

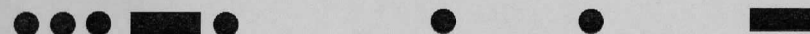
A	● —	1	● — — — —
B	— ● ● ●	2	● ● — — —
C	— ● — ●	3	● ● ● — —
D	— — ● ●	4	● ● ● ● —
E	●	5	● ● ● ● ●
F	● ● — — ●	6	— ● ● ● ●
G	— — — ●	7	— — — ● ●
H	● ● ● ●	8	— — — — ● ●
I	● ●	9	— — — — — ●
J	● — — — —	0	— — — — — —
K	— — ● — —	.	● — — — — —
L	● — — ● ●	,	— — — — — ●
M	— — —	:	— — — — — ● ●
N	— — ●	/	— — ● ● — — ●
O	— — — — —	?	● ● — — — ● ●
P	● — — — — ●	“	● — — — — ●
Q	— — — — ● ●	‘	● — — — — — ●
R	● — — ●	(	— — ● — — — ●
S	● ● ●	)	— — ● — — — — ●
T	— —	=	— — ● ● ● — —
U	● ● — —	-	— — — — — ● ●
V	● ● ● — —	@	● — — — — — ●
W	● — — — —		
X	— — ● ● — —		
Y	— — ● — — — —		
Z	— — — — ● ●		

# HelleMonster

Modus Morse !



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](mailto: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](mailto: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](mailto: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 L.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.



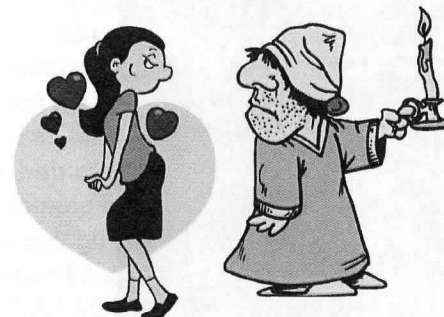
Beste Hellemonster vrienden,

Zoals u weet, heb ik een fulltime baan als huisman gekregen, wel met een proeftijd van één jaar, maar ik schijn mijn werkzaamheden naar tevredenheid te verrichten, want ik heb te horen gekregen van Thea, dat het nu een vast contract is geworden. Koken, wassen, strijken, noem alles maar op, het heeft voor mij geen geheimen meer en ook met de stofdoek en stofzuiger scheer ik door het huisje, alsof ik vleugels heb. Wel is het zo, dat hoe meer je erin thuis raakt, des te meer dingen je ziet, die nodig eens gereinigd moeten worden, of er is weer eens een vlijtige spin bezig geweest, om een web te maken, terwijl er niet eens vliegen of muggen te bekennen zijn.

Het strijken van haar werkkleding, zoals bloezen en het persen van haar pantalons, doe ik met extra zorg, want ik wil wel, dat ze een beetje knapjes gekleed op haar werk verschijnt, want ze heeft met allerlei mensen te maken. Ik kan mijn werk wel indelen zoals ik wil, want er zit geen baas in mijn nek te hijgen, maar ik kan u verzekeren, dat het huishouden een constant gevecht is tegen vervuiling, op welk gebied ook en dat er pas een einde aan zal komen, als ze me in een rusthuis op moeten nemen, want dan doen de verzorgsters dat voor me.

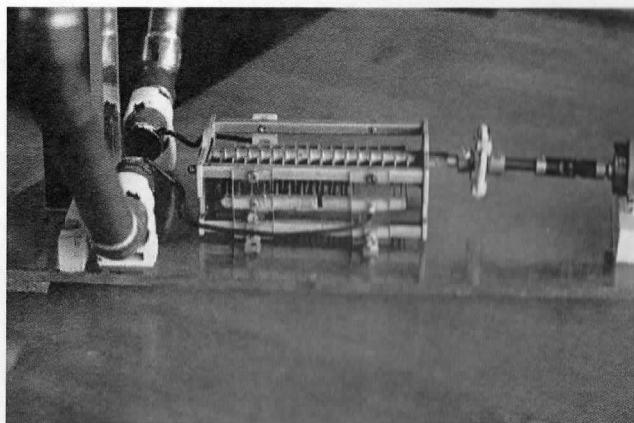
Ook draagt mijn baan niet bij aan een vergroting van mijn sociale contacten, want behalve de man die de gas en elektriciteitsmeter op komt nemen of de postbode, die de post komt brengen, zie ik verder de hele dag niemand, dus is het een eenzaam bestaan heren, denkt u daar maar eens aan, als u naar uw werk vertrekt. Als ex huisvrouw is Thea zich daar natuurlijk goed van bewust, vandaar dat zij mij op donderdag avond

uitlaat, want dan brengt ze me naar de club van regio 42, waar ik me dan weer voor een paar uur echt man kan voelen, tussen mijn radiovrienden. Ik doe dan natuurlijk of het huishouden een fluitje van een eurocent is en kijk naar zelfgemaakte projecten, of luister naar mensen met nieuwe ideeën over antennes.



Als ze geen zin heeft om me te brengen, heb ik natuurlijk een machtig wapen achter de hand, want of ik laat het eten een beetje aanbranden, maak het iets te zout, of ik heb hoofdpijn, als we naar bed gaan, u ziet het, ik leer snel!!!

Gelukkig blijft er toch nog wel tijd over, om iets aan de hobby te doen want anders zou ik het hoofd allang hebben laten hangen. Vroeger kon ik ademloos kijken, naar de schema's en tekeningen in de boekjes JONGENS RADIO, u kent ze nog wel. Zo heb ik de laatste tijd op internet bij Google (ja, zover reikt op dit moment mijn pc kennis al) tekeningen en foto's gezien van "magnetic loop antennas" en heb ik een lezing over deze antennes bijgewoond, gegeven door Hans/PA3GXB, tijdens een clubavond van regio 42. Hij had ook een paar modellen die hij had gemaakt bij zich, om uitleg over de werking te geven, juweeltjes van huisvuil zijn dat. Ik vroeg hem om mij de maten te geven, om een antenne voor de zes meter band te maken, want die antenne is niet zo groot en die kan je tenminste binnen maken in de wintertijd, want ik heb geen zin om nu in de koude schuur te gaan knutselen. Wel moet ik oppassen dat ik de nieuwe tafel van Thea niet beschadig, want dan vallen er natuurlijk klapjes, dat begrijpt u wel. Veel heb ik er over gelezen en natuurlijk ook gevraagd aan Hans en andere amateurs en het blijkt, dat over de afstemcondensator een zéér hoge spanning komt te staan. Hierdoor kan je geen gewone afstem C gebruiken, want het contact van de rotorplaten loopt via een sleepcontact en niet alleen staat er een hoge spanning over de C, maar er loopt ook nog een grote stroom door. Je moet dus een "split stator" condensator gebruiken. Eerst maar eens gekeken, hoe een split stator condensator er precies uitziet en natuurlijk had ik geen split stator C met grote plaat afstand.



Split stator

Wel een C van ongeveer 80 pF waarvan de plaat afstand groot genoeg was om te gebruiken en heb ik de stator in het midden met de Dremel doormidden geslepen. De beide stator delen worden nu door de rotor meer of minder gekoppeld bij het draaien aan de C, maar er loopt geen stroom door het sleepcontact van de rotor. Als alles nu een beetje begint te duizelen door dit geleuter, kijk dan ook maar eens bij Google en bij "magnetic loop antennas", dan zal het u wel duidelijk worden.

Hans waarschuwde mij wel, dat ik bij aansturing van de antenne niet te dicht bij de antenne moest gaan zitten, want die antenne wekt een enorm magnetisch veld op en dat is beslist niet goed voor het menselijke lichaam. Bij het testen van zijn 80 meter loop op zolder, zat hij iets te dicht bij de antenne en ondanks dat het koud was op zijn zolder, kreeg hij het steeds warmer. Wij amateurs hebben NOOIT last van straling van telefonie antennes op het dak van een flat of ander hoog gebouw, want wij zijn er aan gewend hi hi.

Goed, alle delen werden van 22 mm koper buis gezaagd en verbonden met 45 graden bochtjes, maar het met een gasbrander solderen heb ik toch maar even in de schuur gedaan, want ik kreeg al visioenen van een brandend huis, of grote soldeer vlekken op de nieuwe tafel van Thea, ik moest er niet aan denken. De antenne en de afstem C op een stuk plexiglas gemonteerd en aan elkaar gemonteerd. Eerst maar eens met de frequentie analyzer bekeken, wat de resultaten waren en al gauw bleek, dat de maat van de loop antenne te groot was voor de zes meter band. Ik kreeg hem afgestemd tussen 27 en 46 Mc, maar met geen mogelijkheid kwam ik bij de 50 Mc. Afbreken dus die hele hap? Nee natuurlijk, want de hele 10 meter band wordt bestreken en daar ga ik hem nu voor gebruiken. Voor de zes meter band ga ik nog wel eens een andere maken. Het volgende probleem was natuurlijk het afstemmen van de C, want dat moet op afstand gebeuren en je kan natuurlijk niet steeds heen en weer blijven lopen, ook al omdat de afstemming héél smal en scherp is. Maar ook nu weer bleek, dat je op vrienden kunt rekenen, want van Paul/PA3AQL kreeg ik een gelijkstroom motortje, waar een



vertraging in zat en dat op een paar batterijen kon werken. Wel moest ik de afstem C eerst goed schoonmaken en de lagers van de rotor smeren, daar hij een beetje zwaar liep van al het stof, dat in de jaren in de junkbox terecht was gekomen, maar hij loopt nu weer als een zonnetje.

Ik heb nu alles aan elkaar gemaakt en het werkt, met als laatste klus het bepalen van de lengte van de 'STUB'. Ook dit is een zeer secuur werkje, want bij het minste of geringste gaat het fout en is de swr weer anders. Is het bij solderen van draden al belangrijk, dat alles schoon is, bij het vast solderen van de stub aan de loop antenne moet alles echt héél goed schoon geschuurd worden, anders gaat je swr echt aan de haal en kun je weer opnieuw gaan beginnen. Het geheel heb ik met een 6 meter lange coaxkabel aangesloten op de Kenwood 940, het vermogen helemaal teruggedraaid naar 1 watt en de C afgestemd, ik kwam op een swr van 1 op 1.1 dus echt niet slecht. Het valt wel onmiddellijk op, dat de elektrische storing die door van alles en nog wat wordt veroorzaakt, een stuk minder is bij gebruik van een loop antenne. Het vermogen heb ik toen voorzichtig opgedraaid tot 5 watt, verder durfde ik nog niet te gaan, want ik was bang dat het magnetische veld de computer van Thea zou laten crashen en de rillingen lopen nu al over mijn rug, als ik dan aan haar reactie denk. Bovendien zou u dan de kans lopen, om geen HM op de mat te vinden en dan staat de telefoon weer roodgloeiend. Bij de bouw van deze antenne ben ik veel moeilijkheden tegen gekomen, heb ik fouten gemaakt en vind ik niet, dat het er netjes uitziet. U zult zich dan afvragen, waarom begin je dan aan zo'n antenne, ook al omdat je buiten antennes hebt, die goed werken. Nou het antwoord is eigenlijk simpel, ik wil wat te doen hebben, maar het belangrijkste is wel, dat ik dingen wil leren van projecten, die ik tot nu toe nog nooit gemaakt heb. Ik kan u verzekeren, dat je ontzettend veel opsteekt terwijl je met dit soort dingen bezig bent, dingen waar je nog nooit aan gedacht hebt. Hebt u wel eens van een gewone afstem C een split stator C gemaakt? Ik ook nooit, maar nu wel. Er zullen nog veel experimenten volgen, om te beginnen proberen of ik met deze antenne op 10 meter een verbinding kan maken met amateurs in de buurt, ondanks de slechte condities op dit moment. Ik verheug me nu al op de komende tijd, en bedenk wel, als u zich aan het afbeulen bent voor uw werkgever, ik misschien wel lekker zit te hobbyen, dat is het voordeel van mijn baan als huisman. Helaas moet ik dit stukje nu gaan beëindigen, want straks rijdt de Berlingo de straat in met een hongerige bestuurster erin en moet de prak weer dampend op tafel staan. Ik wens u allen veel hobby plezier en groet u vanuit mijn kleine huisje aan het kleine straatje. 73 Gerard/PA3AAE

## DAGBOEK "IRAN SHAHR"

### EQSB

Door: Wouter Lingeman



#### 1973

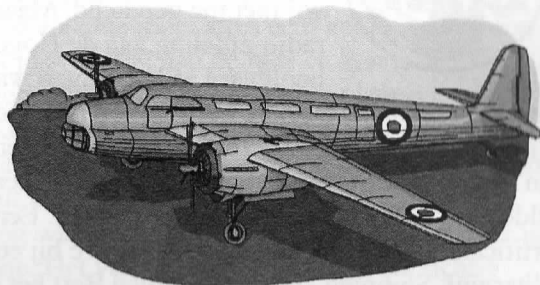
Geslaagd? Bert en ik konden onze oren niet geloven. Onze klassenleraar, had van de tien examenkandidaten er acht als kanshebbers aangewezen, en daar werden wij niet toe gerekend. Maar na bijna vier jaar op de radio-afdeling van de Hogere Zeevaartschool aan de boulevard in Vlissingen was er een einde gekomen aan een toch niet onbelangrijke periode van ons leven. Nog op school hadden wij het al uitgemaakt: wij zouden niet gaan werken bij Radio Holland, één van de weinige werkgevers voor Radio Officieren in Nederland. Wij wilden het in het buitenland gaan proberen. Een paar weken nadat we ons certificaat hadden ontvangen kwamen we bij een agentschap van "Uiterwijk Shipping" terecht waarvan Bert het adres in een advertentie had gevonden. De sollicitatieprocedure bij dit agentschap verliep wat vreemd. Er werden vragen gesteld als: "Kan je seinen?" en "Kan je opnemen?" Kennelijk was het ook van belang dat ik kon zwemmen, want daar werd ook naar geïnformeerd. Maar een certificaat als bekwaamheid tot Radio Officier was iets dat "de agent" mogelijk niet kende, daar werd namelijk niet naar gevraagd. Maar, ik werd aangenomen voor een periode van 6 maanden. Van Bert hoorde ik later dat hij ook met goed gevolg de sollicitatie was doorgerold. Hij werd op een schip geplaatst waarvan de naam me is ontschoten. Zelf moest ik naar de "Iran Shahr" die op dat moment in de Iraanse haven Bandar Shahpour lag aan de Perzische Golf. Er moest nog wel het nodige geregeld worden zoals een hutkoffer, tropengoed en uniformen.

#### Naar boord

29 juli 1973, gingen we dan op weg naar Schiphol, met hutkoffer en handbagage. Om half negen vertrok het toestel richting Rome, een vlucht waar de DC-9 bijna twee uur voor nodig had. Om tien over drie was de volgende vlucht gepland met Iran Air naar Abadan. Dat mislukte door nog altijd onbekende redenen. Wel was op het platform een enigszins gehavend toestel van Iran Air te zien waar omheen een aantal lieden in overall het erg druk leken te hebben. Het mooiste vermaak op een luchthaven is voor mij het bekijken van andere reizigers. Terwijl ik hier mee bezig was deelde een zwoele damesstem uit de luidsprekers mee dat

mijn vlucht een oponthoud had van 4 uur. Daar 4 uur mensen kijken wel wat veel van het goede is, ook voor mij, leek het me prettig eens een bar op te zoeken in de hoop daar enige afleiding te vinden in wat voor vorm dan ook. De zwoele stem wist mij ook daar te vinden en deelde mee dat er nog een uurtje langer gewacht zou moeten worden. Ik besloot eens te gaan kijken hoe het toestel er inmiddels bijstond en verliet de bar. Het vliegtuig stond niet meer bij de pier, maar had plaats gemaakt voor een DC-3 achtig toestel met propeller motoren. De angst sloeg mij enigszins om het hart.

Zouden ze me werkelijk in dit gedeukte, vervelozende en prehistorische monster een vlucht willen laten maken naar Abadan? Het was goed dat ik op dat moment nog geen idee had van wat er zou gaan gebeuren, want stellig zou ik alles in het werk hebben gesteld om mijn



ticket om te ruilen voor een vluchtje terug naar de Haarlemmermeerpolder. De zwoele stem liet zich niet meer horen. Ik kon er niets aan doen maar het leek of de metaalachtige mannenstem die enige tijd later het aanstaande vertrek van mijn toestel aankondigde iets onheilspellends had. Flauwe kul natuurlijk. Ik wierp nog een blik op het toestel, de staart vlak bij de grond en de neus omhoog alsof het zonder startbaan zo de lucht in wilde springen.

Eenmaal in het vliegtuig tuimelde ik bijna tot achter in het laagste puntje van de staart. Het starten van de motoren verliep vlekkeloos, zodat ik weer wat vertrouwen kreeg in de toekomst. De motoren stuwden ons richting startbaan. De start leek in eerste instantie ook vlekkeloos te gaan verlopen maar toen de kist loskwam van de startbaan duurde het slechts enkele seconden of het toestel daalde weer en reed een aantal meters om vervolgens weer het luchtruim te kiezen. Deze keer duurde de vlucht naar mijn gevoel iets langer. Maar ook na de tweede take-off voelde het vliegtuig er meer voor om naar Abadan te gaan rijden, leek het wel. Dit alles herhaalde zich nog twee keer en bij de vijfde keer was het toch de piloot die won en stegen wij zelfs naar grote hoogte. Toen mijn verbazing wat was gezakt bemerkte ik een stevige tocht in het vliegtuig, er stond zeker ergens een raampje open.

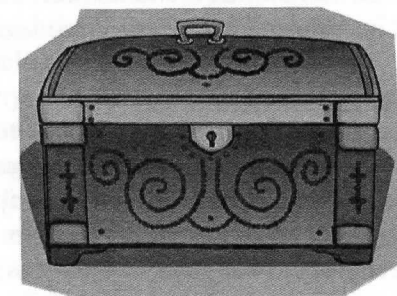
## Abadan

Na ongeveer een uur werd een landing ingezet. Naar mijn mening kon dat nog niet zijn omdat we Abadan naderden. De stewardess meldde mij en de andere passagiers dat we een tussenlanding in Athene gingen maken. We werden zelfs in de gelegenheid gesteld van boord te gaan en een deel van het Griekse vliegveld te gaan bekijken. Toen wij echter het vliegtuig weer



in wilden, dienden wij ons in twee rijen op te stellen, één rij voor de vrouwen, en één rij met daarin de mannen, om gefouilleerd te worden. De Grieken hadden die avond in elk geval de beleefdheid mij door een dame te laten fouilleren, die haar vak goed verstond. Wat er tijdens de start gebeurde is de lezer inmiddels bekend. Wel is nog vermeldenswaard dat één van de medepassagiers de vurige hoop uitsprak nu nog slechts de landing in Abadan te hoeven meemaken. Ook ik maakte die landing mee. Het

was in het allerholst van de nacht. Tijdens het dalen was de temperatuur in het vliegtuig al aanzienlijk gestegen, maar nu ik de uitgang van het toestel naderde werd het nog eens zo warm. Eenmaal boven aan de vliegtuigtrap in de buitenlucht werd pas duidelijk hoe warm het hier is. In het luchthavengebouw werd de indruk gewekt dat er een airconditioning in bedrijf was, of de waterleiding was gewoon lek. Heet was het er in elk geval. Mijn hutkoffer baarde nogal wat opzien bij de meeste Perzen, waarvan er zich ook onmiddellijk enigen aandienenden om mij behulpzaam te zijn met het dragen daarvan. Deze spontaan geboden hulp wees ik beleefd maar resoluut van de hand. Overal lagen mensen te slapen. Bagage was ook in grote hoeveelheden aanwezig en aan de dikke laag stof te oordelen lag de meeste bagage al geruime tijd op eigenaars te wachten. Ik vervoegde me bij de douane en vertelde hen dat ik zou worden opgehaald door de agent. Men keek mij vol medelijden aan en verzocht vriendelijk de hutkoffer maar eens te openen. Mijn daarin aanwezige bandrecorder vond men zeer interessant en het scheelde maar weinig of er moest een demonstratie worden gegeven. De koffer mocht weer dicht. "You wait here," sprak één der mannen terwijl hij een plek tegen de muur aanwees.





### Wachten.....

Men wilde voortdurend dollars hebben die ik niet had. Het enige geld dat ik bij me had was een briefje van honderd dat Pa mij bij vertrek op Schiphol nog gauw in de handen had gedrukt. En daar ik het vermoeden had dat de heren Perzen daar wel niet van terug zouden hebben, zweeg ik over het bestaan ervan. De andere passagiers van mijn vlucht waren inmiddels al lang door de douane heen en uit het zicht verdwenen. Het liep al

aardig tegen half vier toen er iemand naar me toekwam. Hij wilde weten waar ik naar toe moest, wie de agent was en zo meer. Dat ik dat reeds eerder aan andere ambtenaren had verteld leek hem niet van belang. Het is nog de vraag of hij alles wel had begrepen, want het leek steeds luider te worden om mij heen. Een tweede: "You wait here," deed mij weer wachten.

Nu kreeg ik ook de gelegenheid erachter te komen waarom het zo lawaaiig was geworden. Het enige wat ik echter waarnam was een aantal mensen die zeer luider met elkaar spraken. Eindelijk mocht ik de douanepost verlaten. Een vriendelijke douanebeambte maakte voor mij een telefonische verbinding met de agent. De Perzen rondom mij maakten zoveel lawaai, dat ik nauwelijks kon verstaan wat er aan de andere kant van de telefoon werd gezegd. Het enige wat ik opving was: "...at five at the airport..." Zo goed en kwaad als het ging versleepte ik mijn bagage naar de hoofdingang van het luchthavengebouw. En zo installeerde ik mij op de hutkoffer op het trottoir voor de luchthaven. Aan de overkant van de straat was een grasveldje waar een aantal mensen lagen te slapen. Het lawaai van binnen klonk tot hier door en ook om vijf uur in de morgen is het in Abadan heet.

### Nog langer wachten....

Op en gegeven moment kwam er een politiefunctionaris naar me toe, met de mededeling dat ik aan de telefoon werd verlangd. Nadat ik met de man was overeengekomen dat hij op mijn koffer zou letten, ging ik naar de telefoon. Het was de agent. Uit zijn verhaal maakte ik op dat het hem speet, maar dat hij niet in staat was mij om vijf uur van het vliegveld te halen. Hij raadde mij aan naar boven te gaan naar het restaurant en daar te blijven. Ik kon daar om 7 uur iemand verwachten. Alle bagage verhuisde naar het restaurant, waar twee kelners zaten te slapen. Een derde Pers zat

aan de bar een schrijfmachine te mishandelen. Verder was er geen mens. Toen ik mij tot de schrijver wendde, zei deze niets maar wees slechts op één van de twee slapers, die daarop door mij werd gewekt. Enigszins ontstemd voldeed de man aan mijn verzoek mij een glas bier te verkopen. Terwijl ik het bier naar binnen werkte, wat in het geheel geen moeite kostte bij de heersende temperaturen, installeerde ik mijn papieren en waardevolle zaken zodanig dat ik rustig kon gaan slapen. Spoedig daarna sliep ik als een roos.



### Stof

Toen ik even over 7 ontwaakte, was er nog geen agent te bespeuren. De slapende kelners waren verdwenen en ook de typist was kennelijk afgelost. Juist toen ik besloten had wat eten te bestellen kwam er een Pers in westerse kleding het restaurant binnen die regelrecht op me afstevende en zich voorstelde als vertegenwoordiger van Uiterwijk Shipping. Onderweg naar zijn auto legde hij me uit dat hij eerst nog even langs zijn kantoor in Khorramshahr moest. Daarna zou hij me naar Bandar Shahpour brengen. In de auto van Ali de agent kreeg ik te maken met een airconditioning die effectief werkte. Ik ervoer de temperatuur in de Mercedes als zeer fris. De vermoeidheid begon nu ook zijn tol te eisen: ruim 24 uur zonder noemenswaardige slaap. Op straat waren zoveel indrukwekkende zaken te zien dat de slaap mij nog niet overmande. Bovenal was er de aanwezigheid

van stof, stof en nog meer stof. Ezels waren hier ook in overvloed, al dan niet met een karretje. Sommige vrouwen liepen gesluierd, anderen weer niet. Uiteindelijk belandden we in het kantoortje van Ali. Gelukkig ook airconditioned maar uiterst primitief van inrichting. De muren waren licht groen geschilderd, een kleur die in de jaren 90 als zeer modern zou gaan gelden, terwijl de kozijnen een gelijkgestemd blauw droegen. Een armoedig bureau met een tweetal krakende stoelen vervolmaakten het geheel.



### Geen water maar zand

Ali begon enige telefoongesprekken te voeren waar ik geen woord van verstond. Wel werd me duidelijk dat er iets niet ging, of was gegaan zoals Ali het zich wenste. Toen hij eindelijk de telefoon voor de laatste maal neerlegde, stelde hij voor naar Bandar Shahpour te rijden. Buiten gekomen leek het nog weer heter te zijn geworden en het verbaasde me steeds meer dat de bevolking er absoluut geen last van leek te hebben.

In de Mercedes was de temperatuur inmiddels opgelopen tot gigantisch hoge waarden. Maar spoedig, nadat de airconditioning was aangezet, werd het plezieriger. Khorramshahr lieten wij al snel achter ons en reden nu door een woestijn. De weg liep als een lange streep recht naar de horizon. Hier en daar werd er kennelijk zout gewonnen uit zeewater. Waar dat zeewater vandaan kwam werd me niet duidelijk, want er was geen zee te zien, alleen zand met daar doorheen een strook asfalt. Ali was weinig spraakzaam maar zei me nog wel dat de rit naar Bandar Shahpour ongeveer 5 kwartier zou gaan duren. Erg veel verkeer was er hier niet, eigenlijk waren wij het enige verkeer als je ezels en dat soort wezens niet tot verkeer rekent. Ik moet zijn ingeslapen want plotseling realiseerde ik me dat we een bocht maakten. We reden langs wat stoffig aandoende gebouwtjes, nog een bocht. "Bandar Shahpour," wist Ali. Hoewel ik doodmoe was, werd ik nu toch wel erg benieuwd: hier moest de Iran Shahr dus ergens liggen. Niets wees echter op enige maritieme activiteit. Een soort postkantoor, lemen huisjes en dat soort dingen was alles wat er te zien was. Plotseling zag ik masten en laadbomen. Even later reden we een gammele houten steiger op en daar lag de "zeereus."

### Naar Kuwait

In de namiddag rond een uur of vijf was het voor en achter en werd vertrokken naar Kuwait. De stickers die eerder in Bandar Shahpour op de zenders waren geplakt mochten worden verwijderd toen de loods van boord was. Op zich was dat al een tijdrovend karwij. Eenmaal buitengaats was de radioverbinding met Scheveningen Radio vlot gemaakt en het telegram verzonden. Daarna begon een aantal uren van aanroepen en proberen. Koeweit Radio gaf geen antwoord op mijn aanroepen. Zowel op telefonische als op telegrafische aanroepen kwam geen enkele reactie van de zijde van de Koeweities. Het humeur van de kapitein werd er niet beter op. Ik bereidde me voor op een scheldpartij van zijn kant. Eerder had ik hem al eens tekeer horen gaan tegen de eerste stuurman, die naar de ideeën van de ouwe op een gevaarlijke wijze grondwerktuigen op de steiger in

Bandar Shahpour zette. En ja hoor, even na middernacht barstte hij los. Een reeks van scheldwoorden daalde op me neer. Gelukkig vertrok hij daarna weer, doch niet zonder me gezegd te hebben op mijn post te blijven. Ik besloot om de zender te testen middels een algemene oproep op de noodfrequentie. Hierop kreeg ik ook geen reactie. Als ik een schip hoor dat Abadan Radio aanroept, probeer ik daarmee contact te krijgen. Ook dat lukte niet. Ik begon het idee te krijgen dat, hoewel de meetinstrumenten aangaven dat de zender wel degelijk output heeft, de gehele middengolf zender in de prak ligt. Vlak voor aankomst kreeg ik het telegram via de VHF weg, zeer tot ongenoegen van de ouwe. Kennelijk was hij zelf te moe om nog eens te schelden. Na ruim tien uur in de radiohut houd ik het voor gezien en ga te bed.

### Kortgesloten

De andere dag blijkt wat de oorzaak van het mislukken van de verbinding met Koeweit was: Door de dekdienst was in Bandar Shahpour de hoofdantenne neergehaald in verband met de loswerkzaamheden. Voor vertrek naar Koeweit was die antenne weer opgezet door de Indonesiërs onder toezicht van de eerste stuurman evenwel zonder isolatoren. Het mag een wonder genoemd worden dat ik met die kortgesloten antenne Scheveningen te pakken heb gekregen. Ik meende hiervan melding te moeten maken bij het gezag. Het enige wat dit opleverde was weer een scheldkanonade.



's Avonds gingen we de wal maar op om wat inkopen te doen. We kregen toen te maken met een enorme ambtenarij. De eerste gang was naar "The Immigration Office" alwaar een paspoort en een vaccinatiebewijs moest worden overlegd. De tweede gang bracht ons bij de z.g. "Health Organization" waarna weer een bezoek moest worden gebracht bij de "Immigration Office." Wanneer de autoriteiten een beetje vlot doorwerkten konden we in ongeveer 25 minuten klaar zijn. Met een taxi kwamen we uiteindelijk terecht in Fahaheel, waar een prachtig winkelcentrum was gevestigd. Ik kocht wat kleren, een horloge en een koptelefoon voor een gering bedrag.



### Murphy...

Eenmaal terug aan boord wilde de bandrecorder niet meer lopen. De converter waarop de bandrecorder is aangesloten, heeft het begeven. Ik leg het probleem voor aan Egbert Delen, die de functie van hoofdelektricien heeft. De volgende morgen vroeg ontkoppelen we de converter en slepen hem vier dekken lager naar Egbert's werkplaats op het hoofddek. Bloedheet is het er, het loopt tegen de 50 graden Celsius. Het anker wordt uit de converter gehaald en naar de Machine Kamer gebracht, alwaar de bankwerker de collector afdraait. Als de converter weer in elkaar zit en is aangesloten draait alles weer prima. In voorbereiding op onze reis naar de VS wilde de kapitein z.g. Amerikaanse bemanningslijsten hebben. Die moet ik dus maken. Ik krijg daartoe de paspoorten van de bemanningsleden.

Na controle met de huidige bemanningslijst, komt naar voren dat er 9 ontbreken. Als ik dat ga melden bij de kapitein leidt dit weer tot een inmiddels vertrouwd geworden scheldbui. Als hij zich ervan heeft overtuigd dat er inderdaad 9 missen wordt hij uiterlijk rustig en haalt uit de bovenste la van zijn bureau de resterende 9 paspoorten. Vriendelijk glimlachend verlaat ik hem en ga aan het werk in de radiohut. Inmiddels hebben we Koeweit achter ons gelaten en komen we tegen de avond aan in de monding van de Shat al Arab, de grensrivier tussen Iraq en Iran. We moeten voor anker tot er een loods aan boord komt. Van de maatschappij hebben we instructies gekregen om volkomen geblindeerd te wachten; Iraq en Iran leven op voet van oorlog en zouden door onze lichten schietgraag kunnen worden. Er mag geen enkel lichtje te zien zijn, zelfs een ankerlicht is niet toegestaan. De hele dag ben ik in de weer geweest met schrijfmachine en lijsten, lijsten en nog eens lijsten. Niet bepaald prettig werk. De maaltijden zijn nog steeds van lage kwaliteit. Toch verdient de kok alle lof omdat hij in staat is met de hem tot zijn beschikking staande middelen nog iets op tafel weet te krijgen.



### Khorramshahr

Eenmaal afgemeerd in Khorramshahr komen er een paar technici de radio installatie bekijken. Ik denk dat de kapitein dit heeft geregeld zonder mij daarin te kennen. De heren zijn het er over eens dat de hele radio installatie de wal op moet voor een grondige "opknopbeurt." Het veiligheids-certificaat voor de radio installatie, dat voor deze gelegenheid tevoorschijn wordt gehaald, blijkt dan ook ruimschoots te zijn verlopen. De heren geven hun bevindingen door aan de kapitein. Op maandag 20 augustus vertrekken we richting Karachi in Pakistan. Dat wordt drie dagen zee, hetgeen inhoudt dat ik nu normaal wacht kan gaan lopen: 2 uur op en 2 uur af. Een wachtsysteem wat mij zeer goed bevalt. De uren tussen de wacht door zijn zeer geschikt voor allerlei kleine karweitjes. Voor alle zekerheid heb ik mijn bandrecorder nu ook maar eens zeevast gezet. Ook kan men mij tijdens die tussenuurtjes nogal eens op de brug vinden als daar tenminste de eerste stuurman niet is, want met hem leef ik nog steeds niet op goede voet na het antenne incident in Koeweit. Van twaalf tot vier staat Richard op wacht en is het doorgeefluik tussen de brug en de radiohut in de regel geopend.

### Airco



Joop is bezig met het bouwen van een eigen airconditioning in zijn hutje. Onder zijn bank heeft hij een enorme compressor geïnstalleerd. Het geheel moet over een dag of twee klaar zijn zo is zijn verwachting. De dag breekt aan dat een test wordt gedaan. 's Morgens, voor Joop naar de machine kamer gaat, start hij het ding op in aanwezigheid van Berry, Richard de tweede stuurman, Egbert en ik. In eerste instantie leidt dat tot een gigantisch kabaal. Maar na een paar minuten zakt dat naar een draaglijk niveau. Toch spreken we de hoop uit dat de ouwe er geen problemen over zal gaan maken en spreken af rond de middag te komen borrelen in het "huisje" van Joop. Het is nog de vraag of we er alle vijf tegelijk in kunnen, want het hutje is heel klein. Als we om een uur of twaalf arriveren, staat Joop vol trots voor de deur en meldt een record temperatuur van minus 2 graden Celsius. Omdat we het allemaal nogal fris vinden wordt er besloten de hut van Berry maar voor het borrelen te gebruiken, daar is bovendien meer ruimte. In de machinekamer is weer iets fout gelopen: er kan geen koud water meer uit de kranen worden gehaald. De temperatuur van het koude water is ongeveer 60 graden.



## **Blaauwe formulieren**

De kapitein komt me 6 telegrammen brengen voor de VS, Europa en Azië. Met veel moeite krijg ik ze allemaal de deur uit. De avond van de 21e augustus varen we de Perzische Golf uit. Daarop begint de buitentemperatuur vrijwel direct te dalen. Als ik de volgende morgen op de brug kom loopt de eerste stuurman met een trui aan. Buiten is het inderdaad fris: 29 graden. Het schip is ook aardig aan het slingeren en ik ben blij dat ik mijn spullen heb vastgezet. Een dag later merk ik bij het ontwaken dat de zon is verdwenen en dat de buitentemperatuur naar 24 graden is gezakt. Blij dat ik een trui bij me heb, trek ik die aan en ga naar de radiohut. Als ik daar een tijdje heb uitgeluisterd komt de kapitein binnen en begint vreselijk te schelden. In zijn hand heeft hij twee pakken formulieren die hij onder een boek op mijn werktafel vandaan had gehaald. Vorige week had hij me opgedragen naar blauwe formulieren te zoeken. Ik had die niet kunnen vinden. Dit waren de formulieren waar het om ging. De kleur?... Wit!

## **Karachi**



En zo liepen we op het eind van de 23e augustus Karachi binnen. Nadat de formaliteiten met de douane en immigratie waren geregeld ben ik met Joop de wal opgegaan. Dat was tegen tien in de avond. Hij was al eens eerder in Karachi geweest en wist een nachtclub die naar zijn zeggen de moeite waard was. Op weg naar de nachtclub maakten we

een tussenstop bij een Seaman's Club. De moeite hadden we ons kunnen besparen, het leek daar wel uitgestorven. En dus ging het vol gas en goede moed verder naar de nachtclub. Daar was het een drukte van jewelste. In een grote spaarzaam verlichte ruimte was in het midden een verhoging opgesteld die als podium dienst deed. Daar omheen ontwaarden we een chaos van tafels en stoelen, alles stond schots en scheef door elkaar. Nadat we twee stoelen overeind en bij een tafel hadden gezet namen we plaats en mochten ons direct verheugen in de aandacht van enkele lokale schone. Eén van hen kwam uiterst gracieus op ons toe, doch vlak voor zij ons bereikte werd duidelijk waarom zij zo gracieus kwam aangeschreden.

Even dachten wij nog geëerd te worden toen zij zich aan onze voeten wierp. Maar uit de bezorgde reacties van haar collega's maakten wij op dat de gevloerde dame ruim over haar theewater was. Na dit incident konden wij onze aandacht richten op het podium waar, sinds wij binnenkwamen, al het een en ander werd vertoond. Onder begeleiding van, wat wij hier voor het gemak geitenmelkersmuziek zullen noemen, werden allerlei lokale kunstvormen opgevoerd. Zo zag ik voor het eerst een echte slangenbezweerderij en folkloristische dansen. Wij zagen ongeveer twee en een half uur van de show en daarin één bloot achterwerk als absoluut hoogtepunt. Berry en Richard kwamen hiervoor net te laat binnen en voegden zich bij ons. Om een uur of drie vonden we het welletjes, bovendien raakten onze rupees op. We besloten een taxi te nemen en geld te gaan wisselen op de zwarte markt. Kennelijk was uiterste voorzichtigheid geboden, want voor de taxichauffeur contact legde met een soort onderwereldfiguur, die gewoon op de stoep lag te slapen, reed hij er maar liefst zes keer langs. Toen hij meende dat de kust veilig was verdween hij met onze dollars en de gewekte figuur in één van de panden. Dag, dollars!, was wat mij door de geest ging. Maar na enig wachten in de taxi kwam Jimmy (zo heten alle taxichauffeurs hier) weer terug met de rupees. Nu er weer voldoende financiële middelen waren, wilde een niet nader te noemen persoon uit ons gezelschap naar de dames van plezier. Ook hier bracht Jimmy uitkomst. Hij bracht ons naar een soort portiek in een deel van de stad met naar mijn idee open riolen. Overal zijn stroompjes groenig vocht te zien. Erg fris ruikt het hier dan ook niet. In een kamer, die slechts werd afgescheiden van het portiek door een vaal rood gordijn, lag een oudere vrouw op een gammel ijzeren ledikant te slapen. Er zaten een 15-tal mannen op de leemachtige grond met de rug tegen de muur wat te praten. Een meisje van een jaar of 25 zat op de rand van het ledikant. Iedereen kwam overeind toe we binnen kwamen en hoewel wij slechts met z'n vieren waren werden ons zo'n 15 zitplaatsen aangeboden.

## **Handel...**

Nadat een aantal mannen was vertrokken bleven er vijf Pakistani over die vrijwel direct over "business" begonnen te praten. Hun interesse ging vooral uit naar oud koper. Joop had, gedurende de tijd dat hij aan boord was, een hoop oud koper bewaard in een vat en maakte voor de volgende dag een afspraak met een van de heren eens te komen kijken. Inmiddels waren er wat meer meisjes van plezier binnengekomen via een gammel laddertje dat in een gat in het plafond stond. Hoewel het meisjes van

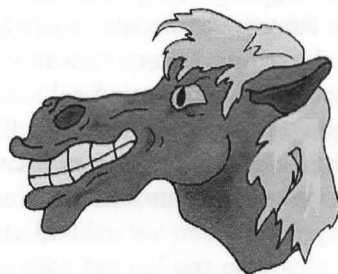
plezier waren, was duidelijk dat zij niet zoveel plezier hadden op dat moment. Het was tenslotte 4 uur in de morgen. Van plezier maken kwam evenwel niets. Tot 6 uur in de morgen werd de tijd doorgebracht met koffie en bier drinken en zaken doen. Na afscheid te hebben genomen vertrokken we weer naar boord. In de kombuis was vers brood. Na een licht ontbijtje bestaande uit dat verse brood en iets dat door de kok als "cheese" werd bestempeld, ging ik te bed.

Het is Berry die me 's middags wekt met de mededeling dat het toch al weer ruim tijd is om de wal op te gaan en daar het diner te gaan gebruiken. Voor die gelegenheid laten wij ons per koets naar een Chinees restaurant brengen. Ook de koetsier stelt zich voor als Jimmy. We vernemen ook de naam van het veel te magere paard: Charlie. Voor we het restaurant binnengaan zegt Jimmy te zullen wachten tot we klaar zijn met eten. Als we proberen hem van dat idee af te brengen heeft dat geen resultaat, Jimmy blijft op zijn post. Joop is er deze keer niet bij, hij is nog aan boord om zijn handel in koper af te ronden. In de ruimte waar de VHF-converter staat had ik nog wat antennendraad gevonden dat hij voor mij zou verkopen. Voor het bedrag van \$ 6,00 eten wij ons kogelrond en met een voldaan gevoel bestijgen we ons rijtuig weer. Bij de aanblik van de bonkige achterkant van het paard voelen wij enige schaamte opkomen en besluiten het paard te fêteren. Overal in de stad zijn kleine bedrijfjes, te vergelijken met benzinestations, waar voor de vele koetspaarden eten te verkrijgen is.

En dat is waar we stoppen en Charlie de tijd gunnen voor een riant maal. De Pakistani zijn er niet zo gelukkig mee kennelijk want zij maken ons duidelijk dat zoveel eten voor een paard niet goed is. Wij hebben daar duidelijk andere ideeën over en zoals het zich laat aanzien het paard ook. Ook Jimmy vergeten we niet, en hij wordt resoluut in de koets gezet en Richard neemt plaats op de bok.

Karachi heeft zeker nooit een blanke koetsier gezien, want langs onze route vallen veel monden open van verbazing en een aantal kinderen lacht ons honend na. Eenmaal terug bij het haven terrein zegt Jimmy toe de volgende morgen op dezelfde plaats op ons te zullen wachten.

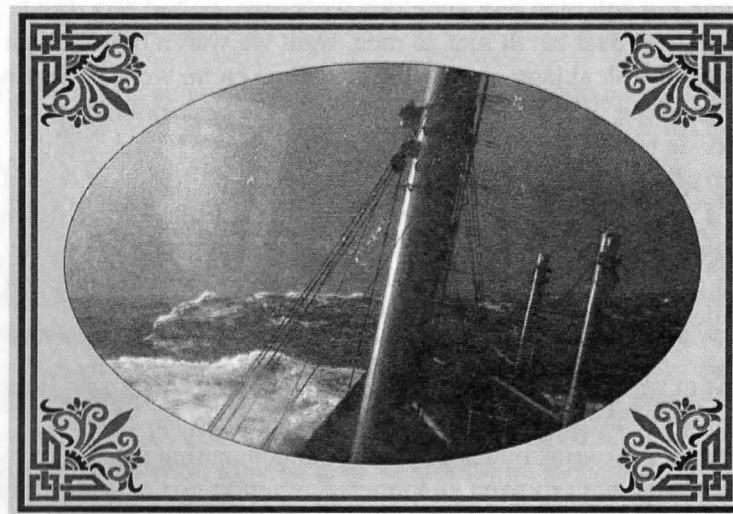
Aan boord ligt nog een kleine hoeveelheid administratie te wachten. Terwijl ik hiermee bezig ben komt Joop me 20 dollar brengen: Dat is wat het oude antennendraad heeft opgebracht. Veel meer dan ik had verwacht.



De koperbak van Joop bracht nog meer op en dus is er reden voor een (bescheiden) feestje. De temperatuur in Joop zijn hutje is na wat veranderingen aan zijn privé airco, beheersbaar geworden, hoewel het er nog fris is vergeleken bij de rest van het schip, zo'n 22 graden. Voor een feestje een uitstekende temperatuur. Onze nieuwe kok, die in Kuweit aan boord kwam, is een succes te noemen. Hij weet van hetgeen aan boord is heel wat te maken. Alleen van brood bakken heeft hij niet echt verstand heb ik de indruk. Op een morgen, nadat er koffie is gedronken, gaan Richard en ik de stad in. Als we het haventerrein afkomen staat Jimmy op de afgesproken plek te wachten. We stellen hem niet teleur en vragen hem ons naar een winkelcentrum te brengen. Het blijkt niet naast de deur te zijn. Maar na enige tijd bereiken we inderdaad een overdekt "shopping centre." We kopen wat kleren en laten ons door een paar waarzeggers de toekomst voorspellen. Eén van de beide zieners vertelt me wat er gebeurde voor ik vanuit Amsterdam vertrok. Tot mijn verbazing klopt dat heel aardig met de feiten.

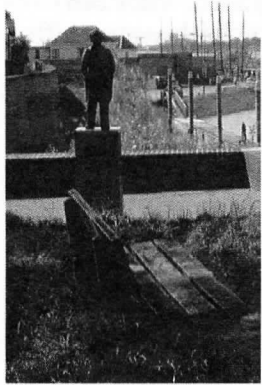


Als we aan boord komen hangt er een enigszins geladen spanning. De timmerman wilde met een vijf kilo zware hamer bij de kapitein op bezoek gaan om zijn ongenoegen over het een of ander te uiten. De ouwe liet de man echter niet binnen, waarop de timmerman heeft geprobeerd de deur van de kapiteinshut in te slaan met voornoemde hamer. Het enige resultaat daarvan was een groot aantal deuken in de deur.....



## Ketelbinkie 8

Door: Gerard PA3AAE



De bunkertijd in Las Palmas ging ook weer voorbij en er moest weer vis gevangen worden, want de maatschappij moest toch ook geld verdienen, om al die vakantiegangers die zich bemanning noemden, hun gage uit te keren. Dus met een staalblauwe hemel, een zacht briesje en heerlijke temperaturen vertrokken we weer naar de visgronden. De maatschappij "Hiram Fishing Co" had ook de post netjes naar de agent in Las Palmas gestuurd, zodat iedereen op zijn gemak in de vrije tijd de brieven van thuis kon lezen. Zoals gewoonlijk heeft de Sparks natuurlijk de meeste vrije tijd, met diepe

afgunst bekeken, door de rest van de bemanning, maar ik heb nooit problemen gehad, daar ik ook wel eens aan dek de jongens hielp, als ze een extra handje nodig hadden en ook op de brug heb ik menig uur doorgebracht met de stuurlieden.

Uiteindelijk na nog een maand gevist te hebben, kon ik met de Vibroplex het telegram aan de maatschappij versturen, dat we een volle lading hadden en de steven zouden wenden naar Gibraltar, om daar te bunkeren en de Portugese bemanning weer af te zetten. We koersten noordwaarts en iedereen aan boord was weer in een opperbste stemming, want binnen niet al te lange tijd zou men zijn geliefden weer zien. Ik had nog drie trips voor de boeg, maar daar zat ik niet zo mee, want we waren op weg naar Israël, een land wat ik al lang eens wilde bezoeken en nu werd ik daar naar toe gevaren en kreeg ik er nog voor betaald ook. De bemanning maakte het schip schoon, de netten werden geboet en opgeborgen. Het dek werd geschuurd en alles kreeg weer een nieuwe lik verf. Zelf had ik in de tijd op zee de accu's steeds nauwkeurig onderhouden, het zuurgehalte gemeten en de boel schoon en droog gehouden. Een beetje zuurvrije vaseline op de contacten en de noodzender regelmatig getest. Alles was in orde en ook mijn hut en de radiohut waren in top vorm.

Gibraltar kwam weer langzaam boven de horizon en na enige uren liepen we weer het kleine haventje binnen, na mijn TR bericht aan ZDK te hebben gegeven. De onrust onder de Portugese bemanning was groot, want Portugal lokte, met hun vrouwen en kinderen, vriendinnen of verloofden,

dus toen we afgemeerd lagen, verschenen de koffers aan dek vlakbij de gangway. Ik nam hartelijk afscheid van hen en vertelde, dat ik ze weer zou zien op de volgende reis. Ook de Franse kapitein met vrouw en zoon monsterden af en zijn plaats werd ingenomen, door de Franse eerste stuurman, zijn naam ben ik vergeten, daar het een grijs iemand was, die zich weinig mengde onder de bemanning. Josi Kiesel en ik hebben toch nog een aantal uren door het rustieke stadje gelopen en ik heb er ook een kleine camera gekocht, want die waren daar niet duur. Tijd om afscheid te nemen van Gibraltar, want de vis moest naar de markt in Haifa en weer geld opleveren voor de maatschappij. De machines werden gestart, voor en achter de trossen los en opgeborgen en langzaam maakten we ons los van de kade. Trots en vurig liepen we tussen de buitenpielen door en gingen over bakboord de Middellandse zee in. Na alle commotie van het afmonsteren en de bezoeken van de agent in



Gibraltar keerde het rustige leven weer aanboord terug. Ik liep gewoon mijn wachten, nam het tijdsein en volgde de weerberichten op de voet en dat was maar goed ook, want op een dag kreeg ik te horen, dat een tropische storm verwacht werd en dat wij daar midden in zouden komen te zitten. Je staat er soms versteld van, hoe snel het weer kan veranderen in de Middellandse zee, want zo gaat de zon onder met een strak blauwe lucht en enige uren later breekt de hel los.

Gierende wind en een ruige zee, de bliksemflitsen schoten constant langs de hemel, zodat ik alle apparatuur uit moest zetten, inclusief het automatisch alarm apparaat. Op de brug kregen ze last met het girokompas, zodat overgegaan moest worden op handbesturing. Je kon buiten bijna een boek lezen, door de bliksemflitsen, maar ik vond het een prachtig gezicht. We tornden tegen de storm in en de boeg van het schip dook steeds weer in een op ons afstormende golf en kwam dan weer moeizaam omhoog. Angst kende ik niet, want ik had het volste vertrouwen in het schip en ben dan ook later gewoon te kooi gegaan. Later die nacht hoorde ik wat tumult op de brug en ben even gaan kijken, wat er aan de hand was. De stille Franse (nieuwe) kapitein had de Israëlische tweede stuurman gewekt, want hij wist door de storm niet meer, waar hij was. Dit zou onze redding worden, de koers werd hard stuurboord gegeven, want

we hoorden de branding al op de kust van Kreta slaan. Gelukkig kregen we later een vuurtoren te zien, waarop een gegist bestek gemaakt kon worden en hadden we genoeg water onder de kiel.

Dit voorval kon natuurlijk niet zonder gevolgen blijven en dat zou later ook wel blijken. Haifa Radio was langzamerhand ook op de middengolf te horen, waaruit bleek, dat we Israël toch wel naderden en kon ik mijn ETA (Expected Time of Arrival) geven. De laatste telegrammen werden naar de maatschappij gestuurd en vol verwachting gingen de laatste uren voorbij, voordat we in Haifa aan zouden komen. Het was al na 2400 uur, de hele Israëlische bemanning stond op de brug naar voren te kijken, om te zien, wie het eerst een glimp op kon vangen van de vuurtoren van Haifa. Eindelijk, ja hoor, daar zagen we de lichtbundels langs de donkere hemel schuiven en kwam de berg Carmel boven de horizon uit. Steeds meer lichtjes werden zichtbaar en de stemming onder de bemanning werd steeds uitbundiger. Na een aantal uren liepen we de haven binnen en gingen voor anker, want er was nog geen plaats aan de kade voor ons. Ik zag een auto aan komen rijden, met de koplampen naar ons toe gericht en plotseling begonnen de lichten in morse te seinen "What ship?" Ik nam de aldislamp richtte hem op de voorruit en klikte met de trekker HIRAM 1. Als antwoord kreeg ik "Ok" en verder niets. Naar bed gaan deed ik niet, want het was heerlijk weer en na zo lang op zee te zijn geweest, krijg je er niet gauw genoeg van, om naar de lichtjes in de stad te kijken en de geuren van het land op te snuiven. Het bleek maar goed te zijn geweest, dat ik opleefde, want na een tijdje kwam er een sloep aanvaren en werd de gangway naar beneden gelaten. Aan boord stapten de directeur van de maatschappij, de

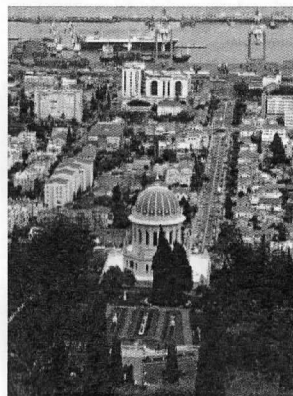
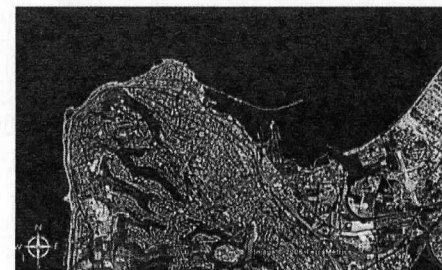


heer Ehrlich, zijn secretaresse en nog een bediende van het kantoor aan boord. Het gaf je een gevoel, alsof je begroet werd door je familie, zo ongedwongen en vriendelijk ging het er aan toe. Mij werd gevraagd, hoe het mij beviel aan boord en de heer Ehrlich complimenteerde mij, met mijn werk als marconist op hun schip.

Ja, dan sta je toch even vreemd te kijken, want normaal gesproken zie en spreek je de directeur van een maatschappij nooit, maar de maatschappij bleek maar heel klein te zijn, vandaar dat iedereen elkaar kende en het er zo gemoedelijk toeging. De secretaresse gaf mij de post aan, zodat ik die

kon roddelen. Iedereen zat in de eetzaal bij elkaar, een lekker drankje en een hapje erbij en in de tussentijd babbelend over de reis. We werden uitgenodigd om 's morgens naar het kantoor te komen, dan konden we lekker bijpraten over allerlei dingen. Eindelijk, na nog een laatste blik op de lichtjes van Haifa te hebben geworpen, ging ik naar mijn hut, de gordijntjes dicht en viel ik tevreden in slaap.

Lang duurde de slaap niet, want al na enige uren werd ik wakker door de geluiden van alle haven bedrijvigheden en er moest ook nog ontbeten worden. Daarna eerst maar eens gedoucht, het scheermes over de wangen gehaald en wat nette kleren aangetrokken, want je kunt moeilijk je opwachting maken in de kleren, die je normaal op zee draagt, n.l. een korte verschoten broek met een oud en gebleekt T-shirt en een paar teenslippertjes aan je voeten. Om elf uur kwam de sloep ons ophalen, de kapitein, de eerste stuurman en ik en zette ik voor het eerst voet aan wal van Israël. Ik keek mijn ogen uit, de haven, de bonte mengeling van mensen en de straatjes van de stad Haifa, met al zijn kleine winkeltjes waar van alles te koop was. Op kantoor werden we weer verwelkomd, met heerlijke koffie of frisdranken, wat je maar wilde. De lijst met gevangen vis werd overhandigd en nogmaals werd de reis besproken, met eventuele aanbevelingen voor de volgende reis.



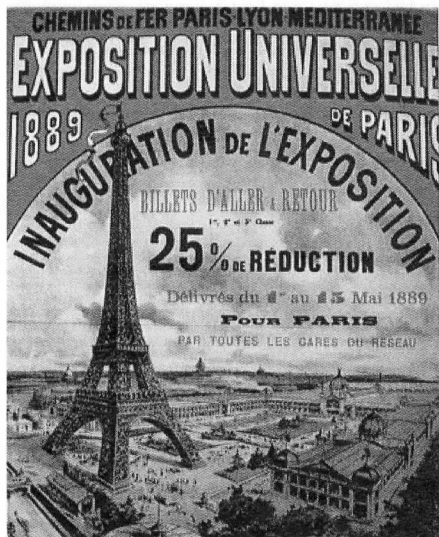
Mij werd verteld, dat ik de dag daarop bezoek zou krijgen van een inspecteur van de PTT, om het radiostation te keuren en ik zou, dacht ik, ook wel door de mangel gehaald worden. Door de secretaresse werd ik uitgenodigd, om na haar werk met haar de stad te gaan bekijken, hetgeen ik dankbaar aanvaardde, want ik wilde deze mooie stad echt goed gaan bekijken. Als ik nu aan dit alles terugdenk, dan krijg ik nog een warm gevoel van binnen, want zo'n hechte band met de mensen van een maatschappij ben ik later nooit meer tegengekomen.

Ik groet u, met mijn gedachten weer op dat kleine fiere schip de Hiram 1/4XNI.

73/ Gerard.

# De Eiffeltoren als zendmast

Door: Ot de Soete PAØDSO



Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw stond wat genoemd werd de draadloze telegrafie nog in de kinderschoenen. Toch waren in die tijd alle continenten reeds met elkaar verbonden d.m.v. een snel en betrouwbaar communicatienetwerk. Sinds de eerste onderzeese kabel werd gelegd in de Zwarte Zee tussen De Krim en Roemenië in 1835, zijn alle werelddelen verbonden door tienduizenden kilometers kabel. Al hoewel dit kabelnetwerk goed voldeed, ontstond er grote weerstand tegen de monopoliepositie van Engeland op dat gebied. Vrijwel alle

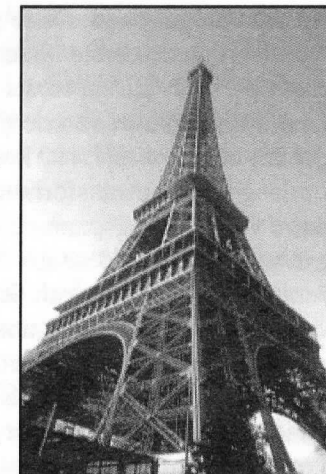
kabelverbindingen waren in handen van Engelse maatschappijen. Ondanks de overbrenging, aflevering en geheimhouding van telegrammen d.m.v. internationale verdragen werd gegarandeerd, had men de stellige overtuiging dat sommige berichten opzettelijk werden vertraagd of wel dat de inhoud er van werd doorgegeven aan andere belangstellenden dan de geadresseerden. Vooral landen als Frankrijk en Duitsland vonden dat onacceptabel en zochten naar alternatieven om hun berichten naar de overzeese gebiedsdelen veilig te stellen voor Engelse inmenging.

Men hoopte daarvoor het middel van de draadloze telegrafie te kunnen gebruiken. De ontwikkeling was spectaculair: in 1897 werd een afstand van 16 km overbrugd, in 1899 46 km en Het Kanaal. De Atlantische Oceaan werd in 1901 bedwongen. Hoewel de wetenschap betreffende de draadloze telegrafie met sprongen vooruit ging, was men in vele opzichten nog lang niet op de hoogte van alle geheimen. Het bestaan van o.a. het communiceren via de kortegolf was volkomen onbekend en middelen om de ontvangen signalen te versterken waren er nog niet. De te gebruiken apparatuur was dan ook afgestemd op lange golf, het gebied tussen de 10 en 500 kHz. Wat de antennetheorie betreft was men het er over eens, dat antennes zo hoog mogelijk dienden te worden opgesteld en zo lang mogelijk als praktisch toepasbaar was. Dit hield in, dat er gebruik moest

worden gemaakt van hoge bestaande bouwwerken zoals kerktorens, fabrieksschoorstenen en andere hoge gebouwen. Wat dit betreft is men nu 100 jaar later weer even ver i.v.m. plaatsing van antennes voor de mobiele telefoonsystemen.

In Duitsland was men al snel een speciale antennemast aan het construeren. Het radiostation te Nauen maakte in 1908 al gebruik van een constructiemast van 100 m hoogte, die in 1911 tot 200 m hoogte zou worden verlengd. De Amerikanen, die wat constructiewerk betreft voorop liepen, de eerste wolkenkrabbers waren daar een voorbeeld van, waren zo onder de indruk van de mast te Nauen, dat ze een identiek exemplaar bestelden. Deze werd naar de VS verscheept en geplaatst te Tuckerton NJ t.b.v. het radiostation WGG. Overal ging men nu over tot plaatsing van dergelijke masten. In Amsterdam werd een antenne bevestigd aan de torenspits van de kerk op het Oudekerksplein en gespannen naar het Beursgebouw.

In Frankrijk kende men het probleem van een speciaal te construeren mast niet. In Parijs stond al enige jaren zo'n constructiemast van ca. 300 m hoogte kant en klaar. In het hartje van de hoofdstad gelegen op korte afstand van alle instanties die belang hadden in de ontwikkeling van de draadloze telegrafie. De Eiffeltoren! Het zou de ideale mast zijn geweest ware het niet dat de gemeenteraad van Parijs de toren weg wilde hebben. Er kwamen talloze klachten binnen van inwoners over schaduwwerking, horizonvervuiling, schande voor de stad. Trouwens, contractueel was men wel verplicht om de toren af te breken. De geschiedenis is bekend. Ingenieur Eiffel wilde tijdens de wereldtentoonstelling van 1887 aantonen wat men kon bereiken met ijzerconstructies. Maar na afloop van de tentoonstelling diende de toren te worden afgebroken.



In het parlement kwam nu een sterke lobby op gang van belanghebbenden voor het behoud van de toren. Hiertegen was men niet bestand en het contract werd verlengd tot 1920, maar dan ging de toren definitief tegen de vlakte. Het initiatief tot het vestigen van een station voor draadloze

telegrafie ging uit van Ingenieur Eiffel zelf en kapitein Ferrié, de “Franse Marconi”. Constructie, bediening en onderhoud werden in handen gelegd van het Ministerie van Oorlog.

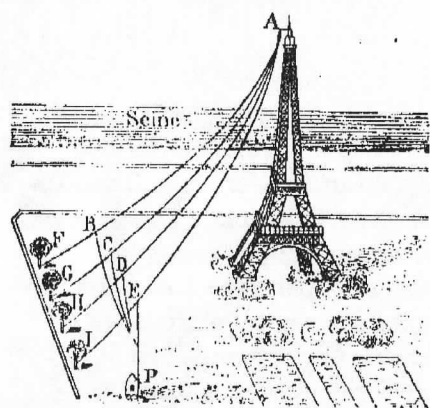


Fig. 19. — L'antenne de l'ancien poste de la Tour Eiffel.

De militairen pakten de zaak grondig en snel aan. Er werden vijf barakken neergezet voor behuizing apparatuur, bedienend personeel, administratie en bewaking. In de grond, aan de voet van de toren, werd een groot zinken aardnet van 150 m<sup>2</sup> op een diepte van 50 cm geplaatst. Stroomvoorziening kwam via een bovengrondse leiding vanuit de plaatselijke centrale. De antenne bestond uit 4 draden, die aan de top van de toren, geïsoleerd van elkaar, waren en in de barak

samen werden gevoegd. De te gebruiken golflengte bedroeg ca. 150 kHz. In 1903 werden de eerste uitzendingen gemaakt. Het energieverbruik werd geschat op 7 kW. Uit de eerste proeven bleek, dat de antennedraden een flink eind uit de buurt van de ijzermassa moesten worden gehouden. Het maximum bereik was 1.400 km. Het elektriciteitsnet leverde 3.000 Volt, dat omlaag werd getransformeerd tot 220 Volt en via de seinsleutel aan de primaire van de hoogspanningstrafo werd gevoerd. De opgewekte spanning over de zendcondensator bereikte een maximum van 50 kV. De ontvanger was voorzien van een zogenaamde elektrolytische detector. De ontvangstrapporten waren gunstig en afkomstig van schepen in de Noordzee, Kanaal, Biscaye en westelijke Middellandse Zee. Ook uit diverse Franse koloniën in Afrika kwamen gunstige ontvangstrapporten. Aangezien het aantal klachten vanuit de inwoners van Parijs sterk bleef toenemen, nu hoofdzakelijk vanwege de sterk knallende vonken van de zender, besloot de genie het station overeenkomstig de eisen en aanbevelingen van de gemeenteraad, te herconstrueren.

Begin 1908 werd hiermede een aanvang genomen. Het hele complex werd ondergebracht in ondergrondse betonnen ruimten terwijl hoge damwanden om het geheel werden opgetrokken. Het hinderlijke oorverdovende geknal van de vonkenbrug werd geheel onhoorbaar gemaakt. De nieuwe antenne bestond nu uit 6 draden van ieder 5 cm diameter. Toen het complex geheel gereed was en de installatie klaar voor proefuitzendingen liep het complex

onder water, en het duurde tot augustus 1909 voordat men kon beginnen met uitzendingen. Het energieverbruik was opgevoerd tot ruim 70 kW. Een hulpgenerator kon in geval van een netstoring de installatie in bedrijf houden. Het grondnet werd uitgebreid met tot 600 m<sup>2</sup> zinkplaten. Hierdoor kon het zendbereik worden vergroot tot 5.000 km. Bereikbaar werden nu Europa, Noordelijk Afrika, de Atlantische Oceaan tot de evenaar en een deel van Azië. 's Nachts werd een bereik van 12.000 tot 15.000 km gehaald. De golflengte was nu bepaald op 2.500 m (120 kHz).

Gezien het grote succes van de uitzendingen werden in 1912 opnieuw besloten tot vernieuwing en uitbreiding van de inrichting voor draadloze telegrafie. Het energieverbruik werd opgevoerd tot 300 kW, een krachtiger hulpgenerator werd geplaatst en de ondergrondse ruimten uitgebreid. De zenders die werden geplaatst konden 100 tot 150 kW leveren d.m.v. een zogenaamde “muzikale” vonk. De maximum seinsnelheid kon worden opgevoerd tot ca. 50 woorden per minuut. Welke uitzendingen werden nu gedaan via de Eiffeltoren? Militaire en regeringsberichten bestemd voor andere vaste posten in Frankrijk en koloniën in Afrika, berichten aan schepen, tijdseinen en weerberichten. De weerberichten werden 3 x per dag uitgezonden en de nieuwste service, die van het tijdsein, 2 x per dag. Hiervoor werd een golflengte van 7.300 m (41 kHz) gebruikt. Ook beursberichten en landbouwprijzen werden in het zendprogramma opgenomen. Op 1 augustus 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit en wat was verwacht gebeurde, de kabelverbindingen werden verbroken. Op de dag van de oorlogsverklaring van Engeland aan Duitsland, 4 augustus 1914, voer een Britse kabellegger uit en viste in de buurt van Helgoland de Duitse transatlantische kabels op waarna de matrozen de kabels doorhakten. Daarmee waren alle verbindingen tussen Duitsland en andere Europese landen met het Amerikaanse continent verbroken. Duitsland zelf wist zijn schepen en overzeese gebiedsdelen te bereiken via Nauen/POZ. Voor o.a. Nederland was het een ramp want men was nu voor verbindingen overzee geheel aangewezen op de kabels van oorlogvoerende landen en die gaven absolute voorrang aan hun eigen verkeer. Verkeer van andere landen ging mondjesmaat en berichten in code waren geheel verboden. Frankrijk onderhield uiteraard het contact met het buitenland met kabels en het station voor draadloze telegrafie te Parijs. Het uitzendprogramma via de Eiffeltoren werd drastisch veranderd en o.a. uitgebreid met het storen van Nauen/POZ.

In 1915 vonden de eerste proeven plaats met telefonie tussen Parijs en Arlington.

## Herinneringen 4

Door G. Magneé



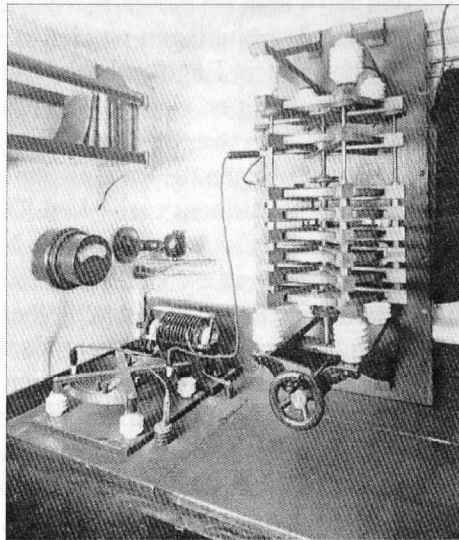
Het uitbreken van de eerste wereldoorlog bracht natuurlijk de nodige spanning in de scheepvaartwereld. Hoewel Nederland er nog niet direct in betrokken was, kregen de varende schepen opdracht onmiddellijk de dichtst nabije neutrale havens op te zoeken en bleven andere schepen in de havens, waar zij waren. Zo lagen dus weldra enige schepen van de zuidelijke lijnen o.a. in Vigo en La Corunia en van de westelijke lijnen in Amerikaanse havens. Met de overige opvarenden waren dus ook de telegrafisten

voorlopig in die havens voor een onbepaalde tijd opgeborgen. Op den duur zochten de telegrafisten in Amerika tijdelijk betrekkingen van de meest uiteenlopende zaak.

In Nederlandse havens kwam de Marine met de order, dat alle antennes moesten worden gestreken en de stations verzegeld. In Amsterdam werd met een motorboot van de Marine de haven rondgevaren om toe te zien dat de order werd uitgevoerd. De bevelvoerende Marine Officier werd, zoals later zou blijken, in 1919 onze directeur.

Met Duitsland en Engeland in oorlog was het te voorzien, dat moeilijkheden zouden worden ondervonden in het verkrijgen van de benodigde toestellen.

Weliswaar was de S.A.I.T. reeds begonnen in Antwerpen zenders te bouwen, zogenaamde "mixed Sets" Marconi-Telefunken, met de Telefunken Serieblusvonk, doch met behoud van de zware glasplaatcondensator, waarboven de spiraalvormige koppelspoel met vonkenbaan en antenne ampèremeter was gemonteerd.



Blusvonkzender aan boord van de ss Noordam

De daarbij passende 1 à 2 kW motorgenerator voor 450/550 perioden wisselstroom, regelbaar tot maximum 220 Volt en de dito transformator waren aanvankelijk van Siemens Schuckert. Later werden dergelijke machines op aanwijzingen geconstrueerd door de firma Smit te Slikkerveer en de transformatoren door de transformatorenfabriek te Nijmegen. Ook in de ontvangtoestellen was een wijziging gekomen. De gelijkrichtende eigenschap van bepaalde kristallen, in het bijzonder van carborandum, was reeds lang bekend. Op het laboratorium van de fabriek te Chelmsford stond in 1909 reeds een stijfselkist vol brokjes purper glanzende blauwe stof, welke in drie soorten naar hun gevoeligheid op zoemer werden gesorteerd. Zij waren hoofdzakelijk bestemd om gebruikt te worden in de Marconi-golfmeter. Voor de scheepsstations hield men het bij de Magnetic detector als zijnde meer robuust en betrouwbaar. Het enige wat hieraan fout kon geraken was het springen van de veer van het klokwerk. Dan moest de telegrafist bij tijd en wijlen de ebonieten schijf waarover het weekijzeren snoer liep, tijdens de ontvangst maar met zijn linkervinger langzaam ronddraaien, totdat er gelegenheid was om met moeite en pijn de gebroken veer door de reserveveer te vervangen. Toen rond 1913 het luisteren naar draadloze signalen in toenemende mate een hobby werd van jongelieden, die zich voor dit nieuwtje interesseerden, werden toestelletjes in elkaar geknutseld van zelf gewikkelde spoelen en zelfgemaakte condensatoren, variabele zowel als vaste. En natuurlijk een kristaldetector. Niet alleen hier in ons land maar ook elders en vooral in Amerika wierp men zich met prijzenswaardige ijver op deze zo fascinerende hobby. In dit laatste land bleef het niet alleen bij de ontvangst. Afhankelijk van het zakgeld waarover zoonlief kon beschikken, verschenen zij ook weldra met een zender in de ether en menigmaal van een dusdanig vermogen, dat zij het draadloze verkeer tot ver in zee eindeloos stoorden met hun volhardende roep van: "HQ" (hoe zijn mijn tekens?). Het duurde dan ook niet lang of dit soort amateurisme werd door uitgevaardigde wetten aan banden gelegd.

Deze korte uiteenzetting van het opkomend amateurisme diende als inleiding tot het z.g. kristallen tijdperk, n.l. het gebruik van ontvangers met kristaldetector aan boord van schepen.

Weliswaar had de Marconi Mij. reeds ontvangtoestellen geconstrueerd waarbij de Fleming valve, of twee elektroden buis, als detector werd toegepast, doch deze toestellen kwamen aan boord van schepen slechts sporadisch voor, mogelijk vanwege de vereiste 4 Volts accu en de droge batterij voor de potentiometer. Alleen op de Koningin Emma van de Mij.

Nederland werd gedurende korte tijd dit type aangetroffen. Maar ook hier werd de buis spoedig door een kristalhouder vervangen.

De overgang naar kristalontvangst ging blijkbaar slechts schoorvoetend. Eerst verscheen op de voornaamste schepen de "Combined receiver". In de linkerhelft was de magnetic detector gemonteerd en op de rechterhelft de afstemming en twee inschakelbare kristalhouders. Mochten de kristallen de dienst weigeren, dan werd eenvoudig overgeschakeld op "old maggie" en werd een laag ohmige telefoon ingeschakeld. Weldra verviel echter de linkerhelft en bleef de rechterhelft ongewijzigd over. De gehele uitvoering was echter nog in eboniet.

Aanvankelijk uitsluitend voor vrachtschepen kwam Marconi met de aan de oudste telegrafisten nog welbekende kristalontvanger type 31a. Veel eenvoudiger van uitvoering. Een houten kistje waarin de koppelspoel afgedekt met een ebonieten topplaat waarop schakelaars, variabele condensator en weer twee inschakelbare kristalhouders. Volgens voorschrift konden de twee kristallen ook in balance worden geschakeld om met de twee potentiometers storingen te elimineren.

Voor de antenneafstemming diende een afzonderlijke spoel met emaildraad met glijcontact.

Vanzelfsprekend hadden al deze ontvangers geen groter bereik dan de frequenties, welke toen voor het scheepsverkeer in gebruik waren.

In de laatste oorlogsjaren kwam van de S.A.I.T. de "Universal crystal receiver" aan boord. Het meest bijzondere hiervan was dat het kristal afgeschermd gemonteerd was in een messing doos. Tijdens het seinen werd dit kristal geneutraliseerd door middel van een tevens in die doos gemonteerde elektromagneet, welke functioneerde door een extra contact op de seinsleutel. Het stelde de telegrafist dus in staat tijdens het seinen te blijven doorluisteren.

De geef-ontvangschakelaar was slechts in gebruik bij de zendinstallaties volgens het telefunksysteem.

In het begin van 1916 werden inspectie en school te Amsterdam verplaatst van de De Ruyterkade naar de tweede etage van het gebouw van Gillissen en Co., Damrak 80-81. In deze oorlogsjaren begonnen ook kapiteins en stuurlieden zich te interesseren voor de opleiding voor het certificaat.

Zowel in Rotterdam als Amsterdam zaten deze, reeds lang de schoolbanken ontwassen zeelieden, ijverig (doch ook wel dommelend) de punten en strepen in zich op te nemen en met stijve pols de seinsleutel te hanteren.

Intussen liep het met de werkzaamheden van het hoofdkantoor te Brussel mis als gevolg van de Duitse bezetting in geheel België.

Een gedeelte van de directie met de voornaamste afdelingen verhuisde naar Londen. Een directeur en de hoofdboekhouders betrokken een kamer op dezelfde verdieping op het Damrak. Naast de inspectie Rotterdam en Amsterdam werd een Hoofdinspectie voor Nederland en Koloniën ingesteld welke ook op dezelfde verdieping zetelde.

Ondanks duikboten en mijnengevaar, schokkende berichten over torpederingen en vergaan van bekende schepen, Lusitania bijvoorbeeld, ging onze scheepvaart door. Schepen werden nog uitgerust soms met reeds verouderde installaties, maar er werd gevaren.

In dit jaar kwam eens de hoofdinspecteur terug van een bezoek aan het hoofdkantoor in Londen met bijzonder nieuws. Met de vinger op de lippen, want het was nog geheim, diep geheim. Het betrof een uitvinding waarvan hij de toepassing reeds had gezien en welke een radicale ommekeer te weeg zou brengen, niet alleen in het draadloze verkeer, maar stellig zou het ook het verloop van de oorlog beïnvloeden.

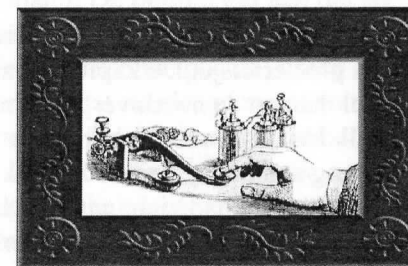
Kort en goed, het betrof dan, zoals later bleek, de toepassing van de drie-elektrodenlamp als detector, maar meer nog als versterker.

De Marconi Mij. Had reeds in 1912 de patentrechten verworven van Bellini en Tosi betreffende een bijzonder systeem voor het bepalen van de richting en herkomst van radiosignalen door middel van vaste, gekruisgeplaatste raamantennes.

De praktische toepassing aan boord van schepen was, niettegenstaande de omvang van de antennenet, steeds gestuit op de zwakheid van de waargenomen signalen op redelijke afstand met behulp van kristaldetector. Door de toepassing van de triode als versterker kon de "richtingzoeker" als navigatiemiddel enige jaren later zijn intrede doen in de radioapparatuur aan boord.

En dat niet alleen. Reeds lang werd gezocht naar een geschikt relais voor het in werking stellen van een verklikker of schel waardoor schepen in nood de aandacht konden trekken van bemanningsleden of telegrafisten op stations of schepen in de omgeving.

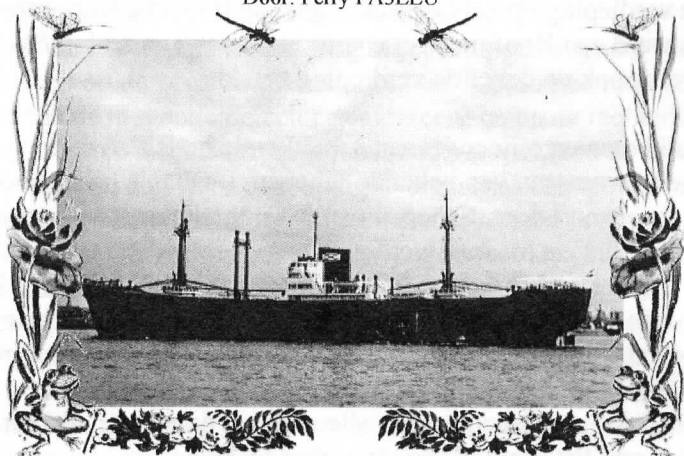
Bron: PDRH  
8<sup>e</sup> jaargang nr 1





# MS AMSTELKROON

Door: Ferry PA3EEU



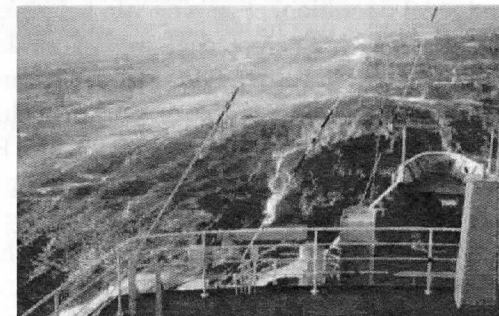
De kapitein van ms Amstelkroon was, naar mijn idee, één van de weinigen die zijn oorlogs onderscheidingen altijd op zijn uniform geprikt droeg. Tijdens deze min of meer naoorlogse periode, voer ik met veel Nederlandse kapiteins, die tijdens de gehele tweede wereld oorlog dienst hadden gedaan op zee. Sommige van hen waren ternauwernood aan de ergste gruwelen van de oorlog ontsnapt of hadden ze amper overleefd. Gruwelen als bombardementen op hun schip tot nachtmerrieachtige tafereelen waarin ze met hun schepen door een zee die vol lag met zeelui moesten ploegen. Die zeelui waren net nog aan boord van hun schip dat in het konvooi voer, maar werd getorpedeerd door een Duitse onderzeeër. Als zoiets 's nachts gebeurde, zagen de zeelui die nog op hun schip in konvooi voeren een veld van kleine rode lichtjes voor en naast hun schip. Dat licht kwam van de May West reddingsvesten die de ongelukkige zeelui droegen. Ze konden hun collega's in het water horen schreeuwen. De meeste Nederlandse kapiteins liepen niet zo te koop met hun zuur verdiende onderscheidingen. Het zal wel met de traditionele Hollandse bescheidenheid te maken hebben.

De Reis met dit schip via Bremen in Duitsland tot Trois Rivières in Canada was in geen geval een plezierreisje. De kapitein was van het begin af aan al kwaad op me, hoewel dat aan de noodoverplaatsing vanaf mijn vorige schip, de Sibajak, lag. Ik kwam zonder mijn bagage aan boord en dus zonder mijn uniform, dat nog aan boord van de Sibajak, in Rotterdam, was. De marconist van de Amstelkroon had zich, net voor het vertrek van het schip, ziek gemeld. Ik werd dus van mijn zeer korte verblijf, thuis in

Rotterdam, overgeplaatst naar Amsterdam, alwaar de Amstelkroon lag. Ik had geen tijd m'n spullen aan boord van de Sibajak te pakken. Hoewel ik, toen ik aan boord kwam en de sleepboten en loods er al waren, alles aan de kapitein had uitgelegd, gaf hij mij de schuld en heeft hij me ook nooit vergeven.

Deze nalatigheid, eigenlijk veroorzaakt door het dringende verzoek van de eigenaar van het schip, Rederij Amsterdam, was naar mijn idee in het voordeel van de maatschappij. Het scheelde in ieder geval een hoop geld. Desalniettemin gaf hij me orders om met de tweede groep te eten, omdat hij me niet in m'n burgerkleren tijdens de eerste groep in de eetzaal wilde zien. Zo'n uitzicht scheen zijn eetlust te bederven. Ik probeerde hem uit te leggen, dat dit problemen zou opleveren met het schema van mijn wacht en het nemen van bepaalde uitzendingen, zoals de weerberichten, maar hij zei dat ik het eten dan maar moest overslaan. Dat was het laatste dat hij nog tegen me zei. Vanaf dat moment was de eerste officier de boodschappen jongen die het contact onderhield tussen de kapitein en mezelf. Fijn.

Via Bremen Duitsland voeren we met een leeg schip naar het noorden en tussen Schotland en de Shetland Eilanden richting Canada. Het weer was erg slecht en werd nog slechter. We kwamen in een storm terecht, die vier dagen duurde. Tijdens die storm hadden we er geen idee van wat onze positie was. Het lege schip dat hoog op het water lag, werd een speelbal voor de storm.



We maakten nauwelijks vaart en er zat niets anders op dan de storm uit te zitten. Tijdens die dagen deed ik verscheidene peilingen, één vanaf een bakken op New Foundland en een andere vanaf een Amerikaanse militaire vliegbasis op Groenland. De peiling gaf aan dat we Groenland behoorlijk dicht naderden. Omdat deze bevindingen niet overeen kwamen met de ideeën van de kapitein over onze positie, kreeg ik het bevel om direct mijn peilingen te stoppen, omdat ze niet accuraat waren en bovendien anderen in de war zouden maken. Nadat de storm tot bedaren was gekomen en de zon voor de eerste keer door de wolken brak, zag men dat mijn pogingen om de positie te bepalen, helemaal zo gek nog niet waren, integendeel! Er werd echter niets over gezegd. Alleen de derde officier reageerde. Hij

wilde me later bijna knuffelen en zei dat hij wilde dat ik de uitdrukking op het gezicht van de kapitein had gezien.

In Three Rivers begonnen we graan in de ruimen te laden. Tijdens het laden ontvingen we een officiële veiligheidsinspectie van de Canadese autoriteiten. Alle reddingsboten moesten naar beneden, maar eentje viel als een rijpe vrucht van de davits, juist op het moment dat hij vrij zwaaide van het schip. Een dek lager stond een nieuwsgierige boordwerktuigkundige naar de oefening te kijken. De man werd bijna onthoofd toen de reddingboot naar beneden dook. De houten reddingboot spleet wijd open als was het plotseling tot bloei gekomen bloem, toen hij het water raakte. Wat een gezicht! Overal paniek en er was heel wat uit te leggen. Kapiteins houden niet van zulke incidenten, vooral omdat zij op zulke incidenten aangekeken worden. Slecht onderhoud van het schip, slecht zeemansschap en nog meer van die dingen. Ik moet toegeven, dat het me niet veel kon schelen. Een andere passende reddingboot was er niet, zodat we een veel grotere aan boord kregen. Het zag er naar uit dat hij van een passagiersschip kwam. Hij werd met riemen bovenaan de voorste uitkijk vastgezet. Iedereen keek er met ongeloof naar. Hoe we die boot tijdens een noodgeval operationeel en weg van het zinkende schip moesten krijgen, was voor iedereen een raadsel, maar voor de Canadese autoriteiten was het voldoende om de veiligheidscertificaten van het schip te vernieuwen. De derde mompelde dat hij nieuwsgierig was hoelang die boot het zou uithouden in die vooroverliggende positie. Hoe profetisch. De weergoden waren ons ook niet goed gezind op de terugweg naar Amsterdam. De derde kreeg gelijk toen een paar dagen later een hoge golf het voordek raakte en de boot aan stukken sloeg. Later hoefden alleen de touwen weggehaald te worden, want al het puin werd weggevaagd door de woedende Atlantische Oceaan. "Wat een menselijke domheid," moet de zee gedacht hebben en daarom, weg ermee.

Ondertussen vroeg ik de maatschappij me alsjeblieft over te plaatsen op een ander schip, als we in Amsterdam zouden aankomen en gelukkig deden ze dat. Ik mocht naar de Duivendrecht, die in Hamburg lag. Oh jongens, dat deed me goed. Niettemin bleek mijn bestemming door de ziekte van een collega voorgoed veranderd. Toen ik aan boord kwam van de Sibajak, mijn vorige schip, dacht ik dat ik twee reizen naar New York zou maken en dan naar de Oost zou gaan, waar ik op de "Never Come Back Line" geplaatst zou worden, voor een periode van drie jaar. Dat plan was voorgoed voorbij. Ik zal nooit weten hoe mijn leven was verlopen, als alles was gegaan zoals eerst de bedoeling was.

## Ongelooflijke radio verhalen

Deel 5

### Een klein diplomatiek incident

Door: Jeffrey Herman KH6O

Toen ik eens, tijdens een 500 kc wacht zat te dromen over al die geluksvogels van een operators die aan boord van hun schepen verspreid over de oceaan, werden mijn plezierige gedachten wreed verstoord door een bericht van een Sovjetschip.

TTT TTT TTT DE UBEX UBEX UBEX BT 170930Z ALL SHIPPING WITHIN 200 KM RADIUS 030-060 DEG FROM 37.42N 174.11E USE CAUTION DUE TO MISSILE TESTING DURING THE HOURS OF ...

Wel verdraaid! Hij wilde die hele tekst op de 500 kc uitzenden, dat gaat echt niet hoor, voor een gewoon veiligheidsbericht. Okay, het was tijd om mijn brood eens te gaan verdienen als 500 kc Pacific politieagent. Ik brak in met een paar "BT'tjes," maar hij ging gewoon door. Vervolgens hield ik mijn sleutel een paar seconden ingedrukt, maar niet te lang, want een uitzending van strepen, activeert het autoalarm aan boord van schepen. Ik besloot aardig te zijn:

UBEX DE NMO NMO GE OM PSE QRT ON 500 PSE QSY 512 OK IMI K

Na een paar seconden stilte, zette hij zijn uitzending voort:

TTT TTT TTT CQ DE UBEX UBEX UBEX BT 170930Z ALL SHIPPING .....

Oh jee, die vent verdient de hoofdprijs voor kluns van de avond, zeg! Nou vind ik het niet leuk meer! Koude oorlog op 500 kc. Ik stuur een ander bericht, maar krijg geen antwoord. Nog maar eens proberen:

UBEX DE NMO QRT ON 500 QSY 512 K

IJzeren Heinig kwam er gewoon weer:

TTT TTT TTT CQ DE UBEX UBEX UBEX BT 170930Z ALL SHIPPING ...

Met nog maar 30 seconden te gaan voor de eerstvolgende stilteperiode, begin ik me toch echt zorgen te maken over zijn onwettige uitzending. ....15 seconden.....10 seconden ..... 5 seconden.....  
In mijn log verscheen:

BEGIN SILENT PERIOD 500 0945Z OPNOTE: UBEX CONTINUING TO SEND SAFETY BCST DURING SP. SPVR NTFD. 0945Z

Nadat ik mijn chef had ingelicht, vervolgde ik de uitzending met:

QRT QRT SP SP

Maar die kluns ging gewoon door met uitzenden! Nu begonnen mijn vrienden van de West Kust ook hun geduld te verliezen. De eerste die reageerde was NMC (San Fransisco Coast Guard):



UBEX DE NMC QRT SP SP

En hij stopte! Maar een paar seconden later, nog steeds tijdens de stilteperiode:  
TTT TTT TTT CQ DE UBEX ....

Oh man, die sukkel heeft zeewier in zijn kop in plaats van hersens.... NMQ springt in (Long Beach Coast Guard):

DE NMQ QRT SP SP

En zelfs NOJ, helemaal vanuit Alaska mengt zich in de knokpartij:

DE NOJ QRT SP

Gevolgd door Power House:

DE KPH QRT SP SP

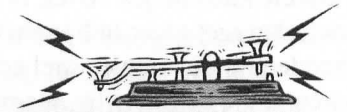
Maar die gast ging gewoon door met zijn uitzending. Uiteindelijk op :47, nog steeds in de stilteperiode, was hij klaar. Ik had alles gelogd, behalve het gesprek dat ik na de stilteperiode met hem had:

UBEX UR A LID

Zonder mijn roepletters en in A1, (Ik gebruikte altijd A2 voor de 500 kc, dus niemand had in de gaten dat ik het was.) dat was beter voor de diplomatieke betrekkingen met de Sovjets.....

Over het algemeen volgde ieder schip en kuststation de internationale procedures. De discipline die wereldwijd op de 500 kc was onvoorstelbaar. Tijdens de lessen op de Kustwacht radio operator school, werd ons steeds voorgehouden, dat wat we leerden geen Kustwacht of US regeringsbeleid was, maar dat het eigenlijk en vooral internationale regels van de ITU van de United Nations waren en dat iedere marconist aan boord van een schip dezelfde regels had geleerd, die wij toen moesten leren. Wij werden er van doordrongen, dat we vanaf het begin af aan een lange traditie hadden met de marconisten en ieder van ons voelde een diep respect voor de 500 kc. Er was voor ons gevoel iets mysterieus met die frequentie, een gevoel dat ik nog steeds niet goed kan beschrijven.

## Sleutelklik



Kijk nou eens naar de bovenstaande foto, is hij niet prachtig!? De nieuwe generatie staat al te trappelen om te beginnen.

Het is Anne, de 2-jarige dochter van PA3HMP, de buurman van Louis PAØLCE en woont 60m bij Louis vandaan.

Louis: "Anne kwam boven, klom op de stoel en legde haar handje als een volleerde telegrafist op de sleutel!!! Uniek!! Zonder enige aanwijzing, zo uit zich zelf!

Ze heeft nooit een seinsleutel zien gebruiken want Mark PA3HMP kan het niet. Zoals je ziet staat de sleutel tussen de rommel op de werkplek, zoals veel werkplekken vol troep liggen."



## De Velddag

Door: Joop PA3ANN



Om een velddag goed voor te bereiden dacht ik dat het voldoende was om gewoon naar een veld te gaan en alles op te zetten. Je ziet dan vanzelf of je wat bent vergeten of dat er iets niet klopt. De zoon had zijn Unimog ingeladen en zelf had ik het één en ander bij elkaar geraapt om een magnetische loop antenne uit te testen.

We hadden gevraagd of we bij Remy op de Camping wat mochten uitproberen. Hij vond dat onmiddellijk goed, dus op naar de Knienseerd. Daar konden we kiezen waar we wilden staan, er is daar een zee van ruimte om je antenne weg te hangen. Remy heeft een schuifmast geplaatst met enkele katrolletjes boven in de mast en wat touwtjes. Dit is erg handig, je hoeft dan niet meer in bomen te klimmen, dat kan ik toch niet meer en we hadden op die manier snel een draad op de hoogte hangen. Alleen even opletten dat je een touwtje neemt dat nog niet gebruikt is, anders ligt van iemand anders de handel op de grond, hi.

Goed, in de Unimog zit een GRC-9 en een Sem 35. Van de GRC-9 hadden we de originele antenne bij ons, die is voor 80 m ongeveer 76 meter lang en kon ruim weggehangen worden. Ook had ik een Magnetische loop bij me, zelf gemaakt van koperen buis, 22 mm rond. De loop had een doorsnede van 2 meter. We waren al zo'n beetje aan het kletsen, toen Thea en Gerard ook aankwamen. Dat was een leuke verrassing.

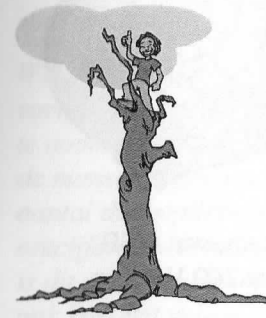
We hebben dan even bijgekletst en ik zag Gerard bedenkelijk naar de loop kijken en er het zijne van denken, volgens mij. Na een poosje moest ik nog even wat afgeven bij Thea en Gerard en warempel, die zaten rustig aan tafel. De vishengel stond al en ze nodigden ons uit voor de koffie, maar wij hadden de handel nog niet voor elkaar en moesten dus helaas verder met de opbouw.

Daar kwam nog wat stress bij om de hoek kijken want mijn dochter stond op het punt te moeten bevallen en het er in zat, dat ik plotseling weg moest. Eindelijk was het zover. Ik had hoge verwachtingen van de magnetic loop maar dat bleek tegen te vallen. De loop werkte prima maar het afstellen was een crime, we gingen steeds over de dip heen, tja, en de langdraad werkte prima alleen zat er iets fout met de GRC-9, dus maar goed dat we even een test deden.

Met deze wetenschap zijn we ongeveer 10 dagen later naar de velddag te Kessel gegaan. Nu had ik, om de afstemming van de loop te verbeteren,

een servo gebruikt van een model vliegtuigje, die was nog over van de oude hobby en werkte prima.

Op het veld in Kessel aangekomen hebben we alles weer opgebouwd en iemand was zo vriendelijk om in een boom te klimmen zodat de langdraad



opgehangen kon worden. De Unimog hebben we midden op het veld gezet en draaiden zelf 220 Volt. Daar hadden we niet die luxe van veldstopcontacten, zoals bij Remy op de Camping. Er was wel 220 V maar daar maakten we nu geen gebruik van. De magnetic loop werkte nu wel prima en alles ging, buiten verwachting, goed. We hebben verschillende verbindingen gemaakt op 40 m en op 80 m. De hele dag heeft de generator prima werk geleverd.

De GRC-9 werkt ook op een voeding, die ik in de Unimog gebouwd heb en kan ongeveer 40 Ampere leveren bij 24 Volt. Ik draaide even over 3551 kHz en hoorde daar Remy met Gerard aan de babbel. Ik dacht ook nog even te voren een junior te horen in cw, maar daarvoor was ik net te laat op de QRG. Ik probeerde me snel even in te melden, door een kik te geven en zie daar Remy, had mijn 5 watjes toch al snel in de gaten. Intussen was buiten de schemer al ingevallen, dus zou het snel donker worden.

Nou, plotseling zat ik helemaal in de donker, want de generator viel stil. Gelukkig kreeg de zoon het ding weer aan de praat. Ik hoorde net dat ik aan de beurt was, maar weer viel de handel stil. Ik zeg nog tegen mijn zoon, dat het ding niet op water loopt, dat de spriet wel op zou zijn, maar dat wilde hij niet geloven. Hij antwoordde me: "Ja vast, net zat er nog genoeg in!" ik zeg nog: "Maar nu met de verlichting aan gebruikt hij wel meer."

Dan maar even om op de accu over. Remy was er niet meer maar Gerard wel en gaf me 579. Dat was een aardig rapport met een loop die maar 1 meter boven de grond stond, en met maar 5 Watt!

Intussen zat ik in de donker, ik kon niets anders meer zien dan het display van de FT817. In zo'n gesloten auto is het al snel aardedonker.

De generator is een tweetakt dus de zoon zou wel even wat brandstof regelen. Nou, dat hebben we geweten. Hij kiepte eerst de olie in de tank en toen de benzine er bij, met de gedachte dat het wel zou mengen tijdens het schenken. Goed bedoeld, maar het ging natuurlijk helemaal fout, er kwam olie in de carburateur terecht. Het gevolg was dat het licht steeds aan en uit ging, een soort van knipperbol, dus.

Intussen was ik met Gerard in een QSO. Het gesputter bleek voor een geroutineerde marconist als Gerard geen probleem, maar ik raakte toch in de war van dat gedoe. Er stonden op een gegeven moment verschillende amateurs in de Unimog, die mij maar vroegen waar die rook toch vandaan kwam. Intussen moest ik Gerard weer antwoord geven. Tja dat gaat fout natuurlijk.

De generator stond een heel stuk van de Unimog af, dus mijn zoon zag ook niets meer in het donker. Hij had tegen de reguleur gestoten, (of er aan gedraaid, hi) dus was hele handel plotseling instabiel. Dan liep hij snel en dan weer langzaam, wat QSB verorzaakte op 220V, hi. De spanning ging van 150V naar 260 V op en neer en we kregen het niet meer goed. Gelukkig was toen de BBQ klaar en konden we aanvallen, dat maakte alles weer goed.



De rest van de tijd hebben we maar gebruik gemaakt van de accu. We hebben nu wel geleerd dat je altijd een zaklamp of iets dergelijks bij de hand moet hebben, maar al met al hebben we ons leuk geamuseerd. En met een GRC-9 moet je toch even leren om te gaan, anders geef je op de verkeerde frequentie antwoord. Met al dat antenne gedoe zei ik tegen mijn zoon: "Die Gerard heeft het beter bekeken, hij is in 5 min. in de lucht, met zijn vishengel, wij zitten hier maar te klooiën."

Tja, het mooiste was nog dat we de langdraad niet meer uit de boom kregen. Die knaap die ons geholpen had, was een paar meter een boom in geklommen en was al naar huis toen wij gingen opruimen. Daar zijn we nog op zondagmorgen voor terug moeten gaan, want om in donker op een ladder te gaan staan balanceren..... Die jong knaap kon goed klimmen, er zat geen tak aan die boom. Hoe hij dat zo snel voor elkaar heeft gekregen is me nog een raadsel.

Nou beste mensen dat was me weer een velddag, maar we hebben even goed plezier gehad. We doen het toch nog weer eens dunnetjes over, maar dan houd ik die vishengel van Gerard wel in mijn achterhoofd, hi.

Gerard zal wel denken: "Wat zijn die lui eigenwijs," maar ja, eigenwijs dat is ook wijs.....

Zo beste mensen. Ik heb weer genoeg gekletst, het is weer een lang verhaal geworden.



## Hoe saai is morse? RSI avant la lettre

Door: John Piek

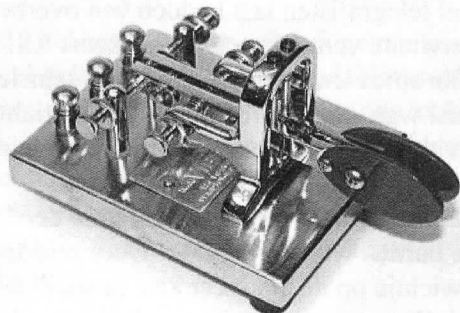


*Waar komt mijn fascinatie voor morse-telegrafie toch vandaan? In de vorige eeuw hebben veel mensen al dan niet verplicht geleerd om in morse te communiceren. Het was bijvoorbeeld verplicht gesteld bij een deel van de manschappen op de koopvaardijvloot, bij de marine, en ook voor een aantal dienstplichtigen. Voor de meeste mensen is het op het gehoor ontcijferen van morse het moeilijkst te leren, maar voor sommige anderen is dit geen probleem, maar is juist het seinen weer heel moeilijk. Hoe dan ook kost het vele maanden om te leren, maar misschien vormt dit juist ook wel onderdeel van de uitdaging...*

Rond 1900 bleek dat veel telegrafisten last hadden van overbelaste armgewrichten en aanverwante verschijnselen. Een soort RSI avant la lettre dus. Het bedrijf Vibroplex kwam daarop met een seinsleutel, waarbij de beweging niet verticaal was, maar horizontaal in twee richtingen. Met tegelijk wijs- en middelvinger worden daarbij in de linkerrichting de strepen geseind, terwijl na het indrukken van de paddle in tegenovergestelde zijwaartse richting met de duim, door een ingebouwde bladveer automatisch de punten worden geseind. Door middel van het verschuiven van een gewichtje op de bladveer kan de snelheid van de punten worden ingesteld. Dit type seinsleutel werd door het bedrijf 'bug' genoemd, en nog altijd is er een 'bug' (kever/tor) te zien in het Vibroplex-logo. De bug was een doorslaggevend succes, en er zijn er in allerlei varianten vele honderdduizenden van gemaakt. Vibroplex bestaat nog altijd en maakt nog steeds in mechanisch opzicht de meest geavanceerde bug's, paddles en seinsleutels.

De bug had een nadeel: aan boord van schepen kon door het deinen en stampen van het schip het 'gewicht' van het seinschrift nog wel eens variëren, waardoor het aan de ontvangende kant vooral bij zwaar weer minder makkelijk op te nemen was. (N.b.: morse opnemen is een morsesignaal op het gehoor uitschrijven). Om die reden was in een aantal landen, waaronder Nederland het gebruik van de bug aan boord van koopvaardij schepen verboden. Een ontwikkeling uit de jaren vijftig is de zogenaamde iambic-keyer. Dit is een doorontwikkeling van de bug, alleen worden de punten en strepen bij dit type sleutel door elektronica gemaakt

en niet meer mechanisch. De zogenaamde paddle waarmee de iambic-keyerelektronica wordt aangestuurd, bestaat in feite uit twee licht bedienbare seinsleutels tegenover elkaar, die net als bij de bug met wijs-/middelvinger en duim bediend kunnen worden. Bij de iambic-paddle kunnen beide 'seinsleutels' tegelijk worden ingedrukt, wat bij de bug niet kan. Wanneer dat gebeurt worden afwisselend punten en strepen geseind, wat veel onnodige handbewegingen uitspaart. Door het gebruik van dit soort automatische seinsleutels worden niet alleen de armgewrichten en spieren gespaard, tevens kunnen veel hogere seinsnelheden worden gehaald. Behalve de iambic-keyer worden ook elektronische niet-iambic-keyers gebruikt. De paddle die daarvoor gebruikt wordt kan alleen naar links (strepen) of naar rechts (punten) worden bewogen, en dus niet in beide richtingen tegelijk naar elkaar toe. Een iambic is overigens een bepaald soort gedicht, waarbij de regels afwisselen tussen kort en lang, vandaar de naam.



**Moderne iambic-paddle van Vibroplex. Dit topmodel van de firma is 24 karaats verguld en gelagerd met edelsteentjes. (foto: Vibroplex)**  
[www.vibroplex.com](http://www.vibroplex.com)

Een punt is een korte pieptoon (of lichtsignaal, want dat kan ook) en een streep is een lange pieptoon. Een streep is daarbij standaard driemaal zo lang als een punt. De pieptonen binnen een letter moeten één punt vanaf elkaar liggen, en die tussen de afzonderlijke letters een streep lengte, dus drie punten. Om aan te geven dat er een nieuw woord begint wordt een ruimte gelaten van vijf of zeven punten.

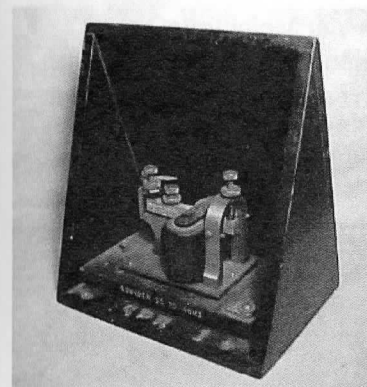
Alle columns van John Piek zijn te vinden op <http://www.shorties.nl>

Meer verhalen, artikelen, podcasts en foto's zijn te vinden op zijn weblog: <http://www.johnpiek.com>

## DE ROMANTIEK VAN EEN TELEGRAM

Door: Herman Willemsen VK2IXV

In April dit jaar bracht ik een bezoek aan een kennis, waarmee ik al jaren lang QSO heb via e-mail en telefoon. Zijn naam is *Ron McMullen*. Seinsleutel verzamelaars, waar ook ter wereld, kennen hem wel, omdat hij artikelen over Australische telegrafie instrumenten heeft geschreven in *Morsum Magnificat* (zie MM88 & MM89), een Engels tijdschrift voor telegrafie liefhebbers, dat jammer genoeg in 2004 is opgeheven. Ron woont in het kleine dorpje Yass in de staat van New South Wales. Yass is ongeveer 40 minuten rijden van Canberra en ongeveer 3 uur rijden van mijn woonplaats in Kiama NSW. Drie uur vinden we in Australië een aardig ritje, maar toch niet te lang. Je kunt zo'n 6-uur retour reis per auto redelijk in 1 dag doen.



Ron heeft tientallen sleutels en telegraaf instrumenten ten toon gesteld en de rest netjes ingepakt in dozen in zijn woonkamer, kantoor, logeerkamer en overal waar er maar plaats is in zijn huis en garage staan. Zoals de meeste verzamelaars heeft hij meer ruimte nodig. "Ik vind het wel goed," zei zijn vriendelijke xyl, "als die dingen maar niet in de slaapkamer terecht komen."

Mijn bezoek aan Ron was te kort, de tijd vloog voorbij en ik had al gauw in de gaten dat ik meer dan een middag nodig zou hebben om voldoende aandacht te besteden aan zijn uitgebreide en mooie verzameling van Australische en buitenlandse sleutels en telegrafie instrumenten. Afijn, er is altijd een volgende keer!

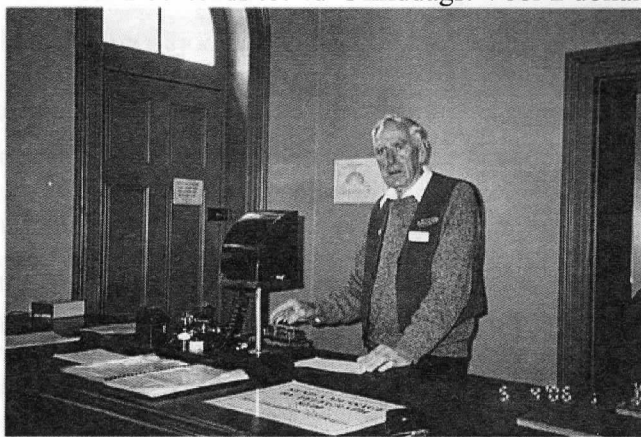
In zijn kantoor (of is het zijn radio hut?) is Ron, met zijn trouwe Australische Simplex Auto Jigger en een Klopper in een Klankkast, rechtstreeks verbonden met het Postkantoor in Beechworth, Victoria via een (30-Baud) Modem en telefoonlijn. Hij is namelijk één van de twintig telegrafisten die Morse code berichten opnemen van het Telegraaf Station in Beechworth.

Ron, een gepensioneerde Landlijn telegrafist en Post Directeur, gaf mij een demonstratie hoe hij CW ontvangt door te luisteren naar het geklik en geklak van die Klopper in zijn kantoor. Als een ex scheeps- en kuststation telegrafist, kan ik dat soort Morse moeilijk lezen, omdat ik gewend ben aan Morse code in de vorm van *tonen* in plaats van dat geklop.

Officieel en commercieel is Morse code dus dood en begraven. Het wordt al jaren al niet meer gebruikt op Postkantoren en in 1999 werd het voorgoed afgeschaft op kuststations en schepen. Bij amateur radio wordt CW nog wel gebruikt, alhoewel het steeds minder wordt, nu de kennis van Morse code niet meer nodig is voor een Ham radio certificaat.

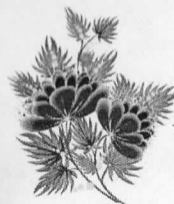
Maar ik heb dus ontdekt dat hier in dit klein toeristenplaatsje Beechworth in Victoria, Morse code nog steeds in leven wordt gehouden en iedere dag wordt gebruikt, niet door amateur R/Os, maar door gepensioneerde landlijn telegrafisten.

Beechworth, ongeveer 250km ten Noord-Oosten van Melbourne, is een historisch goudmijn stadje en had in 1860 een populatie van 42000 mensen en 61 kroegen. Nu wonen er nog slechts 3000 mensen en zijn er 4 kroegen. Het Telegraaf Station in Beechworth werd in 1858 gebouwd en verbond Beechworth en de hele kolonie van Victoria via Morse code met de buitenwereld. De introductie van Morse code had grote sociale en economische gevolgen, omdat het de overdracht van informatie veelvoudig versnelde. Vandaag is het Postkantoor een volledig werkzaam Morse code station en het enige en laatste Postkantoor in Australië dat nog steeds telegrammen aanneemt over de balie. Iedere dag (behalve Kerstdag) is het open van 10u 's ochtends tot 4u 's middags. Voor 2 dollar kunnen



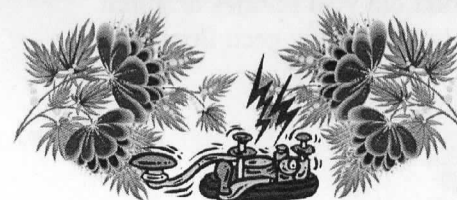
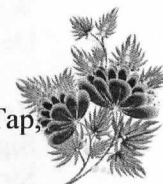
bezoekers een telegram sturen naar een adres in Australië. Dit bericht wordt dan van Beechworth doorgestuurd in Morse code naar 1 van de 20 telegrafisten, die met een dienstrooster werken, zoals Ron in Yass NSW. De telegrafist-op-wacht ontvangt dit Morse code bericht van Beechworth en typt het direct op een echt origineel telegram formulier dat in zijn schrijfmachine zit. Dan doet hij het telegram in een enveloppe en stuurt het per post naar de geadresseerde.

Wat een goede en interessante manier om het verleden te herinneren en ik neem mijn petje af voor al die toegewijde telegrafisten.



### TELEGRAPHISTS

All day long they sing and laugh,  
With a Click, Click, Click and a Tap, Tap, Tap,  
As they work at the Telegraph.



## Het koperen kloppertje

.\*. .

Hij werkt al weer jaren en jaren  
Heel blij met z'n koperen kloppertje.  
Dat ding komt maar niet tot bedaren,  
Het is en blijft toch een toppertje.

.\*. .

Zo zit hij voortdurend te praten,  
Klikkend met heel kleine pennetjes.  
Waardoor veel signalen verlaten  
De strak gespannen antennetjes.

.\*. .

Versturend, in morse, al seinend  
Signalen die springen als lammetjes.  
Steeds voortgaande nooit meer verdwijnend,  
Over landen en zeeën en dammetjes.

.\*. .

Ondanks moderne technieken  
En vele GSM'metjes  
Zal morse blijven pieken  
Met grote en kleine stemmetjes.

.\*. .

Heel velen gaan door met het kloppen,  
En dat is toch niet zo gewoontjes.  
Ze kunnen met morse niet stoppen,  
Verliefd zijn ze nog op die toontjes....

.\*. .

Dus zal het nog jaren zo duren  
Dat hij z'n koperen kloppertje  
Gebruikt om veel seintjes te sturen  
En is het voorlopig geen floppertje....

.\*. .

Johan. PA3CIB.....



## Morse

er zijn geen nieuwe berichten  
er is alleen praat voor de waak  
over één of andere dichter  
die zijn bronnen nooit vermeldt

en hij treedt in dialoog met een ruimte  
als je kan, leg het mij dan eens uit

sein het door  
in het kort, in het lang  
sein het door  
in morse

en de getuige van Jehova  
zat met zijn voet tussen de deur  
en hij bracht de blijde boodschap  
dat ik mijn leven had verspild

en ik zei: "ik heb geen tijd om nu te luisteren  
ik heb het veel te druk met lezen in de bijbel"

maar jongen sein het eens door  
in het kort, in het lang  
sein het door  
in morse

Gorki

