

Natuurlijk wenst de redactie van de PI4HAL nieuwsbrief iedereen een voorspoedig, gezond en wellevend 2019 toe. In voorgaande nummers werd al vaak geschreven over de historie van de draadloze telegrafie en de historie van de radio-omroep. In dit nummer komt de historie aan bod van de vaste- en draadloze telefonie die in Nederland evenals de radio omroep, haar wortels vond in Den Haag. De aandacht die de redactie hieraan besteedt komt door het gegeven dat dit allemaal zo'n beetje 100 jaar geleden is begonnen. Die historie is wellicht een aanknopingspunt voor hen die aan de bezoekers verhalen vertellen. Dit jaar in september is het overigens 60 jaar geleden dat ons mooie schip het ss Rotterdam haar *maiden voyage* maakte. Maar de nieuwsbrief begint met een nieuwjaarswoord van onze voorzitter. Gewoontegetrouw gevolgd door een *in memoriam*. Dit maal voor Josph John Thomson, de ontdekker van het elektron.

EERSTE DAG NA HET KERSTVERLOF



De aandacht die de redactie hieraan besteedt komt door het gegeven dat dit allemaal zo'n beetje 100 jaar geleden is begonnen. Die historie is wellicht een aanknopingspunt voor hen die aan de bezoekers verhalen vertellen. Dit jaar in september is het overigens 60 jaar geleden dat ons mooie schip het ss Rotterdam haar *maiden voyage* maakte. Maar de nieuwsbrief begint met een nieuwjaarswoord van onze voorzitter. Gewoontegetrouw gevolgd door een *in memoriam*. Dit maal voor Josph John Thomson, de ontdekker van het elektron.

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Nieuwjaarsrede van onze voorzitter voor 2019..... | 2 |
| Joseph John Thomson | 4 |
| Wat deed Bell in Den Haag? | 6 |
| Een stukje radiohistorie (7) vervolg. | 11 |
| Dreigend onheil in de mist | 16 |
| Redevelopment of Famed Ocean Liner..... | 19 |
| Mutaties Radiostation | 22 |
| PI4HAL versus PA60HAL..... | 24 |
| Polish the Brass: Straight Key Night is Just Ahead | 25 |
| Sweden's Alexanderson alternator station SAQ has planned a Christmas Eve transmission on 17.2 kHz. | 25 |
| Leuk om te weten..... | 26 |
| Nieuwe PI4HAL website..... | 27 |
| New Two-Ham ISS Crew Launched to ISS. | 28 |

Nieuwjaarsrede van onze voorzitter voor 2019

Het moest er een keer van komen: een voorwoord van de Voorzitter in onze prachtige nieuwsbrief. En welke gelegenheid is er dan beter dan een jaarwisseling ?

Na de overdracht van de Voorzittershamer van Okko naar ondergetekende heeft het bestuur ook het afgelopen jaar niet stil gezeten, ook al hebben jullie ons niet altijd gehoord of gezien. Ik ga daar zo meteen meer over vertellen.



Allereerst verdient ook 2018 een korte terugblik. Het kan niet vaak genoeg gezegd worden: wij zijn een vereniging. En dat betekent dat de leden, iedereen stuk voor stuk, tezamen de vereniging vormen. Het bestuur heeft slechts een coördinerende en faciliterende functie. De leden maken de vereniging tot wat hij is met alle initiatieven en activiteiten die we gezamenlijk uitoefenen. We hebben één gemeenschappelijke bindfactor: het uitoefenen van de radiohobby op de SS Rotterdam, waarbij wij het bezoekende publiek kennis laten maken met heden en verleden van de radiocommunicatie aan boord. Binnen die kaders is er ook het afgelopen jaar weer veel gebeurd. Ik ga echter nu niet al die activiteiten langs, want die kennen we allemaal. In een nieuwjaarsrede mogen echter een paar dingen niet ontbreken: en dat is een woord van dank aan alle leden die zich het afgelopen jaar weer verdienstelijk hebben gemaakt, hoe groot of hoe klein een bijdrage ook was. Daarnaast wil ik toch twee personen even in het zonnetje zetten zonder al die anderen te kort te willen doen.

Allereerst Wil PA0WBS cum suis voor alle tijd, enthousiasme en energie in alle technische zaken en reparaties. De uitstekende staat van de apparatuur en antennes en hun functioneren wordt voor ons mede door zijn inzet mogelijk gemaakt. Wil, bedankt!

En dan onze weergaloze nieuwsbrief. Onze OM Bert, PC4Y heeft er werkelijk iets bijzonders van gemaakt met fantastische artikelen die het altijd weer waard zijn om te lezen. Hoe bijzonder! Bert, dankjewel voor al je moeite. En tevens een oproep aan iedereen: lever ook eens een stukje aan bij Bert voor de nieuwsbrief. Het hoeft niet lang te zijn en onze hobby is zo divers dat er altijd wel wat te melden valt. Het maakt de nieuwsbrief echt van ons en voor ons allemaal!

Ja, het bestuur heeft het afgelopen jaar ook niet stil gezeten. Allereerst hebben wij ons voorgesteld aan de directie van Westcord. Onze gastheer hoort toch te weten met wie ze te maken hebben. Alle formele afspraken zijn over en weer bekrachtigd en wij weten elkaar te vinden als dat nodig is. Maar er is meer.

We hebben als bestuur toch al weer een aantal vergaderingen achter de rug. We hebben ons een paar vragen gesteld. Hoe staat de vereniging erbij? Waar gaan we met de vereniging naar toe? We vinden namelijk dat een bestuur net iets meer moet doen dan passen op de tent. Ook onze vereniging kenmerkt de trend die breed in de

maatschappij waarneembaar is: vergrijzing. Natuurlijk is vrije tijdbesteding en leeftijd ook aan elkaar gekoppeld, maar een bestuur heeft ook als taak de continuïteit van de vereniging in de gaten te houden. Ook het aantal leden vindt het bestuur minimaal. Als we dat met elkaar vast-stellen en eens zijn, dan concluderen we dus dat het werven van nieuwe leden – en mogelijk ook van gemiddeld jongere leeftijd – prioriteit verdient. Het bestuur is dan ook bezig met een programma waarin we ledenwerving centraal stellen. We hebben een paar ideeën die we momenteel aan het uitwerken zijn en we hopen voor de komende ledenvergadering deze plannen te presenteren. Jullie kunnen van ons vroeg in het nieuwe jaar een Notitie verwachten waarin alles staat beschreven. Op de eerstvolgende ledenvergadering zullen we dan met elkaar in gesprek gaan en kunnen wij jullie vragen beantwoorden. Wij hebben onze ideeën natuurlijk al een beetje getoetst en ik moet zeggen dat ze zeer positief werden ontvangen door andere betrokkenen. Ik ben dus ook zeer benieuwd naar al jullie reacties als we zo ver zijn.

Rest mij iedereen een hele goede jaarwisseling toe te wensen, een nieuw jaar met vele verbindingen en een goede gezondheid. Beste OM, met elkaar vormen we de vereniging PI4HAL, laat je horen in het nieuwe jaar en doe mee, alle inspanningen – hoe klein ook - worden altijd gewaardeerd!

73 Edward / PE1EEF
Voorzitter PI4HAL



Joseph John Thomson

Joseph John Thomson ([Cheetham Hill](#) bij [Manchester](#), [18 december 1856](#) – [Cambridge](#), [30 augustus 1940](#)) was een [Engels natuurkundige](#) en ontdekker van het [elektron](#) – de basiseenheid van [elektrische stroom](#).



Biografie.

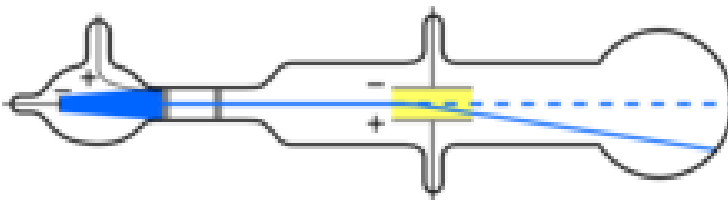
Thomson werd geboren in Cheetham Hill (in de buurt van Manchester) als zoon van een boekhouder.^[1] Zijn vader stierf toen Thomson nog maar 16 jaar oud was, maar dat verhinderde hem niet naar school te gaan op het Owens College in Manchester. Daar overreedde zijn [wiskundeleraar](#) hem om een [studiebeurs](#) aan te vragen aan de Trinity College van [Cambridge](#), een van de meest gerenommeerde [universiteiten](#) ter wereld. Vanwege zijn goede prestaties kreeg Thomson die studiebeurs, en in 1880 eindigde hij als tweede van zijn klas in het eindexamen wiskunde. Hij mocht in

Cambridge blijven werken en ontwikkelde er wiskundige modellen waarmee de aard van [atomen](#) en de [elektromagnetische](#) krachten konden worden verklaard.

In 1890 huwde hij Rose Elisabeth Paget, de dochter van Sir George Edward Paget. Samen kregen ze twee kinderen: zoon [George Paget Thomson](#) (Nobelprijswinnaar in 1937) en dochter Joan Paget Thomson.

Het atoommodel.

Het uitgangspunt voor zijn grote ontdekking waren [kathodestrallen](#), een geheimzinnige straling die vanuit de negatieve elektrode (kathode) wordt voortgebracht wanneer over twee elektrodes in een bijna luchtledige buis een zeer hoge [elektrische spanning](#) wordt aangebracht. In tegenstelling tot licht en röntgenstraling vermoedde Thomson dat kathodestrallen geen [elektromagnetische golven](#) waren, maar uit deeltjes bestonden. Om dit te onderzoeken voerde hij experimenten uit waarbij deze straling door magnetische velden werden afgebogen en de mate van afbuiging werd gemeten.



Schets van Thomson's experiment met kathodestrallen

In 1897 maakte Thomson bekend dat kathodestrallen bestonden uit een stroom negatief geladen deeltjes, die hij "*corpuscles*" (lichaampjes) noemde.^[2] Later werden ze elektronen genoemd. Uit de meting berekende hij de verhouding " m/e ", de verhouding

tussen de [massa](#) "m" ten opzichte van de [elektrische lading](#) "e". Hij toonde aan dat deze verhouding onafhankelijk was van de aard van de elektroden en het gas in de vacuümbuis. Daaruit trok Thomson de conclusie dat hij een fundamenteel deeltje had gevonden van de natuur.^[3] Omdat zo'n elektron veel kleiner was dan een atoom beredeneerde hij dat elektronen weleens onderdeel zouden kunnen zijn van het atoom zelf.

Op basis hiervan ontwikkelde hij zijn model van het atoom, dat vaak liefkozend het **Plumpuddingmodel** genoemd wordt. Thomson dacht dat het atoom een bol was gelijkmatig gevuld met positieve lading, met daarin de negatief geladen [elektronen](#). Deze voorstelling van het atoom was afkomstig van een voorstel van Lord Kelvin in een artikel uit 1903, getiteld "Aepinus atomized".^[4] In Thomsons atoommodel heeft de positieve lading geen massa zodat alle atoommassa afkomstig moet zijn van de elektronen in het midden. Zijn model werd spoedig vervangen door het – door [Ernest Rutherford](#) geformuleerde – [zonnestelselmodel](#). (Rutherford was een van Thomsons leerlingen in het Cavendish-instituut geweest.) Thomson was echter wel de eerste wetenschapper die het atoom wist voor te stellen in termen van positieve en negatieve lading.

De Duitse scheikundige [Eugen Goldstein](#) toonde later aan dat behalve kathodestrallen er ook stralen in tegengestelde richting van de buis bewogen, en noemde ze "kanaalstralen". Deze kanaalstralen bestonden uit positief geladen atoomdeeltjes – de resten van de gasatomen zonder hun (vrije) elektronen. Dit bevestigde Thomsons zienswijze dat het elektron onderdeel is van het atoom.

Het Cavendish laboratorium.

Het [Cavendish-laboratorium](#) in Cambridge werd in 1871 gesticht waarbij [James Clerk Maxwell](#) (die de wetten van het elektromagnetisme heeft opgesteld) de eerste zogenaamde Cavendish Professor werd. De jonge Thomson werd tot de derde Cavendish Professor verkozen in 1884 (na Maxwell en [Lord Rayleigh](#)). Hij was echter niet ervaren met het doen van [experimenten](#), maar gelukkig was hij een snelle leerling en leidde hij uiteindelijk een succesvolle afdeling [experimentele natuurkunde](#).

Ondersteund door zijn management en manier van lesgeven, werden er veel belangrijke experimenten over het elektromagnetisme en het atoom uitgevoerd in zijn [laboratorium](#). Veel uitstekende natuurkundigen genoten hier ook hun opleiding, onder wie zeven [Nobelprijswinnaars](#). Thomson gaf blijk van een sterke interesse in de individuele vordering van zijn studenten, door dagelijks te kijken hoe het met hun studies stond en door vaak suggesties en advies te geven.

In [1906](#) ontving hij de [Nobelprijs voor Natuurkunde](#) voor de ontdekking van het [elektron](#); in 1908 werd [sir](#) Joseph Thomson geridderd en in 1914 onderscheiden met de [Copley Medal](#). Eerder ontving Thomson al de [Royal Medal](#) (1894) en de [Hughes Medal](#) (1902).

Wat deed Bell in Den Haag?

Eerder stonden in De Oud-Hagenaar bijdragen over Bell in de Residentie en de Bell-fabriek in Den Haag. Maar hoe ontstond het, waar zaten ze en wat deden ze?

Met de telegraaf was het mogelijk met morsetekens het alfabet te versturen via elektrische pulsen over een telegraaflijn en leverde zo een telegram op. Spraak was niet mogelijk. Totdat Alexander Graham Bell in Amerika de 'telephone' uitvond, die eerst de akoestische telegraaf werd genoemd. Reden voor Bell om in 1877 de Bell Telephone Company (BTC) op te richten.

Na diverse fusies, reorganisaties en overnames waren eind negentiende eeuw de grote spelers in Amerika de American Telephone & Telegraph Company (AT&T), dat bekend stond als 'The Bell System' en Western Electric (WEC), de fabrikant met alle licentierechten voor ontwikkeling en productie van apparatuur. In 1880 wordt voor het verkrijgen van telefoonconcessies in Europa een dochterbedrijf opgericht, de International Bell Telephone Company (IBTC) te Antwerpen, dat in Nederland de Nederlandsche Bell Telefoon Maatschappij (NBTM) start, na verkrijging van de Amsterdamse concessie. In 1882 volgt in Antwerpen de Bell Telephone Manufacturing Company (BTMC), een fabriek waarvan in 1890 WEC nog de enige aandeelhouder is. Mede onder druk van de Amerikaanse overheid wordt het internationale WEC verkocht aan de in 1920 opgerichte International Telephone & Telegraph Corporation (IT&T, in 1958 ITT) en gaat dan verder als International Standard Electric Corporation (ISEC) als onderdeel van IT&T. AT&T is nu speler binnen Amerika en IT&T daarbuiten en dat blijft zo tot in de jaren tachtig.

Bell in Den Haag

In 1881 werd de Haagsche dieren tuin aangesloten op het door NBTM geïnstalleerde Amsterdamse telefoon-net. Dat van Den Haag volgt in 1883 en komt in 1903 in bezit van de Gemeente-Telefoon Den Haag. Nadat in 1887 de Rijkstelefoon (later PTT/KPN) alle interlokale telefoonverbindingen van NBTM heeft overgenomen, mag NBTM nog tot 1916 netten exploiteren uit naam van het ministerie van Waterstaat.



Exploitatie door NBTM verschuift naar productie door BTMC. BTMC installeert in 1903 in Den Haag als eerste in Nederland een telefooncentrale op basis van een centraal-batterij; een batterij in het telefoon-toestel is dan niet meer nodig. BTMC opent in 1911 een verkoopkantoor in Nederland, het 'Ingenieursbureau, Hoofdvertegenwoordiging voor Neder-

land en de Koloniën', onder leiding van de Delftse ingenieur Laurent Velú. Na een kort verblijf in de centrale aan de Hofstraat, is het eerste onderkomen met woonhuis in de toenmalige Albertinestraat in Bezuidenhout, met op het pand zowel het Haagsche ooievaarslogo als het logo van Bell. Later zou de heer Velú ook wonen aan de van Alkemadelaan 342, nu de ambassade van Oostenrijk.



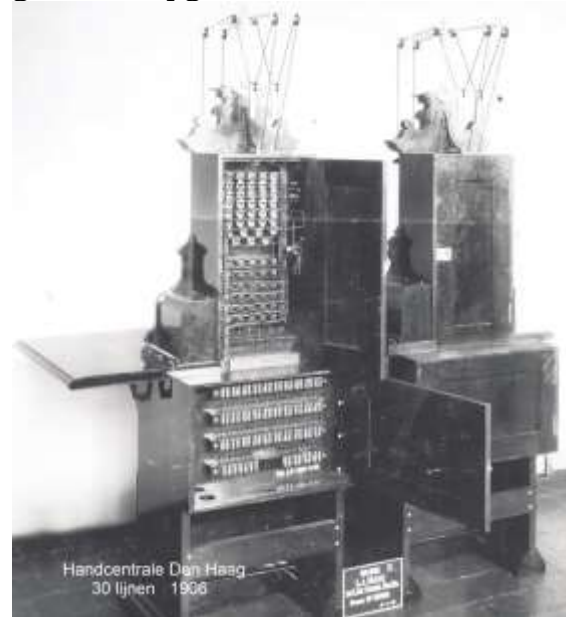
Telefoon NBTM met ooievaar (1910)

Telefoon met logo Den Haag

In september verhuist het kantoor naar de Wagenstraat, naast het huidige Peek & Cloppenburg. In 1912, dan gevestigd aan het Noordeinde, besluit de Gemeente-Telefoon tot aanschaf van een semi-automatische centrale (Rotary) aan de Kerklaan te Scheveningen. Het contract wordt in 1914 getekend, ook voor een centrale in de Marnixstraat. Beide komen er niet, omdat in oktober 1914 BTMC zijn fabrieken sluit i.v.m. de eerste wereldoorlog.

Na afloop daarvan bestelt Den Haag nu meer telefoonlijnen voor Rotary-centrales in het Centrum, Bezuidenhout, Scheveningen en de Marnixstraat. Scheveningen wordt in 1919 opgeleverd. In 1921 wordt het kantoor bij de Kamer van Koophandel ingeschreven als 'Bell Telephone Manufacturing Company, Afdeling Nederland en Indië'.

Ondertussen was WEC, en dus ook BTMC, in 1924 verkocht aan IT&T en ging verder als onderdeel van de International Standard Electric Company. In dat jaar is de centrale 'Centrum' aan de Hofstraat de eerste centrale die geheel zelfstandig door Nederlandse installateurs is gebouwd, getest en opgeleverd.



Handcentrale Den Haag 1906

Uitbreiding van het bedrijf was nodig. In 1924 wordt het pand aan de Scheldestraat betrokken voor het vervaardigen van telefoononderdelen, met smederij, moffelinrichting en galvaniseerinrichting. Tot aan de beurskrach in 1929 en de daarop volgende crisis.

De 'Afdeling' vertegenwoordigde ook luidsprekersystemen van WEC voor in de openbare ruimte en had in 1925 in het Kurhaus te Scheveningen een tentoonstelling. De voormalige H.H. Engelbewaarderskerk aan de Brandtstraat had zo'n systeem. In 1928 verzorgde WEC het luidsprekersysteem aan het Korte en Lange Voorhout i.v.m. de herdenking van het 30-jarige jubileum van Koningin-Moeder Emma. De 'Afdeling Nederland en Indië' werd hiervoor bedankt door het 'Haagsch Comité 1929'. In opdracht van 'de Afdeling' was voor het maken van foto's E.H. Visser van

Weeren, toen gevestigd aan de Heerengracht, ingehuurd.

1e Van der Kunstraat

Pas in 1936 wordt, na de crisis en op aandringen van de PTT, de werkplaats aan de Scheldestraat weer heropend. Ondertussen zijn ook Ericsson en Siemens actief in Nederland. Siemens heeft in 1931 een fabriekspand aan de 1e Van der Kunstraat betrokken. In 1936 viert 'Afdeling Nederland en Indië' haar 25-jarig jubileum.



Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 is in Nederland aanleiding plannen te maken voor verdere fabrieks-uitbreiding.

Nederland denkt nog neutraal te kunnen blijven en verlangt door de oorlogsdreiging meer nationale fabricage van de industrie.

De 'Afdeling Nederland en Indië' stelt aan Antwerpen een Naamloze Vennootschap te worden. In februari 1940 worden de ontwerpstatuten voor de Nederlandsche Standard Electric Mij N.V. (NSEM) ingediend bij het departement voor Defensie en in december 1940 wordt NSEM ingeschreven in de

Kamer van Koophandel als Nederlands bedrijf.

Tijdens de oorlogsjaren geldt NSEM als 'Rüstungsbetrieb'. Personeel wordt steeds vaker gedwongen te werken in Duitsland. NSEM produceert o.a. veldtelefoons voor het Duitse leger en draaggolfapparatuur voor de PTT. BTMC levert, na een korte sluiting, via NSEM weer centrales aan Nederland. Zo komt NSEM de oorlog door. PTT gunt de wederopbouw van het Nederlandse telefoonnet vooral aan



BTMC/NSEM. De Nederlandse staat sluit in 1945 Siemens als bedrijf en in juni 1946 verhuist NSEM van de Scheldestraat naar het voormalige Siemensgebouw aan de Van der Kunstraat. Eind jaren veertig is het telefoonnet gerepareerd, is een licentiefabriek ingericht en zijn/worden grote opdrachten voor de eerste mechanisch-elektronische Rotarycentrales ontvangen. Centrales ontwikkelen steeds meer van mechanisch naar elektronisch. In 1951 begint de bouw van de eerste mechano-elektronische centrale in Scheveningen, een nieuw tijdperk breekt aan voor NSEM. De fabriek breidt productie uit en beschikt over een complete fabriek voor metaal-

bewerking, assemblagelijnen voor telefoons en verkoopt o.a. ook radio's. Wie kent niet de bekende grijze stalen kasten langs het spoorwegennet voor de Automatische Trein Beïnvloeding (ATB), dat na de treinramp in 1962 bij Harmelen door de NS wordt geïntroduceerd? Bijgaande foto is in opdracht van NSEM gemaakt door Bram van Welsen, gevestigd aan de Laan van Meerdervoort.

Op het Van der Kuncomplex verrijst in 1967 (naast Confectiefabriek Gazan)



een nieuwe kantoorflat, dat tegenwoordig als appartementengebouw tussen andere hoogbouw niet meer zo opvalt. NSEM bouwt een districtcentrale in de PTT-toren in het Bezuidenhout. Helaas laat PTT weten dat centrales van Philips en Ericsson in de Bell-districten zullen worden ingezet, dat is het einde van de zware industrie op grote schaal bij NSEM.

Ondanks een reorganisatie eind jaren zeventig wordt toch een veelheid aan producten in de loop der jaren

ontwikkeld, en/of in productie genomen en/of verkocht, waaronder de Unifoon en complete rotary-centrales, zowel electro-mechanisch als electro-nisch met transistors.

Kerketuinen

De behoefte aan een moderne inrichting voor toekomstige ontwikkelingen betekent in 1985 een verhuizing naar de Kerketuinen, achter het Leyenburgziekenhuis.



B&W van Den Haag belonen ITT/NSEM met de Zilveren Ooievaar.

In 1987 brengen ITT en het Franse CGE hun wereldwijde telecomactiviteiten onder in het nieuwe Alcatel en krijgt ITT/NSEM als naam Alcatel Nederland B.V. Aan de PTT wordt de volledig digitale telefooncentrale (System 12) geleverd. In 1993 besluit PTT af te willen van ITT als derde leverancier en gaat over tot volledige ontmanteling. Ondertussen centraliseert Alcatel productie elders in Europa, de fabriek in de Kerketuinen wordt gesloten. In 1994 wordt verhuisd naar een kantoor aan de Burg. Elsenlaan in Rijswijk met een servicecentrum en magazijn aan de Polakweg. Aan het magazijn zit nog een

wit bolletje, een antenne als overblijfsel van een volgsysteem voor vrachtwagens. De activiteiten gingen onveranderd door met elders gefabriceerde GSM-apparatuur voor installatie van Dutchtone, de eerste GSM-telefoons voor KPN onder de naam One Touch, bedrijfstelefooncentrales, IBM-compatible beeldschermapparatuur en het onderhoud bij de krijgsmachten van meer dan tienduizend pc's met randapparatuur. KPN neemt Alcatel als hoofdleverancier voor SDH glasvezeltransmissie-apparatuur t.b.v. het internetverkeer.



Ook ADSL-apparatuur, voor internettoegang via de telefoondraadjes van de telefoonaansluiting thuis, behoort tot het bijna exclusieve domein van Alcatel. Begin van het jaar 2000 zijn wereldwijd de verwachtingen over het gebruik van het internetverkeer te hoog ingeschat en spat de 'internetzeepbel' uit elkaar en neemt Alcatel in ruim een jaar gedwongen afscheid van ca. 70 procent van haar personeel. Het pand aan de Polakweg wordt grotendeels verlaten. Verschillende activiteiten

worden door andere bedrijven overgenomen of verzelfstandigd. Transmissie en ADSL blijven en met de laatste verwerft Nederland een leidende positie in de wereld. In Nederland en Europa is Alcatel niet alleen. Was Lucent Technologies, in 1996 voortgekomen uit Bell-moeder AT&T, een concurrent, nu gaan beide bedrijven in 2006 in Rijswijk samen als Alcatel-Lucent en verhuist in 2012 naar Hoofddorp. Dan is 'Bell' verdwenen uit het Haagse beeld. In 2017 verandert, na een overname, de naam in Nokia.



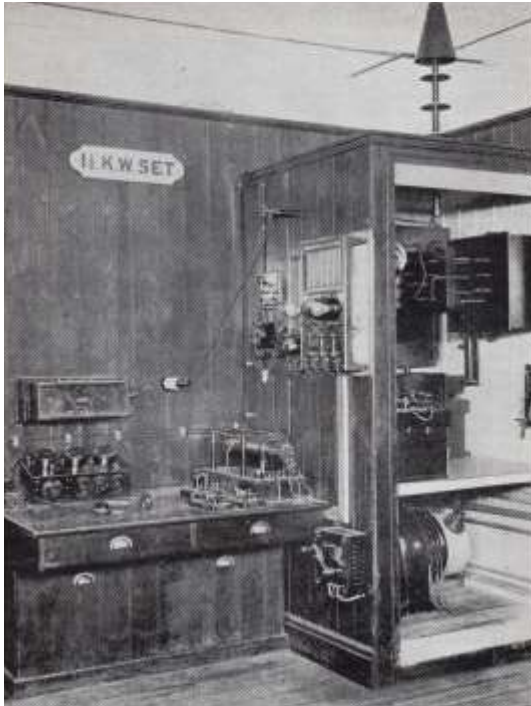
Danny van der Steen
communicatie@telecom-erfgoed.nl
Telecom Erfgoed Stichting
(Teles): telecom-erfgoed.nl

*Uit: De Oud-Hagenaar - De Krant voor
de 50-plusser*

Een stukje radiohistorie (7) vervolg.

De eerste opdrachten.

Van maart 1918 af werd de jonge N.S.F. gehuisvest in een van de oude leegstaande weverijen, namelijk aan de Groest 106a tot 108a, in afwachting van het gereedkomen van een nieuwe fabriek, waarvoor men aanstonds de plannen begon te maken.



Oude scheeps-vonkzender 1,5 kW

Technisch en administratief personeel, voor zover niet door de directeur uit zijn militaire staf meegebracht, werd aangenomen en tewerkgesteld. Tezamen waren het er ongeveer tachtig. Met de geestdrift en de ijver van pioniers begon men zich voor te bereiden op het opvangen en gereedmaken van de orders, die zouden komen of die in uitzicht waren gesteld.

De militaire luchtvaart wenste haar gevechtswaarde te vergroten door toepassing van draadloze telegrafie in de legervliegtuigen. De militaire luchtvaart gaf de N.S.F. dus haar eerste grote kans. Een order voor 130 vliegtuig-vonkzenders werd geplaatst en de voorbereidingen tot het ter hand nemen daarvan beheersten in 1918 de handelingen van de fabriek. Een order van Radio Holland op een aanzienlijk aantal scheeps-

vonkzenders, met bijbehorende ontvangers, hing in de lucht. Met de Marine en PTT werden onderhandelingen geopend met betrekking tot de levering van landstations. Alsof dit niet genoeg was, werd ook een zijweg ingeslagen met de constructie en fabricage van waterstandmeters en Eindhovenenaargalvanometers. Dit toestel, dat voor de registratie van het electro-cardiogram wordt gebruikt, heeft zijn uitvinder, Prof. Willem Einthoven te Leiden, in 1924 de Nobelprijs bezorgd.

In januari 1918 waren er al plannen tot het bouwen van een definitieve fabriek. Ook andere plaatsen zoals Alkmaar en Tilburg zijn in beschouwing genomen als mogelijk vestigingsoord, doch Hilversum zegeviert.

Medio 1918 wordt dan besloten de nieuwe fabriek te bouwen aan de Larenseweg ter hoogte van de daar reeds aanwezige machinefabriek van Ensink. Er is zes hectare mee gemoeid, die worden gekocht voor ongeveer 70 cent per vierkante meter.

Na de benoeming van de directeur van Radio Holland, de heer L. H. F. Wackers tot mededirecteur van de NSF kon de heer Dubois de opdracht van commissarissen uitvoeren om in gezelschap van de heer Tegelberg, een reis naar Engeland te maken teneinde met de Marconi-maatschappij te onderhandelen over de voorwaarden,



waarop van haar octrooirechten mag worden gebruik gemaakt en ook om tot andere vormen van samenwerking te komen.

Omstreeks november 1918 boekt de fabriek haar eerste grote teleurstelling, want het voor fl.309.500,- geoffreerde radio-zendstation voor het eiland Sint Maarten in de 'West ontgaat haar, omdat Telefunken goedkoper is, ofschoon deze maatschappij, zoals later blijkt, ook niet aan de aflevering toekomt. Maar daar staat tegenover, dat Radio-Holland over de brug is gekomen met haar eerste grote bestelling, namelijk van twintig 1,5 - 2 kW en tien 5 kW scheepszenders, met kans op uitbreiding van de aantallen in de toekomst en twintig ontvangers type 1231. Alles bij elkaar voor een begrote prijs van fl. 213.300,-. Verder is nu een bestelling van het Rijk voor een 30 kW vonkzender zo goed als zeker.

MARCONI, RADIO-HOLLAND EN N. S. F.

Op 13 november 1918, twee dagen na het historische ogenblik waarop aan het westfront het signaal „staakt het vuren" heeft geklonken, vindt in het Scheepvaarthuis in Amsterdam een gecombineerde vergadering van commissarissen van Radio-Holland en van de N.S.F. plaats. Aan de orde zijn de voorwaarden waarop de Marconi-maatschappij, met inachtneming van de belangen van Radio-Holland, de S.A.I.T. en van haar zelf, bereid is deel te nemen in de N.S.F., onder beschikbaarstelling van haar octrooien, ervaring en kennis. De considerans van de concept-overeenkomst is het waard in haar geheel te worden vermeld:

„Marconi's 'Wireless Telegraph Company Limited, een maatschappij met beperkte aansprakelijkheid, gevestigd te Londen, hierna te noemen „Marconi" en de Naamloze Vennootschap Nederlandsche Seintoestellen Fabriek, gevestigd te Hilversum, hierna te noemen „N.S.F."; overwegende, dat de beide maatschappijen hetzelfde oogmerk hebben, namelijk de exploitatie van een fabriek of van meer fabrieken of andere werkplaatsen tot het vervaardigen van al datgene wat nodig is voor draadloze telegrafie en telefonie en soortgelijke apparatuur; overwegende, dat in verband met een overeenkomst tussen de Société Anonyme Internationale de T l graphie sans Fil, gevestigd te Brussel en de Naamloze Vennootschap Nederlandsche Telegraafmaatschappij Radio-Holland, gevestigd te Amsterdam, van welke overeenkomst een afschrift is bijgevoegd, alsmede in verband met een overeenkomst tussen de N.S.F'. en Radio-Holland,, waarvan een afschrift is bijgevoegd, partijen het wenselijk oordelen om met het oog op een economische productie, samenwerking tot stand te brengen tussen diegenen die zich met de vervaardiging van radio-apparaten bezig houden; hebben nu ten aanzien van deze aangelegenheid als volgt overeenstemming bereikt..... ".

En dan volgen de bepalingen, die, wat de hoofdzaken betreft, neerkomen op het volgende:

a. Marconi geeft de N.S.F. voor Nederland en koloniën het exclusieve recht van gebruik van haar patenten, onder belofte van hulp en voorlichting.

b. In ruil daarvoor krijgt Marconi 40% van het aandelenkapitaal van de N.S.F.; 20% tegen betaling van de nominale waarde en 20% om niet.

c. Marconi verwerft aanspraak op de vervulling van zoveel commissarisplaatsen, als overeenkomend met het in haar bezit zijnde aandelenkapitaal.

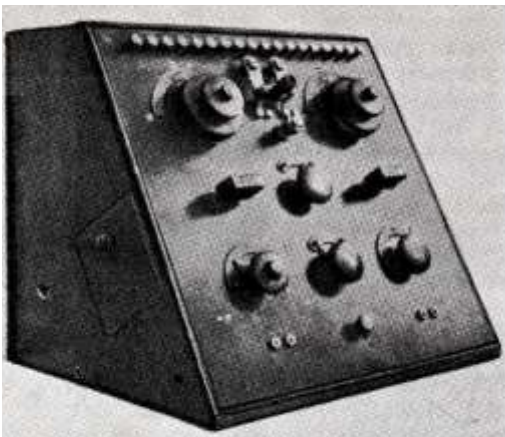
d. De aandelen zijn op naam en Marconi zal deze niet van eigenaar laten veranderen, zonder toestemming van de commissarissen van de N.S.F.

e. De overeenkomst eindigt op 1 mei 1929. Natuurlijk wordt er uitvoerig over de voorstellen van gedachten gewisseld; de vergadering neemt de gehele dag in beslag. Maar tenslotte worden zij met algemene stemmen aanvaard.

Het gehele gedachtegebouw Tegelberg is daarmee voltooid. De belangencirkel, gevormd door de MIMCC, SAIT en Radio-Holland-NSF, is besloten.

En van deze combinatie ligt het machtszwaartepunt, voor wat Nederland en koloniën betreft, in Nederlandse handen. Op 21 augustus 1919 komt een soortgelijke overeenkomst tussen SAIT, Marconi en Radio-Holland tot stand. De heren Hudig, Tegelberg, Goudriaan en Rypperda Wierdsma begeven zich naar Brussel voor onderhandelingen namens Radio-Holland met de SAIT, waarbij eerstgenoemde vennootschap haar SAIT-aandelen aan laatstgenoemde verkoopt en verder een volledige onafhankelijkheid verkrijgt. De overeenkomst NSF - Radio-Holland, die reeds voorlopig functioneert, krijgt dezelfde expiratedatum als het contract Marconi - NSF. De akten zullen nu weldra in de kluizen worden opgeborgen. Het raderwerk, volgens juridische constructies opgesteld, zal geolied met de beste voornemens gaan draaien.

Navigatie in stormachtig water



Type 1231-ontvanger. Door RH besteld bij NSF

Om de daden op tijd te kunnen laten spreken, heeft de fabriek tevoren grondstoffen ingekocht. Metalen als koper, ijzer in profielen, hout, mica: dat alles moest reeds vóór de wapenstilstand worden ingeslagen op een natuurlijk hevig overspannen oorlogsmarkt.

Het kapitaal, inmiddels bijgestort tot fl. 710.000,-, moet opnieuw worden aangevuld en wel met fl. 250.000,-. Met een licht hart doet men het, want de directie wijst er op, dat de „baet" zich aangordt om de „cost" te gaan inhalen. De levering voor de Genie omvat 130 vonkzenders à fl. 1.525,- waarbij nog 125 ontvangtoestellen komen à fl. 675,-; voeg daarbij de orders van Radio-Holland en, zij het nog traag, binnen vloeiende opdrachten voor scheepskompassen en scheepstelegrafen, en het is duidelijk dat er grote bedragen moeten gaan zitten in de magazijnvoorraden.



Op 5 augustus 1918 is er ontgoocheling in het NSF-kamp. Alles is er op gezet om een kans te maken voor de levering van het grote zendstation, dat van Nederland uit moet proberen een radioverbinding tot stand te brengen met Nederlands Indië en nu komt het bericht, dat de opdracht is gegeven aan Telefunken. Het is een vraag die altijd onbeantwoord zal blijven, of de NSF in deze ontgoocheling geen „*blessing in disguise*” moest zien, want voor een jonge nog onervaren-fabriek zou deze formidabele taak wel eens een te zware last kunnen hebben gevormd, vooral wanneer men achteraf constateert, dat zelfs Telefunken zich met dit project blaren op de handen heeft gewerkt, lijkt dit vermoeden niet misplaatst. Maar in de herfst van 1918 is dit alles niet zo wijsgerig te overzien. Men troost zich met een winstcijfer van duizend-zes-en-zeventig gulden en dertien cent.

Op 11 april 1919, als de Nederlandse economie nog volop in de turbulentie van de overgang van oorlogs- op vrede-toestand zit, schemert aan de horizon de mogelijkheid van een opdracht tot het leveren van 1800 patrijspoorten aan de Holland Amerika Lijn. Om daarop te kunnen reflecteren heeft men echter een eigen kopergietery nodig, maar het stichten daarvan vóór het uitvoeren van een nog niet ontvangen order in een nog slechts gebrekkig geaccommodeerde fabriek is een hachelijke zaak. De ondernemingslust brandde echter met de vlam van onbegrensd zelfvertrouwen, zodat ook wat de gietery betreft, wordt besloten: doen!

Weldra komen de eerste financiële zorgen. Hoe zijn de passiva van het werkkapitaal omgezet in activa? Er is een magazijnvoorraad van fl. 318.000:

machines en werktuigen zijn aangeschaft tot een bedrag van fl. 160.000. Er is voor fl. 200.000 verloon of nog te verlonen en fl. 146.000 is vooruitbetaald aan onderleveranciers. De oprichtingskosten beliepen fl. 50.000 en er is fl.25.000 gestoken in meubilair en magazijninventaris. Natuurlijk staan daar vorderingen tegenover, maar die zijn nog lang niet inbaar.

Eerst moet er worden gefabriceerd en afgeleverd. Intussen is er een debetsaldo bij de bank van f 25.000. De liquiditeit is dus benauwend, temeer wanneer men bedenkt dat voorlopig fl. 200.000 wordt geraamd voor de te ondernemen bouw van de nieuwe fabriek en fl.50.000 voor de kopergietery, om maar te zwijgen van de vrije aandelen die Marconi nog moet hebben. Besloten wordt dus de aandeelhouders te bewegen tot het uitgeven van een obligatielening tot een bedrag van fl. 250.000, waartoe zij bereid zijn.

Voorlopig is men van de geldzorgen af. Bovendien komt er weldra een opdracht van het Rijk tot modernisering van het kuststation Scheveningen Haven, tot dusver de oude roemvolle knettervonk van de heer H. J. Nierstrasz. Dat is in juni 1919 - en het gaat om een bedrag van ruim twee ton. Op 14 juli zijn de handtekeningen gezet en de voldoening daarover wordt niet weinig vergroot door een opdracht van 30 stuks 2 kW stations voor de Gouvernementsmarine in Nederlands-Indië. Intussen is een aantal 2 kW vonkzenders aan Radio-Holland afgeleverd en hoewel er kinderziekten te bespeuren vallen, kan men in het algemeen niet zeggen, dat deze zenders een teleurstelling zijn. Wel is er geklaagd over de overschreden leveringstijd. En over de



bijgeleverde kristalontvanger, type 1233, klinkt het tegendeel van een jubelzang uit de mond van de cliënt. Het loopwerk van de talloze schakelaars is verre van feilloos en de draaicondensatoren zijn zo volumineus en stoer opgezet, dat zij goed geacht worden voor een spanning van 2000 volt. Ook de prijzen, die immers gebaseerd zijn op de formule uit het pact Radio-Holland-NSF (kostprijs plus 30% worden gepeperd gevonden. Doch waar is ooit een koper van een eenzame markt met een volstrekt stralend gezicht weergekeerd?

Een zekere wrevel, die nog zal toenemen en eerst veel later de verhouding tussen Radio-Holland-NSF zal verlaten, wordt merkbaar. Het wordt niet veel beter als de eerste 5 kW fluitvonkzender, die geïnstalleerd is op het vlaggenschip Patria van de Rotterdamsche Lloyd, aanleiding geeft tot een ernstig dispuut. Er komt over en weer een stemming van geprikkeldheid, waarin men elkaar verwijten maakt, zodat er zelfs strijd ontstaat over de vraag, of rivierpolitievaartuigen en lichtschepen rechtstreeks door de NSF mogen worden geïnstalleerd, omdat zij, ofschoon varende en drijvende dragers van radioapparatuur, geen schepen worden geacht te zijn in de strikte zin van de overeenkomst, waarin de wederzijdse werkterreinen zijn afgebakend.

Op 8 september 1919 wordt de polsslag van de fabriek opnieuw gevoeld. De lopende orders vertegenwoordigen nu een bedrag van 1,5 miljoen gulden, maar de eenzijdigheid van de cliëntèle is onbehaaglijk. Van dit bedrag is namelijk fl. 700.000 afkomstig van Radio-Holland. Alles wordt er op gezet om de werkingssfeer van de NSF uit te breiden over een grotere groep van afnemers. Geopperd wordt de gedachte van een metaaldraaierij, die massawerk zou kunnen verrichten voor derden. Als een onverwacht geschenk komt in oktober een nieuwe wet, die radiotelegrafie voortaan verplicht stelt voor schepen vanaf 1600 ton, hetgeen voor Radio-Holland aanleiding is om bij de NSF 50 stuks 1 kW stations te bestellen.

Op 1 juli 1921 wordt een nieuw fabrieksgebouw van de NSF in gebruik genomen. De verhuizing naar het nieuwe „home" geschiedt niet onder een stralende hemel. Er pakken zich wolken van tegenspoed samen. Het gaat de scheepvaart niet voor de wind. Steeds meer schepen keren van hun voorlopig laatste reis terug om te worden opgelegd in sluimerhavens. De magazijnen van Radio-Holland raken vol met vrijgekomen scheepszenders en ontvangers.

Wat zijn, nu de fabriek geleidelijk aan haar nieuwe behuizing went, de voornaamste orders die in bewerking zijn, in uitzicht kwamen of – en dat kan wel eens opluchting geven - ingetrokken werden? Dit laatste vindt illustratie in de opdracht voor de 30 kW vonkzender voor Scheveningen Haven, die wordt geannuleerd? De financiële afwikkeling volgens het rouwkoopprincipe is zeer bevredigend, terwijl het uitzicht is geopend, dat de NSF mag meedingen naar de levering van een of twee lampzenders, die nu- wat begrijpelijk is - door PTT meer worden begeerd dan de vonkzender.

Omstreeks Kerstmis 1921 draagt de Marine aan de NSF de levering op van drie onderzeebootzenders, compleet met ontvangers en toebehoren, aan boord te installeren'.

samenstelling F. Roosingh



Dreigend onheil in de mist

Gevaarlijke ontmoeting met het s/s United States

Meer dan 25.000 schepen passeren - binnenkomend of uitgaand - jaarlijks het lichtschip AMBROSE, de drijvende wegwijzer op de ree van New York City en het begin- of eindpunt van menige Atlantic „crossing,. Dit werd onlangs gemeld door AMVER BULLETIN, een periodiek van de Amerikaanse Kustwacht, waarin nieuws over de activiteiten van de AMVER (Automated Merchant Vessel Report) organisatie. Deze heeft ten doel een waakzaam oogje te houden op het scheepvaartverkeer in Atlantische- en Stille Oceaan, op de Caraïbische Zee en in de Golf van Mexico teneinde bij noodgevallen snel handelend te kunnen laten optreden door de dichtstbijzijnde schepen. Daartoe melden veel gezagvoerders - vrijwillig en vrijblijvend - dagelijks de positie, koers en vaart van hun schip per radio aan het AMVER centrum te New York. Die gegevens worden door de Kustwacht nauwgezet bijgehouden om, zodra ergens in dat uitgestrekte zeegebied een alarmsein is uitgezonden, met behulp van een computer direct een juiste indruk te krijgen van de beste mogelijkheden tot hulpverlening.

Om het gevaar voor aanvaringen nabij de „Wonder City of the World,, drastisch te beperken is de Kustwacht onlangs overgegaan tot het instellen van aparte routes voor in- en uitgaand verkeer nabij het lichtschip AMBROSE, evenals zulks inmiddels is ingevoerd voor het Engelse Kanaal. Het idee van deze „separate shipping lanes" is niet nieuw. Het wordt reeds tientallen jaren met succes toegepast op de Canadese Grote Meren.

Hoe gevaarlijk het langs de Amerikaanse Oostkust nabij New York wel was, bewees het grote aantal aanvaringen in de laatste jaren. Het meest tot de verbeelding spreken natuurlijk de rampen veroorzaakt door het op elkaar lopen van grote zeekeelsteden als de ANDREA DORIA en de STOCKHOLM, of de botsing tussen het Israëliësch vlaggenschip S.HALOM en een Noorse tanker. Beide ongelukken kostten mensenlevens. Maar toch, wanneer men zo'n scheepsramp uit de kranten of via de radio en televisie verneemt, spreekt dit niet zo aan als wanneer men zelf bijna bij zo'n aanvaring in volle zee betrokken was.

„KJEH,,

Het was een mistige morgen op de woelige Noord-Atlantic. De supertanker, waarmee we onderweg waren van Puerto La Cruz in Venezuela naar Portland Maine, was afgeladen met „crude" (ruwe olie) en bevond zich ter hoogte van Nantucket Shoals, de ondiepten voor de kust van Long Island waarop het voormalige Nieuw Amsterdam ten dele is gebouwd. We hadden juist een paar radiopeilingen genomen van het lichtschip van dezelfde naam toen de kapitein ons een ETA (estimated time of arrival) telegram overhandigde, met het verzoek dat zo spoedig mogelijk te willen overbrengen. We haastten ons dus van de kaartenkamer naar de radiohut. Daar beluisterden we even het superdrukke morseverkeer op de 600 meter band (nood- en oproepgolff) alvorens de zender bij te zetten voor het aanroepen van WCC, het

kuststation South Chattam Mass. Radio. Maar op het moment dat we de seinsleutel wilden neerdrukken werd de ontvanger „dichtgeslagen" door de tekens van een, kennelijk zeer nabij, zendend scheepsstation. De roepletters luiden: **K J E H**. Elke marconist die een paar maal de Grote Vijver tussen Europa en de Nieuwe Wereld heeft overgestoken, weet dan onmiddellijk: dat is de UNITED STATES, het vlaggenschip van de gelijknamige Amerikaanse lijnvaartrederij.

Onze 36.000 tons (deadweight) „oliekan" was niet uitgerust met radar. Dus stonden boven op de brug de gezagvoerder en zijn eerste officier alsmede een uitkijk op de bak zich de ogen rood te turen om extra goed op te letten of de dikke, vochtige neveldeken om het schip geen gevaren verhulde.

Maar hoe ze ook tuurden, ze zouden nooit in staat zijn het zo nabije en dreigende onheil in de mist tijdig te ontdekken. Die gedachte flitste in een onderdeel van een seconde door ons brein. En als een wervelwind stormden we de radiohut uit en de trap op naar boven, naar het stuurhuis.



‘ALS EEN TIJGER’

De „eerste" stond - ondanks zijn warme monty-coat - te kleumen op de stuurboordsvleugel van de brug. De kapitein was er niet. „De Ouwe is even een sjaal halen, had het koud", legde de stuurman afgemeten uit bij het waarnemen van onze overhaaste entree en zoekende blik.

„Let goed op stuur, de UNITED STATES is inbound en vlakbij ...!" De eerste officier verstarde en wilde kennelijk gaan opmerken dat de navigatie gerust aan hem kon

worden overgelaten, toen aan stuurboord vooruit vaag de zware brom van een scheepsluchtfluit weerklonk. De stuurman vergat ons op slag en luisterde - het hoofd scheef - aandachtig. Nauwelijks was het mistsein verwaaid en gesmoord in de dikke wattendeken boven de golven, of hij sprong als een tijger naar het stuurrad' De verbouwereerde roerganger kreeg een fikse duw, zodat hij achterover tegen de wand van het stuurhuis viel, en de stuurman begon - hand over hand de spaken grijpend - verwoed aan het wiel te draaien. „Bakboord aan boord“, mompelde hij gewoontegetrouw voor zich heen. Het schip gehoorzaamde onmiddellijk en begon - eerst langzaam dan steeds vlugger - van koers te veranderen, lichtelijk naar stuurboord overhellend door de vaart, „Recht zo die gaat“, commandeerde de stuurman toen hij het wiel weer overgaf aan de inmiddels overeind gekrabbelde kwartiermeester. „Recht zo, stuurman“, praaide die terug. De tanker lag nu dwars op de oude koers. Weer baste de fluit van de tegenligger. Nu duidelijk heel dichtbij. Angstig dichtbij zelfs. Maar ditmaal klonk het sein van recht achteruit. Met de stuurman draaiden we ons om en zagen in een flits het geweldige passagiersschip als een schim op minder dan honderd yards achter het heklicht van onze supertanker passeren. Het geluid der machtige scheepsmachines en het ruisen van het boegwater drong goed tot ons door. Binnen luttele seconden was de UNITED STATES, want die was het inderdaad, weer verdwenen, opgeslokt door de dichte nevelbanken. we slaakten een diepe zucht van verlichting. De spanning was gebroken, het dreigend gevaar geweken. Een paar minuten later lag - na een andere order van de stuurman - de tanker weer zijn normale noordelijke koers voor.



Redevelopment of Famed Ocean Liner

The **s/s United States Conservancy** has entered into an agreement with commercial real estate development firm RXR Realty to explore options for the revitalization of the historic SS United States.



Photo: Brian W. Schaller

According to the Conservancy, over the next several months RXR Realty will be working to determine the viability of the SS United States' redevelopment and will explore a range of potential locations for the historic vessel. In connection with its work, RXR will also be paying a substantial portion of the ship's carrying costs and making other investments during this option period, including assembling a team to assess the vessel's interior spaces and explore concepts for the ship's revitalization.

The SS United States, aka "America's Flagship", has faced an uncertain future in recent years. In 2015, the SS United States Conservancy, which owns the transatlantic liner, was nearly forced to scrapping of the ship due to mounting costs, only to be saved by an outpouring of public support that helped the Conservancy raise an additional \$600,000 to save the ship. The following year, Los Angeles-based Crystal Cruises reached an agreement to purchase the iconic 1950's era vessel with the goal of converting it into a modern, luxury cruise ship in compliance with all modern safety, environmental, and technical standards. But ultimately that deal too fell through after a technical feasibility study determined that the plan was a little too far-fetched. Crystal instead ended up donating \$350,000 to the Conservancy to help with ongoing costs.

Now, RXR Realty will go through its own due diligence process, but both sides are hopeful that a plan can be reached to redevelop the ship.

“The SS United States is one of America’s great vessels and an icon of American engineering and design,” RXR Realty says. “Given our history of repurposing and updating some of this country’s most historic structures, we are now working with the SS United States Conservancy to explore what options might exist for the ship, going forward. We are currently at the very beginning of this process – a process that will require substantial work on all sides. At the end of this period, we will have a better sense as to whether we have a viable plan and, if so, the specifics of that plan and in which waterfront community it might be actualized.”

The SS United States has been laid up at a dock in Philadelphia since 1996.

Met dank aan Kees Noevers



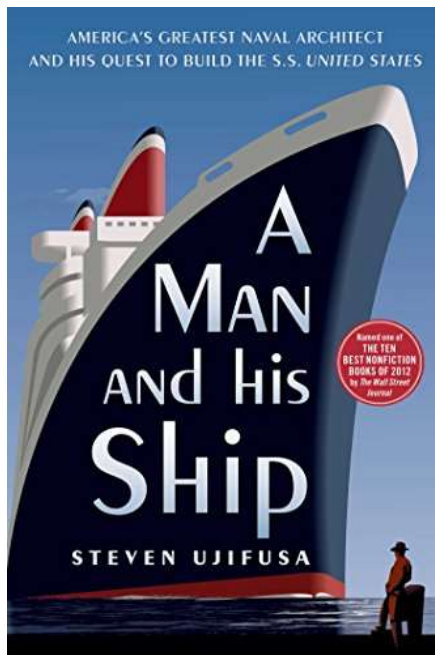
Maiden arrival of United States in New York, June 23, 1952 via The Frank O. Braynard Collection

THE STORY OF A GREAT AMERICAN BUILDER

At the peak of his power, in the 1940s and 1950s, William Francis Gibbs was considered America’s best naval architect.

His quest to build the finest, fastest, most beautiful ocean liner of his time, the S.S. United States, was a topic of national fascination. When completed in 1952, the ship

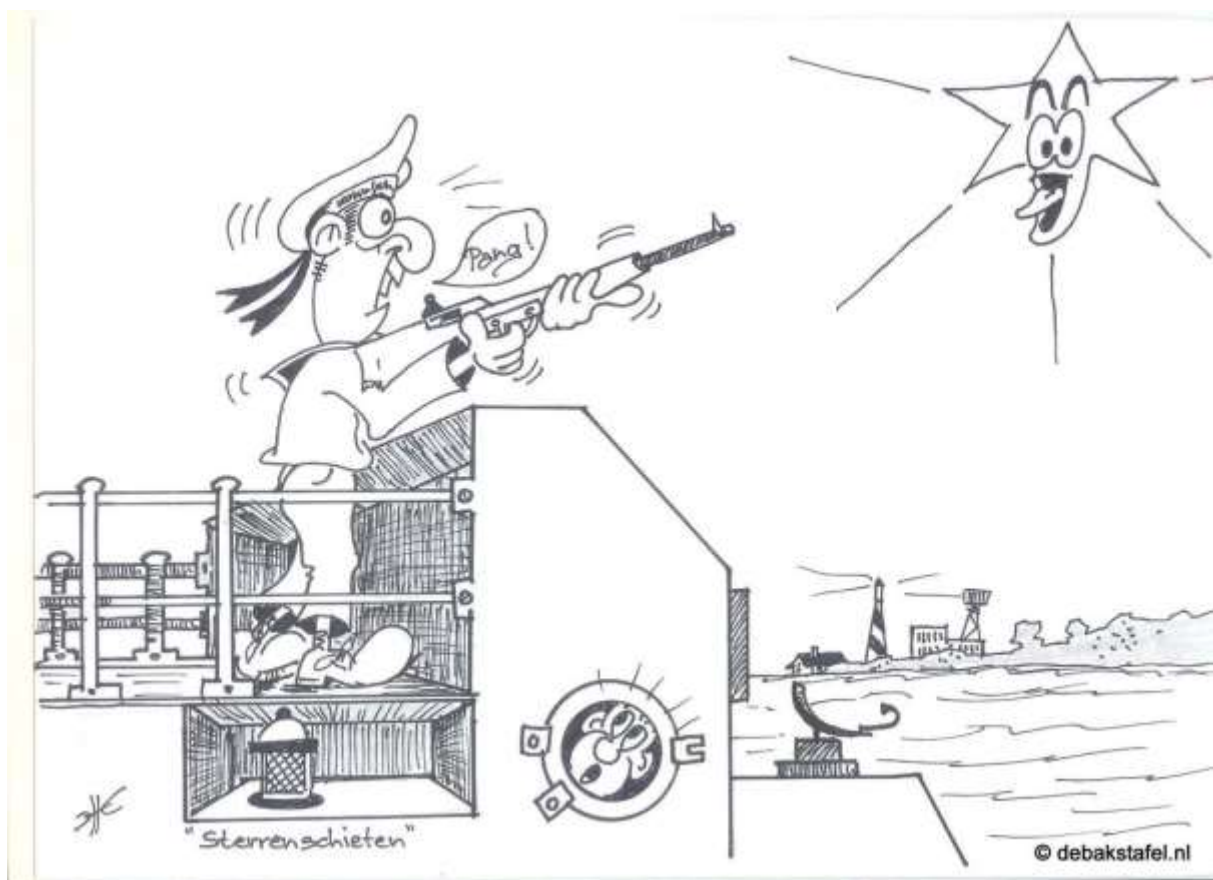
was hailed as a technological masterpiece at a time when “made in America” meant the best.



Gibbs was an American original, on par with John Roebling of the Brooklyn Bridge and Frank Lloyd Wright of Fallingwater. Forced to drop out of Harvard following his family’s sudden financial ruin, he overcame debilitating shyness and lack of formal training to become the visionary creator of some of the finest ships in history. He spent forty years dreaming of the ship that became the S.S. United States.

William Francis Gibbs was driven, relentless, and committed to excellence. He loved his ship, the idea of it, and the realization of it, and he devoted himself to making it the epitome of luxury travel during the triumphant post-World War II era. Biographer Steven Ujifusa brilliantly describes the way Gibbs worked and how his vision transformed an industry.

A Man and His Ship is a tale of ingenuity and enterprise, a truly remarkable journey on land and sea.



Mutaties Radiostation

In het december nummer van de nieuwsbrief zijn jammer genoeg een twee-tal verkeerde foto's van de 2 nieuwe antennes geplaatst. Hierbij de juiste plaatjes.



Op het linkse plaatje de isolator en het begin van de longwire 3, deze begint aan de achterzijde van de airco kast, deze antenne is uitsluitend voor de SKANTI, de antenne loopt enigszins slopend naar de mast op de midden opbouw. Op het rechter plaatje is de isolator en aanvang van de longwire 2 BB te zien, deze zit op (bijna) het midden van de aircokast, die loopt naar boven naar het radarplatform aan de BB zijde. Hieronder nog even de tuners van beide antennes. Die van de Longwire 2 BB bevindt zich direct onder de isolator direct naast de connection-box in de aircokast. De tuner van de SKANTI zit direct achter de deur aan de achterzijde van de aircokast.



De Longwire 3 (van de SKANTI) is ca 24 meter lang en samen met de tuner goed bruikbaar op de banden van 10-160 meter.!!

De Longwire 2 (die aan de BB zijde!) is geschikt voor de banden van 10 – 80 meter. Zo dat is dan ook weer recht gezet en aangevuld.

Wat is er verder nog gebeurd deze periode: we hebben alle kabels goed gemerkt, daar zie je weliswaar in de radio hut niets van maar als je onderhoud moet doen is het is het wel makkelijk als je weet welke kabel je in je handen hebt. Op het patchpanel boven de korte tafel hebben we de connectoren aangepast; alle HF antenne aansluitingen zijn in PL239 uit gevoerd. In de komende weken zullen we nog een coax kabel maken tussen de twee patchpanels, dan kan men met een korte kabel (met 2x PL39 pluggen) een antenne naar de andere tafel brengen, we hopen dit voor het einde van het jaar 2018 te kunnen realiseren.

Ook zal er op de patchpanels een LED indicatie komen die aan geeft dat de CG3000 TUNER aan het tunen is.

Verder staat in het eerste en/of 2e kwartaal van 2019 nog een uitbreiding van de bedieningsmogelijkheid van de SKANTI op het programma, hier kan dan ook het HRDL programma mee draaien en via HRDL kan men dan ook gemakkelijker afstemmen (dan hoef je niet meer alles dubbel in te geven voor RX en TX).



Voorbeeld van de mogelijke interface voorbij de SKANTI.

Verder wordt nog gekeken naar mogelijke wijziging van de aanwezige apparatuur maar de plannen daarvoor zijn in het brainstorm stadium.

Heb je nog ideeën of opmerkingen laat het weten, kunnen we kijken wat we er mee kunnen doen.

Was getekend: Hans PA3GXB , Wil PA0WBS en Wim PA3CUJ.

Enige treurnis overviel ons wel weer toen midden in een CW QSO van Arie PA3A de FT-1000 de geest gaf. Op de testbank in het labo van Wil Brinkman lijkt het eenzelfde euvel te zijn als eerder dit jaar. Dus er moet weer naarstig naar componenten worden gezocht en liefst ook nog de reden van het euvel. Op de foto in de volgende pagina zie je dan ook een lege plek waar de Yaesu FT-1000 stond. Als de reparatie meer tijd

vraagt dan verwacht, plaatst Wil een tijdelijk transceiver om het hiaat te overbruggen. Inmiddels is dit de Kenwood TS-450S van Wil geworden. Het manual zit in een blauwe map op de plank boven de korte tafel. Maak je dus eerst even vertrouwd met deze transceiver voordat je aan de slag gaat. Zowel N1MM als HRdeLuxe zijn nu geconfigureerd voor deze TS-450.



De lege plek van de FT-1000



De lege plek tijdelijk opgevuld met de TS-450

Zoals al aangekondigd door Wil Brinkman c.s. zijn er modificaties aangebracht op de antenne patchpanelen, zodat aan beide tafels over *alle* antennes kan worden beschikt. Er is nu een coax verbinding tussen beide patch panelen waarmee je dus een antenne van het ene patchpaneel naar het andere patchpaneel kan 'overbrengen'. De isolatietape op de foto is al verwijderd, maar nu is er weer een zwarte tape aangebracht op de aansluiting van de WARC antenne. Die is gesneuveld. Piet PE0TPD is aan het onderzoeken of het zin heeft deze WARC antenne te repareren.



Antenne patch paneel korte tafel



Antenne patch paneel lange tafel

Een en ander betekent dus dat je bijvoorbeeld de dipool antenne ook kan gebruiken met de IC-765 transceiver. Zoals gezegd: de extra LED's in de antennepanelen branden als de CG3000 antennetuner nog aan het tunen is. Dit wordt begin volgend jaar aangesloten.

PI4HAL versus PA60HAL

Attentie operators: vanaf 1 januari gebruiken we weer de PI4HAL call in combinatie met het programma HamRadioDeLuxe. Na ongeveer drie weken mogen we weer met de PA60HAL call gaan werken in combinatie met het N1MM programma. Een en ander in overleg met het Agentschap Telecom. De precieze datum waarop we weer de PA60HAL call mogen gebruiken wordt nog bekend gemaakt.

Polish the Brass: Straight Key Night is Just Ahead

Every day is a good day to operate on CW, but set some time aside on New Year's Eve and into New Year's Day to enjoy [Straight Key Night](#) (SKN). The annual event begins at 0000 UTC on January 1, 2019 (New Year's Eve in US time zones). The 24-hour event is not a contest, but a day dedicated to celebrating our CW heritage.



Participants are encouraged to get on the air and simply enjoy conversational CW contacts, preferably using a straight key (hand key) or a semi-automatic key (bug). Activity traditionally centers on CW segments in the HF bands. There are no points or obligatory exchange -- the only requirement is to have fun.

[Send](#) your SKN list of stations contacted and your votes for "Best Fist" and "Most Interesting QSO" by January 31.

AMSAT will dedicate its third annual CW Activity Day to the memory of past AMSAT President Bill Tynan, W3XO, January 1, 2019, 0001 - 2400 UTC. No rules; just operate CW through any Amateur Radio satellite. Straight keys and "bugs" are encouraged, but not required. -- *Thanks to Ray Soifer, W2RS*

Sweden's Alexanderson alternator station SAQ has planned a Christmas Eve transmission on 17.2 kHz.¹



The transmitter will be tuned up starting at around 0730 UTC, and a message will be transmitted at 0800 UTC. The 200 kW Alexanderson alternator is an electromechanical transmitter dating back to 1924. The event will be streamed live on the Alexanderson Association's [YouTube Channel](#). Listener reports are invited via [email](#) or direct to Radiostationen Grimeton 72, SE-432 98 Grimeton, Sweden. Amateur Radio station SK6SAQ will be active on Christmas Eve on 7,035 and 14,035 kHz on CW, or on 3,755 kHz on SSB. Two stations will be on the air most of the time.

¹ Alhoewel deze uitzending bij het verschijnen van deze nieuwsbrief al heeft plaatsgevonden, is het wel nog leuk om het YouTube kanaal te bekijken.



Leuk om te weten

Keesje. Wie het woord keesje hoort denkt, als burger, wellicht aan het keesje (pruim tabak) en als het een hele hap was, aan „de kees achter z'n kiezen - . Het pruimen echter is bij de marine „uitgeroeid”, men treft als hoge uitzondering nog wel eens een pruimende schepeling aan. Doch in 1909 bevatte een handleiding voor seiners reeds deze verplichting: „Hij (d.i. de matroos-seiner) is een voorbeeld van vlugheid, ijver en netheid. In de dienst onthoudt hij zich van pruimen en andere onzindelijke gewoonten". En de miliciens, die de scheepszindelijkheid nog moeten leren, krijgen als waarschuwing te lezen en te horen: „dat het verboden is op het dek, in de goot, door de patrijspoort of te loevert op, te spuwen-. Neen, het keesje als pruim tabak is reeds jarenlang in de ban. Het keesje, dat wij hier bedoelen, is een zeildoeks-linnen zakje met zand, dat aan een dunne werplijn bevestigd is en dient om het eerste contact met de wal te krijgen tot het doorgeven van zwaardere trossen. Het keesje-gooien is jarenlang een geliefkoosde sport geweest, totdat het kogelstoten en het discusswerpen van de nieuwe tijd kwam.

Kenbariboom. Hier hebben we nu weer te doen met een van die eigenaardige wendingen in het spraakgebruik. Voor het opnemen in Oost-Indie (het in kaart brengen van zeediepten, baaien en kreken) was het van belang bakens of herkenbare punten aan de wal te hebben. Elk uitzonderlijk punt werd als een te herkennen punt aangegeven. De bomen die geen klapperbomen zijn, waren natuurlijk zeldzaam. Doch waar men ze van zee uit zien kon, werden ze op de schetskaarten als kenbare (herkenbare) boom aangegeven en deze uitdrukking werd al spoedig verbasterd tot kenbariboom.

Kerkwimpel; korte stompe rood-wit-blauwe wimpel. Ook wel rustwimpel geheten. Wordt aan de ranok² gehesen ten teken, dat geen bezoeken worden afgewacht; dat het rust is (middagdutje, waaraan men zowel in Indië als in Nederland streng de hand houdt, al is het voor Nederland maar drie kwartier) of dat er kerkdienst aan boord gehouden wordt. Dit laatste alleen, indien men 's Zondags op zee is. Kerkdienst op zondag aan boord als men op zee is, is in den loop der eeuwen steeds gehandhaafd. Wel is er een tijd geweest — niet het minst door de vrijdenkersbeweging aangewakkerd —, dat sommige schepelingen gemoedsbezwaren hadden tegen het bijwonen van den kerkdienst aan boord. Zij moesten dan de dienst van anderen overnemen gedurende de tijd dat kerk 'gehouden werd en omdat het, een enkele uitzondering daargelaten, meer een verzet was dan werkelijk gemoedsbezwaar, koos men van twee „kwaden" ,de minst „erge" en ging dan toch maar liever ter kerke aan boord. Indien er geen geestelijke aan boord is (vlootpredikant of vlootaalmoezenier — en dat hij wel eens aan boord is dateert van 1923) — wordt de kerkdienst geleid door een der officieren. Er is een speciaal scheepskerkboek aan boord, waarin een aantal predicaties als handleiding voor de kerkdienst zijn opgenomen. De verhoudingen naar de godsdienstige gezindte bij de marine, komen merkwaardig overeen met die van het Nederlandse volk. Nooit echter gaf een preek, hetzij door een

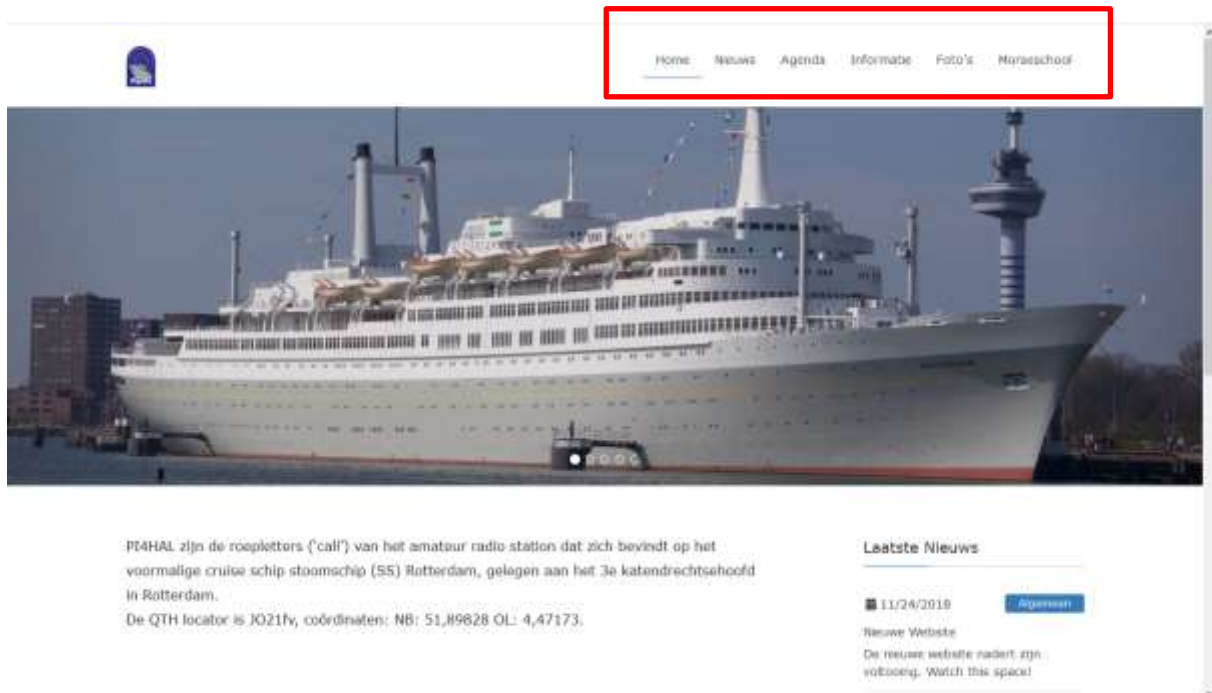
² Ranok betekenis: 1) Deel van een rondhout 2) Deel van een schip 3) Uiteinde 4) Uiteinde van dwarsmast 5) Uiteinde van een ra.

dominee, priester of officier gehouden dan wel voorgelezen, aanleiding tot wrijving of conflicten aan boord.

Kerstboom. Het gehele samenstel van bewegingsmechanisme der dekbuizen (torpedolanceerinrichtingen), hetwelk in het voorbatterijcompartiment uitkomt, noemt men aan boord van de onderzeeboten de kerstboom. Deze uitdrukking is waarschijnlijk eerst ontstaan omstreeks 1923, na den aanbouw van het type boten „**K XI**“, de eerste onderzeeboten met lanceerbuizen op de drukvaste huid onder het loopdek, die verstelbaar zijn, in tegenstelling met de boeg- en hekbuisen, die men alleen richten kan door met de gehele boot als zodanig te richten. „Je kan nog een hele kerstboom zien“, zegt men ook wel als de schepen bij nachtelijke oefeningen niet voldoende in de bovenbouw verduisterd (geblindeerd) hadden.

Nieuwe PI4HAL website

De nieuwe website nadert de voltooiing:



Bovenstaande afbeelding geeft alvast een indruk. Met dank aan Peter van Baarle c.s.

Deze nieuwe site is ook makkelijker voor smartphones. De menustructuur staat nu in het rode kader.

Rechts onderin staan een aantal nieuwtjes die meteen in beeld komen.

New Two-Ham ISS Crew Launched to ISS.

Three astronauts -- including two radio amateurs -- have docked at the International Space Station (ISS) on the first crewed *Soyuz* vehicle launch since a dramatic failure in October. The astronauts, from the US, Canada, and Russia, left Kazakhstan at 1130 UTC on December 3, and the Russian space agency Roscosmos confirmed their successful docking at the station. On board were David Saint-Jacques, KG5FYI, a Canadian engineer, astrophysicist, and medical doctor; space veteran Oleg Kononenko, RN3DX, of Russia, and Anne McClain, of the US. Investigators have blamed a faulty sensor, said to have been damaged during assembly in Kazakhstan. Crew commander Kononenko said his crew recognized the risks of spaceflight as part of their profession and expressed confidence in the flight preparation.



(L - R) Expedition 58 crew members Anne McClain, Oleg Kononenko, RN3DX, and David Saint-Jacques, KG5FYI. [NASA photo by Victor Zelentsov]

The three-person crew's mission was originally set for later this month, but officials moved up the date to avoid leaving the space station unstaffed, when the current ISS crew of cosmonaut Sergey Prokopyev and astronauts Serena Auñón-Chancellor, KG5TMT, and Alexander Gerst, KF5ONO, return to Earth on December 20.

Meanwhile, NASA astronaut Nick Hague, KG5TMV, who was on the aborted October 11 *Soyuz* launch, is getting ready for another try. Hague, NASA astronaut Christina Hammock Koch, and cosmonaut Alexey Ovchinin are scheduled to launch from Baikonur Cosmodrome on February 28 aboard the Russian *Soyuz* MS-12 spacecraft.

The trio will join the ISS Expedition 58 crew that just went up, and they will return to Earth in October 2019 as members of Expedition 60. Hague and Koch will serve as flight engineers for Expeditions 59 and 60. Ovchinin will serve as a flight engineer on Expedition 59 and as the commander of Expedition 60.

This will be Koch's first spaceflight. Hague and Ovchinin were on their way to join the station's Expedition 57 crew on October 11, when their *Soyuz's* rocket booster experienced a malfunction shortly after launch, aborting the mission. Both returned safely to Earth. The MS-10 flight abort marked the first Russian human spaceflight booster accident in 35 years.

Investigators looking into the October 11 incident said afterward that other *Soyuz* vehicles may have been similarly defective, but pointed out that additional pre-flight checks had been introduced. NASA offered its own reassurances about continued cooperation with and confidence in the Russian space program.



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 nieuwsbrieven mogen naar eigen inzicht worden verspreid.

Deze nieuwsbrief kwam tot stand met medewerking van:

- Wikipedia
- Edward Neef PE1EEF
- PDRH / Oud Roest
- Kees Noevers
- v/d Steng Marine termen
- ARRL newsletter
- Wil Brinkman c.s.

(eind)redactie: Bert Trumpie PC4Y

