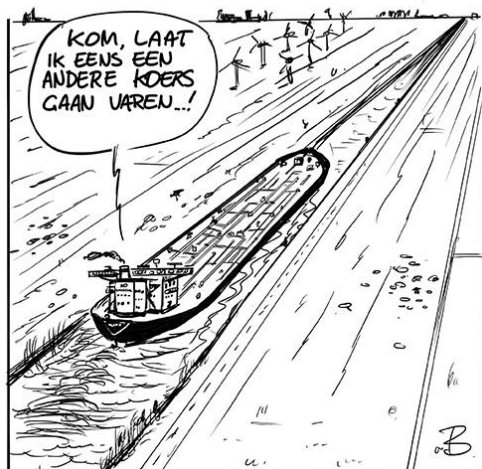




Dit is het Paasnummer van het PI4HAL Bulletin in april 2022. Het bulletin heeft een focus op radiozendamateurs met een maritieme affiniteit en op koopvaardij- en marinemensen met een radiozendamateur affiniteit. De

ENTHOUSIAST LEIDERSCHAP



balans hiertussen verschilt per nummer, maar gestreefd wordt naar zoveel mogelijk 50/50. Het radiostation van 'ons schip' wordt inmiddels weer regelmatig bemenst en ook de bezoekers die de 'brug tour' doen worden (soms) weer onthaald op sappige zout-water-verhalen. Omdat de Russische oorlog in Oekraïne onze gedachten vrijwel dagelijks bezig houdt, is dit bulletin – ter afleiding – toch maar weer een extra dik exemplaar geworden, alhoewel ook in dit bulletin niet helemaal aan de consequenties van de oorlog voorbij kan worden gegaan. Op 14 en 15 april zijn er weer de maritieme radio dagen waarop PI4HAL als PHEG uit mag/kan komen.

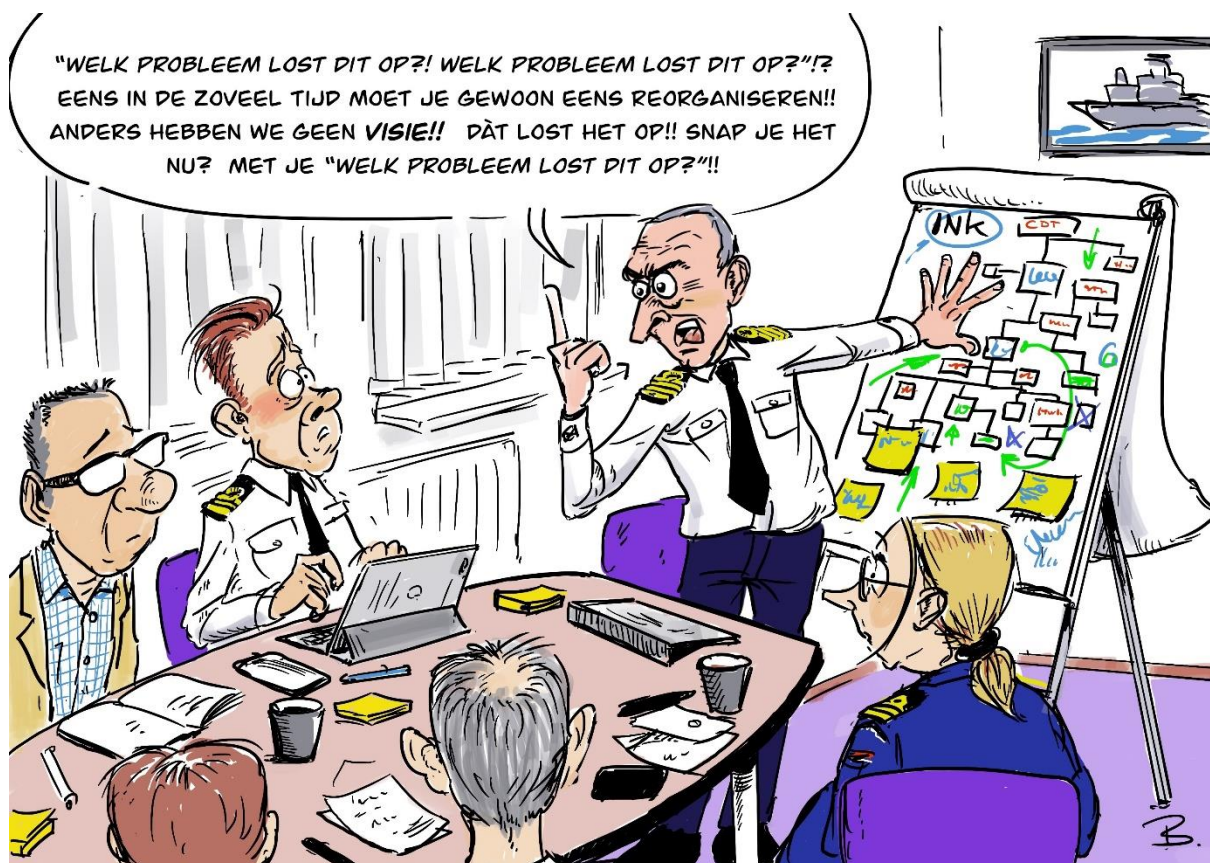
En oh ja.....dit weekend gaat de klok één uur *vooruit*! Ik heb begrepen dat je *niet* tot twee uur 's nachts hoeft te wachten om de klokken te verzetten. Veel leesplezier gewenst en vriendelijke groet, Bert Trumpie PC4Y

Inhoudsopgave:

Van de Voorzitter	4
Edward Victor Appleton	5
Vasco Núñez de Balboa, conquistador en ontdekkingsreiziger	7
Plimsollmerk	8
Europe's Biggest Port Is 'Extremely Worried' About War Impact	10

Encouraging young people in Japan to use amateur radio	11
Frederike is Duitslands jongste radioamateur	11
Dag voor de radioamateur DVDRA	13
Amateur Radio in Ukraine Ordered Off the Air in State of Emergency	15
The 5 MHz Newsletter Marks 10 Years	15
Aardtelegrafie	16
Militair gebruik 6m-band van 30 mei tot 18 juni 2022	19
Russische amateurs uitgesloten van CQ World Wide DX-contest	19
Wetting Current by YL3JD	20
Introduction to SOCWA	21
K1USN SST	22
Vorbereidingen Crozet Island DXpeditie liggen op schema	23
Oorlog ook voelbaar in de ruimte: 'Toekomst ISS is onzeker'	24
Axiom Private Astronaut Mission Crew Will Conduct ARISS School Contacts	27
Ukraine sinks its under-repair navy ship Hetman Sahaidachny to prevent Russians from capturing it.	29
Succesvolle noodcommunicatie-oefening op QO-100	31
Wreck of Antarctic Explorer Shackleton's Ship HMS Endurance Discovered	32
Activering natuurparken WWFF PFAF activiteit	34
Radiomarkt Renswoude	34
Wetenschapsfestival Leiden 2022	36
150 jaar Nieuwe Waterweg	37
Mijn avontuur in Libanon voor Radio Dutchbatt, 24 t/m 31 aug 1981	39
Morsecursus via YouTube	50
Het is voorjaar en dus gaat de klok een uur vooruit	50
Nordic HF Conference 2022 to Be Held in Fårö, Sweden	51
Friedrichshafen HAM RADIO 2022 Will Welcome Worldwide Visitors	51
De Noorse Onderzoeksraad stelt 1 miljoen NKR beschikbaar voor de werving van jonge radioamateurs	52
JOHAN PLM, vonkenboer – uit de oude doos (vervolg)	53
The \$60,000 Telegram That Helped Lincoln End Slavery	66
Study: Rapid Development of Satellite Mega-Constellations Risks Tragedies of the Commons	71
Felicity Ace met duizenden peperdure auto's zinkt bij Azoren	72

H.K.H. Prinses Anne van Groot-Brittannië bezoekt het grootste ziekenhuisschip ter wereld in Rotterdam.....	73
Evergreen Containership Aground in Chesapeake Bay	75
De meisjes van de suikerwerkfabriek	77
‘De Olijke Rotterdammer’	78
Een echte Rotterdammert noemt.....	80
Het Rotterdams ABC	81



Van de Voorzitter

Beste Leden en andere lezers,

Ik weet niet hoe het jullie vergaat maar sinds alle mondkapjes niet meer verplicht zijn, heb ik zo iets van: “welke Corona?”.... ik zou bijna zeggen dat het nooit heeft bestaan, maar er zijn veel mensen geraakt door de ziekte of hebben dierbaren verloren. Toch iets om bij stil te staan.



Ook onze host WestCord merkt goed dat alle sluizen weer open staan en hun boekingen voor het mooie schip sterk oplopen. Gelukkig maar, want het ss Rotterdam is en blijft uniek.

Ik zou op dit moment van schrijven van WestCord bericht krijgen over een datum voor de Openingsbijeenkomst van de Morse Academy. WestCord is echter nog druk aan het puzzelen, dus ik kan de datum niet meer meenemen in mijn voorwoord. Als er ontwikkelingen zijn laten we het natuurlijk zo

snel mogelijk weten.

Wat ook in zicht komt is snel een Algemene Ledenvergadering. We zullen in het bestuur bespreken wanneer we die het beste kunnen houden want we hebben ook op dat gebied veel in te halen en zijn zeker onze leden niet vergeten.

Gelukkig zijn de meeste mensen onder ons redelijk in contact gebleven met elkaar. We hebben onze shack en natuurlijk onze prachtige Nieuwsbrief, die ook nu weer bomvol interessante informatie staat en ontzettend lekker leest.

Ikzelf ben bezig om mijn antennepark verder in te richten. Recent een Discone gekocht om ook mijn losse SDR ontvanger (RSPDuo) eindelijk eens uit te kunnen gaan proberen en de eerste resultaten mogen er zijn! Ik heb mij vooral verbaasd over de enorme gevoeligheid en het lage ruisniveau. Er gaat een hele frequentiewereld voor je open, maar zoals met alle nieuwe apparaten, zit ook hier een leertraject in om alles te leren kennen en te kunnen gebruiken. Maar de eerste stappen zijn gezet en daar ben ik blij om.

Voorjaar, de koeien huppelend de wei in en de narcissen steken hun kop op. Maart is nu al zonovergoten en hopelijk kunnen we een mooi voorjaar tegemoet zien!

Ik wens jullie allen straks mooie Paasdagen in april en veel leesplezier !

73 Edward / PE1EEF

Edward Victor Appleton

Edward Victor Appleton ([Bradford](#), 6 september 1892 – [Edinburgh](#), 21 april 1965) was een [Engels natuurkundige](#). In 1947 werd hij onderscheiden met de [Nobelprijs voor Natuurkunde](#) voor zijn bijdrage aan de kennis van de [ionosfeer](#), welke leidde tot de ontwikkeling van de [radar](#).



Appleton werd geboren in de Engelse stad Bradford als zoon van Peter en Mary Wilcock Appleton.^[1] Zijn basisopleiding verkreeg hij aan de Hanson-gymnasium. Op zijn achttiende won hij een studiebeurs voor [St John's College](#) in Cambridge, die hij in 1913 afsloot met een bachelor graad in de natuurwetenschap. Studerend onder [Thomson](#) en [Rutherford](#) aan de [universiteit van Cambridge](#) ontving hij een jaar later zijn mastergraad in de natuurkunde.

Gedurende de Eerste Wereldoorlog diende hij in het *West Riding Regiment*, maar werd later overgeplaatst naar de *Royal Engineers*. Hier deed hij onder ander onderzoek naar radiogolven. Na zijn actieve dienstdiensttijd werd Appleton in 1920 *assistent demonstrator* in de experimentele natuurkunde bij het [Cavendish](#)

[Laboratorium](#). Twee jaar later was hij subrector bij [Trinity College](#).

Vervolgens was hij hoogleraar natuurkunde aan de [King's College](#) van de [universiteit van Londen](#) (1924-36) en hoogleraar natuurfilosofie aan Cambridge (1936-39). Van 1939 tot 1949 was hij secretaris aan de *Department of Science and Industrial Research*. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had hij de leiding over het Britse kernwapenonderzoek. Van 1949 tot aan zijn overlijden in 1956 was hij rector en vice-Chancellor aan de [universiteit van Edinburgh](#).

In 1915 huwde hij Jessie Longson, met wie hij twee dochters kreeg: Marjery en Rosalind. Na haar overlijden in 1964 hertrouwde hij, een maand voor zijn overlijden in maart 1965, met Helen Lennie Allison, zijn secretaresse.

Ionosfeer

Eind 1924 begon Appleton, geassisteerd door graduatestudent Miles Barnett, aan een serie experimenten om bestaan aan te tonen van een sterk geïoniseerde laag in de atmosfeer, de [ionosfeer](#) die verantwoordelijk is dat radiogolven teruggekaatst worden naar de aarde. Het idee dat een dergelijke laag bestond was niet nieuw. In 1902 hadden onafhankelijk van elkaar de Brit [Oliver Heaviside](#) en de Amerikaan [Arthur Edwin Kennelly](#) reeds op theoretisch gronden gesuggereerd dat in de bovenste laag van de atmosfeer een elektrische geleidende laag aanwezig moest zijn om een verklaring te geven van Marconi's succes om radiosignalen over de [Atlantische Oceaan](#) te verzenden.

Gebruikmakend van een radiozender van de [British Broadcasting Corporation](#) (BBC) in [Bournemouth](#) zond Appleton radiogolven uit in de richting van deze laag om te zien of ze gereflecteerd werden en terugkwamen. Zijn experiment was succesvol, omdat de reflecties werden aangetoond. Appleton noemde de ontdekte Kennelly-Heaviside laag de E-laag, omdat de letter E gebruikt wordt om een elektrische vector aan te geven.

Door bovendien de golflengte een weinig te veranderen was het mogelijk om de tijd te meten die de golven nodig hadden om de bovenste atmosferische laag te bereiken en terug. Op deze wijze kon hij de positie van de reflectielaag bepalen op 60 [mijl](#) van de aarde. De ionosfeer was hierbij het eerste 'object' gedetecteerd door radiolocatie, een techniek die later toegepast zou worden bij de eerste radars. (Radio Detection and Ranging).

Verdere experimenten werden uitgevoerd en in 1926 ontdekte hij dat op 150 mijl van de aarde – boven de eerder ontdekte E-laag – nog een reflecterende laag aanwezig was die sterker geladen was. Deze laag, die hij de [F-laag](#) (of Appleton-laag) noemde is de hoogste en meest reflecterende laag van de ionosfeer. Vooral korte golfradio maakt gebruik van deze laag om radiogolven (bereik van 3 tot 30 MHz) rond de wereld te verzenden. Later bleek dat deze F-laag onder bepaalde omstandigheden overdag gesplitst wordt in twee verschillende lagen, namelijk de F1 en F2-laag. Hij bestudeerde ook de invloed van de zon en [zonnevlekken](#) op deze lagen en als gevolg daarvan veroorzaakte veranderingen in het vermogen van deze lagen om radiogolven te reflecteren. Deze studies over voortplanting van radiogolven via de ionosfeer waren van groot belang voor de draadloze telecommunicatie.

Erkenning

Voor zijn wetenschappelijk werk verkreeg Appleton verschillende prestigieuze onderscheidingen, waaronder de [Hughes Medal](#) (1933), de [Faraday Medal](#) (1946) en de [Royal Medal](#) (1950) van de [Royal Society](#).

In 1941 werd hij geridderd en in 1947, het jaar waarin hij de Nobelprijs voor de Natuurkunde won, werd hij ook onderscheiden met de hoogste civiele onderscheiding van de Verenigde Staten van Amerika, de [Medal of Merit](#) en werd hij benoemd tot [Officier](#) in het Franse [Legioen van Eer](#).

In 1962 verkreeg hij de [IEEE Medal of Honor](#) voor "zijn onderscheidend pionierswerk in het onderzoeken van de ionosfeer door middel van radiogolven".

Publicaties

E.V. APPLETON, M.A.F. BARNETT (1925). Local Reflection of Wireless Waves from the Upper Atmosphere. *Nature* **115** (2888): 333-334. DOI: [10.1038/115333a0](#).

E.V. APPLETON (1929). Equivalent Heights of the Atmospheric Ionized Regions in England and America. *Nature* **123** (3099): 445. DOI: [10.1038/123445a0](#).

Vasco Núñez de Balboa, conquistador en ontdekkingsreiziger

Spaanse conquistador en ontdekkingsreiziger. Leidde de eerste expeditie die vanuit het westen de Grote Oceaan bereikte.



Vasco Núñez de Balboa werd rond 1475 geboren in het Spaanse dorp Jerez de los Caballeros. Dit als zoon van een verarmde ridder. Op 16-jarige leeftijd reist hij af naar de Nieuwe Wereld om daar vervolgens te leven als avonturier. Hij leefde onder meer enige tijd op Hispaniola, een eiland in het Caribisch gebied dat tegenwoordig deel uitmaakt van Haïti en de Dominicaanse Republiek. Balboa vestigde zich hier in 1502 en werkte er onder meer als varkensboer en planter.

Vanwege hoge schulden besloot hij in 1510 het eiland te ontvluchten. Hij reisde, samen met zijn hond, als verstekeling aan boord van een schip van Martin Fernandez de Encisco naar de jonge kolonie San Sebastian bij de Golf van Urabá (Colombia). De campagne van Encisco verliep niet erg voorspoedig. Bij een schipbreuk gingen veel voor de kolonie bestemde materialen verloren. Balboa leidde een opstand tegen Encisco, nam de leiding over en stichtte tussen het huidige Panama en Colombia een nieuwe kolonie: Santa María de la Antigua del Darién.

Na verhalen te hebben gehoord over grote goudvondsten in Peru, besloot Balboa in 1513 per schip af te reizen naar het westen. Op 25 september bereikte hij als eerste Europeaan de Grote Oceaan die hij Zuidzee noemde. De kusten en eilanden die hij

tegenkwam nam hij voor de Spaanse koning in bezit. Balboa werd hierna tot *adelantado* (admiraal) van de Zuidzee benoemd.

In de periode hierna kwam hij in conflict met Pedrarias de Ávila die als gouverneur naar de kolonie Darién gezonden was. Balboa werd begin 1519 door de gouverneur op verdenking van verraad gearresteerd en op 21 januari datzelfde jaar onthoofd. Enkele jaren na de dood van Balboa was er vrijwel niets meer over van zijn kolonie 'Santa María de la Antigua del Darién'. Veel van de inwoners van Darién trokken naar een door Ávila aan de Pacifische kust gestichte kolonie. In 1524 werd de Darién door indianen verwoest.

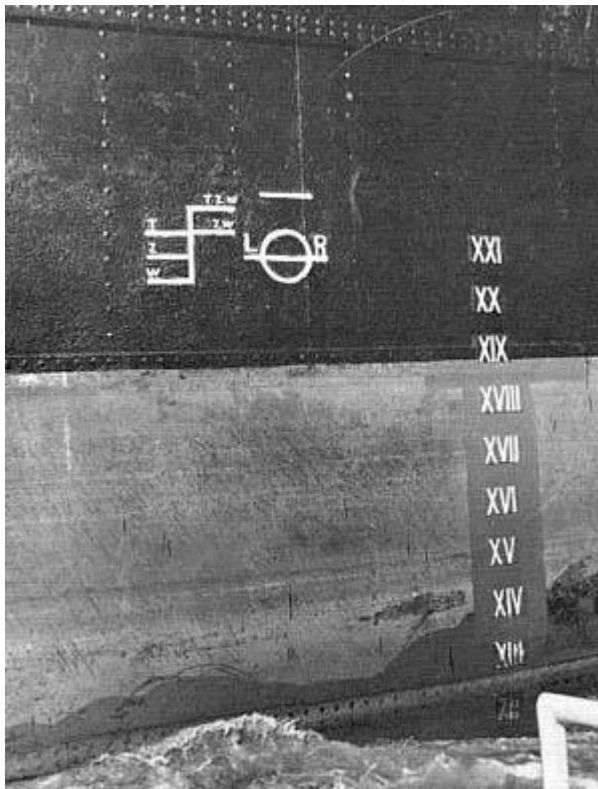
De Panamese Orde van Vasco Núñez de Balboa, ingesteld in 1953, is naar de ontdekkingsreiziger en conquistador vernoemd.



Bron: Historiek

Plimsollmerk

Kenners kunnen aan de buitenkant van een schip zien of dit niet te zwaar is beladen. Dat komt omdat ieder zeegaand schip is voorzien van het zogeheten Plimsoll-merk. Men vindt het aan beide zijden van het schip, in het midden.

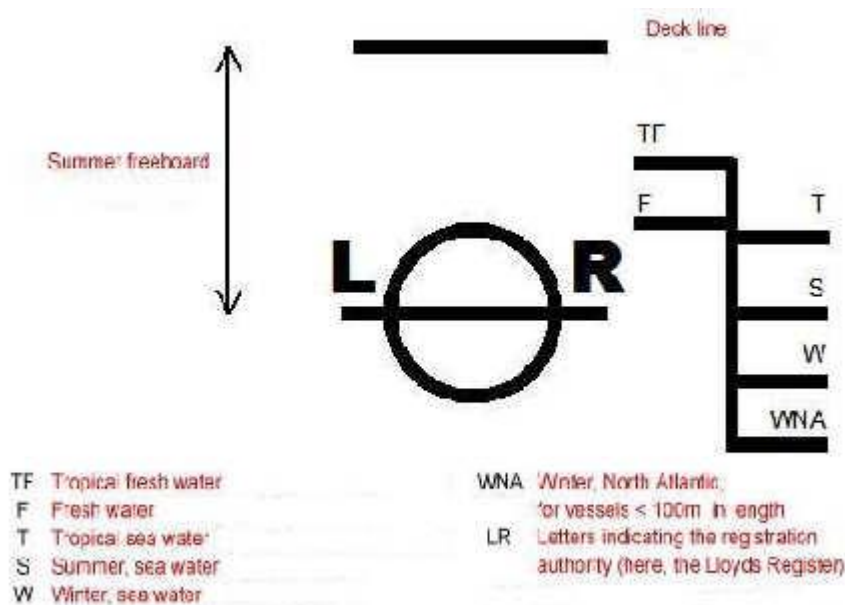


Het merkteken is vernoemd naar het Engelse parlamentslid Samuel Plimsoll. Deze ijverde eind vorige eeuw voor een aantal veiligheidsmaatregelen op schepen, waaronder het aangeven van een duidelijke beladingslijn. Dit omdat door de grote vraag naar scheepsruimte veel schepen te zwaar belast werden. Iedere ton bracht immers geld op.

Het Plimsoll-merk geeft precies aan hoe diep een schip beladen mag worden. Boven het merkteken is met een horizontale lijn, de deklijn, de plaats van het meetdek (het bovenste over de volle lengte van het schip doorlopende waterdichte dek) aangegeven.

De verticale afstand tussen waterlijn en deklijn wordt vrijboord genoemd. Minimale vrijboord is de verticale

afstand tussen deklijn en tropical fresh water. Dit minimum-vrijboord wordt voor ieder schip afzonderlijk berekend. Het is onder andere afhankelijk van de waterdichte indeling en sterkte van het schip, de grootte van de luikhoofden en het vaargebied.



De aanduidingen die men bij het Plimsoll-merk ziet, houden verband met vaargebied en jaargetijde. In zoet water liggen schepen iets dieper dan in zout water. Bij de belading moet er bovendien rekening mee gehouden worden dat het schip op zijn reis in verschillende zones kan komen:

TF = Tropical Fresh Water [tropen zoet water]

F = Freshwater [zoet water]

T = Tropics [tropen]

S = Summer [zomer]

W = Winter.

Bij schepen korter dan 100 meter ziet men ook de afkorting WNA = Winter North Atlantic.

De letters N en K tenslotte, staan in dit geval voor Nippon Kaiji Kyokai, het Japanse classificatiebureau dat de gegevens heeft berekend. Ook de afkorting BV [Bureau Veritas] en LR [Lloyd's Register] komen veel voor. In Nederland worden de gegevens die leiden tot vaststelling van het Plimsoll-merk nog eens gecontroleerd door de Dienst Scheepsvaartinspectie.

Bij overschrijding van de tekens in het Plimsoll-merk is de kapitein strafbaar en mag het schip de haven niet uit.

Uit: [VMBC het Anker](#) met dank aan Harm de Haan PG2GF

Europe's Biggest Port Is 'Extremely Worried' About War Impact

Europe's biggest port is where the sharp end of sanctions against Russia looks likely to hurt the Netherlands, even if the nation's economic statistics might suggest otherwise.

Measured by foreign direct investments ploughed into that country, the Dutch stand out as by far the most exposed among economies listed by the International Monetary Fund. But such data are distorted by factors such as Rotterdam's out-sized role as the premier hub for European trade.

Analysts point to the harbour business and agriculture as the Netherlands' most vulnerable sectors to the crisis sparked by Russia's invasion of Ukraine, and subsequent sanctions. That reflects its position as a bellwether of global growth along with its ranking as the euro region's fifth-biggest economy. "A stable economic world order is essential to the Netherlands," said Ester Barendregt, chief economist of Rabobank. Sandra Phlippen, chief economist at ABN Amro, highlights the harbour business as a particularly sensitive economic pillar of the Netherlands. "The Port of Rotterdam could be hit hard, because they do a lot of re-exporting," she said.

A total of 62 million tons in cargo handled there — 15% of the overall volume — is related to Russia. Of the total number of containers passing through, 10% are linked to the country, which also exports steel, copper, aluminium and nickel via that hub. Sanctions on Russia will lead to bottlenecks and hit annual trade of products and goods valued at about 30 billion euros (\$33 billion), Allard Castelein, chief executive officer of the Port of Rotterdam, told reporters last week. "We are extremely worried," he said. "If there is an acute energy crisis, the port will be hit." The farming industry faces related challenges, according to the Rabobank and ABN Amro economists.

Fruit and Vegetables

"Products like flowers, vegetables or fruits are hit via two channels: they are important export products to Russia and are energy intensive," Barendregt said. For Farmers NV, a Netherlands-based animal feed producer, began ringing alarm bells just as the Russian invasion began.

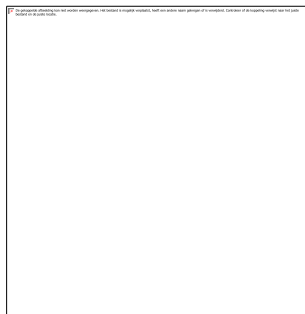
"We expect raw material and energy prices to remain high, given the worrying political situation," CEO Yoram Knoop wrote in an annual report last week. "We therefore expect continued pressure on margin and costs during 2022."

Overall, the direct trade impact of Russian sanctions is likely to be limited, as exports to Russia account for 1.1% of the Netherlands' overseas sales. As for data pointing to its foreign investment in Russia totalling more than 10% of the Dutch economy, ABN's Phlippen says it really mostly reflects goods passing through Rotterdam and transactions via so-called letterbox companies, based in the Netherlands perhaps for tax reasons. "These flows do not add much value," she said. "Their impact on our economy will thus be limited."

Source : Bloomberg

Encouraging young people in Japan to use amateur radio

Japan's Ministry of Communications has established an advisory board that aims to encourage young people to become involved in amateur radio. Japan Amateur Radio League ([JARL](#)) President Yoshinori Takao, JG1KTC, is a member. A Ministry of Internal Affairs and Communications (MIC) report in November



2021, "Radio Policy Council in the Age of Digital Transformation," noted that the amateur radio population is declining, and amateur radio growth must continue. "Young people will lead the future," the report said. "Consider creating an environment that makes it easier to [get started] in amateur radio." The government ministry said it would proceed with studies toward developing a system and environment that make it easier to utilize amateur radio, such as the realization of an experimental/research

environment. Another goal is to speed up the process of acquiring an amateur radio license and establishing and operating a ham radio station. The advisory board held its first meeting on January 26.

Bron: ARRL newsletter

Frederike is Duitslands jongste radioamateur

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

Frederike is Duitslands jongste radioamateur. De 13-jarige heeft namelijk sinds kort de "grote" amateurradio-licentie. Frederike Dötsch uit Amberg is de jongste vrouwelijke radioamateur met een radiolicentie klasse A van de Duitse Amateur Radio Club (DARC) e.V. De 13-jarige slaagde in januari met succes voor het licentie-examen bij het Bundesnetzagentur en bewees dat: Meisjes en technologie gaan goed samen! Ze werd gesteund door haar familie, dat is dan ook een echte radioamateurfamilie. Van nu af aan is zij op de radiofrequenties te horen onder de roepnaam DH9FD, Delta-Hotel-9-Foxtrott-Delta.



DARC-lid

Frederike's enthousiasme voor radioamateurs begon twee jaar geleden. In haar familie bestaat de fascinatie voor radio al verschillende generaties. Zowel haar grootvader als haar ouders zijn actieve radioamateurs. Sinds oktober 2021 is ook Frederike lid van de DARC en deelnemer aan de radiowedstrijden in de DARC. Op 29 januari slaagde zij voor het radioamateurexamen voor de A-klasse. Daarmee is zij de jongste radioamateur in de DARC. De zogenaamde A-klasse beschrijft de

geavanceerde categorie van radioamateurvergunningen. Het staat het werken toe op alle in Duitsland toegestane radioamateurfrequenties.



Frederike Dötsch DH9FD

Direct door naar Full

Samen met haar oudere broer had de nu 13-jarige aanvankelijk voor het instapexamen voor radioamateurs gestudeerd in een online cursus, waarin basiskennis over radiotechniek en -bediening wordt getoetst. Om nog meer mogelijkheden in radioamateurisme te kunnen benutten, stelde de leerlinge zich direct daarna de hogere licentieklasse als doel. “Ik ben erg trots dat ik geslaagd ben voor het examen.” “Ik kijk ook uit naar vele radiogesprekken en contacten met andere mensen,” zegt Frederike.

Bundesnetzagentur

Wie in Duitsland aan de radioamateurdienst wil deelnemen moet een radioamateurexamen afleggen. Wie slaagt krijgt vervolgens van het Bundesnetzagentur (BNetzA) een certificaat. Daarmee kan certificaat deelname aan de amateurradiodienst worden aangevraagd. Het BNetzA wijst een bijbehorende roepnaam toe. De amateurradioverordening regelt de in Duitsland geldige amateurradiocertificaatklassen E (beginners) en A (gevorderden). Vergelijkbaar met N (Novice) en F (Full) in Nederland.

Meer vrouwen

Overwegend jonge mannen komen als radioamateurs intensief in aanraking met deze wijze van berichtenoverdracht. Dat wekt ook hun technische belangstelling. Industrie en onderzoek stellen dit gekwalificeerde jonge talent zeer op prijs. Het doel van de DARC is meer jonge meisjes en vrouwen kennis te laten maken met deze fascinerende hobby. Dat biedt hun de kans bij de keuze van hun toekomstige loopbaan een technisch beroep te kiezen en zich te onderscheiden van de massa sollicitanten. Dit is een goede manier om jong technisch en wetenschappelijk talent te rekruteren – trouw aan het motto “Van radioamateur tot ingenieur”.

Bron: [DARC](#)

Dag voor de radioamateur DVDRA



Op 29 oktober 2022 van 09.30-17.00 uur in de IJsselhallen te Zwolle

Op 29 oktober 2022 vindt de 60^e Dag voor de RadioAmateur plaats. Deze dag wordt georganiseerd door [VERON](#), Vereniging voor Experimenteel Radio Onderzoek in Nederland. Naast het officiële gedeelte met de bekendmaking van de RadioAmateur van het (vorige jaar) 2021, door het wetenschappelijke Radiofonds Veder, zijn er diverse lezingen, workshops, de zelfbouwtentoonstelling de AMRATO (commerciële handelaren), en natuurlijk de VROM, de VERON Onderdelen Markt (radiovlooiemarkt). Diverse commissies, werkgroepen en verenigingen zullen zich presenteren, zo zal er weer een Jeugdplein ingericht zijn. Op [deze pagina](#) treft u over enige tijd een overzicht aan wat er op 29 oktober allemaal te beleven zal zijn in de IJsselhallen in Zwolle.



Entreprijzen

De [organisatie](#) van de [Dag voor de RadioAmateur](#) heeft besloten de entreprijzen in 2022 t.o.v. die van 2019 iets te verhogen. Ook handhaven we de regel van het afgelopen jaar om jongeren t/m 16 jaar gratis toegang te verlenen. In geval van twijfel over de leeftijd moet bij de ingang een identiteitsbewijs worden getoond. Op de dag zelf betalen VERON leden aan de kassa € 10,00 op vertoon van hun geldige VERON lidmaatschapskaart. Voor niet-leden bedraagt de entreprijs €12,50. Zij kunnen lid worden door zich op de VERON website aan te melden en betalen dan ook € 10,00. Bezoekers in het bezit van de Gouden VERON Speld hebben gratis toegang. De speld moet zichtbaar worden gedragen.

Parkeren op het terrein voor de IJsselhallen is gratis. Geadviseerd wordt zoveel als mogelijk samen te reizen. Vanaf NS station Zwolle is het ongeveer 10 minuten lopen naar de IJsselhallen.

Voorverkoop en entreebewijzen

Wij hebben besloten de voorverkoop tegen een gereduceerd tarief te stoppen. Dat bracht veel werk met zich mee en we hebben gemerkt dat er steeds minder kaartjes werden verkocht. De kaartverkoop is nu gedigitaliseerd en start op 1 oktober en duurt t/m 29 oktober. Een digitaal toegangkaartje kunt u kopen in de webshop van het VERON servicebureau, <https://webshop.veron.nl>

Nadat u heeft betaald print u het document of bewaar de QR-code op uw telefoon. Neem de code mee en bij de ingang wordt de QR code gescand en kunt u naar binnen. Zo wordt de wachttijd tot een minimum beperkt.

Kaartjes kunnen ook aan de kassa worden gekocht, wilt u dan zoveel als mogelijk met de pinpas betalen.

Medewerkers voor de Dag voor de Radioamateur 2022

VERON leden die op 29 oktober willen helpen bij enkele (eenvoudige) werkzaamheden kunnen zich aanmelden bij de floormanager Roel de Jonge, PA5RJ, E-mail: pa5rj@veron.nl Als zich voldoende leden aanmelden heb je volop gelegenheid om zelf ook rustig te kunnen rondkijken of een lezing bij te wonen. De DvdRA wordt immers voor leden en door leden georganiseerd. Meld je aan want alle hulp kunnen we gebruiken. Ook voor jezelf is het een bijzondere ervaring om de dag mede tot een succes te maken.



Bron: Veron.



"Did you get my e-mail about who takes out the trash today?"



"Come on in, sorry about the mess—we're just in the middle of not caring anymore."

Amateur Radio in Ukraine Ordered Off the Air in State of Emergency

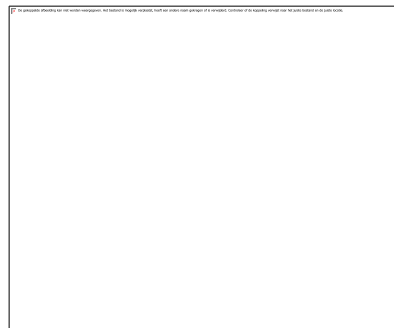
A state of emergency was declared in Ukraine just prior to the Russian military invasion. Among other things, the February 24 decree from President Volodymyr Zelensky will remain in effect at least for 30 days and may be extended. As published on the website of the Verkhovna Rada, Ukraine's unicameral legislative body, the state of emergency includes regulation of TV and radio activities and "a ban on the operation amateur radio transmitters for personal and collective use."



The decree also imposes a ban on mass events and on strikes and authorizes checking the documents of citizens, and if necessary, conducting searches on persons, vehicles, cargo, office space, and housing. A curfew could be imposed. "The situation changes rapidly," IARU Region 1 Secretary Mats Espling, SM6EAN, said. "IARU Region 1 continues to monitor the development and expect all radio amateurs to follow their national laws and regulations."

The 5 MHz Newsletter Marks 10 Years

The first edition of [The 5 MHz Newsletter](#) appeared in the autumn of 2011, heralding the growth of the new 60-meter band to serve as a propagation bridge between 40 and 80 meters. The newsletter, edited by Paul Gaskell, G4MWO, offers official news of new allocations and regulations as well as feedback from operators.



As a band, the US authorized a group of Experimental License operators to use 60 meters, while the UK discussed the issue, deciding that a number of channels could be feasible. UK hams had five 3-kHz wide channels to start. Similarly, a band was not possible in the US, which settled on five channels.

Other countries followed suit -- sometimes with channels, sometimes a band, with a variety of power limits and modes. According to the newsletter, 85 countries currently have a presence on 60 meters. In 2017, the FCC invited comments on ARRL's *Petition for Rule Making* to allocate a new, contiguous secondary band at 5 MHz to the Amateur Service in addition to four of the current five 60-meter channels (one would be within the new band) as well as current operating rules, including the 100 W PEP effective radiated power (ERP) limit. In the US, the federal government is the primary user of the 5 MHz spectrum. The FCC designated ARRL's *Petition* as RM-11785 but has not acted on it.

At last report, the Malaysian Amateur Transmitters Society (MARTS) said its telecommunications authority MCMC has approved a secondary 60-meter allocation based on the WRC-15 template. Radio amateurs there were waiting for formal paperwork to be completed before they could use the band. However, MCMC granted MARTS temporary licenses that permit the use of 60 meters for emergency communication and emergency communication drills.

"Hardly had this been granted than it was activated," the latest edition of the 5 MHz Newsletter reported. "During the MARTS Annual General Meeting on December 18, 2021, heavy rain began to fall, and MARTS activated its MDECC (MARTS Disaster and Emergency Communications Centre) under the call sign 9M4D. A significant number of Malaysian states were flooded, communities evacuated, and telecommunications lost. "The MDECC remained open for a number of days carrying their own as well as third-party traffic concerning situation reports and aid requests to the national disaster management agency," the newsletter said. MARTS now is transmitting in WSPR mode "from time to time" on 5364.7 kHz as 9M4BQC. Reception reports are welcome directly via [WSPRnet](#) or [email](#). Read [an expanded version](#). -- Thanks to *The 5 MHz Newsletter*.



Eighty-five countries have authorized operation on 5 MHz.

Bron: ARRL

Aardtelegrafie

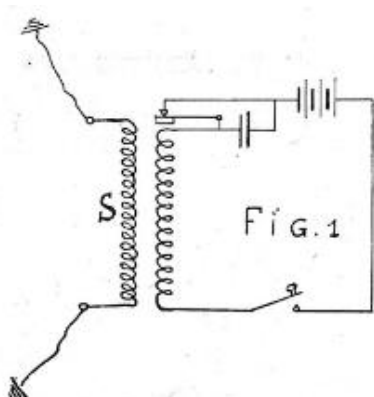
In Twente Beam van januari 2022 belichtte Berto, PA2BDV een antennesysteem met een "aardelektroden paar", zoals dat door G3XBM wordt toegepast. Het principe van zo'n antenne is zeer oud. Het wordt in mei 1924 onder de titel Aardtelegrafie reeds in Radio Wereld beschreven en dat we hier met een aangepaste spelling opnemen.



Eén onzer lezers had weleens van aardtelegrafie gehoord en zou er gaarne meer van willen weten. Aan dat verlangen wil ik gaarne voldoen, hoewel aardtelegrafie niet als een vorm van radiotelegrafie moet worden aangemerkt. Dan zou men wel alles draadloos kunnen noemen, zoals de heer den Outer in Radio-Wereld no. 27 terecht opmerkt. Aardtelegrafie maakt n.l. gebruik van laagfrequente wisselstromen, is alzo principieel verschillend van radiotelegrafie. Echter zijn de daarbij gebezigde ontvanginrichtingen weer typisch draadloos. En daar met deze methode met behulp van eenvoudige middelen onder gunstige omstandigheden een verbinding over een afstand van 2 à 3 kilometer verkregen kan worden, biedt ze ook voor radioamateurs een interessant veld voor proefnemingen.

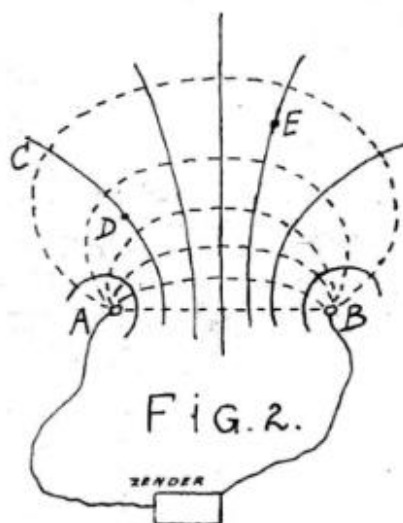
De aardtelegrafie heeft weliswaar niet zijn ontstaan aan de laatste oorlog te danken (het principe was in 1914 reeds bekend), is echter een specifiek militair verbindingsmiddel en kwam dan ook in de laatste oorlog tot een grote mate van ontwikkeling. Door zijn grote eenvoud was het bijzonder geschikt voor toepassing in de voorste loopgraven. Zoals hierna zal blijken was dan echter het afluisteren door de vijand ook heel gemakkelijk.

De zendingrichting bestaat uit een zoemer, die een wisselstroom in een secundaire wikkeling S (fig. 1) induceert.



De einden van deze wikkelingen zijn verbonden met ijzeren grondpennen, die op een afstand van 50-200 meter in de aarde gestoken worden. In de primaire keten is een accubatterij van b.v. 10 volt opgenomen benevens een seinsleutel; de vonkopening aan den onderbreker is door een condensator overbrugd, die de extra stroom op de bekende wijze onschadelijk maakt en daardoor het vonken aan de contacten van den onderbreker voorkomt. De verbindingen naar de grondpennen zijn van

geïsoleerd draad. De secundaire keten is via de geleidende aarde gesloten. Sluit men nu de primaire kring door op de seinsleutel te drukken, dan gaat door de secundaire kring een wisselstroom. Deze stroom gaat dus ook door de aarde heen en verspreidt zich daarin volgens bepaalde wegen over een oppervlakte van 2 à 3 kilometer. De vorm van de wegen, die de stroom in de aarde volgt, hangt af van het geleidingsvermogen van de aarde. Een deel zal langs de kortste weg gaan, een ander deel volgens gekromde banen. De toestand van de grond is dus van grote invloed. Zeer droge grond is slecht geleidend en dus niet geschikt voor aardtelegrafie. Zeer vochtige grond deugt



echter evenmin, daar de stroom dan een gemakkelijke weg vindt en dus langs de kortste afstand tussen de beide aardpennen zal verlopen en geen neiging heeft om ook andere wegen te zoeken.

Bij normaal vochtige grond, zoals deze in Nederland veel aanwezig is, zullen de stroomlijnen de vorm van fig. 2 aannemen. De stroomsterkte langs elke lijn hangt natuurlijk af van het spanningsverschil tussen de aardpennen A en B en van de weerstand die de grond langs die lijn heeft. De wet van Ohm is ook hier van kracht. Stroomt b.v. een rivier tussen zender en ontvanger, dan zullen daarin wegens de geringe weerstand vele stroomlijnen verlopen, zodat de verbinding daardoor veel moeilijker wordt. Echter geheel niet onmogelijk, zoals meerdere proeven ter weerszijden van de Lek bewezen hebben.

Bron: <https://www.veronvrzatwente.nl>, Met dank aan Hans, PAØHRM.



Militair gebruik 6m-band van 30 mei tot 18 juni 2022

De Belgische telecomautoriteit [BIPT](#) laat weten dat in de periode van 30 mei tot 18 juni 2022 een militaire oefening gehouden wordt in Elzenborn, waarbij twee frequenties in de 6m-band worden gebruikt: 50,200 MHz en 51,075 MHz. De radioamateurdienst heeft een secundaire status in deze band, de militaire diensten een primaire status. Radioamateurs worden daarom opgeroepen om tijdens deze periode bijzondere aandacht hiervoor te hebben en het gebruik van deze frequenties indien mogelijk te vermijden, maar in ieder geval aandachtig te luisteren of een voorgenomen frequentie in gebruik is.



[Dat meldt onder meer de Belgische radioamateurvereniging UBA.](#)

Russische amateurs uitgesloten van CQ World Wide DX-contest

CQ Communications heeft besloten om stations uit Rusland, Wit-Rusland en de Oekraïense Donbas-regio uit te sluiten van de CQ World Wide DX- en WPX-contesten. CQ Communications is onder andere uitgever van het blad [CQ Amateur Radio](#) en bovendien sponsor van genoemde contesten. Verbindingen met stations uit de genoemde gebieden door andere deelnemers zullen bovendien niet meetellen in hun score en ook niet als multipliers. Het besluit houdt verband met de oorlog in Oekraïne.



Overigens heeft ook de Britse radioamateurvereniging RSGB iets soortgelijks besloten. Russische en Wit-Russische radioamateurs komen momenteel niet in aanmerking voor deelname aan evenementen die worden georganiseerd of gesponsord door de RSGB.

Bronnen: [CQ Communications](#) en [RSGB](#)



Wetting Current by YL3JD

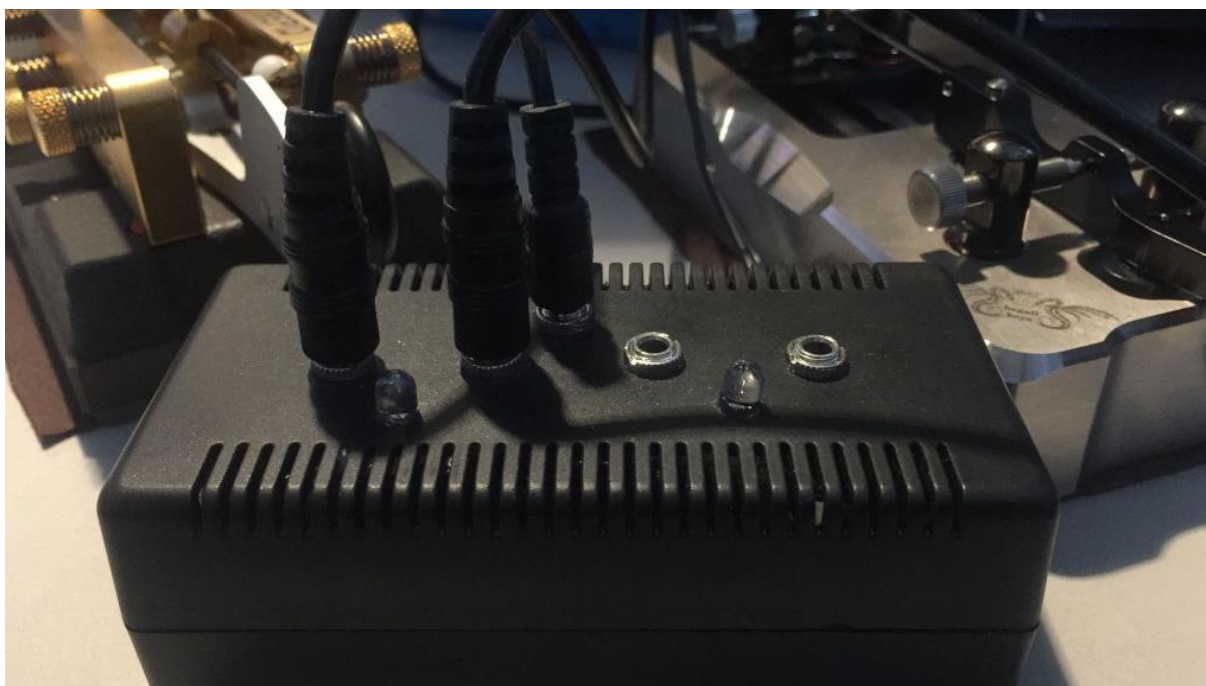
A few months ago I had a QSO with OZ1JHM and I took a peak on his qrz.com page. There I found a very interesting piece about wetting current and CW keys. As he describes it, sometimes he got the feeling that the contacts of his key were dirty, so he cleaned them but the problem stayed. After some more investigation he found an article about wetting current. Here is a short description about wetting current from Wikipedia:

In electrical and electronics engineering, wetting current is the minimum electric current needing to flow through a contact to break through the surface film resistance at a contact. It is typically far below the contact's nominal maximum current rating. A thin film of oxidation, or an otherwise passivated layer, tends to form in most environments, particularly those with high humidity, and, along with surface roughness, contributes to the contact resistance at an interface. Providing a sufficient amount of wetting current is a crucial step in designing systems that use delicate switches with small contact pressure as sensor inputs. Failing to do this might result in switches remaining electrically "open" when pressed, due to contact oxidation.

We as CW operators depend on delicate small contact low pressure switches. Omron, one of the biggest relays manufacturers did extensive research on wetting current and micro switches. They came up with a diagram of what the best switching voltage and current should be. See the document at

https://omronfs.omron.com/en_US/ecb/products/pdf/en-vx.pdf, page 6.

Hjalmar OZ1JHM measured quite a bit of radio's regarding their switching current and voltage. The results were that all radio's use a too low voltage and switching current for morse keys or paddles.

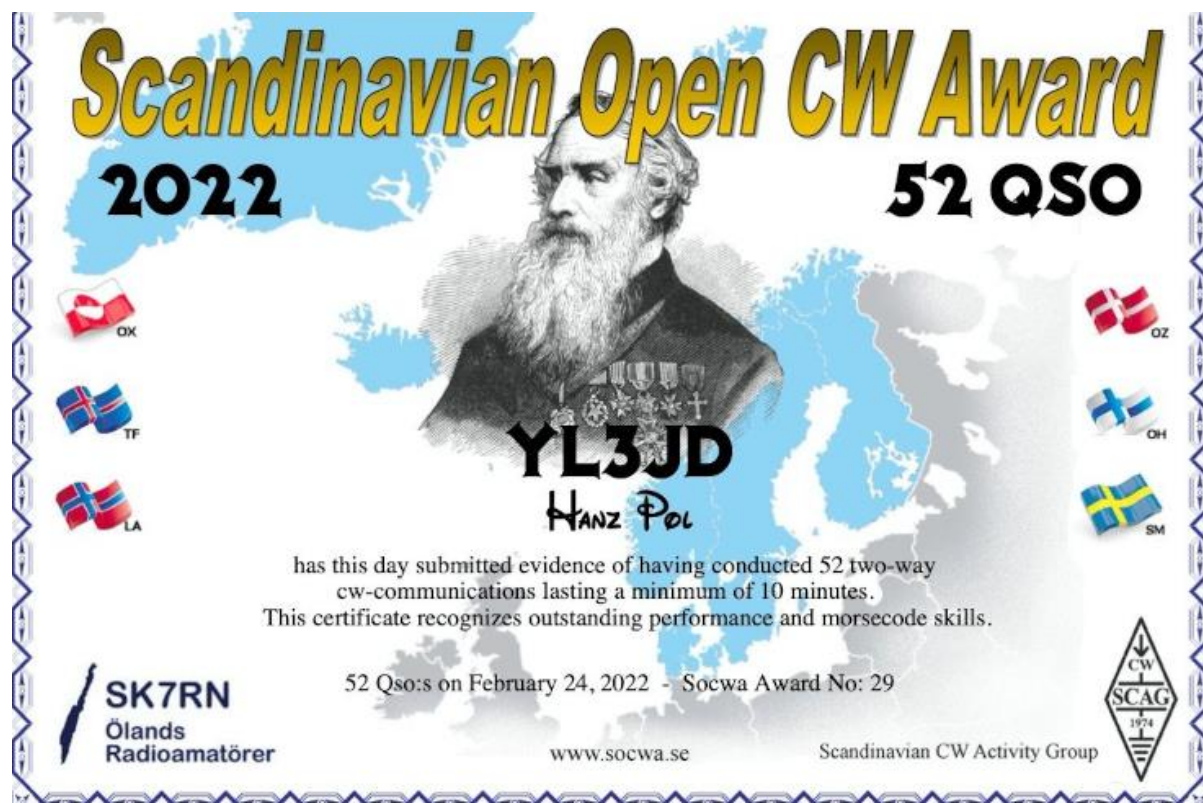


I am using an ICOM 7300 and this also radio has a too low voltage and current. What I did is make a simple key hub, see picture above text. Useful anyway because I like to switch between keys. The circuit is very simple, it is an optocoupler, 12 volts and 10 mA on the key side and open collector on the radio output. In case you have a keyer (I have a Nanokeyer) just put a low Ohms resistor in parallel to your input resistor to get the 10 or more milliamps. Have a look at the Omron diagram; it is very clear how to select a voltage and current. In the last few months some operators have built this switching hub and/or modified their keyer with good results. Last but not least durability of the contacts extend by using the right voltage and current.

*Bron: Netherlands Telegraphy Club (NTC)
Joop "Jo" Stakenborg/PG4I*

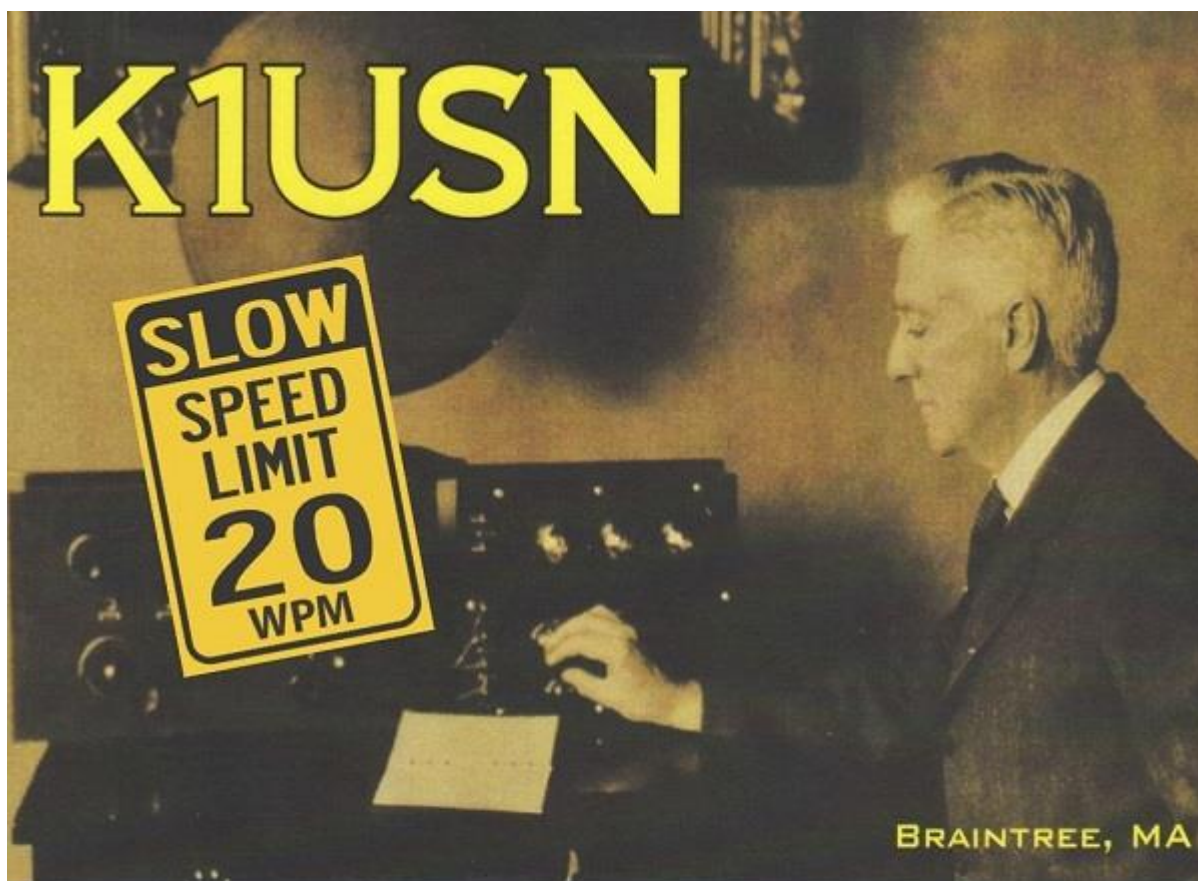
Introduction to SOCWA

SOCWA stands for Scandinavian Open CW Activity. The goal is to make as many QSOs with Scandinavian countries as possible in a year. A QSO has to be at least 10 minutes long. You can easily find the activity on 80 meters between 3535 and 3540 kHz in the evening hours, stations participating will call 'CQ SAX'. Rules can be found at <https://socwa.se>. Here you can find a member list, maintain a logbook for SOCWA and meet other members. Registration is required. After making 52 contacts you can download the SOCWA award. See the award gained by Hanz YL3JD below.



K1USN SST

A good place for practising your CW skills is the one-hour slow speed CW test called the SST. They take place every Friday from 20:00 – 21:00 UTC. Maximum speed is 20 wpm, suggested exchange is: report, name and country or state. You can find more information at <http://www.k1usn.com/sst.html>, check it out!



K1USN SST

Weekly CW **S**low **S**peed [Con]**T**est

— · — · — — · — —



Vorbereidingen Crozet Island DXpeditie liggen op schema

Door: [Fred Verburgh PA0FVH](#)

De aankomende solo DXpeditie naar Crozet Island van Thierry Mazel, F6CUK, start waarschijnlijk rond Kerst. Aan boord van het schip de Marion Dufresne maakt Thierry tussenstops op andere afgelegen eilanden. Onder deze zeldzame DXCC-entiteiten bevindt zich onder andere Tromelin Island. De eilanden Crozet en Tromelin worden beheerd als onderdeel van de Franse Zuidelijke en Antarctische gebieden. Afgekort als TAAF.

TAAF

Na toestemming van de [TAAF](#) en de aankondiging van de DXpeditie, is het tijd om de apparatuur te verzamelen en verder te gaan met de voorbereidingen. De Marion Dufresne zal op 8 december het eiland Réunion verlaten. En maakt een tussenstop op Tromelin om de mensen daar te bevoorraden en zet dan koers naar Crozet.



Thierry verwacht drie maanden door te brengen op de Alfred-Faure-basis op Crozet. De Marion Dufresne keert terug op 26 maart 2023. Met tussenstops op de Kerguelen-eilanden en Amsterdam-eiland, en arriveert op 16 april 2023 op het eiland Réunion. Afhankelijk van de weersomstandigheden kunnen de data variëren.

Zijn eerste taak bij aankomst is de antennes op te zetten en zijn station klaar te maken. Hiervoor heeft hij de hulp van anderen nodig. Thierry krijgt ook te maken met het weer, want Crozet kent harde wind.

Roepletters voor FT5/W

Er zijn op dit moment geen roepletters uitgegeven. Hoewel Thierry ze heeft aangevraagd in gedachtenis van de 60e verjaardag van de eerste amateuroperatie vanaf Crozet in 1961 en 1962. Om problemen met piraten te voorkomen, worden de roepletters pas vrijgegeven nadat Thierry is aangekomen op Crozet. En ook slechts enkele uren voordat hij start met het maken van verbindingen. Paul Granger, F6EXV en Jean-Michel Duthilleul, F6AJA, kondigen de start aan. Thierry had verwacht een Elecraft K3-transceiver te gebruiken, maar zal in plaats daarvan een paar Kenwood TS-590-transceivers gebruiken. Ook koos hij voor 500 Watt ACOM 1010 buizenversterkers.

Thierry heeft de TAAF om toestemming gevraagd en deel van de uitrusting vooruit te sturen. Met de bevoorradingsmissie van het schip dat in november vertrekt. Het komt

wel eens voor dat door het weer tijdens de landing niet alles naar het eiland gebracht kan worden. Stel je voor dat je op het eiland bent zonder een station!

QO-100

Ook zegt Thierry dat er nog veel moet gebeuren. De definitieve antenne-plannen, winterkleding reserveren en het organiseren van geplande contacten met schoolkinderen via de QO-100 geostationaire satelliet.

ATNO

Crozet zal voor velen een ATNO [All-Time New One] zijn. Iets wat je je niet kunt veroorloven te missen. Omdat niemand weet wanneer de volgende DXpeditie zal plaatsvinden van deze nummer 3 op de lijst van [meest gezochte DXCCs](#).

De laatste hamradioactiviteit vanaf Crozet was in 2009 door Florentin Bard, F4DYW, met roepletters FT5WQ. De solo DXpeditie van 2022 – 2023 zal naar verwachting meer dan \$ 60.000 kosten.

Bezoek de [Crozet Island DXpedition-website](#) voor meer informatie.

Bron: Veron

Oorlog ook voelbaar in de ruimte: 'Toekomst ISS is onzeker'



Een deel van het Russische segment van het ISS NASA

Het ISS zou de Nobelprijs voor de vrede moeten krijgen, [zei André Kuipers in 2018](#) bij het 20-jarig jubileum van het ruimtestation. Russen, Amerikanen, Europeanen, Canadezen en Japanners werken er ruim twee decennia vredig samen.

Maar de oorlog in Oekraïne zet alles op zijn kop, ook in de ruimte. Lanceringen worden geschrapt, gezamenlijke projecten staan op de tocht en gisteren waarschuwde het hoofd van het Russische ruimtevaartprogramma dat de sancties het ISS [in gevaar brengen](#).

Het ISS komt wat Kuipers betreft nog altijd in aanmerking voor de vredesprijs, maar hij vraagt zich wel af of het station nog toekomst heeft. "Er zijn de afgelopen jaren wel meer barstjes gekomen in de samenwerking met Rusland, en dan zag je steeds dat alles gewoon doorging. Maar dit is wel een hele grote barst. De Amerikanen wilden door tot 2030 met het ISS, maar ik vrees nu toch wel dat het einde wat vroeger komt. 2024, als de situatie niet nog extremer wordt. Ruimtevaart bleef net als kunst en sport altijd buiten het politieke gedoe, maar nu hebben we een ander verhaal. Dat is doodzonde."

Op de Twitteraccounts van de astronauten in het ISS (twee Russen, vier Amerikanen en een Duitser) is het opvallend stil. Foto's van Kamtsjatka worden gedeeld, een experiment met vloeibaar metaal. Geen woord over de oorlog.



De twee Russen in het ISS maken zich op voor een ruimtewandeling, achter hen de Amerikaan Marc Vande Hei, NASA

De bewoners krijgen wel degelijk mee wat er beneden op aarde gebeurt, weet Kuipers. Hij kent een paar van hen. Met ruimteveteraan Anton Sjkaplerov heeft hij zelf nog samengewerkt in het ISS. "Er is een goede sfeer aan boord, maar zodra het over een controversieel onderwerp gaat, voel je meteen problemen. Kosmonauten willen het niet hebben over Poetin. Er heerst een angstcultuur in Rusland. Je kunt niet vrij praten zonder dat dat mogelijk effect heeft op je carrière. Dus je moet het nooit over religie en politiek hebben. Dat is een gouden regel aan boord. Als je die onderwerpen vermijdt, kun je prima met iedereen samenwerken."

Zelfs met die gouden regel zal de sfeer de afgelopen weken wel wat bedrukker zijn, kan Kuipers zich voorstellen. "Er hangt duidelijk een zwarte deken over, als je kijkt naar de tweets lijkt het wel alsof de oorlog niet bestaat." Hij begrijpt dat wel. "Je wilt natuurlijk geen olie op het vuur gooien."

Op aarde hebben sommigen daar beduidend minder moeite mee. Het hoofd van de Russische ruimtevaartorganisatie Roskosmos, Dmitri Rogozin, vliegt regelmatig uit de bocht. De bondgenoot van president Poetin twitterde in 2014 al dreigementen aan het adres van de Amerikanen en doet dat nu weer.

Ernstig was de suggestie van het hoofd van de Russische ruimtevaartorganisatie Roskosmos, Dmitri Rogozin, dat de Amerikaanse astronaut Marc Vande Hei in de ruimte zal worden achtergelaten. Vande Hei keert volgens afspraak in een Russische Sojoez terug naar de aarde.

Intussen is het serieus de vraag of Vande Hei nog wel teruggaat met de Sojoez. Kuipers: "Het is nog steeds zo gepland en ik ga ervanuit dat het op 30 maart gewoon doorgaat, maar als de ruzie nog groter wordt, kan het zijn dat hij met de Dragon van SpaceX terug moet. Dan moeten ze daar een extra stoel instoppen."

De woordenstrijd rond het ISS is maar een deel van de impact van de oorlog op de ruimtevaart, benadrukt universitair docent ruimterecht Tanja Masson-Zwaan. Er staat veel meer op het spel, want in de ruimtevaart doen landen grote projecten zelden helemaal in hun eentje. "Er zit altijd wel een instrument van een ander land in zo'n ruimtevaartuig, het wordt door een ander land gelanceerd of er wordt wetenschappelijk samengewerkt."

Is er nog een weg terug? "Betekent dit dat we de hele samenwerking in de ruimte moeten herzien? De ruimtevaart was lange tijd een vlaggenschip van samenwerking en saamhorigheid. En toch weerstaat dat kennelijk niet alles. Dat is misschien de realitycheck waar we nu voor staan."

Wat de zeven ruimtevaarders in het ISS betreft, hoopt André Kuipers dat ze in ieder geval nog af en toe samen eten, zoals altijd traditie is geweest. "Als ze verstandig zijn, en dat verwacht ik wel, dan hebben ze het er niet over. Wel over wat er speelt, maar niet dat je een waardeoordeel geeft en individuen gaat aanwijzen als schuldigen."

Wat ligt stil?

- Britse OneWeb breedband-satellieten worden [niet meer in Rusland gelanceerd](#), Westerse vlaggen op de raket zijn [afgeplakt](#).
- Duitsland heeft een telescoop op een Russische satelliet [uitgezet](#).
- Alle Sojoez-lanceringen vanaf de Europese ruimtebasis in Frans-Guyana zijn [opgeschort](#).
- Roskosmos [levert](#) geen motoren meer voor de Amerikaanse raketten.

De Europees/Russische Rosalind Franklin Marsrover loopt opnieuw [vertraging](#) op.

Bron: NOS.nl, Ivo Landman

Axiom Private Astronaut Mission Crew Will Conduct ARISS School Contacts

Amateur Radio on the International Space Station ([ARRISS-USA](#)) has announced that two crew members scheduled to fly on Axiom Mission-1 (Ax-1) -- the first private astronaut mission to the International Space Station (ISS) -- will carry out amateur radio contacts with six schools while in space. The Ax-1 mission is currently set to launch from Florida on March 30 via a SpaceX Falcon 9 launcher, and the crew will spend 10 days in orbit on board the ISS. Ax-1 crew members Mark Pathy, KO4WFH, from Canada, and Eytan Stibbe, 4Z9SPC, from Israel, will carry out the contacts. ARISS has trained both crew members in the use of the ARISS radio system in the ISS *Columbus* module.

As part of the "Rakia" mission, Stibbe will use ARISS facilities on board the ISS to answer questions from middle school and high school students in Israel. Forty classes are expected to participate, and in the weeks preceding the launch, the students will learn a bit about the theory and practice of radio communication.



Pathy, whose personal mission theme is "caring for people and the planet," will connect with elementary and high schoolers across Canada from the ISS. Pathy will answer student-developed questions that range from how his body has reacted to being in space to handling everyday tasks in zero gravity, as well as "thoughtful questions around the state of our planet."

Axiom Mission 1 astronauts (L - R) Larry Connor; Michael López-Alegría, ex-KE5GTK; Mark Pathy, KO4WFH, and Eytan Stibbe, 4Z9SPC. The astronauts cleared medical evaluations and are approved by NASA and its international partners for Axiom Space's first private astronaut mission to the International Space Station. [Axiom Space photo]

"The long-held dream of private missions to stations in space becomes a reality on Ax-1," said Frank Bauer, KA3HDO, Executive Director of ARISS-USA and Chair of ARISS International. "ARRISS is proud to collaborate with Axiom Space, Mark Pathy, and Eytan Stibbe on this flight and support the Ax-1 crew members through amateur radio contacts that will inspire, engage, and educate school students in science, technology, engineering, arts, and math (STEAM) topics."

Mary Lynne Dittmar, Executive Vice President of Government Operations and Strategic Communications for Axiom Space, said, "For years, ARISS and its programs

have inspired students across the globe to pursue interests in science, technology, engineering, and math, and we are pleased that Ax-1 will join the list of missions that have contributed to this important educational work."

The Ax-1 mission includes an international crew of four, with Axiom's Michael López-Alegría, ex-KE5GTK, a former NASA astronaut and now an Axiom Vice President. López-Alegría will serve as mission commander. The fourth crew member, Larry Connor, will serve as the pilot.

"The goal for the Ax-1 crew is to set a standard for all future private astronaut missions in terms of our preparation and professionalism," López-Alegría said in a NASA news release.

Down the road, Axiom will build modules that will attach to the ISS. Axiom will fly its own [Hub One space station](#) in the future. Read [an expanded version](#).



Ukraine sinks its under-repair navy ship Hetman Sahaidachny to prevent Russians from capturing it.

The **HETMAN SAHAIDACHNY** was the pride of the Ukrainian Navy, she had a 100mm deck gun, smaller guns, anti-submarine grenade launchers, torpedo tubes, and a helicopter. As the Russian invasion of Ukraine continues, the Ukrainian Navy's flagship **HETMAN SAHAIDACHNY (U 130)** was seen in a partially submerged state. According to reports, Ukraine has sunk its own frigate in an attempt to prevent Russia from securing a major propaganda win. As there are fears that Russia may capture the port city Odessa, Ukraine does not want Russia to lay its hands on the ship as a major battlefield trophy. Images of the sunk vessel appeared on social media on Thursday 3rd March 2022 in which the ship is shown sitting half-submerged on displacement Krivak III/Menzhinskiy class frigate and it is insufficient to take on Russia's mammoth Black Sea fleet. But if in case Russia seizes it, this would gain a major propaganda win to Russia in the ongoing war. Confirming the development, Ukrainian defense minister Oleksiy Reznikov has said, "The commander of the flagship of the Ukrainian Navy followed the order to flood the ship so that the **HETMAN SAHAIDACHNY** frigate, which was under repair, would not fall into the hands of the enemy. It is hard to imagine a more difficult decision for a courageous soldier and crew."



The minister added that in the future Ukraine will build a new fleet, "modern and powerful." **HETMAN SAHAIDACHNY** was supposedly the pride of the Ukrainian Navy. The ship had a 100mm deck gun, smaller guns, anti-submarine grenade launchers, torpedo tubes, and a helicopter. The ship had taken an active part in 'Operation Active Endeavour' in the Mediterranean Sea, aimed to prevent the

movement of terrorists. It has also taken part in NATO's "Operation Ocean Shield," an anti-piracy campaign off the Horn of Africa.

This ship was decimated in the Crimean war of 2014, after which Ukraine had lost its primary base in Sevastopol, 12 of its 17 major surface combatants, most of its naval aviation assets, as Russia had annexed the Crimea peninsula. The main centres for repair, maintenance, training, and depot facilities had gone under the control of Russian forces. The frigate was not active at present, as it was undergoing repairs and modernization work at Mykolayiv Shipyard in Mykolayiv, also known as Nikolaev. Meanwhile, a large flotilla of Russian ships near Crimea is seen in some videos on Twitter. The fleet includes eight Russian tank landing ships, which were previously used for a landing between Berdyansk and Mariupol.

source : OPindia



Succesvolle noodcommunicatie-oefening op QO-100

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

Op 26 februari namen 22 stations uit 14 landen van IARU-regio 1 deel aan een noodcommunicatie-oefening. Daarbij gebruikten zij de faciliteiten van de geostationaire satelliet QO-100.

Dit was de eerste van een [aantal kleinere oefeningen, testen en bijeenkomsten](#) die IARU-regio 1 in de loop van het jaar zal houden. Daarbij wordt voortgebouwd op de eerdere *Global Simulated Emergency Tests*. Het doel is om zoveel mogelijk aspecten van noodcommunicatie te bestrijken.



Meer samenwerking

Het is de bedoeling om de coördinatoren van verschillende noodcommunicatiediensten, zoals [DARES](#) in Nederland, vaker samen te brengen. Daarmee wil de amateur-radiodienst laten zien dat zij ook op dit vlak kan samenwerken als een wereldwijde gemeenschap. Daarbij kan bovendien kennisgenomen worden van elkaars mogelijkheden en onmogelijkheden op het gebied van de [noodcommunicatie](#).

Uitdagingen

De oefening op QO-100 werd als een succes ervaren. De stations wisselden onder andere een aantal formele berichten uit. Natuurlijk waren er ook de onvermijdelijke hindernissen, zoals apparatuur storingen en taalbarrières. Ook de coördinatie van de oefening, met een dekingsgebied van Zuid-Afrika tot aan het Verenigd Koninkrijk, was een uitdaging. Ondanks dat de trainingsfeedback nog niet allemaal ontvangen is, staat de volgende noodcommunicatie-oefening op de QO-100 al weer gepland voor oktober van dit jaar.

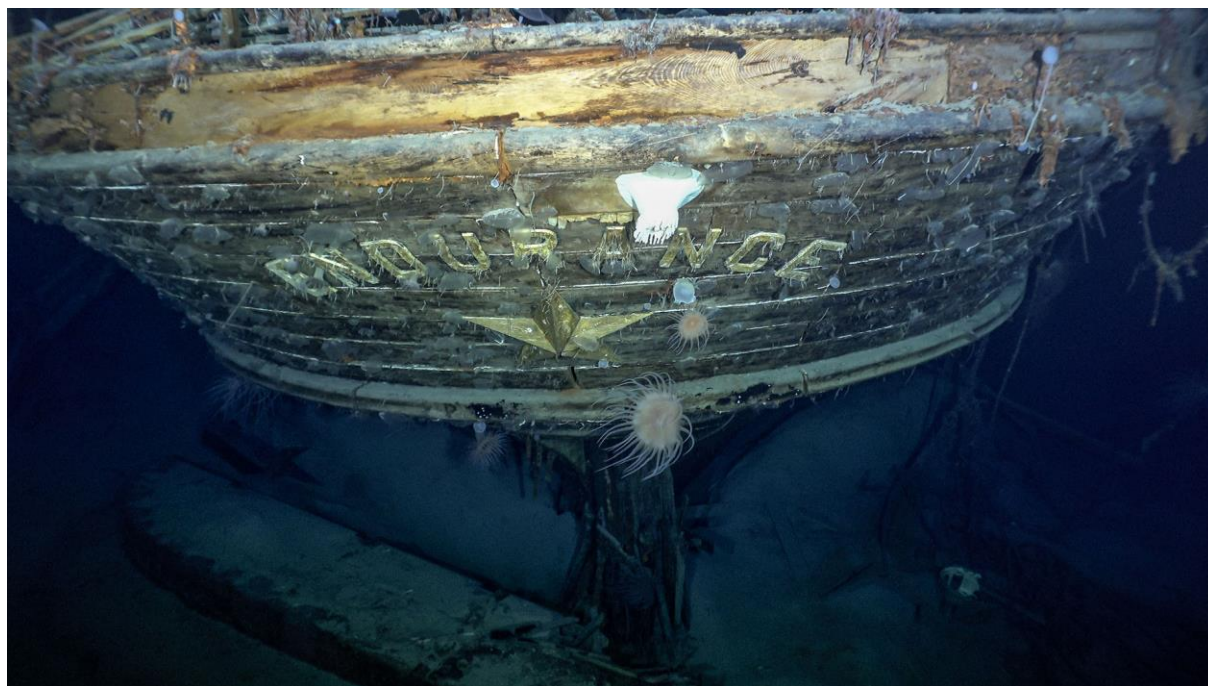
De QO-100 blijkt een belangrijke nieuwe aanwinst voor de noodcommunicatie in Regio 1.

Bron: [IARU-R1](#)



Wreck of Antarctic Explorer Shackleton's Ship HMS Endurance Discovered

In het maart nummer van dit bulletin werd reeds gemeld dat met de zoektocht was begonnen; nu is de Endurance dus gevonden!



Stern of the Endurance with the name and emblematic polestar. Falklands Maritime Heritage Trust / National Geographic Photo

The wreck of HMS *Endurance* has been found upright, intact and “in a brilliant state of preservation” at a depth of 10,000 feet off the Antarctic coast more than a century after it was crushed by ice in 1915.

Mensun Bound, [director of exploration for the Endurance 22](#) expedition that discovered the vessel that British explorer Sir Ernest Shackleton took to the Southern Ocean, said in a press release, “You can even see ‘ENDURANCE’ arched across the stern, directly below the taffrail. This is a milestone in polar history.”

The image shows the ship’s name above a five-pointed star. Shackleton left the star in place when he took control of the former *Polaris* and renamed it. The icy waters also appear to have preserved the ship from deterioration caused by wood-eating microorganisms as images of the stern appear to show.

The Falklands Maritime Heritage Trust confirmed the discovery Tuesday of the 144-foot wooden vessel that sank in the icy Weddell Sea.

Bound paid tribute to the navigational skills of Frank Worsely, whose precise records were essential to the discovery of *Endurance* four miles south of its last logged position. The ship’s sinking after being trapped in thick, long-lasting sea ice set the

stage for one of the most memorable tales of survival in Arctic and Antarctic exploration.

Shackleton and the 27 other men aboard *Endurance* were about 100 miles from their intended landing spot to achieve the first land crossing of Antarctica from the Weddell Sea via the South Pole to the Ross Sea when it was trapped in ice and eventually sank.

The Endurance 22 expedition set out from Cape Town in February, hoping to make the discovery in the 100th anniversary year of Shackleton's death. Using the ship's logs, the 65-member expedition worked a 150-square-mile area with battery-powered Saab Sabertooth submersible drones, first using sonar and later camera. Aircraft were also used in the search.

"This has been the most complex subsea project ever undertaken, with several world records achieved to ensure the safe detection of Endurance. State-of-the-art subsea technologies have been deployed to achieve this successful outcome," Nico Vincent, subsea program manager, said a statement.

The 1959 Antarctic Treaty designates these waters as part of a maritime trust and shipwrecks as historic monuments. After the position of the wreck was identified, cameras were installed on the submersibles. The submersibles did not come in contact with the wreck, expedition researchers said in several statements.

The South African icebreaker *Agulhas II* was employed for the search.

News accounts put the cost of the expedition at \$10 million with the funds coming from an unnamed donor.

After the *Endurance* was trapped, Shackleton and a companion traveled 800 miles to South Georgia Island to get help, while the rest of the crew stayed behind on the ice and built a camp. After 128 days, Shackleton returned with a rescue party, and the entire crew survived.

Among the scientific projects carried out this year was a study of the changing nature of sea ice as climate changes affect the polar regions.

Endurance 22 Expedition leader John Shears added in the statement, "We have also conducted an unprecedented educational outreach program, with live broadcasting from onboard, allowing new generations from around the world to engage with Endurance 22 and become inspired by the amazing stories of polar exploration, and what human beings can achieve and the obstacles they can overcome when they work together."

Bron: USNI News

Activering natuurparken WWFF PFAF activiteit

Op 9 en 10 april organiseren we een [WWFF PAFF](#) weekend. PAFF is een programma dat het hele jaar door loopt maar dit weekend stellen we een speciaal award beschikbaar en we communiceren dit breed in de WWFF chaser community. De verwachting is dat dit voor een goede aanloop zal zorgen - als de condities een beetje meezitten.

Mocht je mee willen doen als activator, geef je dan op via <mailto:paffcoordinator@gmail.com>.

Op de lijst tot nu toe: PA0JED, PA1FJ, PA2GB, PA7DN, PA9CW, PC5Z, PD0RWL, PD1RMP, PD3JAG, PD5WVE, PF5X, PG3N, PH2A, YNOMY team (PD7YY, PE5TT, PH0NO)



Radiomarkt Renswoude

Elk jaar wordt tijdens de [VRZA Radiokampweek](#) een radiomarkt georganiseerd. In 2022 zal dat op **zaterdag 30 april** zijn.

Tijdens de radiomarkt kunt u als bezoeker natuurlijk allerlei spulletjes *kopen*, maar als u iets over hebt, ook *verkop*. En ook commerciële verkoop is mogelijk.

Maar bovenal kunt u er een gezellige dag van maken en vele oude bekenden tegen komen. Zoals elk jaar zorgt de organisatie van de radiokampweek voor een enveloppen stand, waar erg mooie prijzen te winnen zijn. Gezellig, met vrienden, collega amateurs, maar ook met het hele gezin.

De routebeschrijving naar Recreatiepark De Lucht vindt u [hier](#).

Locatie

De radiomarkt vindt plaats op Recreatiepark de Lucht te Renswoude. Renswoude ligt vlak bij Veenendaal op de grens van de provincie Utrecht en Gelderland. Dit zal voor de bezoeker ongetwijfeld betekenen dat er naast de bekende ook nieuwe verkopers te vinden zullen zijn, én voor de verkopers weer een gedeeltelijk nieuw publiek. Voor de standhouders veranderen de voorwaarden niet:

Het zal voor standhouders mogelijk zijn om auto/bus/aanhanger achter de kraam te plaatsen.

Het is voor standhouders die van ver moeten komen mogelijk om te overnachten in hun eigen voertuig. Er is bij de ingang een speciale parkeerplaats ingericht voor het overnachten in een camper. U kunt voor een reservering contact opnemen met [Recreatiepark de Lucht](#). Let op: Wij hebben geen invloed op deze reservering in het geval de radiomarkt niet kan doorgaan als gevolg van Corona maatregelen.

Openingstijden

De radiomarkt is geopend voor verkoop van 8.00 uur 's ochttens tot circa 15.30 uur 's middags. Voor verkopers is het marktterrein geopend vanaf 7.00 uur tot 7.45 uur

voor het opbouwen. De verkopers kunnen op twee manieren hun waar aanbieden. Je kunt een kraam huren of deelnemen aan de kofferbak verkoop.

Kraam huren

Heeft u veel materiaal te verkopen dan is het aan te raden om een of meerdere kramen te huren. Het voordeel van een kraam is dat deze overdekt is, je de mogelijkheid hebt om een elektriciteitsaansluiting te krijgen en een beter overzicht hebt op uw koopwaar. Daarnaast bent u zeker van een plaats op de radiomarkt. Voor het huren van een kraam dien je van te voren in te schrijven, dit kan via [dit aanmeldformulier](#).



Kofferbak verkoop

Grote voorjaars schoonmaak gehad op zolder of in de schuur? Dan biedt de kofferbak verkoop uitkomst. Je krijgt een plekje toegewezen op het kofferbak verkoop veld. Op deze plek is er meteen ruimte voor je auto, bus en/of aanhangwagen en kun je koopwaar aanbieden. Let wel op, er is slechts beperkte ruimte voor kofferbak verkopers. Het is niet mogelijk om je van te voren in te schrijven. Het kofferbak verkoop terrein gaat om 7.00u open. Je krijgt dan een plek toegewezen door de organisatie. Indien het terrein vol is dan kunnen we je geen alternatieve plek aanbieden.



Tarieven 2022:

€ 30,00 per kraam (vanaf 4 kramen €25 per kraam)

Kofferbak per 4m lengte € 5,00 *

Kofferbak 2m extra: € 2,00 *

**) De genoemde bedragen worden tijdens de radiomarkt door onze medewerkers contant geïncasseerd. Zorg er ook voor dat u gepast kunt betalen.*



Wetenschapsfestival Leiden 2022

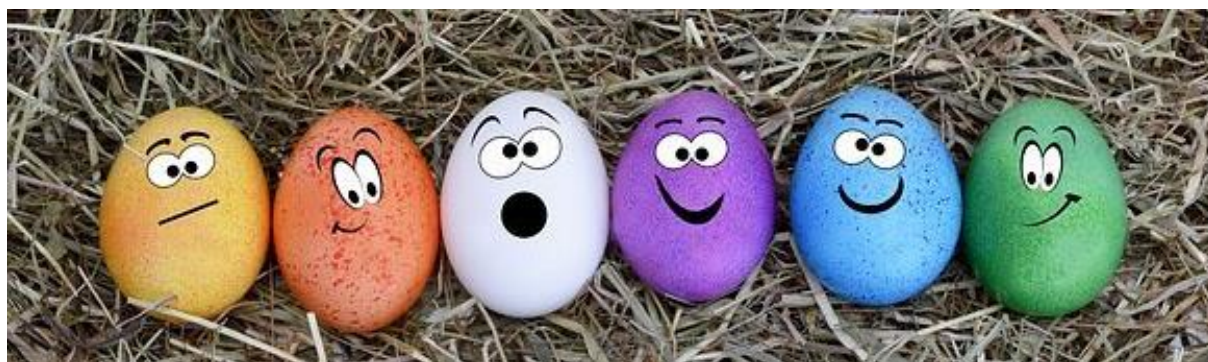
Leiden2022: een wetenschapsfestival vol verleidelijke kennisactiviteiten

Vanaf januari is de stad 365 dagen lang European City of Science. Veel wetenschappers doen enthousiast mee. 'Ik zie er een kans in om mensen de vreugde te laten voelen van samen iets nieuws te ontdekken.' Gedurende deze periode wordt het amateurstation [PA22L](#) een aantal keren geactiveerd.



Het hoofdthema voor de zendamateurs is morse, maar bij activatie van [PA22L](#) zullen we ook andere modes gebruiken. Aangaande dit onderwerp werd Dick Harms PA2DW, als telegrafist, op 11 januari 2022 geïnterviewd voor een uitzending van Radio Weetlust; een programma van Sleutelstad Radio.

Op deze link: <https://sleutelstad.nl/programma/radio-weetlust/uitzending/2022-01-11/> vind je **vier** audiobestanden met dit interview van 'onze' morse-expert. 😊



- Me vader had wel honderd man onder zich.

- Ojajoh, wat wassie dan?

- Grasmaaier op Crooswijk.



De monumentale kapel van Begraafplaats Crooswijk.

150 jaar Nieuwe Waterweg



In 2022 bestaat de Nieuwe Waterweg 150 jaar. Zonder deze open verbinding naar zee waren de Rotterdamse haven en de stad zelf waarschijnlijk nog geen schaduw van hun huidige verschijning geweest. Reden om dit jubileum te vieren in Rotterdam en omstreken – met een belangrijke rol voor het Maritiem Museum.

De gunstige ligging en een groeiende stad – verschillende factoren zorgden ervoor dat Rotterdam halverwege de negentiende eeuw al één van de grootste havensteden van Nederland was. Maar de échte groei, die Rotterdam de grootste haven ter wereld maakte tussen 1962 en 2004, begon pas nadat de Nieuwe Waterweg in 1872 werd geopend.

“Met alleen de Oude Haven en de Leuvehaven hadden we het niet gered hoor,” zegt conservator Irene Jacobs met een grinnik. “Eeuwenlang kwamen grote schepen vanuit Rotterdam alleen via Dordrecht en het Haringvliet de Noordzee op. Rotterdam was een belangrijk overslagpunt voor het achterland van Europa, maar de grotere schepen, die naar Azië of Amerika gingen, voeren via Dordrecht. Ze waren soms al een week onderweg voor ze de Republiek hadden verlaten. Met de groei van het aantal transportbewegingen en ook de toene- mende omvang – en vooral diepte – van de schepen, verslechterde de positie van de Rotterdamse haven. De delta van de Maas was vertakt en ondiep.”

Pieter Caland

In 1863 werd een wetsvoorstel aangenomen voor de aanleg van een waterweg die geschikt was voor grote zeeschepen. Ingenieur Pieter Caland ontwierp de Nieuwe Waterweg – een spectaculair en innovatief project. De ingebruikname van het waterwerk in 1872 was de ‘trigger’ voor een enorme groei, te beginnen met de aanleg van de Rijnhaven en de Maashaven. Jacobs: “De Nieuwe Waterweg is een directe en volledig open verbinding met de zee, ongehinderd door sluizen of obstakels. Dat is best bijzonder in vergelijking met andere havens. Nog steeds is Rotterdam de grootste haven van Europa, en met 23 meter diepte vermoedelijk ook de diepste.”

Gezien het belang van de Nieuwe Waterweg is het verhaal van deze zeeverbinding al goed vertegenwoordigd in de huidige programmering van het Maritiem Museum. In de tentoonstelling 'De Haven' wordt er aandacht aan besteed en dit zal ook gebeuren in een nieuwe expositie over de wisselwerking tussen stad en haven.

Daarnaast zal het Maritiem Museum begin maart een mini-expo openen om het 150-jarig bestaan van de Nieuwe Waterweg te vieren, vertelt Jacobs. Hierbij wordt ingezoomd op het visionaire project van Pieter Caland. "Wat we willen dat bezoekers meenemen, is dat de Nieuwe Waterweg de basis is geweest voor de groei en de status van de Rotterdamse haven. We laten bijvoorbeeld de tas van Caland zien en modellen van baggerschepen. Een belangrijk aspect is de diepte van de waterweg: de dimensie die je dus juist niet ziet. Die maakte het namelijk mogelijk dat grote schepen Rotterdam als vertrek- en aankomstpunt konden kiezen, en dat had natuurlijk enorme economische gevolgen voor de stad."

Gezamenlijk vieren

De ingebruikname van de Nieuwe Waterweg wordt groots gevierd, van maart tot oktober 2022. Niet alleen in Rotterdam, maar ook in nabijgelegen steden die de impact van de Nieuwe Waterweg gevoeld hebben, zoals Dordrecht en Rozenburg. Karen Meirik, evenementen-coördinator van het Maritiem Museum: "Allerlei partijen uit Rotterdam en omstreken werken samen aan verschillende evenementen. Van het Verhalenhuis Belvédère tot Futureland en natuurlijk verschillende musea. Het startpunt van de viering vindt rond 9 maart plaats. Op die datum voer het Engelse stoomschip 'Richard Young' namelijk als eerste door de nieuwe open verbinding."

De aftrap van de viering is een talkshow van het Maritiem Museum. "We willen jaarlijks een talkshow organiseren over een actueel thema in de maritieme wereld. In 2022 laten we ons inspireren door Caland. Hij was een visionair, en wist anderen mee te nemen in zijn visie. We nodigen een dergelijke, hedendaagse visionair uit om de toekomstvisie op de komende 150 jaar te presenteren, en in gesprek te gaan met 150 jonge maritieme talenten in het publiek."

Wie meegaat op een van de historische vaarten, die het Maritiem Museum in het zomerseizoen meerdere keren per week organiseert, krijgt ook van alles mee over de geschiedenis van de Nieuwe Waterweg. Eens per maand is er een vaart in een bijzondere uitvoering. Meirik: "Samen met het Sleepvaartmuseum Maassluis organiseren we een speciale vaart over de Nieuwe Waterweg. Daar zorgen ze voor een feestelijk programma op de kade. Historische schepen uit Maassluis komen naar de Leuvehaven, en de historische schepen van het Maritiem Museum gaan op bezoek in Maassluis. Dat is een mooie samenwerking."

Zowel Karen Meirik als Irene Jacobs kijken uit naar de viering van 150 jaar Nieuwe Waterweg, die laten zien hoe belangrijk, mooi en interessant dit waterwerk eigenlijk is. De tentoonstellingen vertellen het historische verhaal; de gezamenlijke activiteiten door de stad doen de rest. Het hele programma: [HIER](#)

Bron: Maritiem Museum.nl

Mijn avontuur in Libanon voor Radio Dutchbatt, 24 t/m 31 aug 1981

Deel 2 en tevens laatste deel.

Door: Henk Vrolijk PA0HPV

Deel 1 was helaas te vroeg gepubliceerd en alleen bedoeld als voorbeeld voor Bert. Het was de bedoeling om het eerst nog wat te bewerken en aan te geven waar de foto's bij horen. Er staan ook nogal wat afkortingen die misschien niet iedereen kent. Daarom verklaar ik ze hier, voordat ik verder ga met het verhaal. Ik zal verdere afkortingen zoveel mogelijk vermijden.

HACIS	Hoofd Afdeling Communicatie en Informatie Systemen van de Kon. Luchtmacht, mijn chef nadat ik van de landmacht naar de luchtmacht was geswitcht.
Kol	Kolonel
Maj	Majoor
Kap	Kapitein
Off	Officier
UNIFIL	United Nations Interim Force In Lebanon (ook wel de blauwhelmen genaamd)
PAINFBAT	Pantser-infanteriebataljon, een infanteriebataljon ("voetvolk") dat is uitgebreid met pantserwagens en een compagnie die vuursteun kan geven, meestal met mortieren.
DMKL/MVA2	Directie Materieel Kon. Landmacht, Materieelvoorzieningsafdeling 2 (Verbindingsmaterieel).
527 ECW	527 Elektronische Centrale Werkplaats te Dongen NBr.
GEVO	Geestelijke verzorging
EBU	European Broadcasting Union (samenwerkende omroeporganisaties)
TD	Technische Dienst
S-4 kabel	"Spiral Four", twee getwiste dubbeladers in een afscherming en voorzien van een gepantserde omhulling en oersterke connectors.
ELINT	Electronic Intelligence (leidt bewegingen en omvang van de vijand af uit opgevangen en gepeilde signalen van radio en radar)
COMINT	Communications Intelligence (onderscheppen en decoderen van communicatie)
Combat Net Radio:	gevechtsveldradio, in dit geval de Philips FM-3600 serie in de VHF-band 26 – 70 MHz.
HQ	Hoofdkwartier
Haris	Dorp in het oosten van het Dutchbatt-gebied, waar ook het Nederlandse hoofdkwartier was gevestigd. De spelling Haries op het kaartje is fout. De huidige naam (zie Google Maps) is Hariss, dat houd ik nu maar aan.
WZZ	Dienst Welzijnszorg
PR	Public Relations

Tja, die afkortingen in de militaire dienst. Deze heb ik er maar niet bij gezet (want niet van toepassing op dit verhaal): Vraag: "Hoe lunchen we?", antwoord: "LuPaLiBoLa" oftewel: "Lunchpakket in linker bovenlade" = ik eet m'n bammetjes achter mijn bureau op. Het lijkt haast wel Jiskefet, hi.

We waren gebleven bij het eind van de eerste middag, technisch werk met nogal wat tegenslagen. Het vervolg staat hieronder.

Een stommiteit

Na de kabelklus in m'n eentje in het WZZ-huis (de WZZ-officier was weggegaan en mij vergeten) was het al donker aan het worden en dacht ik aan eten in het hoofdkwartier. Door Hariss op weg naar het hoofdkwartier keek ik nog wat naar de Arabische winkeltjes met aan de Nederlandse klanten aangepaste opschriften. Vreemd stil was het wel op straat... Bij een winkel stond ik stil om te kijken, toen er een groepje soldaten van Dutchbatt op patrouille aankwam die mij herkenden en riepen dat ik daar weg moest gaan. De schietgrage eigenaar van die zaak had ruzie met een concurrent uit Naqoura en was bedreigd met brandstichting. Hij zou me wel eens voor een handlanger kunnen aanzien. Hoe kwam ik er in hemelsnaam bij om zonder militaire begeleiding tijdens de *curfew* op pad te gaan? Weer wat geleerd (bij de briefing was er niets over een avondklok gezegd).

Tijdens de eerste nacht in de "gasten-prefab" bij het hoofdkwartier werd ik enkele keren wakker van schoten en fel lichtschijnsel; een patrouille was vrij dichtbij weer eens op een Palestijns wapentransport gestoten en had belichting van "Charly Mortars", de Pantser ondersteuningscompagnie, aangevraagd (met series lichtkogels). "Daar wen je wel aan" zeiden ze de volgende ochtend.

Woensdag 26 aug. '81

Samen met Harald de zendantenne en kabel geplaatst.



Harald bezig op 24 m. hoogte



WZZ winkel met antennemast

VSWR met de zender getest: prima, de output blijft zelfs redelijk constant ondanks dat de netspanning tussen 200 en 240 V heen en weer springt. In Hariss viel elke dag op vaste tijden de stroom uit (namelijk als er geen moskee van stroom behoefde te

worden voorzien) en dan sloeg het aggregaat van UNIFIL aan, maar dat leverde dus flinke “power transients” op.

Later die ochtend kreeg ik bezoek van de Public Relations (PR)-officier, die ook redacteur was van "Dubbel Vier" (intern personeelsblad) en de “Achterbanier” (voor de familie en vrienden van de uitgezonden militairen in Nederland) voor een interview en een foto van HPV in de studio in wording (die foto staat in het vorige nummer).

's-Middags de audiospullen getest en nu wrekt zich de te haastige voorbereiding: de remote control-plug van de zender past niet (nokje afvlijen en het is OK), aan de voor-afluistering en de monitorspeaker-uitgang is iets mis, in de kabel van het Tandberg TD-20 tapedeck ontbreekt het “aanpassingsnetwerk” (een paar weerstandjes) van stereo naar mono. Bij het testen bleek het sterke zendsignaal ongewenste invloed te hebben op het mengpaneel. Dit kon ik oplossen met de meegebrachte ferrietkralen, keramische schijf-C's enz. Na nog enkele reparaties en modificaties werkt alles OK en kan de beoordeling van de ontvangst in het terrein beginnen. De sergeant van de WZZ heb ik de bediening van het spul geleerd: na twee uur de band op de TD-20 omkeren en het tapedeck weer starten zodat de zender gemoduleerd blijft als ik op pad ben.

Het moet allemaal toch nog anders

Bezoek gebracht aan de oude Radio Dutchbatt op de TD-heuvel, een stukje voorbij het hoofdkwartier. Daar aangekomen blijkt ten eerste hoe nodig de nieuwe zender is; de oude (piraat) verloopt achteloos een MHz-je, heeft geen enkel harmonischenfilter en valt regelmatig uit. Nieuw probleem: men is het niet eens met de technische opzet en wenst vooral 'DJ' te spelen en eigen cassettebandjes te kunnen uitzenden. Beloofd dit met de WZZ- en PR-officieren te bespreken en vrijdag, als geregeld kon worden dat ik nog enkele dagen kon blijven, hier wat voor te verzinnen. Met twee (goede) cassettedecks en een mooie Sennheiser MD-21N mike terug naar de WZZ en nu voor curfew binnen in het hoofdkwartier!

Donderdag 27 aug. '81, op verkenning.

Deze dag stond in het teken van een uitgebreide verkenning van het Dutchbatt-gebied per NEKAF (Jeep, Nederlandse licentiebouw) en beoordeling van de ontvangst bij alle posten. De foto's zijn bij deel 1 geplaatst.

Eerst werd ik nog gewaarschuwd dat er bij de dorpjes zeer plotseling geremd kon worden, dus: let op en houd je vast! Wat was het geval: in de eerste week dat Dutchbatt zich vertoonde werd er een geitje doodgereden. Dat leverde veel misbaar op. We mochten van de plaatselijke bevolking direct weer terug naar Nederland, totdat men er achter kwam dat de Nederlanders een schadevergoeding uitkeerden die net boven de marktprijs van die geitjes lag. Gevolg: als wij er met een zwaar voertuig aankwamen, werden geitjes uit onoverzichtelijke zijstraatjes de weg op geschopt in de hoop dat wij er eentje zouden overrijden!

Dan de ontvangstchecks. Op veel plaatsen is de opstelling van de ontvangantenne wat kritisch door multipath (reflecties), maar het valt mee. Posten 7-20, 7-20B en 7-7A (in wadi's) hebben geen ontvangst, maar hierin is te voorzien met een kleine relaiszender vanaf de bergrand bij post 7-4. Dit heb ik ter plaatse na halsbrekend geklauterd met de ontvanger uitgeprobeerd en ik ben bijna van de bergwand gelazerd. Daarna gezwommen in het poeltje bij post 7-7A. Ik steek nogal bleekjes af bij de Libanese jongetjes die uit het niets plotseling tevoorschijn kwamen en ook in het poeltje sprongen.



Post 7-7A in de wadi



Het poeltje bij post 7-7A

Incidentje 2

Op terugweg van post 7-7 A in de wadi wilde mijn wat onzeker rijdende chauffeur een met grote takken beladen kameel passeren op een te smal pad.



Kameel met takkenbossen bij 7-7A in de wadi

Het beest schrok en sprong naar links. Met een knal drong een dikke tak door de voorruit tot vlak voor mijn hoofd, ik zat onder het glas maar gelukkig kwam er niets in mijn ogen. Met wat pleisters van SWEDMEDCOY (Zweedse compagnie voor medische verzorging) in Naqoura was ook dit leed snel geleden.

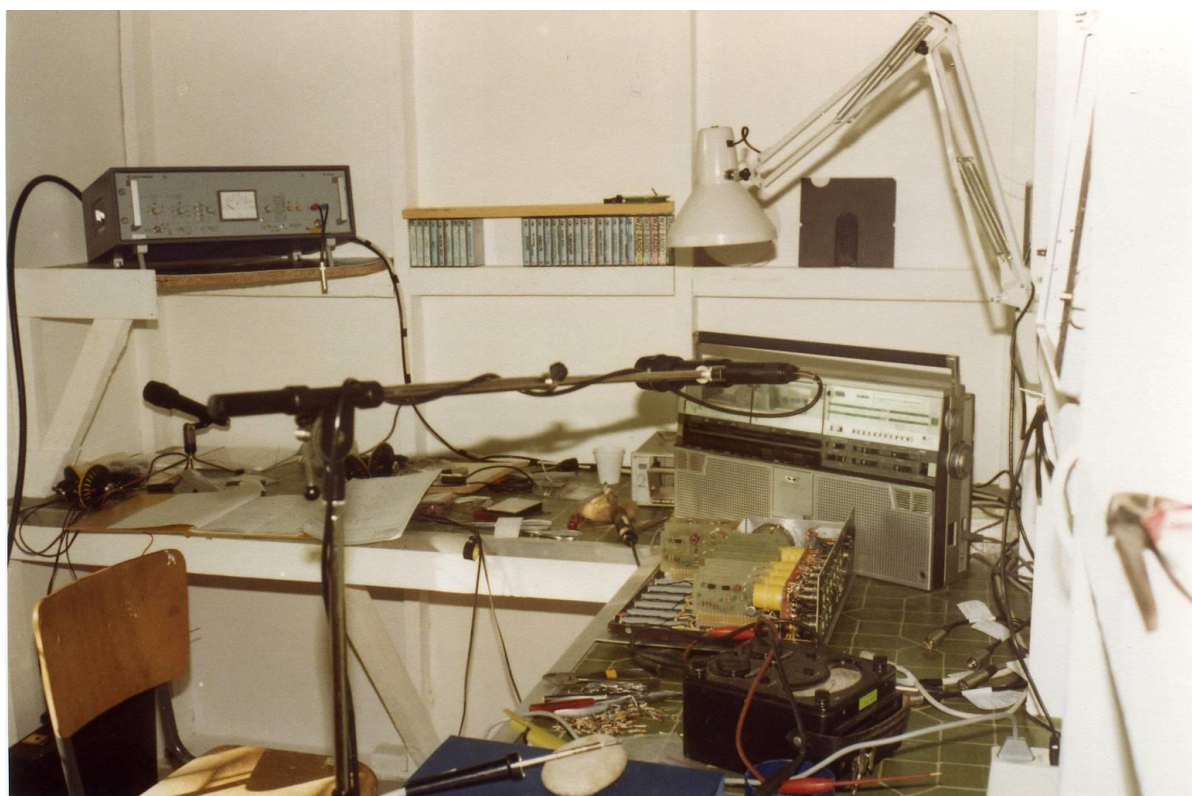
Door naar post 7-1A (20 man) bij de kustweg. Hier hetzelfde ontvangstprobleem, op te lossen met een relaiszendertje vanaf de hooggelegen post 7-1. De andere posten melden allemaal een sterk verbeterde ontvangststerkte en kwaliteit. Het oorspronkelijke plan met remote control via S4-kabel is inderdaad nauwelijks haalbaar. Onze kabel, zelfs als hij is ingegraven, is een geliefd roofobject bij de bevolking. Dutchbatt blijkt er ook alleen maar veel korte stukjes van te hebben en geen 2km aan een stuk zoals ze mij hadden wijsgemaakt via de telex. Alternatieve zenderlocaties Al Yatun en Kafra (daar zit de Militaire Politie) bekeken. De lange remote control-lijn van de WZZ naar de TD-heuvel blijft het enige, maar zeer lastige, alternatief om zonder relaiszendertjes de ontvangst aan de kust te verbeteren.

Vrijdag 28 aug. '81

Mijn vertrek bleek inderdaad enkele dagen te kunnen worden uitgesteld. Eerst nog proeven met het wel in flinke lengtes beschikbare WD-1/TT veldtelefoondraad t.b.v.

de remote control-verbinding gedaan. Het leverde slechte balans op. Het draad zou op palen moeten worden afgespannen, dus teveel kans op brominductie door koppeling met het bovengrondse lichtnet en natuurlijk... nachtelijke diefstal! Inderdaad had ik onderweg al een "creatieve toepassing" van het van ons gejatte WD-1/TT gezien: over de weg hing een spandoek van de Islamitische Amal-beweging, rondom verlicht met twee strengen kerstlampjes in serie en gevoed met 380 V, die met stokken en kromme spijkers illegaal afgetakt was van de bovengrondse elektriciteitsvoorziening. Het sterke en goed geïsoleerde WD-1/TT bleek daar zeer bruikbaar bij te zijn. Dus ook dit idee liet ik maar varen. Ik besloot om in Den Haag maar te pleiten om geld voor een vervolgprojectje t.b.v. twee relaiszendertjes! Het WD-1/TT draad kon wel prima worden gebruikt om er een KG-ontvangantenne op het dak van het WZZ-gebouw voor de ontvangst van Radio Nederland Wereldomroep mee te maken. De ontvangst was subliem.

's-Middags begonnen aan het karwei om het mengpaneel qua niveaus, impedanties en stekkers aan te passen aan de cassettedecks; alweer met de onmisbaar gebleken hobbyonderdelen!



Mengpaneel ligt open voor modificatie

Helaas loopt een oude Tandberg 3500 recorder ook nog vast en de nieuwe TD-20 klinkt prima, maar maakt *bandsla* bij terugspoelen (slingerende as en defecte bandrem). We moeten het voorlopig van cassettedecks hebben! De TD-20 moet terug naar Nederland.

Radarjamming!

Ik werd uit de studio gehaald om mijn oordeel te geven over een schermfoto van een geval van radarjamming door de Israëli's en hierover een inlichtingenrapport op te stellen. Het lijkt op smart jamming (doppler-simulatie e.d., waardoor je bewegende doelen waarneemt op plaatsen waar ze niet zijn). Zo mooi kan onze mobiele radartrainingsinstallatie het niet eens!

Party!

Vrijdagavond: Officiëren van het Ierse bataljon waren te gast bij ons in het hoofdkwartier: rijsttafel gegeten (geitjes voor de *sateh kambing* zijn er genoeg!), mooie ballads zingen enz.



Sateh Kambing

Kolonel Hovenier, de nieuwe bataljonscommandant, neemt het woord. Hij had in hetzelfde vliegtuig gezeten als ik en zegt dat die "Haagse meneer" gelukkig intussen had laten zien nog wat meer te kunnen dan Israëli's versieren in het vliegtuig. Hij bedankte mij daarvoor en zo werd het toch nog gezellig.

Zaterdag 29 aug. '81

De dag wat ziek begonnen, het "bruine monster" had zoals voorspeld toegeslagen, of was de saté toch niet 100%? Modificaties voltooid, kabels gemaakt en gelabeld, nog wat proefgedraaid en een toekomstige DJ wegwijs gemaakt op het mengpaneel.



Mengpaneel klaar, kabels gelabeld



Proefdraaien door HPV



Proefdraaien door één van de DJ's. Links zender (boven); en FRG7 (onder) zichtbaar

Men kan nu kiezen tussen een TD-20 tapedeck, twee cassettedecks, een draaitafel, een DJ-microfoon, een microfoon in de aparte spreekcel en relayeren van de nieuwsbulletins van Radio Nederland.

Feestje bij de Moefti thuis

De Moefti (burgemeester) van Hariss woont in een villa tegenover het WZZ-huis (zie foto).



Villa van de Moefti

Hij laat via-via weten, dat sinds wij uitzenden, zijn TV het niet meer doet. Volgens de PR-officier is dit waarschijnlijk een truc om mij zijn TV te laten repareren. Probeer dat, als je het kunt, adviseert hij. Het kan een aardig gevolg krijgen. Inderdaad blijkt de oude buizen-TV gewoon kapot, maar is gelukkig ook eenvoudig te repareren. Voor alle zekerheid nog maar een op 104,5 MHz afgestemd zuigkringetje over de tuner-ingang van de TV gemonteerd om elke kans op interferentie door Radio Dutchbatt te voorkomen. De Moefti toont zich zeer dankbaar en nodigt mij uit op een tea-party! Samen met de PR-officier en enkele Libanese hotemetoten mocht ik aanzitten aan de welgevulde dis bij de Moefti thuis. Helaas zond hij zijn mooie dochter op een erg onvriendelijke manier de kamer uit, wat van mij niet had gehoeven, maar 's-lands wijs, 's-lands eer zullen we maar zeggen.

DX-en

Eigenlijk zou ik wel een ontvangstrapportje van wat verder af willen hebben, de zender staat immers op ca 700 m boven zeeniveau en de beam wijst naar het westen. Cyprus zou daar nog net in kunnen vallen. Daarom heb ik tijdens de testuitzendingen omgeroepen dat er naar amateurs werd uitgeluisterd op 14,1 MHz USB. Een Cypriotische zendamateur blijkt me daar te ontvangen op 104,5 MHz en maakt een keurige duplexverbinding met mij!

Zondag 30 aug. '81.

Nog een krakende schakelaar en fader gerepareerd; dit zijn toch zorgenkindjes, veel te gevoelig voor stof en steengruis. Er zullen betere schakelaars en faders vanuit Nederland worden nagezonden. De eerste echte relaisuitzending van Radio Nederland verzorgd; ging prima. Schema's en beschrijvingen bijgewerkt, de enorme troep in het studiootje opgeruimd, spullen voor retourzendingen ingepakt en instructie gegeven. Men applaudisseert voor het uiteindelijke resultaat en presenteert mij een UNIFIL-herinneringsschildje. Ik heb enkele roerende afscheidswoorden in het gastenboek geschreven en ging doodmoe naar bed.

Maandag 1 sept. '81

Vroeg op weg naar Israël. Om 14.00 uur in Ramada Hotel, Tel Aviv, aangekomen. Lucy opgebeld: ze had het gebeuren goed gevolgd en zelfs bandopnamen van mijn optreden als omroeper gemaakt, maar ze moest die middag helaas weg. Afspraak voor 's avonds gemaakt. 's Middags in de bus naar Jeruzalem voor een haastig bezoek aan de oude stad, klaagmuur en Arabische markt (soukh). 's Avonds per taxi naar Lucy in Ashdod en bij het strand met haar gedineerd. De terugreis was dankzij Lucy's indringende gesprekje met de taxichauffeur bijna de helft goedkoper!

Dinsdag 2 sept. '81

Om 05.40 naar Ben Goerion vertrokken voor terugvlucht met KLM.

Naderhand

Rapportje voor de Legerraad gemaakt. Toestemming voor relaiszendertjes verkregen en mijn ontwerp met technici van 527 Elektronische Centrale Werkplaats besproken, die ze later uit modules hebben samengesteld en geïnstalleerd. Het hielp daarbij veel dat deze jongens ook radioamateur waren. De faders en drukschakelaars van het

mengpaneel zijn vervangen door betrouwbaardere typen. Het station werd zeer populair.

Op 15 oktober verscheen er in “De Achterbanier”, blad voor familieleden en relaties van Libanongangers, een artikel over de nieuwe Radio Dutchbatt en mijn rol daarin.

Eind december 1982 draaide Radio Dutchbatt al bijna anderhalf jaar. Ik werd opgebeld vanuit de WZZ-studio op de Frederikkazerne dat er iemand van RNW (de Wereldomroep) mij het e.e.a. te vragen had en of ik snel kon komen. Daar gekomen bleek die man Jonathan Marks te zijn van de Engelstalige afdeling. Buiten stond een reportagewagen. Jonathan kende mij al wat van mijn bezoek aan de transcriptiedienst en het frequentiebureau van RNW en hij begon meteen aan een interview in het Engels. Het bleek om de eerste aflevering van een korte serie “Forces Radio” over de radio-omroepen van verschillende NATO-krijgsmachten te gaan zoals American Forces Network, British Forces Broadcasting System enz. en Nederland met zijn lilliputtertje in Libanon was het onderwerp van deel 1 van deze serie.

Het is op 6 januari 1983 uitgezonden in het 'Media Network Programme' van Radio Nederland Wereldomroep. In de uitzending was ook te horen dat de Britten op Cyprus kennelijk zo'n goede ontvangst van Radio Dutchbatt hadden, dat ze delen van onze hitparade gewoon overnamen en heruitzonden voor de eigen mensen. Ik heb nog een cassettebandje van die Media Network uitzending.

Radio Dutchbatt heeft vrij probleemloos gedraaid tot Nederland zijn UNIFIL-troepen terugtrok. De zendinstallatie is bij ons vertrek aan de achterblijvende UNIFIL-staf overgedragen.

Met dank aan Henk Vrolijk PA0HPV.

*Suggestie van Henk: Dit was (samen met deel 1 uit het vorige nummer) de eerste aflevering van de rubriek **Opa vertelt**. Dus: wie volgt?*

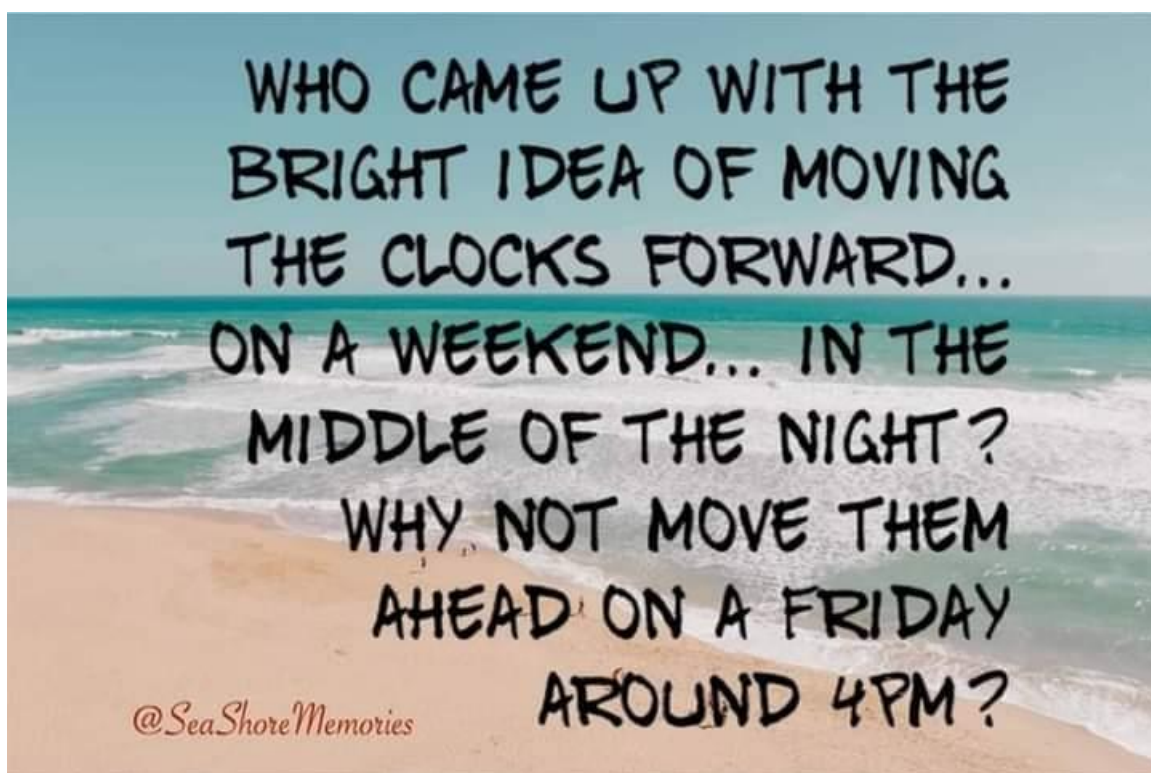


Morsecursus via YouTube



De morsecursus van Hans van de Pennen PA3GXB is nu ook live via YouTube te volgen. Met dank aan Florian v/d Wagt PB8DX. Klik boven op het plaatje voor de rest.

Het is voorjaar en dus gaat de klok een uur vooruit



In de nacht van zaterdag 26 maart op zondag 27 maart gaat de klok weer één uur **vooruit**

Nordic HF Conference 2022 to Be Held in Fårö, Sweden

[The Nordic HF Conference](#) takes place every 3 years, and the next one is planned for August 15 - 17, 2022, reports the Norwegian Radio Relay League ([NRRL](#)), Norway's International Amateur Radio Union (IARU) member-society. NRRL says the conference is a meeting place for industry and defense research within HF, as well as for radio amateurs. The conference takes place in a relaxed and informal environment on Fårö, an island north of Gotland on the Swedish east coast. The event will include "many exciting lectures," together with radios and antennas, held outdoors or in an exhibition tent. The [Nordic HF Conference](#) website includes useful information about the conference, a link to registration, and a look back at previous conferences. -- *Thanks to the NRRL*



Friedrichshafen HAM RADIO 2022 Will Welcome Worldwide Visitors

With the recent relaxation of COVID-19 regulations, the Deutscher Amateur Radio Club (DARC) and Messe Friedrichshafen, partners of the [HAM RADIO 2022](#) exhibition in Germany, are optimistically looking forward toward holding the 45th HAM RADIO from June 24 - 26 in Friedrichshafen, subject to the final official approval by the local authorities.

Appropriate hygienic and distancing measures will be in place for the safety of all visitors. These will have implications on the design of the stands, the opening ceremony, the presentation rooms, and the flea market area.



One of the largest amateur radio conventions in the world, alongside Dayton Hamvention® in the US and the Japan Amateur Radio League Ham Fair, HAM RADIO attracts exhibitors and visitors from more than 52 countries to Germany. [ARRL The](#)

[National Association for Amateur Radio](#)® will be among the participating [International Amateur Radio Union](#) (IARU) member-societies exhibiting at the convention. HAM RADIO organizers say they are "looking forward to seeing you in Friedrichshafen!"

ZOMERTIJD WINTERTIJD DISCUSSIE



De Noorse Onderzoeksraad stelt 1 miljoen NKR beschikbaar voor de werving van jonge radioamateurs

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

In het kader van haar programma “Versterking van de digitale competentie van kinderen en jongeren en het begrip van digitale technologie”, heeft de Noorse Onderzoek raad 1 miljoen Noorse Kronen toegewezen aan het project “Radio- en communicatietechnologie voor jongeren”. Daarmee stelt de Noorse Onderzoek raad ruim 100.000 Euro beschikbaar voor de werving van jonge radioamateurs. Het project wordt uitgevoerd door NRRL in samenwerking met de Universiteit van Oslo. Projectleider is Torbjørn Skauli, LA4ZCA.

Technologie en wetenschap

Het project heeft tot doel de belangstelling voor technologie en wetenschap op scholen te vergroten. Het idee is om amateurradio als een soort “vrije keuze onderwerp” op de middelbare school te introduceren. Het project omvat ook het produceren van een instap-licentie. Met deze “beginnerslicentie” kunnen ook 12-13-jarigen aan de slag kunnen met amateurradio. Het voorstel voor een instaplicentie heeft brede steun gekregen in het onderwijs. Maar ook het openbaar bestuur in Noorwegen, onder meer van het Instituut voor Defensieonderzoek (FFI).



NKOM

De Noorse telecomautoriteit, NKOM, heeft duidelijke richtlijnen gekregen. Daarmee werken ze nu aan het ontwerpen van certificaateisen en voorwaarden. Het project heeft ook een duidelijke focus op het fenomeen ‘makerspace’. Dat wil jongeren aanmoedigen om te beginnen met het bouwen van eenvoudige zenders en ontvangers. Daarom willen ze een lage vermogenslimiet van max 10W. Het doel was om een lage instapdrempel voor jongeren te krijgen. En tevens de kans op verstoring te verkleinen en hoogvermogenelektronica te vermijden. Torbjørn, is hoogleraar aan de Universiteit van Oslo. Hij heeft de kans gekregen om een deel van zijn werktijd voor het project te gebruiken. Hij heeft eerdere ervaring met “Code Workshops” als vrijwilliger op de school waar de kinderen leren programmeren. Een belangrijke uitdaging voor zowel programmering, makerspaces als amateurradio is om betrokken en opgeleide docenten te vinden. De SSA kijkt uit naar een interessante samenwerking met dit project.

Bron: [SSA](#) en [Southgate Amateur radio News](#) en VERON

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

Aflevering drie.

Volgende dag naar Santander (klemtoon op dèr). Daar kwamen we aan de kade gemeerd te liggen en deed ik, behalve aankomst melden aan het kuststation (EAS), telefoondienst op het achterschip bij het meren, en mijn roep: "Stuurman, Spring aan de wal", klonk uit mijn mond als van iemand, die jarenlang gevaren had.

De verdere dag weer aan de gangway, begon ik wat stuntelige gesprekken met de Spaanse politiemensen. Spaans was gemakkelijk te leren, zeiden ze; Frans was moeilijk, dat moest je heel anders uitspreken dan het geschreven stond, maar Spaans niet: "Se habla como escrito, muy facil".

Voorlopig bleef het bij mij met : "Mucho calor" en "Hasta la vista", wanneer ze werden afgelost, maar al brabbelende leert men.

In de namiddag zouden we vertrekken naar Gijon; dat betekende weer nachtdienst en ik moest dus "vooruit slapen". Toen ik wakker werd, dacht ik een gat in de dag geslapen te hebben. Het leek al donker. Maar het daglicht werd onderschept door een hangmat, die voor de patrijspoort was opgetuigd. 'Welke brutale passagier gaat daar hangen?', wilde ik weten, ging op de bank staan en zag, "que sorpresa", een jonge dame heerlijk in slaap 1

Wrevel maakte plaats voor een grap en ik rolde een handdoek op tot een lange rol. Nu eerst de handdoek door de poort, dan hoofd er door en toen... keek ik over de hangmat heen.... in het rode gezicht van de gezagvoerder, die net voorbij kwam.

"Kom jij even in mijn hut", waren woorden, die de slapende nymf wakker maakte en mij tot de aftocht dwongen.

In de hut pakte de kapitein geweldig uit! "Begin jij je zeemansloopbaan zo? Nog een keer zoiets en ik stuur je van boord! Begrepen ? "

Ja, dat moest ik wel begrijpen, maar eigenlijk snapte ik er niets van. Mocht er dan niets?

Ook dit werd aan tafel weer smeugig opgehaald door de derde stuurman, die de hele zedenpreek een dek lager had kunnen volgen. In de pantry ging het verhaal ook onder de stewards. Ze hadden het idee, dat ik van een wilde-vaart-boot afkwam. Niemand geloofde nog, dat het mijn eerste reis was. Voor mij een voordeel, want anders word je er danig tussen genomen! Mijn voorganger hadden ze ontgroend door hem te bevelen mee te helpen bij de reparatie van een "lekke klinknagel" in een luchtkoker. De 4^e machinist zou met een zaklantaarn in het donkere ruim op de luchtkoker schijnen en de nieuweling moest op een bootmansstoeltje gezeten dat lichtpuntje door het lek opzoeken; er een klinknagel indrukken en met een moker de kop tegenhouden, als de 4e machinist aan de andere kant zou gaan klinken. Eenmaal in de luchtkoker neergevierd, werd er wat ijswater en meel naar binnen gegooit en werd

de "groen" weer aan dek getrokken! Al die gekheid bleef mij gespaard, dat had ik in hogere regionen al uitgevochten!

Na vier reizen met de "Maasdam", een jaar vaartijd, werd mij gevraagd of ik klaar was voor Indië-dienst. Dat was ik niet, want ik was al gemonsterd voor de "Batavier IV" op gegevens van de inspectie Radio-Holland in Rotterdam.

Ja, maar ik moest mij nu melden in Amsterdam, was het antwoord en die reizen met de Batavier kon ik vergeten. ...

Ik kreeg nog enkele vrije dagen en dan, als dienstdoend passagier, met de laatste reis van de oude "Rembrandt" van de Mij. Nederland naar Indië. Iedere marconist moest bij het aangaan van een dienstverband met Radio-Holland tekenen voor drie jaar tropendienst. Gedurende die tijd kwam je niet terug in Holland. Je zat dan op schepen van de KPM, JCJL of op twee schepen van de Holland-Amerika-lijn, die de dienst Java-New York onderhielden.

Mij was beloofd dat het maar voor anderhalf jaar zou zijn. Ik geloofde daar heilig in, maar het zou anders uitlopen.

Voor het eerst met "de gladde ring" weg. Afscheid thuis. De "aanstaande" mocht mee aan boord om het schip te bezichtigen. Ik had een passage-bewijs, dus ook recht op de "wegbrengkaarten". Toen de fluit voor de eerste maal klonk, roerend afscheid, nakijken, wuiven, nakijken, tot er niets meer te onderscheiden viel. Anderhalf jaar! 18 lange maanden'

We hebben het volgehouden, maar het zou niet anderhalf, maar drie-en-een-half jaar duren. Radio-Holland hield mij meer dan twee jaar in de tropen en toen ik eindelijk met veel trammelant een schip naar huis kreeg, ging het niet door, want ik kon een baan in de cultures krijgen. Nog wel op dezelfde onderneming, waar ook mijn eerste chef van de "Maasdam" employé was geworden. Maar zo ver was het nog niet !

Op de „Rembrandt" liepen we wacht met drie marconisten; in diensttijd was ik nummer twee en dat gaf al direct wat spanning met de jongste, die een beetje koning probeerde te kraaien. Na een nacht "pers nemen" was dat afgelopen. Hij had er niet veel van gemaakt en de "eerste" zat er een beetje mee. Gelukkig kwamen we in Southampton met "uitjes" voor de passagiers naar Wight, zodat de boordkrant niet erg gemist werd.

In deze Britse haven bezochten we de radiohut van een van de Cunard-Line-schepen! Je werd er een beetje bang van als je dat zag. Moest je daar de oceaan mee oversteken? Alleen de radiohut had hele rijen Marconi V-24 lampen in versterkers en wij met een 0-34 van NSF en een Marconi 91 met totaal twee lampen! Maar het ging! En in de golf van Vizkaya (Biskaje) pikte ik de pers. Een heel verhaal over Rifkabylen en een ander soort kabylen in Noord-Afrika, die het onderling en met het "Legion Etrangers" niet best konden vinden.

Heel nieuw was toen ook een Lumiere-luidspreker in de eerste klas en een minder duur in de tweede klas eetzaal. Het geluid kwam ook uit de radiohut en moest door

ons worden gecontroleerd. Zo kwamen we in contact met "dure Piet Heinen", die soms erg, soms in het geheel niet geïnteresseerd waren.

In de tweede klas werd de radio overstemd door KPM-ers en lui-die-naar-Deli-gingen. Die hadden het hoogste woord! De godganse dag kaarten en lawaai-liedjes met piano-begeleiding!

Nu gingen we na Spanje niet meer West-om, zoals met de "Maasdam", maar de Straat Gibraltar, de Rots-met-apen aan bakboord, de Middellandse Zee in naar Genua. Hier weer iedereen van boord voor een trip aan de wal, brieven en kaarten posten naar Holland. Ik verdiende nog maar 90 gulden in de maand, dus deed ik het wat kalmer aan, zoals met de tram naar Camp o Santo, waar ik "Pardon" zei tegen een levensgroot beeld van een monnik....

Ik had te midden van een groep mensen staan kijken naar een soort altaar boven een graf. Toen de menigte uiteen ging, liep ik bijna tegen een monnik, die er met stof tussen de haren en klee-plooien zo natuurgetrouw uitzag, dat ik meende in zijn vaarwater te zijn verzeild. Heel veel beeldhouwwerk is daar te zien; graven in de wanden, de kelders, ja, zelfs op het dak van een galerij om een kerkje!

Ik moest wat bekomen van dit "Sic transit gloria mundi" en ging weer met de tram naar het station via Plaza de Ferrari en de straten, die ik 's morgens al was door-gewandeld. Met de trein toen een stukje langs de Italiaanse kust ten westen van Genua. Riviera di Ponente, Savona, Albenga, Imperia en San Remo waren toen nog landelijke plaatsjes met oude straatjes en ruime uitzichten langs de kust. Niet een halte verder!

Dat is Monaco... en "you never can tell".

De volgende morgen nog even in Genua met de "Funicular" naai' boven! De Funicular is een tramwagen, waarin de zitplaatsen ongeveer een hoek van dertig graden maken met de rails. In het stationnetje is het perron trapvormig en iedere coupe-deur ligt een trap hoger. Twee van deze wagons zijn met een kabel verbonden aan een kabelrol van de machinekamer boven op de berg. Als nu een wagon beneden is, is de andere boven, zodoende behoeft alleen een kleine weerstand door de machines te worden overwonnen. Met een kortsluitstaaf langs twee draden worden signalen naar de machinist gestuurd voor nadering van een halte, stoppen en vertrekken. In het midden van het traject is dubbelspoor, waarlangs ze elkaar passeren! Als je omhoog gaat, kom je onder de huizen door met vies druipwater langs de tunnelwand, maar eenmaal boven in de open lucht heb je een schitterend uitzicht over haven en omgeving.

Terug naar huis! Naar huis?

De "Rembrandt" begon al wat op een veilige plaats te lijken, de ouwe, die ze maar niet recht gepompt konden krijgen. Telkens lag hij weer op een oor, waardoor hij de bijnaam "Dronken Rembrandt" kreeg. Na Genua: Tripolis! Een halve dag maar. Kooplui worden geweerd, maar met dit politiewerk heb ik niets te maken. Ik ben

immers tweedeklaspassagier! Met die brutale rakkers is er geen houden aan. Zijn ze aan stuurboord weer in hun bootjes gejaagd, dan verschijnen er weer anderen met flessen wijn en vruchten aan bakboord. De wat kalmere handelaars gooien een touw omhoog, waaraan een mandje met koopwaar. Met veel handgebaar maken ze duidelijk hoeveel geld ze voor de koopwaar willen. En dan leren veel Orang Baroe (nieuwe Indiëgangers) voor het eerst tawarren (afdingen). Zou je een oosterling betalen, wat hij vraagt, dan is zijn dag bedorven, want dan had hij immers meer kunnen vragen!

Volgende stop is Port Said. Vreemd samenraapsel van allerlei landaarden, politie met rode fez en loszittende gummiknuppel. We moesten allemaal de wal op naar Simon Artzt, een bazaar, die het midden houdt tussen de Bijenkorf en een Toko-besar. Het schip komt gewoon dieper te liggen door de kolossale voorraad sigaretten, kleding, koffers en tapijten, die daar worden ingeslagen. Een goochelaar wordt oogluikend aan boord toegelaten. "Goochele, goochele", zegt hij onophoudelijk zonder N. "Kijke, kijke, niet kope". Hij haalt kuikens uit zijn oren, zijn neus; bij dicht bijstaande passagiers komen ze te voorschijn uit alles, waar hij bij kan.

"Ein kiepetje, zwei kiepetje!. Voor de betere trucs moest eerst collecte gehouden worden. De passagiers worden toeschietelijker. Iedereen heeft zijn ring, waarmee gegoocheld is, al terug. Tenslotte vraagt hij een rijksdaalder. "Zeg eens; Weg rijksdaalder!" De gever van de rijksdaalder zegt het. "Dankuwel", zegt de goochelaar en smeert hem van boord.

Laat in de avond komt de loods aan boord. Met zoeklichten op de bak gaan we het kanaal in. Ferdinand de Lesseps hebben we al gezien bij het binnenvaren naar Port Said op de Wester Havenpier. Langs het zoetwaterkanaal ten westen zien we wat groene plekje. De rest is zand, zand en nog eens zand. Een oversteekplaats van kamelen is nog iets, waarvoor je je uit je stoel opricht.

Dan varen we de Rode Zee in.

"Stinkend warm", zeggen de matrozen, die het dek een extra waterspoeling geven. De rook uit de schoorsteen gaat recht omhoog. Geen zuchtje wind. 's Nachts doet niemand een oog dicht. Windhapper noch fan is in staat de drukkende hitte te verdrijven. We zijn allemaal blij als we de Rode Zee uit zijn, alhoewel de Golf van Aden ook niet bepaald koel is.

Vroeg in de morgen beginnen de matrozen "gordijnen op te hangen", het bedekken van uitgangen en dekhuisen met zeildoek om het binnendringen van de ergste stof tijdens het kolen laden tegen te gaan.

In Aden zien we een nog treuriger mensenmassa dan we in Port Said aantreffen. Als een levende transportband komen ze, beladen met manden kolen, de loopplank op naar de ingang van de bunker en storten de kolen in een donker gat. Dan weer langs een andere loopplank het schip af en het spel herhaalt zich. Er lopen ook vrouwen tussen.

Beneden in het donker gat zit zo mogelijk een nog droever stel, die de kolen met korte kolengreep verder in de hoeken van de bunker moeten stouwen. Wat daar voor stof moet zijn, laat zich raden, als je merkt, dat tot ver van de bunker geen schoon plekje aan dek te vinden is. Met alle patrijspoorten dicht is het zelfs in de salons niet stofvrij te houden.

Na Aden komt er weer orde aan boord, maar de voorbije ervaring van zo veel menselijk leed blijft menigeen bij. Maar we zijn op weg naar een zonniger tijd! Als de zon er in de tropen niet is, mis je hem erger dan in het Noorden.

Na Kaap Guardafui neemt de woelige oceaan de "Rembrandt" speels mee. Niemand heeft er zin in erwtensoep, dus kan ik rustig extra op laten scheppen. Twee dagen staat er een flinke deining, maar door het Acht-Graden-Kanaal tussen Malediven en Lakkadiven, wordt het beter weer en drukker en levendiger aan dek en in de eetzaal.

De passagiers hebben al weer zo lang niets dan water en lucht gezien, dat iedereen aan dek komt, als we het eiland Minicoy passeren, waarop weinig te zien is.

Opnieuw slaat de deining over de havenpiereën, wanneer we Colombo binnenlopen. Ceylon was eens Hollands en vooral in het binnenland moeten nog veel afstammelingen van Hollanders leven en de huizen in de oude wijken lijken veel op die van Batavia en Soerabaja. De passagiers komen terug aan boord met zwart-houten olifantjes, die nog jaren het Indisch binnenhuis zullen sieren of in Holland aan de thuisblijvers worden afgestaan.

Na Colombo ankeren we in de eerste haven van de Gordel van Smaragd: Sabang op Poeloe-Weh, dicht bezet met klapperbomen, goedkope toko's voor eau de cologne en jenever. Een heerlijk zoetwater-zwembad is eigenlijk het enige, wat ik me ervan herinner.

De hofmeester deelt kranten en brieven uit en herhaalt steeds:

"Nee, geen post uit Holland, daar slapen ze nog!" Er is nog geen vliegpost in 1925. Ongemerkt zijn we met 20 à 30 minuten per dag een kwart dag ingelopen op de zon en 's nachts om 12 uur zet de vierde stuurman alle klokken gelijk op de nieuwe scheepstijd van de volgende dag.

Plotseling is er minder belangstelling voor het nieuws, dat we geregeld met veel storingen moeten nemen. In de tropen is de storing soms zo keihard, dat we hele lettergrepen missen. Na Colombo zijn we ook de Malabar-pers gaan nemen en dan zitten we meteen in de Indische woorden, waar je als "baroe" maar mee zit.

Wat is een in de brand gevlogen 'warong' ? Ik zoek het op, maar kom er niet uit. Het kan een eethuisje zijn of een draagbaar restaurant, later bekend als de man, die sateh-ajam verkoopt met een pikolan, waaraan een voorraadmand en een benzineblik hangt. Het benzineblik is omgetoverd tot een griloven, waaronder een anglo met arang!

Als je iets misneemt in de Malabar-pers krijg je een leger van old-timers aan je jas.
Je leert het wel:

"Kapal is schip, Ajam is kip,

Rotti is brood en Matti is dood"

Meestal komt er nog meer rijmelarij achter, maar het is beter om dat maar weg te laten! Je moet er de taal maar bijleren, want de Chinezen komen met telegrammen over handelswaren, vragen inlichtingen en ze spreken niet allemaal Nederlands, hoewel er velen het op de Hollands-Chinese school vrij aardig hebben geleerd. Engelse onderdanen blijven Engels spreken, maar Hollanders spreken behalve het gewone passar-Maleis ook de taal van de streek en dan nog in twee vormen, hoog en laag. Daar is groot verschil tussen. Soendanees, Madoerees, Javaans. Buiten Java zijn er weer ontelbare schakeringen, maar het Maleis is vrijwel overal als brugtaal aanvaard en er is overal wel iemand, die je er mee uit de taalnood kan helpen.

De Engelsen hadden daarom ook veel meer moeilijkheden in de omgang met de bevolking.

"Welkom in Indië!"

Bijna alle brieven, die aan boord worden uitgereikt, beginnen zo en ook bij de eerste kennismakingen: 'Welkom in Indië'. Voor de meesten waren de eerste jaren vol verlangen naar Holland, maar na vier jaar scheepsdienst of meer jaren in de cultures, gingen ze Indië beter waarderen en velen bleven na hun pensionering in het land: Toenggoe matti. Wachten op de dood, letterlijk vertaald.

De ondergaande zon boven de dampige lage kust van Sumatra is een kleurige gloed, die van fel oranje tot azuurblauw verloopt en gedurig van tinten verandert. Bij de Lingga-archipel kijken we naar boven en zien een totaal ander sterrenbeeld, dan we op het Noordelijk Halfrond gewend zijn.

Het wordt wat moeilijker, omdat de oude vertrouwde beelden dikwijls achter de horizon blijven. Maar het Zuiderkruis en de Schorpioen zijn des te gemakkelijker te vinden. Om de Grote en Kleine Beer te herkennen, heb je een beetje fantasie nodig maar de staart van de Schorpioen zie je zo.

Menigeen liep er een steek van op in Indië en was er een dag niet lekker van.

Priok.

Wijd uitstrekkende havendammen met een snel wisselend vuur. Het zwaait je toe: "Kom maar binnen!" Bij KPM en JCJL zeggen ze: "Jij komt weerom, jij komt weerom!"

Havenformaliteiten Ontschepingsbewijs, vergunning voor verblijf. We zijn in een Nederlandse kolonie, maar zonder Bewijs van Nederlanderschap of Nederlands Onderdaan (niet hetzelfde!) kom je niet binnen. Ik heb mijn fototoestel meegenomen aan wal in Antwerpen, Santander, Vigo, Havanna, Vera-Cruz, Tampico, New Orleans,

Genua, Port Said, Colombo, Southampton, de vrijhaven Sabang en Singapore, maar hier, in onze eigen kolonie moet ik voor de eerste keer invoerrechten betalen!

Enfin, bagage in een taxi en melden bij de inspectie van Radio-Holland aan de Zuiderweg in Priok. Een gewone en een raam antenne van vijf meter in het vierkant geven aanwijzingen, dat ik aan het 'goede kantoor' ben. Na een korte kennismaking met inspecteur en kantoorpersoneel kan ik meteen naar mijn aanstaande schip, de "Van der Hagen", roepletters PMQ. Het ligt nog op de boeien bij het droogdok, waarin het juist een grote onderhoudsbeurt heeft gehad. Een van de aanwezige marconisten, die kantoordienst heeft om te wachten op een overplaatsing, gaat met mij mee om de weg te wijzen en bij de eerste Indische belevenissen behulpzaam te zijn. We moeten er met een tambangan (inlands scheepje) heen. Aan boord ruikt alles nog naar verf en de meeste officieren zijn nog met kort verlof aan de wal. We ontmoeten alleen de kapitein en de eerste stuurman, die mij de radiohut ontsluiten. Pracht hut. Op het brugdek. Twee grote schuiframen in plaats van patrijspoorten. Op dit dek is verder alleen nog de kapiteinshut en een luxe eerste-klasser.

Een 2 KW NSF-zender (smoorvonk) en een 0-34 rx, een eenpitter met als reserve, een Canadese Marconi kristalentvanger, los in de kast.

Het schip is nog niet 'in de voeding', dus word ik opgenomen in het KPM-logeergebouw aan de Molenvliet in Batavia. Maandagmorgen moet ik om 7 uur aan boord zijn en dus zal ik het weekend moeten doorbrengen in de stad, door Jan Ptz. Coen gesticht. Gelukkig heb ik een boek meegekregen van een kennis in Holland om in Batavia aan een broer te brengen, die bij de Escompto-bank werkt. Het gebrek aan kennis van Maleis laat zich direct merken, maar het loopt nog goed af en ik ben "onderdak".

Iedereen ontfermt zich over baroes, want ze herinneren zich maar al te goed hun eigen eerste moeilijke weken. Maandagmorgen. Mijn schip ligt niet meer op boeien bij het droogdok. Ik herinner mij de bijzonder lange masten en ga in de KPM-haven naar lange masten zoeken, maar niks te vinden. Ik informeer aan boord van een van de KPM-ers. "De "Van der Hagen"?. "Die zal aan de kolensteiger liggen!" Te voet er naar toe. Gelukkig zie ik uit de verte al, dat het mijn schip is.

De eerste zorgen zijn voorbij. Voor elf uur zijn we Priok uit:

"PKB DE PMQ TR SS VAN DER HAGEN BND CHERIBON FM BATAVIA QRU QTC? K"

De motorgenerator staat aan dek onder een met zeildoek afgedekte houten kap heerlijk te zoemen.

Leuk zo, je eigen baas! Niemand aan boord, die er verder verstand van heeft; nou ja, de kapitein, die moet je wel van een en ander op de hoogte houden, maar toch heerlijk vrij!

Had je gedacht!

Ik roep PKB, zet de zend-ontvang-schakelaar over en meteen hoor en zie ik niets meer! Twee contacten zijn bij het overhalen van de schakelaar tegen elkaar gekomen en zijn

volkomen in een boog-lading gesmolten tot in het bakelieten isolatie-onderstuk. Bij mijn positieven gekomen zoek ik met nog half verblinde ogen naar de oorzaak en naar wat er verder naar de haaien is. De V-24 van de O-34 brandt niet meer; gloeidraad doorgebrand! Reserve-lampje proberen? Neen, liever niet, als die ook. ... Je moet er niet aan denken!

Het blijkt, dat de onderbreking van de generator-bekrachtiging werd aangesloten naast de onderbreking voor de ontvanger. Doordat met schoonmaken of schilderen een van de contactveren in de zend-ontvangschakelaar iets is verbogen, kwam het mes-contact onder een van de contactveren in plaats van ertussen. De 150 volt bekrachtiging ging over op de ontvangeronderbreking en zo had je de poppen aan het dansen.

Ik danste niet maar kneep hem geweldig! PKB zat op antwoord te wachten en wat zou die doorgeven aan de wal? Vlug die nood-ontvanger optuigen en aan boord maar doen of er niets aan de hand is. Dat Canadese ding was mij volkomen onbekend, maar er zat niets anders op, proberen! Gelukkig had ik de 600 meter vlug te pakken en hup PKB weer oproepen!

Even de eerste Kranie (Schrijver) met een Chinees op bezoek om een telegram op te geven voor Makassar! Alsof ik geen zorgen genoeg had. In Soerabaja ga ik naar de "Corontalo" en met veel overtuiging, dat ik in de Molukken beslist een reserve-pit nodig heb, krijg ik een V-24 los. Ik was zo onder de indruk gekomen van gebrek aan reserves, dat ik ook nog naar de AKIZ ging en bij dat Amsterdams Kantoor voor Indische Zaken kreeg ik mijn tweede reserve V-24. Ik kwam als geroepen! Als tegenprestatie moest ik voor de AKIZ een NSF-ontvangtoestel meenemen voor de Assistent-Resident van Ternate en zo had ik tot Ternate er nog een lampontvanger bij.

De "Van der Hagen" ging enkele schepen vervangen, die weer nodig aan een onderhoudsbeurt toe waren. Je staat versteld, als je ziet hoe het gehele onderwaterschip aangroeit met wier en schelpdieren, ondanks de speciale giftige verf, waarmee de schepen onder de waterlijn behandeld werden. Geregeld moesten de KPM-schepen dan ook in het dok voor "knippen en scheren"; schoonspuiten en krabben van de huidplaten en opnieuw in de verf zetten. Zodoende maakten wij eerst een reis door de Kleine Soenda-eilanden en kwamen met een schip vol sappies (Inlandse koeien), paardjes voor de sado's en ebro's (kleine rijtuigjes) en varkens in bamboemanden in Soerabaja terug.

Toen we weer uit Soerabaja vertrokken gingen we LIJN 28 op. Lijn 28 liep van Makassar rond Celebes, Menado, Tominibo-bocht, Boeroe, Ceram, Ambon, Batjan, Tidore, Ternate, Halmahera, Morotai en verder de noordkust van Nieuw-Guinea langs Waigeo, Manokwari, Biak, Seroei tot Hollandia. Het is een heel mooie route. Men probeerde er zelfs een touristendienst van te maken, maar daar hadden de meesten te weinig vakantie voor. Overigens had je er na een reis schoon genoeg van, want je kwam niet verder dan Makassar.

Mieren en kakkerlakken op de KPM-schepen hoorden erbij, zoals de KPM bij het oude Indië hoorde. Van beide diersoorten had je verschillende vertegenwoordigers; grote en kleine, zwarte en bruine. Je kopje thee moest je niet koud laten worden, want dan waren de kleine suikermiertjes je al voor! Trapte je een kakkerlak dood, dan hoefde je die niet op te ruimen, want gelijk verscheen een leger mieren om het kadaver weg te slepen. Geregeld werden de schepen uitgezwaveld, maar ze overleefden alles!

Het was wel een verschil met varen bij de HAL, alhoewel ze ook daar kleine kakkerlakken hadden. Bij de HAL gingen bijvoorbeeld de ruim luiken dicht voor vertrek; minstens twee presennings over de luiken, alles goed vastgezet met schalklatten en keggen boven het waterslagbord aan het luikhoofd. Klaar voor slecht weer!

Bij de KPM gingen de ruimen zelden dicht maar er was wel in de directe omgeving een pyramide-achtig zeil, wat bij een tropische regen als een tent boven het luikhoofd inregenen voorkwam.

In de nomenclature van kuststations ben ik gaan zoeken naar stations op onze route. In Makassar zou je een kuststation verwachten, want het is voor Indische begrippen een vrij grote haven met schepen van KPM, JCJL, Rotterdamse Lloyd, S.M. Nederland en ook Blue Funil-schepen. Maar nee, op Makassar (het is gek, maar op zee spreek je altijd over op Makassar, op Soerabaja enz) moesten de daar liggende schepen om de beurt voor radiostation spelen. Er is ter plaatse wel een radiostation, doch dat werd alleen voor gouvernementsverkeer gebruikt met Sitoebondo, Ambon, Manokwari en een station op Timor op de 1400 en 1600 meter.

Manokwari ontving wel op 600 meter, maar je moest uitluisteren op de lange golf. Al deze gouvernementsstations werden in dienst gesteld door Willem Vogt. Batavia en Soerabaja waren kuststations van de Koninklijke Marine en hadden Telefunken-lampzenders. Je kon er op grote afstand mee werken. Het leken soms wel amateurs, die er schik in hadden naar onze zwakke fluittoontjes te luisteren en blij waren met een QSO. Batavia (PKB in 1927) kon ik later op de "Tjikini" van de JCJL te pakken krijgen, 's avonds na vertrek uit Hongkong. Als VPS-Hongkong even weinig verkeer had, vroeg je aan PKB : "QTC?"

Die kwam dan prompt terug met QRU en TR? Dan gaf je:

"TR ERE SE TJIKINI BND SINGAPORE FM HONGKONG 4ET"

Dat 4et snapten maar weinigen. PKB wist echter, dat hij dan volgens de verkorte cijfercode moest luisteren op de 450 meter. Met een 1,5 KW draaivonk-Marconi hadden we op die schepen een betere uitstraling op 450 meter. Vlug een stop verzetten in de H.F.-verlengstoof en een gedeelte van de zendcondensator uitschakelen. Zodoende konden we in "werkingssfeer" van VPS lekker telegrammen spuien over vermoedelijke aankomst, zonder te storen. De verlengstoof heette zo, omdat de spoelen op vierkante houten klossen waren gewikkeld, die op een stoof leken.

Op deze manier werden ook vele telegrammen verstuurd naar de YL's en de XYL's van de opvarenden! Daar kon je als marconist een goede beurt mee maken! Na Singapore ging dat niet meer, want rond Banka en Billiton was er een soort radio-stilte, een slechte ontvangst, die we altijd hebben geweten aan het tin-erts. Maar of het dat alleen was?

Bij de KPM was er, speciaal voor lange-afstands-verkeer, 's morgens vroeg om 4 uur een extra kwartier verplichte luisterdienst. Zo nodig kon je dan via andere KPM-schepen telegrammen kwijt, direct naar Java. De witte schepen van de sneldienst Singapore-Batavia-Semarang-Soerabaja-Makassar werden nogal eens ingeschakeld als tussenstation. "Plancius" en "Op ten Noort" hadden betere radio-uitrusting, maar ook de oude "Rhumphius", "Melchior Treub" en de "VanderWijck" waren schepen, die altijd wel contact met Java onderhielden.

Juist na dat verplichte luisterkwartier is de "VanderWijck" vergaan, bij helder weer, waardoor de redding van velen te laat kwam. Het schip was wel zwaar geladen, maar een openstaande of buitendeur moet telkens even wat water binnen gelaten hebben, waardoor het schip plotseling over een kant ging liggen, met het noodlottig gevolg, dat het geheel vol liep. Het was een krantenbericht, dat niemand kon geloven.

Na dat kwartier wacht, moest je maar weer gaan slapen, want om 7 uur v.m. begon de nieuwe wacht tot 8 uur, dan 9 tot 12, 14 tot 15, 17 tot 19 en 21 tot 23 uur. Daar tussendoor kwamen nog de tijdseinen en weerberichten en ook de pers viel gedeeltelijk buiten de wachturen, zodat je de gehele dag wel bezig was.

Op Ambon (PKE) heb ik een fietstocht gemaakt en met de 4e machinist een vroeger fort van de V. O. C. bezichtigd. Het was er rondom vol gegroeid met hoge alang-alang en struiken, waaruit plotseling een varaan tevoorschijn kwam, die mij geweldig deed schrikken. Misschien was het dier van ons ook geschrokken, want de gehele omgeving was door de natuur op de mens heroverd. Die fietstocht leerde mij, zelfstandig sturende, voor het eerst wennen aan links verkeer. Heel Oost-Azie heeft links verkeer, meegebracht door de Engelsen.

Enkele dagen later kwamen we op Batjan en direct had ik Hollanders in de hut om de laatste nieuwsberichten te horen. Van die dag af deed ik extra papier en carbon in de schrijfmachine van de kapitein (niet van R. H. !) zodat ik bij bezoek een extra "krantje" kon afgeven aan de mensen. Als je een Molukkenreis achter de rug had, kon je goed begrijpen, hoe die Hollanders op die eilandjes uitkeken naar "de" boot; dat betekende post uit Holland en kranten van Ambon en Makassar.

In de buurt van Batjan gingen we door "Straat Herberg". Machtig gezicht, varende in een zeer nauwe doorgang. De masten gingen af en toe door de over het water uitstekende takken. Hier stond kapitein Huttjes zelf naast de roerganger om aanwijzingen te geven. Later hoorde ik, dat dit geen normale doorgang betrof.

Bij aankomst Ternate blijkt, dat het schip hier tegen een korte pier kan afmeren, wanneer het een niet te grote diepgang heeft....

Ik hoef niet te vragen, hoe ik het huis van de Assistent Resident kan vinden, want hij heeft al PTT-personeel met een rijtuigje naar het schip gezonden om mij te helpen met het transport van de ontvanginrichting van AKIZ. Na eerst kennis gemaakt te hebben met AR, eega en talrijke kinderschare, kom ik tot handelen, want ik ben zelf benieuwd, hoe die ontvanger het daar zal doen. Er liggen al enige mooie, rechte Pring-Petoeng en Pring-Meloewo-bamboestokken, ruim 45 Rijnlandse voeten. In Indië ging alles in "roe" en "voet" op Rijnland-maat. Het was dus ruim 15 meter.

De bamboe-stijlen waren voor de antennemasten en er was ook onderdak voor de ontvanger, want bliksemgevaar verhinderde de plaatsing in de woonruimte. De radiopost kwam nu te staan in een voormalige..WC, maar wel 2 bij 3 meter glad geslepen marmeren plaat boven stromend water, zoals te doen gebruikelijk was op ondernemingen.

Met veel excuus werd me toevertrouwd, dat het geval reeds lang buiten gebruik was. De PTT-mensen hadden er al een tafeltje in gezet en vroegen hoe de antenne geplaatst moest worden. Met zo veel hulp en rollen koperdraad was een dubbeldraads antenne met mooie bamboe-spreiders gauw gezet, al moest ik nog wel even terug naar boord voor betere ei-isolators op des AR's persoonlijke fiets, waarmee ik nog bijna onder een dogcart verzeilde, omdat ik vergat links te houden.

Maar tegen 12 uur werkte het spul. Malabar-pers was al geweest, maar we hoorden vele fluitjes en ik kon aangeven op welke condensatorstand ik aan boord PKX gehoord had. 's Avonds moest ik terugkomen op het bitteruurtje...

Daar ontmoette ik ook een oud-legerkapitein, genaamd Christoffels, die met een speciale opdracht van de H. V. A. Ternate en Ceram bezocht. Oude verhalen deden de ronde, want zowel AR als Christoffels waren een generatie eerder in Indië gekomen, dan ik.

Voordat een teveel aan 'pait' mij parten kon spelen werd er wat gegeten; Indische gerechten, die ik al begon te waarderen, en met een excuus, dat ik 's morgens om kwart voor vier dienst had, kon ik zonder "slingergevaar" terug naar boord...

Noord Nieuw-Guinea bood weer andere gegevens. De vlerk-prauwen van de inlanders hebben plaatselijk een andere uitvoering. Er zijn prauwen met dubbel zij-drijvers, van bamboe, maar ook van hout, met pennen, waaraan de uithouders weer verbonden zitten. Hier en daar weer algemeen een drijver aan bakboord. Het gebruikte zeil is nagenoeg overal hetzelfde Latijnse driehoek-zeil. Meestal een niet erg grote katoenen lap en soms, van de Chinezen afgekeken, biezen matten.

Chinezen zitten over de hele archipel. Ieder klein plaatsje heeft zijn handels-Chinees. Als er copra is, is er ook een Chinees, die het opkoopt en er weer suiker, meel, petroleum en dergelijke gewone zaken mee verruilt.

In Manokwari komen we weer aan een steiger te liggen. Als je Indië op schaal op Europa plakt, ligt Sabang in Ierland en Nieuw-Guinea bij de Kaukasus. Door het tijdsverschil met Java, kon ik voor het pers-nemen nog even aan land.

Ik kom voorbij een Juliana-hospitaaltje en een Wilhelmina-kerk en ik hoor roepen:

"Mijnheer, is de boot er al?"

"Ja, ik kom niet zwemmend!", zeg ik en zie de echtgenote van de plaatselijke controleur van B.B. (Binnenlands Bestuur), die de 'dag van het schip' al had verwacht, maar door mijn aanwezigheid pas zekerheid had. Ik moet beloven op mijn terugweg even 'aan te keren'; dat is dan Hollands voor het meer gebruikte 'mampir'.

Het straatje wordt al gauw nauwer en een beetje verder nog maar een voet breed. Met aandacht kijk ik naar kleurige papegaaien in de bomen, maar zie plotseling een Papoea, bijna gekleed als Adam, op mij toe komen. Een groot kapmes hangt in zijn gordel....

Ik kijk eens om; ik ben al te ver om de bewoonde wijk tijdig te bereiken en besluit het maar te wagen en door te lopen. Dan stapt Heer Papoea terzijde... ik denk, nu gebeurt het. .. maar gelukkig, neen! Hij buigt en zegt: "Tabeh toewan" Waarschijnlijk het enige Maleis, dat hij kent.

(wordt vervolgd)

Bron: De Vonkenboer van Hellemons

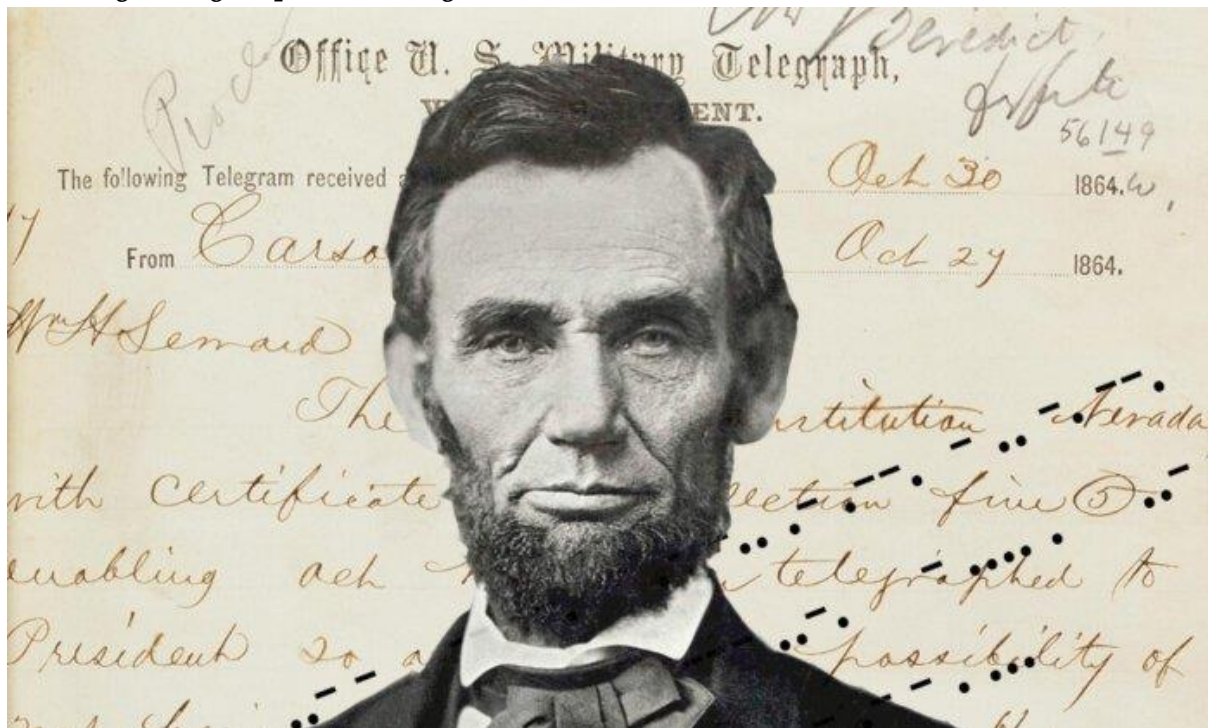




In het vorige nummer van het PI4HAL Bulletin stond een artikel van Lee De Forest en de Audion triode. Pleun Groeneveld PA0CYS heeft nog een originele Audion thuis liggen! Dat plaatje wilde hij jullie niet onthouden. Dank je Pleun.

The \$60,000 Telegram That Helped Lincoln End Slavery

The president's plan to abolish slavery hinged on winning a second term—and receiving a long, expensive telegram that almost didn't make it.



Thousands of dots and dashes marched across the country inside metal telegraph wires with the mission to help Lincoln abolish slavery in the land.

Abraham Lincoln needed votes. In January of 1864, as the Civil War raged on, the president was gearing up for a re-election campaign, believing his loss was imminent. But in order to unify the shattered pieces of the nation and abolish slavery, he needed four more years. With more time, he could end slavery with a law, but that law needed votes, which, by his own count, he knew he didn't have.

In his hunt for votes for his re-election and for this new law, he turned to a map of the United States, focusing his dark eyes on a [newly formed territory](#) called Nevada.

By turning Nevada into a state, its citizens could vote for Lincoln's second term. Votes from Nevada's two Senators and one Representative would provide the margin Lincoln needed — not just to win a second term, but to ratify the 13th amendment and clinch the abolition of slavery. All he had to do was put some finishing touches on this untamed territory to transform it into an acceptable candidate for statehood — and quickly. Elections were around the corner and Lincoln was at the mercy of the slow legal machinery of Congress to make his plan work.

Many of his cabinet members advised him against admitting the rough-and-tumble Nevada. For them, statehood was like a marriage: Once a state was created, there was no getting rid of it amicably. One cabinet member told Lincoln that Nevada was "superfluous and petty." The mining of gold and silver from the Comstock Lode gave birth to Nevada as a territory and with these riches came the tradition of vice,

particularly drinking, gambling, and womanizing. As future states went, Nevada looked pretty shabby.

But, Lincoln thought about the weekly military reports that tallied the thousands of Civil War casualties. “It is easier to admit Nevada,” he told Charles Dana, his Assistant Secretary of War, “than to raise another million soldiers.” The math was simple in Lincoln’s mind, for a new state could cast three electoral votes, votes he needed for re-election. “It is a question of three votes,” said Lincoln, “or new armies.”

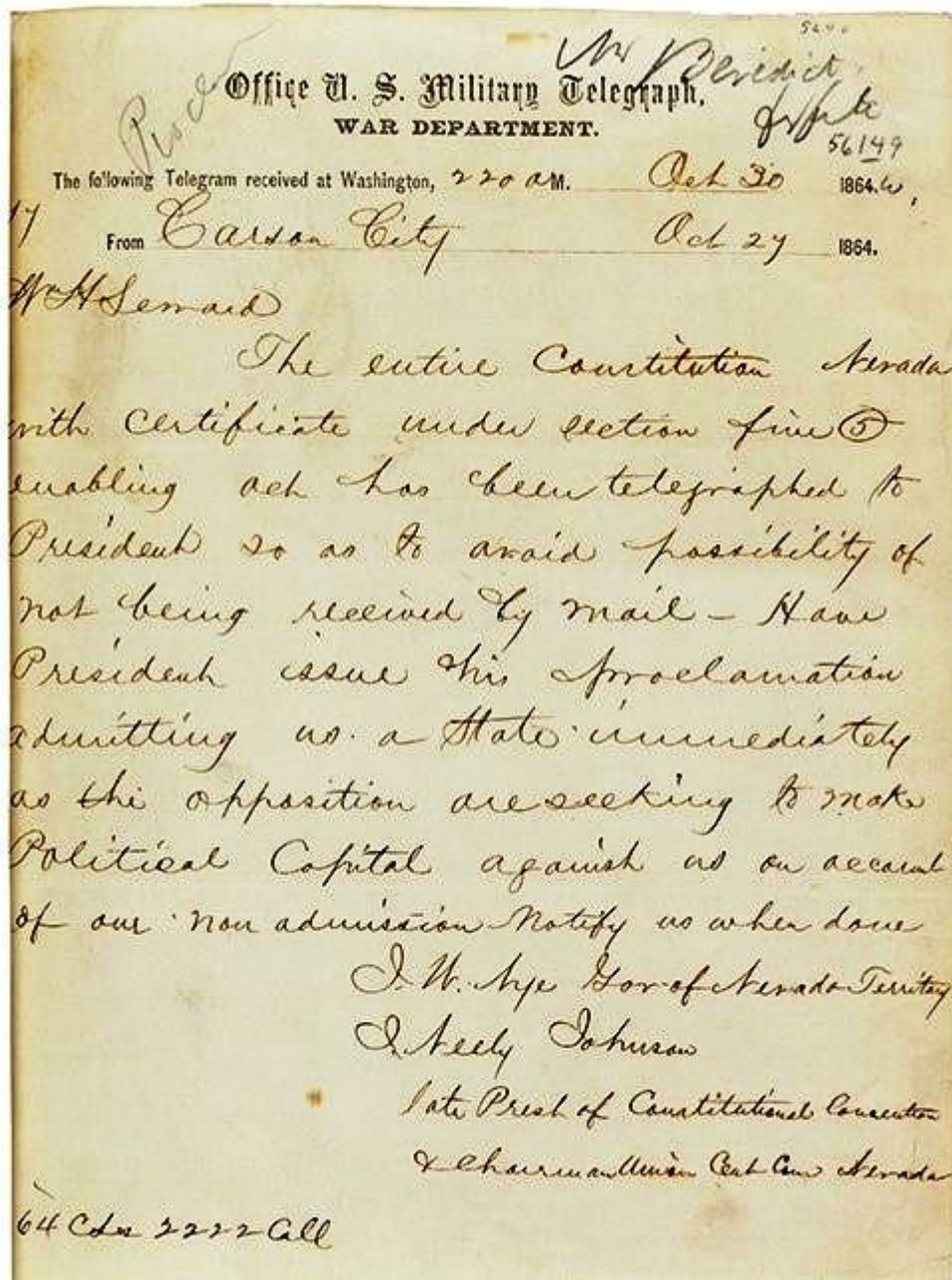
Nevada, he reasoned, was his best chance to vote for him and his Republican party. While Nevada wasn’t as populated, it was pro-Union, since many of the residents came from the North, and it was also pro-Republican in the truest sense of the word: It believed that power resided in the federal government, and that the federal government should intervene with economic policies. Nevada had also been a team player. It guarded the [Overland Mail route](#), which allowed the East to communicate with the West via stagecoach, and also Nevada contributed hundreds of millions of dollars from its mines, offsetting the cost of the Civil War.

To help the birth of the state, an [Enabling Act](#) was approved by Congress to start the process of putting this largely uninhabited territory on equal footing with more populous states, like New York. The requirements for statehood were clear: The territory should not have slaves. (This was straightforward, since Nevada had at most 360 blacks.) A territory should tolerate various religious sentiments. (This was ignored, for Nevada was fashioned from a disdain for Mormons.) And, the territory should relinquish unappropriated public land. (This was simple too, for the region was vast.) The other stipulation of this Enabling Act was the state constitution had to be ratified and a copy had to be on the president’s desk (with enough time for elections in early November of 1864). That requirement was not going to be easy.

During the second state constitution convention in Carson City in July of 1864, with only three months remaining to establish the state, attendees again contended over its name, as they had done in an earlier unsuccessful convening. In this second convention, they proposed Humboldt (after the German naturalist), Esmeralda (meaning “emerald” in Spanish), Bullion, Oro Plata, Sierra Plata, and Washoe (the name of the Native American tribe of the region). Arguments were made against the name of Nevada, since there was a well-known city in California called Nevada City as well as a Nevada County. Additionally, Nevada, which meant ‘snow-covered’ in Spanish, was impractical for a land that rarely got below freezing. Consensus was formed when one voice reminded the attendees that most of the country knew it by Nevada, and it had to stay that way.

Over the weeks of wrangling at the convention, the name Nevada was settled on. On September 7, 1864, the citizens of Nevada voted 8 to 1 on their new constitution, approving it. Now, the task was to get a copy of the state constitution to the president. There was little over a month to get it to Washington. Given the means of delivery, there was just enough time.

One common way of getting a long document across the country was by boat. After a courier reached the Pacific Ocean at San Francisco, which took a couple of days, they would board a ship that headed to the Isthmus of Panama. They then crossed it by mule, and then continued on by boat up to Washington, D.C. The other way to get a document across was the stagecoach. In the 1850s, the Overland Stagecoach was created. It took over 20 days to reach the Missouri River from the West; from there a message could be carried by train, taking about a week. Nevada's Territorial Governor Nye sent several copies of the document both by land and by sea, and waited to hear the good news from Lincoln with a proclamation of statehood.



Page 1 of the Nevada Constitution. National Archives, General Records of the Department of State

Statehood looked promising, particularly for Nye, who had great political ambitions. He preferred living on the East Coast and saw his post in Nevada as a way to launch himself into what he really wanted to be — a Senator. Nye was charismatic and known for his “winning friendly face,” but his countenance changed rapidly when a telegram arrived the evening of Tuesday, October 25, 1864. The head of the California Pacific Telegraph passed on a telegram to him, which said, “The President has not received a copy of your constitution.” The deadline for the materials was just a few days away. There wasn’t enough time to mail it to the President. If Nye was going to get 175 pages of this official document to Abraham Lincoln, he was going to have to use the new technology that was just installed three years prior — the telegraph.

On the afternoon of the next day, Mr. Hodge and Mr. Ward, the region’s best telegraphers had the job to transmit 175 handwritten pages containing the Nevada State Constitution to Salt Lake City, just over 500 miles away. In a room of Nevada’s esteemed government officials whose names would go down in the annals of history, these two men, whose first names the world would never know, were actually the most important people in the room.

The fancy cursive writing of the document had to be translated into plain dots and dashes of Morse code and then tapped into the lines. Ward began sending electrical pulses in the first shift and Hodge in the second. When Ward’s lightning-fast fingers started their dance of pat-a-tat-tat on the telegraph key, the city officials breathed a sigh of relief. The beginning of the birth of their state had begun. They retired to the inn nearby for it was going to be a long night.

The document that Hodge and Ward had to send contained 16,543 words. The message began with, “His Excy Abraham Lincoln. Official — The Constitution of the State of Nevada...,” followed by what would be equivalent to 40 single-spaced pages of text. The work was onerous, but this was Nevada’s opportunity to join the world stage, and also influence it. Opportunity knocked with the pitter-patter of telegrapher fingers.

The tapping went on for 12 hours, with Hodge, who was on the second shift, finishing at 5:30 the following morning, before the sun rose. Except for finger fatigue, there was no trouble sending the message. However, there was trouble on the receiving side. There was no direct line between Carson City and Washington, D.C., so the message had to be sent to three different relay stations on its way East where the dots and dashes were translated into words and then converted back into dots and dashes and then sent to the next leg.

In Salt Lake City, the telegrapher did not expect such a deluge and got tired after a while. One person substituted for him, but didn’t last long, and then another sat in, and then a third, before the first operator returned and finished the work. Once the dots and dashes were received in Salt Lake City, they were copied down and then sent 1,400 miles to Chicago, and then 800 miles to Philadelphia, before finally reaching Washington, D.C., 150 miles away. Thousands of dots and dashes marched

across the country inside metal telegraph wires with the mission to help Lincoln abolish slavery in the land.

When these electrical impulses finally reached the last leg of their journey, they were sent to the telegraph office of the War Department. This transmission was of such importance that intelligence from the warfront was put on hold for five hours to make way for Nevada's telegram. Hodge's and Ward's message took two days to get to Lincoln and the cost of sending the message was \$4,303.27 (\$60,000 today). Nevada's electric constitution reached Lincoln on the evening of October 28 and he proclaimed it a state on the 30th. On the 31st of October, Nevada officially celebrated its statehood, which gave it the right to participate in the election a week later on November 8. On November 8 of 1864, Lincoln won a second term. Nevada had made good on its promise. Two out of three of its votes from the electoral college were cast for Lincoln. (The third voter got stuck in a snowstorm.) Nevertheless, the presidential election became less critical, when Lincoln's chances of winning due to a three-way race improved when the race settled to just two candidates. Before Lincoln got to the business of leading the nation, he paused and declared the mission of his next four years. In his inaugural address, he stated that he would not be vindictive towards the South or ignore their transgressions as other candidates had promised. He set a tone for healing, "let us strive on to finish the work we are in; to bind up the nation's wounds." As president, he would serve, "with malice towards none; with charity for all."

With this victory behind him, Lincoln now worried about the vote on the abolition of slavery act in the House of Representatives. This act had already passed in the Senate, but it had failed to get the majority of votes in the House the year before. Lincoln wished Nevada's sole Representative, Henry G. Worthington, a swift and safe journey from the West so he could cast his single vote. Worthington arrived in time to cast his vote on January 31, 1865. The resulting count was 119 yeas, 56 nays, (with 8 abstains). The amendment passed with Worthington's vote as one of the two that put the number of "yea" votes safely in the majority. Those two votes were precious like gold to Lincoln.

Lincoln now had all the pieces to heal the country and states began ratifying the 13th Amendment to make it into law. Nevada was the 16th state to ratify it on February 16, 1865. The amendment needed 27 of the 36 states to pass and it would get them in December of 1865.

But Lincoln would never get to see it. He was shot by an assassin and died on April 15, 1865, a few days after the surrender at Appomattox, ending the Civil War. The great architect, who drew up the blueprints to abolish slavery, would never witness the nation he helped to build. His dream was made possible by many factors, however — one of them being a very long and expensive telegram from Nevada.

Bron: Ainissa Ramirez is a materials scientist and the author of [The Alchemy of Us](#). Her writing has appeared in Time, Scientific American, The American Scientist, and Forbes. Twitter: [@ainissaramirez](#)

Study: Rapid Development of Satellite Mega-Constellations Risks Tragedies of the Commons

A study reported in [Nature](#), "Satellite mega-constellations create risks in Low Earth Orbit, the atmosphere and on Earth," in *Scientific Reports* (May 2021) by Aaron C. Boley and Michael Byers, says the rapid development of mega-constellations risks multiple tragedies of the commons. That could include tragedies to ground-based astronomy, Earth orbit, and Earth's upper atmosphere.



The study asserts that international cooperation is urgently needed, along with a regulatory system that takes into account the effects of tens of thousands of satellites.

"The connections between the Earth and space environments are inadequately taken into account by the adoption of a consumer electronic model applied to space assets," the authors said. "For example, we point out that satellite re-entries from the Starlink mega-constellation alone could deposit more

aluminum into Earth's upper atmosphere than what is done through meteoroids; they could thus become the dominant source of high-altitude alumina."

The authors say their study shows that untracked debris will lead to potentially dangerous on-orbit collisions on a regular basis due to the large number of satellites within mega-constellation orbital shells. The total cross-section of satellites in these constellations also greatly increases the risk of impacts due to meteoroids. De facto orbit occupation by single actors, inadequate regulatory frameworks, and the possibility of free-riding exacerbate these risks.

According to Boley and Byers, in 2 years, the number of active and defunct satellites in low-Earth orbit (LEO) has increased by over 50%. "SpaceX alone is on track to add 11,000 more as it builds its Starlink mega-constellation and has already filed for permission for another 30,000 satellites with the [FCC]."

More than 12,000 trackable debris pieces are already in low-Earth orbit, typically 10 centimeters in diameter or larger, the study asserts. [Read an expanded version.](#)

Bron: ARRL newsletter



Felicity Ace met duizenden peperdure auto's zinkt bij Azoren



De Felicity Ace eerder vandaag, voordat het schip zonk AFP/Portugese Kustwacht

Het vrachtschip Felicity Ace dat zo'n 4000 auto's vervoerde, is op 1 maart 2022 voor de kust van de Azoren gezonken. Het schip en de lading waren al beschadigd door [een brand](#) die twee weken geleden uitbrak aan boord, waarna het schip stuurloos raakte.

De 22-koppige bemanning van de Felicity Ace werd tijdens de brand van boord gehaald door de Portugese kustwacht. Het Nederlandse bergingsbedrijf Smit Salvage heeft het schip na de brand gestabiliseerd, maar dat heeft uiteindelijk niet geholpen.

Hoge golven op de Atlantische Oceaan brachten het vrachtschip vandaag tot zinken. Volgens de rederij is er nu nog geen sprake van olievervuiling in de buurt van het schip.

De Felicity Ace had onder meer nieuwe Porsches, Audi's, Bentley's en Lamborghini's aan boord. Die moesten voor eigenaar Volkswagen van Duitsland naar de Amerikaanse staat Rhode Island worden verscheept.

Naar schatting waren de auto's samen 393 miljoen euro waard. Een verzekeraar vergoedt de financiële schade, schrijven Duitse media.

Bron: NOS.nl

Zie ook: <https://nos.nl/artikel/2419414-schip-met-duizenden-peperdure-auto-s-zinkt-bij-azoren>

H.K.H. Prinses Anne van Groot-Brittannië bezoekt het grootste ziekenhuisschip ter wereld in Rotterdam

H.K.H. Prinses Anne onder de indruk van het werk van de vrijwilligers van Mercy Ships

H.K.H. Prinses Anne reisde naar Rotterdam voor een bezoek aan de **GLOBAL MERCY**, het grootste particuliere ziekenhuisschip ter wereld. De 71-jarige dochter van koningin Elizabeth werd rondgeleid en ontmoette vrijwilligers die werkzaam zijn bij Mercy Ships. In 2021 werd ze officieel beschermvrouwe van Mercy Ships. Vandaag bedankte ze in het bijzonder de vrijwilligers voor hun belangrijke rol in het werk van Mercy Ships. Het bezoek was het eerste bezoek van H.K.H. Prinses Anne in de rol van (internationale) beschermvrouwe van Mercy Ships. In 2011 bezocht ze al de **AFRICA MERCY** in Sierra Leone. Dit schip ligt op dit moment in Senegal.

Namens Mercy Ships Nederland heette bestuursvoorzitter Jan van den Bosch H.K.H. prinses Anne van harte welkom in Rotterdam. Op de vraag hoe de prinses het bezoek aan het ziekenhuisdek had ervaren, vertelde een bewogen prinses dat ze diep onder de indruk was van de toewijding van de medewerkers aan boord en dat ze bijzonder had genoten van de open gesprekken. De prinses liet duidelijk blijken hoe ze zich betrokken voelt bij Mercy Ships als beschermvrouwe.

H.K.H. Prinses Anne: "Na zoveel decennia aan het roer van chirurgische zorg via de zeeën, is het duidelijk te zien hoe Mercy Ships die ervaring en kennis heeft toegepast in het ontwerp van de **GLOBAL MERCY**. Het was een genoegen om enkele chirurgen, medische teams en bemanning te ontmoeten die hoop en genezing brengen aan talloze mensen."

Enorm potentieel voor de toekomst

Ze vertelde: "Het is een eer om deel uit te maken van deze feestelijke gebeurtenis van het allereerste, speciaal gebouwde, ziekenhuisschip in de vloot van Mercy Ships. Het toepassen van de ervaring en het leren van uw vorige schepen heeft geleid tot dit buitengewone schip met een enorm potentieel voor de toekomst. Het was een droom, maar het was altijd een realistische droom, dus mijn felicitaties gaan naar jullie allemaal, in het bijzonder naar de oprichters, omdat Mercy Ships op zich al een daad van geloof was. Bedankt allemaal voor wat jullie de afgelopen jaren hebben bereikt. Het begrijpen van het belang van het trainen van trainers is iets dat Save the Children me heeft gebracht. Dus ik waardeer vooral de inspanningen die jullie op dat gebied doen."

Inzet voor Afrika van groot belang

Gert van de Weerdhof, CEO van Mercy Ships Internationaal, ging in gesprek met de prinses over het feit dat Afrika nog zwaarder getroffen gaat worden door de economische gevolgen van de corona-pandemie en dat daarom onze inzet voor Afrika van nog groter belang is geworden. Prinses Anne nam de tijd om zich te verdiepen in

het feit dat de **GLOBAL MERCY** vanuit Rotterdam naar Senegal zal vertrekken als varend ziekenhuis, maar ook als varend opleidingsschip voor Afrikaanse medici.

Presentatie aan de wereld

De **GLOBAL MERCY**, het grootste particuliere ziekenhuisschip ter wereld, arriveerde zaterdag 26 februari in Rotterdam. Afgelopen week en komende week wordt de **GLOBAL MERCY** met gratis rondleidingen, online tours en evenementen aan de wereld gepresenteerd. De gratis tours aan boord van het schip zijn nagenoeg volgeboekt. Op 15 maart verlaat het schip de Rotterdamse wateren en gaat de **GLOBAL MERCY** op weg naar zijn missie in Afrika: het toegankelijk maken van medische zorg in de armste landen van de wereld.

GLOBAL MERCY is de grote zus van **AFRICA MERCY**, het huidige ziekenhuisschip van Mercy Ships. Met het nieuwe schip verdubbelt Mercy Ships haar impact. Niet alleen met levensreddende ingrepen, maar ook met opleidingen en trainingen voor lokale zorgmedewerkers in Afrika. Als beide schepen operationeel zijn, verwacht Mercy Ships elk jaar meer dan 5000 medische ingrepen te kunnen doen en meer dan 28.000 tandheelkundige ingrepen. Op dat moment zullen ze bovendien elk jaar meer dan 2.800 medische professionals opleiden.



Evergreen Containership Aground in Chesapeake Bay



A response boat crew from Coast Guard Station Curtis Bay, in Baltimore, is underway Monday, March 14, 2022 to monitor the 1,095-foot Motor Vessel Ever Forward, that grounded in the Chesapeake Bay, Sunday, March 13, 2022. U.S. Coast Guard Photo

A 334-meter containership owned by Evergreen Marine is aground in Chesapeake Bay not far from the Port of Baltimore on the U.S. East Coast.

A spokesperson for the U.S. Coast Guard's 5th District confirmed that the M/V Ever Forward grounded Sunday night as she departed with one pilot on board.

Automatic identification system (AIS) ship tracking data shows the Hong Kong-flagged Ever Forward, with a draft of 13 meters, had just got underway from Baltimore to her next port of call in Norfolk, Virginia when the grounding occurred near Gibson Island.

An animation of the ship's track shows the vessel proceeding as normal at a speed of about 12 knots in the moments leading up to the incident. A live AIS feed on Monday showed at least two tugs are now with the ship.

The Ever Forward was delivered in 2020 and is one of 20 "Evergreen F class" ships built for Evergreen Marine, each with a capacity of around 12,100 TEU. Ever Front's much larger sister vessel, Ever Given, notoriously ran aground in the Suez Canal back in March 2021, blocking the waterway for six days before she was refloated.

Evergreen Marine's website [lists](#) Ever Forward's owner as EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

No injuries or pollution have been reported, according to the Coast Guard spokesperson.

The Coast Guard and Maryland Department of the Environment are coordinating the refloating of the container ship.

The next high tide in Gibson Island, MD is expected at 5:21 p.m. local time on Monday, although there seemed to be no refloating attempt.



A response boatcrew from Coast Guard Station Curtis Bay monitors the 1,095-foot motor vessel Ever Forward, which became grounded in the Chesapeake Bay, March 13, 2022. U.S. Coast Guard Photo

Bron: [gCaptain](#)



De meisjes van de suikerwerkfabriek

Zoetigheid is niets voor heren

Zo wordt dikwijls ons verteld

Maar ik wil u demonstreren

Dat het anders is gesteld

Daaglijks ziet men velen wachten

Bij een groot fabrieksterrein

Die liet snoepen niet verachten

Doch er dol op zijn

Want slaat de klok vijf uur

Dan roepen zij vol vuur:

Daar zijn de meisjes, ja de meisjes van
de suikerwerkfabriek

In dat suikerwerk heeft elke heer wel
zin

Dus staan wij altijd bij de uitgang van
de suikerwerkfabriek

Want de snoepjes van Jamin, die
pakje uit en pik je in

Al die fijne zoete dingen

In een fleurig kleed gehuld

Dat zijn pas versnaperingen

Waar een echte heer van smult

Wordt hem elders snoep geboden

Dan bedankt hij energiek

Maar hij laat zich geenszins noden

Bij de snoepfabriek

Dus als Jamin weer sluit

Roept hij vol blijdschap uit:

Daar zijn die allerliefste meisjes van
de suikerwerkfabriek

In dat suikergoed heeft elke heer wel
zin

Dus sta ik gaarne bij de uitgang van
de suikerwerkfabriek

Want de snoepjes van Jamin, die pak
je uit en pik je in

Ieder kan zich hier vermaken

Zoals U begrijpen zult

Want men vindt er alle smaken

Fraai beschilderd en gevuld

Maar ik moet U doen bemerken

Dat er een gevaar in zit

Want bonbons en suikerwerken

Schaden het gebit

Dus peuzel met beleid

Als gij Uw aandacht wijdt

Aan al die suikerzoete meisjes van de
suikerwerkfabriek

Ook al zijn ze nog zo heerlijk in 't
begin

Wees toch voorzichtig met die meisjes
van de suikerwerkfabriek

Want de snoepjes van Jamin, die
ondermijnen het gezin

De snoepfabriek van Jamin stond van 1887 tot aan 1957 aan de Hugo de Grootstraat in Crooswijk. Drs P. schreef in zijn Rotterdamse jaren - hij studeerde hier tussen

1939 en 1950 aan de Economische Hogeschool en was lid van het Rotterdams Studenten Corps - dit lied over de fabriek waar vooral meisjes uit Crooswijk werkten. Onderstaande uitvoering is samen met Gerard Cox en Jan Willem ten Broeke, het origineel kunt u [hier](#) beluisteren via Spotify.



Bron: Scheurmail Rotterdam



‘De Olijke Rotterdammer’

Rotterdamse Bijnamen

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

Woningen Zuid

‘De Kaars’ / ‘De Dikke Lul’ / ‘De Dame aan de Kade’

Woontoren New Orleans

‘De Zwarte Parel’

Klushuis aan de Pompstraat in Oud-Charlois werd in 2010 volledig zwart geschilderd.

‘De Banaan’

Krom appartementencomplex aan de Fruitlaan op Katendrecht.

‘De Klip’/ ‘De Paperclip’

Verguisd sociaal woningbouwcomplex ‘De Peperklip’ aan de Rosestraat van Carel Weeber heeft van bovenaf gezien de vorm van een opengeklapte paperclip.

‘De Vissenkommen’

Jaren 50 portiekblokken in Pendrecht van architect Harry Nefkens, in de kopgevel uitgevoerd met ramen met afgeronde hoeken en uitgebouwde betonnen kaders.

‘De Poepflat’

In het appartementencomplex De Harmonie aan de Brielselaan in Charlois hangt al jarenlang een misselijkmakende poepgeur.

Woningen West**‘De Hunkerbunker’ / ‘De Juffenflat’**

RVS-flat in Delfshaven uit 1958 waar vooral alleenstaande vrouwen met werk kwamen wonen. De vijver voor de flat werd dan ook wel ‘Het Maagdenwater’ genoemd.

‘Palazzo di Pietro’

De bijnaam van het voormalige woonhuis van Pim Fortuyn aan het G.W. Burgerplein.

‘De Galerij’

Het uit 1922 stammende Justus van Effencomplex in de wijk Spangen was vernieuwend, omdat het complex voor het eerst in Nederland voorzien was van een verhoogde woonstraat op de eerste verdieping.

‘Het Huis van Pippi Langkous’ / ‘Villa Kakelbont’

De voormalige directievilla van Wilton-Fijenoord aan de Westkousdijk in Schiedam.

‘De Kunstenaarsflat’

In het wooncomplex Tunnelzicht op de hoek Rochussenstraat en ’s-Gravendijkwal woonden altijd veel kunstenaars.

Woningen Oost**‘De Zuurstok’**

Ronde, gekleurde flat aan de Grote Beer in de Oosterflank.

‘Station Rotterdam-Oost’

Bijnaam die de volksmond gaf aan het woonhuis dat Anthony Veder liet bouwen door architect Huig Maaskant aan de Kralingseweg 185 (Villa Veder) eind jaren 50. Veder en Maaskant waren hier diep beledigd over.

‘De Molenwiek-flats’

Vier flats in Prinsenland die als de wieken van een molen tegenover elkaar staan.

‘De Kaba’

Bijnaam voor de glanzend zwarte villa aan de Kralingse Plaslaan 42, verwijzend naar de Kaäba in Mekka; het centrale heiligdom van de Islam.

‘De Bliksemschicht’

Om het geluid van de A. van Rijckevorselweg te dempen voor woonwijk De Esch, werd een 200 meter lang woongebouw gerealiseerd met een kop en een staart en twee knikken in de gevel.

‘De Kamelen’

Twee langgerekte woongebouwen in De Esch met gebogen daklijn bij de trappenhuizen.

‘Floppesteijn’

Zorgcomplex Hoppesteijn aan de Boezemsingel verrees op de plek waar ooit de mooie Koninginnenkerk stond. De bijnaam geeft uiting aan de gevoelde spijt over de sloop van de kerk.

‘De Hoge Wip’ / ‘De Pretflat’

De Hoge Wiek aan de Oostmolenwerf werd gebouwd als zusterflat voor het St-Franciscus Gasthuis, maar is nu een studentenflat.

Overig

‘De Huisjes van Poot’

Aannemer A. Poot startte in 1923 in het Kleiwegkwartier met een

woningbouwproject rond de Lisbloemstraat en Rozenlaan waarvan de huizen een kenmerkend plat dak hebben.

‘De Schuifhuizen van Overschie’

Huizen aan de Zestienhovensekade die in de jaren 80 werden weggedrukt door grondwater.

‘De Mercedes-flat’

Langs de A-13 werd in 1961 de Flat Sestienhofen gebouwd die herkenbaar was aan de twee stervormige logo's en het beeldwerk van Mercedes op het dak. Die zijn inmiddels vervangen door een andere lichtreclame.

‘De Spermatozen’ / ‘De Tulpentoren’ / ‘De Zaaddoos’ / ‘De Zaadjessflat’

Bijnamen voor de 99 meter hoge woontoren Oosterbaken in Hoogvliet met een opvallend tulpenreliëf waar velen echter iets heel anders in zien.

Een echte Rotterdammert noemt...

... een koe in de wei een

'entrecot in opleiding'

... gekookte spinazie ook wel

'koeiepoep'

... koeietiet natuurlijk

'uierboord' of 'uurboord'

... een glas melk ten slotte een

'rundercocktail'



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 **T** voor.....*

Taas – Hoofd, gezicht.

Takkenthe – Verse munt thee.

Tamp / Tampeloeris – Penis.

Táretje – Taartje.

Tebbie – Wat heb je.
Liedjesschrijver Arie van der Krogt
wijdde aan dit woord zelfs een liedje,
omdat het één van de meest gebruikte
woorden in Rotterdam is:

*Tebbie een leuke hoed op
Tebbie een leuke jas
Tebbie een leuke broekrok
Tebbie een leuke tas
Tebbie een leuke sjaal om
Tebbie een leuke das
D'r zou geen Rotterdammer zijn
Als Tebbie d'r niet was.*

Tinteldoossie – Elleboog.

Tinus Plotseling – Iemand die ineens
opduikt.

Tochtlatten – Bakkebaarden.

Toddewe / Totteme – Tot dat,
zolang.
'We blijven toddewe d'r zin an hebben'.

Toenet – Daarnet.

Tokken – Praten.
Afgeleid van het Engelse 'to talk'.
'Zo wordt getokt in Rotterdam'.

Tokker – Neus.

Ook cabaretier Richard Groenedijk
maakte er een leuke sketch over, te
vinden op Youtube.

Temeier – Prostituee.

Tengels – Handen, vingers.

Tering – Meest gebruikte
Rotterdamse vloek.
Kan en wordt overal voor geplaatst.
Wist u dat er zelfs een Rotterdamse
leesplankje is? Teringaap, teringnoot,
teringmies...

Terrrring terrrrring – Rotterdamse
telefoon.

Tieft op – Wegwezen.

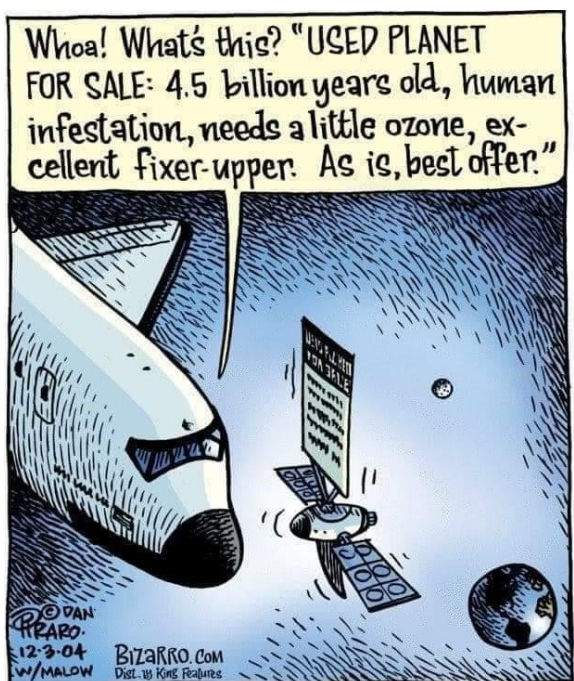
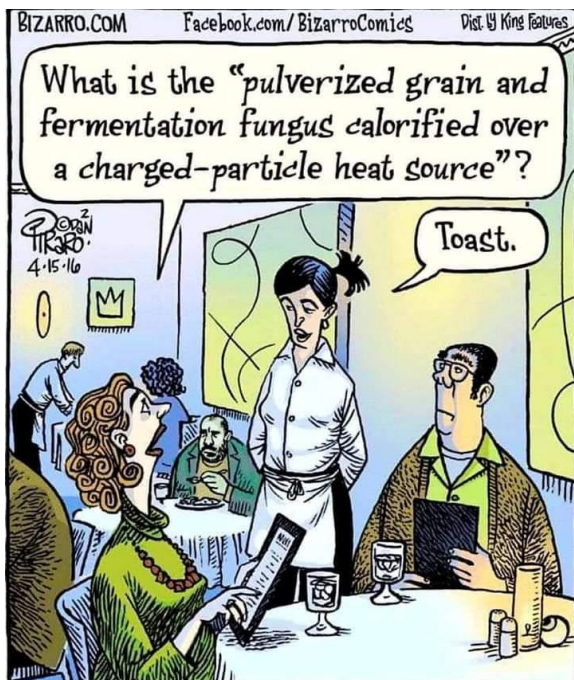
Tinnef(zooi) – Rommel, troep.
'Wat een tinnefzooi is dat'.

Tokus – Mannelijk geslachtsorgaan.

Touwtyfus – Verwensing.
*'Krijg de touwtyfus, dan kejeje de
pleuris pluizen'.*
Maar een Rotterdammer kan zich ook
de touwtyfus schrikken of werken. En
azzie nie deugt, dan beje een
tyfusleier.

Tubekelubus – Tuberculose.

Tut an – Vaste verkering.
'Tis tut an tussen die twee'.
Spreek dat maar eens hardop uit met
die lekkere natte t.



Colofon:

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

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

De nieuwsbrieven mogen naar eigen inzicht worden verspreid.

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

- Edward Neef PE1EEF
- Wikipedia, Facebook
- Harm de Haan PG2GF
- Henk Vrolijk PA0HPV
- ARRL
- Veron
- YouTube
- clippingnews@maasmondmaritime.com
- Schuttevaer
- 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)