

Antenne in de mist

Door: Bas PAoRTW



De grootste blunder die ik als telegrafist bijna had begaan zal ik niet licht vergeten. Dankzij de oplettendheid van een ouwe Griekse bootsman, die meer verstand in zijn pink had dan ik onder mijn schedeldak, liep de stommitieit van een lichtzinnige jongeling met een sisser af. Een ramp was gelukkig voorkomen.

Het gebeurde in de vijftiger jaren en ik was marconist op een Noors vrachtschip. Na drie jaar op die boot gevaren te hebben kreeg ik een beetje de kriebels, steeds dezelfde havens, steeds dezelfde reisjes en bovenal steeds dezelfde radiohut met zijn antieke TDA zender en BC 348 ontvanger. Het vrachtschip ss "Ingrid Sun" voer al sinds jaar en dag in charter van Norgulf, een bevrachter in New York en dat zou voorlopig wel zo blijven. Bijna alle havens en haventjes aan de Amerikaanse oostkust en nagenoeg alle landen van Midden en Zuid Amerika hadden we met enige regelmaat aangedaan. De vaarschema's begonnen op een busdienst te lijken, je kon er gewoon de klok op gelijk zetten. Twee maanden van tevoren wisten we de datum en tijd dat we bijvoorbeeld Havana zouden aandoen. Van de een op de andere dag besloot ik eens wat anders te gaan doen en informeerde de kapitein dat ik wilde afmonsteren.

Nou dat ging niet zomaar. In de eerste plaats zaten we nog op zee en het zou nog wel een paar weken duren voor we weer een haven zouden aandoen. Voor de kapitein kwam daar nog het probleem bij dat telegrafisten in die tijd niet voor het opscheppen lagen.

Dus Eigil Vesti, onze ouwe, was helemaal niet blij en probeerde me op alle mogelijke manieren op andere gedachten te brengen. Hij begon zelfs te praten over een opzegtermijn van minstens zes maanden die ik in acht moest nemen. Dat was natuurlijk nonsens en dat wist hij net zo goed als ik. We spraken uiteindelijk af dat als de rederij in Noorwegen er in zou slagen een aflosser te vinden ik na aankomst in New York af zou stappen.

Na enige telegrammen met de rederij in Oslo gewisseld te hebben kwam na een week het bericht dat een nieuwe marconist was gevonden en met het vliegtuig onderweg zou gaan naar New York.

Na aankomst nam ik hartelijk afscheid van de kapitein en verdere bekenden en vond een eenvoudig logies in de buurt van Battery Place. Meer of minder van de ene dag op de andere stond ik in mijn eentje werkloos in Lower Manhattan. Van de Amerikaanse emigratiedienst had ik een shore permit gekregen voor drie maanden en was me te verstaan gegeven dat ik daarna het land subito zou moeten verlaten. Zo lang wilde ik echter absoluut niet in de US te blijven want vanaf de eerste minuut dat ik als vrije jongen aan wal was barstte ik van de kou. Zoals iedereen weet kan de temperatuur in New York in de wintermaanden makkelijk tot 20 graden onder nul zakken. Voor het vinden van een nieuwe job moest ik urenlang door de ijskoude, besneeuwde straten van South Manhattan baggeren om van het ene scheepvaartkantoor naar het andere te komen. Ik kreeg het gevoel dat het hier nog veel kouder was dan aan de Noordpool en begon me af te vragen wat me bezield had om van die Noorse boot af te gaan, een boot die het grootste deel van het jaar in de tropen voer.

Maar gelukkig, binnen een paar weken kon ik als marconist op een ander schip aanmonsteren. De hele zaak werd geregeld op het kantoor van de Griekse consul, de gage was interessant en de bestemming was "voorlopig" Europa. De ambtenaar die de papierwinkel verzorgde kon me absoluut niets over het schip vertellen, alleen dat de rederij in New York was, de eigenaar een



Griek en het schip onder Liberiaanse vlag voer. Er werd wel gezegd dat haast geboden was en ik me zo spoedig mogelijk aan boord moest melden.

Om de plaats te bereiken waar het schip lag afgemeerd was niet zo eenvoudig, na een halve dag in een bus te hebben gereisd, moest ik met een taxi de laatste kilometers afleggen. De eerste indruk van het schip viel niet mee, een Liberty, een roestig wrak uit de 2e wereldoorlog. De radio-installatie was iets beter dan op die ouwe Noor, maar ook maar een heel klein beetje. De manier waarop ik door de Griekse kapitein en zijn vrouw ontvangen werd was echter allerhartelijkst. Ik hoorde toen ook dat op de dag van vertrek mijn collega met een gecompliceerde beenbreuk in het ziekenhuis was opgenomen, dus de kapitein was in de wolken met zijn nieuwe telegrafist.

Bijna onmiddellijk na mijn aankomst begonnen de stoommachines al te stampen en voeren we langzaam de rivier af op weg naar Norfolk, Va. In Hamptonroads zouden we kolen laden voor Hamburg. Met de radio-installatie had ik geen enkele moeite dat was gesneden koek, maar om aan het eten op dat schip te wennen waren wel een paar dagen nodig. Je moet wel even de tanden op elkaar zetten wanneer je als diner een bord met gemalen bruine bonen waarin een bot met vlees opgediend krijgt en alles overgoten met een spinazieachtige saus. Als je in de mess dan iedereen met veel smaak ziet eten kan het niet zo slecht zijn en na korte tijd weet je niet beter. De namen van de gerechten waren echter zo moeilijk (Grieks) dat ik ze niet onthouden heb. Na een paar dagen kreeg ik het idee dat de hele bemanning familie van elkaar was. De eerste stuurman was de vader van de kapitein die ook aandeelhouder was van de rederij. De tweede stuurman was weer een neef van de kapitein en verder heb ik het maar niet proberen te begrijpen. Vergeet niet dat naast de kapitein slechts een enkeling een paar woorden Engels sprak en mijn Grieks nooit verder is gekomen dan alfa, bèta, omega. Voor een goed gesprek kom je daar echt niet ver mee.

Bij de kolenpier hoefden we maar een paar dagen te wachten voordat we aan de beurt waren om geladen te worden. Nadat de vele duizenden tonnen kolen in de ruimen waren verdwenen werden de luiken dichtgemaakt, de dekken schoongespoten en stoomden we langzaam via de Chesapeakebaai naar open zee.

Het weer was prachtig, bijna geen wind, een paar geraden onder nul en prima zicht. Dit beloofde een mooie reis te worden.

Nieuwsgierig als ik ben, had ik al in de eerste dagen dat ik aan boord was, de diverse kasten in de radiohut leeggehaald en de inhoud bestudeerd. Er waren onnoemelijk veel "spares", alleen bleek veel materiaal, zoals radiobuizen, spoelen en transformatoren, niet te gebruiken omdat de apparatuur waar ze voor bestemd was waarschijnlijk al ergens aan wal was gedumpt.

Er stond ook een grote haspel met splinternieuw antennendraad dat goed van pas kon komen want het was me vanaf de eerste dag opgevallen dat de hoofdantenne tussen de twee masten der dagen zat was.

Op de Atlantische Oceaan ongeveer ter hoogte van New Foundland begon het weer te veranderen. Langzaam kwam er een vette mist opzetten en in korte tijd was het hele schip omringd door een dikke wolk en het zicht beperkt tot een paar meter. De kapitein gaf opdracht "Halve Kracht" maar het bleef een griezelige situatie. De scheepshoorn dreunde regelmatig over schip en oceaan en in de verte hoorde je de scheepshoorns van andere schepen. Aan dek was het doodstil en ook omdat het schip nauwelijks vaart had en de zee spiegelglad, vond ik het een uitgelezen dag om de antenne te gaan vernieuwen.

Toen ik de bootsman hiervoor benaderde deed hij eigenlijk wel een beetje vreemd, hij wilde er namelijk eerst wel eens met de kapitein over praten. Toen ik echter aandrong omdat het in feite een karweitje van niks was, keek hij mij twijfelachtig aan en zei toen in zijn steenkolenengels: "How you send in fog without aerial SOS?"

Als een klein jongetje ben ik toen naar de radiohut terug gekropen. Als ik er nu aan terug denk, na meer dan veertig jaar, krijg ik het schaamrood weer op mijn kaken.