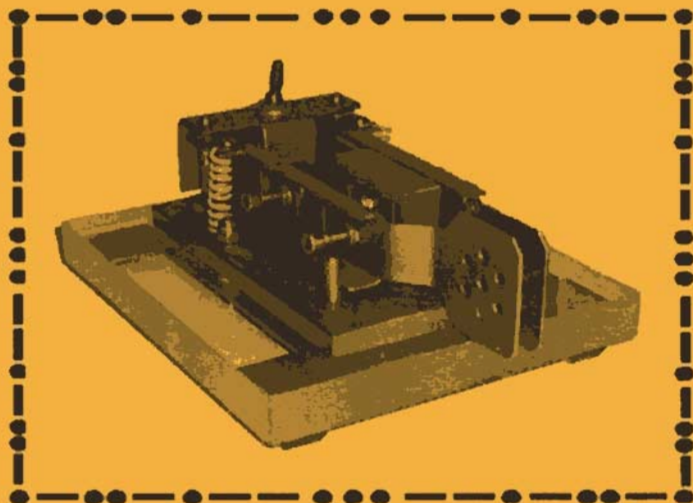


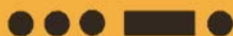
HelleMonster

Modus Morse !



Zelfbouwkeyer van Jos PA7WVO

Signalen uit de ether
en van
zingende draden



Redactie & abonnementen :

Gerard en Thea Meijs, PA3AAE en PA3HBP
Achterweg 18
3248 AA Melissant
tel: 0187-603808
e-mail: thea@hellemonster.nl

Redactiemedewerkster :

Monika Pouw-Arnold PA3FBF / NL10416
Raadhuislaan 31
3641 EG Mijdrecht
tel/fax: 0297-28 59 47
e-mail: Mel.Arnold@inter.NL.net

Cartoons :

Maroeska van Veen en Dick Kraayveld PA3ALM

Webmaster :

Paul de Keizer PA3AQL
Distel 16
3191 RC Hoogvliet
tel: 010-4165462
e-mail: paul@hellemonster.nl

Homepage:

<http://www.hellemonster.nl>

Prijs abonnementen:

Nederland	:	€ 14,00 per kalenderjaar
Binnen Europa	:	€ 15,00 per kalenderjaar
Buiten Europa	:	€ 18,50 per kalenderjaar

Losse nummers:

Nederland	:	€ 4,30
Binnen Europa	:	€ 4,55
Buiten Europa	:	€ 5,45

Het betreffende bedrag kunt u onder vermelding van uw naam en volledig adres overmaken naar postgiro 9002893 t.n.v.

T Meijs-Nijssen
Achterweg 18
3248 AA Melissant

HelleMonster verschijnt 4 maal per jaar aan het begin van elk kwartaal

Publicatie van artikelen uit HelleMonster in andere bladen, op internet of op andere wijze, is alleen mogelijk na schriftelijke toestemming van de auteur.

Bladvullend gewauwel

Door: Gerard PA3AAE



Beste Hellemonstervrienden,

U kunt mij nu feliciteren, want ik ben bevorderd tot eerste huisman. Nu zult u misschien de wenkbrauwen fronsen, maar laat me dit even uitleggen. De regering heeft een nieuwe wet aangenomen, waarin werd vastgesteld, dat mannen die 65 jaar worden en getrouwd zijn met een vrouw die ná 1950 geboren is, slechts een halve AOW krijgen, te weten het enorme bedrag van € 578,=. Nu zijn we wel gewend om zuinig

te leven, maar dit werd wel heel erg krap. Dat is de straf, zult u zeggen, als je met een lekker jong ding getrouwd bent. Ja, je betaalt toch altijd een prijs voor de dingen die je in je leven doet.

Ik ben daarom blij, dat ik Thea altijd gestimuleerd heb, om zo goed mogelijk met de pc om te leren gaan, want na vele vruchteloze sollicitaties, heeft ze eindelijk een halve baan gevonden, bij een belasting adviesbureau, waar de baas net zoveel van computers weet als ik en u weet dat dit zeer bedroevend is. Na wat voorafgaande gesprekken, moest Thea de belasting papieren van ons van de laatste drie jaar meenemen en het bleek, dat we de laatste jaren te veel hadden betaald. We kregen dus geld terug en ik ben toen met Thea werkkleding gaan kopen, want wees nu eerlijk, hier loopt ze altijd in oude spijkerbroeken rond, maar dat gaat niet, als je klanten moet ontvangen, dan moet ze er toch een beetje knapjes uitzien? Ik heb haar altijd al mooi gevonden, maar toen ze de nieuwe kleding voor het eerst aantrok, vlogen de vonken eraf, wat een spetter zeg.



Het gevolg is wel, dat de wekker nu om 07.30 uur afloopt, ik het ontbijt klaar maak en haar netjes de deur uit werk, naar kantoor. Ik neem dan even een bakje koffie, snuffel de krant door en dan ga ik, met mijn nieuwe schort om, het stof en vuil te lijf. Ik wist dat huishoudelijk werk ontzettend veel omvattend was, maar als je het helemaal zelf moet doen,



krijg je toch bewondering voor alle huisvrouwen, want je bent bijna de hele dag bezig.

Om kwart voor één, als ze dan weer vrolijk thuiskomt, staat de lunch al klaar en hoor ik, wat ze allemaal heeft meegemaakt met allerlei mensen. Financieel kunnen we ons normale leven weer voortzetten en is Hellemonster ook weer gered, want we brengen niet alle kosten in rekening. Maar voor haar zelf is het ook goed, dat ze nu andere mensen ontmoet op

haar werk, want vóór ze een baan had, zat ze bijna elke dag thuis opgescheept met een oude knar van bijna 65, die na wat hulp in huis, zwijgend met zijn soldeerbout een volgend zelfbouw project in elkaar zat te prutsen. U kunt zich dat beeld wel voor de geest halen, een mannetje met een kromme rug en een dikke bril op, dat tracht om met bevende handen de dingen fatsoenlijk aan elkaar te solderen. De damp van het tin kringelt omhoog en vermengt zich met de rook van de sigaret, die in de asbak ligt te roken. Ik ben van mening, dat je een nachtegaal niet in een kooitje moet opsluiten, maar dat je die moet laten vliegen. Als je ze goed behandelt, komen ze vanzelf weer terug en zingen de mooiste liederen.



Goed, u bent weer helemaal op de hoogte van de situatie bij de hoofdredactie en we gaan nu met een gerust hart aan het vijfde jaar van Hellemonster beginnen. Zo kwam dan de dag voor de amateur er ook weer aan en we togen met een afgeladen auto naar Apeldoorn, waar we de stand weer met kleurrijke doeken aan konden kleden en de spullen, die we veelal gekregen hadden, uit konden stallen en de prijskaartjes met vriendelijke prijzen aan de betreffende artikelen konden bevestigen. Op zaterdag 9 oktober was de hele crew al vroeg aanwezig. Eerst hebben we zelf nog wat inkopen gedaan, want als om tien uur de deuren open gaan, heb je echt geen tijd meer om wat rond te lopen. Ook deze keer hadden we over belangstelling niets te klagen, vooral de dozen met oude boeken, sommige zelfs nog uit 1916, werden haast uit elkaar getrokken en er waren mensen bij, die voor

€ 60,00 aan boeken meenamen. Deze boeken hadden we gekregen van RH OUD ROEST, waar we een goede samenwerking mee hebben. Bij deze wil ik hen bedanken, maar ook alle andere mensen, die ons artikelen schenken om te verkopen, zodat we de radiowagen tenminste gestald en verzekerd kunnen houden, wil ik bedanken, want zij zijn een grote steun voor ons en zonder hen zouden we het haast niet voor elkaar kunnen

krijgen.

Vele bekenden hebben we weer kunnen begroeten en even met hen bij kunnen kletsen, altijd weer leuk. Om twaalf uur kwam Jan/PA3EBA, admiraal bd van de MARAC, Thea en mij een mokkie schootan brengen, te weten een glaasje rum en zoals een goed zeeman betaamt, goot ik het glas in één teug achterover. Het leek wel, of er een bom in mijn maag ontplofte! De ogen gingen een beetje vreemd trekken en de Americahal stond niet vast meer op het fundament. Ik heb maar snel een paar broodjes gegeten, om het effect van de alcohol te vertragen en



gelukkig hielp dat goed. Niemand merkte er verder iets van. Je kunt het toch niet maken, dat je als vertegenwoordiger van onze stichting daar een beetje met een dubbele tong staat te bazelen. Ook Thea goot de inhoud van het glas achterover, maar aan haar was niets te merken, maar ja, die komt uit de Jordaan en die zal wel menige kroegentocht achter de rug hebben. Toch nog eens aan haar vragen, want over dat deel van haar leven heeft ze me nog nooit iets verteld.

Op zo'n dag verbaas ik me altijd, over hetgeen men koopt, of juist niet koopt. Dingen, waarvan ik denk, dat ze niets waard zijn, gaan gretig over de toonbank. Ze lopen dan met een gelukzalige glimlach op hun gezicht, maar met een kromme rug, te zeulen met een signaal generator van 45 kilo, terwijl ze weten, dat ze nog met de trein naar Rotterdam moeten. Misschien laten ze het apparaat wel stiekem in een hoekje van de trein staan, zodat de conducteur de politie gaat waarschuwen voor een onbekend object en de mijnopruimingsdienst weer opgetrommeld moet worden. Niets van trein vertragingen gehoord, dus zullen ze de 45 kilo metaal wel op zolder gekregen hebben, zonder dat moeder de vrouw er iets van merkte. Zelf had ik twee echte antieke dingen bij me, n.l. een acculader en

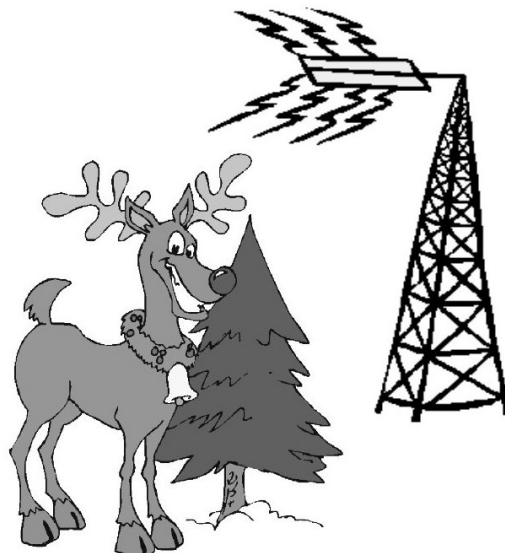
een plaatstroom regelaar uit 1920. Volgens mij zouden die twee dingen er het eerst uitgaan, maar nee hoor! Veel ouderen stonden er verliefd naar te kijken, anderen kwamen met een digitale camera op een driepoot aan en maakten er wat foto's van, maar niemand kocht ze. De mensen weten de echte antieke dingen niet meer op hun waarde te schatten, jammer maar waar.

Naast ons stond zoals gewoonlijk Cor Moerman, u weet wel, van stichting ws-19 uit Budel, waar hij een radiomuseum heeft. Ik ben daar wel eens op bezoek geweest en keek mijn ogen uit. Schitterend gewoon, wat daar allemaal staat. U moet daar beslist eens gaan kijken, het is zeer de moeite waard! Ook zij staan te sappelen, om wat centen voor die stichting te verdienen, want ik neem aan, dat zoiets nog meer kost dan onze auto. Maar ach, we delen lief en leed en ook onze en hun snoepjes en zo kunnen we, met wat grappen er tussen door de moed er in houden, om weer verder te gaan met de doelen, die ons voor ogen staan. Cor en je helpers, het was weer gezellig en wij hopen jullie nog lang als burens te mogen hebben.

Om vier uur konden we de Hellemonster oorkonde en een klein seinsleuteltje, aangeboden door RH OUD ROEST, uitreiken aan de jongste deelnemer van de Vonkenboer cw wedstrijd, n.l Geert v.d. Helm. Zo jong als hij is, is het al een echte cw freak en ik hoop hem ooit eens aan de sleutel te treffen. Geert, ga zo door en je zult je nooit vervelen..

Als u dit leest, dan zitten we al midden in de winter en is de jaarwisseling ook al weer een feit. Wees gerust, Thea en de hele crew gaan gewoon door om ons blad in 2005 uit te blijven geven en ik hoop, dat u er weer van zult genieten. Wij allen wensen u en uw dierbaren gezondheid en veel geluk toe in het nieuwe jaar.

73/Gerard.

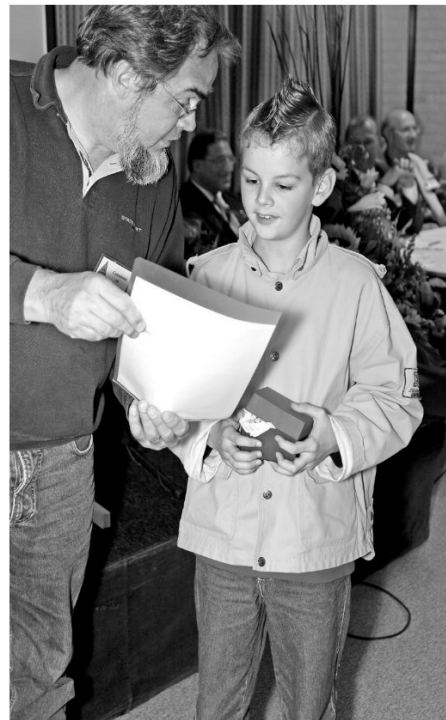




Vonkenboez 2004



De jongste deelnemer, de tienjarige Geert van der Helm, heeft laten zien dat Morse bij jonge mensen springlevend is.



Hij heeft enthousiast meegedaan en kreeg de aanmoedigingsprijs uitgereikt door Hans PA3GXB. Geert kreeg een tinnen seinsleuteltje, aangeboden door de Oud Roest vereniging van Radio Holland en een oorkonde, aangeboden door HelleMonster.



Niet te eten!

Door: Piet PA3DWS

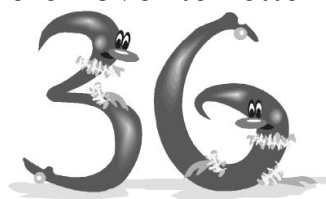


Velen van ons zullen met een zekere weemoed terugdenken aan de tijd dat we druk doende waren het Morseschrift onder de knie te krijgen. Je deed dat via een verenigingscursus of bij één van de bekende coryfeeën die jaren lang vijf avonden per week via hun “eigen” QRG en vaste tijd hun kennis trachtten over te brengen.

Bekende namen destijds in PA-land waren: Jerry PAoAPM (sk) uit Amsterdam, Guus PAoLGR (sk) uit Purmerend en nog steeds actief Wim PA3GRB vanuit Giessenburg.

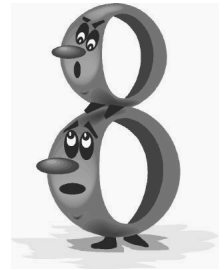


Bij Jerry APM kon je je, in de vakantiemaanden tussen de voor- en najaarscursus, als cursist aanmelden en als je bijtijds was, kwam je op zijn lijst van nieuwe deelnemers te staan. Je moest er wel voor zorgen dat je de morsetekens kende en hij raadde je dan ook aan het “kenteken oefensysteem” te hanteren. Dat hield in dat je al wandelend in je omgeving de letters en de cijfers van de kentekenplaten van de vele geparkeerde auto's in het Morse moest proberen over te zetten. Als je soms geen hond had, moest je er maar één nemen, want dan kwam je minstens vier maal per dag buiten en kon zodoende het leerproces een snellere voortgang hebben. Het gevolg hiervan was, dat in verschillende steden en dorpen mummelende aspirant-cursisten rondliepen, de blik strak gericht op de kentekens van de stilstaande bolides. Bezorgde buurtgenoten aanschouwden dit met enige verwondering en de eventueel meelopende hond keek bij tijd en wijle met schuine kop naar z'n baasje op en vroeg zich af wat er met die vreemde klanken bedoeld werd.



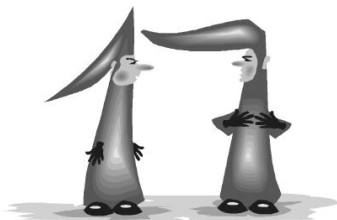
De eerste cursus van 1981 was begonnen en na het innemen kwamen de eerste weken de bekende rijtjes van vijf, met een snelheid van direct al tien woorden per minuut met ruime spaties. Het was even wennen, maar na een week schreef iedereen al enthousiast mee, vier lesjes van vijf minuten per avond. In het begin schrok je als je naam werd genoemd en je een lesje terug moest lezen. Na een maand werden de rijtjes op de plank gezet en kregen we technische en toeristische wetenswaardigheden te verwerken. In het begin niet al te

moeilijk, maar na enkele maanden werden de spaties zoals ze zijn moesten en waren we ongemerkt de twaalf woorden per minuut genaderd. We werden op de hoogte gebracht van de werking van een 15 MHz draagbare oscilloscoop, geschakelde of alternerende weergave, automatisch triggeren en lijn- en rasterimpuls. Ook vernamen we onder andere wat Ramses de tweede destijds allemaal had uitgespookt.



Enkele maanden voor het CW-examen, we waren ervan overtuigd dat dit een redelijk te nemen hindernis zou zijn, werden we weer met beide benen op de grond gezet. Na het bekende: “Komt ‘ie an, nou, nou....” kregen we er op sommige avonden plotseling een lesje in het Engels, Frans of Zuid Afrikaans doorheen. De bloeddruk liep dan snel op. Als je het nog moest teruglezen ook, dan was het raadzaam vlugzout bij de hand te hebben!

De zwaarste beproevingen waren echter de zogenaamde “kooklesjes,” die met veertien woorden per minuut op je afkwamen en plotseling tussen techniek en folklore inzaten. Zat je nog met spanningssprongen, tijdsintervallen, meetkoppen en een regelbaar uitgangsniveau in je hoofd, dan kwam onverwacht het volgende:



“218 gram zelfrijzend bakmeel xy 134 gram boter
256 grammen basterdsuiker lf 2 eieren 73 gram
cacaopoeder 12689 1 dl melk voor het glazuur 1475
plm 169 gram poedersuiker voor het vulsel 1 L
slagroom wat zb abrikozenjam 514 gram qqe

cakemeel 506 eenheden boter pr pond basterdsuiker geraspte qmt
citroenschil of vanille suiker 6 hf eieren en ruim 1 dl melk qrz glazuur 213
gram trev poederzoet 1 eiwit garnering 14 L utc slagroom en 30 zilveren
pilletjes voor het hdtg garnituur”

“pak ‘m beet, nou, nou..... (call), laat eens horen, wat heb jij allemaal keurig netjes opgeschreven?”

De volgende avond vraagt PAoAPM aan Hans die er niet was, of hij de lesjes nog op een bandje had gezet en ze bestudeerd had.

“Jazeker,” zegt Hans, “Geen centje pijn.....alleen dat laatste recept was niet om te vreten!”

Jerry heeft aan plusminus zestig cursisten les gegeven, waarvan 70% slaagde. Met een blik omhoog zeg ik in gedachten: “PA0APM tks again es....Chapeau!!!”



Brieven aan Melissant

De reis met de HAM-308



Lieve Thea en beste Gerard.

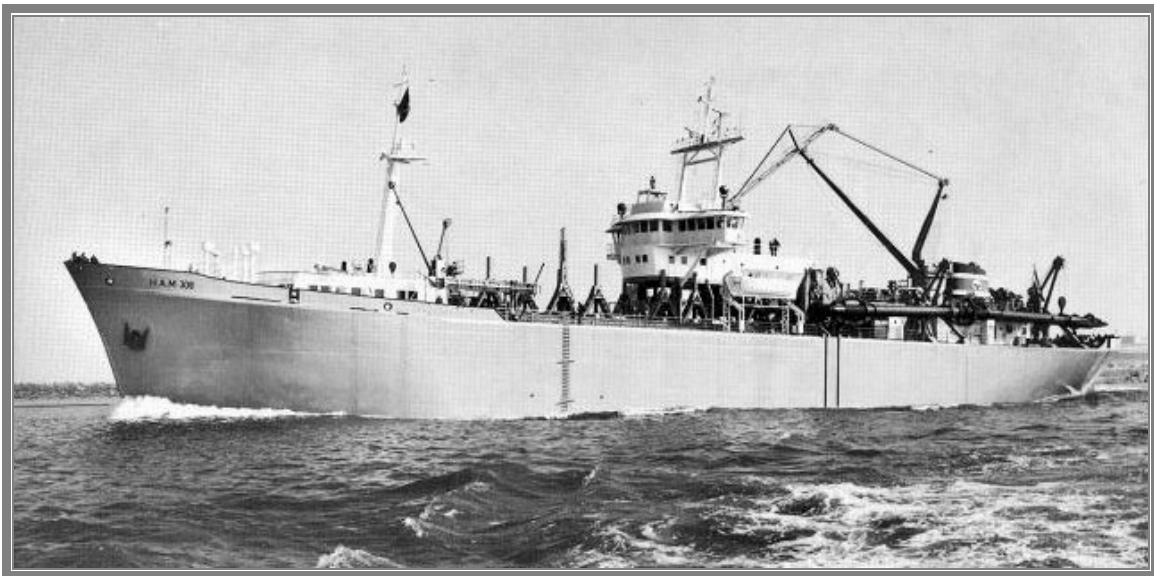
Ja, de tijd die ik met de “slikboeren” van de Hollandse Anneming Maatschappij heb doorgebracht was een ware belevenis. Zoals eerder reeds gemeld, waren we vanuit Amsterdam vertrokken en via Parijs gingen we met een DC8 van de Franse maatschappij U.T.A. verder. Die kist had Dakar als eindbestemming en maakte tussenlandingen in Marseille en Noudihbou Mauritanië. De vlucht zelf had niet veel om het lijf. Alleen vertrokken we vier uur te laat uit Parijs omdat er een motorstoring was, maar dat mocht geen naam hebben.

Een typisch geval van “Hoe test ik de stress- bestendigheid van mijn passagiers.” We landden in de namiddag in Noudihbou. Het was januari en de temperatuur was er aangenaam.

De assistent-projectleider kwam ons halen. Na te zijn ingeklaard, werden we naar de haven gebracht. Daar lag de sleephopperzuiger HAM-308 de haven op diepte te zuigen. Althans, dat was de bedoeling, ware het niet, dat toen wij aankwamen er net een noodzakelijk aantal reparaties werd uitgevoerd. Met de werkvlet werden we naar boord gevaren. Toen wij arriveerden gebeurde er iets ongewoons. We rondden het schip en terwijl we hiermee doende waren, werden er drie lange stoten op de stoomfluit gegeven, als groet. Bij de gangway had men een groot spandoek buitenboord gehangen met daarop “welkom aan boord” geschreven. Toen we nabij de gangway kwamen, ontwaarden we de twee scheepskoks, die als blijk van welkom, met serpentines stonden te gooien. Het waren geen gewone serpentines, neen, het waren brede witte linten van papier. Later heb ik van kok Adriaanse vernomen, dat hij die ochtend een aantal rollen toiletpapier, in de snijmolen, waar hij normaliter het broodbeleg in sneed, in repen had gesneden. Op die wijze had men dus rollen papier verkregen die als serpentine dienst konden doen.

Hartelijke ontvangst

Aanboord gekomen, werden we verwelkomd door de gehele bemanning. Iedereen kwam een handje schudden en de schipper vergastte ons op een zeer royale borrel. Nu was er voor mij een schone taak weggelegd. Omdat we nog een paar dagen binnen de territoriale wateren zouden blijven, mocht er geen gebruik gemaakt worden van de zendapparatuur. Er mocht alleen geluisterd worden. Op zee, bij het legen van het bun, mocht er wel uitgezonden worden. Ik kwam met de schipper, want die was de baas aan boord, overeen dat ik pas officieel als “Sparks” zou gaan optreden, als wij de haven zouden verlaten om naar Nederland te varen. Ik zou de eerste dagen een easy job hebben! “Maar,” vroeg de schipper mij, “zou jij voor ons de pers kunnen nemen”?



De Ham-308

Illegaal werk

Nu moeten jullie weten, dat het nemen van de pers een dagelijkse routineklus voor de radio officier is, mitst de rederij een contract had met het ANP in Nederland. Geen contract, dan was het niet toegestaan om de ANP-pers te publiceren. Deze pers werd overigens uitgewerkt onder de titel “Oceaan-Post.” Het papier, op A-4 formaat, werd als stationsbescheiden door Radio Holland aangeleverd en had de dikte van luchtpostpapier. Met carbonpapier ertussen was het mogelijk om tot zo’n zeven kopieën gelijktijdig te maken. Zes kopieën werden over de bemanning verdeeld. Het origineel werd als stationsbescheiden aan het eind van de reis ingeleverd. Aan de hand van het aantal kopieën werd de rederij door het ANP belast. Om nu zeven kopieën te produceren werd er wel een zekere “toetsenbordaanslag” vereist. Uiteindelijk werden de eerste paar kopieën door de “Remington” of Olympia” machine geponst. Ik kan mij

nog goed herinneren, dat de “o”-tjes en de “p”-tjes gaten in het papier waren!

Een ervaren marconist herken je niet alleen aan de wat afwezige blik in z'n ogen, maar allereerst aan de waanzinnig harde aanslag op zijn huidige elektronische keyboard. O ja, en aan nog een ding, hij typt meestal als een politieagent!! Met twee of met vier vingers! Ondanks het feit dat wij het tienvinger systeem hadden geleerd. (typen bedoel ik, niet het tien vingers systeem, dat is wat anders).

Je moet wel begrijpen, dat de genomen morsetekens door bijna iedereen met behulp van de schrijfmachine genoteerd worden. Nu lijkt 20 woorden seinsnelheid misschien een aanzienlijke snelheid. Neem maar van mij aan en Gerard kan dat beamen, dat het nemen van die snelheid middels een schrijfmachine, een eenvoudige job is. Dat neem je met “twee tot vier” vingers” toetsaanslag. Bij vijftien woorden kun je het bij wijze van spreken met de hakken van je voet bijhouden!!

Nu, de H.A.M. had geen contract dus vroeg die schipper mij iets “illegals” te doen. Ik ga ervan uit dat dit “misdrijf” is verjaard, maar het behoeft geen betoog, ik heb 25 jaar geleden de Buma-rechten geschonden! Elke dag heb ik de pers genomen. Die gasten daar aan boord lagen al ruim negen maanden in die uithoek van de Sahara te “zuigen.” Natuurlijk werd er naar de wereldomroep geluisterd, maar elke dag een “krantje” was een aangename onderbreking. Het is nu niet meer voor te stellen, maar toen werd er om een exemplaar gevochten!

Reserve onderdelen? Zelf meenemen!

Die paar dagen om het schip naar Nederland te brengen zijn uiteindelijk twee maanden geworden. Door een ongelukkige samenloop van een aantal technische factoren, kon de job niet tijdig opgeleverd worden. Het werk behelsde het op diepte brengen van de haven tot een diepte van 18 meter en dit werd op een paar locaties niet gehaald. Daar lagen taluds van zandsteen, die met de beste wil van de wereld niet opgezogen konden worden. Daar werd overheen “geschraapt” met de zuigmond voorzien van speciale beitels, maar volgens een gecontracteerde duiker zag je alleen de afdruk van de beitels in het zandsteen. Om de zoveel tijd werden de beitels gecontroleerd en waar nodig vervangen. Die dingen, aangepunte stukken staal zo'n vijftien centimeter in het vierkant en ongeveer een halve meter lang, werden aan



de voorzijde van de zuigmond zodanig gemonteerd, dat het aangepunte deel uitstak. Als de zuigbuis op het talud werd gevierd, dan schraapten die tanden over de zandsteen en de los geraakte delen werden opgezogen.

Zo had je aan boord twee zuigbuizen, één stuurboord en één bakboord. Het was dus zaak om zeer nauwkeurig het schip te positioneren, waarna de zuigbaas de zuigpijpen aan de grond zette, waarna het schip over het talud voer. In een rechte lijn wel te verstaan. Jullie kunnen je voorstellen wat er gebeurt, als het schip een plotselinge manoeuvre zou maken. Eén keer aan boord aldaar heb ik meegemaakt dat er nog een zuigbuis aan de grond zat, terwijl de dienstdoende stuurman bakboord roer gaf. Dat geintje heeft ons een dag reparatie gekost. De zuigbuis van een aantal voeten diameter werd compleet geknikt. Die diende dus vervangen te worden. Nu heb je in de Sahara wel van alles zand, stenen, stof, veel stof, dolle Arabieren, noem maar op, maar een zuigbuis van die en die diameter en zus en zo lengte, jammer dan, die moet je zelf bij je hebben. Om zo'n stuk stalen pijp te laten uitvliegen door Martin Air Crash, zo werd die club toentertijd bij zeevarenden genoemd vanwege hun humoristische manier van vliegen, is een nogal kostbare aangelegenheid.



Martin Air Crash

Een kleine anekdote m.b.t. MAC ertussendoor. Het verhaal gaat, dat bij een bemanningswisseling, een crew met een Dakota DC4 van MAC werd uitgevlogen. Door het totale gewicht van die kist en lading had deze een beperkte benzinevoorraad en diende er een paar tussenlandingen gemaakt te worden. Bij het opstijgen, ergens in Frankrijk, schoot de deur los. Toestel vol in de remmen, waarna de deur weer werd gesloten en opnieuw werd gestart. Moet kunnen niet waar!! Zelf heb ik bij het opstijgen met een VC-10 van de

toenmalige BOAC, het halve kunststof plafond naar beneden zien komen. Schrok me rot. De plafondplaten zijn later door de purser weer op hun plaats teruggeduwd.

De klus geklaard

We lagen dus in Nouadhibou met een kapotte zuigbuis. Nu, pijp had men wel aan boord. Die had de juiste diameter, maar een afwijkende lengte. Bewondering alom. De zuigbuis werd naar boven gehaald, de geknikte buis werd uitgehaald, waarna de bevestigingsflenzen aan weerszijden losgebrand werden. De losse flenzen werden vervolgens aan de inmiddels op juiste lengte gemaakte pijp gelast. Dat werkje ging gewoon 24 uur door. Toen de lassers klaar waren, ik weet niet meer hoe lang dat duurde maar het staat me bij dat 's nacht werd gemeld dat 't spul klaar was, werd een groot deel van de bemanning erbij gehaald. Die nacht werd de zuigbuis weer gecompleteerd en kon men weer verder met de klus.

Uiteindelijk heb ik er twee maanden gezeten alvorens wij opdracht kregen om naar Rotterdam Bolnes te vertrekken. In die twee maanden heb ik me bezig gehouden met het nemen van de pers, indien noodzakelijk, het tot stand brengen van kg-radiotelefonie verbindingen, het schilderen van diverse onderdelen van de opbouw en het dagelijks bemannen van de scheepsbar en niet te vergeten, het assisteren bij het maken van dynamiet ladingen van gemiddeld 300 kilo.

Dynamiet !

Zoals eerder gemeld, was er dus een probleem met het op diepte zuigen van de haven. Er was veel HF-telefonieverkeer tussen Den Haag, waar de maatschappij zat en het schip, als ze buitengaats was. Er werd zelfs een stafmedewerker overgevlogen vanuit Dakar, waar ook een klus gaande was, om de onderhandelingen met de locale opdrachtgever te voeren. Ik kan mij nog herinneren dat het om een paar taluds ging, die een hoogteverschil gaven van tussen de 17 en 17,5 meter, i.p.v. de contractueel vastgelegde 18 meter. Nadat de maatschappij vertegenwoordiger weer een langdurige bespreking had gehad, kwam hij 's avonds aan boord. Hij had de oplossing met de autoriteiten gevonden. We zouden het weerbarstige talud gaan bewerken met dynamiet!

Nu moeten jullie weten dat Noudihbou in die tijd een haven was voor de uitvoer van ijzererts. Deze grondstof werd ergens in het binnenland gedolven en per spoor naar die havenplaats vervoerd. Nu is er inmiddels

ook een visverwerkende industrie, maar toen nog niet. Het delven van het ijzererts was in Franse handen. Daartoe had die Franse maatschappij, een



“Frans dorp” ingericht. Een soort Europese enclave in de toenmalige negorij Nouadibou, inclusief een “Franse club” met prachtig zwembad en snoepjes van Françaises. Kennen jullie de uitdrukking “verandering van spijs doet eten?” Nu, vertaal het in ‘t Frans, dan weet je exact hoe het was om daar in de periode dat de HAM308 aan de kant lag, bij het zwembad te vertoeven. Die Fransen zaten daar ook gedurende lange tijd met een beperkt aantal landgenoten, waarvan het mannelijke geslacht in de meerderheid was, want locale bevolking bestond zichtbaar uit arabieren en slechts negers die elkaar niet konden luchten of zien, over discriminatie gesproken!! Lokaal vrouwelijk schoon ben ik niet tegen gekomen, afgezien van die zwartgetooide wezens met een kijkspleet op ooghoogte. Mocht ik in een melige bui zijn, dan zal ik er de volgende keer het e.e.a. over verhalen, want die Françaises houden wel van een geintje, zeker daar in de tropen onder de blauwe sterrenhemel!

Herr Springmeister

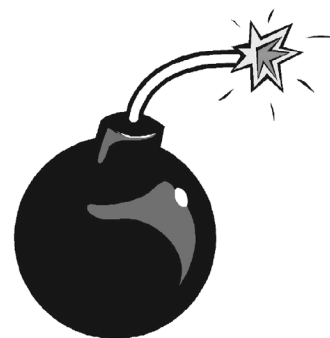
Onze maatschappijonderhandelaar had dus in samenwerking met de havenautoriteiten de oplossing gevonden. Tijdens het delven van ijzererts werd veelvuldig gebruik gemaakt van springstof en dit zou men nu ook gaan toepassen om de hoogteverschillen in de haven weg te “ploffen.” Er was echter één voorwaarde, de bemanning diende de pakketten met springstof samen te stellen en te assisteren bij het laten afzinken van die pakketten. Een duiker zou de pakketten positioneren op het talud, waarna een Duitse springstofdeskundige de detonator zou bevestigen en de zaak tot ontploffing zou brengen. Jullie begrijpen wel dat die Duitser alras “Herr Springmeister” zou worden genoemd.



Om de pakketten springstof (dynamiet) over zee te kunnen vervoeren naar de locatie waar e.e.a. moest worden afgezonken, diende er een reddingsloep geschikt gemaakt te worden. Dat hield in dat een sloep werd voorzien van een volledig houten dek, waardoor ‘ie op een soort lichter leek. Een drijvend voorwerp met een vlak dek waarop de pakketten met springstof zouden worden gelegd. Het ging als volgt in z’n werk. Vanuit de opslagplaats van de springstof werd onder politie bewaking de eerste keer vierhonderd kilo dynamiet naar de haven gebracht. Op een afgezette steiger aan de waterkant, waar onze lichtersloep kon afmeren, werden de kisten met dynamiet gelost. Onder toeziend oog van Herr Springmeister

werden de kisten één voor één geopend en werden er pakketten met dynamietstaven samengesteld. Hoeveel pakketten het waren, kan ik me niet meer herinneren, maar ik heb ergens nog een diarapportage thuis liggen en daarop staan die pakketten in de lichtersloep gefotografeerd. Er werden dus pakketten samengesteld en samengebonden met touw. Zo verkreeg je een “ketting dynamiet” over een bepaalde lengte, ik schat gauw een meter of dertig. Daarna werd er dubbel doorlopend het slagkoord omgewikkeld en met tape vastgezet aan het touw. Daarna werden er “boosters” met tape, zowel voor als achter de pakketten, bevestigd. “Boosters,” de naam zegt het misschien al, zijn explosieve onderdelen, die de explosie gelijkmatig verdelen over het slagkoord, waardoor alle pakketten met de explosieven daadwerkelijk exploderen.

Toen het samenstellen van het dynamiet klaar was, werd het geheel voorzichtig aan het bevestigingstouw naar beneden in de lichtersloep gevierd en netjes gepositioneerd op het dek. Was dat gebeurd, dan ging de sloep op eigen motorkracht naar de plek waar het weerbarstige talud geploft diende te worden. Er waren een aantal mensen aan boord van die sloep: Herr Springmeister die de leiding had, een duiker in vol ornaat om de pakketten op de zeebodem te leggen en een paar bemanningsleden om te zorgen dat die pakketten in zee gevierd konden worden. Vanaf de HAM-308 werden de posities gecoördineerd, zodat het explosief op de juiste plek kon worden neergelegd. Op het moment dat de pakketten op de zeebodem lagen, had men aan boord van de lichter alleen nog twee stukken springkoord en het touw waarmee de pakketten waren samen gebonden. Op dat ogenblik was het zaak om de detonator te bevestigen. Dat is een onderdeel, dat een elektrische spanning omzet in een explosie die via het springkoord wordt doorgegeven, zodat het gevolg is dat de lading tot explosie komt. Dit is het gevaarlijkste onderdeel in de totale reeks van explosief materiaal. Een statische lading kan een detonator doen exploderen. Dus ook een radiozendsignaal dat statics veroorzaakt!



Alvorens die detonator werd gemonteerd, werd iedereen die niet noodzakelijk was, van de lichtersloep geëvacueerd. Alleen Herr Springmeister en onze matroos “Blauwe Paultje” bleven aan boord om de zaak te detoneren. Blauwe Paultje was zijn bijnaam omdat hij van Indonesische afkomst was en daar uitermate prat op ging. Al zijn vermakelijke verhalen waren doorspekt met Maleisische uitdrukkingen. Hij vond het geweldig om het ontstekingsmechanisme in werking te

mogen stellen. Dat was een soort klok. Twee keer draaien en bij de derde keer was het: “pang!”

Witte Paultje

Er werd een detonatietijd afgesproken. Een halve minuut voor de plof werd door de HAM-308 een aantal stoten op de luchtfluit gegeven, waarna onze “Blauwe-Paultje” het ontstekingsmechanisme in werking stelde. Een geweldige metalen tik op de scheepshuid was het gevolg, daarna hoorden we een doffe dreun, gevolgd door een enorme waterzuil.

Op deze wijze hebben we een groot aantal explosies in de haven van Noudihbou teweegebracht. De eerste klap bedroeg 400 kilo en veroorzaakte een geweldige dreun en een enorme waterzuil. Men was bang dat er schade zou worden aangericht aan de pijlers van de kademuur, zodat men besloot de ladingen terug te brengen naar 300 kilo. Eén keer plofte de boel niet. Volgens overlevering van Herr Springmeister werd op dat moment “Blauwe Paultje” niet blauw, maar wit!!! Twee keer draaien aan die ontstekingshandel en bij de derde keer geen “pang” was een verdomd vervelende zaak en een gevaarlijke, want dat betekende dat er iets met de



detonator aan de hand was. Ook kon de elektrische leiding er naartoe defect zijn. Uiterst behoedzaam werd door Herr Springmeister de elektrische leiding terug aan boord getrokken, totdat de detonator weer boven water kwam. Gelukkig bleek toen dat één van de elektrische draden was losgeschoten.

Nadat de draad opnieuw was gemonteerd werd de hele handel weer voorzichtig in het water gevierd, waarna Blauwe Paultje de zaak tot ontploffing kon brengen. Volgens Herr Springmeister was het zeer precair, omdat, zoals hij ons vertelde, het had kunnen gebeuren, dat tijdens de hermontage door statische lading op de kabel, de detonator tot ontploffing kan komen. Dan kunnen er slachtoffers vallen. Gelukkig is alles goed gegaan.

Stranding

Na een week ploffen moesten we er mee stoppen, omdat er inderdaad schade ontstond aan de pijlers van de kademuur. Ze gingen verzakken. Ook kreeg het schip schade door die harde tikken. Eén van de schroefas gland's ging aanzienlijk lekken en was nauwelijks meer aan te draaien. Er werd ook gezogen op het weerbarstige talud, alwaar nu wel veel

brokstukken lagen, maar het kwam nog steeds niet op diepte. Totdat op een avond, ik dacht dat iedereen hartstikke gek werd, een Liberiaanse bulkcarrier bij binnenkomst uit het roer liep en plompverloren het strand op schoof!

Je moet begrijpen, dat een aantal van met name de nautische bemanning, afkomstig was van de zeesleepvaart. De schipper was een oud 1^e stuurman van Smit & Co. Eén van de zuigbazen had als matroos lange tijd bij Weismuller gevaren. Op het moment van het incident was ik ook op de brug. Het was na het avondeten, om een uur of halfzeven. We stonden met een aantal op de brug wat na te kletsen over de belevenissen van die dag. We hadden aan de horizon een bulkcarrier ontwaard. Nu was dat niet echt iets bijzonders. Er kwamen en gingen met vaste regelmaat schepen. Dus niet iets om opgewonden van te raken. Het schip lag hoog op het water en koerste netjes naar de vaargeul. Het was op dat moment laagwater, niets aan de pet voor een ongeladen schip.

Terwijl we een mok koffie dronken begon de zuigbaas, die ex-Weismuller matroos, als een gek te schreeuwen. “Godver.... dat gaat verkeerd. Ze loopt uit d’r roer.” Op dat moment stonden we met z’n allen te kijken hoe die bulkfiets dwars uit de vaargeul liep en zonder vaart te verminderen het strand opschoof. Dat was absoluut een bizar gezicht. De zuigbaas was helemaal opgezwollen van opwinding. De schipper, Tom, die ex zeesleepstuurman, stond met uitpuilende ogen naar dat schip te wijzen, z’n mond half open en slaakte kreten zoals: “Moet je die nu zien, die klootviol, gaat zo maar het strand op, wat een lullo.” De kok met z’n blauwe ruitjesbroek aan waarover een dikke pens hing, die in bedwang werd gehouden door een blauw afgebiesd vaalwit T-shirt, kwam op het tumult af. “Da’s geld verdienen, Kappie,” zo sprak hij plechtig tegen Tom. Meer kon hij niet uitbrengen, want zoals gebruikelijk voor een goede scheepskok, was hij na het uitserveren van het avondeten behoorlijk aan de alcohol gegaan en was dus als een godgieter zo dronken. Maar, toen hij die bulkcarrier op het strand zag liggen, begon wel meteen zijn portemonnee te jeuken. Als ex scheepskok van de zeesleepvaart was dat gevoel bij hem een instinkt geworden!



Nadat alle emoties over het stranden van die bulkcarrier waren weggeëbd, moest de schipper tot zijn onuitsprekelijke spijt vaststellen, dat hij met de hopperzuiger niet in staat was om “een lijntje uit te geven” om dat schip

los te trekken. We voeren inmiddels op één motor, omdat de andere, vanwege het ploffen met dynamiet zoals eerder vermeld, vreemde kuren vertoonde. Om dan aan een bulkcarrier te gaan liggen sjoeren, daar zag hij toch weinig heil in. Hij verwachtte ook niet dat de rederijdirectie het hem in dank zou afnemen.

Wat was er nu gebeurd tijdens het binnenlopen?

Wij vernamen dat de bulkcarrier tijdens het binnenlopen met zijn schroef de verankeringsketting van een boei had gepakt, waardoor deze ketting rondom de schroef en het roer de hele boel had vastgezet. De schroef was delen van z'n bladen kwijt, de schroefas was ontzet en het roer zat vast. Dit was een enorme schade.

's Nachts geschiedde er echter een wonder. Terwijl die bulkfiets daar op het strand lag, heeft op verzoek van de gezagvoerder, de havensleepboot het anker van de bulkcarrier uitgezet. Doordat het schip met laagwater het strand opschoof, kon bij opkomend tij de sleepboot bij het voorschip komen. Het anker werd toen gevierd. Met een tros, waarschijnlijk bevestigd met een z.g. slipsteek, is toen het anker "teruggevaren" naar de vaargeul, en is daar in het diepe water gevierd. Toen het hoogwater werd, heeft het schip zich aan de ankerwinch van het strand afgetrokken, zodat het weer in de vaargeul dreef. Het was geen wonder, maar wel technisch zeemansinzicht van de kapitein van die Liberiaanse bulkcarrier.

De bulkcarrier heeft nog een dag of drie in de vaargeul gelegen, alvorens er een sleepbot uit Las Palmas arriveerde om het onfortuinlijke schip naar een scheepswerf te slepen om gerepareerd te worden.

Afscheid

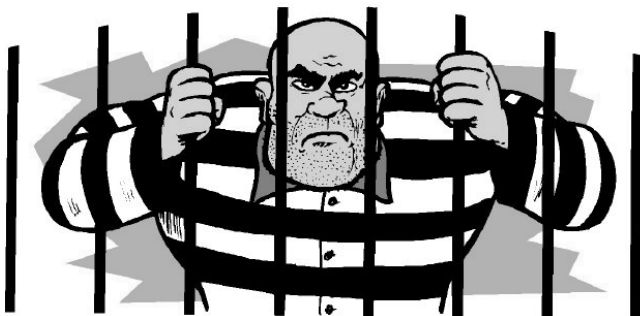
Kort nadat de bulkcarrier vertrokken was kregen wij ook opdracht om Noudihbou te verlaten en terug te varen naar Rotterdam Bolnes voor reparaties. De klus in Noudihbou zou verder geklaard worden door een andere hopperzuiger van de maatschappij, die ergens in Senegal lag te werken. Alvorens wij terug zouden varen zijn we nog een keer langs de steiger gaan liggen voor het noodzakelijke onderhoud en het innemen van het nodige water en dieselolie, zodat we veilig de oversteek konden maken. We zijn toen nog een keer met bijna de voltallige bemanning wezen "stappen." De overgrote meerderheid van de stappers wilde voor de laatste keer naar de toenmalige Spaanse Sahara. Dat was ongeveer drie kwartier rijden door een onherbergzaam vlak gebied in de woestijn. Volgens zeggen was het er leuk, was er voldoende drank en zaten er één of meerdere dames, waarvan er één een Belgische was. Alvorens we daar naar toe reden, hebben we de Franse enclave bezocht. Daar werd een

redelijke alcoholische bodem gelegd en werd afscheid van de Françaises genomen. Eigenlijk was het een tamme beweging, want zo vroeg in de avond was er weinig te dollen. De Franstalige heren hielden hun dames nauwlettend in de gaten. Ze werden duidelijk gechaperonneerd en een flauwekulletje was er niet bij. Althans...., niet zo vroeg op de avond. Wij wisten uit ervaring, dat als het later werd, de heren beneveld door de pastis, het niet zo nauw meer zagen en dat er dan allerlei grappige mogelijkheden waren met de dames, maar daar hadden we nu de tijd niet meer voor.

Met een aantal taxi's, z.g. Renaultjes-4, werden we door de Sahara naar een één of andere onbestendige plaats in de Spaanse Sahara gebracht. We passeerden de grens, die bestond uit een viertal lege oliedrums en een bewakingshuisje. Daar zaten een paar ambtenaren in, die ons de grens over wuifden. Paspoort controle? Ho maar,... was niet nodig. Dachten wij! Ik kan me verder weinig van die avond herinneren, wel dat ik 's nachts uitgebreid met de één of andere Belgische dame heb zitten praten en dat we nog wat andere grappige dingen met haar hebben gedaan. Een spelletje kwartetten geloof ik, kan ook poker op z'n Frans zijn geweest. Bij terugkeer aanboord miste ik mijn boxersshort en die raak je toch niet kwijt bij kwartetten! Of wel? Ik weet het echt niet meer. Die Belgische dame was volgens haar verhaal daar terechtgekomen, omdat haar man een baantje had op het locale vliegveld. Maar die vent had haar verlaten en nu runde ze een duister etablissement. Ze was weer eens blij om normaal geproportioneerde Europeanen te treffen, i.p.v. de lokaal fors geschapen Arabieren en negers. We hebben daar in de nacht nog wat gegeten en zijn royaal boven ons theewater weer terug aan boord gegaan.

De lik in

Bij het passeren van de grens heeft er nog een malloot aan m'n shirt staan trekken en had het over "passaporte" of zo iets. Daar ik absoluut niet meer okselfris was en de maat naast mij in die taxi in een nog erbarmelijker toestand verkeerde, heeft die idioot of wie het dan ook geweest moge zijn,



waarschijnlijk een grensbeampte, de taxi toestemming gegeven om door te rijden. De overige maten waren minder fortuinlijk. Ook zij hadden geen paspoort bij zich, maar waren hoogstwaarschijnlijk iets nuchterder dan ondergetekende met zijn drinkebroeder. Zij zijn een

discussie aangegaan met dat figuur, die inmiddels wat versterking had opgetrommeld. Om een lang verhaal kort te maken, driekwart van de bemanning heeft die nacht in een cel van de plaatselijke politie doorgebracht. In die cel heeft zich ook nog een onderling handgemeen voorgedaan. Door wat opgekropte emoties wenste de elektricien, Gieltje, een onderhoud met de plaatselijke commissaris. Eén van de lassers die wij ook aan boord hadden, probeerde de elek te sussen, waarop deze begon te meppen. Met een gerichte dreun tussen z'n ogen werd hij tot kalmte gemaand. Praten is zinloos in dat soort situaties. Gevolg was wel dat de elek twee dichtgeslagen ogen had en dat zo vlak voor de thuiskomst. Ook hier kan ik een verhaal aan wijden maar laat ik voldoen met de mededeling dat de elek op zijn zwaarst geteisterde oog gedurende een week door de kok dagelijks voorzien werd van een rauwe maar verse biefstuk, die middels tape op z'n oog werd gefixeerd. We hebben wat afgelachen gedurende die terugreis.

Vrijgekocht

De volgende dag zijn ze na het betalen van een fikse boete door de rederijagentschap opgehaald en aan boord afgezet. De boete zou via de gageafrekening verder verrekend worden.

Diezelfde avond vertrokken wij uit Noudihbou bnd for Rotterdam. Ik ben daarna nooit meer in Noudihbou geweest. Als ik er nu wel eens wat over hoor, dan gaat het over ongeregeldheden waarbij de één of andere vrijheids beweging betrokken is. Prolesario of zoiets. Soms lees je dat daar in de buurt ook Nederlandse vissers actief zijn. Dan moet ik altijd weer terugdenken aan die reis. Die twee maanden dat ik daar per ongeluk heb gezeten omdat er een weerbarstig talud zat dat weggezogen moest worden, wat niet lukte. Dan moet ik denken aan die Belgische madam. Zou ze er nog zitten of heeft ze inmiddels een kroeg in Knokke-Heist? Zou m'n boxershort nog als een trofee ergens in een kroeg hangen? En die allercharmantste Franse dames die, nadat hun al of niet wederechtelijke helft plat van de pastis uit het zicht was verdwenen, in waren voor heel grappige spelletjes onder de Mauretaanse sterrenhemel? Ik had nog nooit zo mooi de melkweg aanschouwd. Op m'n rug liggend, en dan eh... nou ja, laat maar, ik krijg weer dat onbestendige gevoel, die drive om er weer tussenuit te gaan. Dat tegenovergestelde van kanaalkoorts (opposite channel-fever!)

Rampzalig ongeval

Ik denk dan ook aan de bemanning van de HAM-308 die, nadat zij in Bolnes hadden gerepareerd, een klus kregen in Duitsland, om de ingang van de Elbe op diepte te zuigen. Daar is de Ham-308 midscheeps aangevaren door de een of andere Cyprioot. Ik zat toen aan boord van de Wonosobo, een schip van de KRL. Ergens in de far-east. Bij het nemen van de pers was dit ongeval hot-news. Alsof ik op m'n achterhoofd werd gemept, toen dit bericht via de ether en met cw-code, letter voor letter op m'n schrijfmachine verscheen. Hier is geen woord van verzonnen. Letter voor letter, spatie voor spatie, verscheen dit bericht op het op de Remington ingedraaide kladpapiertje. Gewoon te bizar voor woorden in deze tijd. Maar Gerard, jij weet donders goed wat ik bedoel. Er waren zeven man bij omgekomen. Het schip lag op de bodem van de Elbe en stak alleen nog met z'n brug en de zwanenhalsvormige werkkraan op het achterschip boven het water uit.

Veel later, toen we ergens in Valparaiso met de Wonosobo waren aangekomen, lag er een brief van mijn ouders met een krantenknipsel van het ongeval. Nog veel later bij terugkomst in Singapore heb ik de ware toedracht vernomen van één van de zuigbazen. Arie heette hij, heeft mij een brief gestuurd. Helaas ben ik die brief kwijt. Een deel van de inhoud van die brief kan ik mij nog goed herinneren. Het schip is ruim een maand na het ongeval gelicht. De elektricien Gieltje mocht als eerste aan boord toen het schip boven water kwam. Uit respect voor de bemanning was bij de eerste inspectie van het schip een oud bemanningslid meegegaan. Van de zeven man die omgekomen waren had men er direct na het ongeval al twee gevonden. Dit was kok Adriaanse en een matroos. De kok had zijn nek gebroken. Het is een wonderlijke story, maar dit soort dingen verzin je niet. Het verhaal gaat dat direct na de aanvaring, de kok die niet kon zwemmen, in de werkvlet is gaan zitten en toen het schip onderwater verdween bleef die vlet drijven. Door de enorme luchtdruk die in het bun ontstond is er met geweldige kracht het luik van het bun losgeschoten en tegen de onderzijde van de vlet aangeklapt, waardoor de werkvlet enkele meters omhoog werd gelanceerd. Daarbij brak de kok zijn nek en kwam om het leven.

De vijf andere zeevarenden werden door Gieltje voor een deur gevonden. Door de enorme klap van de aanvaring was de boel ontzet en ging de waterdichte deur niet meer open. Die vijf hebben een afschuwelijk einde gehad. Gevangen achter een deur die niet open te krijgen is, terwijl het schip langzaam zinkt, totdat jij ook onder water verdwijnt. Het verhaal gaat dat o.a. de machinisten via een vluchtpijp het schip hebben kunnen

verlaten. Dit was een pijp vanuit het vooronder waar zij hun hut hadden naar het bovendek. Deze was afgesloten door een van binnenuit opendraaiende deksel. Doordat zij (het zouden er drie zijn geweest) in die pijp zaten die gevuld was met lucht, konden ze het een tijdje volhouden. Toen het schip volledig gezonken was, is het gelukt om die afsluitdeksel open te draaien. Door de enorme druk die hierop stond moet dit een hels karwei geweest zijn. Temeer dat naar mijn beleving er een moment ontstaat waarbij de deksel nog niet volledige verwijderd is, terwijl de lucht er al uit stroomt. Uiteindelijk is die verwijderd, waarna de drie onfortuinlijke mannen als een raket uit die pijp werden gelanceerd. Daarbij zouden ze aanzienlijk rugletsel hebben opgelopen. Ook geestelijk zouden ze een enorme opdonder gehad hebben. Gieltje, die als eerste aan boord mocht, was volgens Arie, Gieltje niet meer. Het leven van die eerst zo vrolijke Brabander was in één slag veranderd. Ik heb nadien nooit meer iets van de voormalige bemanning van de HAM-308 vernomen. Echter jaren later, ik werkte al gedurende lange tijd aan de wal, zag ik bij het naar de europoort rijden voor een reparatieklus, plotseling boven de dijk die typische zwanenhals van de werkkraan van de HAM-308 uitsteken. Plankgas ben ik naar de boulevard gereden en zag ik het schip voorbij varen. Ik heb staan kijken, totdat ze de bocht was gepasseerd. Daarna heb ik haar nooit meer teruggezien. Wel heb ik vernomen dat ze in Bangladesh een haven op diepte aan het zuigen was en later ook heeft meegewerkt aan het nieuwe vliegveld van Hongkong.

Op de klippen

Beste vrienden, dat waren mijn belevenissen aan boord van de Ham-308. Ik heb niet eens vermeld dat bij de terugvaart naar Nederland wij in een zware storm in de golf van Biskaje verzeild zijn geraakt en dat ik via de radio de stranding van een Groningse kustvaarder heb gevolgd. Die raakte op de steentjes aan de zuidkust van Bretagne nadat de motor was uitgevallen. Ik volgde het telefoongesprek tussen de schipper en zijn reder terwijl er een helikopter onderweg was om de bemanning van het schip af te plukken. Een bizar telefoon gesprek, dat kan ik jullie wel vertellen. Ik weet nu als geen ander wat Hollandse nuchterheid betekent. Zo rationeel als die twee met elkaar praatten zo nuchter als de reder zijn kapitein succes toe wenste en zij afspraken elkaar weer op kantoor te zullen treffen. Net alsof ze afspraken om met elkaar een borrel te gaan drinken en aansluitend te biljarten. De rillingen lopen langs je rug als je in een gierende storm zit met een hopperzuiger, die als een windblaas op het water ligt en dan te weten, dat daar een coaster op de steentjes afstevent met als gevolg een

onherroepelijke ondergang van dat schip. Het kan spoken daar in die golf. Wij “surften” door de golf van Biskaje. Windkracht negen, met uitschieters naar tien, vanuit het zuid-zuid-westen, die van achteren binnenkomt, alsmede ook een lange atlantic-swell. Het is dan zo, dat je met de kont van het schip wordt opgetild waarna je met een enorme vaart op de rug van een golf surft, waarna die golf onder je doorrolt. En dan komt de volgende en ga zo maar door. Voor een roerganger een enorme vermoeiende taak om te zorgen dat het schip op koers blijft. Komt het dwars te liggen dan zijn de gevolgen niet te overzien. Gelukkig voor ons ging alles goed. Die Groninger heeft er zijn schip verspeeld. Wij vernamen later via Boulogne sur Mer radio dat de reddingsoperatie goed was verlopen.

Vrienden, ik stop nu. Ik kom erachter dat ik weer enorm veel heb zitten vertellen. We kunnen dat toch maar beter in de kroeg doen, bespaart me een hoop “vinger”energie. Van dat rammen op het key-board krijg je bijna beurse vingertoppen.

Ik heb jullie het één en ander verteld van een reis met een bijzonder slag zeelui. Mannen die staan voor d'r job. Zonder aanzien van rang en stand, mannen die hun werk doen onder alle omstandigheden. Het was voor mij een bijzonder voorrecht om gedurende die twee maanden onder hen te zijn en met hen te werken. Kom, ik stop er nu echt mee. Mijn volgende verhaal?..... Er zijn er zoveel, misschien gaan we eens ruig stappen in Manilla, of dansen met de meisjes in PagoPago op de Samoa eilanden, die na lichamelijk onderzoek voorzien bleken te zijn van een ventieltje. Neen, lieve vrienden, ik denk dat ik eerst eens een verhaaltje schrijf over een stapnacht tijdens de kerst in Singapore. Een kerstnacht, die ik nooit meer zal vergeten. Een kerstnacht waarin mijn stapmaten en ik kerstliedjes hebben gezongen voor drie beeldschone Chinese meisjes. Drie wonderschone “snoepjes van de week” die op hun eigen wijze invulling gaven aan kerstnacht. Ja, dat ga ik doen.



Lieve Thea 88, beste Gerard 73
Johannes Sparux groet u beiden

De Ham 308 en de Humber River

Op zaterdag 7 mei 2005 is er weer een **HelleMonster Meeting**

Op zaterdag 7 mei 2005 kunnen we elkaar weer ontmoeten in het Verbindingsmuseum bij de Elias Beekman kazerne te Ede

We zijn daar enige jaren geleden al eens geweest, maar omdat het museum en de kazerne gaan verhuizen en velen op de oude locatie hun CW carrière zijn begonnen, wilden we nog één maal Ede bezoeken.

De collectie van het museum is inmiddels uitgegroeid en volwassen geworden, zodat er veel nieuws te bezichtigen is.

We zien met plezier uit naar 7 mei.

Het programma zal er ongeveer als volgt uitzien:

Om 10.00 uur wordt u ontvangen met koffie en gebak

Vervolgens zorgen vrijwilligers van het museum voor een rondleiding

Tussen de middag wordt er een broodmaaltijd geserveerd.

Dan kunnen we ons overgeven aan eye-ball QSO en rond 16.00 uur huiswaarts keren.

U kunt zich alvast als deelnemer opgeven door € 10,00 over te maken op bankrekening 62.31.52.320 t.n.v.

Stichting HelleMonster

Distel 16

3191 RC Hoogvliet

en

bij Paul de Keizer

tel: 010-4165462

paul@hellemonster.nl of pa3aql@wxs.nl

Wonosari/PIRP

Door: Arie van der Ruit



Wonosari

Normaliter werden assistent-telegrafisten voor hun eerste reis op passagiersschepen geplaatst, aangezien deze schepen qua accommodatie als zodanig waren ingericht. Vanwege het personeelstekort in de vroegere jaren en het grote aanbod van telegrafisten in sp e, ontstond er echter een tekort aan plaatsen, zodat ook vrachtschepen met passagiersaccommodatie (12 passagiers) voor dit doel werden ingeschakeld. Mijn assistentenreis was op zo'n vrachtschip van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, deze reis rondom Afrika varende in charter voor de Holland-Afrika Lijn van de V.N.S. De schoorsteen was dus niet egaal zwart, maar zwart met een oranje band.

Op 20 april begaf ik mij in alle vroegte, in gezelschap van mijn vader, naar de Javakade, de kade van de Mij. Nederland en ging aan boord van mijn eerste schip. Ik maakte kennis met m'n toekomstige chef A.P.G. Viool, een Rotterdammer van even in de dertig. Na een kort bezoek aan het radiostation en mijn hut nam ik afscheid van mijn vader, die niet kon wachten op het vertrek, omdat hij slechts een korte tijd vrijaf had kunnen krijgen om mij naar boord te begeleiden.



**Links: Sumatrakade
Rechts: Javakade**

Het radiostation bestond uit een 4U-installatie. 4U staat voor 4 units, nl. het AAT (Automatisch Alarm Toestel), de middengolfzender, de kortegolfzender en een unit met allerlei knoppen en hendels voor o.a. de acculaadinrichting. Onder de twee zenders bevonden zich de hoofd- en noodontvanger. Als het tegengat, bevonden zich daaronder de weerstanden van de acculaadinrichting. Vooral in de tropen was dat vanwege de hitte, die de weerstanden afgaven, een ongezonde situatie! Vanuit de radiohut stapte men direkt in de zit-/slaaphut van de marconist.

Het radiostation was aan Viool overgedragen door een inspecteur van Radio-Holland, die nog wat laatste instructies aan hem gaf. Viool kon niet nalaten mij in het bijzijn van de inspecteur voor joker te zetten. Hij vroeg mij op de seinsleutel drie maal SOS te tikken en vroeg daarna wat er niet goed aan was. Natuurlijk was mij niets bijzonders opgevallen. “Je seinde het veel te snel; een noodsein mag niet sneller dan met 16 woorden per minuut worden uitgezonden,” zei hij triomfantelijk. Ik zou dus drie maanden aan een grapjas vastzitten!

Ik bleek een hut te delen met een leerling-stuurman. In de hut ernaast lagen nog twee leerlingen. Mijn hut lag drie trappen lager dan de radiohut, dus dat zou me dagelijks een partij traplopen worden!. Kort na het middaguur vertrokken we richting IJmuiden voor een reis van drie maanden rond Afrika. Mijn eerste job was , tezamen met de chef, het nemen van een weerbericht. Dit geschiedde met de hand en werd later “in het net” op het groene RH49 formulier getikt. Een tikkeltje omslachtig naar mijn mening, maar daar werd niet naar gevraagd.

Wel mocht ik het weerbericht bij de kapitein afleveren om me zodoende meteen aan hem te kunnen voorstellen. De kapitein heette Moulijn, naar later bleek, een heel aardige man. Een seinsleutel mocht ik voorlopig niet aanraken, QTO/TR aan PCH werd door de chef gegeven.

Ook de persberichten van Scheveningen Radio namen we gezamenlijk met de hand, om daarna door hem te worden gecontroleerd. Ik mocht geen schrijfmachine gebruiken, omdat dat zou storen bij het opnemen. De ware reden was echter, dat Viool alleen maar met de hand kon opnemen. Het uitwerken van de persberichten werd mij geleerd, maar zou voorlopig nog door de chef worden verzorgd. Van mijn marine-ervaring wat betreft seinen en opnemen op de schrijfmachine en (redelijk) snel typen werd absoluut geen gebruik gemaakt.

Nadat we Het Kanaal hadden verlaten, raakte de radar defect en kon ik meteen praktijkervaring opdoen wat betreft reparaties. De zender van de radar stond in de kaartenkamer, de scope (het radarscherm) uiteraard op de brug, zodat ik buiten de wachturen hier grotendeels mijn tijd doorbracht. Duidelijk voor de geest staat nog het in de golfpijp van de radar kijken of er een blauwe gloed te zien was, zodat je kon zien of er daadwerkelijk energie werd uitgezonden. Later zou blijken, dat dit niet al te best voor je ogen was.

Onze eerste haven was Lissabon en hier werd door chef Viool QTP gegeven aan Lisboa Radio/CUL, werkend op 435 kHz en naar ons luisterend op 425 kHz. Vóór Lissabon werd de fout aan de radar niet gevonden en er werd dus RAMAC-hulp ingeroepen. RAMAC is een wereldwijde organisatie, die reparaties aan boord van schepen verricht, indien hiertoe een verzoek wordt gedaan door de maatschappij of de radio-officier zelf. In Nederland is Radio-Holland bij RAMAC aangesloten en verricht in de Nederlandse havens reparaties aan scheepsradio-installaties. Tijdens de reparatie door de RAMAC-monteur werd ik geacht aanwezig te zijn, zodat ik te Lissabon niet van boord kon. Het enige wat me van Lissabon is bijgebleven, is het Christusbeeld, dat te zien is bij het binnenvaren.

In Lissabon werd de fout niet gevonden. Ook onderweg naar Las Palmas lukte het ons niet en ook de RAMAC-technicus in Las Palmas ging onverrichter zake van boord. Ook deze stad ging m'n neus voorbij, omdat ik weer bij de reparatie moest blijven om kennis te vergaren. Na Las Palmas moest ik ook 's nachts mijn bed uit om de Engelse nieuwsberichten van Portishead Radio te nemen, tezamen met Viool. Het uitwerken van de persberichten bleef door de chef gedaan worden. Later mocht ik alleen de Engelse pers nemen. De chef bleef dan slapen en werkte mijn nachtelijke inspanningen later uit. Dit had wel het grote voordeel, dat ik nu ongestoord de pers op de schrijfmachine kon nemen.

Toen ik eens 's middags op wacht kwam, kon chef Viool mij triomfantelijk medelen, dat hij de radar weer aan de praat had gekregen, maar dat er nog steeds een kleinigheid aan mankeerde. Het apparaat werkte niet voor de volle honderd procent. Maar er was beeld!

De evenaar werd gepasseerd zonder het gebruikelijke "Neptunus-feest". Een Neptunus-feest wordt georganiseerd om mensen te ontgroenen, die voor het eerst over de evenaar varen. Na afloop krijgt men dan een certificaat van Neptunus, ten teken dat men de evenaar was gepasseerd en

was gedoopt. Er komt vaak veel water en zeep aan te pas. Misschien was het bij de nette Rotterdamsche Lloyd niet de gewoonte zo'n Neptunusfeest te houden.

Intussen ging het zoeken naar het nog aanwezige foutje in de radar onverdroten door. Als de normale werkzaamheden het toelieten, waren wij in allerlei boekwerken en schema's aan het neuzen of werd het apparaat inwendig bestudeerd. Even lekker niksen en doelloos voor je uitkijken was er niet bij. Acht uur per dag knarsten de hersentjes. Het was op den duur zeer vermoeiend en niet wat ik van m'n eerste reis had voorgesteld.

In mijn spaarzame vrije tijd kon ik zo nu en dan zonnen op het schavot, het dek boven de brug en radiohut, vanwaar men een vrij goed uitzicht had op het zonedek van de passagiers waar wij niet mochten komen. De knappe en mooi gevormde dochter van een zich aan boord bevindend Brits gezin op weg naar Zuid-Afrika, mocht zich in eenieders belangstelling verheugen. Soms, als de wacht zulks noodzakelijk maakte, zat je dan 's avonds zelfs met haar aan één tafel (!).

Erg graag deed ik dat echter niet, want dat betekende dat ik gekleed moest gaan in lang wit en jasje toetoe en als er iets was waar ik een hekel aan had was dat aan een jasje toetoe, dat stijf stond als een plank vanwege de stijf sel. Na 18.00 uur was lang wit verplicht, dus indien mogelijk ging ik in kort wit om 17.30 aan tafel. 's Middags hadden wij dat probleem niet. De officieren aten om half twaalf of half één en de passagiers samen met de staf om één uur.

Na de Canarische Eilanden begon de oversteek naar Zuid-Afrika en kwamen we voor het eerst na dagen weer dicht onder de kust toen de Tafelberg in zicht kwam. Het voor het eerst zien van de Tafelberg blijft me altijd bij. Het ontbreken van een goed fototoestel kwam nu tot uiting. In Kaapstad kreeg ik direct na aankomst op 8 mei aan boord een vaccinatie tegen gele koorts, zodat ik daar de komende 10 jaar van gevrijwaard zou blijven.

De volgende dag moesten de ziekenpa en ik als getuigen met de kapitein mee om een scheepsverklaring af te leggen bij de Nederlandse consul te Kaapstad. Ter gelegenheid waarvan dat was, kan ik me absoluut niet meer herinneren. Dat zijn dus de betere getuigen! Wel kreeg ik hierdoor een mooi taxiritje door het centrum van Kaapstad aangeboden en kon ik na afloop nog even de oude stad met z'n geveltjes bewonderen. Veel tijd om te stappen was er overigens niet. Met Viool en wat anderen liepen we 's avonds wat in het havengebied rond.

Ook de RAMAC-monteur in Kaapstad kon het euvel aan de radar niet verhelpen en we vertrokken met een voor 90% werkende radar naar de volgende haven. Na het verlaten van Kaapstad rondten we Kaap de Goede Hoop en daarna de meest zuidelijke punt van het Afrikaanse vasteland Kaap Agulhas. In overleg met de kapitein werd besloten geen RAMAC-hulp meer in te roepen, maar in de drie volgende Zuid-Afrikaanse havens te gokken op de aanwezigheid van K.J.C.P.L.-schepen met daarop hopelijk een R/O 1^e klas. Deze zou dan zijn licht moeten laten schijnen op ons probleem.



Staat er toch duidelijk in Chef, Radar-Service..... ©RH

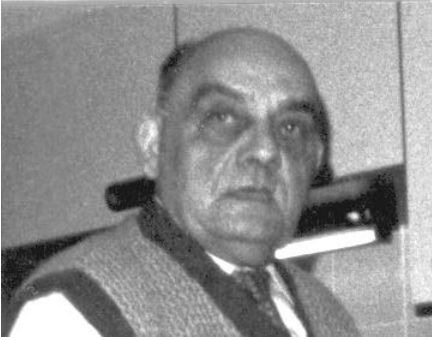
In de volgende haven, East London, lag gelukkig een K.J.C.P.L.-er en ik werd er naar toe gestuurd om de daar aan boord zittende R/O 1e klas te vragen eens naar onze radar te komen kijken. De man in kwestie was uiterst vriendelijk, maar totaal niet van plan naar de Wonosari te komen. Onder het genot van een pilsje legde hij uit, dat hij liever met zijn elektrische treinen bleef spelen. Bij terugkomst bleek Viool de fout echter te hebben gevonden en samen voerden we de reparatie uit. De radar bleef de rest van de reis verder in orde. De overige apparatuur in het radiostation functioneerde, op een enkel defectje na, de gehele reis goed.

Bron: Boeggolven en Radiogolven van Arie van der Ruit

Slecht zicht

Door: Gerrit Bekandt

Beste mense,



Jelui hebben een tijdje niets van me gehoord, maar ik heb nogal wat sorus over me heen gehad. Ik heb al verteld, dat ik ruzie met Bertje en Annie kreeg, en dat ik toen me eige was moest doen en ook zelf stofzuige. Nou denken ze natuurlijk dat ik wel met hangende pootjes terug zal komme, maar ik mag verrekke als ik dat doe. Het is natuurlijk wel zwaar voor een oude man zoals ik,

maar tot nu toe gaat het toch eigenlijk vrij aardig met me.

Nee, het benne me ogen, die problemen gaan geven. Zo langzamerhand gaan die steeds verder achteruit, maar dat gaat zo langzaam, dat je er eigenlijk geen erg in heb. In het begin dacht ik nog, dat mijn televisie oud begon te worden, want het beeld werd steeds waziger, maar toen ik een paar dage geleden boodschappen moest doen en een drukke straat over moest steke, hoorde ik in ene keer een hoop gegier en getingel. Bleek het de tram te zijn, die in de noodrem ging, omdat ik er bijna onder zat. Gaat de deur van de tram open en stapt de bestuurder in zo'n apepak met een pet op zijn kop als een deksel uit dat ding. Volgens mij had die gozer lang met zijn kop in de zon gezeten, want hij was zo bruin als koffie, maar het kan natuurlijk ook aan mijn ogen hebbe gelegen. Zegt hij met een grote smoel tegen me: "Hé ouwe, wil je zo graag plat onder me tram? Kan je beter plat onder een zuster van het bejaardenhuis gaan, dat is niet zo pijnlijk en geeft ook niet zo'n rotzooi." Ik kijk hem eens vuil aan en zeg tegen hem: "Je mot eens meer uitkijke voor oude mensen en wat beleefder zijn. Wij oude mense hebben ons leven lang hard geploeterd, zodat jij tenminste een tram onder je reet heb om mee te scheuren en dat feestpak van je is betaald van mijn belastingcente."

Natuurlijk was ik wel geschrokke, want ik had echt gekeken, maar niets zien aankomen. Van de schrik ben ik na de boodschappen maar een neut bij manke Nelis gaan drinken en hem het hele verhaal verteld. Nelis is echt zo iemand, waar je je verhaal kwijt kan, echt een goed mens. Kijkt hij me peinzend aan en vraagt: "Gerrit, hoe lang heb jij die bril eigenlijk al, want de vorige keer dat je hier wegging, brak je haast je nek over de drempel, die er al meer dan honderd jaar ligt. Kijk me nou eens recht aan en vertel

me eens, of je mijn fasie nog duidelijk en scherp kan zien. Zie je mijn snorharen nog duidelijk en scherp? Op mijn kop hoef je niet te kijke, want daar zit al jaren niets meer op.” Nou, eerlijk gezegd moest ik bekennen dat het er niet best uitzag met mijn ogen, het was niet bepaald een scherp beeld wat ik van Nelis kreeg. Ik ben toen maar rustig naar huis terug gesloft. De hoorapparaten heb ik iets harder gezet, want ik dacht: “Als ik ze niet goed zie, dan hoor ik ze wel aankomen.”

Met mijn fonds mapje ben ik naar de beneden buurvrouw gegaan en gevraagd, of ze voor mij naar mijn dokter kon bellen voor een afspraak en te vertellen, wat er aan de hand was. De volgende morgen me eerst eens goed gewasse en schoon ondergoed aangetrokken, want je weet met die snotneuzen van nieuwe dokters nooit, of je in je blootje moet, ook al kom je alleen maar voor je ogen.

Ik denk, dat de assistente best een leuk ding was, maar bij mij kwam ze een beetje wazig en grijs over. In elk geval bracht ze me naar de spreekkamer, waar de dokter mij eens goed bekeek. Toen moest ik aan de ene kant van de kamer gaan staan en met mijn hand één oog bedekken. Je krijgt dan een kaart voor je, met allemaal lettertjes, die je dan op moet lezen en daarna met het andere oog. Met moeite kon ik de grootste letters lezen, maar de rest was één grote puinhoop. Hij bekeek mijn bril eens en dacht, dat die uit de jaren 70 was. Knap hé van zo’n dokter, want hij had gelijk, het is een bril, ik meen van 1974, met tenminste van die stevige poten, zodat hij goed op mijn grote gok blijft zitten. Hij was het er mee eens, dat ik hard aan een andere bril toe was en gaf mij een brief mee, voor de brillen winkel. Hij belde die zaak ook nog op voor me om een afspraak te maken, want er was haast bij, zei hij. Ik kreeg het adres van die winkel mee, ik ben effe de naam vergeten, maar hij was anders dan al die andere brillen winkels, dat weet ik wel.

Gelukkig was het niet ver van mijn huis, dus de volgende morgen mijn gezicht eens goed gewassen met sunlight zeep en het scheermes maar eens goed over de wangen gehaald. Kijk, ik weet dat ik een oude lelijke man ben, maar daarom hoef je er nog niet uit te zien als een zwerver. In de winkel moest ik mijn kin op een steuntje leggen en ging die gozer door een verrekijker naar mijn ogen zitten loeren. Op een gegeven moment blaast hij met dat



ding in mijn ogen, ik schrok me te barsten en klapte achterover in mijn stoel. Hij mompelde een excuus en zei, dat dit nodig was. Ook het andere oog kwam aan de beurt, maar nu belazerde hij me niet, want ik verwachtte weer zo'n windhoos in mijn oog. Daarna moest ik naar een ander geval en kreeg ik allerlei lenzen of zoiets voor mijn ogen en moest ik zeggen, wanneer het beeld het scherpst was. Die brillen gozer is zeker een half uur met mij bezig geweest en ik kreeg zo langzamerhand wel een droge strot. Uiteindelijk was dat gemartel voorbij en moest ik mee naar de winkel, om een nieuw chassis uit te zoeken, waar de glazen in pasten. Ik koos voor een lekkere grote, met stevige poten, maar toen ik de prijs hoorde schrok ik me te barsten. Ik staarde hem met open mond aan en kon er uiteindelijk stotterend uitbrengen: "Gaat dat hele geintje mij echt 132 euro's kosten? Voor die twee stukjes glas en een paar stukjes ijzerdraad? Volgens mij sta je te proberen een oude man een poot uit te rukken meneer de brillenmaker, 132 euro is 264 gulden en deze oude bril heeft me maar 54 gulden gekost!"

Geduldig legde de man mij uit, dat de glazen speciaal geslepen moesten worden en dat het montuur van tita en nog wat was gemaakt. Als ik met de rekening naar mijn ziekenfonds ging, dan zou ik een groot deel terug krijgen beloofde hij mij, maar ik geloof die kooplui nooit. Ik denk, dat die gozer blij was, toen ik de deur achter me dichttrok en weer naar huis slofte.

Nu zit ik met die nieuwe bril op mijn neus weer lekker bij de kachel en ik moet bekennen, dat ik alles weer goed kan zien. Ik moet wel effe wennen aan die speciale venstertjes in het onderste deel van mijn bril, dat is om te lezen, begrijpt u wel, maar het gaat goed hoor. Ik kan nu ook weer de afstemschaal van mijn Eddystone goed zien en ook de stand van die afstemcondensator, die ik bij mijn raamantenne gebruik. Het heeft ook een nadeel hoor, ik bedoel dat goed kunnen zien, want nu zie ik ook, dat er overal stof ligt in mijn huis, dus zal ik toch eens een oude doek moeten pakken om de zooi schoon te maken, maar eerst ga ik een biertje pakken, even bijkomen van alle ellende.

Mense, weer de groeten uit Mokum,
Gerrit Bekandt.

In een poging het verhaal van Ome Gerrit wat soepeler te lezen te maken, zonder de sfeer aan te tasten, heeft de redactie wat leestekens geplaatst. De rest is gelaten zoals Ome Gerrit het geschreven heeft. (red.)



Kerstmis

Door: Bas PAØRTW



“Fishsticks” vind ik de aantrekkelijkste soort vis die er bestaat, om te eten bedoel ik. Het mooiste ervan is dat het niet naar vis smaakt en er ook niet op lijkt. Maar ja ik ben ook niet in een vis omgeving opgegroeid. Als kind kwam er bij ons nooit vis op tafel afgezien van het voortje dat mijn vader wel eens wist te verschalken in het kanaal achter ons huis en dat mijn moeder dan hard bakte in de boter.

Toen ik als radiotelegrafist op een Noors schip de wereldzeeën bevoer werd ik echter in vis begraven. Van ‘s morgens vroeg tot ‘s avonds laat stond er vis op tafel, gedroogd, gebakken, gestoofd, in het zuur, gekookt en ga zo maar door. Het kwam mijn neus uit en dat is nog steeds zo. Ik praat er ook liever niet meer over.

Het was in het begin van de vijftiger jaren en we hadden gehoopt de Kerstdagen te kunnen doorbrengen in Havana. Na het vertrek uit Kingston waar we allerlei spullen hadden gelost, zogenaamde general cargo, werden we verzocht op te stomen naar een klein haventje aan de zuidkust van Cuba om daar ijzererts te laden. Dat stond allemaal in het telegram dat ik via een Amerikaans kuststation had ontvangen. Nooit geweten dat er in Cuba ijzermijnen waren en de kapitein blijkbaar ook niet want die keek nogal glazig na het doorlezen van het telegram. Maar ja het stond in het telegram dus het moest wel waar zijn. Het haventje bleek helemaal geen haven te zijn maar een ankerplaats op een kleine honderd meter uit de kust. Die kust zag er trouwens paradijselijk uit, spierwitte zandstranden en zacht wuivende palmbomen en daarbij een tropische temperatuur van zo’n dertig graden.

De ijzermijnen bleken toch wel ergens in de buurt te zijn want na enige uren kwamen er langzaam een paar lichters aanvaren met daarop losgestorte roestbruine aarde. Op kleinere scheepjes arriveerden de hvenarbeiders die dat spul in de ruimen moesten zien te krijgen. Het ging allemaal zeer provisorisch en buitengewoon traag. De bootwerkers bedienden zelf de winches, heel langzaam kwamen de eerste hapjes ijzererts boven de reling uit, waarna ze werden los gestort in de ruimen

waar andere mannetjes klaar stonden om het product een beetje te verdelen in verband met de stabiliteit van het schip. Binnen het uur was er van het paradijselijke toneeltje bij aankomst weinig over. Een grote bruine wolk hing over alles heen en letterlijk iedereen en alles zat onder dat bruine spul. Dit zou een week duren.

Voor hun maaltijden hadden de Cubanen zelf gezorgd in de vorm van manden met brood en toebehoren alsmede drie geiten. Eén van de havenwerkers fungeerde als kok. Die geiten waren dus om op te eten. In mijn onwetendheid had ik nog gedacht: "Wat een luxe." Het was me op dat moment echter ontschoten dat het over twee dagen Kerstmis was. De Noren, en het grootste deel van de bemanning bestond uit Noren, hadden dat feest echter helemaal niet vergeten en op de avond voor Eerste Kerstdag (Silvesternatt) werd er een uitbundig feest gevierd voorafgegaan door een zeer uitvoerig diner met een prachtige, gestoofde kabeljauw als hoofdschotel. En dat alles flink natgehouden met bier en aguardiente. De grote bleke vis en al die drank waren aan mij echter niet besteed en ik stelde me enigszins verdekt op en pretendeerde me buitengewoon te amuseren. Tegen het einde van het kerstmaal begonnen de mannen onbegrijpelijke, droevige Noorse liederen te zingen. Nog wat later vielen ze ontroerd en beneveld in hun kooien. De Noren konden soms zo sentimenteel doen. Voor de Cubaanse arbeiders was het ook Kerstfeest, die vierden het echter wel heel anders. Het werk was gestopt en van de wal kwam een scheepje met daarop een priester in een wit gewaad alsmede een oudere vrouw vergezeld van vijf jonge meisjes Op dat vuile, vieze dek knielden al die arbeiders neer alsof ze in de kerk waren en de priester hield een eredienst met de vrouwen als misdienaars.



Ik heb er niet veel van verstaan maar het Jesu Christo en Maria Virgen de los Dolores hoor ik nog opklinken van dat roestige en sterk vervuilde dek van die ouwe Noorse vrachtboot ergens ten zuiden van Cuba. Toen de dienst was afgelopen werden de priester en zijn helpsters weer van boord gezet, de stoomwinches weer gestart en het laden kwam

langzaam weer op gang. De Noren hebben waarschijnlijk nooit gemerkt dat er een Katholieke Mis aan boord was gevierd. Op de Wereldomroep uit Hilversum hoorde ik later die nacht: "Stille Nacht, Heilige Nacht."



CQ CQ CQ de DLCX medico QSQ?

door: Sylvester DH4PB

De m/s “Rotenfels” met 7006 brt volgeladen met kopra, dat is uitgeperste kokosnotenpulp, was onderweg van Indië westbound naar Europa. Zoals de meeste schepen van de D.D.G. Hansa in Bremen voeren we met een Pakistaanse bemanning. De nautische en technische ingenieurs, radio-officier, chef-kok, assistenten en timmerman, ongeveer 16 man, waren Duitsers, de overige dek- en machinekamerbemanning, 32 man, was afkomstig uit Pakistan en Bangla Desh.

Op routes in de Persische Golf, in de gebieden van Indië, Ceylon, Madagaskar en Burma waren er op de oudere schepen nog geen airco's aan boord, alleen elektrische ventilatoren en plafondventilatoren in de gemeenschappelijke kamers. De temperatuur in de ketel- en machinekamers is echter op de maanden lange tropenroutes met zo'n 50 °C onvoorstelbaar hoog. Blanke stokers hielden het in de machinekamers bij die moordende temperatuur niet uit, ze vielen als vliegen. Het rederijbestuur gaf toe, dat alleen de inheemse bevolking van de daar gelegen landen tegen de keteldienst in de tropen opgewassen was. Er werden daarom al sinds 1910 voor de keteldienst Indische of Pakistaanse zeelui aangemonsterd, de zogenaamde “laskaren,” die prima aan de verwachtingen voldeden en later ook voor dekdienst in werden ingezet. Wij blanken werden met “sahib” (Marconi-sahib) aangesproken. Het



waren niet, zoals tegenwoordig, waar dan ook opgepikte vrijbuiters, maar voortreffelijk opgeleide zeelui. De roergangers (kwartiermeester of seacunny) waren in staat om 32 streken van het kompas, van noordwest naar west, te benoemen. De samenwerking met de Pakistanen was afstandelijk, maar wel collegiaal volgens de “British Rules.” Er werd onderling gecommuniceerd in een vreemd soort Engels, dat ik tot nu toe nog beheers. Goed Engels spreek ik nog steeds niet. Hoe dat klonk? Hier komen een paar voorbeelden.

“What I’m trying to tell you is dat my wipe is teuti and I’m teuti toe”

Waarmee hij bedoelde:

“My wife is thirty and I am thirty-two”

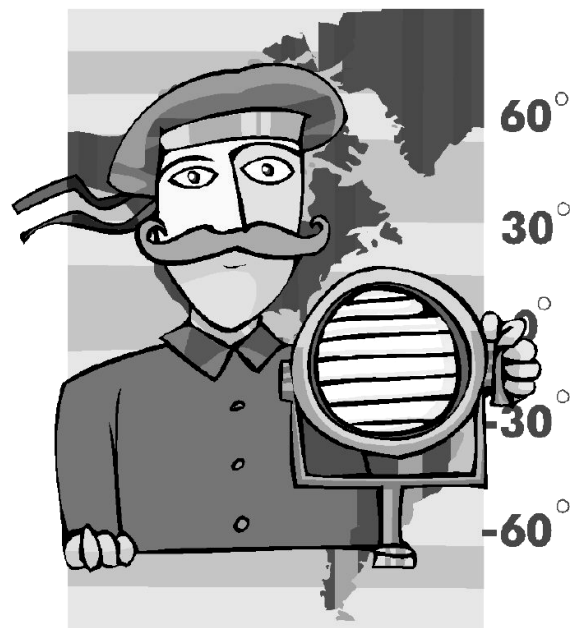
Hoewel hij ook kon bedoelen:

“My wife is dirty and I am dirty too”

Met de schepen die we tegenkwamen spraken we vaak met behulp van de morselamp over “waar vandaan / waar naar toe,” VHF-telefonie hadden we toen nog niet. Op een avond kwam een seacunny opgewonden het station binnenrennen en riep:

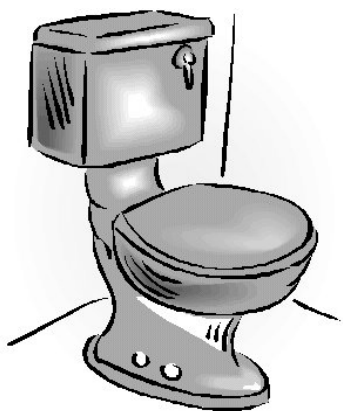
“Marconi-sahib come quick! Ship speak light!!!”

Als de zender aanstond, leek de radiokamer meestal op een sauna. Om frisdrank snel te koelen gebruikten we de prullenbak die we met behulp van de brandblusser vulden met koolzuursneeuw. De brandblusser kon altijd, met materiaal dat we aan boord hadden, weer voor noodgevallen bijgevuld worden.



Het gemêleerde gezelschap op ons schip werd in Bombay uitgebreid met een Duitse matroos die, om wat voor reden dan ook, terug moest naar Bremen. De 1^e officier kwartierde hem in het sloopshospitaal in. Deze kleine ruimte met 2 kooien, een kleine behandelafel en voorzien van een een operatie- en medicamentenset voor dit klasse een schip, werd meestal als rommelkamer of als simpele passagiershut gebruikt. De 3^e officier was altijd Heer des Huizes van het hospitaal. Hij was de dokter aan boord en hield hier desgewenst ook zijn spreekuur. Bij zijn nautische opleiding hoorde ook een goede EHBO opleiding. Hij moest kunnen snijden, hechten, spalken en injecteren. Eigenlijk waren er aan boord slechts twee ziekten. De ziekten boven gordel, die behandeld werden met een liter kamillethee en ziekten onder de gordel, die behandeld werden met 4 miljoen eenheden peni(s)cilline. Vooral na het aandoen van Indische havens en Bombay, Falkland Road 69, uitgesproken als “fokland road sixtynine”) werden meestal beide middelen voorgeschreven.

We waren ter hoogte van de Hadramautkust, toen onze gastmatroos klaagde dat hij nodig moest plassen. Iedereen wel kent dat gevoel wel als



je op de autoweg in de file zit en je heel nodig moet. Alleen durfde en kon deze matroos niet. Kamillethee zou de pijn nog verergeren en penicilline was hier niet op z'n plaats. Wat te doen? Omdat dit de medische kennis van de derde en zijn collega's te boven ging en de matroos kermde en krom lag van de pijn, gaf de kapitein het bevel, het voor dit soort gevallen in het Internationale Signaalhandboek voorgeschreven vlagsignaal te hijsen, namelijk: ***“Is er bij u een arts aan boord?”***

Voor mij als radioman betekende dit, dat ik op de 500 kHz, de nood- en oproepfrequentie, alle schepen in buurt om hulp zou vragen.

“CQ, CQ, CQ de DLCX QSQ?”

Er kwam wel antwoord, maar niemand kon ons helpen. Het was niet mogelijk een noodhaven aan te doen. In zulke gevallen is er dan de “Radioarts Norddeich” van het ziekenhuis Cuxhaven, meestal bemand door ex-scheepsartsen, die via “Norddeich Radio”/DAN of de “Medical-Service” in Rome via “Roma Radio”/IRM of IAR, dag en nacht bereikbaar is. Ik gaf de kapitein, die deze zaak van groot belang verklaarde, een korte beschrijving het ziektebeeld en een de benodigde gegevens over ons type hospitaal aan boord. Daarna nam ik in CW contact op met DAN.

“DAN DAN DAN de DLCX MEDICO”

Na een paar maal roepen antwoordde DAN al, stuurde me naar DAM en luisterde op mijn QSS. De collega gaf het ontvangen ziekteverslag meteen telefonisch door naar Cuxhaven en vroeg mij QRV te blijven. Na een kwartiertje kwamen de eerste op medische vragen door de ether, Na ruggespraak met de kapitein, gaf ik de antwoorden door aan de OM bij DAN. Die OM gaf het dan weer per telefoon door aan de arts, die vervolgens de juiste diagnose kon stellen. “Ga katheter plaatsen” adviseerde de arts. Ondanks de ernstige situatie kon ik het al voor me zien, hoe “onze ouwe” probeerde bij de matroos een rubberen slangetje, geheel volgens zeevaart en medische regels, in zijn jongetje in te brengen. Helaas had de poging geen succes. De matroos lag weer krom van de pijn. De verstekte pijnstillende tabletten werkten maar matig.

Er was nog één mogelijkheid om erger te voorkomen, het uitvoeren van een blaaspunctie, want het was waarschijnlijk dat door de grote druk, niergruis de blaasuitgang had verstopt. Voor de kapitein kwamen nu via de radio nauwgezette instructies ‘how to do it.’ Drie vingers breed boven het schaambeek, seinde de OP van DAN, moest een grote canule door de

buikwand in de blaas worden geleid. Vooraf werd een plekje medisch gesteriliseerd en met ijs gekoeld. Onze harten bonkten. Zelfs de grootste bullebak kreeg knikkende knieën van zo'n ingreep. Het was doodstil op de gang naar het hospitaal toen de kapitein de canule door de buikwand stak, waarna er meteen fontein door het hospitaal spoot. Het was voor iedereen een opluchting. Meteen meldde ik het resultaat naar DAN en kreeg nu het dringende verzoek voor de kapitein, het nog eens het met de katheter te proberen. Nu ging het goed en iedereen kon opgelucht ademhalen.



Na enige instructies voor de nabehandeling bedankte ik, namens de hele bemanning, de OP van DAN en de radio-arts. Vier dagen later werd de matroos in het havenziekenhuis van Port Said nog eens onderzocht. Genezen verklaard, werd hij samen met ons op thuisreis gestuurd.



Rhythm and Morse



Lucifer van The Alan Parssons Project

Het nummer begint met drie gelijktijdige morse-uitzendingen. Twee maal achter elkaar wordt op verschillende toonhoogte “VVV de 6WW” geseind geseind. “6WW” is het marinekuststation van Senegal. Tegelijkertijd zijn er fragmenten van klare taal te horen. Er wordt “.....European..... and marches by millions in.....Gyptian.....” geseind.

Dan hoort men een hele tijd lang het ritme “dit - dididah - dit” dat op een keyboard wordt gemaakt. Deze tekens komen overeen met de CD-titel van het muziekalbum “Eve.” “Lucifer” is de eerste track van dit album.

Bron: www.qsl.net/dk5ke

Technisch Geleuter

Bericht uit het Zuiden

Door: Frans PA3BHM



Eerst zal ik mij eens voorstellen. Mijn naam is Frans en ik woon in Eygelshoven, Zuid-Limburg. In 1978 ben ik begonnen als zendamateurlid en wel als PE1BSU, en ben in 1980 als PA3BHM verder gegaan met perioden van meer en mindere activiteit. De laatste jaren ben ik alleen nog maar te horen of te werken in cw op de 80 en 20 m. Dit is volgens mij nog een manier om echt met iemand te spreken – in het zendamateurlidisme dan - bij dat digitale gedoe heb ik niet meer het idee dat je nog met mensen te maken hebt. Zelfs de QSL-kaarten worden al per internet uitgewisseld.

In dit verhaal wil ik mijn zelfbouw set de K1 eens voor het voetlicht zetten.

De K1 is een Amerikaans bouw pakket van de Fa. Elecraft. De hele set is opgebouwd uit een drietal printen met componenten opdruk. Alles zit netjes verpakt in plastic zakjes. In ieder zakje zit een deel van de set. Zelfs de weerstanden zitten op volgorde vastgeplakt tussen twee stroken plakband.

Als een bepaald gedeelte is afgesloten, wordt dit aan de hand van overzichtelijke metingen gecontroleerd en vergeleken met een lijst van meetwaarden. Mocht je ergens de fout in gegaan zijn dan is dat gemakkelijk te herstellen. Het koperdraad om de verschillende ringkernen te wikkelen, heeft zelfs aparte kleuren.

Voor mensen die zich helemaal niet wagen aan het wikkelen van ringkernen, is zelfs een set gewikkelde kernen te bestellen. Hier kan een kind de was doen.

Voor mensen die het verschil tussen het warme en koude eind van een soldeerbout kennen en tevens Engels kunnen lezen, is succes verzekerd. De enige bedrading in de set zijn 3 korte stukjes draad om de meerslagen potmeter van het VFO aan te sluiten.

De set is te bestellen met verschillende toeters en bellen.

- Je kunt kiezen uit een 2 banden (naar keuze) of een 5 banden filter print (op te geven bij de bestelling)
- Er is een extra printje beschikbaar met noise filter
- Regelbaar uitgangsvermogen van heel weinig tot 5 Watt
- Een in te bouwen antenne tuner die werkt met latch – relais
- Voor de puristen, een ingebouwde batterij houder (wel prijzig)
- Extra hoge steun

De set is standaard met ingebouwde keyer, tevens om te zetten naar een gewone key, een ingebouwd dsp filter met 2 standen programmeerbare bandbreedte en een ingebouwde schakelbare verzwakker. Er zitten twee geheugens in de keyer

Tevens is er een hoop zelfbouwplezier ingebouwd.

Voor verdere plaatjes en tekst zie www.elecraft.com. Tevens kan hier de complete manual/bouwhandleiding gedownload worden.

Gerard weet hoe het setje klinkt, we hebben al verschillende verbindingen gehad.

Tot zover gaat mijn verhaal. Doe er uw voordeel mee en graag tot werkens.



Finale

door: Johan PA3CIB



Veel is reeds gesproken,
Veel is reeds gehoord
En ononderbroken
Wordt er veel verwoord.

Niet alleen maar monden
Spreken hard en zacht;
Iets werd uitgevonden,
Iets werd uitgedacht!

Babbelen en horen,
Toch elkaar niet zien
Werd opeens geboren.
Nieuwe spraak misschien?

Al weer lang geleden,
Ieder was geroerd,
Werden puntigheden
Langs een draad gevoerd.

Niet alleen langs draden
Werd allengs geklopt,
Ook op etherpaden
Werd niet meer gestopt.

Overall berichten,
Overall getik.
Snel als bliksemschichten,
Via sleutelklik

Gingen heel veel woorden,
Zonder trammelant,
Naar veel verre oorden
Of exotisch land.

Deze morse-seinen
Gingen steeds maar door,
Via vaste lijnen,
Of langs etherspoor.

Toen riep men wat schamper:
“Wat is dat voor spruit?”
‘t Was de wortelstamper.
Men vond telex uit!

Dat ging heel wat vlugger,
Ja, men sprak van baud
En men dacht, heel snugger:
“Morse wordt wat oud!”

Toch werd, om het even,
Ondanks de techniek
Morse steeds bedreven
En heel fanatiek.

Echter, na het schieten,
Met heel veel geweld,
Van de satellieten
Was ‘t verhaal verteld.

Kuststations verdwenen.
Sparks, weg hun bestaan.
Dingen die verschenen
Zouden beter gaan!

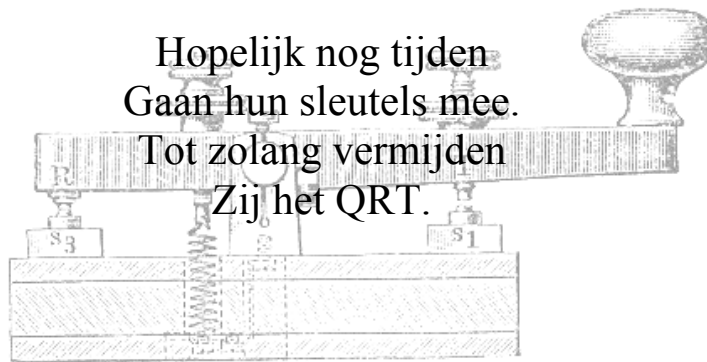
Amateur licentie?
Morse hoeft niet meer.
Maar op de frequentie
Doet die leegte zeer.



Maar gelukkig vinden
Amateurs elkaar
En als morse-vrinden
Seinen ze nog daar.

Moeten zij zich schikken?
Morse gaat toch voor?
Hoor..... hun sleutels klikken
Moedig gaan zij door.

Hopelijk nog tijden
Gaan hun sleutels mee.
Tot zolang vermijden
Zij het QRT.



Sleutelklik

Wanneer men telegrafisch wil laten weten dat men ergens om moet lachen, wordt er meestal: "hi hi" geseind. Toch bestaat er nog een andere manier om duidelijk te maken dat men lol heeft. Wanneer er op de elbug een serie punten wordt geseind en onder het seinen de speed wordt verhoogd, klinkt dat bedrieglijk echt.....





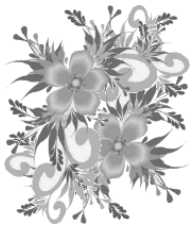
Wisseling van de wacht



Tijdens de bestuursvergadering van de Stichting HelleMonster van 4 september 2004 stelde Pieter Lemmers, die de functie van voorzitter bekleedde, voor om Gerard Meijs als nieuwe voorzitter te benoemen. Pieter wilde, wegens zijn leeftijd, wat meer op de achtergrond treden.



Hoewel zijn beslissing door iedereen werd gerespecteerd, hadden allen toch een weemoedig gevoel. Pieter is vier jaar lang voorzitter geweest en heeft zijn functie naar algemeen genoegen uitgevoerd. De vergaderingen waren altijd meer een samenkomst van vrienden, die van gedachten wisselden, dan een officiële gebeurtenis.



Zelf zegt Pieter dat hij de stichting met veel plezier heeft voorgezeten, maar nu hij 73 is geworden, vindt hij het tijd de hamer over te dragen aan een “jonger” persoon. Of Gerard “jong” is laten we maar in het midden, hij zal wel aan “die hamer” moeten wennen.



Pieter, willen we heel hartelijk bedanken voor zijn inzet en steun in zijn functie als voorzitter. Hij is van grote betekenis geweest tijdens het opstarten van het tijdschrift en later, toen de Unimog aan ons werd geschonken, heeft hij geholpen de stichting op te richten, zodat we nog meer konden doen om het mooie Morse onder de aandacht te brengen en te houden.

Wij gaan er van uit dat hij op de achtergrond de activiteiten van de stichting zal blijven volgen, want belangstelling voor Morse en alles wat daar mee te maken heeft, heeft hij nog steeds.

CW Forever and Ever

Door: Jim Hatherley, WA1TBY SK

You must have at times,
Thought into the past
Where some things go out
While others last

What comes to my mind is
The old Morse code,
That has weathered the storms
From any abode.

To talk with ones fingers
Is surely an art,
Of any info you
Care to impart,

In most conditions
The signals get through,
While the same about phone
Is simply not true.

Those dits and dahs
Cut through the trash,
Of near by noise or
Lightning's crash.

To the sensitive ears
Of the hams receiver,
Who records this data
With ardent fever.

He knows he's doing
Something unique,
(in such poor conditions,
That's quite a feat)

To roger the message
That came off the air,
These brass pounders
Sure do have that flair.

They say Morse ops
Are a dying breed,
But don't despair,
There's always that need,

That when conditions get rough
for the new automation,
Be rest assured,
There'll be need for your station.

CW is dying?
Believe it never,
This mode will be 'round
Forever and ever.

But one thing is sure,
What we really need,
Is to relay our knowledge
To the younger breed.

To carry the torch,
Long after we're gone,
To send Morse code
Through the air like a
song

When at last,
Silent keys pull that lever,
We can rest in peace,
It's CW forever



SK PAØUE

Na een noodlottig ongeval is

Wim Keuzenkamp
PAØUE

begin november overleden.

Wij zullen hem missen.

A Song of Wireless



Tah-daah-dah-dah, the king am I, the monarch of today,
Over earth and sea and sky, I hold unquestioned sway
My mercury-shaming couriers spring up from e very clime,
Turn night to day, and laugh away the threats of father time
From Eiffel's lofty reaches,
To Poldhu's lonely beaches,
From Sayville down to Arlington, across to Frisco town,
Honolulu, Yokohama
From proud old Fujiyama
To Hong Kong and Vienna, men do homage to my crown.

Tah-daah-dah-dah, the superposed grey bulldogs of the sea;
Loose triple-gun damnation at the world of code from me.
My cracking spark gaps guide aloft the swooping aeroplane,
And far below, with decks awash, the deadly submarine,
They solve ether's mystery
They write the page of history.
And when, a thousand miles at sea, comes sudden grim distress,
Trim liners melt their funnels,
Lazy trampers drown their gunnels,
As they speed "four bells" in answer to my ringing SOS

Tah-daah-dah-dah, I tell the world of sorrow and of mirth;
With Wall Street stock quotations flanked by news of death end birth,
My messages are broadcast-seek not a chosen few,
But fall alike upon the ears of Christian, Pagan, Jew.
I span the racing oceans,
Safe from their wild emotions,
And flout the booming breaker as he rages far below,
I join the hand of nations,
In firm, newborn relations,
I unify the universe, I'm king.....King Radio

Bron: *Wireless Age*, maart 1917
V.C. Jewel in Lesie's

A	● —	1	● — — — — —
B	— ● ● ●	2	● ● — — — —
C	— ● — ●	3	● ● ● — — —
D	— ● ●	4	● ● ● ● —
E	●	5	● ● ● ● ●
F	● ● — ●	6	— ● ● ● ●
G	— — ●	7	— — — ● ●
H	● ● ●	8	— — — — ● ●
I	● ●	9	— — — — — ●
J	● — — — —	0	— — — — — —
K	— ● —	.	● — ● — ● —
L	● — ● ●	,	— — — ● — — —
M	— —	:	— — — — ● ● ●
N	— ●	/	— ● ● — ● ●
O	— — — —	?	● ● — — — ● ●
P	● — — — ●	“	● — — — — ●
Q	— — — ● —	’	● — — — — — ●
R	● — ●	(— ● — — — ●
S	● ● ●)	— ● — — — — ●
T	—	=	— ● ● ● —
U	● ● — —	-	— ● ● ● ● —
V	● ● ● —	@	● — — — ● — ●
W	● — — —		
X	— ● ● —		
Y	— ● — — —		
Z	— — — ● ●		