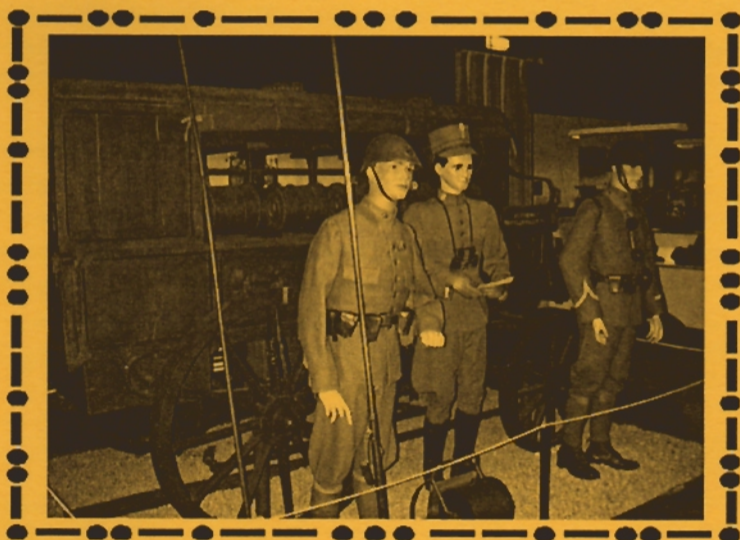


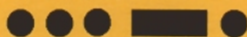
HelleMonster

Modus Morse !



Mobiël station 1918

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.

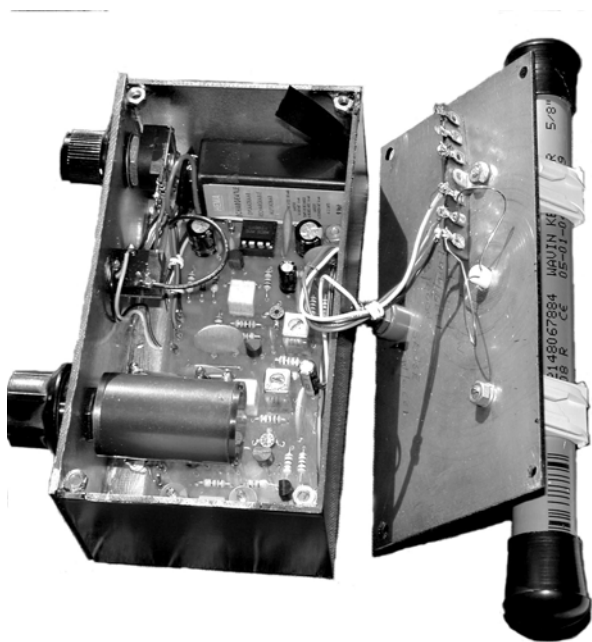
Bladvullend Gewauwel

Door: Gerard PA3AAE

Beste Hellemonster vrienden,

Het gonst van de verhalen en activiteiten bij ons in de afdeling 42 Voorne Putten en omstreken. We hebben n.l. een nieuwe voorzitter en die heeft weer een aantal secondanten aangetrokken. Zoals altijd hebben nieuwe mensen weer andere ideeën en voorstellen, zo ook bij ons. Nu werd er door een aantal mensen toch wel geknutseld, maar er waren ook veel bezoekers op de afdelingsavonden, die lekker met elkaar kletsten en dan zijn er natuurlijk de barhangers. Niets slechts over deze mensen, want de kassa blijkt elke keer weer goed gevuld, maar de nieuwe voorzitter wilde toch wat meer activiteit op de club.

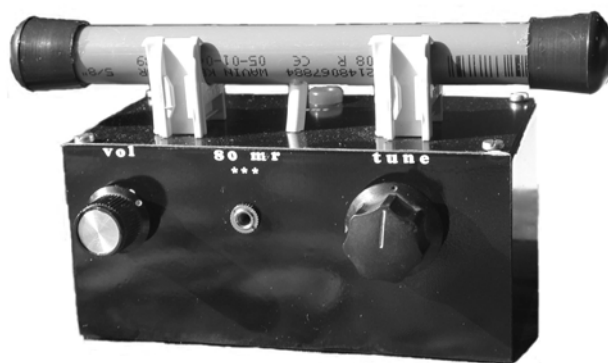
Hierdoor ontstond dus het idee, om eens een vossenjacht te organiseren, maar dan heb je weer peilontvangers nodig en een werkende vos. Al snel was een goed ontwerp gevonden voor een 80 mtr peildoos en er kwamen ongeveer 30 complete bouwpakketten op de club. De eerste afgebouwde peilontvangers waren al snel te bewonderen en door William/PAØWFO werden een aantal verbeteringen aangebracht. Langzamerhand konden we op de volgende clubavonden steeds meer afgebouwde ontvangers zien, soms in de meest uiteenlopende behuizingen.



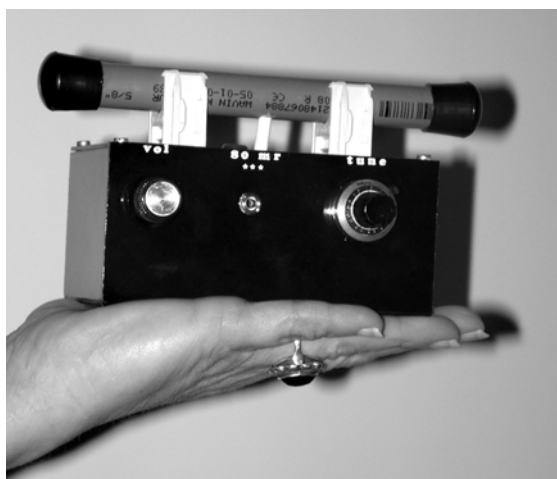
Ik vond het ontwerp en het resultaat erg leuk en schafte mij zo'n bouwpakket aan. Denk nu niet, dat ik op een goede dag met een koptelefoon op door de natte velden ren, over prikkeldraad klim met een woedende boer achter me aanrennend, want dat staan mijn oude knieën niet meer toe. Nee, als je de leeftijd hebt bereikt, dat je van de oude Drees mag trekken, dan moet je aan de toekomst gaan denken, ook al kan die toekomst misschien nog maar kort duren. De kans, dat je op mijn

leeftijd met ouderdomskwalen voor een langere tijd in het ziekenhuis komt te liggen, wordt natuurlijk steeds groter. Ik zie die rampbeelden al helemaal voor me, krimpand van de pijn, herstellend van verwijderde

aambeïën, een knie of heupoperatie, of wat voor dingen ze nog meer aan je lichaam kunnen knutselen. Je bent gedwongen, om te luisteren naar al die verschrikkelijke kwalen en operaties, die je mede patiënten hebben ondergaan en als rechtgeaard amateur voel je je helemaal afgesloten van de radio buitenwereld. Voelt u al een beetje, waarom ik dat project heb aangeschaft? Tot aan mijn laatste snik zullen ze me nooit van die radiobuitenwereld kunnen afsluiten. Terwijl mijn lichaam herstelt van al die grote ingrepen, luister ik dan naar de cw signalen en dan ben ik ook geestelijk aanwezig bij die mensen, die lekker in hun shack de sleutel bedienen, totaal niet op de hoogte van het feit, dat ze me eigenlijk uit het ziekenhuis halen. Dat was de reden, waarom ik het bouw pakket heb gekocht.



Nou begin ik niet gelijk, met het bestukken van de print, maar ga eerst alles lezen en bekijken en daarna elk onderdeel dat ik plaats, eerst meten, om te zien of het wel goed is. Zo ben ik al een aantal malen behoed, voor een project wat niet werkte, want ik heb al een aantal keren een nieuw onderdeel gehad, dat toch defect bleek te zijn. Toen het printje helemaal klaar was, een net doosje gemaakt van dubbelzijdig printplaat en het netjes gespoten. Ik weet het van mezelf, ik ben op dat gebied een Pietje precies, dit in tegenstelling met vroeger, toen ik me moest behelpen met een stukje triplex. Het geheel netjes in het kastje gemonteerd, de 9 volts batterij



aangesloten en de koptelefoon in het betreffende entreetje geplugd. Net als bij mijn eerste kristalontvanger bonkte mijn hart, doet hij het wel of doet hij het niet? Hij deed het, de cw-signalen rolden uit mijn oude koptelefoon en ook SSB kon worden ontvangen. Gewoon met een ferrietantennetje in de huiskamer naar de 80 meter kunnen luistern, dan moet dat ook in een ziekenhuis kunnen. Laat de

chirurgen hun messen maar slijpen, mij krijgen ze niet klein en ik kan rondwaren door geheel Europa, waar ik ook ben.

Nu kun je je voorbereiden, op eventuele gebeurtenissen, maar ook de nuchtere werkelijkheid dient zich aan en daar kun je niet omheen. De Unimog was weer aan zijn jaarlijkse APK keuring toe, dus die moest uit de stalling gehaald worden na een hele winter daar geslapen te hebben. Thea, Paul en ik dus vol goede moed naar de stalling, want we zouden de oude dame wel even naar de garage van mijn zoon rijden, om daar door de keuring te komen. Bij het openen van de schuifdeur, sloeg de paniek bij ons toe, alles stond volgebouwd met caravans en we konden bijna niet in de cabine komen. Eerst maar eens proberen, of de motor nog wilde lopen na zo'n lange tijd rust, dan konden we altijd nog proberen om haar naar buiten te krijgen. Alle handelingen gepleegd, die nodig zijn om de motor op gang te krijgen en zowaar, de motor sloeg even aan, hikte en daarna niets dan doodse stilte. Wat we ook deden, er kwam geen tevreden gegrom. Gelukkig heeft Paul jaren lang op tankers als WTK gevaren, dus konden we proberen om de fout op te sporen. Benzine werd aangevoerd, maar het bleek, dat we geen vonk van de bougies kregen. In de kou en met weinig ruimte om ons heen, de verdeelkap eraf gehaald en het zaakje van binnen bekeken en alles schoongemaakt. Weer gestart en even gelopen, maar weer viel er daarna een doodse stilte. Uiteindelijk bleek het onderbrekingscontact vast te zitten, en waren ook die contactjes ingebrand. In Hellevoetsluis zit gelukkig een Mercedesdealer en de man in het magazijn kennen we goed, dus heeft hij voor ons alles besteld en we kregen nog goede raadgevingen van hem. Twee dagen later heeft Thea alles opgehaald, de man met een stralende glimlach bedankt, zodat hij van binnen een beetje smolt, want hij is net zo'n oude zak als ik en op de eerste Paasdag zijn Paul en ik weer verder gegaan, met het monteren van de onderdelen. Nou moet u niet te licht denken, over dat monteren, want kijk, als je weet, wat de fout is, is dat natuurlijk prettig. De defecte onderdelen eruit halen gaat ook nog wel, maar om dan al die kleine nieuwe dingen weer terug te zetten, dat wordt een probleem. U moet zich het beeld voorstellen, twee oude mannetjes, met multifocale brilletjes op, zodat je je hoofd in een bepaalde positie moet houden, om alles scherp te kunnen zien. Bovendien, op de schaal van Richter, beven de handen van Paul met een kracht van 8 en die van mij met een kracht van 7, dus grote problemen met het monteren van de onderdelen en het aanbrengen van de schroefjes om alles op zijn plaats te krijgen in de verdeelkap. Gaat het fout, dan ben je het schroefje kwijt, ergens in de motor en konden we het wel schudden. Met onze hoofden gebogen onder de motorkap, keek ik Paul eens aan en zei: "Dit is geen werk meer voor ons oude mannetjes Paul," maar Paul is een doorzetter en na veel chirurgisch werk zat alles op zijn plaats. Met bonkend hart de benzinekraan weer open gezet en tot onze grote

opluchting sloeg de motor aan en gromde weer tevreden. Ik heb toen Thea gebeld, want we moesten eerst een grote caravan naar buiten duwen, om de Unimog te kunnen bevrijden en naar buiten te rijden en daarna de caravan weer in de stalling te zetten. Paul heeft nog geprobeerd om op het gehoor de ontsteking wat af te regelen, maar toen ik naar de garage van mijn zoon in Middelharnis reed, kwam de oude dame niet boven de 65 km/u. Dat heeft natuurlijk wel een voordeel, want ik had geen last van een file vóór me, er zat wel een hele sliert auto's achter me. Maar het doel is bereikt, de oude dame staat te wachten op de keuring en misschien kan mijn zoon de ontsteking wat afregelen, zodat de 80 km/u gehaald kan worden.

U bent weer op de hoogte van alle spannende dingen, die hier in Melissant zijn gebeurd en we kijken uit naar een paar mooie dagen, om de zenders van de Unimog weer eens in de lucht te brengen. We houden u op de hoogte.

Ik groet u allen hartelijk vanuit een grijs Melissant op deze tweede Paasdag.

73/Gerard.

Sleutelklik



Oud, maar niet versleten

Door: Nico Vandenabeele

Gaat alles tegenwoordig alleen maar sneller? Vergeet het maar. Een 93-jarige morsespecialist versloeg een 13-jarige SMS-tiener in een wedstrijdje om wie het snelst een tekst kon doorsturen.

Een Australisch museum nam de proef op de som en organiseerde een wedstrijdje tussen een bejaarde morsespecialist en enkele sms-gekke tieners. De deelnemers moesten een willekeurig gekozen tekst uit een tienertijdschrift zo snel mogelijk doorsturen via sms of morse.

En wat bleek: keer op keer was de 93-jarige telegraafbediener Gordon Hill zijn jongere tegenstanders te snel af. Een eerste tegenstrever, de 13-jarige Brittany Devlin, was ondanks twee jaar sms-ervaring en het gebruik van de nodige afkortingen voor hem geen partij. Hill had 90 seconden nodig om de gevraagde tekst in morse te versturen, de sms'ende tiener deed er 18 seconden langer over. Hill veegde vervolgens probleemloos de vloer aan met drie andere jonge tegenstanders, waarmee hij duidelijk aantoonde dat nieuwe technologieën niet altijd per definitie sneller zijn.

Ship's Laundry, New York

Door Hans DL7DAN

Varende telegrafisten, die hun carrière aan de wal bij Norddeich Radio gingen voortzetten, kregen normaal gesproken een inwerkperiode van 6 weken waarin ze meeliepen met een ervaren collega. Zo leerden ze de interne gang van zaken kennen.

Aan het eind van deze 6 weken werden deze nieuwe collega's dan aan een soort van vuurproef onderworpen. Vaak werd dan tijdens de nachtdienst een privé zender op een scheepsfrequentie gezet en menige nieuwe telegrafist had er geen idee van, dat een paar bureaus achter hem de eigen collega zat die hem, met de sleutel, een gefingeerd telegram overseinde.

Zelf zat ik indertijd te worstelen met een schip dat de roepletters 5HIS had..... Er waren telegrafisten, namen noemen we hier natuurlijk niet, bij deze "vuurproef" die met hun halfautomatische sleutel zo voortreffelijk konden seinen, dat elke radiotelegrafist in zweet uitbrak.

Tijdens één van deze gedenkwaardige nachtdiensten moest een jonge collega met een schip te werken, dat een telegram had waarvan het adres =shiplaundry newyork= was. Uiteraard was dit adres met veel fantasie verzonnen en het zou natuurlijk nooit in New York aankomen. Het echt gemene aan dit telegram was echter de tekst van ongeveer 150 woorden, gedeeltelijk klare tekst of code, die meesterlijk verbasterd was door het individuele handschrift. Werd een gecodeerd woord herhaald, dan verschilde het altijd van de eerste keer. Kortom, die jonge collega sprong menigmaal op van zijn stoel, smet dan ziedend zijn koptelefoon op de schrijfmachine en riep dat hij het schip naar de kelder wilde jagen. Slechts met de grootste moeite konden wij hem er toe bewegen, het telegram toch tot het eind op te nemen.

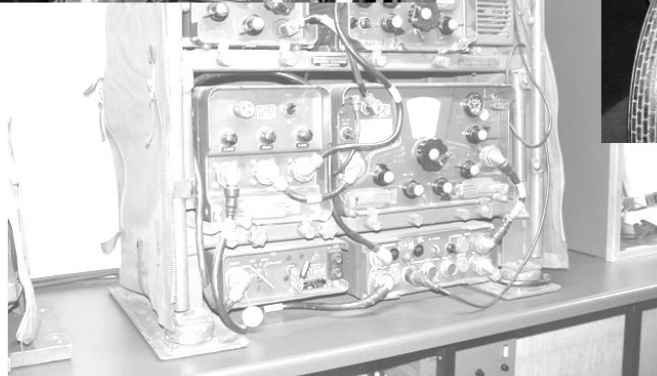
Na lange tijd van kweiling en ellende was het dan zover, onze OM kon eindelijk QSL geven. Het QSO was echter nog niet ten einde, want het "schip" vroeg nog: "PSE QSJ?" (hoeveel kost dit telegram inclusief binnenland-tarief?) Ook dit werd aan het schip meegedeeld. Nu kwam er echter een antwoord, dat DAN op zijn grondvesten deed sidderen: "PSE QTA MSG TOO EXPENSIVE" (kunt u dit telegram annuleren want het is te duur).

Wat kunnen collega's toch verschrikkelijk gemeen zijn, niet waar?

HelleMonster Meeting 2005



7 Mei 2005 was een onvergetelijke dag. Overste Ed van Seters vertelde enthousiast over de ontwikkeling van de verbindingdienst, de collectie van het museum overtrof alle verwachtingen en tijdens de voortreffelijk verzorgde lunch werden er veel eyeball QSO's gemaakt.



Om een indruk te krijgen hoe het geweest is, zijn deze pagina's te klein. Kijk eens op www.hellemonster.nl, daar zijn nog veel meer foto's te vinden en nog in kleur ook.



Brieven aan Melissant

De laatste reis van Ome Keesie



Lieve vrienden,



Het is al weer geruime tijd geleden dat ik aan de typemachine heb gezeten. Er is veel gebeurd de laatste tijd. De zaken gaan slecht, er wordt veel tijd van je geëist om te trachten het schip op de juiste koers te houden. En het blijft niet op koers. De huidige managers, de kapiteins van weleer, hebben geen idee hoe het schip op koers gehouden moet worden, omdat men geen consistente koers heeft uitgezet. Men stelt zich een haven in 't vooruitzicht en ze geven die haven een mooie naam, "Target" in het imaginaire land "Ebit" (Earning before income

tax) de één of andere kapitaalschieter geeft de positie van dat land. Helaas evenwel, regelmatig wordt een koerswijziging doorgegeven. De ene keer is de richting zuid, dan weer zuidwest, en plotseling wordt het noord, dus weer terug naar af. In de tussentijd wordt er naar de bemanning vervelend gedaan. De machinisten stoken niet zuinig genoeg. Stoken ze zuinig, dan maakt het schip te weinig vaart, maakt het schip voldoende vaart, dan kost het weer te veel zware olie. De stuurlieden houden het schip niet op de juiste koers. En de marconist ontvangt niet de juiste bevelen om de correcte koers te bepalen. Wel worden er berichten ontvangen waarom we zo raar varen, berichten terug, we zitten op de juiste koers, maar we worden door stromingen mijlen van onze koers verplaatst. En zo rotzooien we maar verder. Het heuglijke feit dat je 25 jaar bij de zaak aanwezig bent en een groot deel van je leven hebt gegeven om iets te bereiken





binnen dit bedrijf, wordt gehonoreerd met een bosje bloemen, waarvoor je zelf 's avonds de telefoon maar pakt om de gezagvoerder te bedanken voor de mooie bos blommen! Dat was het dan, O ja, de financieel administrateur wist te vertellen dat hij een jubileumuitkering moest voorbereiden van een aantal procenten. Hij vergat daarbij de jubilaris te feliciteren. Beste vrienden, jullie begrijpen nu, dat ik bij onze regelmatige borrel in het ons zo bekende en inmiddels dierbare café soms wel eens uitgelaten ben. Een beetje te

uitgelaten. Het gevoel hebben om tussen normale mensen te verkeren in plaats van de huidige arbeidsmaatschappij, die alleen nog maar bestaat uit een verzameling randdebielen, die zich dagelijks bezig houden met een portie windowdressing en als gedreven opportunisten zich overgeven aan hun dagelijkse profileringneurose. Een dwangmatige profilatie die tijdens de maandelijkse managementmeetings tot een subliem hoogtepunt komt. Een, zoals ik dat dan noem, maandelijkse groepscoïtus.

Ik wordt het spuugzat. Het gevaar bestaat dat dit soort situaties de regie van je doen en laten gaan worden, je leven teveel gaan beheersen. Vandaar het belang om af en toe eens lekker uit je bol te gaan.



In deze melancholieke stemming kwam mij een voorval in mijn geheugen naar boven, dat ik gedurende één van mijn allereerste reizen heb meegemaakt.

Het moet eind jaren zestig zijn geweest toen ik als aankomend marconist aan boord van één van de IS-schepen van de K.N.S.M. een reis naar de Caraïben maakte. Het was mijn tweede reis. De eerste reis ging naar de Virgin eilanden en daarna verder de Caraïben in. Deze reis was van Amsterdam naar Kingston op Jamaica. Daar leeg lossen en wachten op orders.

Voor diegene die niet weten wat een IS-schip is, hier een korte uitleg.

De K.N.S.M. had in de jaren zestig heel wat schepen varen. Nu waren de namen van de K.N.S.M. schepen allemaal gerelateerd aan een figuur uit de Griekse mythologie. Zo had je schepen zoals de Isis, Themis, Osiris, dus eindigend op IS, maar je had ook de ON-serie. Dit waren schepen die iets groter waren t.o.v. de IS-schepen, zoals de Odon, Theron en nog een aantal. Hele mooie en ranke schepen waren de daarop volgende ES-



Themis

klasse, zoals de Archimes, Hercules e.d. In de periode dat ik voer, werden er ook twee z.g. US schepen gebouwd. De latere Mercurius en Neptunus. Vermakelijk was te vernemen dat die schepen, waarvan de naam op "US" moest eindigen, alras door een aantal gevatte Amsterdamse havenarbeiders, de PleurUS en de TyfUS werden genoemd. In de praktijk bleken het ook inderdaad een paar rotschepen te zijn. Ik vernam dat er een dubbele machinekamer crew nodig was om de boel draaiende houden. Maar dat ter zijde. Op die gedenkwaardige reis hadden wij Ome Keesie bij ons. Ome Keesie was een oud gezagvoerder van de K.N.S.M. Ome Keesie was oud, zeer oud, en reisde met ons mee op een heel bijzondere wijze.

Ome Keesie had weliswaar een eigen hut, maar zijn kooi behoefde niet te worden opgemaakt. Ome Keesie zat ook niet aan tafel. Niet aan de staftafel waaraan een oud-gezagvoerder behoort te zitten. Neen, Ome Keesie dronk ook geen borrel, om half twaalf tot pak weg half één, om dan straalbezopen naar de tafel te caramboleren. Neen, dat deed onze kapitein, in K.N.S.M. kringen bekend onder de naam Ome Willem. Ome Willem was ook een zeer bijzonder mens. Ome Willem had nog als jonge jongen bij de verzetsbeweging in Frankrijk gevochten tegen de Duitse overheersing. Bij de marquise. Ome Willem lustte 'm wel. De Hollandse borrel met elixer erin.

Maar Ome Keesie niet, niet meer. Wij hadden Ome Keesie aan boord in een pot. Niet in een jampot, of in een wekfles. Neen in een blikken bus met draaidop. En die blikken bus met draaidop zat in een stenen pot. Een Urn!

Ome Keesie was overleden en zijn laatste wens was om uitgestrooid te worden ergens tussen Amsterdam en de door hem zo geliefde Caraïben. Ome Keesie was aan boord gebracht door zijn nazaten. De pot zat in een grote doos, die door de gezagvoerder werd opgeborgen in een van de passagiershutten die ons schip rijk was. Toen wij uit Amsterdam vanaf de Levantkade naar zee vertrokken, stonden een oude vrouw en man aan de kade. Ik schatte ze in de zestig. Zij had een hoofddoekje om, hij een gleufhoed op. Daar stonden ze tezamen onder een paraplu en namen



definitief afscheid van hun vader. Ik kan me die dag nog goed herinneren. Het was tussen Sinterklaas en de Kerst dat we in de vroege ochtend voor en achter maakten. Het was een druilerige, mistroostige ochtend. De kegelvormige oranje gloed van de door natrium schijnwerpers oplichtende motregen gaven droevig licht aan dit definitieve afscheid. Toen de laatste tros van de wal was losgegooid, gaf het schip drie extra lange stoten op de stoomfluit, als groet aan hen die achter bleven. Die twee verdrietige mensjes, de maatschappij vertegenwoordiger en een stel slaperige havenarbeiders, die geholpen hadden de trossen los te gooien. Die twee mensjes bleven achter op de

kade, terwijl de overige personen zich haastig uit de voeten maakten. Die twee mensjes zwaaiden nog naar ons, toen het laatste geluid van de stoomfluit wegstierf over de kade van het K.N.S.M. terrein. Ze zwaaiden niet naar ons, maar naar hun vader, Ome Keesie, oud-gezagvoerder bij de K.N.S.M. die had gevaren in de oorlog en vele jaren van huis was geweest. “Hij heeft zijn kinderen niet zien opgroeien”, zoals een oud-leraar ooit eens voortreffelijk verwoordde, die ook de vijf volle jaren gedurende de oorlog op zee had gezeten. “Vele bommen op m’n pet gehad, maar de klep is blijven zitten.” Zo ook bij Ome Keesie. De klep was blijven zitten, maar nu had hij zijn pet definitief afgezet.

We vernamen van Ome Willem, dat hij na een kort ziekbed was overleden. Ruim tachtig jaar oud.

Nu was zijn laatste reis begonnen. In een blikken bus met draaidop en een eenvoudige stenen urn erom heen.

Gek, beste vrienden, dat geluid van die stoomfluit is mij altijd bijgebleven. En nu nog, als ik in Rotterdam een stoomfluit hoor, die drie zware bassen uitstoot, lopen nog steeds de rillingen over mijn rug. Een schip dat “groet.” Aan wie?

Ik kan me nog als de dag van vandaag herinneren toen een paar jaar geleden de Queen Elizabeth-2 Rotterdam aandeed. Dat schip had zo’n prachtig “geluid” toen ze plaats en groette waar ze langs voer! Het zal wel een afwijking zijn. Ik vraag me af Gerard, of jij dat gevoel ook kent?

Nadat we de sluisen van IJmuiden waren gepasseerd, werd er koers om de zuid gezet om via het kanaal naar Jamaica “groot te cirkelen” Van die reis kan ik me nog goed herinneren, dat we kerstavond net het kanaal waren gepasseerd, toen ik door de scheepsklerk (ja ja, die hadden we daar bij de K.N.S.M. in de goede tijd!) werd geroepen met de vraag: “Sparks, wat zullen we doen? De eerste stuurman ligt z’n roes uit te slapen in de kaartenkamer, de kapitein ligt bezopen in z’n kooi, en de 2^e en 3^e stuurman zijn ook niet okselfris.” Bleek dat bij het kerstdiner behoorlijk de jeneverfles was aangesproken. Het kerstdiner was ook redelijk met alcohol besprenkeld geweest. Laten we vaststellen dat het overgrote deel van de heren officieren hem redelijk hadden zitten.

Uiteindelijk zijn we onder de bezielende leiding van de 2^e stuurman, die met liters koffie op de been werd gehouden, en een scheepsklerk, die er een hobby van had gemaakt iets van navigeren te leren, door het kanaal gesukkeld. Oud en nieuw werd ergens op de Atlantic gevierd met een hele hoop rotjes en zevenklappers!! We waren uiteindelijk uit Amsterdam vertrokken en in die tijd was er in de vuurwerk voorverkoop een hele hoop te verkrijgen. Dat is nu anders.

Nadat we oud- en nieuw hadden gevierd, vond Ome Willem het nodig om een plan op te zetten, op welke wijze we Ome Keesie zijn laatste eer zouden bewijzen.

Het was op de Atlantic nog al winderig en er stond een lange hoge deining. De weersvooruitzichten waren niet al te denderend. Via St.Lis radio werden dagelijks de weerkaarten ontvangen. Dat ging toen nog in een cijfercode, die door de stuurman, meestal was dat de tweede stuurman, omgezet werd in een weerkaart, waar alle hoge en lage drukgebieden werden ingetekend. Ome Keesie zou en moest op de Atlantic zijn laatste rustplaats hebben en niet ergens in de Caraïben, al zal hij ook daaraan zoete herinneringen hebben gehad.

Er werd door Ome Willem een datum en een tijd vastgesteld, waarop Ome Keesie zou worden verstrooid. Na een aantal borrels was men het erover eens dat e.e.a. op het achterdek zou moeten plaatsvinden. De eerste stuurman had een plan. Aan de blikken bus zat een hengel. Deze zou hij vast bevestigen aan een lange pikhaak, geleend uit een van de reddingssloepen. Aan de onderzijde van de blikken bus, werd een touw geknoopt en via een ingenieus hevelmechanisme zou de bus, zodra die buitenboord was gestoken, d.m.v. een ruk aan dat touw worden gekanteld, waarna de as van Ome Keesie in zee zou verdwijnen. Op deze ingenieuze ingeving van de eerste stuurman werd wederom een extra oorlam

gedronken. Hij ging aan het werk. Een paar dagen later zagen we hem gewapend met een pikhaak naar het achterschip lopen. Hij had de emmer bevestigd aan de pikhaak en een stuk touw om de emmer te doen kantelen. Op de railing van het achterschip werd door de bootsman een v-vormig profiel gemonteerd waar de pikhaak in kon rusten, zonder dat die bij het slingerende schip over de railing zou verschuiven. In de emmer had men wat afval gedaan. Het werkte voortreffelijk. De pikhaak inclusief emmer werden op het v-vormig profiel gelegd. De pikhaak werd over zijn gehele lengte naar buiten geschoven. Op aanwijzing van de stuurman werd door de bootsman aan het touw getrokken. De emmer kantelde, waarna de inhoud in zee verdween.

Volgens mij heeft Ome Keesie toen op een wolk zitten kijken naar de escapades van deze twee heren. Hij heeft op die wolk zitten nadenken op welke wijze hij er nu nog een leuke boel van kon maken. En dat had Ome Keesie op de dag van zijn definitieve afscheid van het aardse bestaan en met hulp van wat Gein-Engelen (in de hemel zullen ze toch ook wel eens lachen, of zou het echt zo'n serieuze bedoening zijn?) picobello voor elkaar.

Luister wat er gebeurde.

Op de dag die onze kapitein Ome Willem had uitgezocht voor het uitstrooien van Ome Keesie, was het redelijk weer. Er stond een lange deining en er was wat wind, die van achteren binnen kwam. Door de vaart van het schip werd de wind zo goed als "dood" gevaren. Het was wel fris, want we droegen nog ons blauwe uniform.

Er was verzocht om kwart voor twaalf op het achterdek te verzamelen in uniform met pet, de bemanning in zondagse kledij. Dus iedereen diende in "pakkie deftig" te verschijnen. Het was uiteindelijk het uitstrooien van Ome Keesie. Dit was geen grap, dit was een plechtig moment, waarbij respect voor de overledene diende te worden getoond.

Om elf uur zou de machinekamer gewaarschuwd worden, want het was de bedoeling, dat tijdens de plechtigheid de motoren niet zouden draaien. De derde stuurman zou rond 12:00 uur, nadat Ome Keesie in zee verdwenen was, een lange plechtige stoot op de stoomfluit geven. De scheepsklerk had een 27mc/s handytalky en stond op die wijze in verbinding met de derde stuurman op de brug. Zo gauw de pot met Ome Keesie zou kantelen, zou de klerk het doorgeven aan de stuurman, die dan zou "blazen".

Om kwart voor twaalf verzamelde de crew zich op het achterschip. De hoofdmotor, die op manoeuvreren stond, werd op "stop Engine" gezet. De vaart ging langzaam uit het schip. Ome Willem kwam met de eerste

stuurman en de bootsman aangelopen. De bootsman had de pikhaak met daaraan vastgemonteerd de blikken bus met Ome Keesie erin. Ome Willem had de bijbel onder z'n arm. De pikhaak werd in het v-vormige profiel aan de railing gelegd en langzaam uitgeschoven. De 1^{ste} stuurman hield het touw vast waarmee de bus zou moeten kantelen.

Wat er met die ouwe aan de hand was weet ik niet, maar hij had twinkeltjes in z'n ogen toen hij iedereen vorsend aan keek, z'n pet afzette en die onder z'n arm klemde. De officieren volgden zijn voorbeeld. Het werd stil. Door de lange deining en omdat het schip nauwelijks meer vaart maakte, stonden we daar op het achterschip niet bepaald vast op onze benen. We stonden en bloc op de deining mee te zwaaien. Maar wat verontrustend werd, was de wind. Door de lage snelheid van het schip, kwam de wind nu daadwerkelijk van schuin van achteren. Ome Willem sloeg de bijbel open en las een stukje voor. Wat hij voorlas weet ik niet meer. Ik ben niet bijbelvast, dus laat staan dat ik nog weet wat daar gepreveld werd. Wel hoorde ik“Ome Kees, dat je rustte in vrede” en zag dat Ome Willem een knikje gaf aan de 1^{ste} stuurman. Die trok plechtig aan het touw en de bus kantelde, zoals eerder al was uitgetoet.

Echter.... toen begon het spektakel.

Ik weet niet lieve Thea en beste Gerard of jullie nog de asla van vroeger kennen, Je weet wel, zo'n kolenkachel met een asla eronder? Die werd

meestal 's morgens gelegd in de vuilnisbak maar dan werd er degelijk rekening gehouden met de wind. Dat legen moest heel nauwkeurig gebeuren want anders zat de hele buurt onder de as.

Dat probleem deed zich ook hier voor. Terwijl de 1^{ste} stuurman aan het touw trok, kwam er gelijktijdig een windvlaag. Het gevolg was dat van de twee en halve kilo witte as, het residu van Ome Keesie, niet alles in zee terecht kwam, maar als een wit poeder over het achterdek werd geblazen. De zwaardere stukken vielen in zee, maar het poeder werd werkelijk over de toeschouwers en dek uit gewaaierd.



Ik zal niet herhalen hoeveel vloeken er toen zijn gevallen. De Gein-Engelen en Ome Keesie hadden hun werk goed gedaan. Wat zal die ouwe gelachen hebben.

Ome Willem trok z'n pet over z'n oren en vluchtte met bijbel en al het dekhuis binnen. Maar ook bij hem was het leed geschied, zoals bij iedereen. Vloekend en tierend hebben we Ome Keesie van ons blauwe pak afgeslagen. De bootsman heeft de emmer van de pikhaak afgesneden en in zee gedumpt. Hij gaf gelijk de matrozen opdracht om d.m.v. twee brandspuiten Ome Keesie van dek te spuiten. In heel de consternatie was de scheepsklerk vergeten om de 3^{de} stuurman te waarschuwen om op de scheepsfluit te blazen. Ome Willem bleek, naar wij later vernomen hebben, de brug op gestormd te zijn onder het roepen van: "godver.. de godver..... nu ligt Ome Keesie aan dek, wat een klerezooi is het, m'n uniform zit onder" en onder het razen en tieren, zette hij de telegraaf vol vooruit, de 3^{de} stuurman verbouwereerd achterlatend op de brug. Tegen half één zaten we met z'n allen in de salon achter een stevige borrel en hebben we gebulderd van het lachen. De spanning was er af. Ome Keesie werd deskundig van het dek gespoeld door een stel joelende matrozen, die hier toch ook wel de humor van in zagen.

Hoe die ouwe e.e.a. in het journaal geschreven heeft, weet ik niet. Ongetwijfeld heeft hij er een mooi verhaal van gemaakt. En ook de nabestaanden zullen een passende brief hebben gekregen op welke positie en onder welke plechtige omstandigheden en met welke bijpassende bijbeltekst hun vader, grootvader was verstrooid. De werkelijkheid was dat Ome Keesie onder Godswoord van dek is gespoeld en gedeeltelijk uit onze uniformen is geklopt.

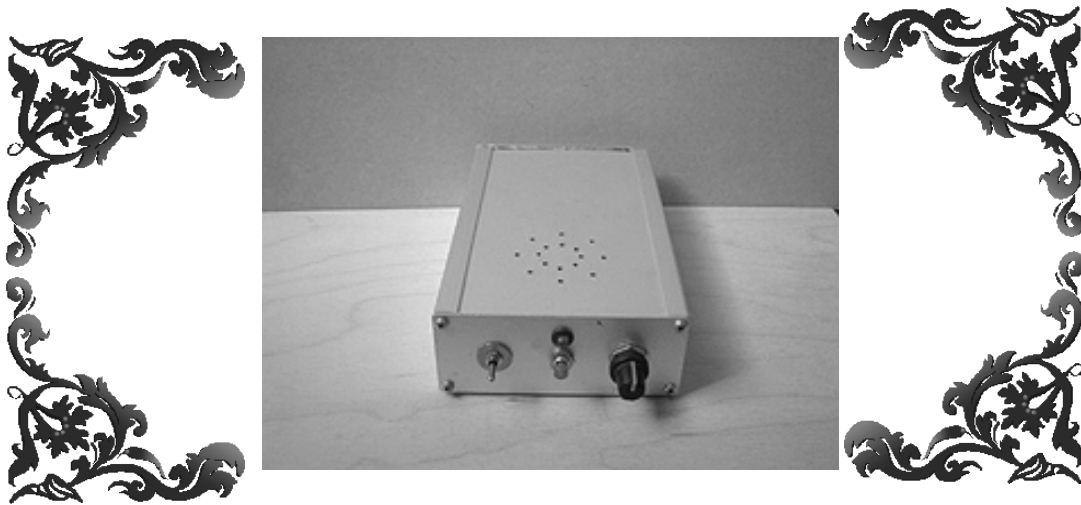
En dat lieve Thea en beste Gerard zijn toch de zoete herinneringen in een huidige tijd waar opportunisme, windowdressing, profileringsneurose en autistisch management, hoogtij vieren. Herinneringen waarvan wij er toch een heleboel hebben en die zorg dragen dat in perioden van verwarring, je je relativerend op kan stellen.

Thea 88, Gerard 73
Johannes Sparux groet u beiden.

Juni 2003

De Elbug van PA3AQL

Door: Paul PA3AQL

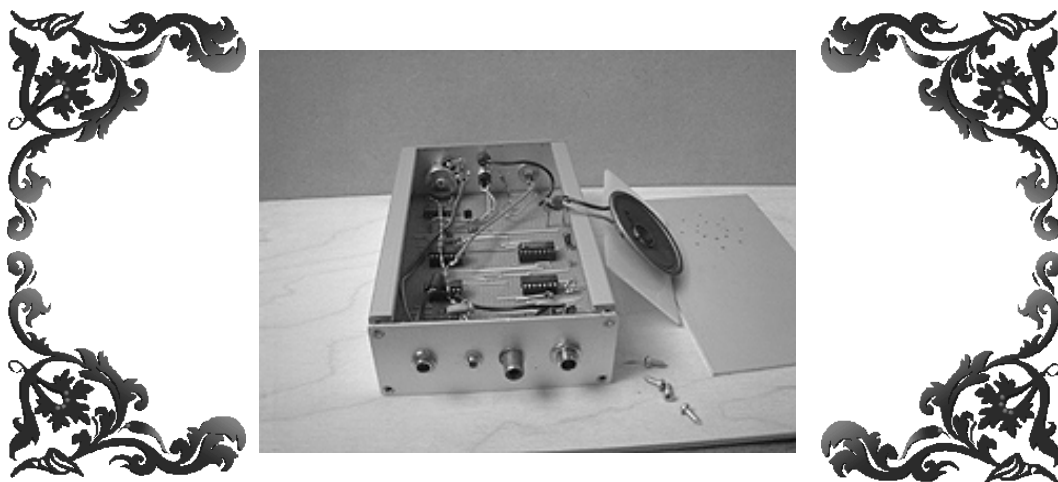


In CQPA van februari 1979 zag ik een artikel over een memory keyer. Besloten werd om hem na te bouwen, maar dan zonder memory en volgens mijn eigen layout. Alles werd op baantjes print gemonteerd en in een Euro kastje ondergebracht.

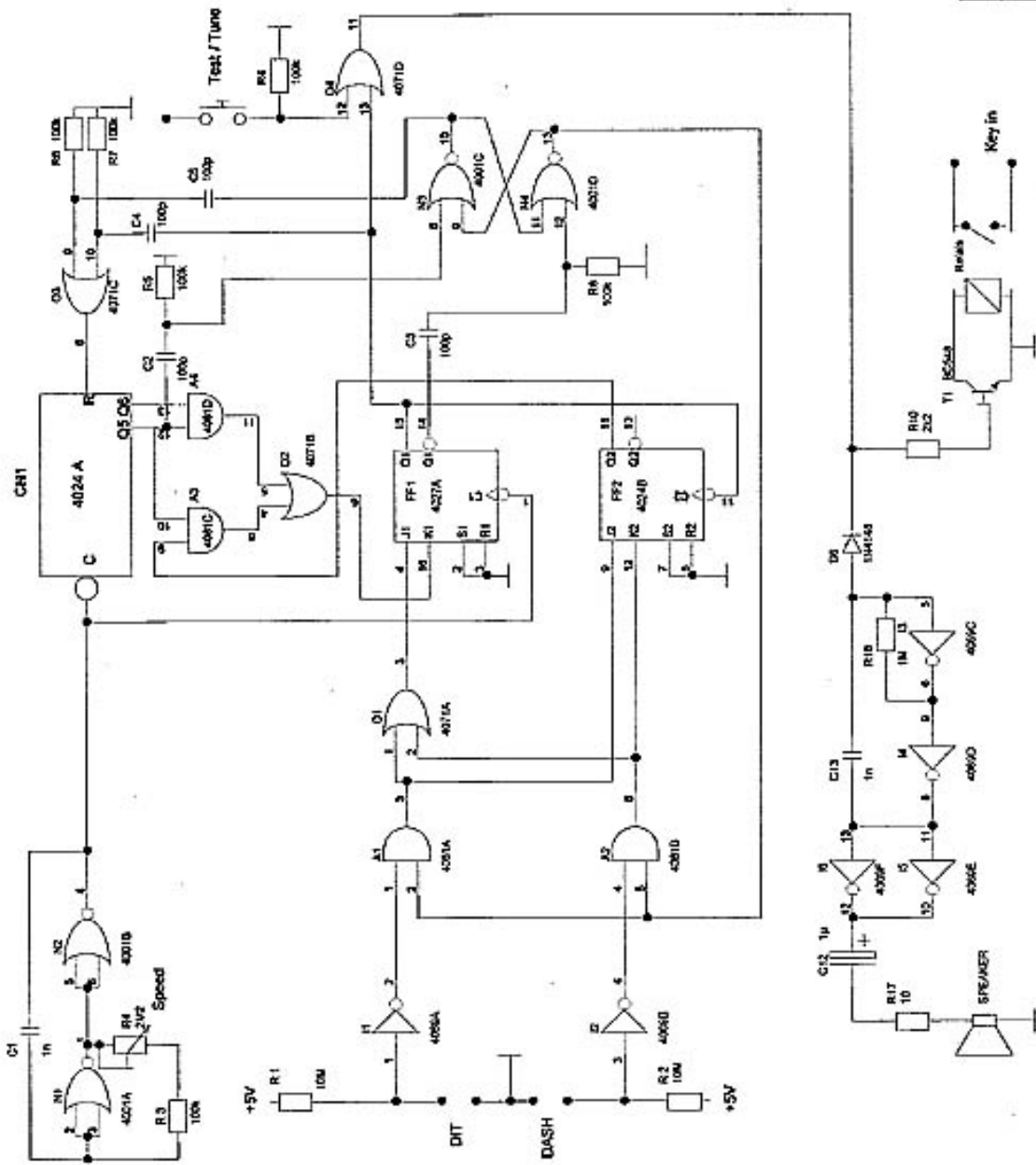
Aan de voorkant bevinden zich een aan/uit schakelaar, een tune knop en de speed regelaar. Bovendien een ledje om te zien wanneer de keyer aan staat. Op de achterkant zit een aansluiting voor 12 Volt, een 3 mm telefoonplug om een handsleutel aan te sluiten, een tulp plug voor de paddles en een 6 mm telefoon plug om verbinding te maken met de TX.

Jarenlang is er met veel plezier mee gewerkt. Momenteel is deze keyer in gebruik in de Unimog van de Stichting HelleMonster.

Thuis gebruik ik nu een ETM-8C, ooit eens tweedehands op de kop getikt.



Schema Elbug



Tiida	Elektronik loyge
Author	PAAJOL
Author's address	Arstveed arhveep veb Mennmoo klgel ut COOPA
File	0:14048kye.rdn
	Docur

Tijdens het surfen op internet belandde ik op de site van Jeffrey Herman, KH7O en werd gegrepen door zijn verhalen.

Jeffrey Herman was radiotechnicus bij de US Coast Guard, NMO Hawaii. De verhalen spelen zich af in de tijd dat kuststations de wacht hielden in Morse op verschillende frequenties in iedere band en uitverkoren operators hun snelheidscertificaten trots tentoonstelden.

De meeste operators vermeden de 500kc, maar Jeffrey was er dol op, vooral 's nachts. Lees zijn verhalen en ontdek hoe het was te luisteren naar elke ruis en piep over de Pacificen hoe voelde om een eerste SOS te ontvangen.

Ongelofelijke radio verhalen

Een Coastguard operator vertelt

Wanneer radio-officieren bij het strand van San Fransico aankwamen, gingen ze meteen naar het "Hondenhok", een kosthuis in Powellstreet, dat voor zeevaart-koperkloppers, het lievelingsthuis was als ze van huis waren. Waarom het hun lievelingsthuis was, weet niemand meer.

Waarschijnlijk waren er in iedere grote haven in het land, of in de werkd, net zulke onderkomens. En waar spraken die Spakies dan over als ze aan tafel zaten? Wel verdraaid, het ging natuurlijk over radio, radiomannen, radio condities en de radio uitrusting natuurlijk!

Ah! Wat zou het iemand waard zijn om bij zo'n OH-sessie te mogen zijn! Dit waren de mannen die een zuivere toon uit een uitgewoonde, uitgebluste mottige zender wisten te halen, konden nemen al was er statische regen of interferentie en de radio inspecteur recht in de ogen konden kijken als hij, vervuld van belangrjkheid, door de shack schreed.

Onze tijdmaschine is momenteel buiten gebruik, als gevolg van een opgeblazen vermogenstransformator, dus is het niet mogelijk om vanavond bij de jongens in het Hondenhok te zijn. Wel kunnen we onze eigen verhalen vastleggen en conserveren, ze zijn allemaal waar en voor uw plezier opgeschreven. Terwijl je leest, laat dan het statische geluid van de 600m om middernacht en het beeld van gloeiende buizen in een donkere kamer werkelijkheid worden. Stel je de stilte en de geur van stof in een verlaten seinzaal voor en denk bovenal aan de mannen en vrouwen die voor ons kwamen en er beroep van eer en vaardigheid van maakten.



500 KC



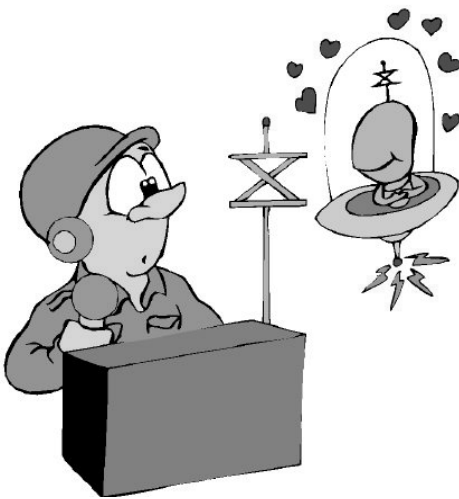
Bericht van NMO 1



Door: Jeffrey Herman KH6O

De reeks verhalen die volgen zijn geschreven voor historische doeleinden, zodat ze niet verloren gaan. Deze verhalen zijn getuigenissen uit een periode die nooit meer zal terugkeren, een tijd dat de stijl en opzet van communicatie zo perfect was, dat er nooit meer iets zal zijn dat het ooit kan evenaren. Ik ben heel blij dat ik er bij was, al was het maar drie jaar. Ik was bij:

Het US Coastguard radio station Honolulu, callsign NMO



In Juli 1977, kreeg ik als onbeduidend 3e klas radio officiertje voor de US Coast Guard, orders me bij de Coast Guard group Monterey, CA te melden bij Radio Station Honolulu in Wahaiwa, Hawaii. Ik was het jaar daarvoor geslaagd voor de telegrafistenschool, een opleiding die werd afgerond met 5 maanden training in code, propagatie, basis radiotechniek, ITU procedures en nog meer van die dingen. 22 wpm was de minimum snelheid om te slagen, ik haalde 25 woorden.

Radio Honolulu lag op een grote lap grond, dat eigendom was van de Marine, middenin de ananasvelden van Oahu. Bovendien had de Marine en het Corps Mariniers bij NMO hun Centrale verbindingscommandopost. Oh ja, NMO had de werelds langste microgolfverbinding over water. Die reikte van van Oahu tot Kauai eiland. (dit voor VHF zeevaartband operators)

NMO was uitgerust voor de volgende werkzaamheden:
500 kc CW, HF CW, HF en VHF telefonie, luchtvaart communicatie verkeer, RTTY, Marine radioverkeer, landlijn TTY en het bureau van de chef. Het bureau van de chef was zodanig opgesteld, dat hij alle operators in de gaten kon houden en er zeker van kon zijn dat er niemand zat te slapen. Ramspoed zou over die operator neerdalen die tijdens een wacht in slaap was gevallen!

De Coast Guard is de enige Militaire dienst die direct communiceert met de mensen. We moesten dus bijtijds overschakelen van het Militaire jargon naar gewone taal, in het bijzonder op 2182 kc, de MF internationale oproep en noodfrequentie en kanaal 16, 156.80 Mc, de internationale VHF oproep en noodfrequentie. De telefonie operator hield zich bezig met het monitoren van een dozijn telefonie kanalen: 2182 kc, de 4,6,8,12, en 16 Mc SSB wal-schip verbindingen, vier VHF repeaters voor kanaal 16, NMO maakte gebruik van een repeater op Kauai, de boven microgolf verbinding, Oahu, Maui en het Big Island, vier repeaters voor VHF, kanaal 23 en verder moest er geluisterd worden naar wat de chef dacht dat nodig was.



Verschillende malen per dag moest de telefonie operator op al die frequenties uitzendingen verzorgen zoals weerberichten, mededelingen aan de Marine, enz. De timing van die uitzendingen moest erg nauwkeurig gebeuren, zodat de klok zeer regelmatig werd gecontroleerd.

De plaats waar de HF CW installatie was opgesteld, werd bemand door 2 operators met twee racks met ieder vier Collins 651 ontvangers met digitale uitlezing, die de CW oproepbanden op 4,6, 8,12, 16 en 22 Mc stonden te scannen. Overdag nam de ene operator de 8 en 12 onder zijn hoede en de andere 16 en 22, 's nachts nam de ene 4 en 6 en de andere 8 en 12. Zo kon het gebeuren dat een operator met zijn ene oor naar het scannen van de 8 Mc luisterde en met zijn andere oor naar de 12 Mc. De ontvangers scanden automatisch een van te voren ingestelde reeks van frequenties. De 8 Mc band liep bv van 8360.4 tot 8374 kc.

Een schip dat ons aanriep moest onze roepletters 20 tot 30 maal uitzenden (geen X3X formule hier) terwijl de ontvangers stonden te scannen, voordat onze operator het hoorde. Van de hoogst mogelijke tot de laagst mogelijke en weer tot de hoogst mogelijke tonen, binnen de 1 tot 2 seconden dat onze roepletters werden uitgezonden, werd de scanner uitgezet, afgestemd op het signaal van het passerende schip en werd het CQ bandje gestopt. Wanneer er geen schip voorbijkwam, hielden we de frequentie bezet met

een CQ bandje dat **CQ CQ CQ de NMO NMO NMO QRU QRU IMI OBS AMVER QQS 4 6 8 12 16 22 MHZ AR** uitzond, een soort van advertentie voor radioverkeer.

We kwamen dan terug met zoiets als: **DE NMO NMO DE KNFB OBS 8360 K KNFB DE NMO R UP UP EE EE**, wat zoiets betekende als: Het schip had een weerbericht voor ons en hij wil dat ik naar hem luister op 8360kc. Hij blijft naar me luisteren op NMO's vaste x meter frequentie. "UP" betekent: Ik ga omhoog naar die en die frequentie.

Iedere 6 uur, te beginnen bij 00Z, maakt ieder schip, wereldwijd een observatie van het weer en geeft dat gratis door aan het dichtstbijzijnde kuststation.



Uitwisseling van bericht eindigt **ALTIJD** met: "dit dit" en die radioamateurs maar denken dat zij dat uitgevonden hadden.....

Het verhaal hierboven was zeldzaam, omdat we tijdens het OBS uurtje niet door slechts één schip werden aangeroepen, maar door tientallen en dat met in twee oren de scannende ontvangers...De NMO operators moesten dus een nummer geven, zodat ze allemaal om de beurt hun weerrapporten konden geven. Dat ging als volgt:

**KNFB DE NMO UR NR 1 R 8360 TU WSLH UR 2 R 12561 TKS
7XYM UR NR 3 DE 7XYM 8370 R UP ... JGFD UR 25 OK UP 8375
TU**

Vervolgens nam de telegrafist één voor één de weerrapporten van de schepen op. Na een groep van 25 schepen te hebben afgewerkt, zette hij het CQ bandje en de scanners weer aan en tientallen schepen storten zich weer op hem. Omdat weerobservaties tijdsafhankelijk zijn, was het een race om zoveel mogelijk weerrapporten te nemen als maar menselijk mogelijk was, een luie operator had er maar 100 gedurende èen periode van 30 tot 45 minuten.

Dit was deel 1 van een reeks, de rest van de verhalen is volledig gewijd aan de 500kc



Aan de goede kant van DX

door: Monika PA3FBF

Tijdens onze vakantie op Curaçao in 1993 hadden wij de tijd genomen om Arthur Mayer/PJ2AM te bezoeken, net zoals we dat in 1992 al hadden gedaan. De zonnevlekkencyclus had tussen 1989 en 1990 een maximum en was in 1993 net op z'n retour.

Van de vijftig hams op Curaçao is Arthur de enige, die bij voorkeur alleen in CW uitkomt.

Tijdens ons allereerste QSO in 1989 op 17 m, uiteraard in CW, was ik door hem uitgenodigd, om tijdens een volgende "vakantie in de buurt" eens bij hem langs te komen. Dat was voor mij een uitstekende gelegenheid om, als grijs PA-muisje, de DX eens van "de goede kant" actief mee te kunnen maken! We schrijven echter 1990 toen RST 599 vanuit Europa ook echt 599 op de S-meter was...



De foto toont het deel van PJ2AM's woning waar het antennepark was opgesteld. We zien een Mosley 4-el-beam voor de hoogste HF-banden inclusief de WARC banden en een Butternut vertical die t/m 80 m werkt.

Ook had hij toen nog een inverted V voor de lage banden t/m 160 m richting Europa weggespannen.

Tijdens twee middagen in mei 1993 was ik QRV op o.a. 21.053 kHz vanuit de shack van Arthur voor een sked met PA3DWS en diegenen, die mij verder hoorden, dus ook voor mensen die alleen met laag vermogen kunnen of willen werken, voor mensen die niet zo snel kunnen seinen en anderen die zich (nog) niet in het 25-50-wpm-spervuur in de laagste 10 of 30 kHz

van de CW-band wilden begeven.

In 1993 echter waren er geen verrassingen zoals in 1992, toen G3KZR QRP werd gewerkt op zijn homebrew VXO met drie transistoren en 0,5 W in een 2 elements minibeam.

Op een middag schrokken we even toen wij na aankomst op Mayer's heuveltje, Arthur heel stilletjes, gewapend met een geweer, door zijn tuin zagen sluipen. Hij bleek op jacht te zijn naar leguanen, die hij voor hun hulp in de huishouding invroor. Zij maakte er voor haar gezin lekkere soep van.

Vergeleken met eind mei 1990 en 1992 waren de condities een stuk slechter. De S-meter kwam op 21.053 en 14.053 kHz, ook bij de sterkste signalen, nauwelijks uit de hoek en waren de pile-ups aanzienlijk kleiner. Dit verschijnsel weet PJ2AM behalve aan de afgenomen condities ook aan het feit dat er meer expedities naar Curaçao waren geweest dan in de jaren ervoor. De DX-koerswaarde van PJ2 was aanzienlijk gedaald! Arthur had in de jaren 60 – 70 nog echte “gouden tijden” meegemaakt. Nadat hij één keer zijn PJ2-call in CW in de lucht had gebracht, deed de respons zijn shackmuren sidderen: PJ2 en nog wel in CéeWée!
PJ8, Saba, zal daarentegen voorlopig nog wel in trek blijven, omdat er slechts 6 maanden per jaar een enkele ham zit.

De signalen van Piet PA3DWS kwamen dus een stuk zwakker door en omgekeerd was dat ook zo. Tijdens onze eerste sked belde Piet nog buurman Thijs, PA3EWQ, die via zijn FD3 voor de omroepbanden 449 bij PJ2 binnenkwam. Ook hij kon mijn signaal goed nemen. Onze tweede sked, een paar dagen later, moesten we helaas afbreken omdat PJ2 bij Piet volledig in de ruis verdween. Voor mij bleef Piet met 439 echter hoorbaar.

Tijdens onze vakantie ontdekten wij ook nog het nog steeds beroemde “Coral Cliff Resort”. Gedurende lange tijd was dat dé DX-stek van menige DXpeditie. Toen we door de buitenste rimboe van Curaçao reden, viel ons oog plotseling op twee boven de bomen uitstekende HF-beams. Nadat we een nabijgelegen pad



richting strand waren ingeslagen, verscheen op de aflopende helling een waar kortegolfantenne paradijs. Er stond een behoorlijk aantal van nieuwigheid glimmende antennemasten op ruime afstand van elkaar.

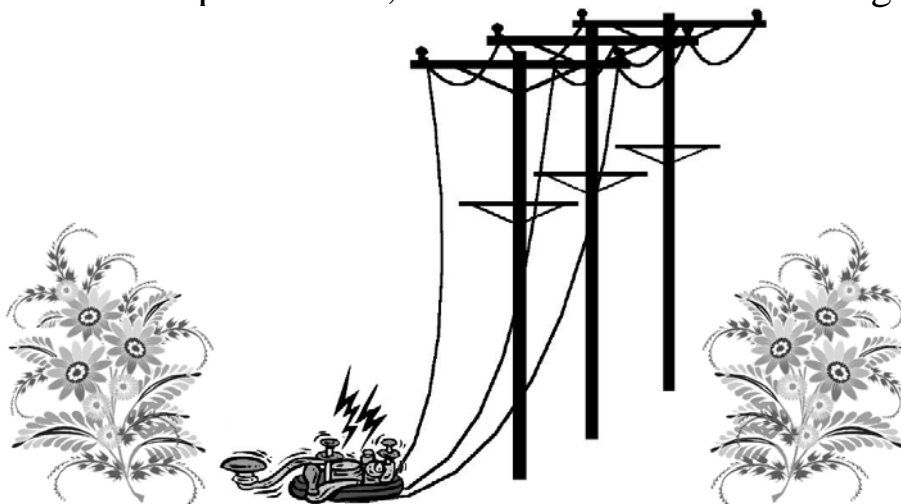
Op één mast bevonden zich zelfs 4 gestackte HF-beams! Als bewaking van deze voor amateurs uit dichtbevolkte landen ongelofelijke pracht bleek alleen een oud gesloopt busje te fungeren (zie foto 2). PJ2AM wist te vertellen dat een DXpeditie uit Finland hier ooit eens een draaibare beam voor 80 m met een rotor zo groot als een koelkast had opgezet.

De laatste keer tijdens deze vakantie was ik vanaf ca. 23.00 LT op 10 MHz QRV met de vertical. Na PAØJIL, John in Huizen, als enige toevallig gewerkte PA, meldde zich Chris A71CW in Qatar met 449. Chris deelde mij mee dat hij binnenkort naar Europa zou vertrekken en aldaar mijn QSL-kaart in het bureaucircuit zou brengen. Zijn QSL heb ik tot op de dag van vandaag niet ontvangen. Typisch een geval van jammer.

Tenslotte ben ik tegen 1.00 LT QSY naar 7 MHz op de inverted V gegaan. De enige oogst was CX4DAL in Uruguay (319) die ik uit alle QRM heb moeten vissen. Wanneer ik een vrije frequentie had gevonden door eindelijk eens géén reactie te vernemen op mijn “QRL?”, dan was er ook geen reactie op mijn “CQ”.... Wel kwam ik in de vorm van fraaie kleurwisselingen FB binnen op Mayer’s TV-toestel. Om problemen met eveneens TV kijkende burens te voorkomen, gaf ik gehoor aan de wens van Arthur’s XYL Irene en staakte mijn gevecht op 40 m zodat ik het laatste uitgebreide eyeball-QSO in de tropische pikkedonkere nacht op het terras van PJ2AM’s huis kon voeren.

Tot slot een aardige wetenswaardigheid. De Curaçaose FM-omroepzenders Hoyer 1 en 2 met 5 kW elk, werken uitsluitend op zonne-energie.

P.S.: Het “Coral Cliff Resort” heeft sinds enkele jaren een andere eigenaar, die in de eerste plaats eiste, dat al die antennes werden gesloopt...



Hypermoderne buizen

Door: Gerard PA3AAE



Als je de leeftijd van 65 bent gepasseerd, dan verandert er veel in je leven. Je krijgt elke maand automatisch je AOW op je bank gestort, hier en daar heb je blijkbaar nog wat pensioen opgebouwd en kom je dus wat ruimer in je geld te zitten, maar het nadeel is, dat je erg veel herinneringen hebt en minder toekomst.

Bij mij is de nostalgie van het verleden al lang aan de gang en heb ik inmiddels al een kristalontvanger gebouwd, met een zéér oude hoogohmige koptelefoon en prijkt ook al de PUPIL op de plank in de huiskamer. Je staat er echt versteld van, wat je met die eenvoudige ontvangers 's avonds hoort en je waant je weer terug in de tijd, dat je 13 jaar was en als je moest gaan slapen, je stiekem naar "Vliegende schijven" lag te luisteren, of naar Paul Vlaanderen, met zijn trouwe Ina.

In de loop van mijn amateur tijd, heb ik natuurlijk heel wat onderdelen bij elkaar gesprokkeld en als ik daar dan naar keek, kwam bij mij de wens naar boven om toch eens een echte eenvoudige buizenzender te bouwen. Niet zo'n ding van 100 watt, maar gewoon één buis met een output van ongeveer 10 watt, dat leek me wel voldoende. Natuurlijk praat je daar niet met iedereen over, want geheid, ze staren je aan alsof je nog uit de oertijd stamt. Nee, ik heb dit besproken met gelijk gestemde lieden, allemaal oude zakken dus. Mijn ideeën eerst op papier gezet en daarna de junkbox leeg gegooid, om te zien of ik wel al die onderdelen had, die ik nodig had, maar die waren ruim aanwezig. Het chassis maak ik altijd van printplaat, want dat kun je met de figuurzaag makkelijk bewerken, maar ik moest met die toch zware trafo's wel tussenschotjes maken, anders boog de grondplaat te ver door en dat is ook geen gezicht. Het nadeel van printplaat is, dat het koper altijd gaat verkleuren en dat is natuurlijk geen gezicht, voor zo'n nostalgisch project, dus toen het hele chassis klaar was, heb ik het geheel netjes gespoten, dat geeft er nou net iets meer status aan.



Het was voor mij een zaligheid, om weer met die ouderwetse onderdelen te werken, geen smd's en kleine torren, nee, grote trafo, buisvoeten en elco's. Ik wilde de zender laten werken met kristallen, maar ook moest het mogelijk zijn om gebruik te maken van een VFO, om de hele 80 meter-band te kunnen bestrijken, dus werd ook de VFO op dezelfde manier gebouwd.

Eindelijk na vele uren knutselen, was de zender klaar en werd de netschakelaar omgezet. De gloeidraden lichtten prachtig op, dat zie je niet bij transistoren, en het spannende gevoel van vroeger joeg weer door mijn lichaam. Om te zien, of de zender goed werkte, heb ik hem meegenomen naar de clubavond van regio 42, waar William/PA3WFO met de nodige geijkte apparatuur aanwezig was. Het signaal klonk goed en er bleek 7 watt uit te komen, dus was ik zeer tevreden.



Bij mij thuis heb ik boven nog een héél klein kamertje, waar een antenne, die ik tussen twee schoorstenen heb gespannen, binnenkomt en ook komt daar een draad binnen, die dienst doet als aarde. Aan de andere kant van die draad zit een zinken plaat gesoldeerd, en die plaat ligt in mijn waterput die wij nog aan de voorkant van het huis hebben. Ik heb alles

aangesloten en getuned, maar wat ik ook deed, er kwam niet meer dan 1 watt uit. Lichtelijk verbaasd heb ik alles nog eens bekeken, maar wat ik ook deed, het bleef bij 1 watt. Misschien was de aarde in de put niet goed? Ik heb toen nog twee aarddraden in de tuin ingegraven en die aan de bestaande putdraad gesoldeerd, maar er kwam geen verbetering in de output. Ik heb het spul toen maar een paar dagen laten staan, om mijn gedachten er eens over te laten gaan.

Ik weet niet, hoe het met u gaat, maar als ik 's avonds een rood wijntje drink, dan blijkt dit bij mij mijn denkvermogen te verruimen. Vaak heb ik dan verhalen in mijn hoofd met de mooiste volzinnen, alleen ben ik dan te lui om die in de computer te zetten, maar ik kreeg wel een goed idee, waarom mijn zender maar 1 watt afgaf. Vanaf het kamertje boven naar de echte aarde is nogal een lange afstand in meters. Je krijgt dan teveel inductie werking en ik had al eens gelezen, dat je die met een serie

condensator moest wegstemmen. De volgende dag, toen de alcohol weer was uitgewerkt, heb ik een afstem C vlak bij de zender in serie gezet met de aardleiding. Zender aan, sleutel ingedrukt, de antenne getuned, 1 watt output en daarna aan de afstem C in de aardleiding gedraaid. Zie daar, het wonder geschiedde, de output meter liep op tot 7 watt. Ik kan mijn gevoel van euforie wel proberen te omschrijven, maar je moet dit zelf doen, om dat gevoel te begrijpen. Maak iets en pas dan, als het project werkt, krijg je dat gevoel. Nu moest ik kijken, of de VFO het ook goed deed en goed in de 80 mtr zat. De Scoop en counter aangesloten, de VFO ingeplugd en de sleutel ingedrukt. Ik moest nog wel de juiste aftakking op de spoel vinden voor de 80 mtr, maar het werkte. Echter, als ik vanaf 3500 kc naar boven ging, merkte ik, dat bij sommige frequenties deze bleef staan, als ik aan de afstem C draaide en dan plotseling doorschoot naar een hogere frequentie. Je gaat dan van alles bedenken, wat dat kan zijn, vuile contacten van de afstem C? slecht contact op de spoel? Ik heb van alles geprobeerd, maar het euvel bleef zich maar herhalen. Ik begreep er helemaal niets van, de VFO veranderde prachtig van frequentie bij het verdraaien van de afstem C, bleef dan staan en schoot daarna naar een hogere frequentie. Een groot raadsel dus. Na enige tijd viel het mij op, dat dit verspringen zich



voor deed, vlak bij de frequenties van de drie kristallen, die in de zender zitten. Alle bedrading heb ik netjes bij elkaar gebonden, dus zou het kunnen, dat de kristallen dit probleem veroorzaakten? Het antwoord is natuurlijk gemakkelijk te vinden, gewoon de kristallen eruit trekken en proberen. En ja hoor, nu liep de VFO prachtig van 3500 naar 3800 kc. Als de VFO frequentie en die van de kristallen te dicht bij elkaar komen, wordt de VFO vastgehouden, totdat er een te groot verschil ontstaat en dan schiet de frequentie in eens door. Ik zoek nu alleen nog een kristal voor 3551 kc of er dichtbij, dan kan ik de zender ook eens gaan proberen op onze HM frequentie en kijken of jullie me horen.

Ik weet, dat ik met mijn voorliefde voor buizen erg ouderwets ben in deze tijd, maar toch blijkt ik geen uitzondering te zijn. Twee weken geleden gingen Thea en ik naar het nieuwe Luxor theater in Rotterdam. Ik had voor mijn verjaardag twee kaartjes gekregen voor een show van Boudewijn de Groot. Het was leuk, om na jaren weer eens door het centrum van Rotterdam te lopen, maar er is erg veel veranderd. Zo liepen Thea en ik over de Hoogstraat, waar vroeger een zaakje stond met radio onderdelen. Ik meen dat die zaak KONTACT heette en ik heb daar in mijn jeugd eens een diode gekocht voor mijn kristal ontvanger, maar natuurlijk bestaat die zaak allang niet meer. Aan het einde van de Hoogstraat kwamen we bij de markt, maar die waren ze net aan het afbreken, dus gingen we via de overzijde weer terug, lekker etalages bekijken. Plotseling bleef ik als aan de grond genageld voor een etalage staan, want wat zag ik? Een schitterend verchroomd chassis, met daar van boven uitstekend twee maal de ECC83 en twee maal de EL34. Er blijken dus nog veel meer buizen freaks te zijn. Toen ik naar de prijs van deze LF-versterker keek, kon ik mijn ogen niet geloven. Ze vroegen daar doodleuk €2900,- voor. Later is Thea op internet gaan kijken en daar vind je nog veel meer van dat soort versterkers, dus er is wel degelijk interesse voor alles wat met buizen te maken heeft. Als ik alle onderdelen bij elkaar heb, ga ik misschien van de winter wel aan zo'n buizenversterker beginnen, ik hou u op de hoogte. In de laatste groep leerlingen, die ik les heb gegeven om hun C-machtiging te halen, zit ook een jongen, die wel interesse heeft in de buizen techniek. Ik heb hem al wat dingen laten zien, die ik gebouwd heb, zodat zijn nieuwsgierigheid gewekt is en als hij klaar is met zijn studie, heeft hij misschien meer tijd, zodat ik hem de buizentechniek bij kan brengen. Een jong iemand, die toch in de oude techniek geïnteresseerd is? Ik hoop het van harte.

Ik groet u vanuit een zonnig Melissant.

73 Gerard/PA3AAE.



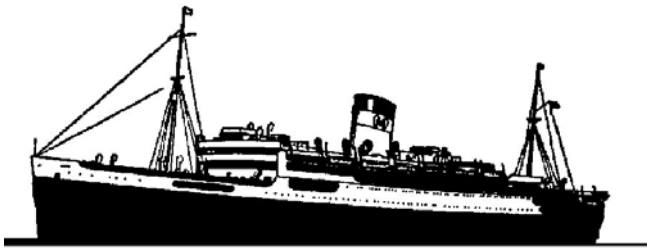
De eerste wankele stappen van een radiotelegrafist, long long ago

Door: Peter Raadsen

Het stoomschip Audaz

Gebouwd bij Campbelltown Shipbuilding Co in Campbelltown, Argyllshire UK in 1910. Voorwaar een ouwetje, in 1947 al, maar wist ik veel! Ik was een jong maatje van 19, vers van de examenbank geplukt in juli 1947, met het Rijkscertificaat II Radio-Officier ter koopvaardij op zak, dat weer wel. Ik zou, omdat de telegrafist van de Audaz in Antwerpen “vermist” was geraakt, aan boord van dat ouwetje de radioverbindingen gaan onderhouden tussen schip en wal. In een mij volslagen onbekende radiohut, met volslagen onbekende apparatuur op een mij totaal onbekend lichtgeel schip met onbekende bestemming.

Maar het avontuur lokte en toen ik eenmaal midden in de nacht met de loodsboot op de rede van Vlissingen naar dat, in mijn ogen, kolossale zwarte schip was gebracht en via een wiebelende touw ladder langszij aan



boord was geklommen (mijn twee koffers werden met een lijntje opgehesen) stond ik daar op een spiegelglad dek in het pikkedonker van die eerste nacht aan boord op die avontuurlijke toekomst te wachten.

De radiohut

Eenmaal in die radiohut gebracht door een hulpvaardige matroos, toevallig een Hollander, bleek dat een ruimte was ingericht met een aantal kastjes en laatjes, een kooi met een opstaande rand aan de voorzijde tegen het er uit vallen bij zwaar weer, zo bleek later en jawel, een radio ontvanger en een zender, die zo te zien in de jaren twintig waren geplaatst, een soort slaapbank met mooie rode kussens, een tafel van links naar rechts over de volle breedte van de hut tot aan de kooi, een stoere bureaustoel met armleuningen en zowaar een seinsleutel die er redelijk modern uitzag. Het da-de-da-da-de-da- speelde mij onmiddellijk door het hoofd. Tenslotte had ik leren seinen op zo'n zelfde messing hamer, dus ik voelde me behoorlijk thuis. Net echt toch?

Willem zei dat de kapitein straks wel even zou komen om kennis te maken en verdween nadat hij mijn koffers in één van de kastjes had gezet. Nou,

dat was dat. Veel was er niet te zien in het duister buiten, dus eerst maar eens in de hut rondgekeken, voor de grap de seinsleutel even geprobeerd, die een veel te grote slag had en de bureaustoel bijgetrokken om eens naar die rare ontvanger te kijken. Hij had een paar draaiknoppen, wat schakelaars en een deksel aan de bovenkant, dat was ongeveer alles. Later zou blijken dat de deksel open kon zodat er een blik werd gegund op de ingewanden van die radio....Hé, een ontdekking! Er zaten lossen spoelen in en nog een setje van een stuk of zeven acht in een kastje aan de muur.....Nou, dat overtrof mijn stoutste verwachtingen. De radio-ontvanger moest inderdaad bijna net zo oud zijn als het schip. Het maakte mij nieuwsgierig naar de zender, maar dat zou even moeten wachten.

De Kapitein

Plotseling baste een zware stem: “Goedendag, mijnheer de telegrafist, neem ik aan?” Dat was de kapitein, die de deuropening ongeveer geheel vulde, vierkant gebouwd als hij was. “De naam is Heeres en u bent dus mijnheer Raadsen. Geen bezwaar als ik u gewoon “Raadsen” noem, of “Sparks” want dat is de Engelse naam die wij telegrafisten altijd geven en dat ik “je” tegen u zeg? Mij noemt men “De Kapitein” en dat is ook mijn aanspreektitel.” “Uhhhhh..... ja meneer.....uhhhh....kapitein, ik heet inderdaad Raadsen en dat “Sparks” klinkt best,” zei ik. “Nou, dat is dan afgesproken en ga nou maar naar kooi, want je zal wel slaap hebben. Welterusten en tot morgen.” En hij stapte op het dek, de deur van de radiohut achter zich dichttrekkend. Ik ging “te kooi” met al mijn kleren aan, trok de deken over me heen en luisterde voor het eerst naar het stampen van de scheepsmotor en het gekraak van de spanten. Ik viel verbazingwekkend snel in slaap. Kennelijk had de kapitein het goed gezien, ik sliep de rest van de nacht als een roos.



Stoomschip

De Audaz was, zo bleek, een welldeckschip van 1220 BRT met één dek, vier waterdichte schotten, twee laadruimen, vier laadhoofden (6,20 X 4,88)

met een lengte over alles van bijna 73 meter, grootste breedte bijna 11 meter, holte ca 5,5 meter. De maximumsnelheid bedroeg 8,5 knopen. Het schip was uitgerust met een triple-expansie-stoommachine, kolen gestookt, met cilinderdiameter 18", 27,5" en 45", slaglengte 33" vervaardigd J.G. Kincaid & Co Ltd. Greenock. De triple-expansie had mij dus in slaap gestamp en zou dat nog vele wachten doen.

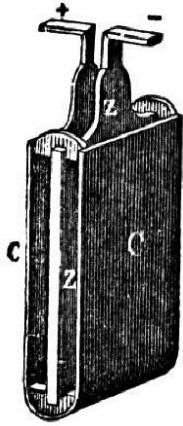
De bemanning bestond uit een variatie aan nationaliteiten. De kapitein en matroos Willem waren, met mijn persoontje, de enige Nederlanders. Er was een Griekse eerste stuurman (chief mate) een Deense tweede, een derde ontbrak, want kapitein Heeres liep wacht mee. De eerste tweede en derde machinist waren allen Portugees, evenals de stokers en de bootsman. De matrozen waren deels Portugees, deels Joegoslavisch en Willem was natuurlijk Hollander. De kok was een Spanjaard, de steward een Zwitser, kortom, een bemanning die goed bij het schip paste, want dat was een "tramp" een wilde vaart schip dat onder Panamese vlag voer en eigendom was van een Zwitserse maatschappij, "The Swiss Shipping Company" gevestigd in Lissabon en heette "Radio Maritima Portuguesa Limitada." Nou erg veel internationaler kon het bijna niet, leek mij.

De lading

Dat "Internationale" kwam ook tot uiting in de verschillende bestemmingen van de Audaz. Toen ik voor het eerst aan boord stapte, was de bestemming Leixoes, een betrekkelijk klein havenplaatsje, waar ik dus nog nooit van had gehoord, vlakbij Porto. Daar werd kaolien geladen, dat is witte porseleinaarde. Het hele schip werd na het laden schoongespoten, want het was een vettig spul, dat zich als een witgeel fijn stof overal op vastzette.

Leixoes was een klein vissersplaatsje, maar voor mij als kersverse wereldreiziger, een belevenis van jewelste. Het was rustiek en deed wat ouderwets aan, hoewel er toch van enige industrie sprak was. De industrie was afgeleid van de visverwerking, sardines die door de vele kleine vissersscheepjes werden gevangen. De visnetten werden van boord af geleegd in de manden en kisten, waarna ze met ossenwagens naar de huisjes werden vervoerd om te drogen en eventueel gerepareerd te worden.

Na Leixoes ging het Noordwaarts, naar Engeland want daar werd de kaolien verwerkt tot het bekende Engelse "China-ware." Dat is écht Engels. Enzovoorts en zoverder, de wilde vaart voerde de Audaz naar Orau, naar Lissabon, naar Glasgow, naar Faro, naar Porto, op de rede,



want er waren daar geen of weinig kaden. De lading werd met kleine bootjes naar de wal vervoerd. Dat duurde wel lang, maar in de tussentijd kreeg ik de gelegenheid Porto te verkennen, want het radiostation was buiten werking binnen de 3-mijlszone en ik was dus “vrij man” als de installatie was gecontroleerd en eventueel bijgesteld en bijgevuld, zoals de accu’s voor noodgevallen. Dat waren er een kleine zestig in getal.

We kwamen onder andere in Barcelona, waar ik mijn eerste en tevens laatste stierengevecht meemaakte. Later voeren we zéér voorzichtig de haven van Pasajes in Noord Spanje binnen. Daar lagen rotsachtige bergen voor, zodat het schip van bakboord naar stuurboord moet manoeuvreren en daarna weer “hard stuurboord” terug door de smalle opening tussen de rotsen. Ik stond op de brug bij dat draaien, nadat ik het radiostation had afgemeld. Toen we op Pasajes afvoeren, was er absoluut geen gaatje te zien en leek het net of we op de rotsen te pletter zouden slaan. Gelukkig wisten de kapitein en de roerganger hoe het moest, maar ik stond mijn ogen uit te kijken.

De Aldaz vervoerde de meest uiteenlopende ladingen, zoals: losgestorte steenkool (wat een troep), de kaolien, ook los gestort en al genoemd, maar ook sinaasappelen in grote kisten, vijgen in balen waarvan er wel eens één per ongeluk kapot viel, dat was smullen, stukgoed in kleine en grote kisten, zorgvuldig gestouwd, soms grote machines voor elektriciteitsopwekking, die naar Noord Afrika gingen, zwaar ijzer en staal, zorgvuldig met band omspannen en gestapeld, kurk als deklading en ook hout, forse boomstammen uit de Oostzee, via het Kielerkanaal, te veel om op te noemen. Maar ja, daar bestaat de tramp van, varen met van alles, van hot naar haar. De naam van het schip was afgeleid van het Latijnse woord “Audax” en dat betekent, niet eens verbazingwekkend, stoutmoedig, de durfal, roekeloos en dat was een perfect passende naam zoals uit het volgende moge blijken.

Bijna een ramp

Er was namelijk een reis die ik nooit zal vergeten.

We kwamen van Antwerpen in ballast, dus vrij hoog op de golven, en voeren naar Hull. Het was bar slecht weer, regen en stormachtig, maar halverwege de nacht stormde de chiefmate mijn hut binnen en riep:

“Sparks, you have to take bearings and goddam bloody quick because we don’t know where we are.”

Het bleek dat we in een zware Zuidwesterstorm terecht waren gekomen dat peilingen moesten uitwijzen waar we zaten want gezien de afgelegde mijlen en de Zuidwesterstorm zaten we hoogstwaarschijnlijk al in de buurt van de Engelse kust. We maakten zo’n 40 graden slagzij naar elke kant vanwege dat “in ballast” varen.

Zelden ben ik zo snel wakker geworden. Ik zette de zender en de ontvanger aan en riep drie kuststations op met het verzoek om een dringende kruispeiling, want de Audaz had geen eigen peilinrichting, oud beestje zei ik al. Het hoofdkuststation seinde:

“OK QSV K” (sein een serie V’s de-de-de-da, de-de-de-da, zodat wij u kunnen peilen).

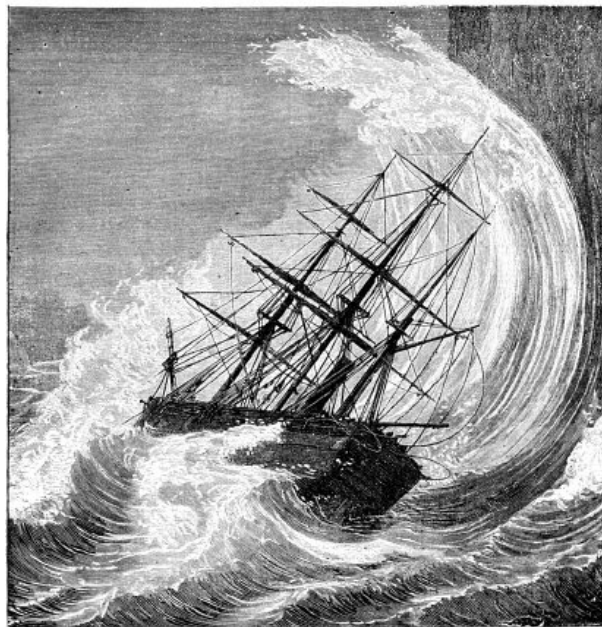
Ik moest me schrap zetten met mijn voeten tegen de seintafel en mijn linkerhand om de tafelrand geklemd, zo steigerde en stampde het schip.

Maar mijn rechterhand zat als vastgespijkerd aan de seinsleutel en de V-tjes vlogen de ether in: **de-de-de-dah, de-de-de-dah, de-de-de-dah.....** onophoudelijk, zoals voorgeschreven in noodgevallen zoals deze. De kruispeiling kwam binnen, nadat de chieft al een paar maal nerveus was komen informeren: **“How’s things? The captain wants to know NOW!”** “Yes sir, of course mister mate, but these things take time,” zei ik en dan verdween hij maar weer naar de brug in het stikdonker en de neerstriemende regen.

Na een minuut of tien, ik had alle tijdsbesef ongeveer verloren met dat intensieve V-seinen, kwam het bericht van het hoofdstation.

“YOUR POS IS 53° 40' NORTH 1°07' EAST STOP VERY, REPEAT VERY DANGEROUS POSITION STOP STRONG GALE SOUTH WEST FORCE 10/11 STOP GET THE HELL OUT OF THERE FAST MATE STOP

“Allemachtig, da’s een paar mijl uit de kust,” dacht ik. Ik seinde met een noodgang terug: “begrepen, begrepen,” dus een paar maal : “R R R” en



LOSS OF THE MARGOLD.

“TNX OM” en rende naar de brug, nog steeds in mijn pyjama en gaf de kapitein die aan het roer stond en de Audaz tegen de westerstorm in op koers probeerde te houden mijn notitie en stootte uit: “We zitten een paar mijl onder de kust, kapitein!”

Hij greep de spreekbuis met de machinekamer en schreeuwde naar de machinist dat ie “maximum” moest geven. Onmiddellijk voelden we dat de triple expansiemotor meer slagen ging maken en voelden het bijna dat het schip scherper op de golven voer. “Als ie dat maar volhoudt, die ouwe bak,” dacht ik bij mezelf, want tenslotte was de machine ook uit 1910.

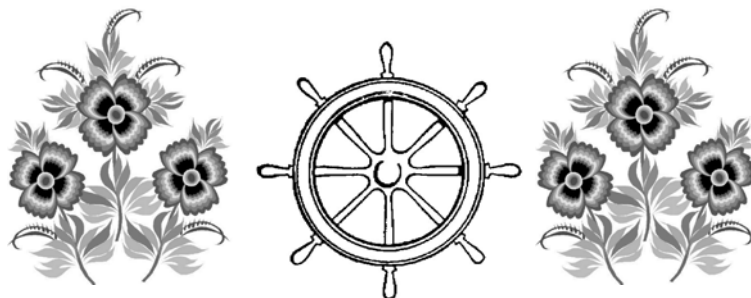
Kantje boord

Ze hield het vol en het schip reed wat beter. Zo hielden we het een paar uur vol, koers due east tot het licht begon te worden en de regen wat minder werd, zodat we tenminste wat konden zien. Het schip ging nog steeds als een gek tekeer, maar de slagzij was wat minder, wat betekende



dat de storm aan het afnemen was. “Ga nog even terug om te peilen, Sparks,” zei de kapitein. Dat deed ik en na een hernieuwde oproep aan dezelfde kuststations bleek de positie heel wat gunstiger geworden in die paar uur. We hadden een mijl of tien twaalf gewonnen en zaten op bijna 2° Oost. Met dit goede bericht liep ik soppend en glijdend naar de brug om het de kapitein te vertellen. “Well,” zei hij. “we made it.”

Ja, we hadden het gehaald. Tientallen jaren later pas, besepte ik dat het “kantje boord” was geweest tijdens die zeer zware zuidwesterstorm. Maar een kundige kapitein, geholpen door de techniek had het destijds gewonnen van de woeste natuurelementen. En nu, in 2005, krijg ik ondanks alles nog steeds een beetje rillerig gevoel als ik aan dat ritje terugdenk, want nu weet ik meer dan toen, in 1947.



De lange reis van een motorgenerator

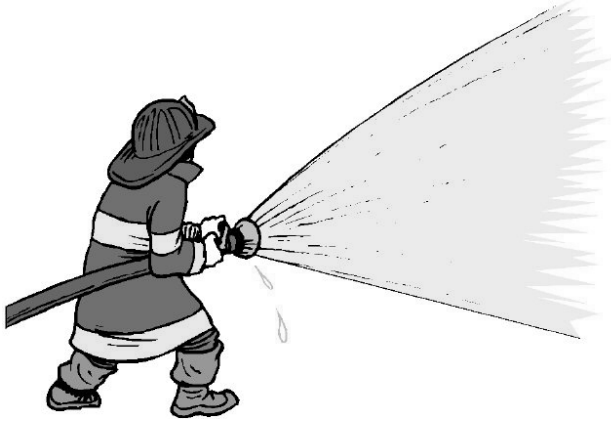


Op 2 juli 1971 ontving ik van Radio-Holland een telegram met de mededeling zo spoedig mogelijk naar Rotterdam te komen om als marconist te monsteren op de Winterswijk van Erhardt en Dekkers. Dit stond mij wel aan, daar ik enkele dagen daarvoor pas was afgemonsterd van hetzelfde schip en omdat er een prettige sfeer heerste aan boord. Van de veertien dagen verlof, die me waren beloofd, kwam dus niets terecht. In die dagen lette men daar niet zo op...

Na het aanmonsteren hield ik een vluchtige inspectie in de radiohut. Er was door Radio-Holland hier en daar snel wat gesleuteld, ook werd er bij verteld, dat alles in prima conditie was. Het schip ging trouwens direct na mijn aankomst naar zee. De apparatuur met haar gebreken was mij volkomen bekend en ik kon er dan ook aardig mee omgaan. Wel, u kent allen het vertrek: los van de wal, Nieuwe Waterweg, Hoek van Holland, loods van boord en volle kracht vooruit. Nou ja, volle kracht, als alles mee zat kwam er met moeite 9 mijl per uur uit. Het bekende ritueel van de Sparks volgde: Vertrek Hoek melden aan Scheveningen Radio met bestemming Cuba, weerberichten van PCH en GNF (North Foreland) nemen, enzovoort. Na ongeveer een uur kwam de kapitein met een telegram voor de rederij. Via de "voice pipe" verzocht ik de machinekamer om spanning op de motorgenerator van de radio-installatie. Na enkele minuten ontving ik van de machinekamer via dezelfde "voice pipe" bericht, dat de spanning was doorgeschakeld, zodat ik kon gaan zenden. De midden- en kortegolfzender werden door die motorgenerator gevoed. Na enkele minuten stand-by te hebben gestaan, seinde ik mijn telegram over naar PCH, althans bijna... Halverwege het seinen maakten de output meters mij duidelijk dat er iets niet helemaal goed ging. Dit gevoel



werd nog versterkt door een doordringende brandlucht. Ook de stuurman kwam om de hoek kijken en informeerde of er soms iets in brand stond. Het werd me snel duidelijk toen ik uit de kast, waarin de motorgenerator zich bevond, rook zag ontsnappen. Na opening van de kast was het helemaal raak, de vlammen kwamen me tegemoet. Een aanwezige



brandblusser maakte korte metten met het vuur en tevens met de mogelijkheid om nog van de zender gebruik te kunnen maken. In overleg met de ouwe werd besloten om via de noodzender (een vooroorlogse vonkzender type B) Radio-Holland in te lichten en te verzoeken “vliegsgewijs” eventjes een motorgenerator (ca 300 kilo) op te

sturen naar de eerstvolgende aanloophaven, zijnde Guantanamo op Cuba. Aangezien de ontvangers op het normale scheepsnet werkten, kon ik die gelukkig wel blijven gebruiken. Via dezelfde vonkzender heb ik PCH verzocht mij wegens "zender breakdown" op te nemen in de Eenzijdige Uitzenddienst (EU) zodat op vaste tijden en bekende frequenties eventuele berichten van land naar schip mij toch konden bereiken.

Vervanging verzonden

Inderdaad ontving ik van Radio-Holland bericht dat de motorgenerator onmiddellijk zou worden opgestuurd naar Cuba. Voor de goede orde vermeld ik nog dat het gebruik van een vonkzender absoluut verboden was, behoudens SOS-meldingen. Via andere Nederlandse schepen bleef ik echter echt noodzakelijke telegrammen aan PCH verzenden. U begrijpt dat vele radiostations mij het QRT (houd onmiddellijk op met seinen) naar mijn hoofd slingerden. Afstemmen op een bepaalde frequentie met een vonkzender had geen enkele zin, daar met een druk op de seinsleutel de gehele middengolfband (dus ook de noodgolf) werd “benut.”

Met dit verslag zou het verhaal afgelopen kunnen zijn, ware het niet dat het transportdrama nu pas goed op gang kwam. Bij aankomst te Guantanamo (Amerikaanse marinebasis aan de zuidkust van Cuba) bleek de motorgenerator nog niet te zijn gearriveerd. Volgens de agent zou deze “mañana” aankomen en als wij eventueel vertrokken waren naar Santiago de Cuba, zou het apparaat worden nagezonden. Inderdaad, bij navraag in Santiago bleek dat het gewenste apparaat was aangekomen in Guantanamo en met de grootste spoed naar Santiago kwam. Wij bleven toch enkele

dagen in Santiago liggen, dus “no problema.” U kunt het al raden, het was hetzelfde verhaal in Manzanillo aan de zuidkust. Aangezien we nu enkele dagen moesten varen om Cuba heen naar de noordkust, was er verder nog geen vuiltje aan de lucht. De Cubanen hadden nog volop de gelegenheid, want we moesten nog de havens Matanzas, Caibarien en Nuevitas aandoen om balen suiker bij te laden. Steevast hoorden we via de agent dat “mañana” de generator aan boord zou komen, anders zou hij worden nagezonden. Intussen was ik druk bezig met het steeds maar weer oppoetsen van de vonkenbruggen, daar ik vrij vaak gebruik moest maken van de vonkzender. Op de laatste dag in Nuevitas hoorden we dat de generator nu echt elk moment kon aankomen, het zou slechts een kwestie van uren zijn...

Vonkenspuwend

De gezagvoerder echter nam - overigens terecht - het besluit dit Cubaanse verhaal maar met een korrel suiker (of was het zout) te nemen en anker op te gaan met bestemming Londen. Dus maar weer “vonkenspuwend” de Atlantic overgestoken met het nodige commentaar van marconi-collegae in ontvangst nemend. In Londen



aangekomen werd er verteld, dat er een motorgenerator op de Winterswijk stond te wachten. Op mijn vraag vanuit welke plaats dit zwaarwegende monster was opgestuurd antwoordde men: “Oh, deze komt uit Rotterdam.” De agent van Guantanamo had het apparaat na ons vertrek aldaar teruggezonden per vliegtuig naar Rotterdam. Zo eindigt een retourtje generator.

Na de aansluiting van de motorgenerator werd de reis nu met een weer normaal werkende middengolf en kortegolfzender vervolgd. Via Huelva, Palermo en Safi bereikten we op 10 november 1949 Rotterdam. Na een verlof van twee volle dagen(...) werd ik wederom op de Winterswijk (PIQT) geplaatst voor een kustreis naar Polen. Ditmaal werd de ether niet verstoord door het geblaas van een vonkzender.

Dit verhaal is ergens gevonden bij iemand op een oude floppy disk en zowel de schrijver als de bron zijn onbekend (red.)

HERINNERINGEN 3

DOOR: G. MAGNÉE



De overgang van de zogenaamde Coil sets waarmee de schepen rondom 1905, 1906 en dus ook de eerste NASM schepen waren uitgerust, naar de van 1908 of 1909 daterende power sets met 1½ KW convertor, gaf wel eens aanleiding tot, zoals men het bekijken wil, grappige incidenten met de oudere telegrafisten, die zo vertrouwd waren met hun coil set.

Zo had dan ook het ss Vaderland van de Red Star Line te Antwerpen een double coil set die, naar geloven, gevoed kon worden met accu's of

scheepsdynamo. De Officer in Charge op dit schip was een Deen, Mr. W. en volgens zijn bewering reeds telegrafist vanaf 1902, dus zeker wel één van de oudsten.

Nu hadden zo omstreeks 1912 nog al wat promoties plaats gevonden o.a. de benoeming tot "travelling inspector." Dat waren telegrafisten die o.a. de bevoegdheid hadden schepen in vreemde havens te inspecteren. Mr. W. was hierbij gepasseerd tot zijn grote verontwaardiging. "Ik zal het niet bij laten zitten," dreigde hij, en "Ik zal wel eens een boekje open doen over mijn vroegere collega," die nu, als zijn hoogste chef, voor zijn achteruitzetting aansprakelijk gesteld werd. Enfin, een glaasje bier kalmeerde hem en hij is niet naar het hoofdkantoor getogen.

Bij terugkomst van zijn reis naar New York was juist de Albertville van de Congolijn klaar en voorzien van een powerset met een synchrone draaivonk, vier blinkende pennen op een op de convertoras gemonteerde en daarvan geïsoleerde schijf. Een zingende toon, het neusje van de zalm. Als Officer in Charge werd gedacht aan Mr. W. Dan kon hij eens tonen dat hij wat meer waard was dan zo'n ouderwetse coil set. Mr. W. werd dus van zijn promotie tot chef van de nieuwe Albertville met de schitterende moderne installatie en prima accommodatie in kennis gesteld. Maar ach, hoe anders werd dat zo heugelijk gedachte nieuws ontvangen!! "Me? Me in charge of the Albertville, with such an infernal engine. No, please, no. You can't put such an engine on me. You don't want me dead, do you? Please, Mister!!" Aldus bleef hij maar waar hij was en tot zijn grote opluchting bij zijn coilset. Later heeft hij zijn bescheidenheid, of was het angst?, toch moeten overwinnen want hij heeft nog heel wat jaren gevaren, zij het dan met ½ KW installaties.

De school boven café Tivoli, die wij gerust de eerste radioschool op het Continent mogen noemen, werd vrij kort daarna overgeplaatst naar Boompjes 16 waar ook de eerste vaste inspectie gevestigd was. Het aantal leerlingen nam gestaag toe. Niet alleen Hollanders trof men er aan, doch ook Belgen, Noren, Denen, een Zweed, een Zwitser en



Oostenrijker. Met recht dus een Europese gemeenschap. De voertaal bij de lessen, hoe kon het anders, was Engels. Het eerste begrijpelijke radiotechnische schoolboekje was in het Engels. De gehele correspondentie en administratie werd gevoerd in die taal.

Met de Conventie van Londen in zicht, waarvan het voorschrift reeds was uitgelekt dat de telegrafisten in het bezit zouden moeten zijn van een radio-certificaat van bekwaamheid, kwam een grote verandering in de opzet van de school. De examens voor het certificaat zouden worden afgenomen in het Nederlands. Hierdoor vielen enkele leerlingen, die de taal niet voldoende machtig waren, af, hoewel er toch nog voldoende waren die het Nederlandse certificaat behaalden en nog geruime tijd op de Nederlandse schepen dienst bleven doen. Even zo deden vele Hollandse telegrafisten dienst op Spaanse en Griekse schepen, die deswege onder de Inspectie van Pireaus en Barcelona ressorteerden. Sommige oudere extelegrafisten hielden daar nog een Spaanse tongval van over. De eerste tijd werden de examens afgenomen in het schoollokaal op de Boompjes. De chef van de Kust- en Scheepsradiodienst kwam met zijn assistent voor seinen en opnemen wanneer er enige kandidaten waren of wanneer het dringend noodzakelijk was. Het ging dus vrij gemoedelijk toe. Weldra werd met inspectie en school verhuisd naar een ruimere lokaliteit Boompjes 23^a.

Niet lang na de genoemde passagiersschepen alsmede die der Kon. West. Ind. Mail volgden rond 1913 ook de vrachtschepen van de Rott. Lloyd en S.M. Nederland. Inmiddels was dan ook de eerste elektromonteur aangesteld en vrij spoedig ook een tweede om behulpzaam te zijn bij de drukke werkzaamheden van het monteren van stations. Voor de vrachtschepen had de Marconi Wireless een nieuw type installatie ontworpen met een verticale ½ kW achtpolige convertor met synchroon draaivonk. De gepropageerde grote verdienste van dit type was, dat behalve de gunstigere

toonhoogte, de zender slechts één vierkante meter dekruimte in beslag nam. Op de Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS) in 1913 werd met deze installatie gedemonstreerd.

Natuurlijk was ook bij de bouw van deze schepen niet op een plaats voor de draadloze gerekend, zodat op of nabij de brug een hut van minimale afmetingen moest worden bijgebouwd, welke tevens voor huisvesting van de telegrafist moest dienen. Niet zelden stond dan ook de accubatterij onder de kooi van de telegrafist die volop kon genieten van de gassen en van de warmtestraling van de laadlampen en laadweerstand, al was dan ook ter ontluchting een zwaanshalsje naar buiten aangebracht. Tot nu toe was voor de bedrading van het laagspanningsgedeelte gevulkaniseerd rubberkabel gebruikt, die op porseleinen draadklemmen tegen de wand werden gelegd. Het wisselend klimaat alsmede blijkbaar hongerige kakkerlakken hadden slechte invloed op de hennep omspinning en daarom werd er overgegaan tot het gebruik van loodmanteldraad en kabel. Gebundeld werden deze onder koperen beugels gelegd, die met koperen schroefjes van 1 cm werden vastgeschroefd. En in de nog steeds in gebruik zijnde geluiddichte kast (een zeer beknopte ruimte) heeft dit geschroef heel wat zweetdruppels gekost.

Inmiddels was ook in Tandjong Priok een inspectie geopend met alle pionierswerk daaraan verbonden. In Nederlands Oost Indië waren reeds sedert 1911/12 door het gouvernement Kuststations geopend in Sabang, Ambon, T. Priok en Sitobondo. De kuststations Balikpapan en Tarakan waren voor rekening van de B.P.M. door de Marconi Wireless Co. gebouwd, doch voor eigen onderling verkeer en beperkt scheepsverkeer.

Door het toenemend aantal scheepsstations werd in februari 1914 een inspectie voor Amsterdam geopend en gevestigd in het gebouw van de firma Geveke aan de De Ruyterkade. Deze firma was tevens de vertegenwoordiger van de Marconi Maatschappij voor Nederland en Koloniën.

Aanvankelijk werd voor de inspectiewerkzaamheden een bescheiden bureauruimte beschikbaar gesteld in de kamer waar tevens het agentschap van de Marconi Co. gevestigd was. Nog geen jaar later kon door een uitbreiding van het gebouw van de firma Geveke de inspectie ruimer worden gehuisvest terwijl er tevens een kleine zaal beschikbaar kwam voor het inrichten van een school voor circa 24 leerlingen. Pakhuisruimte was er niet bij, doch hierin kon door welwillendheid van de S.M.

Nederland in beperkte mate tijdelijk worden voorzien. Vooral voor opslagplaats en onderhoud van accubatterijen en het uitmeten van de antennes op de tuigzolder was dit van belang.

De gevolgen van de Titanic ramp waren op de bezetting van de scheepstations niet uitgebleven. Ten eerste werd meer haast gemaakt met de te Londen in juni 1912 te houden radiotelegraaf conferentie welke de onvolmaakte Conventie van Berlijn in 1906 zou vervangen. Ten tweede vaardigde de Verenigde Staten in dat zelfde jaar een voorschrift uit waarbij werd bepaald, dat op de schepen met meer dan 50 opvarenden, die de Amerikaanse havens verlieten, de radiostations bezet moesten zijn met twee telegrafisten. Dit betekende dus dubbele bezetting op de NASM schepen en die der KWIM, die New York aandeden.

Met de snelle toename van het aantal contracten in portefeuille, namen de zorgen voor het tijdig verkrijgen van de benodigde installaties toe en men moest wel ingewijde zijn geweest in de betreffende afdeling om zich van de omvang van deze zorgen enigszins een voorstelling te kunnen maken. Het mocht dan ook geen verwondering baren, dat de eerste Telefunken installaties aan boord van Nederlandse schepen verschenen met de serieblusch vonk en drie grote Leidse flessen van totaal 1800 cm² capaciteit in de geefkring, hoewel de Telefunken Maatschappij in de eerste jaren als de grote concurrent van de Marconi Mij. gold.

Met de bezetting van de stations was het ook nog steeds dikwijls tobben en werd meermalen een zucht van verlichting geslaakt wanneer de telegrafist gemonsterd was op de dag voordat het schip zou vertrekken. Niet zelden moest worden uitgekeken naar een schip dat nog moest binnenkomen teneinde de telegrafist te laten overstappen op een schip dat de volgende dag, of zelfs dezelfde dag, weer zou vertrekken.

Door het tragische ervan is één zo'n noodgedwongen snelle overplaatsing nog steeds in mijn geheugen blijven hangen. Op de dag van vertrek van een schip was de aangewezen telegrafist niet verschenen. En er was in of in de wijde omtrek van Amsterdam geen man die in dat korte tijdsbestek kon worden opgehaald om zijn plaats in te nemen.

Gelukkig (althans voor ons!) meerde juist na een lange reis een vrachtschip van de Nederland aan de kade. De telegrafist was een Deen.

“Of hij genegen was er nog een reis naar de West aan vast te knopen,” werd hem gevraagd, nadat hem de toestand was uitgelegd. Hoewel hij dit keer gehoopt had op een kort verlof naar Denemarken was hij bereid onmiddellijk over te stappen. Een paar studieboeken en een schrijfmachine konden niet meer worden ingepakt en hij vroeg of ze op de inspectie konden worden bewaard, tot hij terug kwam. Die schrijfmachine was namelijk eigendom van Underwood te New York. Deze firma plaatste in



die tijd schrijfmachines in bruikleen op de radiostations uit een oogpunt van reclame. De Marconi operator bleef er voor aansprakelijk Boeken en machine hebben nog lang op de inspectie gestaan, want de telegrafist kwam nooit terug. Hij is met het schip in een zware storm op de Amerikaanse Oostkust gebleven.

Bron: PDRH nr 11/12, juli/augustus 1958

Morse en verhalen

Door: Thea PA3HBP

Nu de storm over de afschaffing van de Morse eis is geluwd, zouden we weer met ongebreideld enthousiasme kunnen vertellen over deze mooie mode, zonder meteen aangevallen te worden. De HF is ontdekt door heel veel C-amateurs en velen geven toe dat ze nu wel begrijpen waarom men de moeite neemt om het Morseschrift machtig te worden. De SSB bandjes zijn overvol en soms moet er wel heel erg hard gebruld worden om boven de “ruis” uit te komen. Als ze dan een telegrafist ontspannen zien zitten met koffie en koek binnen het bereik van de ene hand en de andere hand losjes aan de sleutel, komt vaak voorzichtig de vraag of er ergens nog lessen gevolgd kunnen worden.

Voor diegenen die nu nog niets durven te vragen, maar toch met een scheef oog meekijken met de telegrafisten, zijn de verhalen in HelleMonster misschien genoeg om ze over de drempel te duwen, maar dan moeten er wel voldoende verhalen zijn. Niet alleen verhalen uit oude tijden, waar het avontuur vanaf straalt, maar ook verhalen uit het heden, de verhalen van hedendaagse telegrafisten. Ook zij maken vast leuke dingen mee, daar hebben we al een paar voorvallen van mogen meebeleven. Schrijf eens een verhaal voor HelleMonster over uw belevenissen. U denkt misschien dat uw verhaal niets voorstelt, maar dat is valse schaamte. Laat anderen meegenieten van uw missers en successen. Zolang het maar enigszins iets met CW te maken heeft, komt het in HelleMonster. En zeg nou zelf, het is toch heel erg leuk om een verhaal van eigen hand geïllustreerd en als echt drukwerk in de Koninklijke bibliotheek te hebben, zodat het nageslacht kan lezen hoe de amateurs in de 21^e eeuw hun hobby beoefenden.

De toekomst van het zendamateurisme

Door: Paul PA3AQL



Wat is een zendamateur? Is het iemand die interesse heeft in elektronica, zelf een zendertje bouwt en daarmee experimenteert en met gelijkgestemde amateurs discussieert over zijn bouwseltje? Of is het iemand die naar de winkel stapt, een complete tranceiver koopt en communiceert met andere amateurs? Niet negatief bedoelt hoor, want dat is hun liefhebberij.

Hoe dan ook, hebben ze nog wel toekomst? Als we om ons heen kijken, zien we dat onze hobby vergrijsst. Op een clubavond is, van de 20 man, er één onder de twintig en zijn er 15 boven de pensioengerechtigde leeftijd.

Met al die nieuwe technieken is communicatie via een zender zo langzamerhand achterhaald. We hebben satellietcommunicatie, GSM telefoontjes enz. die vele malen bedrijfszekerder zijn dan onze verouderde tranceivertjes. Kijk maar naar de scheepvaart, communicatie is zo simpel geworden dat er geen gespecialiseerde radio-officier meer nodig is. Misschien komt het nog wel eens zo ver dat er op schepen en vliegtuigen, helemaal geen bemanning nodig is. De besturing gaat dan volledig via een verkeerscentrum aan de wal.

Ook de overheid wordt steeds makkelijker. “Laten we alles maar vrij geven, dan hebben we geen mensen meer nodig om die administratieve rompslomp, die het vergunningstelsel met zich mee brengt, bij te houden.” Alles met het oog op bezuiniging.

En wat betreft zelfbouw, die mensen zijn er nog wel, maar percentsgewijs, zijn ze in de minderheid. Velen zijn bang dat hun apparaat, kwalitatief, niet kan tippen aan het commerciële kastje. Het zijn vaak de mensen die beroepsmatig in het vak zitten die zich aan zelfbouw wagen. En de minder draagkrachtigen die zich geen Japanse doos kunnen veroorloven, willen ook nog wel eens iets bouwen.

Je kunt je afvragen wie er meer plezier aan zijn hobby beleeft. De man die met zijn homemade trx ineens contact heeft met iemand aan de andere kant van de stad, of de man die ontevreden terug gaat naar de winkel met zijn €5000,00 doos, omdat hij geen contact kan krijgen met Australië.



Er is nog een derde groep amateurs. Dat zijn de mensen die afgedankte apparaten van beroepsmatige gebruikers ombouwen zodat die geschikt zijn voor de amateur-band. Dankzij de vooruitgang in de techniek, worden de militaire en andere commerciële apparaten afgedankt. Hiermee zijn ook leuke dingen te doen voor de amateurs met minimale kosten. Deze groep is ook weer onder te verdelen in, verzamelaars die alles in originele staat willen bewaren en diegene die het ombouwen belangrijker vinden. Kortom, in de nabije toekomst zullen er nog wel zendamateurs blijven bestaan. Maar als die grijze golf uitgestorven is, wat krijgen we dan? Misschien komt er wel een nieuw soort knutselaars, want die zullen er altijd wel zijn, mensen die geïnteresseerd zijn in elektronica. Dat zie je namelijk tijdens Jota. De kinderen vinden het leuk om knipperlichtjes te maken of een orgeltje, bestaande uit een houten plankje waarop wat elektronica gespijkerd zit. Het is niet ondenkbaar dat er kinderen zijn die hierdoor enthousiast raken en steeds ingewikkeldere projecten gaan maken.



Of misschien wordt het communiceren via de computer en internet wel een nieuwe vorm van communicatieve hobby. Eigenlijk bestaat dat al, het zogenaamde “Chatten.” Dat zijn dan de opvolgers van de Japanse dozen kopers, de mensen die het communiceren het belangrijkste vinden. Hoe dat gebeurt, is niet interessant.

Maar ook daar zullen mensen bij zijn die het leuk vinden om, bijvoorbeeld door middel van programma’s, dat chatten te verbeteren. Of misschien wel met gsm techniek iets bedenken, dat het op amateur gebied mogelijk maakt die te gebruiken. Zonder kosten natuurlijk. Momenteel is dat in handen van de gsm profiders zoals KPN, T-mobile enz. maar wie weet is er wel ergens een gaatje in de wet, of illegaal, een mogelijkheid om het vrijelijk te doen. Dus in plaats van radio amateurs, gsm amateurs. (gsm piraten)

Zo langzamerhand wordt het wel erg koffiedik kijken. Maar “you’ll never know.”





PA3ALM



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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ● ●		