



Afdeling Friese Meren A62

**Vrijdag 12 oktober 2012:**

André Koopman PAoAKV:

*“CNC toepassingen voor de zendamateer”*

## **CQ FM NIEUWS**



*Oorlog op de Waddenzee tussen Doeksen en EVT*

**OKTOBER 2012**  
**Jaargang 26 nr. 7**

Redactie CQ FM Nieuws  
Wilhelminastraat 27  
8561 AA Balk  
E-mail: [pe1jra@gmail.com](mailto:pe1jra@gmail.com)

# HET NIEUWS BULLETIN VAN DE VERON AFDELING A62

## DE FRIESE MEREN

### BESTUUR

Voorzitter	: T.J. van Tuinen	PAoTVT	Koopmansgracht 34, 8606 AB Sneek	(0515 – 413611)
Secretaris	: S.W. van de Hoek	PE2SKE	Vicariswei 20, 8711 GN Workum	(0515 - 543412)
			E-mail: pe2ske@veron.nl	
Penningmeester:	H.A.M. v.d. Veen	PA2HSH	Lindenlaan 6, 8603 BZ Sneek	(0515 – 413278)
Lid	: A.J.H. Cornelis	PD7AJH	Feam 3, 8603 DT Sneek	(0515 - 420957)

### CQ FM NIEUWS

Eindredactie +	: Wil Stilma	PE1JRA	Wilhelminastraat 27, 8561 AA Balk	(0514 – 602915)
Advertenties			e-mail: pe1jra@gmail.com	
Administratie	: H.A.M. v.d. Veen	PA2HSH	Lindenlaan 6, 8603 BZ Sneek	(0515 – 413278)
HF Rubriek	: C. Hollander	PAoCOR	Priorstraat 25, 8603 VN Sneek	(0515 – 414022)

### ADVERTENTIETARIEVEN

Voor een heel jaar (10 nummers)  
2 x 1/2 pagina € 80,00 1 pagina € 75,00  
1/2 pagina € 40,00, 1/4 pagina € 22,50

Eén nummer.  
2 x 1/2 pagina € 8,50 1 pagina € 8,00  
1/2 pagina € 4,50, 1/4 pagina € 3,00

### QSL BUREAU

QSL-Manager Regio 14	: Martin Bak	PAoMBD	Bosshawei 67 9212 RG Boornbergum	(0512 – 382142)
Voor afdeling A 62	: C. Hollander	PAoCOR	Priorstraat 25, 8603 VN Sneek	(0515 – 414022)

### HOMEPAGE

[www.veronfriesemeren.nl](http://www.veronfriesemeren.nl)

**Redactie: pe1jra@gmail.com**

**CQ FM-Nieuws het verenigingsblad van de VERON Afd. 62 “De Friese Meren” verschijnt maandelijks met uitzondering van de maanden juni, juli en augustus.**

*Overname van de artikelen met bronvermelding is zondermeer toegestaan.*



*De SS Rotterdam in de Maashaven van Rotterdam*

## BIJeenKOMST

De VERON afdeling A62 nodigt u uit voor het bijwonen van de verenigingsavond op:

**V R I J D A G, 12 oktober 2012**

**Locatie: OOSTERKERK**

**Jachthavenstraat 1/A  
Sneek**

**0515-415574**

**AANVANG: 20.00 UUR.**

### **AGENDA**

1. Opening door de voorzitter
2. Binnengekomen berichten en mededelingen
3. Rondvraag
4. Lezing/presentatie
5. Sluiting

### **Bijeenkomsten andere Friese afdelingen.**

Voor bijeenkomsten van andere VERON afdelingen zie onze homepage [www.veronfriesemeren.nl](http://www.veronfriesemeren.nl) bij de rubriek Links.

### ***In deze editie van CQ FM Nieuws o.a.:***

- Uw agenda
- Lezing en presentaties
- QSL-post
- Het Seinhuisje van Terschelling (slot)
- HF-rubriek 179
- De ss Rotterdam
- De radio-omroep na de tweede wereldoorlog



## **Enkele interessante dagen voor in Uw agenda!**

### **Regelmatig:**

Friese Meren Ronde: op 145.2875 Mhz en 434,550 Mhz FM vanaf 22.00 uur

### **Wekelijks:**

Pronkjewailronde: iedere woensdag op 145.750 MHz FM via PI3GRN vanaf 19:00 uur

Friese Woudenronde: iedere vrijdag op 144.340 MHz USB vanaf 21:00 uur

10-meter-ronde: iedere zaterdag op 29.550 MHz FM vanaf 21:00 uur

Hunebedronde: iedere zondag op 145.275 MHz FM. RX via PI2ASN vanaf 10.30 uur

Friese Ronde: iedere zondag op 3660 kHz LSB +/- QRM vanaf 11:30 uur

Meppelronde: iedere zondag op 145.650 MHz FM via PI3MEP vanaf 12:00 uur

Muntronde: iedere zondag op 145.700 MHz FM via PI3HVN vanaf 20:00 uur.

## **Lezingen en presentaties**

Alle avonden in principe in de grote zaal van de Oosterkerk, ingang aan de Jachthavenstraat 1A te Sneek (ruime parkeergelegenheid voor automobielen naast en voor het gebouw) en de avonden beginnen om 20:00 uur, zaal open om 19:30 uur.

### **12 oktober 2012**

Een spreker uit eigen gelederen en wel André Koopman PAoAKV en het onderwerp luidt CNC toepassingen voor de zendamateer.

### **9 november 2012**

Deze avond wordt gevuld met de uitgestelde lezing van oorspronkelijk 13 april door Age de Jong PAoXAW over de Dutch Lighthouse Award en zoals de naam al aanduidt gaat het over zenders en lichttorens (triviaal: vuurtorens).

### **? december 2012 \***

Dick van de Berg PA2DTA verzamelt ondermeer (oud) militair radiomateriaal waarover hij deze avond komt vertellen. Alles uit zijn verzameling meenemen kan (helaas) niet, want dit beslaat zo'n veertig meter plank! Toch neemt hij wel wat mee en zal er van alles over vertellen (en laten zien).



*\*Nog niet bekend*



### **QSL-post**

Er zijn kaarten voor de onderstaande stations:

PAo AKV, GDW, GRB, GUS, HFM, SKV.      PA1 CD, JDL.

PA3 BNU, BTS, BVG, BXH, BXI, BZC, CWR, DTY, EKU, FBQ,  
FTV, FQS, GFY, HDL.      PA3 COR, RR.

PD0 NUE, ORT, SNK, RPS.      PD2 JCK, RPS.

PE1 BTX, DAB, DWQ, JMM, JRA, KDF, OPK, PIX, RCG, RJY.

NL 13279.

Kaarten afhalen op de eerstvolgende vergadering in Sneek.

73, **PAoCOR**.

### **Het seinhuisje van Terschelling (Slot)**

#### **Rederij Doeksen versus rederij EVT**

Op 30 augustus 2012 wederom naar Terschelling voor familieberaad in verband met nalatenschap van een overleden familielid. Uit gewoonte boek ik dan via internet de tickets bij de bekende rederij Doeksen ondanks dat er ook een rederij Eigen Vervoer Terschelling is.

Na een telefoontje naar mijn familie in Lies en Hoorn over welke boot ik nu het beste kan nemen kreeg ik bijna de gehele (Terschellingse) familie over mij heel omdat ik bij rederij Doeksen de bootticket ging boeken. Dat vraagt natuurlijk om nadere uitleg.

#### **Rederij Doeksen**

Rederij Doeksen is de verkorte naam en verzamelnaam van onderliggende maatschappijen van de Terschellinger Stoomboot Maatschappij BV gevestigd op West Terschelling die vaardiensten

onderhoudt tussen Harlingen – Terschelling – Vlieland. In 1987 kreeg de rederij van de minister van Verkeer- en Waterstaat (mevr. Neelie Kroes) een *convenant* uitgereikt waarin het exclusieve vaarrecht tussen Harlingen – Terschelling en Harlingen – Vlieland was vastgelegd en daaraan gekoppeld een dagelijkse vaarverplichting (uitzondering storm en calamiteiten).

In het convenant werd eveneens vermeld dat de gemeentes van Harlingen, Terschelling en Vlieland toezicht moesten uitoefenen op de rijksaanlegplaatsen in de havens zowel voor de schepen als ook voor de passagiers inclusief hun bagage (waaronder ook vervoersmiddelen) en vrachtvervoer. Het convenant gold voor onbepaalde tijd.

Rederij Doeksen is in 1908 opgericht als schelpenzuigbedrijf. In de loop der tijd verschoven de bezigheden naar de berging en het passagiersvervoer (dit laatste vanaf 1923). De vloot van Rederij Doeksen bestaat uit 6 schepen, waarvan 2 snelle catamarans en 1 vrachtboot.



Op commando van Brussel moest de Nederlandse regering concurrentie mogelijk maken in het Openbaar Vervoer van personen en diensten en dus ook op de Waddenzee waar rederij Doeksen het exclusieve vaarrecht bezit voor het vervoer van en naar Terschelling c.q. Vlieland. Bovendien is rederij Doeksen een commercieel bedrijf dat formeel aan alle wettelijke verplichtingen voldoet of beantwoordt.

De betrokken overheden Verkeer en Waterstaat, Gemeente Harlingen, Gemeente Terschelling en Gemeente Vlieland wisten niet goed hoe zij met deze situatie aan moesten en bovendien meldde zich ook nog een nieuwe rederij die uit onvrede onder de bevolking van Terschelling was opgericht, namelijk Rederij Eigenvervoersdienst Terschelling.

### **Rederij EVT**



Sinds 2008 vaart EVT op het traject Harlingen – Terschelling. De rederij is sinds het begin geplaagd door tegenwerking van Rijkswaterstaat, Rederij Doeksen en Gemeente Terschelling.

EVT vaart nog steeds dagelijks diensten van en naar Terschelling. De rederij is gestart met de catamaran Willem Barentsz, welke in 1 uur de overtocht maakte naar Terschelling. Dit schip lag echter vaak op de werf, waardoor

EVT met de oude Stortemelk moest varen. Deze doet 2 uren over de overtocht.

In februari 2010 heeft EVT de Willem Barentsz verkocht en de dienst voortgezet met de Stortemelk. In het voorjaar van 2011 kocht EVT de veerboot Schleswig-Holstein van de WDR. Door problemen met de keuring duurde het lang voordat dit schip in dienst kwam. Op 30 maart 2012 vond de eerste afvaart plaats van de in Spathoek genaamde veerboot. Dit schip vaart 3 keer op en neer per dag, behalve bepaalde dagen in de winterdienst, dan wordt er 2 keer gevaren.

De status van de waddenvervoer is nu: veerbootoorlog.



Beide rederijen zijn in felle concurrentie verwickeld en ieder overleg met welke instantie dan ook gaat uitsluitend via advocaten. Alle pogingen van de overheden (Rijk, Provincie en Gemeentes) om een nieuw soort convenant in de vorm van een concessie tot stand te brengen mislukken door beroepsprocedures bij het Openbaar Ministerie en Europees Hof, waarbij veelal rederij Doeksen in het gelijk wordt gesteld.

Het gevolg van dit alles is, dat EVT bijna bankroet is en Doeksen geen winst meer maakt op de vaardiensten.

Op het eiland Terschelling heeft EVT de sympathie van de eilandbewoners en heeft rederij Doeksen een Koninklijk onderscheiding gekregen voor haar Sleep- en Reddingsdiensten. De waddenoerlog treft nu ook de bewoners van Terschelling want rederij Doeksen is nog wel de grootste werkgever van Terschelling maar daar is verandering in gekomen doordat Doeksen haar schepen niet meer “tankt” in de haven van Terschelling. Ook andere diensten zoals catering en onderhoud aan de schepen vinden nu in Harlingen plaats. Ondanks dat eilandbewoners al sinds jaar en dag een korting krijgen op het bootkaartje wordt rederij Doeksen als te duur en arrogant ervaren door met name de bewoners van het oostelijke gedeelte van het eiland.

Voor de vakantiegangers naar Terschelling (EVT vaart niet naar Vlieland) is rederij EVT een welkome aanvulling omdat de bootkaartjes naar Terschelling nog nooit zo goedkoop zijn geweest.



### Verhouding Oost-West

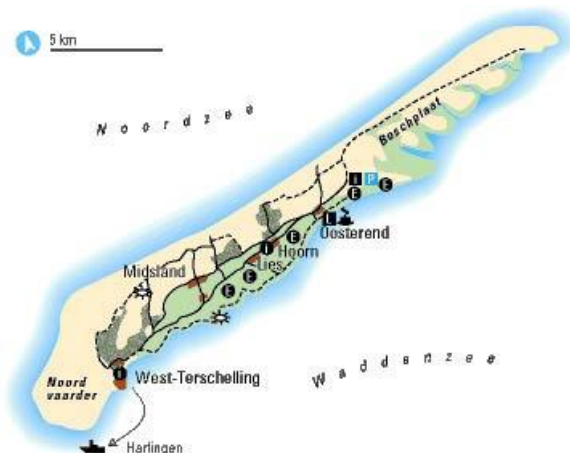
Het eiland Terschelling is gemiddeld 26 km lang en kent vele buurtschappen en dorpjes met ieder vaak hun eigen gewoontes en tradities.

Mijn familie woont zowel in (eigenlijk moet ik schrijven “op” want met woont op een eiland) West-Terschelling als in de plaatsjes Midsland, Lies en Hoorn.

Op Terschelling bestaat verschil in levensstijl tussen mensen die wonen in en rond West-Terschelling en het oostelijke gedeelte beginnend bij Midsland.

Al vanaf 1612 was het eiland bestuurlijk verdeeld in het buurtschap Oost en buurtschap West dat later resulteerde in gemeente Oost (dorpshuis in Midsland) en gemeente West (dorpshuis in West-Terschelling met ieder ook een dorpshef).

Pas na de Franse bezetting in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw werd Terschelling een bestuurlijke eenheid. In de praktijk lag dat anders. De verschillen onder de bevolking is wel kleiner geworden maar nooit verdwenen.



De mensen in de “West” zijn meer georiënteerd op “de vaste wal” en Waddenzee terwijl mensen “op de Oost” meer leven van de landbouw en veeteelt en agrarischer leven. Niet dat de landbouw en veeteelt op Terschelling een ruim bestaan oplevert, maar aangevuld met toerisme leven de bewoners niet op een minimum bestaan tijdens het vakantie seizoen.

Bijna alle eilandbewoners in de Oost verhuren huis en haard om financieel rond te komen en dus is de middelste eilandbewoner afhankelijk van een goede bootverbinding. Met name in dit gedeelte van het eiland is aversie tegen rederij Doeksen het grootst i.v.m. (naar hun beleving) hoge tarieven van het bootkaartje. In de afgelopen 5 jaar is het toerisme afgenomen en dat wordt financieel in de portemonnee gevoeld. Daar komt bij dat de badgasten klagen over de bootverbinding als voor de auto een behoorlijk bedrag betaald moet worden en er geen zekerheid is of de auto gelijktijdig met de passagiersdienst vervoerd kan worden. Het is allemaal de schuld van Doeksen....

### **Jutten**

Het bloed van Terschellingers gaat sneller stromen bij storm en sterke stroming langs de kust want er kan dan worden gejut. Scheepslading overboord jutters op het strand. Met oude jeeps en terreinauto's wordt het Noordzeestrand een soort racebaan naar “gevonden voorwerpen”. Wie het eerst komt wie het eerst maalt.



Volgens wettelijke regels moet alles dat men vindt worden aangegeven en afgegeven bij de gemeente c.q. burgemeester. De burgemeester dient dit maximaal 1 jaar te bewaren totdat de rechtmatige eigenaar zich meldt of wordt gevonden. Na het betalen van vindingsloon (tussen de 10 en 50 %) en administratiekosten van de gemeente kan de eigenaar zijn spullen meenemen. Dit is de formele regel.

Op Terschelling en met name in de Oost wordt dit anders ervaren. Wie het eerst komt wie het eerst maalt is hier het recept. Buren, vrienden, familie en dorpsgenoten hebben onderlinge afspraken om zo snel mogelijk het strand schoon te hebben en de gevonden voorwerpen te verbergen in schuren, achter de duinen te begraven e.d. Jutten dus. De gemeente in West ligt toch te slapen en de burgemeester heeft geen opslag en zijn terreinwagen staat defect aan de weg. Hiep hiep hoera en lang leve de vrijheid in de Oost volgens Sil de strandjutter. Een poging van de gemeente West (Terschelling) om hier een einde aan te maken is op een mislukking uitgelopen, want de burgemeester en de enige politieagent is zijn leven niet zeker als de bewegingsvrijheid van de Terschellingers wordt ingeperkt.



En omdat bewoners van de Oost een financieel minimum bestaan leiden, wordt een gevonden scheepslading als iets extra's ervaring en de jutters verder met rust gelaten.

### **Tot slot**

Voor de gastvrijheid en de (vele) informatie die ik bij het maken van dit artikel heb mogen ontvangen, ben ik veel dank verschuldigd aan:

- Familieleden en kennissen in West Terschelling, Midsland, Lies en Hoorn
- Terschellings Wakend Oog



- Museum 't Behouden Huys
- Rederij Doeksen
- Rederij EVT
- Maritiem Instituut Willem Barentsz.
- VVV Terschelling



73, Wil Stilma PE1JRA



*Rood zijn de daken  
Blauw is de lucht  
Geel zijn de helmen  
Groen is het gras  
Wit is het zand  
Dit zijn de kleuren van Schellingland*

### **HF Rubriek 178**

Op 24 augustus kwam 9M6TMT hier sterk door op 15 meter en was met weinig moeite te werken.

26 Augustus gewerkt met RoWA/0 op 18 MC evenals JT1BV rond 12.30 GMT met SSB. YP1S is een Roemeense call en deze was actief op Sacalinu Island.

EU183 gewerkt op 14 en 18 MC. QSL naar YO9FNP.

Libanon werd gewerkt op 12 meter. Hier was Gaby actief met de call OD5ARMY.

Vervolgens veel tijd besteed aan de DX peditie NH8S op Swains Island ,OC200.

Hier was een groep van 19 amateurs actief van 3 verschillende nationaliteiten. Om mee te doen moest je wel over flink wat zakgeld beschikken, want per persoon moesten ze een bijdrage leveren van 8000 dollar. Hier komen de reiskosten naar Samoa nog eens overheen.

Deze DX peditie gewerkt op 20-17 en 15 meter, maar daar heb ik dagen over gedaan, of het was zo druk van aanroepende stations of ze waren hier erg zwak.

Sommige dagen waren ze hier niet of nauwelijks te horen. Bovendien was de lokale storing zo sterk dat het maken van een verbinding uitgesloten was.

De specialisten onder ons kon ze ook werken op 30 en 40 meter. Ook op deze banden waren ze maar amper te nemen. Volgens mijn gegevens zouden ze daar tot 19 september 2012 actief zijn, maar de op 16 sept. gingen ze QRT.

De operators waren erg vermoeid en bovendien hadden enkelen zwellingen en infecties opgelopen door musquito beten. Tijd dus om de spullen klaar te maken voor de terugreis.

QSL adres: Swains Island DX peditie  
PO Box 5005  
Lake Wylie , SC 29710.  
USA

Verder nog gewerkt met T8XX Palau en VK9XS Christmas Island.

Vanaf 17 september 2012 is het station Z60T actief vanuit Kosovo. Dit land is sinds kort een volledig soevereine staat geworden. De ARRL moet de aanvraag nog goedkeuren echter dit is alleen een formaliteit. Voorheen is dit land actief geweest met een YU8 call. Echter hier was nog geen DXCC aan verbonden.

Dit is het voor deze keer. GD DX Bert PA7MM en Cor PAoCOR.





*Op vrijdag 10 augustus 2012 bezochten wij (samen met XYL) het stoomschip Rotterdam het voormalig cruiseschip van de Holland-Amerika Lijn (HAL).*

*Het schip is afgemeerd aan spudpalen in de Maashaven (wijk Katendrecht) te Rotterdam.*

*Sinds 15 februari 2010 is het schip in gebruik genomen voor rondleidingen, congressen, vergadercentrum, hotel en restaurant en is dagelijks te bezoeken.*

### **S.S. Rotterdam**

Op donderdag 3 september 1959 vertrok het stoomschip (afgekort s.s.) Rotterdam voor het eerst uit de haven van Rotterdam met bestemming New York. Het schip werd gepresenteerd met de slogan “Het schip van morgen ... reeds vandaag” en had betrekking op het vooruitstrevend ontwerp met vele gerenommeerde architecten en kunstenaars die hadden meegewerkt aan de inrichting van het schip, dat tevens het grootste passagiersschip was dat ooit in Nederland werd gebouwd.

Het ontwerp was zo bijzonder, dat in alle voor passagiers toegankelijk ruimtes de plafonds en afscheidingsschotten (zeg maar muren) niet met verf of behang waren afgewerkt maar met leer.

Leer heeft de eigenschap om rook van rokers, keuken, machinekamer enz., te absorberen, is brandwerend en helpt bij geluidsisolatie. Alle passagiersdekken waren zo ontworpen en gebouwd, dat passagiers van de verschillende klassen (klas 1, 2 en 3) elkaar nooit fysiek tegenkwamen of elkaar zouden zien (de vele gebrandschilderde ramen waren niet alleen decoratief maar in dit opzicht ook effectief). De s.s. Rotterdam beschikt over een binnen- en buitenzwembad, een kapel, een theater/bioscoopzaal, nachtclub, exclusieve bar en restaurants, vergaderen- en congrescentrum en tal van kleine winkeltjes voor de verkoop van (belastingvrije) artikelen.

Het gehele interieur ademt de sfeer van de jaren 60-70 uit en tijdens de restauratie en verbouw in 2009 zijn de passagiersafscheidings van de klassen verdwenen maar daarvoor in de plaatst zijn de mooie gebrandschilderde ramen in de alle luister gerestaureerd en is ook het hoogpolig tapijt op de passagiersdekken volledige (in oude stijl) vernieuwd. Schitterend.

De totale accommodatie kon maximaal 2000 mensen herbergen, d.w.z. 100 passagiers 1<sup>e</sup> klasse, 350 passagiers 2<sup>e</sup> klasse, 900 passagiers 3<sup>e</sup> klasse en 600 tot ruim 700 personen staf- en bediening (anno 1959).

Het schip heeft 2 volkomen gescheiden ketelruimtes met in totaal 4 op olie gestookte ketens waarvan 2 ketels altijd operationeel zijn, 1 ketel wordt “opgestart” als moet worden gevaren en 1 ketel deed dienst als reserve. Voor de hoofdaandrijving zorgde 3 Parsons triple-expansie stoomturbines met een totaal aandrijfvermogen van 35000 PK. Bij maximaal vermogen konden de 2 schroefassen met ieder een 3-bladerige schroef 135,5 omwentelingen maken per minuut dat resulteerde in een gemiddelde maximale snelheid van 25 knopen. Om deze maximale snelheid te bereiken moesten alle 4 stoomketens maximaal presteren en kon in 4,5 dag de oversteek van Rotterdam naar New York (van haven naar haven) worden voltooid. Voor een dergelijke snelle overtocht moest speciaal toestemming worden gevraagd van de HAL-directie gezien de extra kosten van stookolie en extra technisch personeel (dit is slechts 2 x in de operationele dienst van de s.s. Rotterdam gegeven). De HAL-directie was toentertijd van mening dat de passagiers meer belang hadden bij een comfortabele en betrouwbare vaart in plaats van een racevaart. De snelheid waarmee maximaal mocht worden gevaren werd door de directie gesteld op 20,5 knopen (ongeveer 45 km/uur). Overigens waren de kosten van een normale overtocht van 6 dagen lager (minder personeel en lagere operationele kosten) en de opbrengsten hoger (meer bar/restaurant/winkelomzet).

Lag de s.s. Rotterdam in een haven tijdens een weekend, dan waren de kapel, bioscoop-/theater, restaurants, nachtclub en winkels (niet belastingvrij) ook geopend voor passagiers en bemanningsleden van andere schepen in de haven.

## Radiokamer s.s. Rotterdam



De radiokamer bevindt zich direct achter het stuurhuis en bestaat uit 2 delen, namelijk een gedeelte op de brug (zie rechter foto) met VHF-

marifoon, NAVTEX, intercom en scheepstelefoon, het andere gedeelte omvat een dubbele marifoon-installatie met DSC en DPT (zie linker foto). De scheeps HF-zender (ook 2 x) van Radio-Holland staan hier ook opgesteld (zie onderstaande foto's) en hebben ieder een gemiddeld maximaal vermogen van 250 watt in AM, SSB en CW (callsign PHEG en PJSU).



In de radiohut van de s.s. Rotterdam is nu door de VERON afdeling Rotterdam en shack ingericht met als callsign PI4HAL (Holland Amerika Lijn). Leden van deze VERON afdeling houden op zondagmorgen/middag hun wekelijkse ronde vanuit deze radiokamer op zowel HF als VHF/UHF.



In de radiokamer is verder een permanente tentoonstelling aanwezig over de geschiedenis van de s.s. Rotterdam. Excursies naar de s.s. Rotterdam zijn dagelijks mogelijk, het gebruik van de shack PI4HAL in overleg met de VERON afdeling Rotterdam.

Nog enkele technische gegevens:

Lengte over het schip 228,12 meter, breedte op de spanten 28,65 m, maximale diepgang 9 m, top radarmast boven de kiel 60,53 m, hoogte topdek boven de waterlijn 51,53 m en als het schip om de buitenzijde opnieuw geschilderd moet worden is hiervoor 28.000 liter verf voor nodig.

Tijdens onze excursie zijn wij 3 uur aan boord geweest en het was nog veel tekort. Op het moment van onze excursie waren de machinekamers (nog) niet toegankelijk i.v.m. restauratie. Het hotel en het bijbehorende restaurant zijn volledig operationeel en ook het vergader- en congresgedeelte worden inmiddels intensief gebruikt.  
Er is volop (bewaakte) parkeergelegenheid.

73, Wil Stilma PE1JRA

### **De radio-omroep na de tweede wereldoorlog**

#### **Herstel en vernieuwing van de radio en televisie**

Naarmate de jaren '40 naar hun einde lopen, herneemt het gewone leven zijn gang. De wederopbouw is met hulp van veel Amerikaanse dollars ter hand genomen. Enkele bestuurders die in de oorlogsjaren werkzaam waren bij de omroepverenigingen, voor de bezetter, hebben moeilijkheden om van elke blaam gezuiverd te worden, zoals Vogt (AVRO) en Speet (KRO).  
Toch in gezuiverde en vernieuwde vorm hervat men de radioactiviteiten om aan de enorme vraag naar informatie en amusement te voldoen.  
Na vijf jaar verstoken te zijn geweest van objectieve informatie en populair amusement is de behoefte onder de mensen om die achterstand in te halen heel groot.  
Het aantal radiotoestellen schiet omhoog van 300.000 in 1945 naar 1337.000 in 1949. Omdat de radiofabrieken ontmanteld of geheel of gedeeltelijk vernield zijn, neemt zelfbouw van toestellen in de eerste jaren na de oorlog een grote vlucht!  
Maar de fabrieksproductie herstelt zich echter snel.  
Omdat een deel van de apparatuur door oorlogsschade onklaar is geraakt, is men bij de omroep genoodzaakt veel nieuw materiaal aan te schaffen.  
De NRU, bij wie de zorg voor de apparatuur en techniek is ondergebracht, worstelt met het grote gebrek aan apparaten op de vrije markt.  
Min of meer gedwongen begint de NRU met het ontwikkelen en bouwen van zelfontworpen apparatuur.



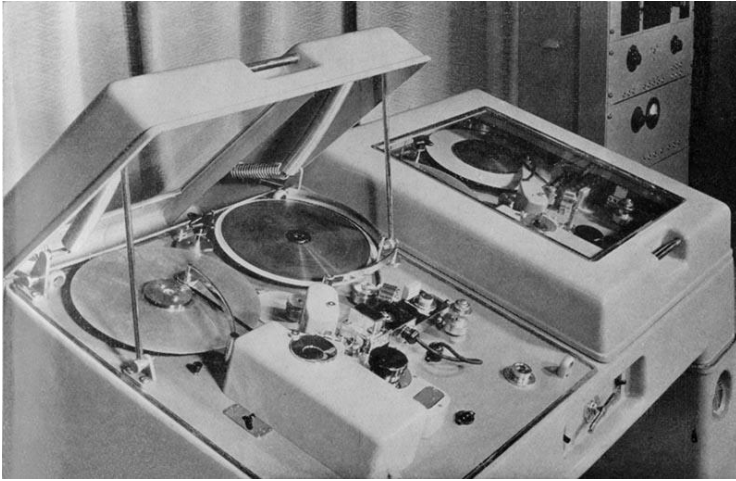
*La Radio, 1960*

*J. Alfaro Garcia*



Gaandeweg worden nieuwe procedés gebruikt, die de kwaliteit van de uitzendingen verbeteren en het radio-maken, (met name reportages) vergemakkelijken.  
Zo worden de nog onder verantwoordelijkheid van Radio Nederland uitgevoerde experimenten met stereo-radio-via twee zenders, men had dus twee ontvangers nodig, verder doorgezet en experimenteert men met betere zendtechniek: frequentiemodulatie! FM.  
In 1954 komt de eerste FM-zender in werking.  
Met de bouw van een FM-zendernet door de NOZEMA in de loop van de jaren vijftig wordt storingsvrije ontvangst in het hele land mogelijk.  
Op het gebied van radio-maken verandert er veel door de introductie in 1949 met de zogenaamde magneetband voor opname.





PHILIPS-MILLER OPNAME  
PALMZONDAG APRIL 1939  
Concertgebouw Amsterdam  
J.S. Bach  
**Matthëus Passion**  
het concertgebouworkest o.l.v.  
Willem Mengelberg

Omdat de band vele voordelen bezit ten opzichte van de tot nu toe gebruikte opneemplaten en Philips-Millerbanden, is nu hergebruik mogelijk en is de apparatuur veel lichter en gebruiksvriendelijker. Ook is hierdoor de geluidskwaliteit enorm verbeterd. De magneetband maakt ook de reporters mobieler.



De omroepverenigingen herrijzen vrij snel uit de oorlogsas.

Na de gewonnen strijd tegen de Nationale Omroep beginnen ze wat onwennig in het nieuwe keurslijf van de NRU met goede moed aan het herstellen van de programma's.

Vertouwde stemmen als Ida de Leeuw van Rees, P.H. Ritter, Peter Pech, Ome Keesje, Paul de Waart, Ds. Spelberg en vele anderen klinken weer door de ether en ook de Bonte Dinsdagavondtrein gaat weer rijden op de radio.

De vrolijke Flierefluiter van de VARA trekken weer langs zonnige wegen, en niet te vergeten Sweet Sixteen in de jaren 1962 van de NCRV.

In die tijd waren er ook veel hoorspelen op de radio te horen.

Paul Vlaanderen, de familie Doorsnee, Mastklimmen en Hersengymnastiek, Negen heit de klok van de KRO, Showboat van de VARA, waren veel beluisterde programma's.

(ik kan mij dat alles nog best herinneren).

De Televisietechniek is net zo oud als die van de radio.

Dat het veel langer heeft geduurd eer televisie-uitzendingen plaatsvonden, ligt voornamelijk aan de bijzondere grote praktische problemen die zich bij deze techniek voordoen.

De grote ommekeer komt met de uitvinding van de iconoscoop door de Amerikaanse Rus Wladimir Zworykin.

Met invoering van de iconoscoop, in 1934 in productie genomen, wordt een belangrijke stimulans gegeven aan het ontstaan van geregelde televisie-uitzendingen.

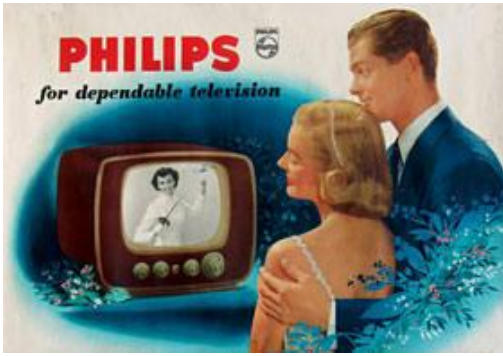
In 1936 start de BBC met geregelde uitzendingen.

In Duitsland zijn ook al op dat moment experimenten aan de gang.

In Nederland ontwikkelt Philips in alle rust en stilte de televisietechniek.

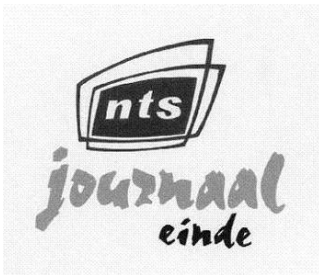
De experimenten worden door het uitbreken van de oorlog stopgezet en in 1948 hervat.

Philips begint in maart van dat jaar met een fabrieksmachtiging aan Philips Experimentele Televisie (PHET).



Drie avonden per week komen gevarieerde en gesponsorde programma's uit een kleine studio in Eindhoven. De kijkers zijn de eigenaars van enkele honderden door het bedrijf in de omgeving van Eindhoven geplaatste ontvangers. De regering houdt het experiment nauwlettend in de gaten en benoemt een tweede televisiecommissie, die in 1949 onder meer adviseert het systeem 625 beeldlijnen te gaan gebruiken. (In Engeland gebruikt men 405 en in Frankrijk 819 beeldlijnen).

Dat wil niet zeggen dat de regering enthousiast aanstuurt op introductie van televisie. Premier Drees vraagt zich zelfs af of de aanschaf van een televisietoestel niet een te grote aanslag zal vormen op de spaarzaamheid van de arbeiders, die weer nadelige gevolgen zal hebben voor de wederopbouw!



Op 31 mei wordt dan de NTS opgericht. Uitvoering onderhandelingen in de zomer van 1951 leiden er toe tot een televisiebeschikking, op 29 september. Gedurende twee jaar mag de NTS drie uur per week programma's laten verzorgen door de omroepverenigingen. De zender wordt ter beschikking gesteld door de PTT. De studioapparatuur en de technische kennis worden kosteloos verstrekt door Philips.

Hoe weinig betekenis de televisie voor het publiek dan nog heeft, blijkt uit het aantal televisietoestellen. Op 1 januari 1952 zijn er ongeveer 500, twee jaar later 2800 en in 1955 nog maar 9500 televisietoestellen in Nederland. Bovendien is de centrale televisiezendmast in Lopik lang niet hoog genoeg om geheel Nederland te bestrijken. Daarvoor is een net van televisiezenders noodzakelijk. Rondom 1960 is dat voltooid! De opmars van de televisie krijgt langzaam gestalte. Rond 1960 wordt algemeen geconstateerd dat in korte tijd de wederopbouw een doorslaand succes is geworden. De economie groeit gestaag evenals de welvaart! De ontdekking van de gigantische aardgasbel bij Slochteren in 1959 geeft daaraan een extra stimulans. De auto wordt een massaverschijnsel en de consumptiemaatschappij dient zich aan. Ook de techniek raakt in een stroomversnelling, Het eerste kijkdichtheidsonderzoek dat in 1958 wordt gehouden, zijn er 391000 Tv-toestellen geregistreerd. In 1961 is dat al een miljoen. Hoeveel er nu dan wel niet zijn, ik durf het niet te zeggen. Wel weet ik dat de techniek niet stil staat en er telkens weer nieuwigheden worden ontdekt op radio, televisie, en computergebied. En nog steeds is het einde niet in zicht.....

73, Molle PDoNZP



## Wilt U meer weten...?

### AllichtVerlichting

*Van kroonsteentje tot kroonluchter...en 1001 technische onderdelen*

Oud Kerkhof 6

8601 EE Sneek

0515 413372



Wij zijn specialist op het gebied van:

- PC's en laptops
- ADSL, Ziggo, UPC en Wifi
- Computerrandapparatuur en supplies
- Computer- en laptopreparaties
- Onderhoud en uitbreidingen

Eigen Haard 20B 8561 EX Balk  
Telefoon: 0514-602915  
Fax: 0514-605361  
E-mail: [wilstilma@wilstilma.nl](mailto:wilstilma@wilstilma.nl)  
Website: [www.wilstilma.nl](http://www.wilstilma.nl)

volg ons op

twitter







**Beleef de lente in uw tuin**  
Maar geen tijd om zelf aan de slag te gaan...

*Hoveniersbedrijf W.P. Folkerts*  
*...natuurlijk goed!*

Hearekeunst 6-8 Tel 0515 541868  
8711HE Workum Fax 0515 541869  
[www.wpfolkerts.nl](http://www.wpfolkerts.nl)

---

*Hier zou ook uw advertentie kunnen staan.*