



Voor jullie ligt het juni-nummer van het PI4HAL Bulletin. Het is vijf jaar geleden dat dit bulletin in deze vorm voor het eerst werd uitgegeven. Vandaar de vlaggetjes bovenaan deze pagina. Maar voor die tijd heeft Bert v/d Ent PA1BE natuurlijk ook regelmatig vier jaar lang een nieuwsbrief geschreven. Ook deze keer staat dit bulletin weer vol met weetjes op het gebied van de scheepvaart en hamradio. Ik hoop dat het lezen hiervan wat ontspanning geeft in deze zorgwekkende periode waarbij de spanningen in de wereld toenemen. Ik gun jullie dus weer veel leesplezier en wellicht ook al een ontspannen vakantie.

Vriendelijke groet, Bert Trumpie PC4Y

Inhoudsopgave

Van de Voorzitter	3
Benjamin Franklin	4
PALB Libanon, een “schip” op 750 m boven zeeniveau	7
MORSE dag Openluchtmuseum 12 juni 2022	10
Museum Ships weekend event	11
HAMChallenge 2022	12
4U1ITU weer actief	13

'Zeevaart krijgt wereldwijd groot tekort aan officieren'	14
Remember s/s Cap Arcona – 3rd May 1945	15
Svalbard DXpedition	20
Boomkorkotter OD-1 vist zware gietijzeren cilindervoering op	21
Zeelieden krijgen recht op gratis internettoegang	22
Erik de Rode en de 'ontdekking' van Groenland	23
Militair gebruik 6m-band van 30 mei tot 18 juni 2022	25
Lezing over radiostation Aviodrome (PI4ADL) op 3 mei 2022	25
Students HAM it up on Roof of Old Engineering	26
FO-29 drie maanden beperkt bedrijf	29
An 18-year-old prodigy is exploring the depths of space with radio	30
Wat maakt de kwantumtheorie zo vreemd?	33
De vaarwijzer	35
Mijn opleiding tot Sparks	36
De marconist	39
Tanker vaart met volledig vrouwelijke bemanning	41
Norma GOFFREDO (Italy)	42
The Long Blue Line: Coast Guard pioneers the marine radio over 100 years ago! ..	45
'De Olijke Rotterdammer'	50
Het Rotterdams ABC	51



Van de Voorzitter

Beste Leden,



Om maar met de deur in huis te vallen: we hebben een datum!

We zijn met WestCord overeen kunnen komen dat we op zaterdag 27 augustus de openingsdag van de Morse Academy kunnen organiseren aan boord van het ss Rotterdam!

Ik las het voorwoord van vorige maand terug en daar werd ik niet echt vrolijk van maar je kan nou eenmaal niet om de feiten heen. Covid ging, oorlog kwam en als ik de onheilsprofeten mag geloven gloren er nog ellendige dingen als hongersnood door graan tekorten en mega-inflatie aan de horizon. Dus des te meer reden om ons op positieve dingen te concentreren!

Ook heeft het bestuur nu de actie opgepakt om een ALV uit te schrijven en wordt op dit moment de Kascommissie aangezocht om deel te nemen in de controle van de jaarrekening(en).

Intussen gaan velen van ons op vakantie en genieten we van de zomerzon. Als de zonnevlekken net zo goed werken als zonnebrand dan gaan we de komende maanden ook nog leuke verbindingen maken op diverse frequenties en wordt het ook op de 28MHz weer eens spannend. Ik ben benieuwd.

Het plan is om de komende weken het draaiboek voor 27 augustus met WestCord te gaan bespreken en uiteraard zullen we het aan onze leden presenteren. We hopen dan ook veel bijval en ondersteuning te krijgen voor dit bijzondere evenement.

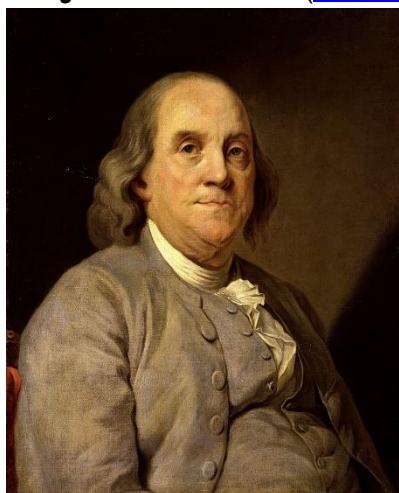
Morse is van alle leeftijden, jaren en ik durf zelfs te zeggen eeuwen. Wij kunnen helpen dit over te dragen aan nieuwe generaties en daarbij de belangstelling voor het radiozendateurwerk aanwakken. Want dat is ons doel: het behoud van de Morse taal door de generaties heen, het interesseren van mensen voor het radiozendateurisme maar bovenal voor een lidmaatschap van PI4HAL !

Ik wens iedereen een prettige vakantietijd of in ieder geval een mooie zomer!

Edward / PE1EEF

Benjamin Franklin

Benjamin Franklin ([Boston](#), [17 januari](#) [O.S. 6 januari] [1705/6^{\[1\]}](#) – [Philadelphia](#), [17 april](#) [1790](#)) was een van de [Founding Fathers](#) van de Verenigde Staten. Tevens was hij een [Amerikaans politicus](#), [wetenschapper](#) en moralist. Hij is het schoolvoorbeeld van nijverheid en eerlijkheid.^[2]



Uitgever en drukker

Benjamin Franklin werd geboren als vijftiende van de zeventien kinderen en jongste zoon van kaarsenmaker Josiah Franklin. Benjamin was aanvankelijk [boekdrukker](#) en leerde het vak bij zijn halfbroer, James Franklin, in Boston. Hij reisde naar Engeland om zich verder te bekwamen in het boekdrukkersvak en na terugkeer in Amerika opende hij in 1728 een boekdrukkerij in Philadelphia. Daar richtte hij een nieuwsblad op en werd hoofdredacteur. Al snel groeide de krant uit tot de belangrijkste krant in de kolonie. Hij publiceerde jarenlang een humoristische [almanak](#) onder de titel [Poor Richard's Almanack](#) en richtte een boekenuitleen op, een voorloper van de huidige [openbare bibliotheek](#), een idee dat veel navolging zou krijgen.

Wetenschapper



*Franklins
vliegerexperiment bij een
onweersbui*

Benjamin Franklin hield zich ook bezig met wetenschappelijke problemen en is vooral bekend vanwege zijn publicaties over [elektriciteit](#). Hiermee verwierf hij faam en erkenning bij collega-geleerden in Amerika en Europa. Hij bewees, door zijn roemruchte [vlieger](#)-experiment tijdens een onweersbui, dat bliksem een vorm van elektriciteit is en dat er positieve en negatieve lading bestaat. Overigens is het nog altijd omstreden of Franklin dit experiment werkelijk (met de hand) heeft uitgevoerd: bij moderne reconstructies is gebleken dat hij deze gevaarlijke proef dan bijna zeker niet overleefd zou hebben. In 1752 vond hij de [bliksemafleider](#) uit. Deze was mogelijk al eerder uitgevonden, omdat de [scheve toren van Nevjansk](#) in [Rusland](#) – naar verluidt – er al 25 jaar eerder van was voorzien.

Franklin ontwikkelde een eigen theorie van [elektrische lading](#).

Dit kwam ongeveer op het volgende neer: positieve lading werd door hem opgevat als een overmaat van 'elektrische vloeistof', boven op de hoeveelheid 'elektrische vloeistof' die een lichaam van nature al bezit, terwijl negatieve lading werd opgevat als een tekort aan 'elektrische vloeistof'. Franklin beredeneerde dat als een lichaam in een proces een zekere hoeveelheid van het ene type lading krijgt, een ander lichaam een gelijke hoeveelheid van de tegenovergestelde lading moet krijgen. De

nettosom van beide is altijd nul. Zijn hypothese zou de basis vormen van de wet van behoud van elektrische lading.

Nog voor [Thomas Malthus](#) hield Franklin zich bezig met het bevolkingsvraagstuk. Hij schreef verhandelingen over heksenprocessen, de moraal van het schaakspel, de oorsprong van noordoosterstormen, de nationale welvaart, een beschouwing over het volkslied, de kwestie van gedwongen emigratie van misdadigers naar de koloniën, de verkoop van 30.000 voornamelijk Hessische soldaten aan Engeland, die in 1776 in de kolonie werden ingezet, de [glasharmonica](#) en propageerde ook nog dertien deugden: matigheid, zwijgzaamheid, orde, besluitvaardigheid, soberheid, vlijt, oprechtheid, rechtvaardigheid, ingetogenheid, reinheid, evenwichtigheid, kuisheid en nederigheid.

Als man met enorme kennis, ervaring en praktisch inzicht assisteerde Franklin in 1783, toen hij in Frankrijk verbleef, de [Gebroeders Montgolfier](#) bij de ontwikkeling van de [luchtballon](#) en [Jacques Charles](#) bij de ontwikkeling van de [waterstofballon](#). Franklin beschreef in zijn brief van 9 oktober 1784 het mogelijke gebruik van ballonnen in de [Keteloorlog](#) en opperde in zijn brief van 4 juni 1785 het idee om samen met zijn zoon in een luchtballon naar Ierland over te steken.



Benjamin Franklins kaart van de Golfstroom met hemzelf rechtsonderin in gesprek met Neptunus

Franklin was de eerste die het concept van de [Golfstroom](#) voorstelde om de [klimaatverschillen](#) tussen Europa en Amerika te verklaren. Hij verrijkte de [meteorologie](#) ook met het inzicht dat een [cycloon](#) of een storm zich niet noodzakelijkerwijs verplaatst in dezelfde richting als de plaatselijke windrichting, iets wat tegenwoordig, dankzij satellietfoto's en -filmpjes bij het weerbericht, een alledaagse werkelijkheid is. Tevens is Benjamin Franklin uitvinder van het [Bifocaal brillenglas](#).

Franklin hield van [wiskundige puzzels](#) zoals [magische vierkanten](#) en ontwierp voor zijn eigen plezier verschillende varianten hiervan. Op een US Post-postzegel ter gelegenheid van Franklins 300ste geboortedag wordt een door hem gemaakt vierkant afgebeeld: het zogenaamde [Magisch vierkant van Franklin](#).

Diplomaat



Benjamin Franklin, gezeten in het midden met donkere jas, bij de [Vrede van Parijs \(1783\)](#) op een door [Benjamin West](#) nooit afgemaakt schilderij

In 1750 verkocht hij zijn drukkerij en werd als afgevaardigde voor [Pennsylvania](#) actief in de politiek. In 1757 verhuisde hij naar [Londen](#) als representant van Pennsylvania. In 1762 keerde hij terug naar New-England, maar werd in 1765 met een nieuwe missie naar Londen gezonden, met als doel het bewerkstelligen van een andere

belastingpolitiek en verruiming van de bestaande handelsregelingen. Bijvoorbeeld grondstoffen uit de koloniën konden alleen worden verwerkt in het moederland Engeland en thee mocht enkel worden aangevoerd met Engelse schepen. Dit leidde in 1773 tot de [Boston Tea Party](#). Toen het duidelijk werd dat de Engelse regering de door de kolonisten als onrechtvaardige dwang ervaren regels niet wilde versoepelen, schaarde Franklin zich vol achter de strevers naar onafhankelijkheid.

Franklin is het bekendst als medeopsteller van de [Amerikaanse Onafhankelijkheidsverklaring](#) (1776) en de Amerikaanse [grondwet](#). Hij is een van de [Founding Fathers](#) die zich in Europa opwierp als belangrijk pleitbezorger en steun voor de [Verenigde Staten](#). In zijn latere jaren zette Franklin zich in voor de gemeenschap: hij introduceerde openbare bibliotheken, ziekenhuizen en de vrijwillige brandweer in Amerika en ijverde voor de afschaffing van de [slavernij](#).



Franklin op een 100-dollarbiljet

Franklin woonde tussen 1777 en 1785 in Parijs. Hij wekte bewondering door zijn vriendelijke manieren, viel op door zijn bruine kleren en grove schoenen. Franklin reisde in 1778 naar Amsterdam om financiering en nieuwe investeringen te bewerkstelligen voor de jonge Amerikaanse staat. Hij kwam bij [Henry Hope](#) op bezoek en correspondeerde met [Joan Derk van der Capellen](#), die de Onafhankelijkheidsverklaring in het Nederlands had vertaald.

Overlijden en nalatenschap

Franklin overleed in 1790 op 84-jarige leeftijd en ligt begraven in [Philadelphia](#). Tegenwoordig is hij een van de [nationale iconen](#) van Amerika, zijn portret staat op het 100-dollarbiljet en veel scholen, straten en culturele en wetenschappelijke

instellingen zijn naar hem genoemd. Benjamin Franklin was dankzij zijn inzet tijdens de Amerikaanse vrijheidsoorlog een honorair lid der [Cincinnati](#).

In [Londen](#) bevindt zich nog het enig bewaarde huis van Benjamin Franklin, thans bekend als het [Benjamin Franklin House](#). In [Philadelphia](#) is een museum aan hem gewijd, het [Franklin Court](#), op de plek waar zijn huis stond. Het museum bevindt zich onder de grond, op de plek waar het huis stond staat een stalen constructie in de vorm van zijn huis.

Voor zijn inzet voor de zwemwereld – Franklin vond op jonge leeftijd speciale zwemvinnen uit en was tijdens zijn verblijf in Engeland betrokken bij de zwemwereld – werd hij in 1968 als erelid opgenomen in de [International Swimming Hall of Fame](#), overigens niet vanwege zijn zwemprestaties, maar als 'contributor'

Bron: Wikipedia

PALB Libanon, een “schip” op 750 m boven zeeniveau

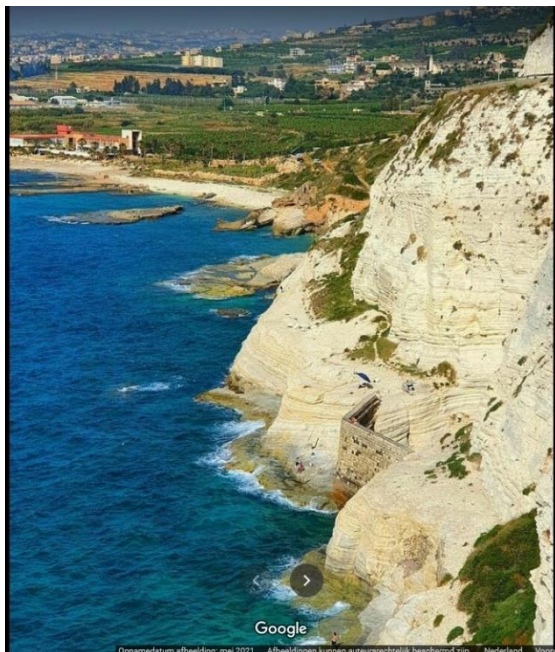
Door Henk Vrolijk, PA0HPV en met aanvullingen door Alle de Jong, PE0AJF.

In begin 80-er jaren van de vorige eeuw deed het Nederlandse leger met het 44e pantserinfanteriebataljon (880 man) mee aan de UNIFIL vredesmacht in het zuiden van Libanon. De uitgezonden militairen hebben bij deze langdurende missies behoefte aan persoonlijk contact met het thuisfront. De enig werkende openbare telefoonlijn in het UNIFIL-gebied was een aansluiting op het Israëlische telefoonnet vanuit het UNIFIL-hoofdkwartier in [Nagoura](#) aan de kust. Voor een Nederlandse soldaat die even met z'n ouders of z'n vriendin wilde bellen was dit een brug te ver. Er moest een oplossing komen die beter bereikbaar en als het kon ook betaalbaar was.

Tegenwoordig heeft een detachement, naast een HF-verbinding, de beschikking over een VSAT (Very Small Aperture Terminal), een klein satelliet-grondstation) dat werkt via een eigen segment van een door Nederland met enkele andere NATO-landen gefinancierde satelliet. Het Nederlandse militaire satelliet-grondstation staat tussen Zoutkamp en Lauwersoog, niet zo ver van Burum dus. Deze verbinding is primair bedoeld voor operationele berichtgeving en een aantal datakanalen. Aan de VSAT is een lokaal GSM-netwerkje gekoppeld, waardoor er ook mogelijkheden zijn voor telefoongesprekken en e-mail voor de medewerkers. In de 80-er jaren hadden we dat allemaal niet.

Mogelijkheden in 1981

Voor een satellietverbinding op land kon je alleen bij Intelsat terecht. Grondstations in dat stelsel waren groot en zeer kostbaar, de benodigde coördinatie was moeizaam en langdurig en bovendien hadden ze een veel te grote capaciteit. Inmarsat had zijn activiteiten nog niet uitgebreid naar de land-omgeving en er waren nog geen kleine transportabele terminals.



Naqoura Beach. Naqoura is a een kleine stad in zuid Libanon. Er wonen ongeveer 24.910 mensen. Sinds 23 maart 1978 tot aan vandaag de dag is het hoofdkwartier van de United Nations Interim Force In Lebanon in Naqoura gelegerd.

Onze landmacht had, mede door de gunstige condities, een prima HF-verbinding tussen Libanon en Katwijk (afstand bediend vanuit de Julianakazerne in Den Haag). Aan beide zijden werd gebruik gemaakt van de KL/GRC-4394, een Collins 400 W HF-set, en een grote logaritmisch periodische antenne van Hi-Gain (een beam met een groot frequentiebereik). De KL/GRC-4394 was van oorsprong een vliegtuigset (Collins 718U-5) in een - uiteraard legergroene - kast die hem geschikt maakte voor 'land forces'-gebruik, maar ook aanzienlijk zwaarder. De KL/GRC-4394 is, met uitzondering van een zendbuis, volledig getransistoriseerd en bestond behalve uit de eigenlijke zendontvanger RT-4402 nog uit de afstandsbediening C-4526 (met ingebouwde luidspreker), de automatische antennenetuner RF-4403 en het voedingstoestel PP-4415, elk bestand tegen onderdompeling in water van 1 m diep. Het was voor zijn tijd een modern apparaat met

een 1^e MF van 109 MHz. Het afstembereik liep van 2 – 30 MHz in stapjes van 100 Hz. De ontvanger had een behoorlijk goede meelopende pre-selector. In het leger werd hij hoofdzakelijk in combinatie met crypto-beveiligde telexapparatuur gebruikt in daarvoor ingerichte voertuigen, maar je kon er ook goed in SSB spraak en CW mee werken, hoewel een speciaal CW-filter ontbrak.

Phone patchen

Uit de jaren 60 en 70 kenden we het MARS-net (Military Auxiliary Radio System) van de Amerikanen, bediend door radioamateurs die hiervoor toestemming hadden om op de rand of net buiten de amateurbanden 'Welfare traffic' voor Amerikaanse militairen mogelijk te maken via koppelingen aan het telefoonnetwerk (het zgn. phone patchen). Wat leek meer voor de hand te liggen dan in het verbindingscentrum van de Julianakazerne te gaan 'phone patchen' op het openbare Nederlandse telefoonnet?

Dat idee leverde protest op van het toen nog almachtige Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie. Eerst wilde men onze phone patch-apparatuur afkeuren, hoewel deze al jarenlang via van diezelfde PTT gehuurde lijnen in gebruik was. Het ging PTT erom, dat wij met onze oplossing het PTT-monopolie op de internationale verbindingen en de bijbehorende tarieven konden ontduiken. Voor schepen van de Kon. Marine bestond de mogelijkheid om via Scheveningen Radio gesprekken met abonnees in het land te voeren. Het scheepvaarttarief was bovendien redelijk te noemen. Zo kwam de verbindingdienst van de landmacht op het idee om het Detachement Libanon te registreren als een schip van het Ministerie van Defensie

met de roepletters PALB, zoals ook schepen van de Kon. Marine roepletters in de PA-serie hebben. Daar kon de PTT niets tegen inbrengen.

Duplexverbinding

De verbinding moest full-duplex zijn net als een normale telefoonlijn, hetgeen betekende dat de zend- en ontvangfrequenties en antennes gescheiden moesten zijn en bij voorkeur ook geografisch uit elkaar moesten staan om oversturing (blocking) van de ontvanger te voorkomen. Hiervoor werden twee van de bovengenoemde KL/GRC-4394 HF zendontvangers gebruikt. Collega Alle de Jong PEOAJF, net als ik werkzaam bij de Directie Materieel Kon. Landmacht, kreeg de opdracht om onder de projectnaam 'Sinaasappeltelefoon' in samenwerking met een militaire collega en 527 Elektronische Centrale Werkplaats in Dongen het concept uit te werken en het daarvoor benodigde schakelkastje en interface voor de afstandsbedieningen te maken. Dat moest dus zeer goed bestand zijn tegen 'laagfrequent inpraten' van de nabije 400 W zender. Alle is met die militaire collega in 1981 naar Libanon geweest om de installatie te begeleiden en nog wat problemen op te lossen. Bij het hoofdkwartier in Libanon, waar ook de beide afstandsbedieningen stonden, werd een soort telefooncel getimmerd. Verder werden door de Genie en de Technische Dienst ter plaatse de antenne-installaties op aanwijzing van Alle gebouwd. De zendantenne bestond uit een draad gespannen tussen twee masten, direct gekoppeld aan de automatische antenne tuner van de zender en stond op locatie bij de Technische Dienst en de ontvangantenne op een woongebouw buiten de compound.

Bij de eerste verbinding keken ze bij Scheveningen Radio best vreemd op om te worden aangeroepen door "PALB, de Libanon". Ze waren bij roepletters uit de PA-serie immers gewend aan namen als Abraham Crijnssen, Tjerk Hiddes, Tromp e.d.. "Libanon, wat is uw maatschappij?" werd er gevraagd. Dat werd snel opgehelderd en dit werkte goed gedurende enkele jaren, tot er eindelijk een betaalbare satellietverbinding werd gerealiseerd.



MORSE dag Openluchtmuseum 12 juni 2022

VERON actief met morseseinen in het kader van nationaal Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed

Sinds 2015 is Morsecode als communicatiemiddel geplaatst op de nationaal Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland. De VERON heeft zich daar voor ingezet.

Op het Certificaat staat vermeld:

De Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in het Koninkrijk Nederland brengt het immaterieel erfgoed in kaart en helpt gemeenschappen om hun traditie door te geven aan volgende generaties.

Het samenstellen van de Nationale Inventaris is één van de verplichtingen die het Koninkrijk Nederland op zich nam met het ratificeren van het UNESCO Verdrag ter Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed.



De VERON PR-Commissie zal (*alleen*) op 12 juni 2022 met morse, CW actief zijn vanuit het Openluchtmuseum te Arnhem. Voor de bezoekers zullen demonstraties gegeven worden hoe wij als amateurs met morse communiceren met onze mede-amateurs. Daarnaast worden de bezoekers ook in de gelegenheid gesteld zelf ook eens morseseinen te seinen. Daar is een leuk certificaat mee te verdienen.

Let op:

Op 12 juni staat het demonstreren en voorlichten centraal. Dat betekent dat we niet continue operationeel in de lucht zijn. Wij vergen uw begrip hiervoor. Ons bezoeken kan altijd. **Een toegangsbewijs kopen is dan wel noodzakelijk.**

Openingstijden van 10:00 uur tot 17:00 uur. **Adres** Hoeflerlaan 4, 6816 SG Arnhem
Locatie Shack : Boerderij, Zeijen (3.10 op de plattegrond)

Bron: PA6OLM, Okko Ebens



Museum Ships weekend event

sponsored by The Battleship New Jersey Amateur Radio Station

0000Z June 4, 2022 to 2359Z June 5, 2022

PLEASE NOTE: This is NOT a contest! **It is a FUN Event!**

Voor meer info:

<https://www.nj2bb.org/museum/>

Het ss Rotterdam is aangemeld als deelnemend museum ship.



HAMChallenge 2022

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

Wij willen dat jouw ideeën ons veranderen! Die oproep doet de nieuwe voorzitter van de IARU, Sylvain F4GKR. Amateur Radio gaat over plezier, radiocommunicatie. Over technologie, experimenteren, zelf-training en natuurlijk ook vriendschap. Heb jij een geweldig idee dat je wilt delen met de radioamateur-gemeenschap? Doe mee met HAMChallenge 2022!

De International Amateur Radio Union Region 1 nodigt je uit om met een baanbrekend idee te komen. De HAMChallenge 2022 vraagt om ideeën. Een idee dat onder andere kan leiden tot meer gelicenseerde radioamateurs. Daarom, vorm een team, deel ideeën, presenteer je voorstel en breng dit tot werkelijkheid. Dit is de tijd voor verandering in radioamateurisme en we zijn op zoek naar jou! Er is een beloning voor de beste voorstellen, mis deze kans dan ook niet!



HamChallenge: de uitdaging

De uitdaging: Heb je een revolutionair idee dat je graag wilt delen met de amateurgemeenschap? Wat denk je dat aantrekkelijk zal zijn en tot meer plezier zal leiden? Kortom, de HAMChallenge is een oproep voor ideeën: het beste voorstel zal worden beloond en tot leven worden gebracht!

Insturen

Gegadigden moeten vóór 1 juni een abstract van hun idee met een korte biografie en een korte motivatie per e-mail sturen naar hamchallenge@iaru-r1.org. In eerste instantie bekijkt een comité verschillende voorstellen. Daarna doet het comité een voorselectie van de naar hun mening beste ideeën voor verdere overweging op dit tijdstip vóór 10 juni. De deelnemers hebben vervolgens nog 15 dagen om een meer gedetailleerde presentatie van hun idee voor te bereiden. Een persoonlijke of virtuele presentatie volgt daarna tijdens [HamRadio 2022 in Friedrichshafen](#).

Regels

De regels vindt u [hier](#). Aan de HAMChallenge 2022 prijs is ook een bedrag verbonden. De eerste prijs is €500, de tweede prijs €200 en de derde prijs €100. Er is ook een speciale jongerenprijs voor jongeren onder 26 van €20.

De IARU

De International Amateur Radio Union (IARU) is de wereldwijde federatie van nationale radioamateur-organisaties. Het lidmaatschap van de IARU bestaat uit meer

dan 160 lid-verenigingen in evenzoveel landen en afzonderlijke grondgebieden. De IARU vertegenwoordigt de belangen van de Amateur Radio Service wereldwijd bij relevante internationale organisaties, bevordert de belangen van de radioamateur en streeft naar bescherming en verbetering van het voor radioamateurs beschikbare frequentiespectrum.

Bron: [IARU-R1](#) / Veron

4U1ITU weer actief

Door: [Fred Verburgh PA0FVH](#)

Misschien heb je onlangs met [4U1ITU](#) gewerkt of heb je misschien een aantal clusterspots van dit station gezien. De activiteit is een feit en het station is tot 3 juni 2022 in de lucht. Na een lockdown van twee jaar is het ITU-gebouw in Genève weer in bedrijf.



ITU

De Internationale Telecommunicatie-unie ([ITU](#)) is een gespecialiseerde VN-organisatie, belast met de vaststelling van internationale standaarden op het gebied van radio- en telecommunicatie. Zij stelt vast hoe het frequentiespectrum wordt toegewezen. Behalve de 196 lidstaten met stemrecht zijn er honderden andere organisaties en ondernemingen lid. Denk bijvoorbeeld aan universiteiten, maar ook Apple, Facebook en Huawei zijn lid. En voor ons is de IARU lid van de ITU.

Momenteel vindt een reeks bijeenkomsten plaats van Studiegroep 4 (satellieten) en 5 (terrestrische- en amateur-) werkgroepen.

Lockdown

De twee jaar durende lockdown is niet goed geweest voor de apparatuur en antennes. Veel technische problemen moesten/moeten worden opgelost. Zoals het er nu uit ziet, maar we moeten het afwachten, kan 4U1ITU werken op WARC-banden met dipool in vaste NW/ZO richting. Voor 40/20/15/10 meter is de STEPP-IR in gebruik. Ook wordt er nu een tweede transceiver opgesteld voor 6 meter inclusief FT8.

Nu bandslots vullen

Deze activiteit zal hoogstwaarschijnlijk de laatste zijn voordat de reconstructie van het ITU-gebouw tegen het einde van het jaar begint. Binnenkort gaat de shack voor meerdere jaren dicht. Het is aan te raden om nu lege bandslots te vullen en 4U1ITU te hebben gewerkt.

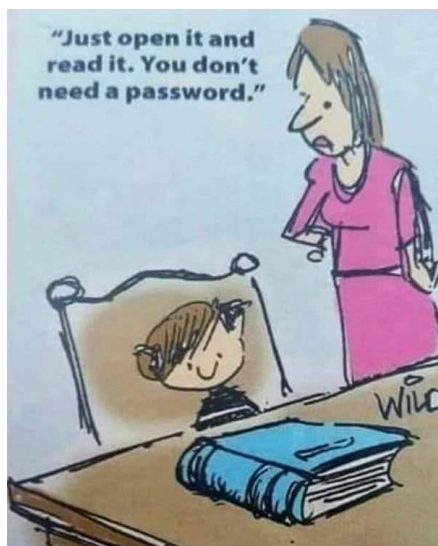
Bron: Veron

‘Zeevaart krijgt wereldwijd groot tekort aan officieren’



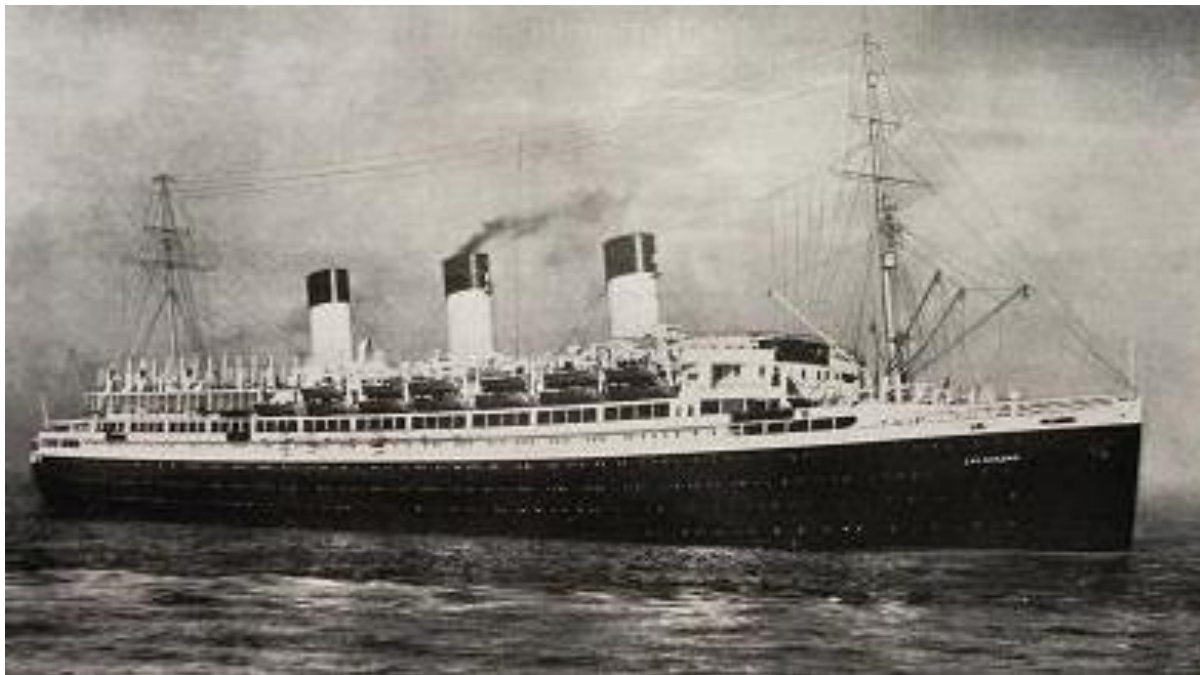
Felicity Ace gezonken voor de Portugese kust. Foto: Portugese Kustwacht

De wereldwijde zeevaart krijgt binnen vijf jaar te maken met een groot tekort aan officieren. Dit als gevolg van de Coronacrisis. Die leverde zeevarenden zulke moeilijkheden op dat velen nu een andere beroepskeuze maken. Dat stelt verzekeraar Allianz in de Safety & Shipping Review 2022.



"I'm not sure, but it looks like the work of a cereal killer."

Remember s/s Cap Arcona – 3rd May 1945



s/s Cap Arcona, named after Cape Arkona on the island of Rügen, was a large German ocean liner, later a ship of the German Navy, and finally a prison ship. A flagship of the Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ("Hamburg-South America Line"), she made her maiden voyage on 29 October 1927, carrying passengers and cargo between Germany and the east coast of South America, and in her time was the largest and quickest ship on the route.

In 1940 the Kriegsmarine requisitioned Cap Arcona as an accommodation ship. In 1942 she served as the set for the German propaganda feature film *Titanic*. In 1945 she evacuated almost 26,000 German civilian refugees from East Prussia before the advance of the Red Army. Cap Arcona's final use was as a prison ship.

In May 1945 she was heavily laden with prisoners from Nazi concentration camps when the Royal Air Force bombed her, killing about 5,000 people; with more than 2,000 further casualties in the sinkings of the accompanying vessels of the prison fleet, *Deutschland* and *Thielbek*. This was one of the largest single-incident maritime losses of life in the Second World War.

Building and equipment

Blohm+Voss in Hamburg built Cap Arcona, launching and completing her in 1927. She was 27,561 GRT, 205.90 m (675 ft 6 in) overall and a beam of 25.78 m (84 ft 7 in). She was driven by eight steam turbines, single-reduction geared to two propeller shafts. She had three funnels, and her passenger comforts included a full-size tennis court abaft her third funnel. The ship had at least 26 lifeboats, most of which were mounted in two tiers. Cap Arcona had modern navigation and communication equipment. She was equipped for submarine signalling which allowed a ship to hear

acoustic signals from aids to navigation. She also had wireless direction finding equipment, and from 1934 she had an echo sounding device and a gyrocompass.

Peacetime service

Cap Arcona entered service in 1927, commencing her maiden voyage on Hamburg Süd's route to Buenos Aires 29 October. She joined the older liner Cap Polonio on the route, which had been Hamburg Süd's flagship until Cap Arcona's completion. Cap Polonio was laid up in 1931 and scrapped in 1935, leaving Cap Arcona as Hamburg Süd's sole prestige ship on its South American route.

On 6 October 1932 Cap Arcona collided with the French cargo ship Agen in the North Sea off the Elbe 4 Lightship. Agen was beached, but later was refloated and escorted into Hamburg, Germany.

Accommodation ship

In 1940 the Kriegsmarine (German Navy) requisitioned Cap Arcona, had her painted overall grey and used her in the Baltic Sea as an accommodation ship in Gotenhafen (formerly Gdynia, Poland). In 1942 Cap Arcona was used as a stand-in for RMS Titanic, to supply outside locations for the filming of the Nazi film version of the disaster in the harbour of Gotenhafen. The production was completed, although the first director, Herbert Selpin, was arrested for disparaging remarks he made about Kriegsmarine sailors. His later self-destructive interrogation at the hands of propaganda minister Joseph Goebbels all but sealed his fate. He was found the next day hanged in his cell by his suspenders.

Evacuation of East Prussia

On 31 January 1945, the Kriegsmarine reactivated her for Operation Hannibal, where she was used to transport 25,795 German soldiers and civilians from East Prussia to safer areas in western Germany. By now these trips were made very dangerous by mines and Soviet Navy submarines.

On 30 January Wilhelm Gustloff, carrying around 10,000 passengers and crew, was torpedoed by the Soviet submarine S-13 and sank in 40 minutes. An estimated 9,400 people died. Early on the morning of 11 February, the same submarine torpedoed the 14,666 GRT General von Steuben on its way to Copenhagen with wounded and bed-ridden soldiers and civilian passengers, killing over 4,000 people. On 20 February, Cap Arcona's captain, Johannes Gertz, shot himself in his cabin while berthed in Copenhagen rather than face another trip back to Gotenhafen. On 30 March 1945, Cap Arcona finished her third and last trip between Gdynia and Copenhagen, carrying 9,000 soldiers and refugees. However, her turbines were completely worn out. They could only be partially repaired and her days of long-distance travel were over. She was decommissioned, returned to her owners Hamburg-Süd and ordered out of Copenhagen Harbour to Neustadt Bay.

Prison ship and sinking

During March and April 1945, concentration camp prisoners from Scandinavian countries had been transported from all over the Reich to the Neuengamme concentration camp near Hamburg, in the White Bus programme co-ordinated through the Swedish Red Cross – with prisoners of other nationalities displaced to make room for them. Eventually Heinrich Himmler agreed that these Scandinavians, and selected others regarded as less harmful to Germany, could be transported through Denmark to freedom in Sweden. Then between 16 and 28 April 1945, Neuengamme was systematically emptied of all its remaining prisoners, together with other groups of concentration camp inmates and Soviet POW¹s; with the intention that they would be relocated to a secret new camp, either on the Baltic island of Fehmarn; or at Mysen in Norway where preparations were put in hand to house them under the control of concentration camp guards evacuated from Sachsenhausen.



In the interim, they were to be concealed from the advancing British and Canadian forces; and for this purpose the SS assembled a prison flotilla of decommissioned ships in the Bay of Lübeck, consisting of the liners Cap Arcona and Deutschland, the freighter Thielbek, and the motor launch Athen. Since the steering motors were out of use in Thielbek

and the turbines were out of use in Cap Arcona, Athen was used to transfer prisoners from Lübeck to the larger ships and between ships; they were locked below decks and in the holds, and denied food and medical attention. On 30 April 1945 the two Swedish ships Magdalena and Lillie Matthiessen, previously employed as support vessels for the White Bus evacuations, made a final rescue trip to Lübeck and back. Amongst the prisoners rescued were some transferred from the prison flotilla. On the evening of 2 May 1945 more prisoners, mainly women and children from the Stutthof and Mittelbau-Dora camps were loaded onto barges and brought out to the anchored vessels; although, as the Cap Arcona refused to accept any more prisoners, over eight hundred were returned to the beach at Neustadt in the morning of 3 May, where around five hundred were killed in their barges by machine-gunning, or beaten to death on the beach, their SS guards then seeking to make their escape unencumbered.

The order to transfer the prisoners to the prison ships had come from Gauleiter Karl Kaufmann in Hamburg. Marc Buggeln has challenged Kaufmann's subsequent claim

¹ POW = Prisoner of war

that he had been acting on orders from SS Headquarters in Berlin, arguing that the decision in fact resulted from political and business pressures from leading industrialists in Hamburg, who were already at this stage plotting with Kaufmann to hand the city over to British forces undefended and unharmed, and who consequently wished to whitewash away (literally so in the case of the Neuengamme concentration camp) all evidence for the prisoners' former presence within the city and its industries. By early May however, any relocation plans had been scotched by the rapid British military advance to the Baltic; so the SS leadership, which had moved to Flensburg on 28 April, discussed scuttling the ships with the prisoners still aboard. Later, at a war crimes tribunal, Kaufmann claimed that the prisoners were intended to be sent to Sweden although, as none of the ships carried Red Cross hospital markings, nor were they seaworthy, this was scarcely credible.

Georg-Henning Graf von Bassewitz-Behr, Hamburg's last Higher SS and Police Leader (HSSPF), testified at the same trial that the prisoners were in fact to be killed "in compliance with Himmler's orders". Kurt Rickert, who had worked for Bassewitz-Behr, testified at the Hamburg War Crimes Trial that he believed the ships were to be sunk by U-boats or Luftwaffe aircraft. Eva Neurath, who was present in Neustadt, and whose husband survived the disaster, said she was told by a police officer that the ships held convicts and were going to be blown up. On 2 May 1945, the British Second Army discovered the empty camp at Neuengamme, and reached the towns of Lübeck and Wismar. No. 6 Commando, 1st Special Service Brigade commanded by Brigadier Derek Mills-Roberts, and 11th Armoured Division, commanded by Major-General Philip Roberts, entered Lübeck without resistance. Lübeck contained a permanent Red Cross office in its function as a Red Cross port, and Mr. De Blonay of the International Committee of the Red Cross informed Major-General Roberts that 7,000–8,000 prisoners were aboard ships in the Bay of Lübeck. In the afternoon of 3 May 1945, the British 5th reconnaissance regiment advanced northwards to Neustadt, witnessing the ships burning in the bay and rescuing some severely emaciated prisoners on the beach at Neustadt, but otherwise finding mostly the bodies of women and children who had died that morning.

Sinking



On 3 May 1945, three days after Hitler's suicide and only one day before the unconditional surrender of the German troops in north-western Germany at Lüneburg Heath to Field Marshal Montgomery, Cap Arcona, Thielbek, and the passenger liner Deutschland were attacked as part of

general strikes on shipping in the Baltic Sea by Royal Air Force (RAF) Hawker Typhoons of 83 Group of the 2nd Tactical Air Force. Through Ultra Intelligence, the

Western Allies had become aware that most of the SS leadership and former concentration camp commandants had gathered with Heinrich Himmler in Flensburg, hoping to contrive an escape to Norway. The western allies had intercepted orders from the rump Dönitz government, also at Flensburg, that the SS leadership were to be facilitated in escaping Allied capture – or otherwise issued with false naval uniforms to conceal their identities – as Dönitz sought, while surrendering, to maintain the fiction that his administration had been free from involvement in the camps, or in Hitler's policies of genocide.

The aircraft were from No. 184 Squadron, No. 193 Squadron, No. 263 Squadron, No. 197 Squadron RAF, and No. 198 Squadron. Besides four 20 mm cannon, these Hawker Typhoon Mark 1B fighter-bombers carried either eight HE "60-lb" RP-3 unguided rockets or two 500 lb (230 kg) bombs. None of the prison flotilla were Red Cross marked (although the Deutschland had previously been intended as a hospital ship, and retained one white painted funnel with a red cross), and all prisoners were concealed below deck, so the pilots in the attacking force were unaware that they were laden with concentration camp survivors. Although Swedish and Swiss Red Cross officials had informed British intelligence on 2 May 1945 of the presence of large numbers of prisoners on ships at anchor in Lübeck Bay, this vital information was not passed on.

The RAF commanders ordering the strike believed that a flotilla of ships was being prepared in Lübeck Bay, to accommodate leading SS personnel fleeing to German-controlled Norway in accordance with Dönitz's orders. "The ships are gathering in the area of Lübeck and Kiel. At SHAEF it is believed that important Nazis who have escaped from Berlin to Flensburg are onboard, and are fleeing to Norway or neutral countries". Equipped with lifejackets from locked storage compartments, most of the SS guards managed to jump overboard from Cap Arcona.

German trawlers sent to rescue Cap Arcona's crew members and guards managed to save 16 sailors, 400 SS men, and 20 SS women. Only 350 of the 5,000 former concentration camp inmates aboard Cap Arcona survived. From 2,800 prisoners on board the Thielbek only 50 were saved; whereas all 2,000 prisoners on the Deutschland were safely taken off onto the Athen, before the Deutschland capsized. RAF Pilot Allan Wyse of No. 193 Squadron recalled, "We used our cannon fire at the chaps in the water... we shot them up with 20 mm cannons in the water. Horrible thing, but we were told to do it and we did it. That's war." Severely damaged and set on fire, Cap Arcona eventually capsized.

Photos of the burning ships, listed as Deutschland, Thielbek, and Cap Arcona, and of the emaciated survivors swimming in the very cold Baltic Sea, around 7 °C (44.6 °F), were taken on a reconnaissance mission over the Bay of Lübeck by F-6 Mustang of the USAAF's 161st Tactical Reconnaissance Squadron around 1700 hrs, shortly after the attack. On 4 May 1945, a British reconnaissance plane took photos of the two wrecks, Thielbek and Cap Arcona, the Bay of Neustadt being shallow. The capsized hulk of Cap Arcona later drifted ashore, and the beached wreck was finally broken up in 1949. For weeks after the attack, bodies of victims washed ashore,

where they were collected and buried in mass graves at Neustadt in Holstein, Scharbeutz and Timmendorfer Strand. Parts of skeletons washed ashore over the next 30 years, with the last find in 1971. The prisoners aboard the ships were of at least 30 nationalities: American, Belarusian, Belgian, Canadian, Czechoslovakian, Danish, Dutch, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Luxembourger, Norwegian, Polish, Romanian, Russian, Serbian, Spanish, Swiss, Ukrainian, and possibly others. Watch the video [HERE](#).

Source: Wikipedia



Svalbard DXpedition

A team of four SOTA activators completed a successful DXpedition to the Arctic Island of Svalbard (IOTA EU-026) in the first five days of May 2022. The activators were: Knut Lanidsa LA9DSA (operating as JW9DSA), Lauris Paukste LB1RH (operating as JW/LB1RH), Mikhail Khelik LB8CG (operating as JW/LB8CG), Manuel Kasper HB9DQM (operating as JW/HB9DQM). The team was QRV on CW and SSB from 15m through 30m. The summits activated were: Knapen JW/MS-095, 759m ASL, and Rejmyrefjellet JW/MS-140, 615m ASL. Congratulations to Mikhail LB8CG who achieved his SOTA Mountain Goat award with the activation of Knapen JW/MS-095. For more information about the SOTA - Summits on the Air awards program, please visit <http://www.sota.org.uk/>

Bron: ARRL

Boomkorkotter OD-1 vist zware gietijzeren cilindervoering op

De boomkorkotter OD-1 Maarten Jacob heeft onlangs een reusachtige cilindervoering opgevist uit de Noordzee. De kotter viste op de Blighbank, een zandbank 40 kilometer uit de Belgische kust.



De cilindervoering op de kade in Scheveningen. (Foto Bram Pronk)

De bemanning keek wel op toen het apparaat aan dek kwam. Men kon niet direct duiden wat het was, maar eenmaal aan de wal kon een techneut dat wel: duidelijk een onderdeel van een grote tweetakt scheepsdiesel. Aan de netten was wonderwel nauwelijks schade, dus was het visverlet beperkt. De gietijzeren cilindervoering is zeker 30 tot 40 jaar oud en ooit vanaf een groot schip overboord gekieperd. De cilinder kwam in Scheveningen aan wal. Het kostte moeite het ding op de kant te krijgen. Het moet zeker meer dan twee ton hebben gewogen, want de heftruck van de

Scheveningse visafslag, die maximaal 2000 kilo kan tillen, kon het gevaarte niet weggrijpen. De cilinder gaat als oud ijzer naar een opkoper en zal naar verwachting 20 tot 30 cent per kilo opbrengen.

Onlangs werd bekend dat Noordzeevissers vorig jaar een recordhoeveelheid van 756 ton afval uit zee hebben gehaald. Dit zogenoemde 'Fishing for Litter'-project is een initiatief van Kimo, een vereniging van Nederlandse gemeenten aan de Noordzee. Het afval wordt op vrijwillige basis door vissers verzameld in bigbags. Maar daar paste de cilindervoering van een tweetakt dieselmotor niet in.

Bron: Schuttevaer

Zeelieden krijgen recht op gratis internettoegang

Zeevarenden hebben aan boord voortaan recht op internettoegang om sociale contacten te onderhouden. Die bepaling is 13 mei opgenomen in een update van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 (MLC). Het verdrag is ondertekend door 100 landen, die samen meer dan 90% van de wereldvloot vertegenwoordigen.



Bron: Schuttevaer



Erik de Rode en de 'ontdekking' van Groenland



Noorse vikingprins, zeevaarder en [ontdekkingsreiziger](#) die volgens een IJslandse sage Groenland ontdekte. In werkelijkheid is Erik de Rode niet de eerste geweest die Groenland ontdekte. De Noor Gunnbjörn Ulfson ontdekte het eiland in 900 al bij toeval.

Erik de Rode wordt omstreeks 940 geboren in Noorwegen, als zoon van Thorvald Asvaldsson. Zijn eigenlijke naam luidt dan ook Erik Asvaldsson, maar vanwege zijn rode haar wordt hij beter bekend onder de naam 'Erik de Rode'.

Op de vlucht

Rond 950 reist Erik de Rode naar IJsland. Hij moet dat land echter ontvluchten nadat hij zich schuldig heeft gemaakt aan doodslag. In 982 ontdekt hij de kust van Groenland en vier jaar later sticht hij in het zuiden van dat land een nederzetting. Na drie jaar op Groenland te hebben vertoefd besluit hij terug te keren naar IJsland om te proberen mensen daar zover te krijgen dat ze verkassen naar het nieuw ontdekte land. Volgens de overlevering hangt hij de meest fantastische verhalen op over Groenland om de IJslanders zo gek te krijgen dat ze hun biezen pakken.

Uiteindelijk reist Erik de Rode met een vloot van 35 schepen en ongeveer 300 kolonisten af naar Groenland. Onderweg komen de schepen echter in een hevige storm terecht waardoor slechts de helft van de vloot Groenland bereikt.

Vestiging

Kaart van GroenlandErik de Rode vestigt hierna twee kolonies op Groenland: Westbygd en Ostbygd. Daarnaast laat hij het eerste gebedshuis in de poolcirkel bouwen: Tjodhild.



De kolonie floreert en bestaat na enige tijd uit enkele duizenden personen. Erik de Rode sterft rond 1007 door een onbekende ziekte die vermoedelijk door een van de immigranten naar Groenland is gebracht.

In 1261 komt Groenland onder Noorse heerschappij te staan. De door Erik de Rode gevestigde kolonie blijft floreren maar wordt in de 15e eeuw door de kleine ijstijd weggevaagd. Eriks zoon Leif Eriksson wordt overigens gezien als de ontdekker van [Amerika](#).

Denemarken

Vlag van Groenland maakt momenteel deel uit van het koninkrijk [Denemarken](#). Sinds 1979 heeft het eiland, dat voor ongeveer 80 procent bedekt is met een dikke ijslaag, echter een onafhankelijke positie ten opzichte van dat land.

Het grootste deel van de kolonisten die naar aanleiding van de mooie verhalen van Erik de Rode naar het eiland trok, vertrok rond de vijftiende eeuw naar aanleiding van de kleine ijstijd die het eiland dan moeilijker bewoonbaar maakt. Rond 1721 wordt het eiland geherkoloniseerd, dan door Denemarken.



Waarom heet Groenland Groenland? Het is zo'n – wellicht zinloze – vraag waarop je maar net het antwoord moet weten. Dat het voornamelijk met ijs bedekte land Groenland heet is eigenlijk de oorzaak van een grote marketingstunt.



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.](#)

Lezing over radiostation Aviodrome (PI4ADL) op 3 mei 2022

Op **3 mei 2022** hield Kees PA3CCG een lezing bij VERON-afdeling A41 Flevoland over het radiostation van het [luchtvaartmuseum Aviodrome](#) in Lelystad.

Het station is tevens op zoek naar aanvulling van de bemanning. Kandidaten moeten beschikken over een zendmachtiging en daarnaast de kunst van het morse machtig zijn.



Het station draait onder de call [PI4ADL](#) en heeft scala aan historische, nog goed werkende radioapparatuur ter beschikking. Daaronder bevinden zich onder andere de BC 375, BC 348 Collins AN/ART 13 en de SCR-274. Ook staan er twee moderne sets ter beschikking van de PI4ADL-operators, een Kenwood TS 480SAT en een Yeasu FT 857. Voor HF beschikt het station over 10 meter hoog hangende dipool, bruikbaar van 160 t/m 10 meter. Voor de 70 cm en de 2 meter is een *vertical* boven op de verkeerstoren geplaatst. Kijk voor meer informatie op de website van VERON-afdeling A41: [Lezing PA4ADL/PI4ADL door Kees PA3CCG](#)



Students HAM it up on Roof of Old Engineering



K7UAZ ARC members (left to right) Hilliard Paige, Curt Laumann, David Hall, D. Evans and Hanna Nkulu. (Photo: Sarah Li)

Members of the local university-community amateur radio club install a new antenna on the roof of Old Engineering, greatly expanding the club's communications capabilities.

In the age of the internet, almost anyone can talk to people from all over the world. But most of us use technologies like cellphones and WiFi without much understanding of how they work. Members of the [K7UAZ Amateur Radio Club\(link is external\)](#) meet several times a month to learn all about the ins and outs of wireless communication and to connect with like-minded people across the world.

“What I like about the nature of amateur radio is taking ownership and understanding how wireless communication works day to day,” said Sarah Li, a molecular and cellular biology major who is in the process of changing her major to [systems engineering\(link is external\)](#). “It’s easy to just take advantage of it, like, ‘Oh, of course I can just call someone,’ or ‘Of course I can use the map app on my phone.’ But this is about building an understanding of the world around you and how it works.”

Another highlight for Li, and for other club members, is the chance to connect with such a tight-knit global community. Because amateur radio enthusiasts share an interest in the communication medium itself, they know they’ll have something in common with every person they connect with. One of the events Li enjoyed most was participating in the North American QSO Party/Collegiate Championship, in which teams used a digital communication mode called radioteletype, or RTTY, to make as many contacts as possible in a 12-hour period.

*Sarah Li*

For the past few years, the group has been upgrading radios and transmission lines for the antennas they use to communicate, including replacing safety wires securing the antenna tower. But they took a major step forward in March, when they raised a 15-foot by 30-foot, 60-lb antenna onto the roof of the Old Engineering building.

“We had antennas up there that were probably 20 or 25 years old,” said Curt Laumann, a research engineer and technology programs advocate in the Department of Electrical and Computer Engineering who manages the club. “It was a nice mix of teamwork: We had ropes, we had pulleys, we wore gloves, we wore hard hats.”

The old antennas could communicate only at 14 and 21 megahertz, while the new one can communicate anywhere between 14 and 50 MHz. Club vice president Hilliard Paige, a systems engineering major with a minor in aerospace engineering, explained that this will open up new communications opportunities for the club. For example, they now have the ability to bounce signals off the trails of meteors.

“We wanted an amazing new antenna so the next 20 years of students who come into the club can really spread their wings a lot and experiment and talk with people around the world,” he said, adding that the opportunity for constant learning is a key part of the club’s mission. “We’re really different in that our main goal is to educate and to teach people about radios, and to also help the community.”

*Hannah Nkulu*

Li said one reason she joined the club was to gain knowledge about a technical topic. The learning-first mission of K7UAZ made it a perfect choice for her and for others interested in learning more about wireless communications. Anyone can join and learn about how to make voice, digital or Morse code contacts with radio enthusiasts all over the world. Paige said one of the most interesting experiences he's had with the club is using radios to look for a lost satellite.

"This is one of the only clubs you can join where we can just take you in if you have no knowledge and teach you what you're passionate about," Paige said. "Also, it's a fantastic way to network. I've received two internship offers and even a job offer one year out for after I graduate."

Bron: ARRL

FO-29 drie maanden beperkt bedrijf

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

Volgens het AMSAT News Bulletin zal continue werken via Fuji-OSCAR 29 (FO-29) de komende drie maanden niet mogelijk zijn. Want de satelliet komt telkens bij elke baan om de aarde in de schaduw van de aarde. De toestand van de batterijen laat een continue werking niet toe. Vanaf augustus tot volgend voorjaar zal de Japanse amateurradiosatelliet weer het volle zonlicht ontvangen, zodat continue werking mogelijk zal zijn.

FO-29 drie maanden eclips

Samen met AO-7 is FO-29 (Fuji-Oscar-29, ook wel JAS-2) een van de oudste nog gedeeltelijk functionerende radioamateursatellieten. Het werd gebouwd door radioamateurs van de Japan Amateur Radio League en op 17 augustus 1996 gelanceerd als secundaire nuttige lading op een H-II raket in het Tanegashima Space Center in Japan. Hij draait in een baan om de aarde op 1300 km hoogte in een tijd van 112 minuten. De inclinatie is 98 graden. Het zendvermogen van het baken is 100 mW, de transponder 1 watt.



Transponders

FO-29 draagt een 100KHz brede SSB/CW lineaire transponder die werkt in mode V/U. Hij draagt bovendien een 1k2/9k6 digitaal BBS dat niet langer operationeel is en een Digitalker baken dat een digitale stem op FM uitzendt. FO-29 bevat een standregelsysteem dat bestaat uit een zonnensensor, een aardmagnetismesensor, een magnetic torquer en een gegevensverwerker. Het bevat ook een geavanceerd zonnecelexperiment bestaande uit gallium-arsenide zonnecellen van 2cm x 2cm en cellen van 2cm x 1cm.

Mode V/U (J) Lineaire Transponder (Inverting):

Uplink: 145.9000 – 146.0000 MHz SSB/CW

Downlink 435.8000 – 435.9000 MHz SSB/CW

Mode U Bakken:

Downlink 435.7950 MHz CW

Mode U Digital (Zelden gebruikt):

Downlink 435.9100 MHz FM

Bron: Veron.

An 18-year-old prodigy is exploring the depths of space with radio

He hopes to develop a program that will enable youth to build and program microsatellites.



Dhruv Rebba obtained his ham radio license when he was just nine. Dhruv Rebba

If Dhruv Rebba had to live on an isolated island, he would bring a ham radio kit along.

"The island wouldn't have cellular connectivity, of course. A ham radio would be the [best option to contact someone](#) as it uses the ionosphere to communicate, instead of cellular towers. That's why we use it in natural disasters," he tells *IE* in a video interview.

[Ham radio](#) involves the use of a transmitter and receiver that enables two-way communication between broadcasters in the world. It is immensely useful as a disaster management tool when mobile phone networks are overloaded or wrecked during calamities.

When Rebba was nine, he received his ham radio technician license - becoming the youngest person of Indian origin, until then, to receive the same. That earned him a spot in the Limca Book of Records. The same year, he attained the General Class License.

My dad has been a ham radio operator for the past 25 years. When I was in the third grade, I convinced him to take me along to this international ham radio convention called the Dayton Hamvention. I spotted some cool equipment and was instantly

inspired to get a [license authorized by the Federal Communications Commission](#)," he says. Rebba is now 18 and has several more credits to his name.

For the love of radio

A senior specializing in Computer Science at Normal Community High School in Bloomington, Rebba firmly believes that getting into amateur radio was a stepping stone to various other fields.

The space industry, for example.

In 2017, Rebba was part of the Amateur Radio on the International Space Station (ARISS) project. It involves amateur radio operators across the world speaking directly to astronauts/cosmonauts through their handheld, mobile, or [home radio stations](#).

"I found out about the program at the Hamvention and thought it would be interesting to get my school involved in the project. After three tries, we received the approval. As I have an amateur radio license, I was able to make the initial contact. Some 16 students were given the chance to ask 23 questions to astronaut Joseph M. Acaba on the International Space Station for Expedition 53/54," Rebba explains.

Two years later, in 2019, he was named Young Ham of the Year.



Ham radio has always fascinated Dhruv Rebba. Source: Dhruv Rebba

Tuning into what matters most

Besides being a ham radio operator, and a regular student actively involved in robotics, Rebba is also the CEO of [Universal Health Foundation](#), an international non-profit dedicated to improving the quality of life for people all around the world.

"I'd visited my dad's village in India when I was in the eighth grade and noticed the gap in the standard of living. That's what prompted me to start Universal Health - to create an impact. I named the foundation Universal Health as I didn't want to confine it to environmental sustainability or disaster relief, instead bridge the gap and improve the quality of life for people," he tells me.

Since its inception, Universal Health Foundation has digitized schools and provided supplies to 19 schools. Around 250 families received rations during the pandemic, and the foundation members helped in natural disaster relief when cyclone YAAS hit West Bengal.

"We shipped ham radio equipment from New Delhi to West Bengal for natural disaster communication. We've also created an isolation center for those severely affected by Covid-19. During the onset of the Delta variant, hospitals in India were overcrowded with patients. Our isolation center has 30 beds, that can be expanded to 100. We're also working on local projects here in Bloomington. Some of them include a sustainability project to increase access to recycling, and a compositing project with the Ecology Action Center," Rebba says.

His work for the underprivileged, and contribution to STEM helped him bag the 2022 [4-H Youth In Action Award for STEM](#).

Plans that are out of this world

Rebba hopes to get further high up in space. "Currently, I'm the lead of a statewide program called 4-H in Space Mission Command. I have been working with Illinois 4-H, LASSI (Laboratory for Advanced Space Systems at Illinois), and the University of Illinois Dept. of Aerospace to develop a program that will enable youth to build and program microsatellites that will be launched into orbit Q32022," he says.

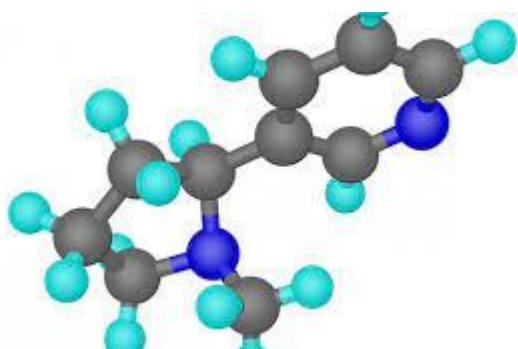
4-H in Space gives students around Illinois the opportunity to collect data directly from satellites in space. The project will potentially reach 10K+ Illinois youth during the first three years.

Rebba stresses that such a program is the first of its kind. "No classroom in the world has had direct access to a satellite in space, It's historic. We're working on it, and it should be ready within the next couple of years," he says. Dhruv is also involved in designing an amateur radio system that will be placed on the Deep Space Lunar Gateway Space Station orbiting around the moon. The Gateway will play a crucial role in the Artemis missions. Meanwhile, the ham population is aging and fewer youngsters are drawn to it. [According to the American Radio Relay League](#) (ARRL, the national association for amateur radio), the average ARRL Member is 68 years old.

"There's an older tilt to the ham radio operator demographics because it was the cutting edge of technology, back then. Now we have cell phones and text messaging and the younger crowd doesn't see the everyday use of ham radio as important. But I think that we must look at the other aspects - such as its use in natural disasters and space communication. The potential is huge," Rebba adds. *Bron: ARRL*

Wat maakt de kwantumtheorie zo vreemd?

Zowel het plezier als het ongemak dat om de kwantumtheorie heen hangt ontstond toen een ‘of’ een ‘en’ werd. Zijn de fundamentele componenten van de materiële werkelijkheid – de dingen waar licht, materie, warmte enzovoort uit bestaan – nu deeltjes of golven? Het antwoord van de kwantumtheorie klinkt luid en duidelijk: allebei tegelijk.



De ellende begon in 1900 bij [Max Planck](#). Puur om de wiskunde te laten kloppen, nam Planck aan dat de elektromagnetische straling die uitgestraald wordt door een perfect absorberende ‘zwarte straler’ uit afzonderlijke energiepakketjes bestaat, oftewel kwanta. In 1905 ging Albert Einstein met dit idee aan de haal. In zijn

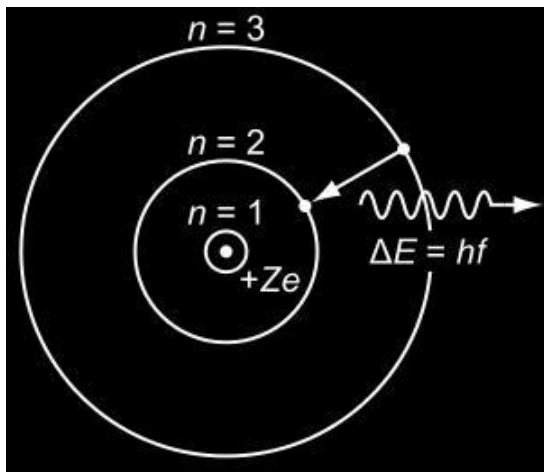
Nobelprijswinnende onderzoek naar het foto-elektrisch effect nam hij aan dat kwanta werkelijk bestaan, en dat alle vormen van elektromagnetische straling – licht inclusief – zich gedragen als deeltjesachtige entiteiten die fotonen heten. In de jaren twintig van de vorige eeuw werd die logica binnenstebuiten gekeerd, toen bleek dat puntachtige deeltjes – zoals elektronen – eveneens een golflengte hebben en zich soms als golven gedragen.

Natuurkundige [Richard Feynman](#) noemde deze ‘golf-deeltjesdualiteit’ het ‘enige mysterie’ van de kwantumfysica – het mysterie waaruit al het andere logisch volgt. Je kun het niet verklaren in de zin dat je kunt vertellen hoe het werkt, zo schreef hij. Je kunt alleen vertellen hoe het in de praktijk werkt.

Hoe het in de praktijk werkt, is al vaak toegelicht met het klassieke [tweespleten-experiment](#). Je vuurt een stroom van afzonderlijke fotonen (of elektronen, of ieder ander object dat kwantum-regels volgt) af op twee dunne spleten die zich vlak naast elkaar bevinden. Wanneer je bij iedere spleet een meetinstrument plaatst, zie je individuele fotonen op specifieke posities door de spleet heen reizen. Maar wanneer je achter de spleten een scherm neerzet, zie je op den duur een patroon van lichte en donkere strepen verschijnen dat alleen kan ontstaan als elk foton een golf is die met zichzelf kan interfereren – net zoals rimpelingen in een vijver dat doen wanneer ze een obstakel raken. Dergelijke ongerijmdheden worden wiskundig beschreven door zogenoemde golf functies. Deze schilderen kwantumobjecten af als entiteiten die kunnen bestaan in superposities van alle mogelijke toestanden: positie, impuls, energie en elke andere eigenschap die je wilt meten. Elke mogelijke toestand gaat gepaard met de kans dat je deze zult aantreffen als je dezelfde meting heel vaak achter elkaar uitvoert. Maar je weet nooit zeker wat de uitkomst van een enkele meting zal zijn. Om de zaak nog erger te maken, bestaat er het onzekerheidsprincipe. Dat stelt dat paren van kwantumeigenschappen, zoals positie en impuls, nooit gezamenlijk op een nauwkeurige manier gemeten kunnen worden.

Lagen van vreemdheid

Dan is er nog verstrengeling. Samen met anderen introduceerde Einstein dit begrip in 1935 om te benadrukken dat het niet mogelijk kon zijn. Verstrengeling stelt dat



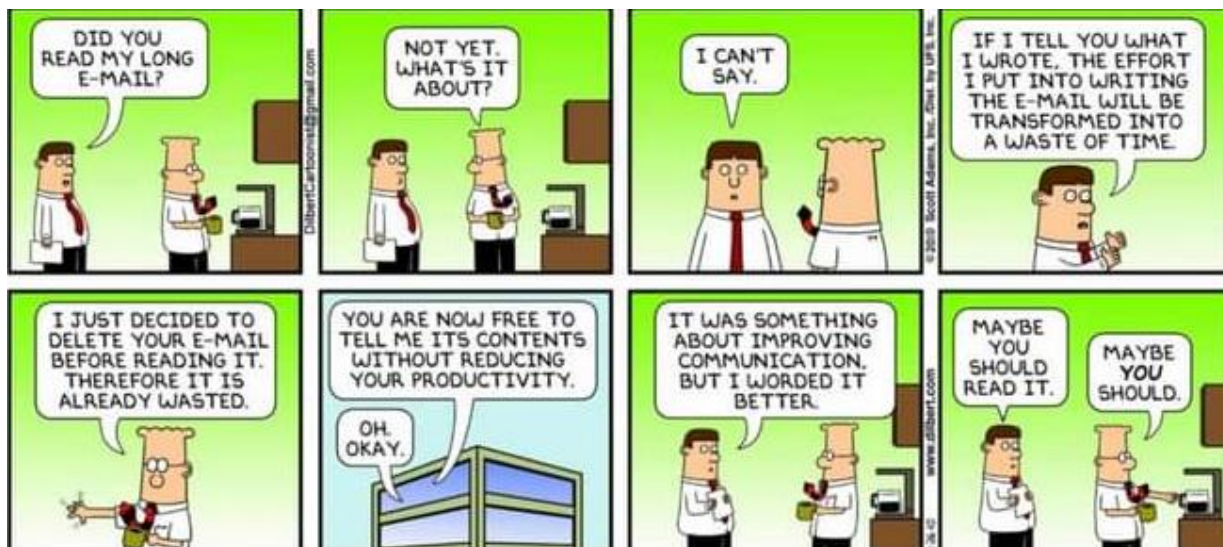
wanneer je twee deeltjes samen in dezelfde toestand brengt om ze daarna van elkaar te scheiden, een meting aan het ene deeltje de uitkomst beïnvloedt van een meting aan het andere. Zulke, in Einsteins woorden, ‘griezelige interactie op afstand’ is inmiddels in talloze experimenten aangetoond. Het vormt de basis voor ontluikende technologieën zoals de kwantumcomputer (zie ‘Krijgen we ooit een bruikbare kwantum-computer?’).

Varianten op het [tweespletenexperiment](#) voegen extra lagen van vreemdheid toe. Zo kun

je aantonen dat de gedaante die een kwantumobject aanneemt afhangt van de manier van meten, zelfs wanneer je die keuze pas maakt nadat de objecten de spleten al zijn gepasseerd. Om al deze redenen wordt [Feynmans](#) enige mysterie aangeduid als het ‘meetprobleem’. Dit is het middelpunt van een enorm, nog altijd actueel debat over de aard van de kwantumwerkelijkheid en onze rol daarin. Erwin Schrödinger omschreef dit probleem als beste, met zijn beruchte gedachte-experiment over een kat in een kist die zowel leeft als dood is zolang je er niet in kijkt (zie ‘Wie of wat laat de golffunctie instorten?’).

Het meetprobleem heeft natuurkundigen al tot vele merkwaardige metafysische interpretaties gedreven. Maar zoals we zullen zien, heeft nog niemand een verklaring bedacht die werkelijk overtuigt. Hoogstwaarschijnlijk ligt de oplossing van het ene grote mysterie van de kwantumtheorie in iets wat nog niemand bedacht heeft – niet een ‘of’ of een ‘en’, maar een ‘geen van beide’.

Bron: NewScientist

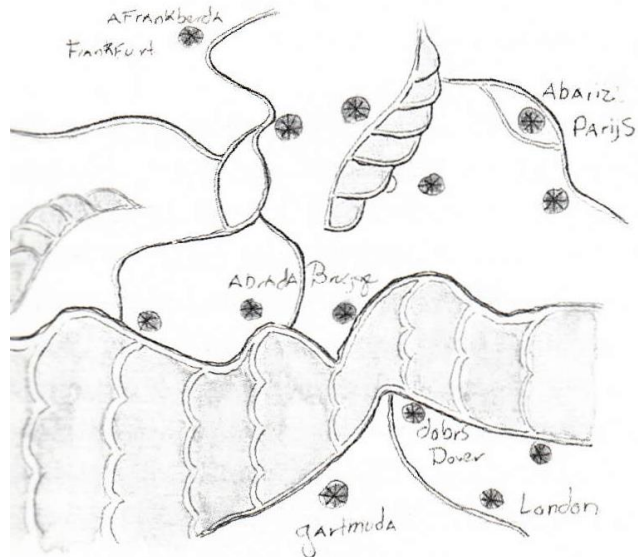


De vaarwijzer

Stel, iemand spreekt je aan op straat en vraagt je de weg naar het dichtstbijzijnde station. Jij weet hoe je er moet komen. Hoe breng je die informatie over op de onwetende reiziger? Waarschijnlijk ga je met je gezicht in de richting van het station staan, wijs je grofweg die kant op, en vertel je via welke straten hij zich een weg naar het station kan banen. Je vertelt er ook bij hoe lang die reis ongeveer zal duren.

Zo ongeveer moeten de eerste vaarwijzers zijn ontstaan. De papieren die op de kaartentafels werden uitgerold waren vóór de tijd van de grote wereldomvattende ontdekkingsreizen hooguit ten dele voorzien van kaarten. Het waren meer op schrift gestelde aanwijzingen die beschreven hoe je varende van A naar B kon komen. Ter vergelijking: de beroemde 'wereldkaart' van [Ptolemaeus](#) uit de tweede eeuw is waarschijnlijk pas eeuwen later gevisualiseerd, maar bestond oorspronkelijk uit een geschreven omschrijving.

Rond de Middellandse Zee van de dertiende eeuw werden de eerste [portolanen](#) geproduceerd. Deze vaaraanwijzingen, later vaak verrijkt met kaarten, waren geschreven en getekend op ongelooide schapehuid. Ze gaven aanwijzingen hoe naar een gewenste haven (porto) te komen. De portolanen bevatten geen lengte- en breedte graden maar zeilaanwijzingen verrijkt met informatie over havens, getijden, kompaskoersen en vaartijden. Je kunt je voorstellen dat je daarmee in een relatief compact gebied als de Middellandse Zee een eind komt - later werden voor het bevaren van oceanen plaatsbepaling en [astronavigatie](#) belangrijker. Het noorden lag op de kaarten uit de portolanen niet per se bovenaan: als bij een moderne GPS kon je de kaart in de vaarrichting leggen. De weergegeven plaatsnamen bleven leesbaar, want die waren op twee manieren weergegeven – eenmaal 'gewoon' en eenmaal 'op zijn kop'.



Meer weten? Lees [Tussen hemel en horizon](#) van W.F.J. Mörzer Bruyns en Hans Hooimajers.

Bron: 100 Maritieme uitvindingen (van Astronavigatie tot Zeemansgraf)

Mijn opleiding tot Sparks

door: Wim DJØPM

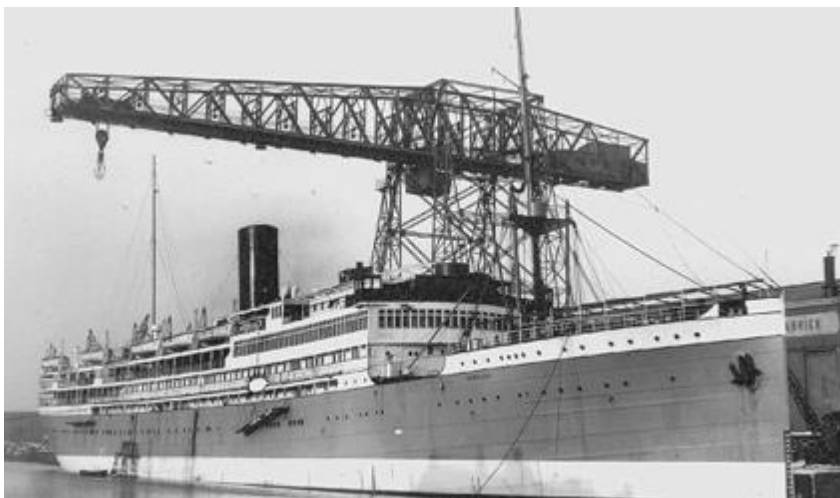
Eén-twee-drie één twee één-twee-twee-drie één twee, klinkt uit twintig kelen. Twintig zware koperen sleutels knallen ritmisch één dreun. Wie zei toch eens, dat CW muziek is? Twintig aspirant telegrafisten op school in de Eekhoustraat in Rotterdam. Twintig stemmen die meetellen en onze seinleraar, onze “Ome Kees”, loopt langzaam door de drie rijen sleutelaars. Hij kijkt of je rechtop zit en of je voeten naast elkaar staan. Boven- en onderarm moeten precies een hoek van negentig graden maken en als je pols iets te diep doorzwikt, zal Ome Kees je dat straks echt wel zeggen!

We noemden hem Ome Kees, omdat hij een bedaarde man was. Hij was altijd rustig en vriendelijk en sprak nooit met stemverheffing. Zijn blauwe ogen schenen altijd in de verte te kijken en wanneer hij, in gedachten verzonken, aan zijn pijpje trok, zag hij er uit als een echte zeebonk.

Later mochten wij vrij seinen en dan liep hij onhoorbaar door het geraas van sleutels en morse schrijvers tussen de drie rijen door. Voor elke tafel bleef hij dan staan, controleerde enige tijd lang je seinschrift op het bandje en als hij enige tijd later, zonder iets te zeggen, verder ging, wist je dat hij niets op de kwaliteit van je tekens had aan te merken.

Het lage gebouwtje van de Radio-Hollandschool had slechts twee klaslokalen en een klein kantoortje. Als wij als tweedejaars seinen of opnemen hadden, zat de klas met beginners in het andere lokaal te zweten op techniek of voorschriften.

Keek je naar buiten over het kleine grasperk, dan zag je de kantine van de Inspectie in Rotterdam en de antennes op het dak. Onze boterhammen aten we meestal op de steiger op. Wij keken ver over de Maas naar de overkant, waar de schepen van de Rotterdamse Lloyd lagen. De Sibajak lag er, daarachter de Rotterdam en de “provincieboten” van het type Liberty en Empire.



Sibajak

Grote en kleine schepen voeren voorbij en.....de zee trok geweldig.....

Als het regende gingen Piet Schaap, Lox den Dolder en ik, vaak naar een klein restaurant op de Sluisjesdijk. Daar aten wij onze meegebrachte boterhammen bij een bakje koffie, dat een kwartje kostte. We namen

de tram of de bus vanaf het Centraal Station en dan stapte Lox bij Hofplein in. We gingen dan te voet over de Sluisjesdijk naar school.

Soms nam ik de “heen-en-weer” naar de Parkhaven en stapte aan de Sluisjes uit. Ik was zo binnen tien minuten op school. Later woonde ik op een kamer in de Spechtstraat, bij de vriendelijke familie Koustaal. Het was maar een erg klein kamertje, maar ik had zo meer tijd voor mijn huiswerk.

Ik was helaas niet erg goed op school en in mijn rapport stond, dat radiotechniek beter moest worden. Voorschriften en vooral het vak scheepskunde, waarvoor ik een negen had, gingen mij beter af. Na het eindexamen van de middelbare school, waar ik met goede cijfers was geslaagd, viel mijn kennis van techniek tegen. Moeder wilde mijn opleiding voor mijn zeevarend beroep wel betalen, ofschoon mijn vader, die in Indonesië voor Soekarno werkte, bijna niets overmaakte. Ik schaamde mij diep!

Door het vak elektronische navigatiemiddelen en de radarcursus, werden mijn prestaties iets beter. Al die toestellen op de brug van een schip, zoals het echolood, Loran en Decca, gaven je nu het gevoel, echt voor de zeevaart te leren. In deze twee jaar op school, hebben we helaas nooit achter zo’n toestel gezeten.

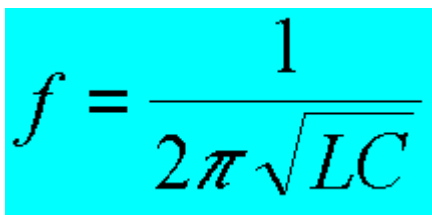
Als ik later, bij de Koninklijke Marine, de praktijk niet had kunnen leren, nou dan denk ik, dat ik met angst en beven aan boord van mijn eerste schip zou zijn gegaan.

Tegen het eind van die twee jaar opleiding, ging de één na de ander op examen. Je hoorde nog wel of je klasgenoot al dan niet geslaagd was, te zien kreeg je hem niet meer.

De dag van het examen bij de Inspectie voor Kust- en Scheepvaartradio in Den Haag zal ik nooit vergeten. Het was de dag van vechten voor je toekomst.....

Toen ik het seinen en opnemen achter de rug had, stond ik alleen voor mijn “rechters.” Er waren vier examinatoren. In het begin was het steeds één man die de vragen stelde. Ik probeerde hem niet aan te kijken. Eerst moest ik de inductie van serie geschakelde spoelen berekenen. Vervolgens kwam er een parallelschakeling van drie condensatoren. Ik moest slechts de formules noemen. Nou, dat ging wel, maar daarna kwam de vraag, enige oscillatoren te noemen en mijn kwelgeest vertelde mij, dat je door het verkleinen van capaciteit en zelfinducties, een kortegolfzender kon bouwen. Ik heb hem maar laten praten, want de tijd verliep. Toen ging het mis.....

Daar kwam zij.....de gevreesde

A blue rectangular box containing the mathematical formula for the resonance frequency of a series LC circuit:
$$f = \frac{1}{2\pi\sqrt{LC}}$$

Ik kon het rekenvoorbeeld niet voor elkaar krijgen. Gelukkig vroeg een andere man mij over resonantie van een kring. Het antwoord was weer niet precies wat het zijn moest, ongeveer de helft was maar goed. Daarna ging het om de Q van een kring en ik kreeg het tekeningetje voor parallelresonantie te zien. Ik moest de zijbanden benoemen. Gelukkig wist ik nog, dat bij serieresonantie spoel en condensator in serie geschakeld zijn. Bij parallelresonantie echter, gedraagt de kring zich als een oneindig hoge weerstand,

omdat er geen stroom loopt.....dat wist ik niet te zeggen en dat wilden ze nu juist van me weten.....!

Voor de deur mocht ik wachten tot men over mij had beslist.....Half verdoofd stond ik daar in afwachting van mijn vonnis, toen de voorzitter mij vertelde dat

het op het kantje was, bij mij.....

Ik moest alweer voor de deur wachten en toen ik werd binnengelaten, gaf men mij het blauwe certificaat voor vakbekwaamheid als radiotelegrafist ter koopvaardij der tweede klasse, alsmede mijn cijferlijstje. Daarna werd ik gelast nooit de geheimhouding van telegrammen te breken en ik moest de eed afleggen.

Wat was ik blij en opgelucht toen ik door de Javastraat liep, op weg naar huis, waar mijn moeder op me wachtte en mij gelukkig in de armen sloot. En hoe ging het verder?



Er kwam een brief van de Koninklijke Marine en ik moest me melden in het Marine Opleidingscentrum te Voorschoten. Daar heb ik later de praktijk geleerd en ik ben heden nog trots op mijn rang als Kpl.tlg.zm. bij de Koninklijke Marine.

“I live in Memory of Dreams of Yesterday”

Bron: Hellemonster



De marconist

Aan boord van zeeschepen heeft alles zijn plaats, ook en misschien wel speciaal de mensen.

Zij zijn strikt van elkaar gescheiden door rang en functie. Er was op oude schepen, waar de bemanningen groter waren dan tegenwoordig, een aantal mensen die niet direct onder te brengen waren bij een bepaalde groep. Dat was de loodgieter, (op passagiersschepen) de elektriciën en de marconist.

De laatste had het nadeel dat zijn werk, door de meeste opvarende, als niet direct noodzakelijk en soms zelfs ongewenst werd beschouwd. Als onderweg, de haven van bestemming, niet Amsterdam maar Liverpool werd, was de marconist de gebeten hond. Daarbij kwam dat hij bij de niet onder te brengen uitzonderingen hoorden. De loodgieter en de elektriciën werden, zij waren aan boord uitzonderingen omdat zij geen zeewacht liepen, ondergebracht bij het machinekamerpersoneel. Zij werden geaccepteerd om de eenvoudige reden dat zij soms nodig waren, om de voor ons onoverkomelijke storingen, op te lossen.

De marconist daarentegen was in onze ogen een waardeloos product, nergens onder te brengen, hij hoorde bij de discipelen van de kapitein deed zijn werk bij het stuurhuis in een geheimzinnig knetterhok, hij was altijd aanwezig, met één uitzondering, als je hem nodig had was hij zoek. Dan leek het wel een politieagent, altijd ter plaatsen als je hem niet nodig hebt.

Een ander nadeel aan hem was, zijn antennes, in de haven moesten door de matrozen, om het laadgerei te gebruiken, de antennes van de marconist worden weggehaald. Deze liepen van mast tot mast over het hele schip en daarnaast had hij ook nog de beschikking over kortere antennes die van de voormast naar de schoorsteen of paalmasten liepen. Wij vonden dat een overdaad, aan ons radiootje zat een stukje koperdraad als antenne, dat hing door de patrijspoort buitenboord en als de marconist zijn zender niet gebruikte was de ontvangst goed. Telkens, als er zeeklaar werd gemaakt, wilden de marconist weten, hoe laat zijn antennes opgezet zouden zijn. Onnodig te zeggen dat ze, bij een onsympathieke marconist, pas op het laatste ogenblik werden opgezet.

Wij, de matrozen, keken altijd jaloers naar Amerikaanse schepen, die rustig, met de laadbomen omhoog de Oceaan overstaken. Op een Hollands schip moesten ze voor een paar uur stomen worden neergenomen en in de mikken worden vastgezet. Daarna moesten de antennes weer worden opgezet. In de piep en knetterhut van de marconist was, gedurende de tijd dat de antennes niet opstonden, een waarschuwing op zijn zender geplaatst niet te zenden. Op elk schip werden verhalen verteld van marconisten die de waarschuwing in de wind hadden geslagen en toch de zender hadden gebruikt. De gevolgen waren volgens de verhalen catastrofaal, de antennes zouden gedurende het zenden onder een zeer hoge elektrische spanning staan, waardoor bij aanraking, ernstige brandwonden konden ontstaan. Gelukkig heb ik

nooit meegemaakt dat er ongelukken zijn gebeurd, zodat ik het verhaal onderbracht bij de beroemde fabels.

Op latere sprietantennes stond echter een waarschuwing voor hoge spanning, ze waren bovendien nog beveiligd met een hekwerk, er moet dus een kern van waarheid in het verhaal hebben gezeten. Toen de tijd aanbrak dat door zeelui radio's werden meegenomen waren de rapen pas goed gaar. Door het grote vermogen van de scheepszender werden onze radio's gestoord en onbruikbaar. Door de marconisten werd verondersteld dat wij, op ons radiootje, konden afluisteren wat er uitgezonden werd. In principe kon dat ook, als wij het morseschrift van de marconist hadden kunnen volgen.

Deze gasten seinden zo snel, dat de letters die wij kenden zoals de a, de o de s en nog een paar bij zeelieden bekende letters, met geen mogelijkheid tussen de andere piepen, konden onderscheiden. Van marconisten is bekend dat zij, in de binnen komende seinen het handschrift van de zender konden zien, ongelooflijk maar waar. In andere verhalen heb ik al eens beschreven dat aan marconisten een steekje los zat. Het waren meestal vreemde vogels met merkwaardige gewoonten. Het is mogelijk dat het door de verveling kwam, ik ben geen psy, het is dus maar een veronderstelling, maar in dit geval kan het gezegde "ledigheid is des duivels oorkussen" van toepassing zijn. Veel marconisten namen vrijwillig, (leuke) delen van het werk van de stuurlieden over, zoals de drank administratie. Hij kreeg van de hofmeester door, hoeveel drank, door elk lid van de bemanning was gebruikt, dat was de geoorloofde twee consumpties per dag, erg veel moeilijkheden zal hij er niet mee hebben gehad. Hij maakte er een staat van, per dag een half uurtje werk. Aan het einde van de reis werd de drankstaat bij de betaalmeester ingeleverd en de kosten werd op de gage in mindering gebracht.

Bron: kroonvaardersforum.com



Tanker vaart met volledig vrouwelijke bemanning

Ter gelegenheid van de internationale dag voor vrouwen in de maritieme sector op 18 mei is afgelopen weekend de tanker Swarna Godavari met een volledig vrouwelijke bemanning vertrokken vanaf de Djawahar Dweep olieterminal in India. Het schip is van Shipping Corporation of India (SCI).



Al eerder claimde SCI de wereldprimeur van een compleet vrouwelijke bemanning op een tanker, de Swarna Krishna. (Foto Tribune India)

De Swarna Godavari (225 x 32 meter, 73500 dwt) is de tweede tanker van SCI die helemaal door vrouwen wordt gerund. De rederij voerde eind vorig jaar al een korte reis uit met een zusterschip, de Swarna Krishna. Dat was volgens SCI een wereldprimeur. De Indiase minister Meenakshi Lekhi van Externe en Culturele Zaken, juicht toe dat meer vrouwen toetreden tot de maritieme sector. In India is 48% van de afgestudeerden in wetenschap, techniek en engineering vrouw. Maar daarvan is bepaald geen afspiegeling te zien in de maritieme sector en al helemaal niet aan boord van schepen.

2 procent

Uit onderzoek van de International Transport Workers Federation (ITF) bleek vorig jaar dat het aandeel vrouwelijke bemanningsleden wereldwijd ongeveer 2% is. Het gros daarvan werkt op cruiseschepen en veerboten. Bij het vertrek van de Swarna Godavari riep een woordvoerder van SCI alle vrouwelijke zeevarenden op om tenminste vijf andere vrouwen te enthousiasmeren voor een maritieme loopbaan.

Lees ook:

[Nu ook vrouw aan roer bij Griekse reders](#)

[Vrouwelijke kapiteins schrijven geschiedenis in de zeevaart](#)

Bron: Schuttevaer

Norma GOFFREDO (Italy)

Posted on [November 10, 2013](#) by [Alfredo De Cristofaro](#)

My name is Norma Goffredo, I was born in Genoa in 1942. My father, a seafarer, always spoke to me about his exciting journeys. So I never had any doubts about what "I wanted to be in my future." I wanted to join the Nautical Institute in Genoa to become Captain but the Dean would not let me. So I chose to attend the school for W/T ship's operator where I graduated in 1963 .

Accomplished legal age, 21 years, I got my seaman's book. I passed the test with rowing the boat in the open sea and the swimming test with a swim back to shore in the cold waters of April, leaving puzzled examiners . These were the years when for a woman to aspire to a career different from the traditional reserved to the " fairer sex " was pure madness, anyway I requested an embark as a Nanny / RT Cadet to mature 6 months of radio – apprenticeship required to access the test of proficiency by the Italian radio company SIRM and TELEMAR, but my request was totally ignored.

However, in October 1963 I found a job on the ship ITALIA/HOJQ the Home Line – Cosulich, Panama flag. After 6 months I landed and I went to deal with the proficiency test, but with unpleasant surprise, I learned that the training on foreign ships was invalid. Embarked then, in October 1964, with the same role on the M/V Asia / IBBA Italian flag. It was useless, the Captain and 1st Radio Officer did not permit me the access in the radio room, they said " so young and pretty I would have distracted

from work colleagues radio operators ." At the end of the second voyage landed without any regrets .

In June of 1965 boarded the M/n Galileo Galilei / ICGN where the Captain (his goodness !) exceptionally allowed me to access the radio room but only during night hours and away from the eyes of the passengers. I did not lose heart, and after an interview with the Hon . Gioacchino Lauro where I expressed him all the difficulties encountered to make my training period as W/T Cadet, I found an embark on M/V Rome / ICFQ where I completed my training.

In June of 1966 I climbed aboard the T/N Michelangelo / ICVI as a seller (I wanted to experience the thrill of a typically female job !) . After I presented was cordially authorized to attend the radio room where, in the role of second headset, I improved my experience.

I always remember the Captain who encouraged me : "you're cut out to do W/T Operator and not the seller ." I listened to his advice and in February 1967 sailed as 3rd Radio Officer on M/V Angelina Lauro / IBHO. It was a real disaster.

I found a lot of resentment and misunderstanding among colleagues when I showed difficulty in receiving the foreign press in particular by machine. Also because of a painful toothache that made me get a fever. Such that, on her return to Italy landed on my own, relieving the 1st R/O " did not want to hurt me," from the embarrassment of a bad report about me.

Removed wisdom teeth went back even more determined to do the best in my job. I gathered a mountain of tapes with W/T broadcasts recorded at a speed of 150 characters per minute. I trained for hours and hours typing, until I reached the best results.

In June and again embarked in the following years I made many trips on the Passenger Liners: Sydney / ICRB, Achille Lauro / IBHE, Rome / ICFQ and Angelina Lauro / IBHO, initially with the rank of 3rd Radio Officer then with the 2nd . Finally, I became head of the W/T Office on board M/V Santa Rosalia / ICSR, a super- tanker I left in 1974 , when the headphones hanging on the wall to devote to the family.

Curious episodes ? A lot ! . Because of my last name (Goffredo), which was often mistaken for a male name it created many misunderstandings, I list just a few.

– In contact with Roma Radio RTF / IAR: the operator with extreme embarrassment said me I was loud and clear but with a tone of woman voice that he could not eliminate from his receiver . "Thank God, I answered, otherwise I would be worried ... I am a woman of the opposite in fact ."

– On board "Angelina Lauro / IBHO" : in the Atlantic Ocean , we took on board from a Norwegian cargo ship an officer in serious condition to be urgently operated by medical personnel. Several times per day the radio operator of the Norwegian ship insisted asking the patient's condition . Until she told me to be his wife . The surprise was when we found each other to be colleagues.

– On M/V Santa Rosalia / ICSR : bound to a port in South America, I never visited before, I had contacts with a colleague wanted to give me the list of ” local to play”. When I said that those type of entertainments did not interest me, a chorus of commas (worst insult for a radio operator) of others listening to me rained down on him. I intentionally omitted my identity as a woman, which he discovered, embarrassed, when we switched to voice.

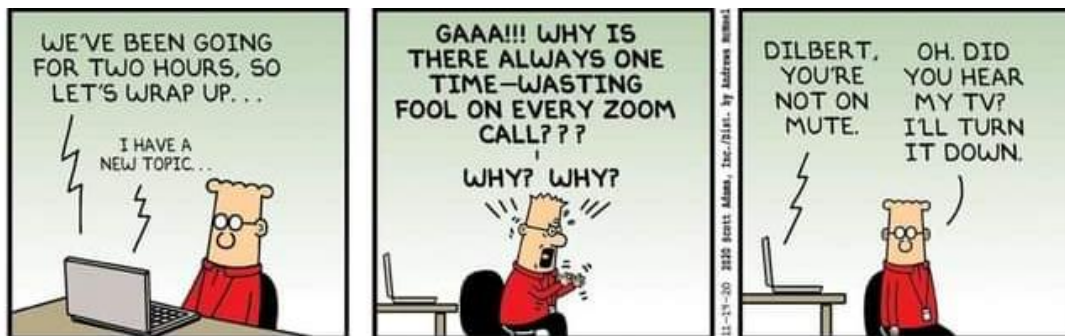
In 1980 I began teaching “Radiocommunication ” in the Nautical Institute “M. Colonna” in Rome where I lived with the family (In the mean time I had a daughter I called Marina) and stayed there until 1988, when passed on the role then I moved to Genoa to teach in the Nautical Institutes of Genoa and Camogli. Later I went to other higher education institutions with a mandate as “support teacher “. Since 2007 I am retired and, like a good grandmother, I write stories for Lucrezia, my granddaughter. Regrets? Yes ! I miss the long hours spent to fish when the ship was at anchor and I have a big gripe : I have never crossed the Panama Canal.

Norma was the second woman officer RT Italian, preceded by Miss Cesco (or Di Cesco) that after a few months of sailing married a mate of the ship on which she was embarked.



Norma on T/S ROMA

Norma on a foreign newspaper



The Long Blue Line: Coast Guard pioneers the marine radio over 100 years ago!

By Retired United States Coast Guard Capt. Daniel A. Laliberte

A telegraph operator employed by the San Francisco Call newspaper tapped out the terse message: “Sherman is sighted,” Aug. 23, 1899. The message announced the anxiously awaited return of the troopship of the same name from the Philippines after the Spanish-American War. Unlike every other telegram transmitted in the U.S. up to that time, this message did not flash along a telegraph line. Instead, it was wirelessly transmitted from Lightship 70, located seven miles off the entrance to San Francisco Bay, and was the first wireless ship-to-shore telegraph message in U.S. history.

Following Lightship 70’s historic transmission off the coast of California, the U.S. Lighthouse Service was quick to see advantages in equipping all of its vessels with wireless. These advantages included early notification of vessel arrivals, reporting of weather observations and sea conditions, and summoning assistance for mariners in distress. The Lighthouse Service (later merged with the Coast Guard) soon installed wireless transmitters on board its lightships. Within two years of Lightship 70’s historic transmission, wireless sets had become standard on board all Lighthouse Service lightships.



Capt. Dorr Tozier



SAN FRANCISCO LIGHT-VESSEL, NO. 70, CAL.

interdiction operations in the Pacific Northwest.

The initial push by the Revenue Cutter Service to use wireless to combat maritime drug and human smuggling was championed by Capt. Dorr Tozier, commanding

In addition to the Lighthouse Service, the U.S. Revenue Cutter Service took the initiative to harness radio technology for improved mission performance. In 1902, the U.S. Revenue Cutter Service—merged in 1915 with the U.S. Life-Saving Service to form the Coast Guard—also began experimenting with the use of wireless telegraph. However, it did so to coordinate its counterdrug and migrant

officer of the iron-hulled Revenue Cutter Grant, stationed at Port Townsend, Wash. Tozier hailed from Georgia, and received his Revenue Cutter Service commission from Abraham Lincoln one month before the president's assassination. Tozier served primarily on the East Coast before transferring west. He was best known for his vast collection of Native American artifacts from the Pacific Northwest as well as pioneering wireless telegraph for shipboard use.

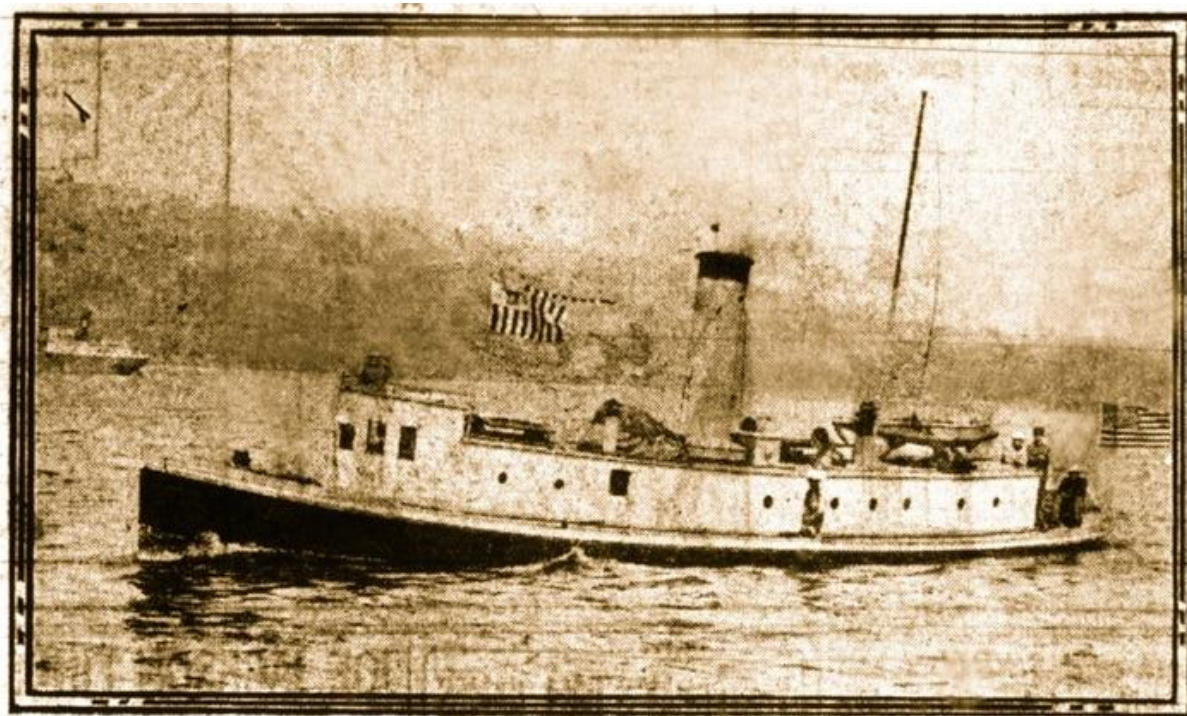
Tozier was responsible for combatting the maritime smuggling of opium and Chinese migrants from British Columbia to the Washington Territory in the early 1900s. To do so, he had a small flotilla consisting of his cutter—an old sail and steam-driven,



three-masted schooner capable of nine knots—and the Guard and Scout, two 65-foot steam launches that could hit 15 knots. Opposing them were more than 40 fishing sloops out of Victoria, British Columbia, and most of the coastal steamers in the region—all of which were involved in smuggling at any given time.

While patrolling Puget Sound and nearby waters, Tozier often found himself in a hopeless stern-chase, with no way to make an intercept, or alert his faster steam launches stationed at nearby Port Townsend and Friday Harbor. Then, in November 1903, Tozier approached representatives of the newly opened Pacific Wireless

Telegraphy Company in Port Townsend. Tozier proposed to test their equipment using wireless sets located on board his cutter and at the local customs house.



Tozier planned his new system together with the Pacific Wireless Company, Revenue Cutter Service, and the local customs collector. Pacific Wireless would install and operate wireless radio sets on board his cutter, at the Port Townsend Customs House and, several months later, at Friday Harbor on San Juan Island. There was no upfront cost to the government as long as Customs ensured that company revenues did not fall below \$200 per month.

Tozier's initial wireless tests proved successful, allowing the Grant to keep in contact with the Port Townsend Customs House throughout its patrol area—a 100-mile radius from the cutter's homeport. After testing and adjustment of the new equipment, the Grant was ready for its first practical use of wireless for revenue cutter duties. On April 1, 1904, the Grant switched on its wireless set and began a new era of marine radio communication between ship and shore stations.

The new wireless radio technology proved very effective in directing revenue cutters and patrol boats in maritime interdiction operations. However, it took another three years to convince Congress of the importance of "radio" (which superseded the term "wireless telegraph" in 1906) to both its law enforcement and search-and-rescue missions. In March 1907, Congress finally appropriated the \$35,000 needed to fund wireless installations on board 12 cruising cutters.

By 1909, the Revenue Cutter Service's shipboard communications had essentially gone wireless. However, rapid advances in radio technology in later years resulted in the installation of non-standard equipment on board the cutter fleet. It took the advent of World War I to correct this situation. With the Coast Guard's transfer to the

Department of the Navy for the war, cutters were outfitted with the Navy's standard radio communications package.

The wartime upgrade served the Coast Guard for a few years until Prohibition and the service's dramatic fleet expansion. In 1923, only about a third of the Coast Guard's 22 cruising cutters possessed even a rudimentary voice-radio or "radio



telephone" capability in addition to its older radiotelegraph technology. In 1924, Coast Guard leadership foresaw a problem with the fleet of more than 200 smaller 75-foot patrol boats scheduled to be brought online in the next year-and-a-half. These smaller cutters would lack both the space and the number of men required to operate and maintain the large radiotelegraph equipment.

At the time, easy-to-install and-operate radio telephones did not exist. Therefore, the Coast Guard had to initiate a crash program with America's nascent electronics industry to develop "small, compact radio telephone-telegraph transmitter-receiver equipment." The resulting "T-1, CGR-1 Standard Coast Guard Transmitter and Receiver" proved very successful and was soon installed on board cutters, at shore stations, and on patrol boats. With upgrades, the T-1 radio remained in service until 1938.

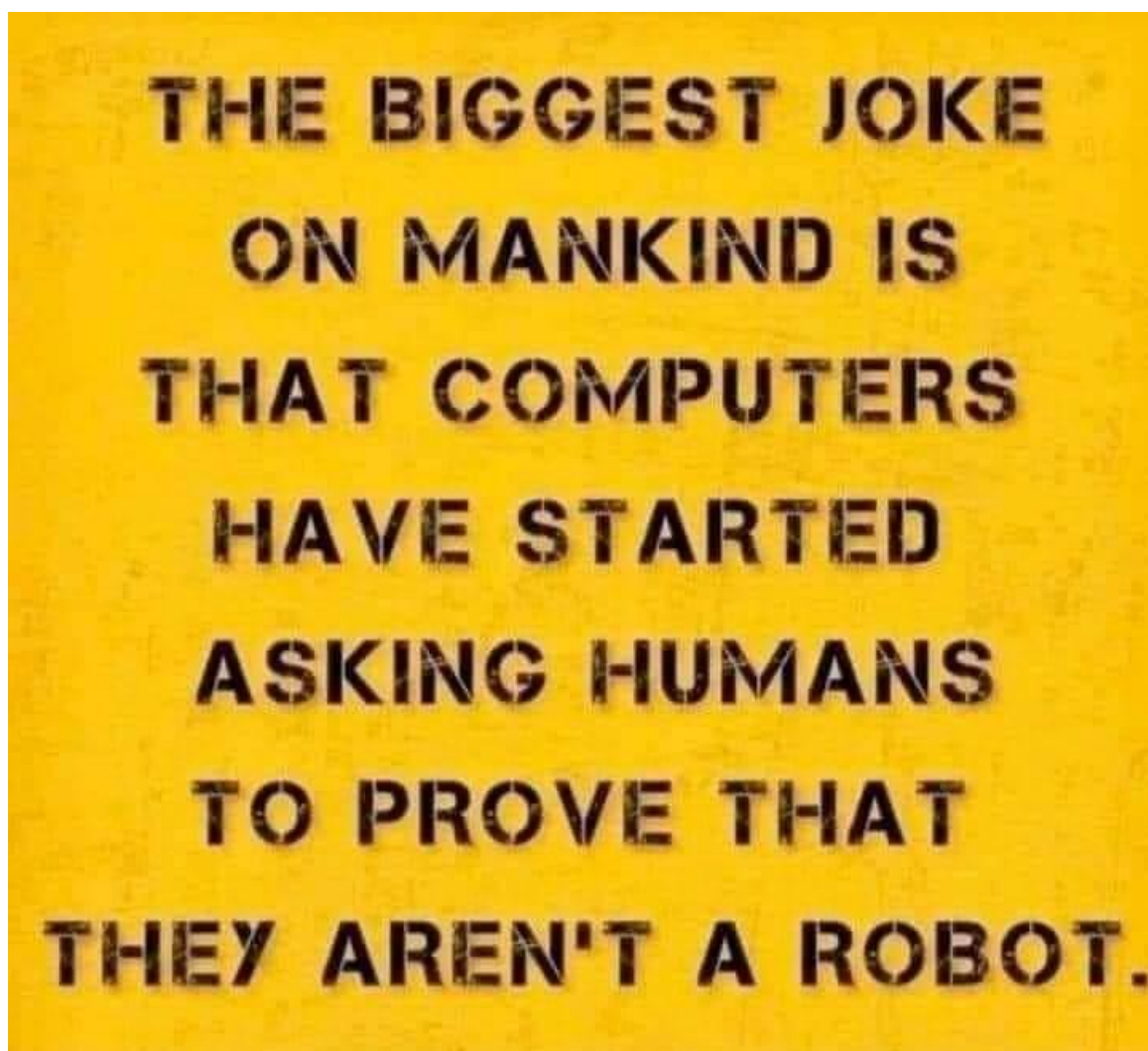
Meanwhile, the 1925 addition of aircraft to the Coast Guard's inventory created a new challenge for communications. Early aircraft had not been designed or

constructed with radios in mind. Luckily, Coast Guard Lt. Cmdr. Elmer Stone, a pioneer in maritime aviation, devised specifications for an aviation radio set. With those specifications in mind, Radio Electrician A.G. Descoteaux and Chief Radioman R.H. Salvas exercised field-level initiative to develop a 90-pound battery-operated radio set. This set enabled Coast Guard aircraft to report vessel sightings in real time to nearby cutters and shore stations. This capability proved critical to successful surface vessel interdictions and, later, aviation rescues and interdictions.

The two Coast Guard predecessor agencies of the U.S. Lighthouse Service and the U.S. Revenue Cutter Service were quick to recognize the vital role radio could play in their operations. Over 100 years ago, the Coast Guard pioneered maritime electronic communications development through the foresight, diligence, and spirit of innovation demonstrated by their personnel, from deck-plate level to top leadership.

Read more - [United States Coast Guard](#)

Bron: US Coast Guard



‘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.

Onderwijs & Zorg

‘De Boortoren’

Voormalige zusterflat van het Ikaziaziekenhuis.

‘Het Zuider’

Het Zuiderziekenhuis is in 2000 opgegaan in het Maasstad Ziekenhuis.

‘Het SFG’

Sint Franciscus Gasthuis.

‘Dijkzicht’ / ‘Lijkzicht’ / ‘Zijkzicht’

Het Erasmus Medisch Centrum.

‘De Koelkast’

Hoogbouw van de medische faculteit was het eerste gebouw van Nederland hoger dan 100 m.

‘Het Aquarium’ / ‘De Kijkdoos’ / ‘De Glasbak’

De Hogeschool InHolland aan de Posthumalaan heeft een geheel glazen gevel.

‘De Glasbak’

Het Erasmus Paviljoen op de Campus Woudestein

‘De 1’ / ‘De Periscoop’

Het hoofdkantoor van het Scheepvaart en Transport College aan de Lloydstraat van Neutelings Rietdijk Architecten is een markant gebouw dat bestaat uit een vrijwel rechthoekige kern en een toren van zestien bouwlagen waaraan boven en onder een uitbouw is aangebracht.

Overige Bouwwerken

‘De Kuip’

Er zijn meer bijnamen voor Stadion Feijenoord, maar die zijn overbodig.

‘Het Kasteel’

Het pompgebouw met ketelhuis van het Drinkwaterleidingbedrijf werd in 1886 gebouwd en kreeg door zijn vormgeving met torentje deze bijnaam. Het is geen bijnaam voor het Spartastadion, maar de echte naam.

‘De Druppels’

Opslagplaatsen van het Drinkwaterbedrijf naast de Van Brienoordbrug.

‘Molen De Knijff’

De Nieuwlandse Molen in Hoek van Holland was jarenlang van molenaarsfamilie De Knijff.

‘Het Keetje van Oud’

In felle kleuren uitgevoerde directiekeet van Het Witte Dorp in Oud-Mathenesse van de vermaarde architect J.J.P. Oud.

‘De Toverdoos’

Zo werd de Maassilo genoemd, omdat zelfs het beschadigde graan er zeer goed werd geconserveerd en er beter leek uit te komen.

‘De Muis’

In 2016 werd een nieuw opvallend vormgegeven gemaal aan de Essenburgsingel in gebruik genomen.

‘Het Crematorium’

De associatie die veel Rozenburgers hebben met het nieuwe sportcentrum De Rozenburcht.

‘De Klaagmuur’

Eind 2017 in gebruik genomen watermuur ter vergroening van de Binnenrotte.

‘Het Muurtje van Moulijn’

Muurtje aan het eind van de Bloklandstraat waar Coen Moulijn als jochie woonde.

‘De Chinese Muur’

De muur rondom het voormalige rangeer- en douaneterrein bij de Spoorweghaven.

‘Het Keezending’

Spotnaam voor het in 1787 in gebruik genomen stoomgemaal in de Polder Blijdorp. ‘Keezen’ was een scheldnaam voor patriotten en het gemaal was in de ogen van de boeren van de polder het ‘ding’ van de patriotten van het Bataafse Genootschap.

‘Het Muizegaatje’

Smalle doorgang onder het spoorviaduct tussen de Bergweg en de Straatweg. Maar ook een bijnaam voor de verkeersboog op het Kleinpolderplein voor de smalle verkeersboog komend vanaf Hoek van Holland richting de A13 naar Den Haag.

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 **V** voor.....*

Vaar

– Vader. Net als moer vooral gebruikt als in ‘ouwe vaar’.

Vaassie – Iets groter, taps toelopend bierglas.

Verfbeest – Schilder.

Vertieft – Kapot, doodop.

Visglas – Aquarium.

Vliegende vinketering – Verwensing.
Het boek ‘Krijg de Vinketering’ van

Sanders en Tempelaars bevat een geordende verzameling Nederlandstalige verwensingen met toelichtingen. Het zal u niet verwonderen dat vele daarvan in Rotterdam zijn ontstaan of hier veel worden gebruikt.

Vloervarken – Stoffer en blik.

Vlooiënbaal – Hond of kat.

Voorgevel – Borsten.

'Un garnaal heb ook een kop'

'Azzie die in de Maas gooit, dan drijftie stroomopwaarts'

'Die hebbe ze overdwars gebakke'

'Daar zimme toch een kop op zeg'

Over een eigenwijs iemand.



Bron: Scheurmail



Het nasiballen net. Dit Nederlandstalige net is bestemd voor alle Nederlands sprekende radioamateurs in het buitenland, die graag met elkaar en met het thuisfront in verbinding blijven.

Op maandag tot en met vrijdag op 14.345 of 21.435 of 28.630.
Om 16:00 uur en 21:00 uur UTC.

Netleider is meestal Marc, ON4ACH.



Elke eerste zondag van de maand wordt het PI9D net gehouden.

Dit net heeft als doel antennes en antenne opstellingen uit te proberen en om de verbindingen tussen de regio's op verschillende frequenties te testen. (Hierbij speelt NVIS propagatie een belangrijke rol) Het PI9D net wordt elke maand vanuit een andere regio's uitgezonden. De ronde start om 10.00 uur LT en is op 80m, 3670 kHz +/- QRM. Je bent van harte welkom om een QSO te maken.

Luisterrapport kunt u sturen aan <mailto:pi9d@dares.nl>



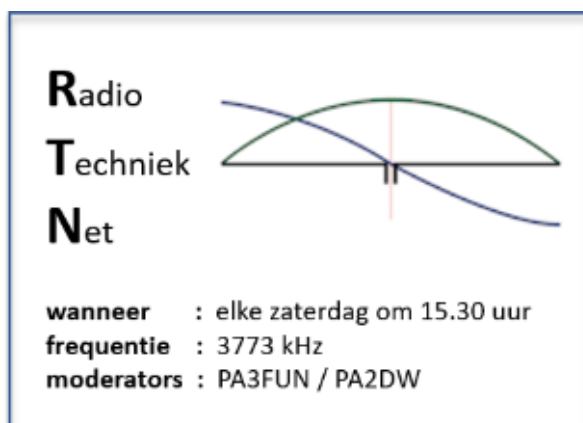
The Antillean net

Every Sunday at 18:00 UTC on 7.190 kHz

Netcontrol by a team of Verona (the Curacao Amateur Association)

We speak Papiamentu, Spanish, English and Dutch.

Please feel free to check in!



**Radio
Techniek
Net**

wanneer : elke zaterdag om 15.30 uur
frequentie : 3773 kHz
moderators : PA3FUN / PA2DW



Hamnieuws

Het laatste nieuws voor zendamateurs

www.hamnieuws.nl





"No, these aren't historical cell phone towers.
This is Stonehenge."

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)