. The speed was chosen to appeal to more operators. We look forward to participation worldwide, especially among all the Council member organizations.



Meer info op: <https://internationalcwcouncil.org/mst-contest/>

BENZINE EN SUPERMARKT VEEL DUURDER



Ocean cleanup

Rivers are the arteries that carry plastic from land to sea, and just 1% of rivers are responsible for almost 80% of riverine plastic pollution entering the oceans. With the Interceptors placed at the mouths of the most polluting rivers in the world, we aim to catch the plastic before it becomes ocean plastic.

Learn more about our Interceptor Solutions here: <https://youtu.be/cfTHWLEXpSc>



Nieuwsbrief IARU Monitoring System Regio 1

Samenvatting IARU-MS-nieuwsbrief maart

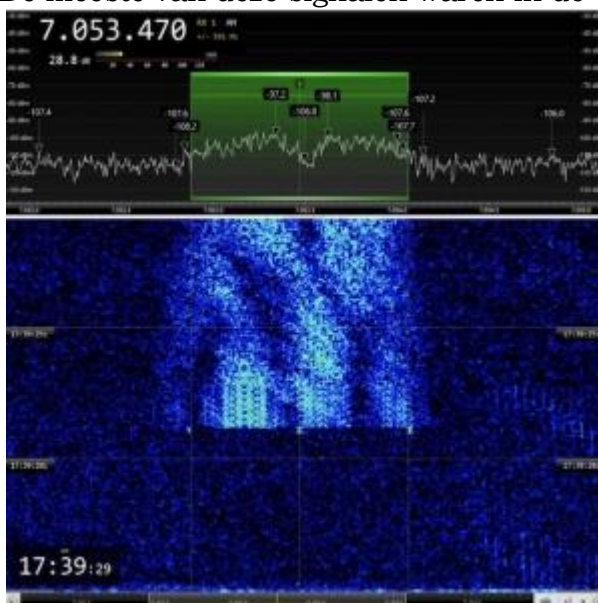
In maart hebben we, als een meer dan waarschijnlijk gevolg van de huidige militaire situatie in IARU-regio 1, een toename van transmissies in onbekende modes in onze HF-radioamateurbanden.

In veel gevallen was hun meest waarschijnlijke functie het fungeren als stoorzender (signalen die opzettelijk over andere uitzendingen om de ontvangst ervan te verstoren of teniet te doen). Wij ontvingen ook verscheidene malen een signaal waarvan de mogelijke functie, gezien zijn gedrag (transmissie van korte maar krachtige uitbarstingen die op georganiseerde en repetitieve wijze over het radiospectrum springen), als een ionosonde zou kunnen fungeren (radar die wordt gebruikt om de ionosfeer te onderzoeken en zo de optimale frequentie te bepalen voor het uitzenden van signalen in de HF banden). Ook militaire modi die wij lange tijd niet hadden waargenomen, zoals de Russische digitale modus T-230-1A, ook

bekend als “Mahovik” werden ontvangen. De meeste van deze signalen waren in de 20 en 40 meter banden.

Radar

In de loop van de maand nam ook de hinderlijke en reeds te hoge ontvangst van radartransmissies toe. De Russische OTH (Over the Horizon) radar Contayner voerde opnieuw de lijst aan wat het aantal uitzendingen betreft, met verschillende keren tot vier gelijktijdige transmissies op de 40 m-band, elk met een bandbreedte van 12 kHz en met een snelheid van 40 sweeps per seconde snelheid (sps). Hij werd ook waargenomen op de 40, 30, 20, 17, 15 en 12 m-band. Ten opzichte van andere maanden verhoogde de Britse OTH-radar



T-230-1A a.k.a „Mahovik“. PSK. BW = 2.5 kHz

op de Britse Sovereign Base Area van de RAF op Cyprus, ook zijn uitzendingen, met een bandbreedte van 20 kHz en 50 of 25 sps. Ontvangst was hoofdzakelijk op de 15-meter band, hoewel er ook waarnemingen waren op 17 en 10 meter.

Digitaal

In maart was er een aanzienlijke toename van het aantal uitzendingen van het FSK CIS-## type op bekende frequenties zoals 7080 kHz CF of 7193 Hz CF (meestal op 40 en 20 meter), en er verschenen ook enkele nieuwe. Een voorbeeld hiervan was de dagelijkse transmissie op 18107 kHz CF, in FSK, CIS-36/50 (36 + 50 baud), met een verschuiving van 200 Hz door het Russische marinestation “RDL”, die gecodeerde signalen uitzond met gebruikmaking van F1B (voor automatische ontvangst) en F1A (telegrafie voor auditieve ontvangst). Integendeel, om redenen die heel goed verband kunnen houden met eenvoudige frequentie- en/of zendtijdveranderingen, de gebruikelijke DPRK digitale modus transmissies (DPRK-FSK 600 ARQ en DPRK-PSK 1200 ARQ), die de laatste tijd zo vaak voorkomen in de 20-meterband (op de frequenties 14.098,5 kHz, en 14298,5 kHz) hebben hun aanwezigheid sterk verminderd en komen nog slechts zeldzaam voor.

Andere militaire modes zoals CIS-12, LINK-11 CLEW SSB (verscheidene keren op 7159 kHz RF) of STANAG-4285 werden ook ontvangen. We konden ook de ontvangst noteren van transmissies verzonden door indringers op de 40 meter band gebruik makend van modes die de weergave van beelden op de waterval van SDR type ontvangers, gerelateerd aan het militaire conflict dat aan de gang is.

Goed overzicht en veel informatie

De [IARU-MS-nieuwsbrief](#) bevat onder andere een goed overzicht van actuele en reeds opgeloste [storingen](#). Daarnaast ook informatie over indringers en ander

oneigenlijk gebruik van onze amateurbanden. De nieuwsbrief over [maart 2022](#) is vanaf nu in PDF-formaat beschikbaar.

Het kan echter ook nuttig zijn om oudere nieuwsbrieven nog eens te raadplegen. Bijvoorbeeld om meer over de aard en progressie van langer lopende storingen te weten te komen. Daarom hebben wij een flinke verzameling oudere maandrapporten aangelegd. Dit archief beslaat ook vele voorgaande jaren. Op deze pagina van ons VERON Traffic Bureau is dit archief terug te vinden.

Het IARU-MS (IARU Monitoring System)

In het [IARU-MS](#) werken radioamateurs in een groot aantal landen samen bij het signaleren van *intruders* op de – vooral exclusieve – amateurbanden. Voor Nederland is VERON als lid van de IARU de uitvoerder van deze taak. De uitvoering is ondergebracht bij het [Traffic-Bureau](#)/HF-commissie. Maar de dagelijkse uitvoering ligt bij een vaste groep van zes radioamateurs. Deze groep monitort de amateurbanden en registreert de waargenomen verstoringen door *intruders* volgens een bepaald protocol. Daarnaast worden eens per maand de waargenomen verstoringen samengevat in een VERON-rapport dat dan naar de IARU-MS-coördinator gaat.



Vanaf oktober 2020 is Caspar Miró (EA6AMM) aangesteld als coördinator IARU-MS-R1. Peter Jost (HB9CET) geeft daarbij ondersteuning als vicecoördinator, onder meer als samensteller van de maandelijkse nieuwsbrief.

IARU coördineert twee radioamateursatellieten

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

IARU coördineert opnieuw twee radioamateursatellieten. Ten eerste de URESAT of HADES-B, een Spaanse amateursatelliet. Ten tweede de LightCube, een educatieve missie. De sponsor is de Arizona State University. De URESAT gaat mee met een raket van SpaceX. De LightCube daarentegen gaat de ruimte in vanuit het ISS. Dit gebeurt niet eerder dan oktober 2022.

URESAT

URESAT (HADES-B ITU-aanduiding) is een 1,5 P Pocketcube-missie, gesponsord door AMSAT-EA. Het biedt gelicentieerde radioamateurs over de hele wereld de mogelijkheid om met FM-spraak en AX.25/APRS 300/1200 bps te communiceren. Dit gebeurt door de implementatie van een op SDR gebaseerde FM- en FSK-repeater. Ook is er een SSTV-cameramodule van de universiteit van Brno naar verwachting aan boord, afhankelijk van de beschikbare tijd. De beelden zullen willekeurig worden genomen, maar de SSTV-module zal enkele ROM-gecodeerde beelden bevatten die ook zullen worden uitgezonden.

De hardware- en softwaresubsystemen van URESAT zijn verbeterde versies van de vorige [AMSAT-EA HADES-satellietmissie](https://www.amsat-ea.org/) die op 13 januari 2022 is gelanceerd met een SpaceX Transporter-3-missie. De satelliet krijgt een downlink op 436,888 MHz en een uplink op 145,975 MHz voor een V/U FM spraakrepeater. Daarnaast ook een baken met FSK, AFSK en APRS telemetrie plus een CW baken. De lancering gaat naar een polaire baan van 525 km met SpaceX in oktober 2022, begeleidt door Exolaunch/Alba Orbital. Meer info op <https://www.amsat-ea.org/>.

LightCube

LightCube is een 1U CubeSat educatieve missie van de Arizona State University. Het doel is om mensen over de hele planeet te inspireren en een leerervaring te bieden door een licht te produceren dat met het blote oog zichtbaar is. De flits, die naar verwachting even helder zal zijn als het Internationale Ruimtestation ISS, komt van twee Xenon-flitsbuizen. Het ruimtevaartuig zal worden geactiveerd door radioamateurs. Deze missie met als doelstelling de toegankelijkheid van satellieten te vergroten, zal meer mensen inspireren om radioamateur te worden en te blijven communiceren met meer CubeSats. Naast het triggeren van de

LightCube-flits kunnen radioamateurs ook de telemetrie-informatie downloaden en decoderen. De downlink is op 437,175 MHz met 1k2 AFSK met AX25. Geplande stationering vanaf het ISS is niet eerder dan oktober 2022. Meer informatie op: <https://lightcube.space>.



Bron: [AMSAT](https://www.amsat-ea.org/) / Veron

BEDRIJF HELPT DIERBAREN TELEFOON TE ONGRENDELEN



FM-QSO over meer dan 3000 km op 10 meter

KP4NYC meldt een zeer interessante RF-propagatieopening tussen Puerto Rico en Canada, waarbij twee stations signaalrapporten van 5/9 konden uitwisselen.

Het betrof een FM-QSO op 20 april 2022 20:52 UTC over 1943,3 mijl op 10 meter tussen WP4KEY (Puerto Rico) en VE9GCS (Canada).

Het QSO was uitzonderlijk, maar helaas erg kort, waarbij het signaal een zeer snelle fading kende (QSB). Maar zolang de verbinding duurde, was de communicatie kristalhelder en sterk.

Bron: [Southgate Amateur Radio News](#)

Video: tutorial SDR-ontvanger met Raspberry Pi 4, SDRplay, SDR++ en SDRangel

Dat met de combinatie van SDR-hardware en de *singleboard-computer* Raspberry Pi een uitstekende SDR-ontvanger te bouwen is, is genoegzaam bekend. Het installeren van de software op de Pi leidt echter nogal eens tot hoofdbrekens.

Als je over SDR-hardware van de firma SDRPlay beschikt, dan helpt de video van Mike KD2KOG je om een complete SDR-ontvanger te bouwen. Mat doorloopt daarin alle stappen, inclusief het plaatsen van het juiste *OS-image* op de Pi en het installeren van de juiste drivers en de applicaties SDR++ en SDRangel:

[Raspberry Pi4 2gb with the RSPdx.](#)

Video: tweede versie dualfeed-antenne voor QO-100

Om verbindingen te kunnen maken over de geostationaire satelliet QO-100 wordt vaak gebruik gemaakt van een multifeedantenne voor de *uplink* op 2,4 GHz en de *downlink* op 10 GHz. Een populair ontwerp van zo'n antenne is de [Ice Cone Feed](#) van Patrick DC8PAT. Sinds kort is er een nieuw ontwerp beschikbaar, waarin zowel de mechanische stabiliteit als de UV-bestendigheid verbeterd zijn ten opzicht van de eerste versie.

Mat MODQW demonstreert op zijn YouTube-kanaal [TECH MINDS](#) het nieuwe ontwerp en het gebruik van de antenne in de praktijk: [2.4 GHz Dual Feed Helix Antenna For QO100 VERSION 2!!](#)

Bron: Veron

Friese Radiomarkt Beetsterzwaag 28 mei 2022

Door: [Erwin van der Linden \(PE1CUP\)](#)

42e Friese Radiomarkt Beetsterzwaag

Zaterdag 28 mei 2022 is het voor de 42e keer dat VERON-afdeling A63 de bekende Friese Radiomarkt organiseert in en rondom zalencentrum "De Buorskip" aan de Vlaslaan 26, 9244 CH Beetsterzwaag.

De markt is geopend van: 09.00 – 15.00 uur.

Entreprijs is: € 5,00 p.p.



Sla hier uw slag voor dat onderdeel dat u zoekt

Voor de zendamateur en elektronica-hobbyist is dit de gelegenheid om hun slag te slaan en juist dat onderdeel of andere waar te kopen waar je wellicht al lang naar op zoek bent. De FRM is een gezellige markt, waar het goed toeven is. Maar ook met veel handelaren uit binnen- en buitenland die hun koopwaar aanbieden. U kunt op de markt terecht voor oude en nieuwe zendontvangers, computers en computeronderdelen, antennes, kabel, gereedschap, onderdelen voor zelfbouw, sloopmateriaal en nog heel veel meer, maar ook de nieuwste digitale technieken. Tevens is de markt een belangrijk ontmoetingsplaats voor zend- en luisteramateurs, computerfreaks, verzamelaars en andere techneuten.

Hoe komt u op de radiomarkt

De route naar de markt en de gratis parkeergelegenheid in de omgeving van de Vlaslaan wordt aangegeven door borden. Ook is aan de mindervaliden gedacht. Hiervoor zijn parkeerplaatsen tegenover de ingang gereserveerd. De medewerkers van de FRM helpen u graag.

Voor zendamateurs zal er een inpraatstation actief zijn op de repeater van Heerenveen. De frequenties zijn: 145.700 MHz en 430.025 MHz.

Meer informatie:

Geïntformeerd blijven over onze activiteiten kan via de website a63.veron.nl

De marktmeester kun u bereiken via marktmeester@a63.org

Public relations is te bereiken via pr.frm@a63.org

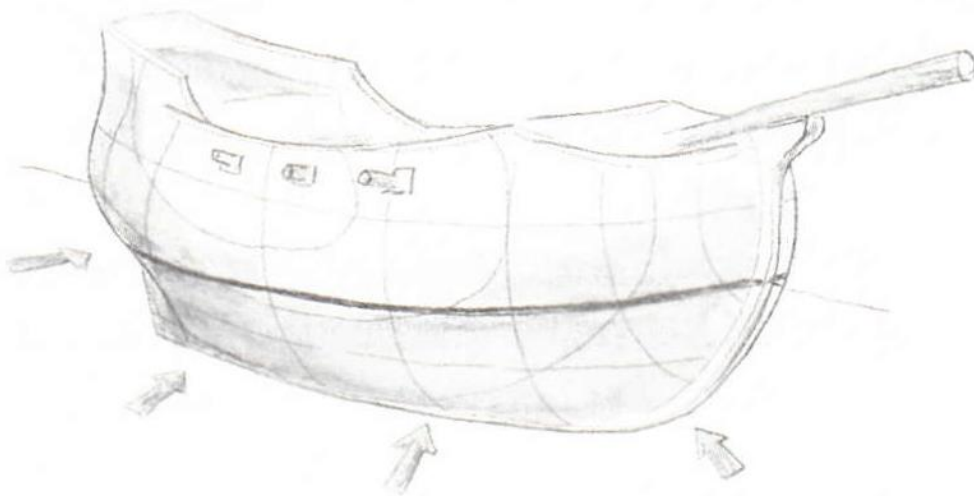
Bron: Veron

WATERVERPLAATSING

Het gewicht van een schip drukken we niet uit in het gewicht van het vaartuig zelf, maar in het gewicht van de hoeveelheid water die het schip verplaatst door zijn, tja, gewicht - en zijn volume. De Wet van Archimedes beweert dat de opwaartse kracht die een object ondervindt even groot is als het gewicht van de hoeveelheid verplaatste vloeistof. En dat gewicht, van die vloeistof dus, is weer afhankelijk van het volume van het object en de dichtheid van de vloeistof. Zolang het gewicht van het object lager is dan dat van het verplaatste water, blijft het object drijven.

Dat uitgangspunt had tot gevolg dat men de waterverplaatsing van een scheepsonwerp wilde kunnen vaststellen. Scheepsbouwer Anthony Deane sloeg in 1670 aan het denken en schreef zijn *Doctrine for Naval Architecture*. Hij deed hierin uit de doeken hoe diepgang en waterverplaatsing zich tot elkaar verhielden. Zo kon men vooraf beoordelen of er nog enkele kanonnen bijgeplaatst konden worden op de oorlogsschepen.

Waterverplaatsing wordt ook wel Archimedeskracht genoemd. Die kracht dankt zijn naam aan de Oudgriekse wis- en natuurkundige Archimedes. Koning Hiëro van Syracuse had aan de geleerde gevraagd of hij kon vaststellen of de goudsmid wel een zuiver gouden kroon voor de koning had gemaakt, of dat er zilver in vermengd was.



Zittend in bad bedacht Archimedes de oplossing, die verband hield met de verschillende dichtheden van goud en zilver enerzijds, en met verschillen in waterverplaatsing anderzijds. Hij kon nu het antwoord voor de koning vinden door onderdompeling van de kroon en het meten van de waterverplaatsing. Hij was zo opgetogen over zijn ontdekking dat hij zichzelf uit het bad naar de straat verplaatste en daar, nog naakt en nat, uitriep: 'Eureka!'

MEER WETEN ? Lees Archimedes, Newton, Murphy: Wetten uit de wetenschap door Hans van Maanen.

Bron: 100 Maritieme uitvindingen

Ham Payload Going to the Chinese Space Station

The International Amateur Radio Union (IARU) satellite frequency coordination panel reports that an application has been submitted for an amateur radio payload to be hosted on the Chinese Tiangong space station. The coordination request states:

"CSSARC is the amateur radio payload for Chinese Space Station, proposed by Chinese Radio Amateurs Club (CRAC), Aerospace System Engineering Research Institute of Shanghai (ASES) and Harbin Institute of Technology (HIT)."

The first phase of the payload is capable of providing the following functions utilizing the VHF/UHF amateur radio band:

- 1) V/V or U/U crew voice
- 2) V/U or U/V FM repeater
- 3) V/V or U/U 1k2 AFSK digipeater
- 4) V/V or U/U SSTV or digital image

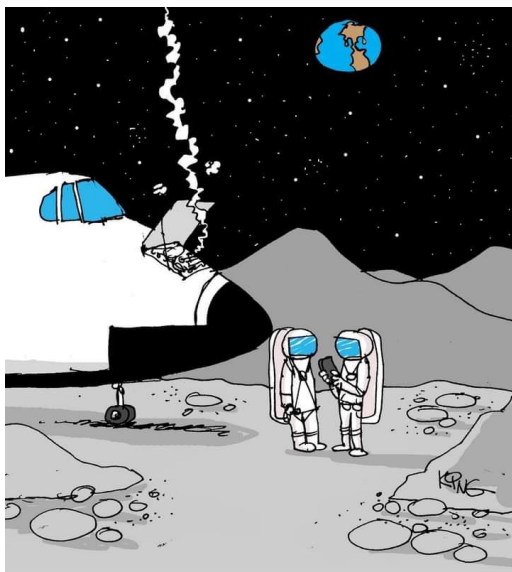
The payload will provide resources for radio amateurs worldwide to make contacts with onboard astronauts or communicate with each other. It will also play a role to inspire students to pursue interests and careers in science, technology, engineering, and math, and to encourage more people to get interested in amateur radio.

The planned launch from Wenchang is scheduled for the third quarter of this years.

Thanks to AMSAT UK



An amateur radio payload may be launched to the Chinese Tiangong space station late this year.



"I just called an Uber. The cost is \$50 million, plus tip."

Radio historie

Klik op onderstaande afbeelding voor een schat aan historie op het gebied van elektronica, radio, TV enz.



The screenshot shows the homepage of the 'World Radio History' website. The main title 'World Radio History' is prominently displayed in a large, stylized font. Below the title, there are several navigation and search options:

- New Site WHAT'S NEW? Additions**: A section for new content.
- Find Any Specific Page on this Site**: A grid of letters (A-Z) for alphabetical search.
- Find Text In Publications**: A search function for words and phrases within publications.
- Find a Publication By It's Site Page**: A search function for publications based on their site page.
- World Pages**: A section for publications from the UK, Europe, Canada, Oceania, and Latin America.
- Bookshelf**: A section for over 1000 radio books, engineering, programming, and music.
- This Month in the Golden Age of Radio**: A section for monthly highlights.
- Contact the Webmaster**: A section for reporting errors or asking questions.

Below these sections, there are links to 'Broadcasting Industry: Business & Music', 'Broadcasting Business', and 'Television'. The 'Television' section includes links to 'Television Magazine', 'Television Radio Age', 'R & R Radio and Records', 'Radio Business Report', 'Broadcast Programming & Production', and 'Televiser'. The 'Radio' section includes links to 'Radio Daily', 'Channels of Communication', and 'Canadian Broadcaster'.



Amateur Radio Helps Rescue Injured California Outdoorsman

A relaxing weekend of camping and fishing did not go as planned last Friday when a member of a California outdoors club fell and broke his hip.

The Old Goats Mountain Club (OGMC) had worked their way along an old Forest Service Road into a rugged, off grid location in the foothills of the Cascade Mountains. Dave Johnson, KL7DJ, said his friend slipped and fell while trying reel in a catch. The injury was so severe that the man could not be moved safely with a trip that could take at least 2 hours over the rough terrain.



REACH 5 helicopter ready to transport with injured outdoorsman on board. [Dave Johnson, KL7DJ, photo]

Johnson is the only licensed amateur radio operator in the group and using [the California Amateur Linking Radio Association \(CARLA\)](#) system, he was able to call for emergency help from this vehicle. Greg Stamback, KD6VEN, located in the San Francisco Bay area responded and contacted the Shasta County EMS which dispatched a [REACH 5](#) rescue helicopter from their base in Redding, California.

The entire rescue took about 1 hour and before the helicopter landed a local ambulance company arrived and was able to stabilize the injured camper. After surgery and 3 days in the hospital he is now at home recovering.

Johnson's wife Linda, KL7ISN, helped coordinate getting their friend's vehicle back to Redding. Using pre-planned contact schedules for Friday and Saturday and, after several makeshift auto-patches, the car was driven to a nearby highway where two other club members were able to take the car safely back home.

But the weekend was not over for amateur radio help. While the rest of the group was making their way out of the mountains on Sunday they were flagged down by a stranded motorist. His car's gas tank had been punctured and his cell phone would not work. He was taken to a small community along the way where there was a landline, and he was able to call for help from AAA.

Johnson said the motorist was thankful for the help and another member of the OGMC suggested the motorist might want to consider getting an amateur radio license.

While waiting for a tow truck to arrive, Johnson and a couple of OGMC members talked about amateur radio and how it had helped over the last few days. One member suggested maybe even he should have a transceiver installed in his vehicle. Johnson plans to make sure his friend, and the motorist, get a complete demonstration.

Bron: ARRL

Giovanni da Verrazzano, ontdekkingsreiziger



Italiaanse ontdekkingsreiziger die in dienst van de Fransen gebieden in Noord-Amerika verkende. Hij staat bekend als de eerste Europeaan die in 1524 de Atlantische kust van Noord-Amerika tussen South Carolina en Newfoundland verkende.

Giovanni da Verrazzano wordt rond 1485 geboren in kasteel Verazzano in het zuiden van Florence. In 1507 verhuist Da Verrazzano naar Dieppe, een Franse stad aan de monding van Het Kanaal. In de periode hierna maakt hij verscheidene reizen naar het oosten van de Middellandse Zee en brengt hij een bezoek aan de huidige Canadase provincie Newfoundland.

Koning Frans I van Frankrijk (1494-1547) stuurt Giovanni da Verrazzano in 1524 naar Noord-Amerika om de kust tussen Florida en Newfoundland te onderzoeken.

Hoofddoel is een route te vinden naar de Grote Oceaan. De Italiaanse ontdekkingsreiziger komt op 1 maart aan bij Cape Fear en vaart dan eerst een stuk naar het zuiden langs de kust van Noord Carolina. Hierna zet hij een noordelijke koers in en vaart hij door naar de Baai van New York Bay en de Narragansett Baai. Onderweg gaat hij verschillende keren aan land en maakt hij contact met de oorspronkelijke bewoners van het gebied.

Volgens sommigen is Giovanni da Verrazzano de naamgever van de staat Rhode Island. Toen hij het huidige Block Island voor de kust van de staat tegenkwam zou hij het Rhodos hebben genoemd, omdat hij meende dat het eiland ongeveer even groot was als het Griekse eiland met die naam. In werkelijkheid is het eiland voor de Amerikaanse kust overigens ruim twee keer zo groot als het Griekse Rhodos. Een andere verklaring is dat de Nederlandse ontdekkingsreiziger Adriaen Block het grote eiland "Roodt Eiland" noemde, vanwege de roodkleurige heide op het eiland.

Giovanni da Verrazzano overlijdt vermoedelijk in 1528. Waaraan hij sterft is niet geheel duidelijk. Een bekend verhaal is dat Da Verrazzano in een klein bootje het binnenland van Florida in voer om contact te leggen met de oorspronkelijke bewoners van het gebied. Deze zouden hem niet goedgezind zijn geweest en hem hebben gedood. Een andere verhaal zegt dat de Italiaanse ontdekkingsreiziger in de buurt van de Caraïben werd gedood door kannibalen die hem hierna onmiddellijk verorberden.

Zonder innovatie staat de scheepvaart stil

‘Zonder scheepvaart staat de wereld stil, maar zonder innovatie staat de scheepvaart stil.’ Dat zegt hoofdredacteur René Quist van Weekblad Schuttevaer, dat op 9 juni samen met Netherlands Maritime Technology (NMT) het Maritime Innovation Platform (MIP) organiseert. ‘Innovatie en verduurzaming zijn opgaven voor de hele wereld, dus ook voor de scheepvaart. Met dit evenement willen we het innovatieve karakter van de sector belichten.’



Waar denk je aan bij de term ‘maritieme innovatie’?

‘Ik denk aan uitvindingen die de scheepvaart slimmer, zuiniger en relevanter maken. Vaak denken we bij scheepsbouw aan lassers en timmerlieden, die ook heel belangrijk zijn voor de sector. Maar slimme scheepswerven met robots staan nog niet meteen op ons netvlies. Of denk aan verbeterde efficiëntie en planning door middel van Artificial Intelligence. We kunnen misschien schepen bouwen die nog minder weerstand

hebben in het water, of zorgen dat aan boord minder warmte verloren gaat, of dat het schip automatisch een betere koers berekent.

‘Zonder scheepvaart zijn we nergens. Dat hebben we vorig jaar nog maar eens gezien met de Ever Given. En er ligt een grote klimaat-opgave voor de wereld en deze belangrijke sector moet daaraan ook zijn bijdrage leveren. Daar kan innovatie bij helpen. En dat is natuurlijk ook prettig voor de portemonnee. Zeker met de huidige brandstofprijzen. Efficiënter varen kan bovendien de krappe arbeidsmarkt verlichting brengen.



René Quist.

Het evenement wordt georganiseerd in samenwerking met NMT. Hoe verloopt deze samenwerking?

‘Schuttevaer is hoofdorganisator en NMT kennispartner. NMT denkt mee, levert sprekers en roept leden op om deel te nemen. Wij doen het dus echt samen.

‘NMT is de brancheorganisatie van de maritieme maakindustrie en kan veel leden aandragen met mooie verhalen. Ik kan mij geen betere partij bedenken. Dankzij deze samenwerking is het Maritime Innovation Platform ook gratis voor abonnees van Weekblad Schuttevaer en NMT-leden.’

Het evenement is voor het eerst geen online webinar, maar op een fysieke locatie. Maakt dit het MIP ook anders?

‘We waren woensdag 30 maart in Dordrecht, bij het Energiehuis, waar het evenement wordt gehouden. Een oude energiecentrale, prachtig gelegen aan het water, waarin we twee zalen krijgen en een innovatieplein voor het MIP. Het is een goed bereikbare, maritiem ademende locatie. Ruim en industrieel, dus perfect voor ons evenement.’

‘Ik denk dat iedereen het leuk vindt om elkaar weer te ontmoeten, en dat was ook een van onze wensen. Daarom is het evenement verplaatst naar deze datum. We hebben het tijdens de Coronacrisis zo gemist om kennis te delen en zaken te doen. En dat gaan we nu zeker goedmaken, want er komen 30 sprekers en bedrijven die hun nieuwste uitvindingen laten zien. En mogelijk nog meer, want er is nog plek op het plein voor wie wil meedoen.’

‘We hoeven ons niet meer aan coronamaatregelen te houden en dus hebben we lekker veel ruimte voor 750 mensen. Het gaat ook goed met de kaartverkoop, dus schrijf je wel snel in.’

Bij de eerste twee edities werd gekozen voor de naam Maritime Platform, nu heet het evenement Maritime Innovation Platform. Waarom een nieuwe naam?

‘Je ziet dat er enorm veel innovatie is in de sector op allerlei vlakken. Schuttevaer en NMT vinden het belangrijk deze in de schijnwerpers te zetten. Mensen weten al zo weinig over de sector, dus willen wij juist het innovatieve karakter ervan belichten.’

‘Schuttevaer en NMT zijn allebei sterk aanwezig in het hart van de maritieme industrie en dit evenement is dan ook bedoeld voor elk individu dat zich daarin bevindt, van toeleverancier tot scheepseigenaar tot werfbaas.’

Naar welke programmapunten kijk jij persoonlijk het meeste uit?

Het programma omvat van alles, van zeevaart-onderwerpen tot financiering voor de binnenvaart. Maar ik zou zeker het “vrouwendebat” niet willen missen in de middag. Zij gaan praten over hoe we deze industrie in de schijnwerpers zetten. Ik zou iedereen aanraden om te kijken waar zij het meeste belang bij hebben, want er zit echt voor iedereen wat bij.’

Is het programma ook opgesteld met de gedachte om iedereen wat te bieden?

Ja, we laten alle delen van de sector aan bod komen. Dan hebben we het dus echt over de volle breedte van de scheepsbouw en maritieme wereld. De rode draden zijn innovatie en duurzaamheid. Maar bedenk wel: je hebt het ene nodig om aan het andere te voldoen.’

Op welke maritieme innovaties moeten we letten?

‘Ik let graag op de zaken waar ik het meest over praat met schippers. In de binnenvaart hebben we het veel over (semi-)autonoom varen. En natuurlijk: op welke brandstof gaan schepen varen in de nabije toekomst? Wordt het waterstof, ammoniak, methanol of batterijen? Die discussie zal andere antwoorden opleveren voor de zee- en binnenvaart.

En de hamvraag is: wie of wat gaat deze transitie betalen? Deze ontwikkelingen kom je vaak tegen in de krant en op de website. Dan denk ik: de toekomst is dichterbij dan je denkt.’

Er is op 9 juni ook een prijs te winnen, daar zijn nog innovaties voor te nomineren. Naar wat voor winnende partij zijn we op zoek?

‘We zijn echt niet alleen op zoek naar innovaties die de wereld gaan redden. We kijken naar grote én kleine innovaties. Als het maar echt vernieuwend is.’

Bron: Schuttevaer

Holland America cruise line returned to Canada

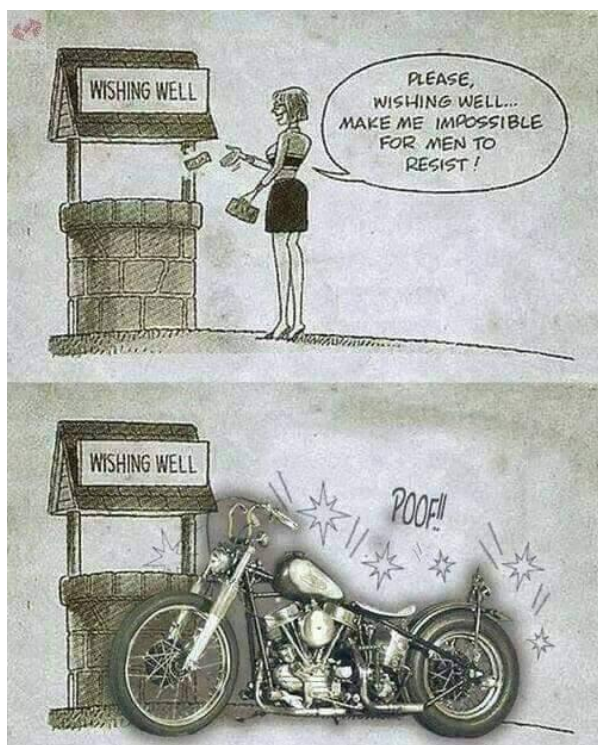


Holland America Line's **KONINGS DAM** called at Victoria, British Columbia April 9, and Vancouver on April 10, making it the first cruise line to return to Canada following an industry-wide pause due to the global pandemic. Canada's cruise ship ban, which was first implemented in March 2020, was lifted three months early on Nov. 1, 2021. Koningsdam's call at Victoria marked 905 days since a cruise ship has visited the port, and it was also be a maiden call for the ship. To mark both milestones, Gus Antorcha, president of Holland America Line, will be joined by local government officials in Victoria and Vancouver to celebrate cruising's

restart in Canada. “We were thrilled to be the first cruise line back into Canada after such a long absence, and we look forward to celebrating a great moment for everyone who loves to travel and for those in Canada and Alaska whose livelihoods depend on tourism,” said Antorcha. “Holland America Line has a robust schedule of cruises that explore Canadian ports on both coasts with Alaska, Hawaii, transatlantic and Canada and New England itineraries.” In 2022, six Holland America Line ships will call at Victoria and Vancouver for the Alaska cruise season. In total, the six ships will make 45 calls at Victoria and bring nearly 75,000 guests to the port, and 76 cruises begin or end at Vancouver, welcoming approximately 140,000 guests.

For Canada and New England cruising on the East Coast, two ships return in May and cruise between Boston and Quebec City, or Montreal. **NIEUW STATENDAM** and **ZAANDAM** offer itineraries ranging from 7-24 days to more than 12 Canadian ports. In total for 2022, Holland America Line operates 141 cruises on eight ships in Canada, with more than 250,000 guests visiting both coasts.

Source: Travelweek



WSPR Beacon on the Air from Antarctica

AMSAT Argentina has assembled and delivered a permanent WSPR (Weak-Signal Propagation Reporter) beacon system to the Argentine research station at Esperanza Base on the Antarctic Peninsula. Using the call sign LU1ZV, the 200 mW beacon is presently active on 40, 20, 15, and 10 meters at 7.0386, 14.0956, 21.0946, and 28.1246 MHz, respectively, and reception has been reported by stations throughout the world.



The LU1ZV WSPR beacon is on the air from Esperanza Base, a permanent Antarctic research station.

WSPR is a digital communications protocol designed for reception at very weak-signal levels. It is part of the [WSJT-X](https://wsjt.sourceforge.io/) software suite. You can use *WSJT-X* to receive the LU1ZV beacon directly, or you can see reports from other stations online at www.wsprnet.org. [Thanks to the AMSAT News Service].

Bron: ARRL

UK Amateurs Exploring 40 MHz

John Desmond, EI7GL, reports that [Ofcom](https://www.ofcom.gov.uk/) -- the communications regulator in the United Kingdom -- has granted temporary Innovation and Research licenses to several UK amateurs to transmit in the 40 MHz band.



On his blog, John stated that Roger Laphorn, G3XBM, in the east of England will be operating beginning on April 2 with a license that is valid for 1 year. In a statement, Roger said, "After a very long wait, Ofcom has approved my 8-meter permit. It permits me to use 40 to 42 MHz with digital modes (including CW) at 5 W ERP maximum. I expect to erect a wire dipole that will be directed towards Europe. I expect to be mostly on FT8 around 40.676 MHz with a precise frequency done in liaison with others. My hope is all 8-meter FT8 stations can be monitored with one USB dial setting but spaced out. Five watts should certainly cover Europe when sporadic E is in play. I will try some local CW crossband QSOs but hope to be on FT8 24/7." [Thanks to Southgate ARC News]

Bron: ARRL

LSTID's and the effects on radio communications

Amateur radio researchers from NASA's Ham Radio Science Citizen Investigation ([HamSCI](#)) have observed giant waves in the upper atmosphere known as Large-Scale Traveling Ionospheric Disturbances, or LSTIDs, for the first time. The observational results appear to demonstrate the effects of LSTIDs on radio communications, as well as add to the understanding about how the wave interface. The results were published in the American Geophysical Union journal [Geophysical Research Letters](#).

Radiomarkt Bladel KARmarkt 3 juli 2022

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

De in de regio bekende Kempische Amateur Radioclub (KAR) organiseert op zondag 3 juli hun jaarlijkse radiomarkt. Op het terrein verkopen diverse standhouders radio gerelateerde artikelen zoals radiosets, antennes en veel elektronica onderdelen. De entree bedraagt €5,-, kinderen t/m 16 jaar hebben gratis toegang en parkeren is gratis.

Voor elk wat wils, bekend en onbekend met radio

De KAR radiomarkt is een echte traditie geworden. Mensen uit het hele land komen er op af. Niet alleen om iets te kopen of ruilen, vooral ook om ervaringen uit te wisselen over de radiohobby en kennis te maken met onze vereniging. En dat ook nog eens in een prachtige omgeving. Iedereen is dus van harte welkom.

Hans Peters, voorzitter van de Kempische Amateur Radiovereniging: “ Onze buitenmarkt is in de loop der jaren echt een traditie geworden. We zijn dan ook erg blij dat we de markt weer kunnen houden. Mensen uit het hele land komen er op af. Niet alleen om iets te kopen of ruilen. Maar vooral ook om ervaringen uit te wisselen over de radiohobby. En om kennis te maken met onze gezellige vereniging en wat we doen en dat ook nog eens in een prachtige omgeving. Iedereen is dus van harte welkom. Jong en oud, bekend of nog onbekend met radiotechnieken. We hebben de gezelligste markt van de Benelux!”

Over de Kempische Amateur Radiovereniging (KAR)

KAR is sinds 1993 gevestigd in Bladel op de Leemskuilen 16b. De vereniging heeft meer dan 45 leden met een passie voor het amateurradio en alles wat daarmee te maken heeft. De 2 masten met diverse antennes zorgen voor een ongestoorde ontvangst van radiosignalen. Buiten het sociale aspect van de vereniging, draagt KAR



onder andere bij aan het cultureel erfgoed door het in standhouden van Morse communicatietechniek en radio-experimenten. Daarnaast is de KAR ingericht op noodcommunicatie in samenwerking met [DARES](#) (Dutch Amateur Radio Emergency Service). Dat heeft ook een groot maatschappelijke belang in het geval van calamiteiten.

Radiomarkt Bladel KARmarkt waar en wanneer

Jaarlijkse radiobuitenmarkt van de Kempische Amateur Radiovereniging 'KARmarkt'

Zondag 3 juli van 10.00 – 16.00 uur

KAR-terrein: Leemskuilen 16b, 5531 NL Bladel

De entree bedraagt € 5. Kinderen tot en met 16 jaar gratis.

Parkeren is ook gratis.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de organisatie via markt@pi4kar.com.

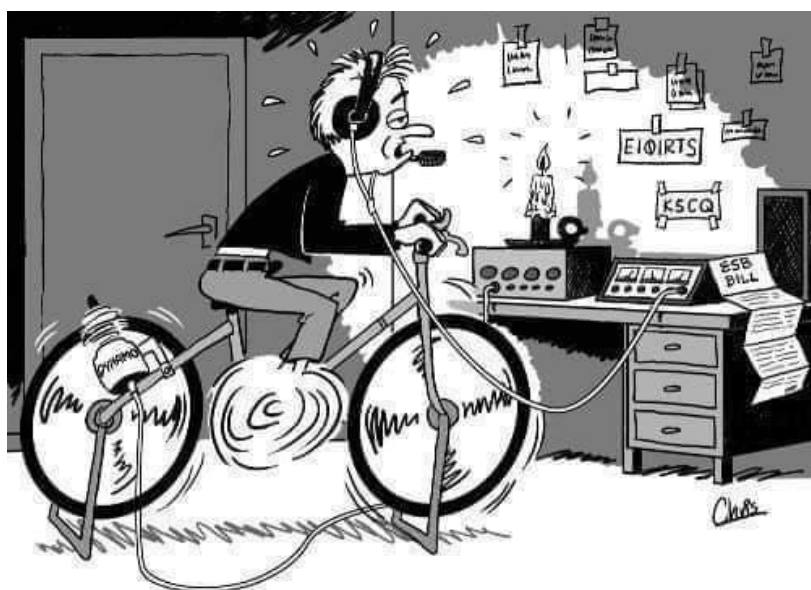
Bron: Veron.nl

Canada Uses Special Call Signs in Honour of Queen Elizabeth II's Platinum Jubilee

In honour of Queen Elizabeth II's 70 years on the throne (her Platinum Jubilee), Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) has approved the use of special call signs for Canadian hams from May 15 to July 14, 2022. These dates correspond with the busy early summer operating season and will be available to all Canadian amateurs who wish to use the special call signs on all occasions, including ARRL Field Day, the June VHF Contest, the RAC Canada Day Contest, and

the IARU World Championship. See the Special Event Listing on the Government of Canada [website](#).

Bron: ARRL



"Sorry OM, I can only work QRP at the moment!"

China became world's largest LNG importer in 2021

China became the world's largest importer of liquefied natural gas in 2021, a study from the U.S. Energy Information Administration shows. The study, based on analysis of data from Global Trade Tracker and China's Administration of Customs.

Prior to 2021, Japan had been the largest importer of LNG for 51 years. China imported around 10.5 Bcf/d² in 2021, up 1.7 Bcf/d from 2020 and 0.8 Bcf/d more than Japan, the EIA reported. Data from Japan's Ministry of Finance showed that country averaged 9.7 Bcf/d in 2020 and 2021.

China began importing LNG in 2006 and its imports have grown steadily every year, except for 2015. China has steadily increased its LNG import capacity, which reached about 13.9 Bcf/d last year. That growth in capacity has enabled China's LNG imports, the EIA reported.

By the end of 2022, China's regasification capacity is expected to expand by an additional 2.8 Bcf/d, for a total of 16.7 Bcf/d, S&P Global Platts reported.



The LNG VENUS westbound transiting the Singapore Strait

China imports natural gas through LNG and pipeline. Those imports accounted for 46% of the country's total gas supply, which reached 35.5 Bcf/d in 2021, up from 15% in 2010. Last year, pipeline imports of natural gas supplied 16%, or 5.7 Bcf/d, of China's natural gas needs, while LNG imports accounted for 30%, or 10.5 Bcf/d, the EIA reported. China imported natural gas by pipeline from five countries: Turkmenistan (3.2 Bcf/d), Russia, (1.0 Bcf/d), Kazakhstan (0.6 Bcf/d), Uzbekistan (0.5 Bcf/d), and Myanmar (0.4 Bcf/d.) China imported LNG from 25 countries. Its six largest suppliers include Australia, United States, Qatar, Malaysia, Indonesia and Russia, which collectively provided 8.9 Bcf/d, or 85% of LNG imports. China's imports and production of gas have risen as government policies have promoted coal to natural gas switching in an effort to reduce air pollution and meet emissions targets. In 2021, China's domestic production reached 19.3 Bcf/d, about 54% of its total

² Billion cubic feet per day. 1 MMbtu/d = 1 dekatherm per day. To convert these two heat based units of measurement into the volumetric based 1 Bcf/d, analysts need to divide the former by a heat factor adjustment. That heat or btu content of natural gas can vary significantly among different regions, so there is not always a set divisor value. As of this writing, the U.S. EIA assumed a divisor/conversion factor of 1.037.

natural gas supply. Last month, the country released its 14th five-year plans, which set domestic natural gas production target at 22.3 Bcf/d by 2025, up 3.0 Bcf/d from 2021, the EIA reported.

Trinity Spirit Ship Blast Followed \$200 Million Trail Of Debt Defaults

By William Clowes (Bloomberg)

The owners of an oil-production and storage ship had a history of financial problems before the vessel blew up in Nigerian waters two months ago.

The **TRINITY SPIRIT**, which caught fire on Feb. 2, burned for more than 24 hours and left a stain of crude stretching for miles across the Atlantic Ocean. While the cause of the accident hasn't yet been determined, the "inferno" meant only a "low level" of crude was spilled, according to Idris Musa, director-general of Nigeria's National Oil Spill Detection and Response Agency. The Environment Ministry estimates that up to 60,000 barrels of oil were on board the ship at the time of the blaze.



The fatal incident occurred amid an ongoing trail of debt. Creditors have filed lawsuits against the company operating the ship, Nigeria-registered Shebah Exploration and Production Co., in at least three countries, accusing the firm of defaulting on multiple financial agreements. These include two bank loans for a combined \$220 million and a contract for the management of the vessel itself, according to court documents and corporate statements.

Ambrosie Bryant Orjiako, a prominent businessman and president of Shebah, acted as the personal guarantor of a \$150 million loan taken by the company in mid-2012 from the African Export-Import Bank and two Nigerian lenders to fund a drilling program on the firm's oil license. Shebah leased the vessel from one of its

shareholders named Allenne Ltd., a company registered in the British Virgin Islands of which Orjiako was a director, according to court filings.

Orjiako is best-known as a founder of Seplat Energy Plc, which has grown since 2009 into Nigeria's largest independent oil producer and in February agreed to pay \$1.3 billion for Exxon Mobil Corp.'s shallow-water assets in the country. Seplat has no involvement with the Trinity Spirit or any of Shebah's legal disputes, Orjiako said by email, declining to comment on any matters that are still in court. He referred questions regarding the vessel to Shebah Chief Executive Officer Ikemefuna Okafor, who didn't respond to emails or calls. Orjiako announced in November that he will step down as Seplat's chairman in May. Shebah stopped paying down the Afreximbank loan after meeting a single \$6.1 million instalment, according to a lawsuit filed by the lenders in the U.K. against the company, Allenne and Orjiako. In February 2016, a judge ruled that the banks were entitled to \$143.9 million, which remains unpaid and has doubled with interest, Afreximbank said in a statement. The banks "continue to consider their options for recovery," Afreximbank said through its law firm Baker McKenzie.

Orjiako, 61, had argued that delays by Afreximbank in releasing the funding led to drilling contractors either withdrawing or withholding their services, according to a defence he submitted to the London court in September 2015. A U.K. judge dismissed an appeal by Shebah and Orjiako against the decision in mid-2017.

Shebah in 2004 acquired a 40% interest in a permit known as Oil Mining Lease 108 from ConocoPhillips as Allenne purchased the Trinity Spirit from the Houston-based producer. Shebah agreed to bear all costs in return for 80% of income from the block. Output levels wouldn't return to Conoco's 20,000 barrels a day from the license, with no production recorded since 2017, according to data published by Nigeria's state-owned energy company. The government announced in 2019 that it was revoking the permit, without specifying why. A spokesman for the Nigerian Upstream Petroleum Regulatory Commission didn't respond to questions about whether the license was ever withdrawn. Shebah is also under pressure from other creditors. A federal court in Lagos last year granted Zenith Bank Plc, one of Nigeria's largest lenders, an injunction preventing selected companies from dealing with Shebah's assets in a dispute around a \$70 million loan provided in 2014 to Orjiako's firm. Zenith said it doesn't comment on matters that are in court.

A Houston-based oil services company, Alliance Marine Services, alleged it terminated a contract to manage the Trinity Spirit after Shebah accumulated arrears of \$5 million, according to a case filed in a U.S. federal court in 2009. The plaintiff said it had also initiated arbitration proceedings in the U.K. to try recover the money. AMS voluntarily dismissed the lawsuit several months after commencing it and it's not clear whether the dispute was resolved. Bloomberg was unable to reach AMS. Shebah and two other companies connected to Orjiako were ordered by a U.K. court in 2020 to pay a Greek shipping company \$4.3 million after the trio defaulted on a 2017 agreement to charter a tanker. In 2019, a federal court approved the appointment of a receiver by the state's debt recovery agency, the Asset Management

Corp. of Nigeria, or Amcon, to manage Shebah. Before the fire, the oil firm, which is still in receivership, had offered the Trinity Spirit to Amcon to reduce some of its debt, according to a spokesman for the government body. Amcon is trying to recover a portion of the loans provided by local lenders in 2012, which the agency has since taken over from one of the three banks.

Source : Bloomberg L.P.

Philippines' Duterte, China's Xi call for restraint in South China Sea

Philippines' Rodrigo Duterte and Chinese President Xi Jinping stressed the need to exercise restraint to maintain peace in the South China Sea, Manila's presidential office said on Saturday. The two leaders held an hour-long telephone summit on Friday, discussing a broad range of topics including concerns over the Ukraine crisis and COVID-19 pandemic responses.

"The leaders stressed the need to exert all efforts to maintain peace, security and stability in the South China Sea by exercising restraint, dissipating tensions and working on a mutually agreeable framework for functional cooperation," the presidential office said in a statement. Both parties were committed to broaden the space for positive engagements even as disputes existed, Duterte's office said. Since taking office in 2016, Duterte has pursued warmer ties with Beijing, setting aside a longstanding territorial spat over the South China Sea in exchange for billions of dollars of aid, loans and investment pledges. The two presidents spoke of the importance of continuing discussions and concluding the code of conduct on the South China Sea. An international arbitration ruling in the Hague in 2016 invalidated China's sweeping claims to the waterway, through which about \$3 trillion worth of ship-borne trade passes annually. The case was brought to the tribunal by Manila. In March, the Philippines filed a diplomatic protest over a Chinese Coast Guard vessel engaging in "close distance manoeuvring" that heightened a risk of collision in the disputed waterway. Duterte and Xi renewed calls for a peaceful resolution of the situation in Ukraine through dialogue, and pledged to work together in addressing the impacts of climate change, the presidential office said. Duterte, 77, is set to end his single, six-year term in June.

Source : Reuters- Reporting by Neil Jerome Morales; Editing by Michael Perry

Het verhaal van de Elbe in het kort

De **ELBE** is begonnen aan haar vierde leven, als gerestaureerde zeesleper, beschikbaar voor het publiek. U kunt de **ELBE** bezoeken in haar thuishaven Maassluis, tijdens maritieme evenementen in binnen- en buitenland, maar ook een vaartocht maken met dit unieke varende monument, als laatste nog varende zeesleper van Smit.



The Museum tug ELBE returning to her homeport Maassluis after a trip to Rotterdam Maasvlakte

KLIK op de foto en boek uw trip op de ELBE

De ELBE is na een werkzaam leven als zeesleepboot in gebruik als zeegaand museumschip en vaart van voorjaar tot najaar bijna wekelijks uit. Met het schip kunnen dagtochten gemaakt worden met maximaal 80 dagpassagiers en 20 man bemanning (maximaal 100 opvarenden). Tijdens meerdaagse vaartochten kunnen maximaal 12 passagiers mee. Het schip beschikt over 36 bedden, een centrale ruimte (lierenkamer) met 24 zitplaatsen en een bar, alsmede een geluidsinstallatie en 80 inch beeldscherm.



Photo : Cees van der Kooij ©

RF-webinar over radiostoring door zonnepaneel-installaties

Op zondag 13 maart gaf Ernst PA1EJO een RF-webinar over de EMC-problematiek rondom zonnepaneelinstallaties, ook wel PV-installaties genoemd.

In de huidige energietransitie zijn zonnepanelen, met de bijbehorende omvormers, niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Veel radioamateurs ervaren PV-installaties echter als een groot probleem, vanwege de door de omvormers veroorzaakte storingen op de HF- en een aanzienlijk deel van de VHF-banden. De ontvangst van amateurstations wordt hierdoor ernstig belemmerd. Maar gelukkig zijn er goede mogelijkheden om de ontvangst op de (V)HF-banden aanzienlijk te verbeteren.

Inmiddels is de presentatie voor iedereen te bekijken op YouTube en op de RF Seminar-website: [Presentaties en handouts bij de RF Webinars](#)

Bron: Veron

Britten nemen schip P&O Ferries in beslag na massaontslag



Britse autoriteiten hebben in Noord-Ierland een schip van de in opspraak geraakte veerdienstmaatschappij P&O Ferries in beslag genomen. De veerboot zou niet veilig kunnen uitvaren, omdat de bemanning onvoldoende opgeleid is voor werk op het schip. Ook ontbreken verplichte documenten, meldt de kustwacht van het Verenigd Koninkrijk.

Bron: Schuttevaer

Mannen met een hobby: radiozendamateur

Podcasts worden steeds populairder. Zo is er inmiddels een website met de veelzeggende titel “Mannen met een hobby”, met podcasts over de vrijetijdsbesteding van mannen. Wellicht komt er op enig moment ook een variant: “Vrouwen met een hobby”.

De podcast van 12 april bespreekt onze welbekende hobby, het zijn van radiozendamateur. Beluisteren? Bezoek de website: [Mannen met een hobby, aflevering 31: Radiozendamateur](#)



Bron: Veron, Met dank aan Mischa PA1OKZ

IARU-R1 reageert op zonne-energiestrategie EC

Zoals vastgelegd in de *Green Deal*, streeft de Europese Commissie (EC) ernaar dat in 2030 minstens 40% van de benodigde energie duurzaam wordt opgewekt. In deze context werkt de Commissie onder andere aan een strategie voor het gebruik van zonne-energie, een belangrijke bron van duurzaam opgewekte energie. In dat kader deed de Commissie een publieksconsultatie om onder andere informatie te verwerven over belemmeringen voor de verdere inzet van zonne-energie: [EU solar energy strategy](#).



IARU Regio 1 heeft dit EC-initiatief aangegrepen om kanttekeningen bij de implementatie en het lopende gebruik van zonne-energie te maken. Daarin wordt in het bijzonder ingegaan op potentiële spectrumvervuiling door zogenaamde *optimizers*. Het ingediende document bevat onder andere details over lopend onderzoek door het IARU-R1-EMC-commissie op dit gebied.

Lees meer informatie op de IARU-R1-website: [European Commission Solar Energy Strategy](#)

Bron: Veron



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

Aflevering vier en tevens laatste aflevering.

Alweer geluk gehad

Dezelfde Papoea, die mij 's morgens de schrik van mijn leven bezorgde op het smalle bospad ver buiten Manokwari, zag ik 's middags aan boord met 12 anderen van zijn ras; thans gekleed in een kort broekje, min of meer op z'n zondags dus. In het bos was ik hem tegengekomen, gekleed in bamboe-peniskoker, maar dat was aan boord niet toegestaan. Een oppas (Mas Oppas) moest er op toezien, dat op geruime afstand van het schip de lendedoek of kort broekje werd aangetrokken door diegenen, die Mas Oppas, gekleed in blauw politie-tuniek en gewapend met klewang, gunstig genoeg beoordeelde om zijn voeten aan boord te zetten. Geen wonder, dat de Papoea mij 's morgens zo vriendelijk had gegroet in plaats van me de kop te snellen. Ook voor hem was het een bijzondere dag en in zijn ogen was ik het bewijs, dat het schip-van-de-maand was aangekomen. Natuurlijk was de "Kabar Angin" (het nieuws met de wind) mij al voor geweest, maar zelden zal hij iemand van een schip in tropenuniform zo ver van zee ontmoet hebben.

De Papoea's hebben handel gedreven met de Batjo's en inlandse bedienden en matrozen. Hardhouten pijlpunten, vlechtwerk met vruchtpitten versierd, grote schelpen en een enkele paradijsvogelhuid zijn verruild tegen kralen passartondeldozen, een mes....

De kabelgast wist zijn handel te bekomen door restanten verf af te staan. De Papoea's versieren er zich mee. Met menie maken ze oranje-rode ribben, grijze verf ertussen en zo slagen ze erin eruit te zien als ware griezels. Zelf vinden ze het enig. Een paar vertrekken er al; de weelde thuis brengen of nieuwe koopwaar halen? Als ze Mas Oppas passeren trekken ze meteen hun Zondagse kledij uit en het daagse pak weer aan.

Je moet zelf met zeer weinig kledij in krijgsgevangenschap in de tropen hebben rondgelopen, om te beseffen, dat deze Papoea's het grootst mogelijke gelijk van de wereld hebben.

De geschilderde Papoea's zijn voor de eerste stuurman het sein om de vierde stuurman er op af te sturen en te laten zorgen, dat niet de gehele voorraad scheepsverf naar de Papoea-kampongs zal verhuizen. De vierde stuurman moet ook zorgen, dat de inmiddels aangevoerde Paradijsvogels, niet het gehele dek tussen de ruimhoofden en railing in beslag zullen gaan nemen.

De vierde stuurman moet dit, de vierde stuurman moet dat. Eigenlijk veel, wat niets met stuurmanskunst heeft uit te staan. Het maandblad "I. N." van de vereniging van Gezagvoerders en Stuurlieden, nam eens als vrolijke noot een wervingsadvertentie op, ingestuurd door een spotvogel onder de KPM-ers. "Gevraagd: Duvelstoejager, bekend met opslaan en luchten van tropische producten; goed kunnende omgaan met Oosterse bevolkingsgroepen, verstand hebbende van stalling, voeding en

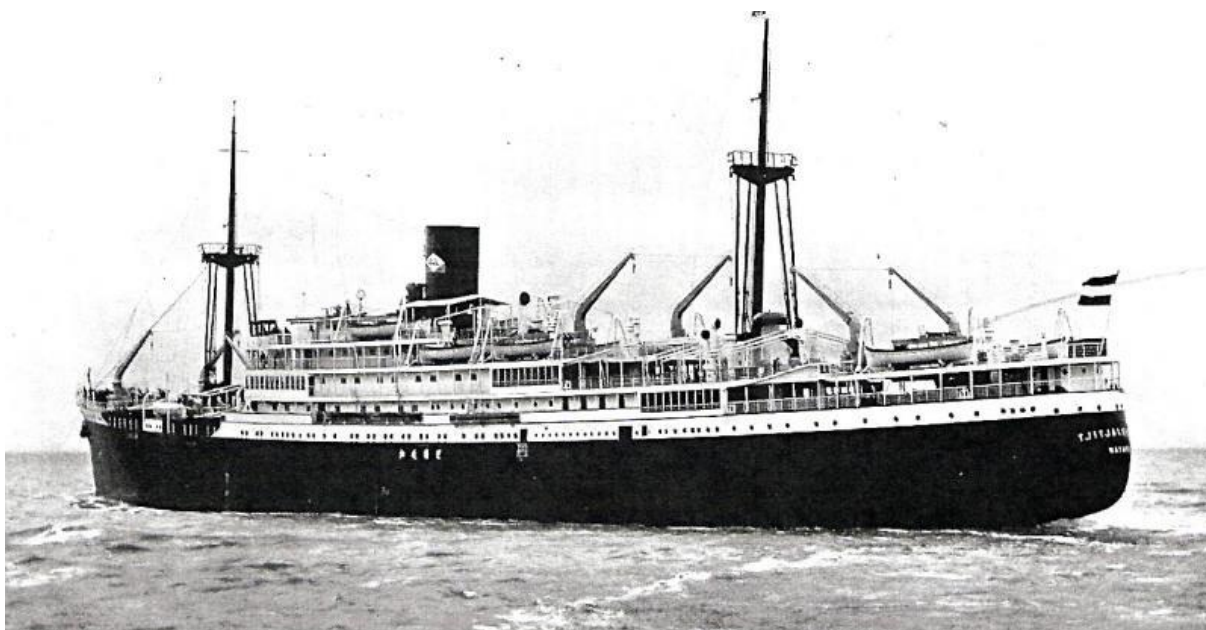
behandeling van paarden, runderen, varkens en kleinvee. Zicht op onderhoud van ijzer- en houtconstructies, tenten kennis strekt tot aanbeveling.

Daarmee was het vierde stuurmansleven ten volle uitgetekend. De advertentie werd niet geprezen, de rederij was er niet gelukkig mee en verschillende personen zijn er voor op het matje verschenen. I. N. betekende volgens het internationaal vlaggenreisboek van 1927: Laat ons bij elkander blijven tot wederzijdse steun!

Er waren nog meer van die seinen; zo betekende TDL: Wens U een aangename overtocht, en XOR was "Dank U". Later zijn de betekenissen en de seinen gewijzigd.

's Middags bracht ik een kort bezoek aan het radiostation PKK. De bemanning bestond uit een telegrafist en een motordrijver; beiden gekleed in khaki toetoe-pas. Ze waren wat verrast met mijn bezoek, maar kwamen daarna al gauw uit de plooi. De zender kan ik mij niet meer herinneren; zal wel een kleine boogzender geweest zijn; we kunnen het de heer Vogt helaas niet meer vragen. Wel herinner ik me, dat we voor de plaatsspanning van de ontvanger een hele batterij Leclanché-elementen nodig hadden, zeker wel dertig in vierkante glazen, met poreuze potten en zinkstaven.

Als het station moest zenden werd eerst de petroleum-motor gestart, en als die warm gedraaid was, kon de aangekoppelde generator stroom leveren voor de zender.



-m.s. "Tjitjalengka" van de Java-China-Paketsvaart-Lijn

Iedere stopplaats langs de Noordkust, soms vier maal op een dag een andere, levert twee hoofdproducten als lading: Copra en paradijsvogels. Hoewel de damesmode geen hoeden als fruitmanden of met aigrettes meer voorschrijft, schijnen paradijsvogels ergens in de wereld toch nog een grote handelswaarde te vertegenwoordigen. Het Nederlands-Indië Gouvernement had een hoog uitvoerrecht uit Nieuw Guinea voorgeschreven om uitroeiing tegen te gaan. Als je die vogels in de vrije natuur gezien hebt, tussen een wirwar van vreemde bomen, varens en tropische struiken, dan kan je niet begrijpen, dat handel zo iets treurigs kan veroorzaken. Bij iedere ankerplaats

moesten alle reeds aanwezige paradijsvogels, die telkens weer aan dek te drogen werden gelegd in het tussendek verdwijnen. De nieuwe aanvoer werd dan netjes in rijen van tien neergelegd, waarna afrekening plaats had met de aan boord zijnde belastingambtenaar. De vogels vormden een grote gele vlek, die deed denken aan een veld gele tulpen in de bollenstreek in Holland.

De KPM is een bijzondere scheepvaartmaatschappij. Meevarende bootwerkers (Batjo's), meevarende belastingambtenaar, zelfs meevarend slachtvee. Op het achterdek staan nog enkele runderen en een kippenhok kakelende kippen, die af en toe nog voor een vers ei zorgen. We varen oostwaarts tot Hollandia. Vanaf Ambon is er een Amerikaans echtpaar aan boord, die dikwijls mee aan wal gaan om in de kampongs foto's te maken voor een vakantie-verhaal. Het kunnen ook reisindrukken zijn voor een tijdschrift. In Hollandia vraagt de gezagvoerder mij met het echtpaar mee te gaan in onze motorboot voor een rondvaart langs het dorp, dat op palen boven zee is gebouwd. 'Alles is even praktisch', leg ik uit.

"Een vijandelijke stam kan de plaats boven water niet overvallen; je kunt van huis uit vissen; de riolering is aanwezig en eb en vloed zorgen voor doorstroming!"

"Indeed, very interesting!"

Ze hebben mooie foto's gemaakt, al doen sommigen wat reclameachtig aan met opgedirkte personen in oorlogsuitrusting met veren en schelpen. Een beetje "Volendams", alleen is er geen kleedruimte voor de toeristen om het plaatselijke bamboe-kostuum even aan te doen en een plaatje te maken. We landen even op het strand, waar een paar kamponghuizen staan en de woning van de plaatselijke controleur van het Binnenlands Bestuur, op wiens aanwijzing enkele fotogenieke dorpelingen komen opdraven.

Enkele dragen een staart van palmvezels. De kapala-Kampong verschijnt en brengt ons naar de 'Roemah-Laki-Laki', een dorpsverzamelplaats voor volwassen mannen; een soort gemeenteraad. We gaan weer aan boord van de motorboot, die ons brengt naar een groot huis boven water.

Langs een soort kippentrap klimmen we omhoog. Hier en daar is de kippenloop wat vergaan en moeten we halsbrekend werk verrichten om hoger te komen, maar ook de Amerikaanse levert de prestatie.

Voor haar is het een bijzondere eer, want voor vrouwen is hier normaal geen toegang. De Tam-Tam boven ons seint een of ander bericht van onze betreding van de "Heilige Plaats". Vanaf de walkant wordt het bericht doorgegeven of beantwoord als plaatselijk nieuwsbericht; of Defensierapport? Wie zal het zeggen? De Kapala-Kampong kent ook maar het hoognodige Maleis en kan er ons niets over vertellen. Binnen is het heerlijk koel onder het uitgebreide Atap-dak. Op de bamboe-vloer brandt op een aslaag een klein houtskoolvuurtje. Je wacht ieder moment brand, maar dat schijnt nooit te gebeuren.

De Kapala-Kampong (dorpshoofd) vertelt ons, hoe de gekozen mannen hier op de vloer gezeten, de dorpsbelangen bespreken. Ook voor deze gelegenheid is er een bespreking geweest, want stuk voor stuk wordt ons de keus geboden een presentje te kiezen uit het aanwezige Papoea-snijwerk.

Snijwerk in hout en been, vlechtkunst van haar- en plantenvezels. Ik krijg een bewerkt vogelbeen; aan een kant puntig en aan de andere kant een ingekerfde krokodilfiguur. De vriendschap vereist wel een tegenprestatie in de vorm van tabak of geld.

De tocht omlaag is moeilijker dan de klim, maar we redden het weer allemaal. Het is inmiddels zonsondergang geworden. In tien of vijftien minuten wordt het in de tropen van heldere dag tot pikkedonker; als tenminste de maan niet schijnt.

In de verte zien we de zon onder de zeespiegel verdwijnen en het elektrische licht van de "Van Der Hagen" steeds feller afsteken tegen de met kokospalm begroeide achtergrond. "Het enige elektrische licht, mijlen ver in de omtrek", noteert de Amerikaan in zijn dagboek.

Na Hollandia aan de Humboldt-Baai varen we weer verder in Westelijke richting. Dichte wolken pakken zich samen boven het Cycloop-gebergte en we krijgen een regenbui, zo dicht, dat je het voorschip niet meer kan zien.

Na een half uur is regen en wind weer verdwenen en schijnt de zon weer uit een stralend blauwe hemel. Er worden nu steeds grotere "vlekken" paradijsvogels aan boord gebracht; welke gekken zijn er dan toch toe gekomen om dergelijke slachtingen onder deze zeldzame vogels aan te richten?

Via Sarmi naar de drassige Noordkust van Nieuw-Guinea; talloze plaatsen, waarvan Seroei op Poeloe Japan de grootste schijnt. Verder door de Geelvink-baai nogmaals aan de pier op Manokwari, Sorong, Waigeo, met hooi begroeid rotsblok voor de baai-ingang. Weda op Halmahera en verder al de baaien in tussen de "vingers" van Halmahera.

Op Tobelo komt er een planter aan boord; praatje maken, paitje drinken en. ... de Malabar-krant lezen. Ik geef hem de afschriften van de laatste weken mee terug aan wal en met een: "Tot ziens" nemen we afscheid. Tot ziens? Wie zegt, dat ik hier ooit zal terugkomen?

En toch, de wereld is maar klein, merk je telkens weer. Na mijn tijd bij de J. C. J. L. en na reeds anderhalf jaar van mijn plantersbestaan in Oost-Java, in het zalige Djemberse, moet ik voor besprekingen omtrent foutieve oproep voor militaire dienst naar Batavia. De eendaagse treindienst bestond toen nog niet.

En wie kom ik aan boord van de "Swarte Hondt" tegen? Jawel, de eerste planter, waarmee ik in Indië kennis maakte! De man van Tobelo, die met verlof naar Holland ging. Op Ternate weer bezoek bij de A.R. Hij kwam zelf aan boord en nodigde ook de gezagvoerder uit voor het bitteruurtje. De malabar-pers werd mij getoond en de aanwezige PTT-man was ook erg ingenomen met de "draadloze aanwinst". Na Batjan

de Tomini-bocht in en via Menado, Dongala, Parepare naar Makassar. Makassar leek met zijn walkranen, na al die kleine havenplaatsjes, wel een wereldstad. Een wandeling 's avonds door de Europese wijk maakte me wat verlangend naar zo'n woning. Het zag er allemaal zo gezellig uit in die leuk verlichte, goed ingerichte kamers. Ze zaten er zo fijn op hun "platje" van de verkoelende avond te genieten... Ja, dat was toch wel een ander leven. En toch was ik ook van de zee gaan houden en het tamelijk vrije leven, wat ik als zelfstandig marconist genoot.

Weer terug op de KPM-kade komt er van de valreep een collega afstappen. Hij is wat nerveus, want hij heeft zijn schip de "Tjikini" van de J. C. J. L. gemist en vraagt mij, wanneer wij naar Java varen. Na informatie aan de wal, blijkt de "Banka" van de S.M. Nederland eerder te vertrekken dan wij en mijn nieuwe kennis besluit met dit schip te trachten, de "Tjikini" op de Javakust-havens in te halen. Iedere dag luister ik uit of ik hem weer "thuis" aantref, maar nee hoor. Ook bij aanroepen met PLM, de "Tjikini" - roepletters, geen gehoor. In Soerabaja krijgt de gezagvoerder een PTT-telegram: -MARCONIST IN SOERABAJA ACHTERBLIJVEN VOOR PLAATSING OP DE "BAUD"-

De "Baud", geen comfortabel schip, met een radio in een niet gebruikte 4e-stuurmans-hut beneden in de dienstgang, lijkt me wel een degradatie na mijn luxe verblijf aan boord van de "Van der Hagen". Het schip krijgt een grote beurt in het dok en zal worden ingezet op de lijn Makassar-Nieuw Guinea, thuishaven Makassar. Brrrr. De gezagvoerder leest de ontstemming van mijn gezicht. Hij heeft de KPM in Batavia om nader order gevraagd, want het telegram kwam van de inspectie "Radio-Holland".

Om mij een plezier te doen mocht ik gerust aan boord blijven tot Batavia. Het was zaterdag, en zondag zouden we uit Soerabaja vertrekken. Best mogelijk, dat er nog geen antwoord komt, dat is een kans. "Als je toch naar de "Baud" wilt, zal ik je wel laten gaan, zei de kapitein. "Nou, ik niet", vastgrijpen aan de laatste strohalm.

Na een wat slapeloze nacht en een onrustige zondagmorgen vertrekken we verder de Java-kust op. In Semarang geen verder nieuws voor mij en ook de kuststations hebben geen scheepsdienst-telegrammen, die op mij slaan. Hoe verder westwaarts we komen, hoe groter mijn hoop wordt, dat de kansen nog zullen keren. Batavia: geen nieuws!

Bij mijn melding op de RH-inspectie wordt mij echter koel medegedeeld, dat ik per sneldienst-KPM terug moet naar de "Baud" in Soerabaja.

Ik ga mijn spullen pakken en neem, onder de indruk, afscheid van gezagvoerder, stuurman en machinisten. ...

Terug op de Zuiderkade in Priok, waar de RH-inspecteur zetelt, hoor ik over de 'Singapore-deurtjes' van de afdeling administratie een zedepreek uitdelen aan de achtergebleven marconist van de "Tjikini". Er wordt met de vuist op de tafel geslagen. Het klinkt door de grote kamer, die door de lage schotten, waarin de 'Singapore-deurtjes' zitten, overduidelijk door.

Dan gaat er bij mij een lampje branden... een mens in nood denkt het eerst aan zichzelf. Ik klop aan, alsof ik van de prins geen kwaad weet en zonder "binnen"! af te wachten open ik de deur alvast op een kier. De inspecteur ziet mij, haalt diep adem om mij ook af te blaffen, maar roept me dan toch binnen.

"Jij gaat met hem mee naar de "Tjikini", station en bescheiden overnemen en wachten tot ik aan boord kom!"

De list is gelukt; de strafoverplaatsing geregeld! Gemeen eigenlijk, vind ik zelf, maar ik houd me in deze aangelegenheid maar van de domme. Gelukkig heeft mijn collega geen bezwaar om naar de "Baud" te gaan. Aan boord van de "Tjikini" is alles gepoetst, alsof er in de radiohut Koninklijk bezoek verwacht wordt. Ja, het was wel een reis vol wederwaardigheden geweest. Om de Noord hadden ze zwaar weer gehad; de staart van een Tyfoon meegemaakt; luik 1 gedeeltelijk ingeslagen; in Amoy of Swatow in de baai aan de grond gezeten; in Makassar de marconist achtergelaten.

Er was veel deining geweest, zowel onderweg als op het kantoor bij aankomst. De "Tjikini" lag al in het droogdok om na te gaan of het vastzitten schade had toegebracht. In de paar dagen, dat de "Tjikini" eerder in Priok was dan de "Van Der Hagen" is nagenoeg de gehele "etat major" verwisseld, behalve 1 en 4e stuurman en de hoofdmachinist. De gezagvoerder zal zijn eerste reis als kapitein maken en kijkt wat beteuterd, als hij hoort, dat het mijn eerste reis in de Chinese wateren gaat worden. Het is eind Augustus, begin September, als de "Tjikini" haar 81ste reis zal gaan maken en met de Tyfoons is het: "September remember, October all over!". We kunnen dus nog wat beleven van die seizoenstormen.

Als kapitein Adriaanse echter hoort, dat ik in de Golf van Mexico al een flinke 'disturbance' heb meegemaakt, schijnt hij een beetje opgelucht; dat ook de radio door een nieuwe bezet gaat worden... .. soedah, hij heeft meer aan zijn hoofd.

Wanneer de RH-inspecteur aan boord komt, heb ik mijn handtekening al onder alle stukken; dat er een stofkwast ontbreekt aan de inventaris, nou ja, we hebben het genoteerd, voor het geval, dat alles nog eens gecontroleerd zou worden. Bij de aanvang van de reis komt er echter een stofkwast met de overige bescheiden en een rekening op mijn naam voor de nieuwe stofkwast. HI ! Gerechtigheid ! Voor het trucje om van de "Baud" af te komen.

Maar de 81ste reis moet nog beginnen en ik moet even wennen aan mijn nieuwe omgeving. De hut staat op het sloependek, gedeeltelijk op een balkonachtig verlengstuk van het dek boven ruim 3. Deze hut is er later bijgebouwd, waarschijnlijk in de eerste wereldoorlog. Er is zelfs een slaaphut voor twee marconisten. De zender is een 1,5 KW Marconi-draaivonk; de ontvanger de bekende 0-34 van NSF.

Na dit bezoek en de kennismaking met stuurman en machinisten, waarvan de jongeren zich al "boordwerktuigkundigen" gaan noemen, ben ik voorlopig weer vrij en besluit mijn oude kennissen van de "Van Der Hagen" eens te gaan opzoeken. De gezagvoerder kom ik nog juist op de valreep tegen. "Nu zie je maar, waar het goed voor was, dat je meeking naar Priok", zegt hij en: "Goede reis!".

Aan boord hangen er nog een aantal mooi gekleurde papegaaien, die de kapitein bij zijn laatste Molukken-reis van wal-employees heeft gekregen, met veel orchideeën in klapperbast geworteld; verder zeldzame tropische planten, het leek wel tropische Artis.

Er was zelfs een kleine kangoeroe bij, maar die ging in Soerabaja met enkele tropische planten naar de plaatselijke Artis. De kangoeroe liep steeds wacht mee op de brug met de eerste officier. Op de Hondenwacht had Jacob, de kangoeroe mij horen seinen en kwam door de openstaande deur de hut binnen. Eerst bleef hij rustig zitten, maar omdat ik hem geen aandacht schonk, ging hij op zoek, waar dat sissen vandaan kwam, veroorzaakt door de fluitvonk. Hij sprong boven op de hoogfrequent koppelspoel boven de zendcondensator van de 2 KW NSF-zender; zei iets gemeens in het kangoeroes en sprong meteen het raam uit. Nadien was hij tegen mij niet meer zo vriendelijk. Hij zal een behoorlijke schok gehad hebben, al was het dan niet de volle 2 KW-mep.

Na allen een goede reis gewenst te hebben en in iedere hut op de goede afloop een dronk te hebben opgedaan, werd het tijd voor mijn eerste middagslaapje op de "Tjikini".

De "Tjikini" blijft maar enkele dagen in het dok; de schade is zeer beperkt en het is in hoofdzaak "Knippen en Scheren". De ankerkettingen worden omgeschoren, d.w.z. het gedeelte, dat aan het anker was bevestigd komt nu op de bodem van de kettingbak en een ander deel wordt nu eerste uitloop. Na het "laten zakken" trekt een sleepboot ons naar de J. C. J. L. -kade, die met de SMN-kade en Rotterdamse Lloyd een geheel vormen in Priok.

Er komt hier niet veel lading aan boord en nagenoeg leeg gaan we de Java-kust op. Buiten maak ik mijn eerste PLM-TR met PKB-Batavia radio. Nu kan er niets gebeuren met overgaan van ontvangen op zenden; de earth-arrester van de KW Marconi is een automatische schakelaar.

Aan "Tjikini-seinen" moet ik nog even wennen: BND CHERfBON FM PRIOK QTC ?

PKB zegt: "R QRU SK GM". En met die goede morgenwens draaien we juist de havenkom uit. Heel wat vissermannetjes varen met hun ranke sampans in dezelfde richting. Met hun Latijns driehoek-zeil lopen ze bijna gelijk op met ons stoomschip van ongeveer 1907 of 1908 denk ik. We lopen nu economische snelheid; erg veel sneller dan 10 zeemijlen per uur zal dit schip niet kunnen halen. Hoofdstoomwerktuig triple expansion met balans voor hulpwerktuigen (condenspomp etc), 110 volt dynamo, direct gekoppeld aan de "snellopende machine". Alles uit de oude doos, maar.. .. safe werkend. Economische snelheid zal ongeveer 7 A 8 zeemijlen per uur zijn geweest en wordt aangehouden, omdat het op de Javakust gewoonte is 's nachts te varen en overdag laden en lossen op de rede van af veerhavens: Cheribon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Passoeroean, Probolinggo, dan terug naar Soerabaja en verder om de Noord: Makassar, Balik-Papan, een enkele keer Sandakan op Brits-Borneo of Manilla voor de oversteek naar Hongkong.

Op de Javakust is het suiker laden en nog eens suiker laden. Laadprauwen komen uit de aanloophavens de rede op, meren langs de luiken, waarna het scheepsaadgerei met een laadboom boven de prauw en een laadboom boven het scheepsruim, de zakken suiker zo in een *sleng* overneemt. Hierbij werken twee stoomwinches, een, die de lading uit de prauw ophijst, de andere, die deze vracht bij voldoende hoogte buiten boord, gaat overstomen naar het luikhoofd, waarbij de eerste winch langzaam moet bijvieren. Voor Javaanse en Madoerese bootwerkers is dit geen probleem. Ze bedienen de winches met spelend gemak, maar sparen deze werktuigen niet, want het meeste werk wordt verzet als aangenomen werk (tebassan in het Madoerees). Zowel aan bakboord als aan stuurboord liggen de prauwen. Als er een bijna leeg is komt er al weer een nieuwe sleep achter een hijgend stoomscheepje dat op de stoomfluit blazend, de voorman attent maakt op de aankomst en aanwijzingen verwacht, aan welke kant en welk ruim afgemeerd moet worden. Het is een geratel en gekwek van belang.

"He, prauw rappat polka tiga!" Dat is dan; prauw vastmaken naast luik drie!

Op het einde van de suikercampagne wordt dan ook nog melasse verscheept; druipende zakken met dik-vloeibare, suikerhoudende massa, die bij de suikerbereiding overblijft en waaruit geen suiker meer is te kristalliseren.

"Tetes", noemen de inlanders dit; waarschijnlijk een klankwoord, afgeleid van het geluid, dat veroorzaakt wordt door het lopen in fabriek en aan boord door de lekbruik uit deze zakken melasse.

Het schip is in 'no-time' bruin, over alle dekken, omdat de kleverige massa aan voeten en schoenen overal heen gelopen wordt, onder het geluid van 'tete' bij het losmaken van de voet.

Als de prauwen leeg zijn varen ze onder zeil terug. Als ze geluk hebben kunnen ze met een terugvarende sleepboot mee. De masten van deze prauwen slaan met de middagwind soms vervaarlijk over de railing, doordat de deining deze prauwen zwaar doet slingeren. Het is de gehele dag uitkijken, als je aan dek loopt. Gevaren bij de vleet. Maar opletten leer je vanzelf wel.

Behalve suiker, de hoofdlading, komt er nog wat rotan, tot dikke bossen gebonden, als lading voor China. Soms wat tropische houtsoorten, kisten met crêpe-rubber en wat stukgoed. Thee, koffie en tabak gaan voornamelijk naar Europa met de Rotterdamse Lloyd, SMN en Blue-Funnelschepen.

In Cheribon is het uitzicht op de Tjairimai prachtig. Langzaam oprijzend uit de vlakke loopt de bergwand steeds steiler omhoog tot een scherpe bergtop. 's Morgens vroeg meestal zeer helder te zien; later op de dag op halve hoogte in de wolken, met de top nog goed zichtbaar vanuit zee. In Tegal is het de Slamet, meestal minder helder, evenals de Oengaran bij Semarang.

Heerlijk gezicht, die bergen vanuit zee. Later zou ik die bergen ook gaan waarderen als koele vakantieplaatsen na een jaar lang werken in de laagvlakte.

Als je de autodeurknop in de bergen beetpakt voelt die koud aan; een gewaarwording van ongebondenheid na inspannende bezigheden in de vlakte, waar alles warm aanvoelt.

Alle anker- en havenplaatsen, die we aandoen, zijn me al bekend. Op Makassar zie ik zowaar de "Baud", nog goed in de nieuwe verf, even oplopen. Mijn college heeft die dag stations-dienst-Makassar. Hij doet dus dienst als kuststation voor aanlopende schepen. Hij denkt die dienst aan mij over te doen, maar wij vertrekken dezelfde dag weer, dus moet hij een andere KPM-er of Nederlands schip hiervoor uitzoeken.

Dan komen we in Balik-Papan, BPM-kuststation met de call: PKF. Op zee ruiken we al olie, voordat we Balik-Papan zien. Dat is overal hetzelfde. Ook Tempico in Mexico ruik je, voordat je de Panuko-rivier opvaart. Eenmaal afgemeerd merk je het niet meer.

Het vervoer van de olieprodukten gaat hier per smalspoorbaan. Alles is van de BPM; de steigers, waar we langs lopen, de spoorbaan van de haven naar de woonplaats Balik-Papan. Gratis ritje in de personen-wagon naar het postkantoor en de BPM-soos, waar je beschermd in BPM-zeebad vrij van haaien mag zwemmen.

's Zaterdagsavonds is er een film, gratis, ook voor ons, bal met BPM-strijkje. Ze hadden er ook een BPM-sooslied, wat door allen uit volle borst werd meegezongen. De laatste regel meenden we te kunnen verstaan: "In de olie zijn we allemaal". En sommigen van ons raakten ook wel eens in de olie'

Later heb ik daar nog eens gesolliciteerd als BPM-marconist voor PKF. Ik zat al een paar jaar in het Djemberse, toen ik van de BPM een aanbod kreeg voor een radiostation op Boeroe; zolang houden ze daar een sollicitatie aan!

Weer op zee hoor ik een Blauwpijper aan een tegenliggende collega vragen, hoe het zit met de lichten Saluag en Pearlbank, doorgangen naar de Soeloe-zee o.a. de Sibutu-passage. Alles heel informatief, niet in MSG-termen geseind. Op de brug het middagbestek noterende, zeg ik terloops tegen de 1ste Officier: "De lichten Saluag en Pearlbank branden!"

"Zo, dat is goed nieuws; kunnen we gewoon doorvaren!". Het gebeurde nogal eens, dat deze vuurtorens zonder licht waren. Een gek geval voor onze kusten, maar in de Oost was dat niets buitengewoons. Ik geef ook meteen het weerbericht van Manilla, dat niet verontrustend is en ook de volgende dagen nog geen Tyfoon-melding inhoudt.

In de Hongkong-baar lossen we een groot gedeelte van de suiker. De "Suikerpier" is nog in aanbouw. Later zullen we de suiker hier uit het schip op de lopende band lossen. Een voor een vallen de zakken daar door een gleuf op de eronder lopende band; wordt automatisch per zak op de band gewogen en aan het einde van de dag kun je het aantal kilogrammen zo van een tellerklok overnemen. Nu gaat alles per hijs; de Chinees, die aanwijzingen geeft aan de winch-drijvers, neemt bij elke overloop een tally-stokje mee van de tally-bak bij het ruim, naar de tally-bak bij de railing, waarmee het aantal geloste zakken wordt bijgehouden. De J. C. J. L. stuurlied hebben

met deze afvoer weinig te doen. Dit wordt bijgehouden door de meevarende scheeps-comprador; een Chinese tussenpersoon, die, middels Kongsie-genoten aan de wal, zorgt voor gewicht en aantallen van goederen naar en van boord. Ook zit hier nog een zorg voor de toevoer van lading achter alles, via een voor ons duistere Chinese manier van handelaren en scheeps-compradors. Ook hier dus weer een restantje onze V.O.C. en de Portugezen.

In Hongkong komt het eerste bericht van een op handen zijnde tyfoon. Deze stormen worden ergens bij Luzon, het noordelijke eiland van de Filippijnen, geboren, waarna het depressie-centrum in een boog naar de Golf van Tonkin trekt en daar weer ombuigt naar het Noorden. In het begin van de tyfoon-tijd lopen deze depressies in een grote boog in deze richting; later wordt deze route korter en steiler door straat Formosa. De gehele Zuid-Chinese Zee en de hieraan gelegen Oostkust van Azië wordt er door aangegrepen en iedere tyfoon (Tai Foen betekent Hoge Wind) richt grote verwoestingen aan.

Op een vrij gedeelte van mijn ruime seintafel ligt de zeekaart van de Zuid-Chinese Zee en de Grote Oceaan. Met enkel spelden, waaraan gekleurd papier wordt de route van het centrum bijgehouden. Op het papiertje staat de datum en tijd van de melding.

Ik merk, dat mijn functie hier beter gewaardeerd wordt en dus spring ik er zelf dieper in om het belang van de radio waar te maken. Alle hier varende schepen geven de barometerstanden van eigen waarnemingen aan boord door naar de kuststations Hongkong en Manilla voor de meteorologische stations aldaar. Er zijn geen land- of kuststations-kosten te verrekenen. Hierdoor wordt een grote toeloop van berichtgeving verzekerd. Zelf zet ik met andere kleurspelden op de plaats van de berichtgevende schepen hun barometerstanden, waaruit een goed overzicht van de komende tyfoonbaan kan worden nagegaan.

We zijn inmiddels uit Hongkong vertrokken.

Het lossen van de suiker in Chinese prauwen met zeilen van gevlochten matten, heeft veel tijd gekost. De tyfoon heeft een dieper centrum gekregen en loopt aardig op ons in, maar het is al ver in het jaar, dus zal hij wel gauw naar het Noorden trekken. We zitten al in behoorlijk slecht weer. Enkele luchtkokers op gevaarlijke plaatsen zijn al weggenomen en waterslagvast verpakt met presenning. We komen in de mist te zitten en het gis-bestek wordt steeds minder zuiver. Het geloei van stoomfluit en sirene gaat dag en nacht door. In het begin slaap je er niet veel van, maar dat gaat vanzelf beter naarmate het lang genoeg duurt en je jezelf moed inspreekt: "Zo lang die fluit gaat, zijn ze op de brug nog goed wakker!"

Ik loop heel wat meer wacht, dan is voorgeschreven, om alle nieuws omtrent de tyfoon bij te houden. Opeens een geloei van jewelste! Behalve onze sirene en fluit, hoor ik ook duidelijk een andere, die steeds sterker doorkomt. Er zit snoer genoeg aan mijn koptelefoon om eens even te kijken door mijn vijf patrijspoorten.

Plotseling drie stoten op de fluit! We slaan dus achteruit en de grote bel op de boeg geeft aan, dat we stilliggen. Het was al dagen halve-kracht-vooruit tot langzaam-

vooruit-varen, hetgeen ook niet bevorderlijk is voor de plaatsbepaling. We hadden al twee dagen Ockseu dwars gepeild, wat zou inhouden, dat er zo veel stroom stond, dat we niet verder kwamen. Door flarden dikke mist, waar soms een klein gat voorkwam met uitzicht op de kust, begon Ockseu ook twijfelachtig te worden. Al die bijkomstigheden waren van invloed op onze gedachten bij de nadering van onze tegenligger. Zijn signalen via radio, maakten mij duidelijk, dat het een Frans lijnschip was (Messagerie Maritime). En dan is het of plotseling een groot gordijn wordt opgetrokken en kijken we tegen een groot passagiersschip op, dat gelukkig evenwijdig koers vaart. Een moment denk je, dat je zo kan over stappen, zo dichtbij. Direct trekt het gordijn weer dicht. Ik vraag het bestek op het moment van passeren aan de Fransman en zijn bestek klopt aardig met het onze: dwars van Ockseu! We schieten dus niet erg op in Straat Formosa. Tegen de namiddag blijkt, dat de tyfoon, die inderdaad beoosten Formosa koerst, volgens sommige waarnemingen landinwaarts buigt, hetgeen niet veel gebeurt. Wel worden de kusten door het centrum aangelopen, maar dwars over Formosa heen?

Ook onze barometer is gaan zakken en Sjanghai-Zikawei-radio is het eerste station, dat melding maakt van de definitieve over steek van de tyfoon over Formosa. De gezagvoerder houdt scheepsraad. De Hoofdmachinist, J. de Wijn, meldt zijn slinkende kolenvoorraad. Het gevaar is niet denkbeeldig, dat de tyfoon recht op ons af komt.

Dan krijg ik melding van Formosa, dat het centrum overtrekt en als ik met dit bericht op de brug verschijn (de spreekbuis is bij deze windkracht onverstaanbaar), wordt het besluit genomen. Even later keren we; tussen onzichtbaar naderende bakken water van de hoge deining. Stortzeeën slaan al dagenlang over bak en voorschip; het roer is tegen heen en weer slaan opgenomen in beveiligende staaldraadrunners over meer-schijfsblokken. De ruimhoofden worden voortdurend geïnspecteerd tegen loswerken van keggen en schalklatten, maar er zijn momenten, dat je denkt, dat niets zal helpen tegen de geweldige macht van zee en wind. Op het punt, dat we dwarszees komen bij het keren, denk ik: "Nu gaat ie ondersteboven!" Slingeren van jewelste; beneden in de pantry gaan een stel borden, koppen en schotels aan scherven. Het achterschip krijgt een golf water over, waaruit het schip zich maar moeilijk kan oprichten. In de apotheek komt water binnen. Door het dak? Enkele uit hun rek gevlogen flessen kleuren de vloer, maar dat zien we pas als alles achter de rug is.

We zijn goed rondgekomen, gaan nu terug en zullen morgen Amoy aandoen. We blijven in slecht weer en mist, maar het schip ligt nu rustiger al liggen de stormlatten nog wel op de messroom-tafel!

In Straat Formosa draait de tyfoon weer en zal nog veel schade aan schepen en kusten aanrichten. In Amoy weet men reeds van onze komst en de kolen zijn besteld. Het kolen laden gaat hier zo mogelijk nog primitiever dan in Suez. We liggen namelijk op stroom en kunnen met het kerende tij alle kanten uitzwaaien. De prauwen met kolen komen langs zij en in kleine zakken wordt de lading door een zijdeur in de huidplaten van het schip naar binnen gezeuld.

Tijdrovend.. . .zielig.. . . Wat hebben deze mensen aan hun bestaan? Slechte behandeling, slechte betaling en waarschijnlijk moeten ze nog een deel van hun loon afdragen aan de Nummer 1, die ze voor het werk heeft aangenomen.

Niet te lang over piekeren; hier kan ik niets aan veranderen, maar het hele mensdom moest er toch maar eens mee geconfronteerd worden. We leven maar langs elkaar heen. In Amoy horen we de hele nacht Chinese muziek; jengelende violen en kleine tamboerijnen. Het komt uit een over de rivier uitgebouwde gelegenheid, waar Mah-Yong gespeeld wordt. Rad gepraat en gejoel klinkt zacht tot ons door. Daar zal weer heel wat geld over de tafel gaan, totdat èn winnaar, èn verliezer met een pijp opium onder zeil gaan. Ook de meevarende Chinese tally-klerken en de Chinese matrozen en stokers zijn opium-schijvers. Bij de hut van de bootsman en kabelgast staat een Chinees altaartje. Vooral tijdens de storm is hier veel geofferd aan wierookstokjes om "Jossie" gunstig te stemmen.

De volgende morgen komt er een vrouw van middelbare leeftijd met zo'n jengel-viool aan boord. Een kleine klankkast, twee snaren boven elkaar, strijkstok tussen de snaren en dan maar spelen op een toonladder, die geheel van de onze afwijkt.

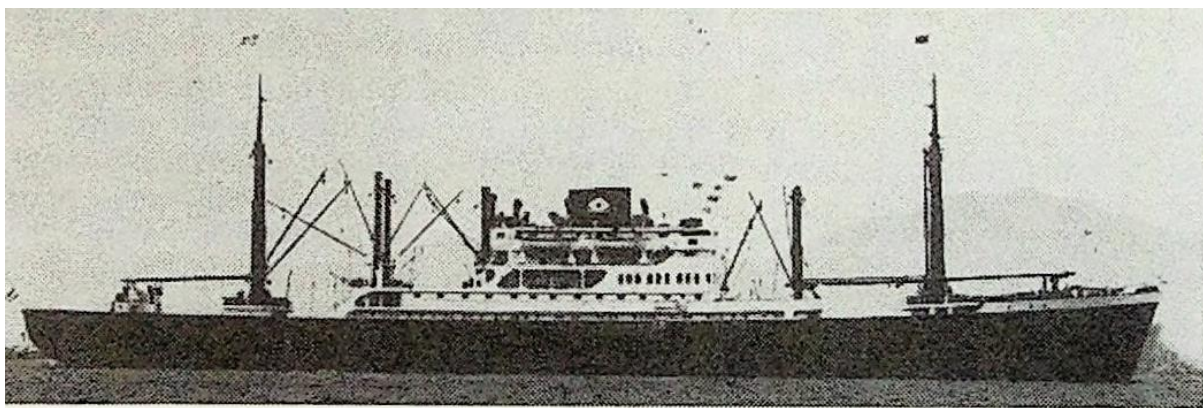
Van de anderen hoor ik dat ze ook kousen stopt en tevens tot "verdere diensten" bereid is. "Fifty-cents more can do!" Ik heb al zo veel Steenkool-engels geleerd, dat ik kan beamen: "Me no liky!"

In het begin had ik het er nog al eens te kwaad mee, met dat Steenkoolengels. In Priok was tijdens het steenkoolladen de antenne weggenomen om met de kraan boven het schip te komen. Toen de antenne weer omhoog moest, wilde ik die wat verder naar het achterschip getrokken hebben, zodat de invoer verder van de schoorsteen verwijderd bleef. Ik verwachtte namelijk verstoring als de drie draden van de T-antenne zo dicht langs de ijzermassa liepen. De bootman was niet te overtuigen. Die draden hadden altijd zo gezeten en nu wilde die nieuwelings anders.

"Too muchy trouble!" Uiteindelijk kreeg ik toch mijn zin, maar hij ging zich beklagen bij de eerste Officier: "Chief Office, me think so, the new piecy wireless-operator no speaky the prope English!"

Dat speciale Engels leer je echter vlug en je moet oppassen, dat je het niet blijft gebruiken in een gesprek met Engelsen.

Weer vertrokken met bestemming Shanghai, hebben we nu beter weer in Straat Formosa. De weerberichten van FFZ-Shanghai-Zikawei, een stichting van de paters S. J., blijven gunstig. De nog lopende deining kunnen we na die storm wel verdragen. Shanghai blijft een tezaam gebonden stad, Chinees, Frans, Engels, Amerikaans; ieder heeft zo'n beetje zijn eigen wijk.



m. s. "Tjinegara" van de Kon. Java-China Paketvaartlijnen -

Alle banken staan naast elkaar aan de Bunt langs de rivier bij een westers aangelegd park. Alle nationaliteiten die hier handelsbelangen hebben, hebben er hun bankgebouwen staan. Ook de Nederlandse "Factory". In Amoy kreeg ik Chinese klanten voor radiotelegrammen. Ze hadden blijkbaar ervaring, dat het van een schip verzonden, vlugger ging dan via landlijnen of Chinese PTT. Onbekend met al dat vreemde geld, hadden ze me Fukiën-dollars in de maag gesplitst. Die moest ik zo gauw mogelijk weer kwijt, daar ze niet gangbaar zijn in Hongkong of Shanghai.

Ik dus bank in, bank uit om ze in te wisselen, maar overal hetzelfde verhaal. Liever niet of tegen een uiterst lage koers. Vanuit de Yokohama-Specie-bank stap ik het volgende bankgebouw binnen, zonder te kijken welke bank het is. Weer mijn aanbieding in het Engels, keurig beantwoord met:

"Even wachten en neemt U plaats!

En dan hoor ik in het Hollands: "Zeg Jan, Fukien-dollars nieuwe koers, weet jij die?"

Het antwoord viel me bar mee; ik schoot er geen cent bij in. Iets dichterbij gekomen, gaf ik in het Hollands al te kennen: "Ik heb het al gehoord, in orde!" Kennismaking over en weer. Ik was bij de "Factorij" aangeland.

In Shanghai moet ook de scheepsverklaring worden afgelegd voor verzekering van de lading en eventuele Averij-Grosse ten overstaan van de plaatselijke Consul. De scheepsverklaring heb ik zelf aan boord overgetypt van een kladje. Ik zal dit nog dikwijls doen in mijn J. C. J. L. -tijd en ken nog een groot deel ervan uit mijn hoofd:

"Bij vertrek was het schip hecht, dicht en sterk. De bemanning voltallig en gezond. Mastkokers voorzien van dubbele zeildoekse kappen; ketel- en voedingwater in voldoende mate aanwezig...." Dan komt er nog heel wat en tenslotte:

"Kortom, het schip was volkomen in staat de voorgenomen reis te aanvaarden en te volbrengen". Daarna volgt, overgenomen uit het journaal, het begin van de storm, wat er gedaan is om alles veilig te stellen enzovoorts.

De verklaring moet worden afgelegd door de gezagvoerder met twee getuigen van de dekdienst en een van de machinedienst. Na voorlezing door consul en door ons getekend brengen we een klein bezoekje in het Astor-House voor High-Tea.

Vertrek naar Shin-Wang-Tao, door de Gele Zee de Golf van Pechili in. Bezoek bij de Belgische bedrijfsleider van een glasfabriek om zijn dochters, die allen Vlaams spreken aan de praat te houden en de volgende dag op stap naar de Chinese Muur! Per ezel gaan we de bijna onbewoonde ruimte in. Af en toe langs een kleine nederzetting van huisjes binnen een laag muurtje van kleinen steenbrokken. Als de bewoners ons zien aankomen gaan allen in de huizen of binnen het muurtje. Een uitkijk blijft bij de ingang staan. Na het passeren van enkele van die woonvlekken, wordt het wel wat griezelig. Als ze eens kwaad wilden?

Van een sergeant uit een Engels tentenkamp krijgen we wat aanwijzingen voor de te volgen route. Op een moment, dat we eigenlijk terug wilden keren, krijgen we de muur in zicht. Langs een pad, dat langzaam breder wordt, komen we bij een poort in de muur. We maken foto's. Die zijn nu bij de Jappen of in de kampong Het ziet er geweldig uit! Een hoge brede muur, waarop je met een wagen kunt rijden. Hier en daar uitbouwsels als bastions. Zo ver het oog reikt zie je de muur. Door dalen en vlakten en in de verte over de bergkammen onder de horizon verdwijnen. En even worden we in deze stille omgeving zelf stil, als we bedenken, hoeveel leed ook hier geleden moet zijn bij het bouwen van dit verdedigingswerk. Met onze ervaringen in kolen-transport kunnen we ons goed indenken, hoe ontelbare mensjes met mandjes stenen, kalk en zand hebben lopen sjouwen; opgejaagd door ombarmhartige opzichters.

Tegen donker komen we bij de laatste rivier, waar we de eigenaar van de ezels zien. Hij was bang ze niet meer terug te zien.

Het water was vrij hoog, zodat we maar besloten over de spoorbrug terug te lopen naar de haven. Komt er een trein, dan moeten we gaan hangen aan de spoorbiels. Telkens omkijken. Maar gelukkig geen trein. Het stappen van de ene dwarsligger op de andere was al enerverend genoeg met het diepe water eronder.

Aan boord dachten ze al, dat we ergens gevangen zaten.....

De volgende dag varen we naar Dalny; in 1927 Dairen geheten onder Japans bestuur en nu heet het Luta. Dairen is de uitvoerhaven van Mandsjoerije. Hier is het Soja en nog eens Soja, wat de klok slaat. Kleine ronde erwten, die overal uit de zakken kruipen en het lopen op dek en kade gevaarlijk maken. Onder Japans bestuur is er een groot spoorwegemplacement aangelegd, waarover een betonnen boogbrug naar de stad voert via de Yama-Gata's Dori, de hoofdstraat, waaraan een groot ziekenhuis en grote zaken zijn gevestigd.

Het ziet er allemaal nog nieuw uit. Half volgeladen met sojabonen, vertrekken we naar Shanghai op de thuisreis. In Shanghai stapt een jonge dokter aan boord van de Tjikembang op de Tjikini. We zullen namelijk in Swatow en Amoy totaal 600 contractkoelies aan boord krijgen, als passagiers naar Singapore. Deze heren moeten aan

boord ingeënt worden tegen tyfus, cholera en pokken; anders mogen ze niet van boord in Singapore. Bij deze inentingen en verder ziekenbezoek ben ik in mijn vrije uren de hulp van de dokter, die nog niet goed met Maleis en Oosterse mensen overweg kan.

Meteen worden ook alle bemanningsleden weer ingeënt. Dat gebeurt zo regelmatig, als de schoonmaak bij de Hollandse huisvrouw. De bootman heeft weinig zin in de pokkenkrassen. "Het gaat zo jeuken", zegt hij. Maar het moet gebeuren, want de havendokters laten iedereen passeren voor een kort onderzoek, waarbij iedereen op een rij gezet wordt en gedurende het verdere onderzoek een thermometer in de mond krijgt. In Japan moet zelfs een glazen doosje met ontlasting worden ingeleverd.

De bootman weet echter raad en na de krassen zuigt hij zijn bovenarm leeg. Er komen inderdaad geen pokken op zijn bovenarm, maar wel op zijn bovenlip en hiermee wordt hij de grote sensatie van scheepsvolk, passagiers en dokters in Singapore!

Op Java stapt de dokter weer over op een schip naar Japan. Ik krijg de nieuw bestelde geneesmiddelen in ontvangst te nemen en de eerste stuurman, Jaap Buitink, laat het aan mij over de apotheek op orde te houden. Samen doen we het dokterskarwei, als er wat te dokteren valt. Bij de K. P. M. was meestal de eerste machinist belast met de verbandkast. Weer een reis later was ik al een "hele pil" geworden in wondbehandeling...

Op een morgen kan het tussendek niet schoongespoten worden, want er ligt een vrouw in barensnood. De eerste stuurman komt het mij vertellen. Wat zullen we doen? Ik zeg: "Niks doen. Morgen komen we in Shanghai!"

Maar het schip is te diep geladen en we moeten hoog water afwachten voor we binnen kunnen lopen. We besluiten de vrouw te verkassen naar de doktershut. Het is bar koud buiten; het vriest zelfs. De vrouw, die haar eerste baby moet krijgen, kijkt verwonderd naar de voor haar luxe omgeving in de doktershut en naar het wonderlijk mooie bed, waar ze in gedwongen moet worden, want ze ligt eigenlijk liever op de grond.

De man, die schichtig in haar buurt zwerft, wil niet zeggen of hij de vader of zo maar familie is. Ook uit de passagebewijzen worden we niet wijzer. Er zijn verscheidene vrouwen onder de passagiers op het tussendek, maar ze lieten haar aan haar lot over. Ook nu is er bij navraag door de Chinese comprador geen vrijwilligster beschikbaar voor geboortehulp.

We kijken er samen de dokters-gereedschapskist eens op na. Die is niet vrij gebleven van smetten bij een nieuwe tyfoondreiging. Ja, als je met die tangen moet beginnen, kun je wel thuis blijven. Maar een katheder, die hebben we misschien wel nodig. Er is een glazen en een metalen. We zullen de glazen maar nemen, want de metalen is aan de buitenkant wel mooi schoon te krijgen, maar van binnen? "En als die glazen breekt bij het gebruik?", vraagt de stuurman. "Kom, kom, we zien well!"

Verder maar wachten, want met de rust in het doktersverblijf schijnt de patiënt opeens geen haast meer te hebben. Ik hoop maar, dat ze het ophoudt tot Shanghai.

Aan Shanghai-Zikawei, FFZ, vraag ik om aanwijzingen voor geboortebehandeling, maar die verwijzen ons naar vrouwen onder de passagiers.

Kapitein en eerste machinist hebben wel kinderen, maar zijn nooit bij de geboorte geweest. Op de achtermiddag loopt de eerste stuurman wacht op de brug en zit ik met het geval alleen. Er schijnt nog niets in aantocht te zijn, dus loop, of liever zit ik mijn wacht uit. Tegen 9 uur moeten we voor de riviermond komen, maar we moeten wachten tot een uur 's nachts om de brede riviermond op te varen.

Van de wal is nog weinig te bespeuren. We hebben wel gevraagd naar luiers en kinderkleertjes bij de Chinezen, maar dat blijkt overbodige luxe te zijn. Dus, min of meer belast met de "linnenkamer", pak ik een veelvuldig gewassen laken en scheur het op luiermaat, die ik van mijn broertjes en zusjes nog wel ongeveer weet.

Om acht uur in de avond nog niets. Het schijnt toch wachten op de waldokter te worden. Ik zit juist weer weerbericht te nemen, als de 1ste officier me komt roepen:

"Marc, het wordt nu menens!" De schrijftafel van de dokter wordt babytafel, waarop alles zo goed mogelijk is uitgelegd. We draaien "achten" voor de kust, hetgeen nogal wat slingeren veroorzaakt bij koerswendingen in de lange zee deining. En dan weten we eindelijk, dat er wat gaat gebeuren.

Het vruchtwater breekt en een moment denk je, dat het alleen een waterbuik is, zoveel vocht komt er vrij. Daarna komen de weeën sneller na elkaar en we zien hoofdhaar... Veel tijd om er verder over te praten hebben we niet, want even later staat de 1ste stuurman met de jonggeborene in zijn armen, op het zeetje wiegend, terwijl ik naarstig een begin maak om de navelstreng nabij de baby af te binden.

Moet de andere kant ook afgebonden worden? Laat ik het maar doen, denk ik, het kost niets meer. Ik heb al heel wat nieuwsgierigen van de deur afgesnauwd en daar gaat me die deur op het kritieke moment weer open.

'Wel G. V.D. ! ', roep ik, "als het nu niet uit is!" "Ja, ik ben het", zegt de gezagvoerder. "Nu, dat is dan goed op tijd. Kunt U helpen knippen"

Ik houd hem de navelstreng voor, maar de schaar knipt niet erg op de glibberige massa. Maar eindelijk is ook dat gebeurd. De vrouw heeft geen oog voor de baby. Ik heb een rol watten opengelegd op tafel en neem daar de jonge dame op over. De kleine meid spartelt al met geweld, waardoor het kleine gele lijfje, nog kleverig van het moedervocht, binnen de kortst mogelijke tijd in een sneeuwpop verandert. De watten bleven aan alle kanten op haar huidje kleven, hetgeen nog al op onze lachspieren werkte. De baby even terzijde, een luier over de watten en dan maar wat wassen met handwarm water tot de sneeuw verdwenen is.

Daarna een net navelbandje maken, en dat was iets wat ik goed onthouden had van de moederzorg voor mijn jongere broertjes en zusjes'. De navelstreng netjes vrij van

de huid ingepakt en een kleine gorita om het buikje. Dan een normale luier en een molton van weer een "versleten verklaarde" deken.

"Net echt!" zeiden we en lieten de baby tussen de stapeltjes luiers en dekenresten zeevast op de schrijftafel liggen. Wat nu verder ?

Nog een paar weeën brachten de nageboorte wel iets verder naar buiten, maar geheel vrijkomen, daar was geen denken aan. Geprobeerd te trekken. Maar het was allemaal zo'n bloedkoek. Als die breekt, kan dat kwaad?

De weeën gingen voorbij en er gebeurde verder niets. Tussen Bolskruiken met warm water hielden we de baby warm en lieten de hut-temperatuur maar wat onmatig hoog worden tegen de felle buiten-kou. Even half een 's nachts begonnen we op te stomen en ging er een scheepsdiensttelegram maar de J.C. J. L. in Shanghai, dat we zo en zo laat binnen komen, zoveel drinkwater en voedingwater nodig hadden, zoveel gangen bootwerkers en een dokter voor de bevalling. De kraamvrouw houdt zich nogal kalm in haar moeilijke toestand en langzaam gaat het opstomen verder.

Tegen acht uur liggen we gemeerd, waarbij ik weer even 2e stuurman's assistent speel om vlot afmeren mogelijk te maken.

De dokter komt aan boord, bekijkt maar even de baby, vraagt naar ontsmettingsmiddelen, trekt handschoenen aan en draait de bloedkoek om en om en... klaas is kees!

"Verrekt", zeggen we tegen elkaar, "het lijkt wel of het schroefdraad is!" De 'pil' liet een keurige verklaring maken van het goede werk, dat wij als "mid-wives" hadden gedaan, ontsmette de oogjes van de baby en diende zijn rekening in bij de J. C. J. L.

De baby werd door 1ste stuurman en mij aangegeven bij de als ambtenaar van de Burgerlijke Stand fungerende gezagvoerder, waarbij in het scheepsjournaal werd opgenomen:

"Aangifte is gedaan van de geboorte van een kind van de vrouwelijke kunne, aan welke zij de namen hadden gegeven: Ah So Tjikini". De kraamvrouw wist geen naam; de man, die er min of meer bij scheen te horen, liet zich niet meer zien. De wet eist een naam en bij geboorten aan boord van schepen, komt de scheepsnaam er automatisch bij. Dus zei de 1^{ste} stuurman:

"Het kind moet een naam hebben, Ah So Tjikini!"

Tegen de middag moest er ook weer een scheepsverklaring aan de wal worden getekend en met dezelfde motorboot kon de nieuwe moeder meevaren naar de aanlegplaats van rivierboten.

Toen ik die morgen om tien uur ging kijken, hoe moeder en baby het maakten, was de vrouw al opgestaan, had de hut opgeruimd en was klaar voor vertrek. Ik gaf haar een aantal luiers mee, met een pakje veiligheidsspelden en een deken om het kind goed warm te kunnen houden.

Met nog een kleine inzameling aan geld, begon ze ons zonder ophouden te bedanken, hetgeen bij de aanlegplaats voor de rivierboten nogmaals werd herhaald.

Ik vraag me nu, na zoveel jaar, nog wel eens af: "Waar zou Ah So Tjikini zitten?" "Heeft ze volle wasdom bereikt? "Hoeveel kinderen en kleinkinderen zal ze nu wel hebben?"

Ik dacht, dat ik het hier maar bij moest laten Er zullen nog wel meer voorvallen in mijn achterhoofd opgeborgen zijn, maar dan wordt het wel erg veel.

73, JOH, PA0PLM.

(Snap je meteen, dat mijn roepletters PLM van de Tjikini (mijn laatste schip) afkomstig zijn. Daarna kregen schepen 4 letters en was PLM een tijdje een van de Bandoeng-zenders-langeafstand.

Overgenomen uit: de Vonkenboer van Hellemans





'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.

Bedrijfs- & Kantoorgebouwen

Centrum:

'Het HBU-Gebouw'

De Hollandse Bank Unie zat jarenlang in het Erasmushuis op de Coolsingel. HBU stond in de volksmond voor Hij Belazert U.

'De Glazen Trap'

Uitbreiding van het bankgebouw van Mees & Hope aan de Coolsingel eind jaren '80.

'Lucky Building'

Het Minervahuis I aan de Meent overleefde het bombardement, omdat het als een van de eerste Rotterdamse gebouwen in betonskeletbouw was uitgevoerd.

'De UFO'

Bijnaam van het voormalige Bouwcentrum Rotterdam – in 1948 geopend als expositieruimte voor tentoonstellingen over de wederopbouw – naar het ontwerp van architect J.W.C. Boks.

'De Aubergine' / 'De Rode Kool' / 'De Rooie Kroot'

Rood-Paars kantoorgebouw De Coolse Poort aan de Coolsingel.

'De Groene Theedoek' / 'De Platvink' / 'De Poederdoos' / 'Het Scheermes' / 'Het Groene Schip'

De groene ellipsvormige toren van het WTC gebouw aan het Beursplein

'Het Rugzakje' / 'Bussle'

Schuin omhooglopend lager gedeelte van elf verdiepingen aan de Blaak Office Tower (voormalige Fortis-bank) waardoor het Schielandshuis beter zichtbaar bleef.

'De Envelop' / 'De Knip van Quist' / 'Het Nedlloyd-gebouw' / 'Jackie Chan gebouw' / 'De Vouw' / 'De Schans' / 'De Glijbaan' / 'Schuine Willem' / 'De Skihelling'

Voor kantoorkolos de Willemswerf ontwierp architect Quist een markante diagonaal waar actieheld Jackie Chan van afgleed voor zijn film 'Who am I'. Terug te zien op YouTube..

'De Doodskist'

Bijnaam voor het voormalige Robeco kantoorgebouw aan de Coolsingel. Architect Wim Quist ontwierp de toren in 1987 en gebruikte voor de gevel gepolijst donker Fins graniet. Nadat de toren in 2016 leeg kwam te staan, werd de bijnaam alleen maar sterker.

'De Blokkendoos' / 'De Glasbak' / 'De Wolk van Pixels' / 'Schip vol Containers'

Het nieuwe Timmerhuis van Rem Koolhaas' bureau OMA. De laatste twee bijnamen probeerde het bureau zelf te pluggen en mag u direct weer vergeten.

'Het Torenhuis' / 'Trump Tower'

Het Witte Huis uit 1898 wordt wel beschouwd als de allereerste wolkenkrabber van Europa. Alleen in Amerika stonden dergelijke hoge gebouwen, maar de term 'skycraper' bestond toen nog niet, vandaar 'Het

Torenhuis'. Toen Donald Trump president werd, kwam de andere bijnaam in zwang.

Zuid:

'De Reus van Rem' / 'De Kolos van Koolhaas' / 'De Drieling' / 'Het Kamerscherm' / 'De Muur' / 'De Ambtenarenbunker' / 'De Containers' / 'De Blokkendoos' / 'Het Remblok' / 'Het Rem-eiland' / 'Het Paaseiland' / 'De Nietjesdoos' / 'De Schaduw van Zuid' / 'Wraak van Koolhaas' / 'De Revanche van Rem'

De Rotterdam van Rem Koolhaas op de Wilhelminapier is het grootste gebouw van Nederland.

'De Junkietoren' / 'De Heroinejunk' / 'Het KPN-gebouw' / 'De Tandenstoker' / 'De Simkaart'

De Toren op Zuid met de overhangende gevel die gestut wordt door een stalen paal van 50 m.

'De Kathedraal van Zuid' / 'De Broodrooster' / 'Ons Kasteel'

Voormalige vuilverbranding aan de Brielselaan wordt getransformeerd tot Speelstad Rotterdam.

'De Periscoop' / 'De Aansteker'

Het World Port Center waar het Havenbedrijf in is gevestigd.

'Het Kasteel van Thomson' / 'Het Witte Huis'

Het voormalig gebouw met torentje van Thomson's Havenbedrijf in de Afrikaanderwijk,.

West:

'De Toren van de Lage Landen'

Het Hakagebouw aan de Vierhavenstraat uit 1932 was met acht

verdiepingen destijds het hoogste in de omgeving.

'De Lichtekooi van Spangen' / 'Mooie Nel' / 'Het Glazen Paleis' / 'De Bonbondoos'

De Van Nelle fabriek. De ronde opbouw op de fabriek kreeg de laatste bijnaam.

'Neuropoint' / 'De Punt' / 'Towering Fiasco' / 'De Lee Towers'

De Europoint-torens bij het Marconiplein bleven aanvankelijk leeg vanwege de slechte ligging en hoge huur.

'Goldfinger'

Het Marconihuis had in de jaren 60 een goudkleurige beglazing.

'Het Schmidt Schip'

Nieuwbouw van Schmidt Zeevis in de Spaanse polder kreeg heel toepasselijk de vorm van een schip mee.

'Het Stokvis-gebouw'

Het Oceaanhuis aan de Westzeedijk waarin in 1910 de Rotterdamse handelonderneming R.S. Stokvis & Zn het nieuwe hoofdkantoor opende.

'De Roestbak'

Kraton230 (RTV Rijnmond) werd tegen de Schiecentrale aan gebouwd en voorzien van gietijzeren panelen aan de gevel.

'De Stenen Boot'

Scheepvaart Vereniging Zuid hield tot 1987 kantoor in een massief uitziend bakstenen pand aan de Pieter de Hoochweg, ontworpen in de vorm van een schip met op het dak twee scheepsmasten. Nu zit Humanitas in het pand.

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 **U** voor.....*

Uien – Waardeloos

‘Ut was weer compleet uien’ (het was slecht).

Uierboord / Uurbord - Rotterdamse lekkernij.

In de volksmond ook wel ‘koeietiet’, ‘volksfricandeau’ of ‘arbeidersbiefstuk’ genoemd.

Uierboord – gesneden uit de uier van een geslachte koe en vooral populair

als broodbeleg met zout en peper – was vroeger goedkoop, omdat het slachtafval was. Het werd daarom vooral door de minder bedeelden gegeten, maar tegenwoordig wordt het gezien als een delicatessen.

Uilezeik - Thee.

Maar ook een aanduiding voor drank die niet lekker (meer) is: ‘Wat is dit voor uilezeik?’

Rubriek De Rotterdamse Taal

‘Hebbie nog wat handel te koop?’ ‘Wat daggie dan, me zaak is geen muzeum’

‘Hope doet verkope’

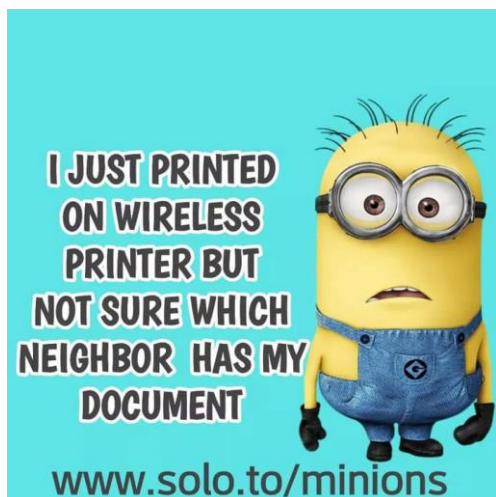
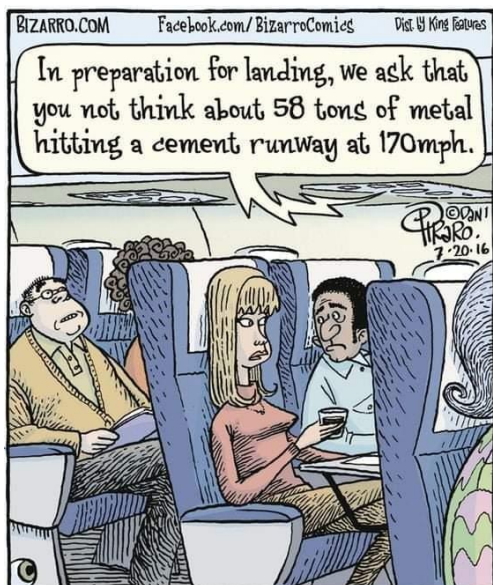
‘Hoe dichterbij Kralingen, hoe slechter de betalingen’

‘Tering Jantje, die cerownacrisis hep zo hard in me knip geschete dattik nou effe moet bloeien en me spaarvarreke mot reanimere’



Wijsheden en uitspraken van Rotterdamse ondernemers/winkeliers.

Bron: Scheurmail



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
- Jaap van Duin PA7DA/P40DA
- Martin Heffels / PE1EEC
- Wil Brinkman PA0WBS
- Hans v/d Pennen PA3GXB
- ARRL
- Veron
- YouTube
- clippingnews@maasmondmaritime.com
- Schuttevaer
- Hellemonster
- Havennieuws
- Towingline.com
- Mark Retera Comic House
- scheurmail
- Henk Boomstra, cartoons
- gCaptain
- www.lokocartoons.nl
- 100 Maritieme uitvindingen

corrector: Ger Rossel PC3GER

(eind)redactie: [Bert Trumpie PC4Y](mailto:Bert.Trumpie@PC4Y)