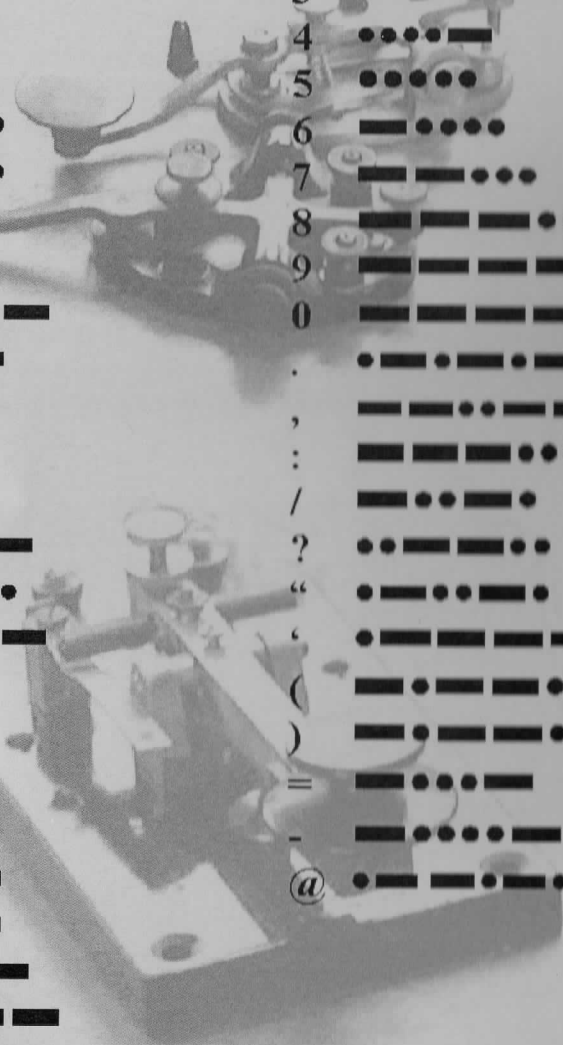
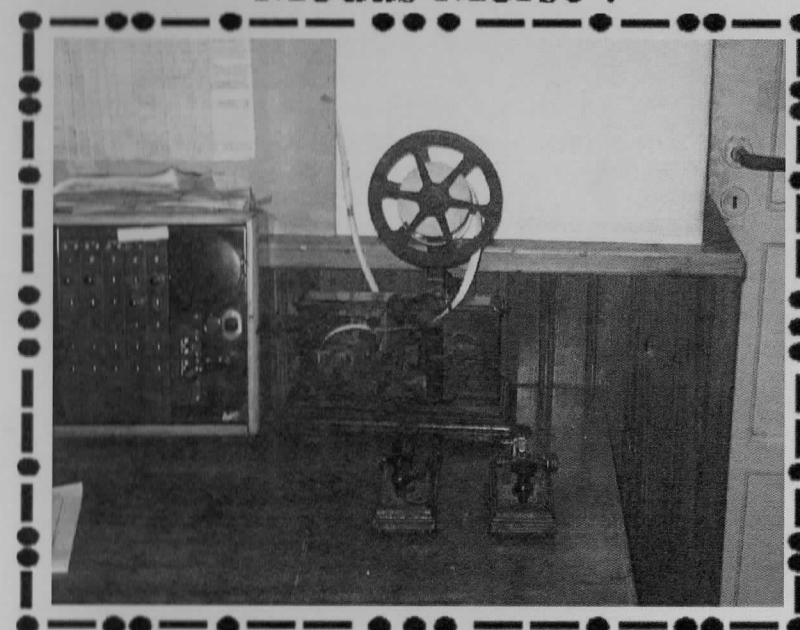


A	• —	1	• — — — —
B	— •••	2	•• — — —
C	— • — •	3	••• — —
D	— — ••	4	•••• —
E	•	5	•••••
F	•• — ••	6	— ••••
G	— — — •	7	— — — ••
H	••••	8	— — — — ••
I	••	9	— — — — •••
J	• — — — —	0	— — — — —
K	— • — —	.	• — — — —
L	• — — ••	,	— — — — —
M	— — —	:	— — — — •••
N	— •	/	— •• — — •
O	— — — — —	?	••• — — ••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



HelleMonster

Modus Morse !



Kalo Nero Railway radio station

Signalen uit de ether
en van
zingende draden



Redactie & abonnementen :

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

Redactiemedewerkster :

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

Cartoons :

Maroeska van Veen en Dick Kraayveld PA3ALM

Webmaster :

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

Homepage:

<http://www.hellemonster.nl>

Prijs abonnementen:

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

Losse nummers:

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

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

T Meijs-Nijssen
Achterweg 18
3248 AA Melissant

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

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



Bladvullend Gewauwel

Door: Gerard PA3AAE

Beste Hellemonster vrienden,

Buiten jagen de donkere wolken langs de hemel, voort gejaagd door een straffe noordwesten wind en de regen klettert met ongekende kracht tegen de ramen. De kabels van de antennes hangen langs het aansluitkastje want ook de nodige onweer en bliksem zorgen voor een onstuimige situatie buiten. Dit alles na enkele zeer warme weken, waar we toch van hebben genoten met ons kleine caravannetje in de bossen van Zeist.

Het huidige sombere weer weerspiegelt wel mijn gemoedstoestand, want met een zeer somber gevoel richt ik mij tot u. De afgelopen zes jaar heb ik mijn ideeën en standpunten aan u duidelijk gemaakt en ik heb nooit een woord van commentaar gehoord, zodat ik aannam, dat u het met de meeste standpunten wel eens was. Nu echter ben ik met het laatste stukje bezig, want dit is de laatste gedrukte HelleMonster, die u op de deurmat zult vinden. Ik weet, dat nog lang niet alle verhalen over morse, of de belevenissen van marconisten zijn geschreven, maar Thea krijgt steeds meer moeite, om leuke en vooral gevarieerde verhalen bij elkaar te krijgen, om weer een leuk blad samen te stellen.

Tijdens de laatste bestuursvergadering hebben we dan ook besloten, om een eind te maken aan het uitgeven van ons blad. Natuurlijk zouden we nog een tijdje door kunnen gaan, met het bij elkaar schrapen van verhalen vanaf het internet, maar dan zou het karakter van ons blad verdwijnen en lopen we de kans, dat het blad ongelezen in de krantenbak belandt en dat is niet de bedoeling. Hoeveel pijn het ook doet, het is beter om nu te stoppen en afscheid te nemen van ons gedrukte blad. U wordt daarom vriendelijk verzocht, om GEEN abonnementsgeld meer te storten voor het jaar 2007, want we zijn dan gedwongen u dit terug te sturen en dat brengt weer een hoop werk met zich mee.

Betekent dit nu het einde van HelleMonster? Nee, want als wij nog leuke of interessante verhalen tegenkomen of binnen krijgen, dan zullen we die op de website van HM publiceren, u kunt dus altijd nog even kijken, of er iets nieuws is binnen gekomen. Voor hen, die geen internet hebben,

kunnen we het nieuws uitprinten en na verzoek hiertoe, per post opsturen. Ook de stichting blijft bestaan, want wij blijven het morse promoten en trachten de belangstelling hiervoor te vergroten. Daarom zal de call PI9HM door de A-gelicenceerde bestuursleden bij tijd en wijle in de lucht gebracht worden, zodat mensen toch een qsl-kaart van deze roepnaam kunnen krijgen.

Mochten er onder de lezers van HM mensen zijn, die zich geroepen voelen om het blad voort te zetten, dan zijn zij van harte welkom en kunnen zij, na goede afspraken met het huidige bestuur, alles overnemen. Maar bezint eer ge begint, want het brengt een hoop werk met zich mee. Thea heeft de afgelopen zes jaar vele uren doorgebracht achter de pc, om de verhalen geschikt te maken voor het drukken, er plaatjes bijgezocht om het geheel wat op te vrolijken en vergeet de administratie niet, die zeer nauwgezet bijgehouden dient te worden.

We zullen kijken, of we voor volgend jaar nog een meeting kunnen organiseren, mocht dit het geval zijn, dan wordt u persoonlijk, of via Electron of CQ-PA hiervan op de hoogte gebracht.



Voor mij zal het een vreemd gevoel geven, want ik zal vanaf nu mijn Hans Dorresteijnachtige verhalen niet meer aan u door kunnen geven, hetgeen voor mij altijd een soort uitlaatklep was, waar ik mijn, soms wanhopige gevoelens, in kwijt kon. Maar het kan zijn, dat ik nu meer tijd krijg om toch weer te gaan knutselen en kan ik u over de resultaten daarvan via de site weer op de hoogte brengen.

Als ik nu terugkijk, dan zijn die zes jaar, dat ons blad bestond, voorbij gevlogen en vraag ik me af, waarom de tijd steeds sneller voorbij schijnt te vliegen, naarmate je ouder wordt. Het enige tastbare wat overgebleven is, zijn de ingebonden Hellemonsters, die op de kast in de huiskamer staan en ik denk, dat ik ze nog vele malen ter hand zal nemen, om de verhalen die erin staan, opnieuw te lezen en zo terug te gaan in de tijd. Ik weet het, je kunt de tijd

niet terugdraaien, het is maar schijn, maar des te ouder je wordt, des te meer herinneringen je krijgt.

Ik voel het, het stukje loopt niet lekker, maar dat zal wel komen, door de emoties, die door mijn keel gieren bij dit laatste epistel van mij, terwijl ik heftig slikkend probeer om de opkomende tranen in mijn ogen te bedwingen. Vanachter mijn schrijftafel wil ik Thea bedanken, voor de vele uren, die zij heeft besteed aan ons blad om er steeds weer iets moois van te maken, Monika en Paul voor het steeds weer controleren van de teksten op schrijversfouten en al diegenen, die hun verhalen en belevenissen hebben ingestuurd. De weergoden schijnen ook problemen te hebben met het afscheid van HelleMonster, want bliksemschichten vliegen door de lucht en de donder rolt. Voor de laatste maal neem ik afscheid van u allen vanuit mijn kleine huisje in dat kleine dorpje op Goeree-Overflakkee en wens ik u nog een lang en gezond leven toe.

73/Gerard.



Stapelgek?

Door: DK3VA / Henning Ullrich

Bremen, september 1968. Ik bezocht daar de zeevaartschool, om radio-officier te worden. Omdat mijn CW erg slecht was en ik bovendien ook nog 20 dagen te laat aan de reeds gestarte cursus begon, was dat niet zo vreemd. Onze CW-leraar wilde echter per sé dat ik mijn achterstand heel snel in zou halen.

Nu ging ik 's ochtends altijd lopend naar de zeevaartsschool en daar deed ik dan ongeveer een kwartiertje over. Onze CW-leraar gaf me toen de raad om onderweg de verkeersborden steeds hardop in Morse te spellen, b.v.

STOP: ••• — — — — — • — — — —

Op een dag liep ik dus weer gezellig hardop spellend naar school, toen twee oudere dames me tegemoet kwamen. Ze bleven plotseling staan, schudden ontsteld hun hoofd en zeiden: "Allemachtig! Mogen die mensen zo vroeg al naar buiten? Die horen toch in die inrichting thuis"



Overigens heeft deze methode me zeer goed geholpen!

DAGBOEK "IRAN SHAHR"

EQSB

Door: Wouter Lingeman

DE GROTE OVERSTEEK



Eindelijk zullen we dan een echt stuk gaan varen: naar New York. Dat wil zeggen, we gaan naar Amerika en zonder tegenbericht is de eerste haven die we daar aandoen, New York.

Die middag hoor ik op het schavot (het dek boven de radiohut) een enorm kabaal. De hoofdantenne is gebroken en ligt nu aan dek. Aan dek regent het, we zitten net in de moessontijd zegt men. Met een tweetal matrozen zet ik de antenne weer op. De volgende morgen tijdens de eerste wacht die ik loop, van 8 tot 10 lokale tijd, steekt de derde stuurman zijn hoofd door het verbindingsluik met de brug en deelt mee dat er stukken van antenne-isolatoren aan dek zijn gevonden. Hij is nog maar nauwelijks klaar met spreken of een paar felle klappen op het schavot doen ons naar buiten gaan. Daar liggen ook overal stukken porselein afkomstig van de hoofdantenne. Vreemd genoeg hangt de antenne nog op zijn plaats. Het automatische alarmtoestel neemt de wacht over en de hoofdantenne wordt voorzien van nieuwe isolatoren. 's Middags komt de stuurman van de wacht zeggen dat zijn uitzicht vanaf de brug wordt verpest door een stuk koperdraad waarvan hij vermoedt dat het de hoofdantenne is. Ik krijg spijt dat ik deze antenne in Karachi niet ook heb verkocht want het is nu wel

duidelijk dat er een nieuwe moet worden opgehangen. Het wordt een link karweitje, er staat een behoorlijke deining, en zelfs de matrozen voelen er niets voor om de mast in te klimmen. Met een veiligheidsgordel zet ik mezelf vast aan de smalle laddertjes die langs de masten naar boven voeren. Na enige uren hangt er een fonkelnieuwe antenne.



Het drinkwater wordt gerantsoeneerd. In het totaal kunnen we drie uur per dag zoet water gebruiken. Voor de zoetwatervoorziening zijn we aangewezen op een installatie die zoet water uit zeewater maakt. Het is die installatie die niet naar behoren werkt. Het wordt ook weer tijd om de hulp van de heren elektriciens in te roepen, want de VHF-converter levert ook niet de juiste spanning. Zo midden op zee is die VHF wel niet van erg groot belang maar het is ongeveer de enige generator die 220 volt wisselspanning levert en dat is van belang, zoals bekend zal zijn, voor het goed functioneren van mijn bandrecorder.

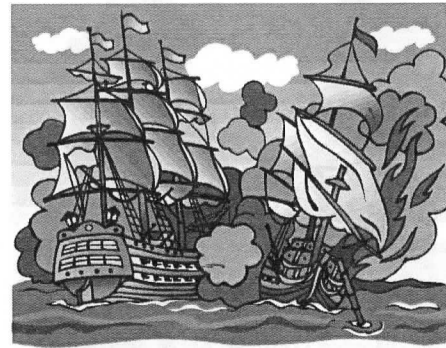
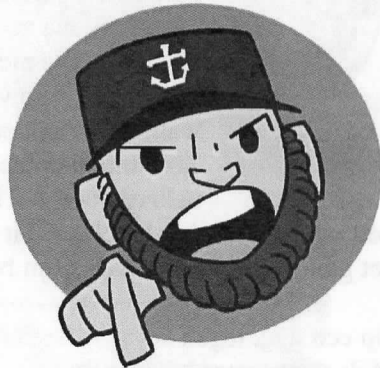
Op een dag, tegen het middaguur, komt Egbert naar de radiohut en vraagt of ik straks even bij hem in de hut kom. Ik beloof hem te zullen komen en ga even na twaalf een paar dekken lager naar de rederhut en klopf aan. "Ja", is het enige wat ik hoor en ga naar binnen. Egbert komt uit het slaapgedeelte van zijn hut en zegt: "Je bent een klootzak, wil je een potje bier?" Niet begrijpend zeg ik: "Ja, alstublieft."

Het wordt al snel duidelijk dat Egbert geen kwaai kerel is, maar me wil waarschuwen voor andere leden van de bemanning. Ik heb in de tijd dat ik nu aan boord ben de nodige werkzaamheden verricht voor bijvoorbeeld de dekdienst en in de machinekamer. Ik deed dit weliswaar op vrijwillige basis, maar Egbert meent dat ik door de eerste stuurman en een paar machinisten wordt uitgebuit. Hij zegt dat als ik een keer hulp van hen nodig zou hebben ik erop kan rekenen dat ze niet thuis geven. Bovendien spreekt hij zijn wantrouwen uit dat hij koestert jegens hen en vooral de kapitein. Hij heeft meer bij dit soort "monkey-maatschappijen" gevaren. Op dat moment vind ik dat hij nogal tekeer gaat, maar wat ik dan nog niet weet is hoezeer hij het bij het rechte eind heeft. Er wordt verwacht dat ik regelmatig een weerbericht neem van de omgeving waarin wij varen. In de boeken zoek ik uitzendtijden, frequenties e.d. op. Maar geen van de daarin genoemde radiostations is te horen op de aangegeven tijden. Ook de verbinding met Scheveningen Radio wil weer eens niet lukken. Na ruime tijd pogingen te hebben gedaan besluit ik vroeg naar bed te gaan en het

's nachts nog eens te proberen. Als ik het om vier uur in de morgen ga proberen, lijkt het erop dat de mensen aan de wal, die verantwoordelijk zijn voor de uitzending van weerberichten, slapen verkiezen boven werken. Omdat ik toch wakker ben probeer ik Scheveningen Radio te pakken te krijgen. Daar is nog steeds een telegram voor ons. Maar Scheveningen hoort me niet en na deze vruchteloze pogingen ga ik weer te bed.

De volgende morgen probeer ik weer Scheveningen te pakken te krijgen. Na twee uur aanroepen heb ik nog steeds geen verbinding. De kapitein gaat als een dolleman tekeer en laat weer een van z'n scheldbuien op me los. Ik beloof hem de volgende wacht een nieuwe poging te doen, maar ook tijdens die wacht lukt het niet een verbinding tot stand te brengen. Ook met andere kuststations langs de Afrikaanse kust wil een verbinding niet tot stand komen. Hoewel er net een nieuwe antenne hangt, begin ik me toch af te vragen hoe de toestand daarvan is. Bij controle blijkt dat de isolatoren weer aan dek liggen, althans voor het grootste deel. Sinds het vertrek uit Karachi gaat er een vreemde trilling, of misschien beter, een beweging door het schip. Als ik het daarover heb tijdens het borreluurtje, dat Egbert, Joop, Richard en ik nu vrijwel dagelijks hebben, wordt er verondersteld dat er iets met de schroef moet zijn gebeurd waardoor de voor- en achtermast heen en weer zwiepen. Tussen die twee masten is de hoofdantenne opgehangen. Een oplossing zou kunnen zijn de hoofdantenne minder strak op te hangen. In elk geval zal ik de antenne weer van nieuwe isolatoren moeten gaan voorzien. Het AAT (Automatisch Alarm Toestel) neemt de wacht weer over en ik ben weer aan het werk aan dek. Het is prima weer zo'n 24 ... 25 graden met een fris windje. De zon staat hier recht boven je hoofd: we zitten dus zo goed als op de evenaar. Als ik klaar ben met het antennekarwei ga ik bij Richard op de brug kijken.

We staan wat te praten op de bakboord brugvleugel als er een enorme dikke walm overall bovenuit het schip komt. Richard roept: "Brand in de machinekamer!" en rent naar binnen om de machinekamer te bellen. Uit zijn gesprek maak ik op dat het niet zo heel erg is daar beneden en als hij



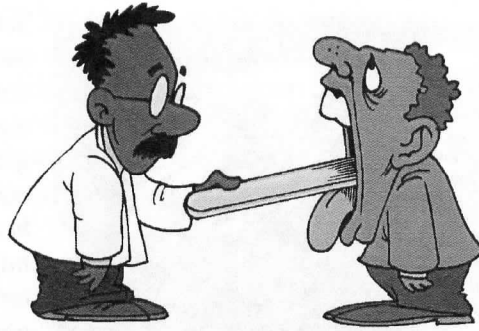
heeft neergelegd legt hij uit wat er aan de hand was. De uitlaatgassen van de hoofdmotor worden met z.g. spoellucht uit de cilinders geblazen. Die spoellucht, in combinatie met vuil in de hoofdmotor en de daar heersende hoge temperaturen kan brand opleveren zoals die waar wij getuige van waren. Tijdens pikheet (= thee- of koffietijd) zijn er optimisten die ons per sleepboot naar Durban zien gaan. De kapitein kun je van ver horen schelden. Op wie wordt ons niet duidelijk, maar hij leeft zich weer eens oud-Hollandsch uit. Als hij weer wat rustiger is geworden, komt de ouwe naar de bar, het is dan theetijd, en duwt me een paar telegrammen in de handen die met spoed weg moeten. Dan kan ik nu meteen de nieuwe isolatoren gaan testen. Perfect in orde, die dingen. Die z.g. spoelerbrand had ook op een explosie kunnen uitlopen begrijp ik later.

Dat de reis niet rechtstreeks naar Amerika zal gaan is nu vrijwel zeker. Mombasa in Kenya zal waarschijnlijk de haven worden waar het één en ander in de machinekamer zal worden opgeknapt. De meesten die wacht moeten lopen in de machinekamer zijn bang om naar beneden te gaan. De sfeer aan boord wordt er niet beter op. Ik merk daar niet zoveel van omdat ik vrijwel de hele dag in de radiohut moet zitten van het "gezag" om berichten van de maatschappij in Tampa (USA) op te vangen. In elk geval zit ik in mijn communicatie-museum een heel eind van de machinekamer vandaan, een betrekkelijk veilig gevoel. De hoofdmachinist heeft meegedeeld dat Mombasa de enige haven is die we op eigen kracht kunnen halen. Dat is nu nog ongeveer 400 mijl varen en met een snelheid van gemiddeld 13 knopen per uur is dat nog ongeveer 30 uur varen. Zolang moeten we het dus nog volhouden. Ik zelf begin ook wat slechter te worden. Niet bekend is of die rook van de spoelerbrand oorzaak is geweest van mijn steeds minder wordende stem en keel.

MOMBASA

We halen Mombasa, en worden afgemeerd tussen twee gigantische boeien. De eerste stuurman zendt mij naar een arts die een keelontsteking meent te constateren. De medicus zegt mij drie dagen aan boord te blijven en

schrijft wat medicijnen voor. Die drie dagen zijn misschien wel de ergste die ik aan boord van de Iran Shahr heb doorgebracht. De hele bemanning is 's avonds feestten op de wal. Ik zie ze gaan na het avondeten, en tegen de tijd dat ze terugkomen wordt het ontbijt geserveerd. Overdag wordt er in de machinekamer hard gewerkt. Grote houten balken worden tussen de hoofdmotor en de diverse spanten en huidplaten geslagen. Een erg solide indruk maakt het geheel op mij niet. Volgens verhalen zou de hoofdmotor een scheur hebben opgelopen als gevolg van de spoelerbrand.



Als mijn "scheepsarrest" voorbij is, ga ik na het ontbijt de wal op. Omdat er tijdens het wachtlopen op zee een aantal vragen bij me zijn gerezen over het al dan niet werken van de lokale kuststations ga ik naar een collega op een schip uit de DDR. Om daar te komen moet ik eerst met een klein bootje van boord naar de wal. Heinz, de DDR-collega, zegt me dat de meeste kuststations hier gewoon niet werken. Bij Zuid Afrika wordt dat een stuk beter. Met name Durban-radio en Cape-town-radio zijn volgens hem prettige stations om mee te werken en bovendien zenden ze weerberichten uit op tijden en frequenties die gewoon in de boeken staan. Dat is een heel prettig vooruitzicht.

Na de koffie besluiten we samen Mombasa-Island te gaan bezichtigen. We doen dit met een taxi die ons het hele eiland "rond-raced." Daarna moet ik een aantal boodschappen doen voor een paar leden van de bemanning. Voor Egbert moet ik bijvoorbeeld geld wisselen. Inmiddels heb ik geleerd dat vooral niet via de officiële kanalen te doen, maar dit wisselen te doen in het zwarte circuit, dat levert aanmerkelijk meer op. Wanneer ik om een uur of zeven 's avonds aan boord kom is Egbert de wal al op, zonder z'n geld. De matroos van de wacht vertelt me dat Egbert niet in een bijster goed humeur was. Ik werd er zelfs van verdacht er met de poen vandoor te zijn. Als er na een uurtje weer een bootje langs komt ga ik de wal weer op en met een taxi op zoek naar Egbert. Als ik alle kroegen ben afgeweest heb ik hem nog niet gevonden. En net als de moed mij in de schoenen dreigt te zinken ontwaart de taxi chauffeur een drietal "wit-mensen" op een terras. Egbert, Richard en Joop. Ze vertellen me dat de ouwe zeer ontstemd was



over het feit dat ik aan de wal was vandaag. Later op de avond, of liever vroeg in de morgen, het is half één, komt de ouwe de Floridabar binnen, waar we op dat moment verkeren in prettig gezelschap. Hij stevent direct op onze tafel af, groet slechts de daaraan gezeten dames, plant zijn vuist midden op tafel en schreeuwt, wijzend op mij: "Ik heb morgen zoveel werk voor je dat je voor morgenavond geen afspraakjes hoeft te maken." In werkelijkheid gebruikt hij heel andere woorden, echter van zo'n bijzonder laag allooi, dat ik die hier maar niet herhaal.

Langzamerhand vond een ieder dat het tijd werd naar bed te gaan. Egbert gaat naar boord. Zo vertrekken we met z'n zessen in een taxi. De eersten die uitstappen zijn Joop met z'n begeleidster. Even daarna Richard ook en ik wordt afgezet voor een keurig hotelletje waar de nacht wordt doorgebracht.

Om half 6 in de morgen haal ik Joop en Richard weer op en gaan we naar boord voor het ontbijt. De ouwe is niet aanwezig bij het ontbijt. Hij is volgens de matroos van de wacht nog niet aan boord gekomen. Ik vraag hem me onmiddellijk te waarschuwen wanneer de ouwe verschijnt, en duik dan maar mijn bed in. Erg fit voel ik me niet na een nacht van feestten. De matroos van de wacht laat me bijna 24 uur met rust. Als ik ontwaakt is het dus weer tijd voor het ontbijt. Vanavond is waarschijnlijk de laatste gelegenheid om de wal op te gaan en ons in het Keniase nachtleven te storten. De werkzaamheden in de machinekamer zijn afgerond en de Iran Shahr wordt in staat geacht op eigen kracht naar New York te varen. Egbert vraagt me met hem mee te gaan. Wij komen per taxi bij de Sardinia-bar aan. Daarbinnen zijn een aantal beslist niet zware vrouwen. Daar we zin hebben in een geintje spreken we af vader en zoon te spelen. Egbert gaat nogal enthousiast in op de avances van de dames hetgeen ik dan, als zijn z.g. zoon, niet luidruchtig, maar wel zeer beslist afkeur met de woorden: "Pa, dat kun je niet maken, Ma zit thuis op je te wachten hoor!" Erg populair wordt ik



daardoor niet bij de meisjes, die me al gauw een doetje vinden. Het eind van het verhaal is dat we de kroeg uitgezet worden omdat vrijwel alle aanwezigen zich met het geval gaan bemoeien. We zijn uitzonderlijk vroeg weer terug aan boord en horen dat we de volgende dag aan het eind van de middag zullen vertrekken.

Na het avontuur in de Florida-bar is de ouwe echter nog steeds niet aan boord. De eerste stuurman is uiterst nerveus, want tegen de avond moeten we vertrekken. Niemand heeft een idee waar "het gezag" kan zijn. Ik heb andere dingen aan m'n hoofd. Omdat ik nogal wat van dat Keniase "Mickey Mouse-money" over heb, besluit ik de Keniase economie voor vertrek nog even een flinke injectie te geven. De wal op dus. Wanneer ik die middag alles had verkocht of geruild waar de plaatselijken naar vroegen, was ik aan boord terug gekomen in mijn "pendek" (=onderbroek). Alles wat maar enigszins naar Amerika ruikt willen ze wel hebben. Ik koop nog wat snuisterijen en ga naar boord. De ouwe is er nog steeds niet. De eerste stuurman wordt steeds nerveuzer en loopt voortdurend aan zijn neus te plukken. Zou hij dan toch nog promotie maken zo vlak voor z'n pensioen? Wanneer ik in mijn hut kom probeer ik altijd eerst of er water uit de kraan komt want er is met de watervoorziening ook nog altijd iets mis. En deze keer kan je zelfs spreken van enige druk op het leidingwater. Dus water bunkeren en douchen. Als ik onder de douche vandaan kom tref ik de gezagvoerder op de gang. Hij is opvallend vriendelijk en perfect op tijd, want een half uur later is de loods aan boord en vertrekken we richting New York.

HET TWEEDE DEEL VAN DE GROTE OVERSTEEK

De ouwe wil dat ik de pers- en sportberichten van Scheveningen Radio ga nemen. Maar ik heb daar weinig zin in. Hij zal eerst moeten tonen dat zijn vriendelijke opstelling ten opzichte van mij niet van tijdelijke aard is. Daarna zal ik wel verder zien. Bovendien wordt door de maatschappij geen abonnementsgeld betaald voor de pers. Eigenlijk is het nemen van die berichten dus verboden. Vijf uur na vertrek begint het weer te rommelen in de machinekamer. De verlichting brandt niet meer op volle sterkte en soms valt het zelfs geheel uit. Als ik pikheet ga houden (koffiedrinken) op de brug verneem ik van de eerste stuurman dat we alweer een spoelerbrand achter de rug hebben. Na de wacht ga ik eens horen of Joop er meer van weet. Dat weet hij. Van de drie hulpmotoren, die voor de voor de elektriciteitsvoorziening moeten zorgen, zijn er twee buiten bedrijf en

zoals het er nu naar uitziet, kunnen die niet meer opgestart worden. We zijn dus volkomen afhankelijk van die ene hulpmotor. De privé-AC van Joop draait niet meer en het wordt steeds donkerder. Joop meent dat het nu toch tijd wordt om eens naar beneden te gaan. Als ik in mijn eigen hut de bandrecorder probeer aan te zetten lukt dat ook niet. En alsof dit aanschakelen de druppel was die de emmer deed overlopen, gaat het licht definitief uit en ook de hoofdmotor valt stil. Een totale "black-out" zoals dat heet in het vakjargon. Het is wel heerlijk rustig zo.

De volgende morgen hoor ik dat we bijna de hele nacht hebben liggen dobberen. Nu maken we in elk geval weer snelheid door het water en ook de elektriciteitsvoorziening lijkt in orde. Het goede humeur van de ouwe is weer voorbij. Hij komt weer scheldend de radiohut binnen en tijdens de ruzie die dan ontstaat, krijg ik mijn ontslag. Hij beweert dat ik niet kan opnemen. Daarop laat ik hem zwigend mijn cijferlijst zien. En hij bindt daarop wat in. Maar op de brug hoor ik hem even later vreselijk te keer gaan tegen de eerste stuurman. Over mijn ontslag zit ik eigenlijk niet in. Voor mij was het al wel duidelijk dat ik in Amerika sowieso naar huis zou gaan. Het enige probleem daarbij zal zijn om voldoende geld voor mijn vliegticket en die van mijn aflosser bij elkaar te krijgen. Als ik mijn contract niet uitdien, ben ik verplicht die ticket voor mijn aflosser ook te betalen. Mijn tegoed bij de maatschappij is al aardig opgelopen, maar het blijkt niet mogelijk dat hele tegoed op te nemen.

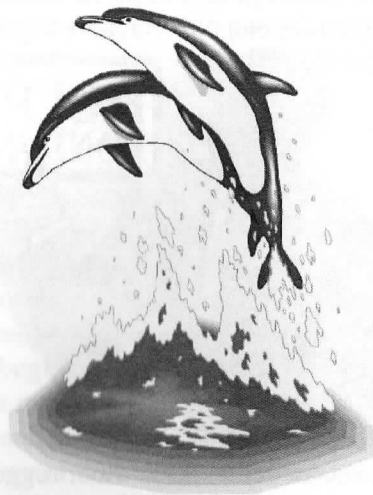


Als ik een dag later in de radiohut kom, hangt de derde stuurman door het doorgeefluik en deelt me in zijn gebroken Engels (Hij is een Pakistaan, Ben) mee dat hij er bij het vroege ochtendgloren getuige van was, dat de hoofdantenne naar beneden kwam. Als ik een paar matrozen vraag me te helpen, zoals ze dat in het verleden deden, weigeren ze deze keer. Voor een doos bier en een slof sigaretten krijg

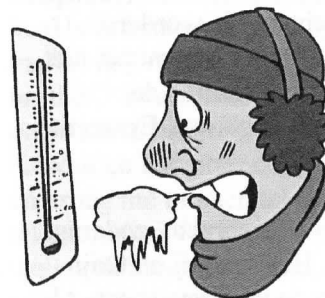
ik ze aan het werk. Ik moet zeggen dat, als niet de veiligheid van het schip er min of meer van af hangt, ik zelf niet zo enthousiast ben. Op een paar uitzonderingen na is de gehele bemanning niet meer bereid iets te doen wat buiten de normale werkzaamheden valt. Iedereen, op voornoemde uitzonderingen na, is zeer anti-ouwe.

Voor iemand die nog nooit een zee als een spiegel heeft gezien was op 13 september 1973 aan boord van de Iran Shahr in positie 26.06 graden zuid en 34.23 graden oost een perfecte gelegenheid om die spiegel te bekijken. Het is prachtig weer, en ook de vliegende vissen schijnen er veel plezier aan te beleven. Ze laten zich in geweldige hoeveelheden zien. We varen net buiten het zicht van de kust en als ik mijn draagbare radio mee aan dek neem blijken op de FM-omroep band veel stations te ontvangen te zijn. In de accommodatie is daar niets van te merken. Er moet buiten dus een FM-antenne komen. Met wat las- en koperdraad uit de machinekamer en wat harpsluitingen van de dekdienst is dat binnen afzienbare tijd gerealiseerd. De volgende morgen, als ik opsta, lijkt het of ik thuis ben: Het is vreselijk koud: 19 graden. En uit de radio komt een stem van een nieuwslezer die Nederlands aan doet: "Die weer sal opklaar in Wes-Transvaal." Maar als ik geheel bij mijn positieven ben, hoor ik de ouwe alweer tekeer gaan tegen Wardjo, de bediende. Wat later komt Wardjo in de radiohut zijn beklag doen over de ouwe. "Meneer kapitein mij schoppen," zegt hij. De gezagvoerder is niet tevreden over zijn capaciteiten als schoonmaker. Wardjo legt mij, met een grijns op zijn gezicht, uit dat hij voor zo'n bullebak niet van plan is zich in het zweet te werken. We menen dat de temperatuur buiten zich ook niet leent voor zweten en lachen de zaak weg.

Ben, de derde stuurman, steekt zijn hoofd door het doorgeefluik en deelt mee dat de zee "full of dolphins" is. We gaan kijken en hij overdreef niet. Een fraai gezicht. Het weer slaat nu echt om. De volgende dag doet stormachtig aan en buiten is het nog kouder geworden. In de radiohut zorgt de hoofdzender echter voor wat extra warmte. Terwijl ik verbinding heb met Scheveningen, komt er een enorm geknetter uit de zender. Er worden vlambogen getrokken van zo'n centimeter of twee. Hoewel ik gewoon door kan werken met Scheveningen besluit ik er maar mee op te houden in de hoop de zaak te kunnen verhelpen. Maar als ik wat dieper op de zaak inga, kan ik alleen wat schroeiplekken vinden nabij het hoogspannings-gedeelte van de voeding. Alles lijkt in goede staat. Na voorzichtig proberen, wijt ik het voorval aan netspanningsverschillen en



daar is natuurlijk de machinekamer voor verantwoordelijk. De verbinding met Scheveningen krijg ik echter niet meer voor elkaar. Het telegram waar ik mee bezig was moet echter nog wel weg. Na een paar keer algemeen aanroepen in de middengolf is er een collega op een ander schip bereid het telegram over te nemen. We spreken af elkaar weer op te roepen over twee uur. De collega heeft in die twee uur ook geen verbinding kunnen krijgen met Scheveningen wat mij weer wat vertrouwen geeft in mijn eigen kortegolfzender. Tot mijn stomme verbazing levert dit geen scheldkanonnade van de ouwe op, als ik hem dit bericht ga meedelen. Hoewel het een paar dagen geleden nog zeer prettig was met de AC aan,



begin ik nu toch te verlangen naar een kachel. De AC zou een volwaardig klimaat beheersingssysteem zijn volgens de handleidingen die Joop erover heeft gevonden, maar de temperatuur ermee omhoog krijgen wil vooralsnog niet lukken. Zestien graden is het inmiddels in mijn hut. Gelukkig krijg ik nog wat lichaamsbeweging aan de seinsleutel daar ik Scheveningen maar niet te pakken krijg.

Inmiddels zijn we een andere z.g. tijdzone ingevaren wat voor mij betekent dat ik 's morgens twee uur later op wacht moet. Uitslapen dus! Onder de bemanning is vrijwel niemand meer van plan om aan boord te blijven na Amerika. Dit heeft vermoedelijk gevolgen als ik straks mijn totale tegoed wil opnemen bij aankomst. Ik heb nl. het idee dat iedereen dat van plan is en de ervaring heeft geleerd dat het al moeilijk is als je als enige het totale tegoed van de maatschappij opeist. We zien steeds meer schepen om ons heen. Dat duidt erop dat we Kaap de Goede Hoop naderen. Daar eenmaal aangekomen lijkt het wel een zeilwedstrijd: het is dringen bij het rondenvan de boei. Een paar dagen geleden was me al door iemand gezegd, dat het weer na de Kaap beter zou worden. En gelukkig wordt het een beetje warmer. Op de nood- en oproepfrequentie is het hier een drukte van belang. Allerlei berichten worden heen en weer geseind. Maar als we een paar dagen verder op de Atlantische Oceaan zitten wordt het wachtlopen heel saai. Er is vrijwel niets meer te horen, maar dat werd weer goedge maakt door onze koningin, want die sprak de troonrede uit. De meeste Nederlanders zijn zeer vriendelijk tegen me, stoppen me van alles toe en vragen dan heel netjes maar zeer beslist of ik die troonrede niet eventjes wil opnemen. Goed voor deze keer dan, want de volgende troonrede zal ik niet aan boord van deze "schillenkist" meemaken.

Op de brug hoor ik van de eerste stuurman een verhaal over smokkel: Tijdens de vorige oversteek van de Perzische Golf naar de VS waren er 5 passagiers met een dubbeldekkerbus aan boord. Bij aankomst in Baltimore wordt de bus aan de wal gehesen en wil het vijftal wegrijden. Op dat moment, het is in de avond en al donker, wordt de bus in de schijnwerpers gezet en door politie omsingeld. Op de Iran Shahr lezen ze later in de krant dat de bus anderhalve ton te zwaar was door de hasjesj die erin was verstopt. De vijf hing een gevangenisstraf van vijftien jaar boven het hoofd of een afkoopsommetje van een miljoen dollar. Na zo'n akkefietje komt het bewuste schip op de z.g. zwarte lijst te staan en kunnen we volgens de stuurman in Amerika wel z.g. searchparties verwachten, die worden uitgevoerd door de "zwarte bende" (=politie o.i.d.). Daar zit ik nu net niet op te wachten want ik heb ook nog wat handel te drijven buiten de officiële kanalen om. In elk geval ben ik op tijd gewaarschuwd. Er wordt overigens flink gesmokkeld door vrijwel iedereen.

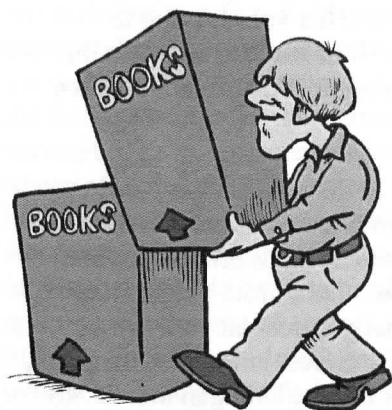
In mijn toiletruimte blijkt een stuk plaatijzer te zijn aangebracht, zodanig dat een nauwelijks opvallende ruimte is gecreëerd. Het zou mij niet zijn opgevallen als niet elke morgen de WC opnieuw in de verf was gezet. Als ik aan Egbert vraag wat ik met die smokkelruimte in mijn WC moet zegt hij: "Mondje dicht, je weet niets!" "Ja, Pa," is daarop mijn antwoord. Hij legt me uit dat ik grote problemen kan verwachten met de verantwoordelijke smokkelaars als ik dit ga melden bij de ouwe. In de machinekamer was ik er getuige van dat een paar Indonesiërs bezig waren een stevige buis tussen twee schotten te lassen, die was gevuld met horloges. Ook die buis wordt weer netjes op kleur gebracht en valt tussen al die andere leidingen in het geheel niet op. Het is ook niet verwonderlijk dat de heren wat bijverdienen, want hun gages zijn zeer laag. Die liggen tussen 120 en 220 gulden per maand. De antenne ligt weer eens aan dek. De isolatoren weer. Dat zal niet veel meer moeten voorkomen want de isolatorenvoorraad begint aardig te slinken. Bovendien bestaat de huidige hoofdantenne nu uit vier aan elkaar gesplitste stukken koperdraad. Een reserve hoofdantenne, zoals die volgens voorschrift aan boord moet zijn, is er niet meer. Wel hangt er nog een kleine antenne die ik op de zenders kan aansluiten, maar dat leidde in het verleden tot



problemen met het afstemmen van de zender. Slechts in noodgevallen wil ik daartoe overgaan. Als ik het radiodagboek crop nasla, blijkt dit de achtste keer te zijn dat de antenne naar beneden is gekomen. De matrozen zijn het hoofddek aan het schilderen. Groen. Om het voordek nog te kunnen bereiken laten ze smalle paadjes vrij. Voor Richard en mij is dit aanleiding om een groot bord aan dek te plaatsen met de tekst: Verboden het gras te betreden!

Een dag later hoor ik dat de Iran Niru/EQSC in de verkeerslijst van Kaapstad-radio zit. Dat zou kunnen betekenen dat de Iran Niru in de buurt is. Als ik hem ga roepen op de oproepfrequentie krijg ik echter antwoord van de AQVC, die zich meldt met de woorden: "Irani brother here Iraqi brother." Ik antwoord hem met "?" Tijdens het gesprek dat zich dan ontwikkelt, blijkt hij bij ons aan boord te zijn geweest in Bandar Shahpour, Kuweit en Mombasa. Hij had problemen met de verbindingen met de VS en vroeg me om een telegram voor hem over te nemen. Daar ik mijn eigen telegrammen via Kaapstad naar de VS stuur omdat rechtstreeks niet wilde weiger ik hem deze gunst. We gaan inmiddels al weer aardig richting evenaar en de temperatuur wordt hoger. De airconditioning was uitgezet met het koude weer van de laatste dagen en in de machinekamer wordt besloten de installatie weer op te starten. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan. Na het opstarten bevriest de klimaatbeheerser. Een volle dag later wordt het weer frisser in de accommodatie. Als ik op een dag een middagdutje doe op Monkey Island (het dek boven de brug) wordt ik ruw gewekt door een klap op mijn hoofd. Overeind gekomen neem ik nog wat gekletter om me heen waar en constateer dat de isolatoren van de hoofdantenne weer beneden zijn aangekomen. De laatste dagen is het bewegen van het schip erger geworden. Als ik die middag bezig ben boven in de voormast is duidelijk te zien hoe het schip buigend beweegt. En het is niet alleen de hoofdantenne die daar last van heeft. Er zijn inmiddels twee potdekselsteunen uit het hoofddek gescheurd. Vanuit de voormast is goed te zien hoe de antenne op en neer zwiept. Wanneer ik de hoofdantenne geheel naar het achterschip doorhaal, kan de voedingslijn een stuk korter worden gemaakt, hetgeen mogelijk een verbetering is. In de radiohut vind ik bij toeval een kaartje met daarop de exacte afmetingen die de antenne zou moeten hebben. Erg officieel ziet het vodge er niet uit, maar ik heb het idee dat als deze maten kloppen, de antenne wel eens langer zou kunnen blijven hangen. De huidige voedingslijn is volgens het kaartje veel te lang en zo besluit ik de zaak te modificeren. Het is bovendien uiterst prettig weer om buiten te werken. De rest van de middag

is nodig voor dit karwei. De zender reageert redelijk positief op de wijziging en lijkt zelfs wat meer vermogen te produceren.



De boekwerken waarin ik zou moeten kunnen vinden welke frequenties de Amerikaanse kuststations gebruiken en op welke tijden er verkeerslijsten worden uitgezonden in de korte golf, zijn dermate oud, dat vrijwel alle gegevens verkeerd zijn. In een dienstmededeling van de maatschappij lees ik dat er twee kuststations in de VS beluisterd dienen te worden. Dat zijn New York Radio/WSL en Chattam Radio/WCC. Maar op de in de boeken genoemde frequenties hoor ik niets. Wel

komen in de amateur-banden de Amerikaanse radio amateurs knalhard door. Met telefonie nota bene.

Aan tafel vertelt één van de machinisten, dat wanneer de hoofdmotor nu zou stoppen, er geen mogelijkheid meer is om hem op te starten. Om de anderen wat gerust te stellen zeg ik toe een kladje naast de seinsleutel te zullen plakken, waarop staat hoe een sleepboot te bestellen. De bewuste machinist wordt nijdig van mijn opmerking en zwijgt verder gedurende de maaltijd. Omdat ik de enige ben die 220 wisselspanning heeft in zijn hut, willen er nogal eens personen wat opnemen op hun cassetterecorders. Dat levert niet al te veel problemen op daar de VHF zo midden op zee eigenlijk altijd af staat. Bovendien levert het wat meer contacten op.

En dan, een dag na de sleepbootaffaire aan tafel, gebeurt het: de hoofdmotor geeft de geest. Dobberen midden op de Atlantische oceaan. De meesten ervaren het als zeer plezierig dat die vreemde beweging uit het schip is. Na de wacht ga ik eens in de machinekamer kijken hoe de zaken ervoor staan. Het is vreemd om een ruimte binnen te komen waar anders enorm veel lawaai is. Ik hoor stemmen in de richting van de hulpmotoren. Bijna het gehele machinekamer personeel staat daar bij elkaar en er wordt heftig gediscussieerd. Bij de werkplaats tref ik Egbert. Hij weet niet precies waar die machinisten mee bezig zijn, maar heeft goede hoop dat de motor weer op gang zal komen. Hij is ook zeer blij dat hij er niets mee te maken heeft, want de stemming lijkt nogal explosief. Egbert moet naar

boven en dus ga ik maar met hem mee, want alles wijst erop dat de machinisten met rust moeten worden gelaten. Na een paar uur komen er wat ploffende geluiden uit de machinekamer en na een paar seconden begint de Iran Shahr weer te schudden en te trillen. Ze hebben het weer geklaard, de machinisten.

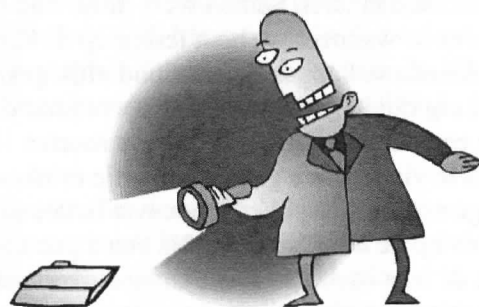
En dan is de radio-installatie aan de beurt. Tijdens een verbinding die ik met Scheveningen Radio heb, vliegt mijn koptelefoon haast van mijn hoofd door een enorm kabaal dat daaruit komt. Uit reacties van de marconist bij Scheveningen begrijp ik, dat hij me niet meer hoort. Bovendien herhaalt het geknetter in de telefoon zich telkens als ik de seinsleutel loslaat. De zender heeft het begeven. Laat in de avond, of meer, tegen het vroege ochtenduur komt Joop kijken waar ik toch uithang. Hij miste me aan tafel. Samen werken we nog bijna drieëneuhalf uur aan de zender en wanneer we hem testen op de kunstantenne, levert hij weer voldoende vermogen zonder hinderlijk geknetter. Bij dit klusje wordt ook heel erg duidelijk, dat er aan reserveonderdelen niet veel aanwezig is. En van een administratie waaruit zou moeten blijken wat er wel en niet is, is niets te vinden. We gaan een biertje drinken waarna we te bed gaan. De volgende morgen is het eerste wat ik doe als ik op wacht kom de zender testen op de hoofdantenne. Na een algemene oproep krijg ik verbinding met de Iran Mehr/EQSA. Eenmaal over naar een werkfrequentie begint een enorme uitwisseling van gegevens. Hij geeft me zijn halve crewlist. Er zijn bij hen aanmerkelijk minder Europeanen aan boord. Na vragen van mijn kant over het reilen en zeilen op de Iran Mehr blijkt dat wij het nog niet eens zo heel slecht doen. Op de Iran Mehr wordt tijdens het dobberen buitenboord gezwommen. Iets wat door onze gezagvoerder wordt verboden. Ook voorstellen om een groot zeil dienst te laten doen als zwembad buitenboord, wordt door het gezag afgewezen.

Hoewel de kapitein de laatste tijd redelijk vriendelijk tegen me is, vind ik zijn gedrag vreemd. Het gebeurt nogal eens dat hij in de radiohut is als ik op wacht kom. Wat hij daar dan doet is mij een raadsel. Omdat ik de zaak niet vertrouwd leg ik het zaakje voor aan Egbert. Wat er aan de hand kan zijn begrijpen we niet, maar als ik een paar dagen later een telegram ontvang van Charleston Radio, waarin staat dat we niet naar New York gaan, maar naar New Orleans, begint er wat te dagen. Dit betekent nl. dat we al een dag of wat op een veel te noordelijke koers voeren. In de administratie die ik van mijn Italiaanse collega overnam in Bandar Shahrpour, bevinden zich twee brieven van de maatschappij waarin de

radio-officieren wordt meedeelt dat telegrammen van de wal naar het schip alleen via New York- en Chattam Radio zullen worden verzonden. Ik zoek Egbert weer op. We komen tot de conclusie dat het voor de kapitein prettig zou kunnen zijn als die beide brieven niet meer zouden bestaan. In dat geval zou het, naar ons idee, eenvoudiger zijn de radio-officier aansprakelijk te stellen voor de kosten die zijn ontstaan door het varen van de verkeerde koers. En omdat we geen flauw idee hebben wat de kapitein voor instructies kreeg bij het vertrek in Mombasa, nemen we het zekere voor het onzekere. Egbert stelt voor de beide brieven te laten verdwijnen onder het kamerbrede tapijt van zijn hut.

Als we 's morgens de brieven onder het tapijt hebben weggewerkt is de kapitein 's middags weer present in de radiohut, nu duidelijk bezig met een zoekactie. Met een

schroevendraaier is hij bezig het deurtje van een kastje te forceren waarin ik formulieren bewaar die niet voor iedereen bestemd zijn, telegrammen e.d.. Op mijn vraag wat hij zoekt antwoordt hij, dat hij de telegramformulieren van de afgelopen week zoekt.



Toevallig heb ik de bewuste papieren in de poortenbak naast zijn bureau zien liggen die morgen. Als ik hem dat heb vertelt vertrekt hij duidelijk minder vriendelijk dan de laatste dagen. Zijn humeur kan ook minder zijn geworden door het vele dobberen wat we doen. Het wordt zelfs heel gewoon, de rust aan boord zonder hoofdmotor. Ook komt het voor dat ruim 24 uur van tevoren door de hoofdmachinist wordt aangekondigd, dat er weer een termijn van 24 à 36 uur dobberen noodzakelijk is voor wat werkzaamheden aan de hoofdmotor.

Maar niet alleen in de machinekamer gaat het slecht. De radio-installatie wordt er ook niet beter op. Als ik weer eens een hele dag bezig ben geweest met de hoofdzender, die dan weer normaal functioneert, en 's avonds constateer dat na de eerste verbinding de zender het weer begeeft, dreigen bij mezelf ook een paar zekeringen door te branden. Gelukkig is Joop op de brug en hoort mijn gevloek. Hij weet me tot rust te brengen waarop ik besluit het radiostation te sluiten voor die dag. Joop vertelt dan ook nog even, om de stemming wat op te krikken, denk ik, dat

de Nirex is afgenokt. Dat houdt in dat er geen zoet water meer kan worden gemaakt uit zeewater. Op dat moment weet ik niet dat de zoetwaterbunkers ook zo goed als leeg zijn, omdat de Nirex, toen hij op zijn einde liep, geen voorraad meer leverde. Dat horen we de andere dag van de derde stuurman, die is wezen peilen. De hoofdzender werkt weer, maar waarom is nog niet duidelijk. Dan komt er weer een telegram van de maatschappij dat we toch eerst maar naar Charleston moeten gaan in plaats van New Orleans. Maar weer niet via Chattam- of New York Radio. Ik vermeld dat duidelijk op het formulier dat ik aflever aan de ouwe. Hij zadelt me meteen op met een hoop administratief werk. 's Middags begeeft de hoofdzender het helemaal. Tijdens de eerste druk op de seinsleutel voor het afstemmen knalt het even onderin de kast. Een lichte stank volgt daarop. Af en koud! Maar er is hoop, we naderen Charleston en lopen daar zondag 7 oktober 1973 binnen.

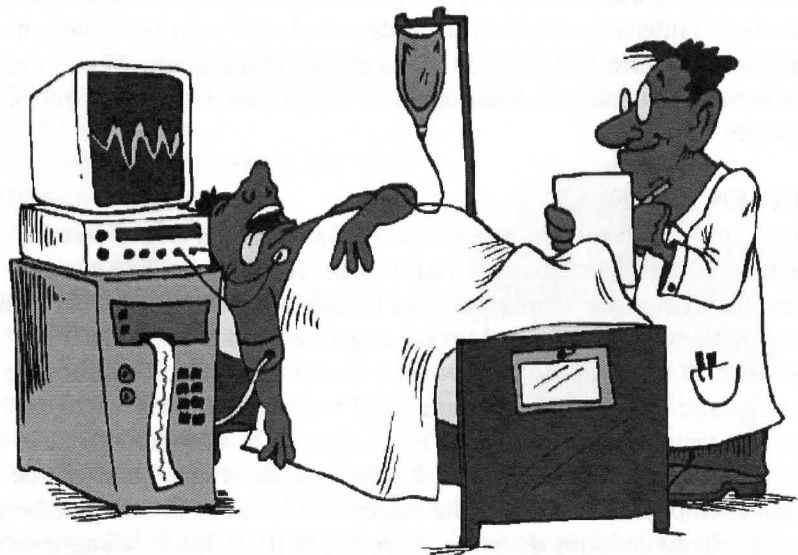
WE HALEN DE VS

In Charleston krijgen we een nieuwe 2e- en 3e stuurman en een tweetal nieuwe machinisten. Het afscheid van Richard (de oude tweede stuurman) is roerend. Hij belooft ons het thuisfront te zullen melden dat we het héél goed maken zodat ze zich niet al teveel ongerust gaan maken. Na aankomst wordt ook duidelijk dat we hier in dok gaan. Geen overbodige luxe. Maandagmiddag wordt begonnen met verhalen naar het dok. Daar zijn we nog geen half uur mee bezig of de nieuwe 2e stuurman krijgt een aanval en valt met zijn hoofd op een drempel die de brug scheidt van de brugvleugel en blijft zwaar bloedend liggen. Onder de mensen op de brug is eigenlijk alleen de loods de enige die rustig blijft. Ik hoor de kapitein duidelijk om de sparks roepen. De loods alarmeert de kustwacht. Ik krijg opdracht het paspoort van de 2e stuurman te halen en wat kleren.

Inmiddels wordt de gangway klaargemaakt om neer te laten. Maar de kustwacht is binnen enkele minuten langszij, beklimmen het schip en voor ik goed en wel weet wat er aan de hand is, zit ik met de patiënt in een voort razende ambulance op weg naar een hospitaal. Tijdens de rit wordt er een indrukwekkend rapport gemaakt over de toestand van de patiënt. Daarmee worden we afgezet in een ziekenhuis en dan is het ook gebeurd met de pijlsnelle actie van de Amerikaanse kustwacht. Twee en een half uur lang worden we door niemand benaderd. Inmiddels is Karel bijgekomen en maak ik hem los van zijn brancard waarin hij lag vastgebonden met banden.

We worden ruim met rust gelaten en zijn geparkeerd tegenover een soort balie waar allerlei mensen zich kwamen melden. Op vragen van onze kant

hoe lang het nog zou duren, kregen we telkens te horen dat de dokter "right with us" zou zijn. Karel begint tegen me te praten en vraagt wat er is gebeurd. Hij is niet zozeer geïnteresseerd in wat er met hemzelf was gebeurd, maar meer wat het rapport uit de ambulance vermeldde en wat de medici tegen mij hadden gezegd. Als ik hem vertel dat er aan epilepsie wordt gedacht, verbaast hem dat niets. Hij vertelt me dat hij daarvoor in Nederland is afgekeurd. Hij had altijd gevaren bij de KNSM en na dat negatieve keuringsrapport was de enige mogelijkheid om te blijven varen, in dienst te treden bij een maatschappij als "South Shipping Line."



Na bijna drie uur wachten komt er een zeer jonge dokter naar ons toe die de hoofdwond inspecteert en vraagt hoe de patiënt zich voelt. Daarna wil hij zijn wandeling voortzetten maar wordt wreed gestoord door Karel die in zijn "bak" overeind schiet, zijn armen vooruit steekt en vreselijk begint te krijsen. Dan lijkt alles in een soort stroomversnelling te raken. Ik wordt in mijn kraag gegrepen en met brancard en al door een paar klapdeuren gesleurd waar Karel een spuitje krijgt. Rond de brancard zijn een viertal medici met Karel bezig. Hij wordt duidelijk rustiger, maar op prikkels van buitenaf reageert hij hoegenaamd niet meer. Ook toen één der artsen hem enigszins luidruchtig bij zijn naam noemde kwam er geen reactie. De arts vroeg me of ik bij de gehele behandeling aanwezig wilde zijn. Ik zou dan kunnen vertellen of Karel duidelijke taal sprak als hij weer bijkwam. Daarna ging het in hoog tempo naar een röntgenkamer waar in eerste instantie gepoogd werd foto's van de gehavende schedel te maken. Toen

men Karel's achterhoofd op de tafel legde om er één te maken, begon hij weer zeer actief te worden. Duidelijke taal sprak hij niet. Met vier man moest hij in bedwang worden gehouden. De foto's van de beide zijkanten van zijn hoofd leverden minder problemen op. Bij het eerste onderzoek was het verband van zijn hoofd verwijderd en dat werd nu weer aangebracht. Toen moesten we wachten tot zijn hoofdwond zou worden gehecht. Na het hechten werden we weer in een ambulance gestopt en naar een ander ziekenhuis gebracht. Daar werd me meegedeeld dat "daddy's head okay" was. Ik maakte hieruit op dat men de schedel bedoelde.

Langzaam kwam Karel weer tot zichzelf en hij begon weer geintjes te maken en verpleegsters in de maling te nemen. Ik had het idee dat we zo wel weer naar boord zouden kunnen, maar dat pakte anders uit. Een forse verpleegster zei me dat Karel nog zeker vier dagen ter observatie in het ziekenhuis zou worden gehouden en dat ik het telefoonnummer, dat ze me op een briefje overhandigde, moest bellen. De man die ik aan de telefoon kreeg begreep niets van het verhaal van een tweede stuurman en een sparks in een hospital en dan ook nog een Iran Shahr in het droogdok. "Please can you put one of the nurses on the phone?" sprak de viezerik. Maar uit reacties van de nurse maakte ik op dat de man het één en ander nog niet begreep. In elk geval werd mij even later meegedeeld, dat er een taxi stond te wachten. Toen ik van Karel afscheid ging nemen liet hij me beloven aan boord niets van de medische gegevens die mij ter ore waren gekomen aan de bemanning te zeggen.



Maar nu kwam het volgende probleem: waar lag de Iran Shahr, en ook moest ik de brancard, die we van boord hadden meegenomen, ophalen in het eerste ziekenhuis. Daar ik ervan uitging dat de maatschappij de taxikosten voor haar rekening zou nemen liet ik de taxichauffeur een leuk centje bijverdienen met het uitzoeken van deze gegevens. Het eerste ziekenhuis vinden leek niet erg moeilijk want nog geen kwartier later reden we met de brancard uit de kofferbak stekend richting: weet ik niet. Er werd gestopt voor een kantoorgebouw waarin de chauffeur verdween. Vrijwel direct kwam hij weer buiten met een grote grijns op zijn gezicht. Hij wist de Iran Shahr te vinden, zei hij. Het bleek na ongeveer een half

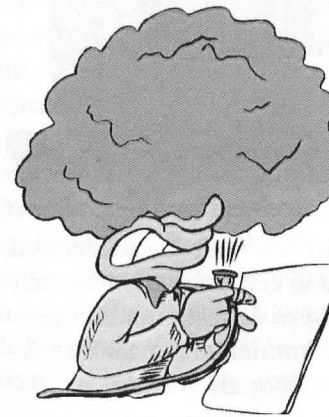
uur rijden inderdaad zo te zijn. De boot lag 15 mijl buiten de stad in een droogdok wat nog wel niet geheel droog was, maar veel water was er niet meer in. Een enorme chaos was het om en in het dok. Hierbij ga ik er even vanuit dat we de Iran Shahr voor deze keer niet als rommel beschouwen.

Aan boord blijkt dat de ouwe er niet is. Dus geen moeilijke vragen over de tweede stuurman. Richard en Joop zijn afgelost tijdens mijn afwezigheid. Ze boffen maar, alhoewel ik vermoed dat ze niet zijn vertrokken met opname van hun hele tegoed. Het sanitair aan boord mag niet worden gebruikt, anders krijgen de dokwerkers alles op hun kop. Het zal mij benieuwen of er nog iemand naar het radiostation komt kijken. Daar ik de kapitein inmiddels heb meegedeeld aan het einde van de Amerikaanse kustreis ontslag te nemen, ga ik aan de wal maar eens wat inkopen doen van mijn laatste geld. Hoewel ik meer dan \$1000,- tegoed heb kon ik bij de hofmeester niet meer dan \$80,- krijgen. De anderen verging het niet anders, wat bij sommigen tot kwade reacties leidde.

Als ik op een middag in mijn hut zit, ben ik zonder het te willen getuige van een zeer verhit gesprek tussen de ouwe en de agent. Het gaat over een aantal zeedagen die betaald moeten worden en de agent laat er geen onduidelijkheid over bestaan dat de ouwe daarvoor zal opdraaien. Bovendien zal de kapitein worden vervangen in New Orleans, de volgende haven. Ik schiet de agent aan als hij voorbij mijn hut komt en vraag of het radiostation ook in deze dokbeurt wordt opgenomen. Ik krijg een ontkennend antwoord en de man verdwijnt. Aan de wal heb ik kennis gemaakt met een aantal prettige mensen waar ik zowat dag en nacht mee optrek. Dat scheelt enorm in de taxikosten. Een ritje van het dok naar de stad en weer terug kost \$28,-, ook voor deze Amerikanen een flink bedrag. Er is weliswaar geld aan boord gekomen, maar ik wordt toch steeds zuiniger.

Op een zekere vrijdag kom ik even aan boord om wat spullen te halen. Om niet gezien te worden ga ik buiten de accommodatie alle dekken omhoog naar mijn hut. Daar word ik toch opgemerkt door de kapitein. Hij was zo goed gemutst dat ik enigszins onthutst raakte. Hij vertelde me dat hij in New Orleans werd afgelost. Ik wist beter. En tot overmaat van ramp liet hij zijn hond aan boord, die viel n.l. volgens hem onder de administratie. M.a.w. ik kon voor het beest gaan opdraaien als hij van boord ging. Een hoogst onplezierig en verpest dier. Waar ik bang voor was, de vraag waar ik de afgelopen tijd had gezeten, bleef gelukkig uit en even later was ik

met mijn vrienden alweer op weg naar Charleston. Na nog een paar dagen prettig toeven in Charleston wordt er vertrokken naar New Orleans. De paar weken die we in dok zouden gaan zijn daarmee teruggebracht tot nauwelijks één week. Ik durf er de machinisten nauwelijks naar te vragen, maar ze lijken redelijk optimistisch over de staat van de hoofdmotor. De hoofdzender daarentegen is nog steeds geheel buiten dienst. Op de kustreis kan ik het lokale verkeer wel met de reservezender af, maar kortegolf verkeer met bijvoorbeeld Scheveningen Radio is uitgesloten.



De hoofdontvanger heeft het in het middengolfbereik nu ook opgegeven, zodat voor het middengolf verkeer nog slechts de reserveontvanger gebruikt kan worden. De hoofdantenne, die overigens ook wordt gebruikt voor de ontvangers als er niet gezonden hoeft te worden, klettert tijdens dit oversteekje maar liefst driemaal aan dek. Het dokken heeft dus geen verbetering opgeleverd ten aanzien van de schroef. Toch lukt het nog steeds om de zaak weer op te hangen. Er is me in Charleston beloofd dat er in New Orleans

een technicus van ITT aan boord zal komen die de hele radio-installatie een soort "dokbeurt" gaat geven.

NEW ORLEANS

Vier dagen later bereiken we de monding van de Mississippi en meren af in New Orleans. En jawel, er komt een technicus van ITT, die in eerste instantie meewarig het hoofd schudt als ik hem vertel wat er zoal aan de hand is in het radiostation. Hij is echter nogal onder de indruk van de wijze waarop de hoofdantenne is opgehangen. Eerlijk gezegd ben ik de matrozen, die me hielpen bij het opnieuw opzetten van de antenne, wel enige dank verschuldigd, want zonder hen was het allang afgelopen geweest. Meneer ITT vraagt naar de handboeken van de diverse apparatuur. Bij het zien van de papieren kijkt hij me ongelovig aan: Is dat alles? Ik zeg hem dat ik er niet meer van kan maken en dat ik zelfs vind dat het heel wat is omdat Joop indertijd nog het één en ander in de machinekamer had gevonden. Na de hele dag gewerkt te hebben, nemen we een stevige borrel en vieren dat alles weer functioneert.

Dan staat er plotseling een goed Nederlands sprekende figuur bij me in de hut: Het Nieuwe Gezag. Mijn eerste indruk is niet slecht. Een jofele kerel. De vorige gezagvoerder heeft de benen genomen in het holst van de nacht en alleen de matroos van de wacht heeft hem zien vertrekken. Hij liet inderdaad zijn hond achter. Het dier wil mijn hut echter niet als nieuwe woonomgeving accepteren en komt alleen om te eten en te drinken.

Verder doet hij alles, en dan ook alles, zoals hij dat gewend was in de hut van de gezagvoerder. Aan de wal zijn we terecht gekomen in de z.g. French Quarters. Er zijn daar nogal wat meisjes die tegen betaling op de tafel willen dansen. Op mijn vraag of dit een typisch Amerikaanse gewoonte is, krijg ik te horen op te passen. En het is precies dat wat ik de komende uren doe. Na deze "Amerikaanse Folklore" komen we in een etablissement dat "Your Father's Moustache" heet en vallen midden in de festiviteiten van het z.g. October Fest. Een traditie die met Duitse immigranten naar de VS is gekomen zoals ik al snel ontdek. Ik stel mij dus voor als Walter Grünbach. Een schot in de roos. Mijn populariteit kent ineens geen grenzen. In het begin vindt ik het nogal aardig maar al snel ziet men in mij een kampioen taarteter en bierdrinker en moet ik meedoen aan verschillende "contests." Voor de biercontest begint, heb ik mijn snor gelukkig weten te drukken. De deelnemers moeten bierpullen zo snel mogelijk zien te ledigen. Er zijn steeds vijf deelnemers waarvan er steeds één winnaar overblijft. Als na een aantal, door mij niet getelde ronden, de uiteindelijke winnaar wordt gefêteerd, stort de man ter aarde en wordt afgevoerd. De andere avonden laat ik me naar wat rustiger gelegenheden brengen, buiten de Franse wijk. Daar vermaak ik me uitstekend met de lokale bevolking.

De kapitein heeft een feest georganiseerd aan boord voor leden van de familie van de eigenaar. Het zal mij benieuwen of die aan boord durven komen. 's Avonds blijkt dat ze dat durven. Meneer Scheepseigenaar heeft een paar uiterst mooie dames in zijn gezelschap moet ik zeggen. Eén ervan komt die avond vast te zitten op het toilet naast de hut van Egbert. De machinisten haasten zich naar de werkplaats in de machinekamer om gereedschap te halen waarmee de dame bevrijd zou kunnen worden.



Uiteindelijk is er niets anders nodig dan een sleutel van de kapitein. Helemaal prettig voel ik me op deze party toch niet tussen al dit opgewreven high-society volk. Wel is een van de dames geïnteresseerd in het communicatie museum, wat ik haar graag laat zien. We vertrekken even later, zonder gezien te worden, met haar automobiel richting stad. Daar vermaken we ons uitstekend. De volgende morgen is het een enorme puinhoop aan boord. Overall resten van het feest. Tot op de plaat in de machinekamer zijn resten te vinden van het koude buffet. Wardjo klaagt moord en brand. Ik beloof hem mijn eigen hut de komende week zelf bij te houden, zodat hij wat meer armslag krijgt. Daar wil hij niets van weten.



Van New Orleans vertrekken we naar Houston. De loods is nog geen half uur van boord of de hoofdmotor valt weer stil. Even later is het hele schip dood. Dat duurt echter maar een half uurtje. Eenmaal op zee blijkt dat er toch veel meer mutaties op de bemanningslijst hebben plaatsgevonden dan aanvankelijk de bedoeling was. Er is een nieuwe elektricien aan boord gekomen. De beide Engelse machinisten zijn nu echt naar huis gegaan. Ook zijn er weer een paar Yugoslaven aan boord en nog een nieuwe fitter. In elk geval hebben we prachtig weer met alleen zee en wind. Dat bleef niet zo, want de gezagvoerder kwam op bezoek. Hij had zo genoten van de party dat hij daar meer van wilde organiseren. Waarschijnlijk had hij in de gaten gekregen dat de sfeer aan boord te snijden was en wilde hij daar wat aan doen. Om een daad te stellen bombardeerde hij mij tot "Chief Entertainment." De laatste dagen was de kapitein, naar mijn idee, veel minder jofel uit de hoek gekomen dan ik aanvankelijk had ingeschat. Mijn promotie betekende dat ik in Houston voor een 15-tal vrouwen moest zorgen. Blij was ik geenszins met deze promotie, want dat dit financieel niets op zou leveren, was mij wel duidelijk. Bovendien, waar haal je 15 Texaanse vrouwen vandaan?

Intussen wordt de sfeer aan boord met de dag slechter. Vooral het machinekamerpersoneel kankert wat af. De nieuwe hoofdmachinist heeft het idee dat hij de hoofdmotor weer piekfijn voor elkaar krijgt. Of beter, dat de machinisten die motor weer voor elkaar krijgen. Voor dit doel heeft hij een werkschema opgesteld, waarin is bepaald dat er minimaal twee uur overwerk in de machinekamer moet worden gelopen per man per dag. Eventuele administratieve bezigheden dienen buiten die tien uur te worden verricht. En omdat de meesten aan boord nog steeds niet volledig zijn uitbetaald, komt men duidelijk in opstand. Mijn stemming wordt er ook niet beter op. Ook ik heb nog een behoorlijk bedrag te vorderen van de maatschappij en bovendien heb ik van de in Charleston bestelde reserveonderdelen nog niets ontvangen.

De hoofdantenne is weer eens aan dek gaan liggen. Nu echter zo, dat er eigenlijk niets meer aan te doen is. Maar geen nood, er is ook nog een reserve antenne. Geen beste, maar die blijft tenminste hangen. De hoofdantenne ligt nu in drie stukken aan dek en blijft daar liggen tot er materiaal aan boord is om een nieuwe te maken. Er moet dan bovendien ook nog een kant en klaar exemplaar klaar liggen voor noodgevallen. Daarom heb ik draad, isolatoren, harpsluitingen en ander spul besteld zodat er twee gemaakt kunnen worden. Bovendien zijn de matrozen niet meer bereid om te helpen bij het opzetten van een antenne. Alleen als ik een doos bier en sloffen sigaretten uitdeel komen ze nog op gang. En omdat ik geen zin heb om het personeel uit eigen zak te betalen, blijft de zaak zoals het nu is. Mijn eigen geld heb ik ook nog steeds niet. De gezagvoerder blijft maar zeuren over dat feest, dat in Houston moet worden gehouden. Maar zoals gezegd, de sfeer aan boord is er geen van feesten. Egbert vindt het ook niet zo'n geweldige idee.

HOUSTON

Eenmaal in Houston doe ik een poging in een ziekenhuis om een paar verpleegsters zo gek te krijgen te komen feesten. Gelukkig zijn de dames zo verstandig om daar geen gehoor aan te geven. Na deze poging leg ik mijn functie van "Chief Entertainment" definitief neer en ga mijzelf vermaken aan de wal. Tegenwoordig geef ik de taxichauffeurs duidelijke instructies. Ik wil niet steeds bij de lustmadammekes terecht komen, maar meer in gelegenheden waar mensen van mijn leeftijd zich plegen te vermaken. En dat leidt tot aardige contacten en plezierige uurtjes.

De volgende dag wordt het radiostation geïnspecteerd. De beide technici constateren vrijwel direct de afwezigheid van de hoofdantenne en vragen of die soms is neergehaald in verband met het laden/lossen. Aan de hand van het radiodagboek laat ik ze een greep uit de antenne verhalen lezen. De heren reageren of ze het in Keulen horen donderen. Wanneer ze vertrekken, wekken ze de indruk dat het gehele station moet worden vervangen en naar mijn idee brengen ze een dergelijk rapport uit bij de kapitein. Die staat dan ook even later in de radiohut en vraagt wat dit te betekenen heeft. "Het schip zal wel aan de ketting worden gelegd!" zeg ik opgewekt. Daarop beent het gezag weg met onweer op zijn gelaat.



Inmiddels heb ik mijn besluit genomen: in New York ga ik naar huis. We kunnen nog altijd niet ons hele tegoed opnemen. Mijn vermoeden dat als ik voor het einde van mijn contract ontslag neem, ook de ticket van mijn aflosser zal moeten betalen, wordt bevestigd door de kapitein als ik hem op de hoogte breng van mijn voornemen. Dat wordt dus sparen geblazen en de hofmeester in de gaten houden. Zodra ik er lucht van krijg dat hij weer geld aan boord heeft gekregen, ga ik naar hem toe en neem zoveel mogelijk op. Door de werkzaamheden die ik moet doen voor de kapitein, kan ik daar min of meer een oogje op houden. In elk geval ben ik één van de eersten die weet dat de agent aan boord is of is geweest. Wanneer iedereen naar huis gaat die dat van plan is, dan blijven alleen de kapitein, de hoofdmachinist en de eerste stuurman over om het schip te varen, samen met een handje vol Indonesiërs.

In Houston zijn we getuige van een schietpartij. Op een middag horen we knallen en gaan eens kijken wat er gaande is. We zien op een flinke afstand bij ons vandaan kerels rennen en op elkaar schieten. Voor zover wij kunnen bekijken, vallen er geen doden. Tijdens het bunkeren in Houston gaat er ook iets mis. Terwijl op het hoofddek wordt gepeild hoe ver het bunkeren vordert, sta ik op de brug voor het open raam om van één der peilers aan dek te horen welke tank er vol is. Dat bel ik dan door naar de machinekamer zodat men daar weet welke afsluiter moet worden dichtgedraaid. Maar door teveel lawaai aan dek kan ik niet verstaan wat er wordt geroepen en even later spuit de olie als een grote zwarte palmboom aan dek. Ik bel naar beneden en leg het probleem voor. De olie loopt

inmiddels overboord. En of ze erop hebben gewacht, binnen een paar minuten is er politie aan boord om een bekeuring uit te delen. Dat die niet mals is, valt uit het humeur van de kapitein op te maken. Toch wordt er vreemd genoeg niemand verantwoordelijk gesteld voor deze miskleun. De sfeer wordt er alleen wat grimmiger door.

Met Egbert ga ik 's middags uit eten. Hij weet een goed restaurant genaamd "Steak and Ale." Het restaurant ligt midden in de woestijn en ziet er aan de buitenkant niet uit. Maar eenmaal binnen, het is dan ongeveer 5 uur, wordt het heel plezierig. Een paar vriendelijke dames houden de deur voor ons open en verzorgen onze drankjes. Ze zijn aangenaam gezelschap en we praten en lachen heel wat af tot het moment dat we aan tafel gaan. Dat gebeurt in een besloten ruimte met open haard, die kennelijk wordt gestookt om de airconditioning wat te temperen. Het menu is gegraveerd in een vleesbijl, waarvan we er allebei een krijgen ter bestudering. Alles is heel chique en uiterst keurig. Maar als we om sla vragen moeten we die zelf gaan halen uit een aantal wasmanden die in een soort bar hangen. Maar na een uitstekend maal staan we om een uur of elf weer buiten en bijna \$250,-- lichter.

Terug naar boord. Daar liggen ze eigenlijk al op vertrek naar Baltimore. Men had ons nog niet eens gemist. Deze kustreis wordt er één van ruzie- en scheldpartijen waar iedereen aan meedoet. De emoties lopen soms hoog op. Er vallen gelukkig geen slachtoffers. Na een dag of vier lopen we de Chesapeake Bay binnen. Het is dan nog tien uur varen naar Baltimore.

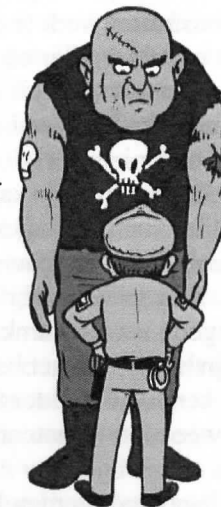
BALTIMORE

Tegen mij is wel eens gezegd dat ik bij het afmeren altijd meteen met de eerste tros de wal op ga. In Baltimore was dat zeker het geval. Op de inmiddels vertrouwde wijze kom ik terecht in "Peabody's Bookstore & Beerstube" waar een tweetal mensen van beiderlei kunne muziek staan te maken. Ik regel het zo dat ik de volgende dag opnamen mag komen maken. Dat levert een avond vrij drinken op en ongeveer 5 kwartier muziek. Wel was het een heel gezeul met de bandrecorder de wal op. Bovendien leek het me geen goed idee om zo met die machine over de kade te gaan lopen, dus naaide ik eerst een grote hoes. Om twee uur 's nachts is er genoeg muziek gemaakt en gaan we met z'n drieën aan boord. De machinekamer vinden de beide Amerikanen zeer indrukwekkend. De volgende dag is er weer het nodige te repareren aan de VHF en de beide ontvangers. Voor een paar leden van de bemanning moet ik wat brieven posten en boodschappen doen.

NEW YORK

Na vier dagen Baltimore gaat de reis verder naar New York. Of ik naar huis ga is nog niet geheel duidelijk. Ik weet niet of ik de kapitein kan vertrouwen als hij zegt nog niets vernomen te hebben van mijn aflosser. Ik besluit daarom de agent in New York aan te schieten nog voor de ouwe hem te zien krijgt. Dat lukt inderdaad en dan kom ik aan de weet dat de derde stuurman en ik in Sunny Point (bij Wilmington N.C.) worden afgelost.

De volgende morgen komt de z.g. zwarte bende aan boord. Er wordt gezocht naar verdovende middelen. Die zijn in ruime mate aan boord maar worden niet gevonden. Eén van de mensen uit de machinekamer staat te vissen met een hele kilo hasjesj aan de haak terwijl de politiemensen hem vragen of het nog wat wil bijten. "Nee, 't is niks gedaan, te veel vervuiling!" antwoordt hij ze. 's Middags gaan de nieuwe 2e machinist en ik de wal op. Ik moet nog souvenirs kopen voor ik naar huis ga. Voor \$24,- schaf ik me 8 langspeelplaten aan. We doen Times Square, 42nd Street, Broadway en Greenwich Village, brengen onze spullen aan boord en keren per taxi terug. We mogen vanaf het haventerrein niet per openbaar vervoer reizen, een regel gesteld door de maatschappij. De buurt waar we liggen, in de omgeving van Brooklyn Bridge, is te gevaarlijk. Zelfs wanneer ik een klein eindje de poort uitloop om te kijken of er al een taxi te zien is krijg ik onmiddellijk last met de portier. De man heeft instructie om een ieder binnen de poort te houden. Om vier uur in de morgen komen we uitgeput weer aan boord. Dat deden we toch met het openbaar vervoer. De tweede machinist meende er dusdanig onbetrouwbaar en onguur uit te zien dat wij geen risico zouden lopen in de ondergrondse. Toch heb ik me wel wat ongemakkelijk gevoeld tijdens dat ritje, het leek alsof de voornamelijk uit kleurlingen bestaande medepassagiers, meer dan normale belangstelling voor ons hadden. De volgende dag deed ik mijn best om het radiostation en de apparatuur zo goed mogelijk achter te laten voor mijn opvolger. Het ziet er evenwel naar uit dat hij zal opdraaien voor het vervaardigen van de twee nieuwe hoofdantennes, want er is nog altijd niets aan boord gebracht. Hoewel ik nog niets officieel heb vernomen over mijn aflosser heb ik mijn koffer al enigszins



gepakt. Maar goed ook, want de agent komt zeggen dat Ben, de derde stuurman, en ik in Sunny Point worden afgelost. Als een haas gaan we beiden voor de laatste maal in New York de wal op om nog wat winterkleden te kopen. En omdat ik van plan ben mijn hutkoffer per vrachtvliegtuig te verzenden schaf ik me een kleinere koffer aan. Dit uit financieel oogpunt. Later zal blijken dat het verzenden van de hutkoffer toch nog een flink bedrag kost.

SUNNY POINT

In de loop van de middag wordt er vertrokken naar Sunny Point. Dat blijkt een "Army Base Terminal" te zijn, midden in de rimboe. Het is duidelijk dat de Iran Shahr hier bekend is. Wat de lading zal zijn de volgende reis is ook wel duidelijk: bommen. Er wordt direct begonnen met laden. Ik maak een wandelingetje naar de poort van het terrein. Daar kom ik te weten dat de bewoonde wereld een flink eind weg is en daarom blijf ik dus aan boord. Er komt die dag een vrachtauto met voorraden en daarbij een flinke kist met spullen geadresseerd aan de radio-officer. In de kist zit in elk geval genoeg antenne draad voor een oversteek naar de Perzische Golf. Om de tijd te doden begin ik met het maken van de beide antennes en nog voor de aflossers aan boord zijn, hangt er zelfs een. Het draad dat door de Amerikanen is geleverd is van beduidend zwaardere kwaliteit dan de oude antenne. Ik begin mij enigszins ongerust te maken. Hoewel er door de agent gezegd is dat de aflossers zaterdag of zondag aan boord komen, blijkt het verder nergens uit. Zo hoeft er bijvoorbeeld geen administratief werk te gebeuren voor de kapitein. Dat gevoel wordt er niet beter op, als er naar een ankerplaats wordt gevaren. Ik krijg akelige visioenen van een reis terug naar de Perzische Golf, want mijn hutkoffer is in Sunny Point de wal al opgegaan. Daar wordt een volle dag gewacht en er gebeurt niets. Er is ook geen enkel radio verkeer met de wal en erg mededeelzaam is de kapitein ook niet. Egbert heeft er nog wel vertrouwen in. Maar zondagmorgen om 2 uur in de vroege komt er een bootje langszij met een zestal nieuwe mensen. Er zijn er twee bij die onmiddellijk weer mee terug willen maar het is kennelijk zo geregeld met de immigratie dat daar geen sprake van kan zijn. Mijn aflosser is een Zweed en lijkt niet erg in zijn nopjes bij het horen van mijn voorzichtige antenne verhalen. Ik beur hem wat op door te zeggen dat, als hij zuinig is, hij de overkant met die twee nieuwe antennes moet kunnen halen.

Zondagavond worden Ben en ik opgehaald met een klein bootje dat ons in anderhalf uur tijd terug brengt naar de wal. Het is tamelijk ruig weer en het

bootje gaat behoorlijk tekeer. Eenmaal bij de douane krijg ik het moeilijk. Op mijn douane verklaring staat een hutkoffer en die heb ik niet bij me, want die is, zoals eerder gezegd, al aan de wal. Na enig getelefoneer heeft de betrokken douane beambte er kennelijk genoeg van en verschaft ons de nodige stempels en papieren. Mogelijk wordt hij te moe, het is rond vier uur in de morgen. Hij verwijst ons naar een bushalte en geeft instructies voor de verdere reis naar Wilmington NC.

WILMINGTON NC

Er is een kamer voor ons gereserveerd in het "Cape Fear Hotel" alwaar we de andere morgen om 10:30 uur de agent konden verwachten. Na dit nachtje doorroeien stond ons hoofd nog slechts naar slapen en ontwaakten de andere morgen vroeg tegen twaalf. Aan de receptie heeft men geen agent gezien. Keukenpersoneel naar mijn idee ook niet, want het restaurant is gesloten, maar de brunch kan worden gebruikt in een uitstekend restaurant niet ver van het hotel. In maanden hebben we niet zo prettig ontbeten. Eenmaal terug in het hotel is er nog geen bericht van de agent en omdat ik geen zin heb om de hele verdere dag te zitten wachten, gaan we Wilmington in. Dat houden we vol tot in de avond. In alle bars die we binnengaan krijgen we veel te veel aandacht van de voornamelijk uit mannen bestaande cliëntèle, hetgeen ons beide, vlotter dan we van plan waren, naar het hotel drijft. In de laatste bar voelden wij ons zelfs bedreigd. Dus, vroeg naar bed.

Bij dat bed was evenwel een kleuren TV opgesteld die natuurlijk moest worden geprobeerd en waarop "Airport" werd vertoond, een verhaal over een bommenmaniak in een vliegtuig. Ons toestel zou dezelfde route nemen op weg naar Amsterdam. Fiaz vond het te eng om te bekijken en was vlot onder zeil. De volgende morgen zijn we beiden om acht uur wakker en gaan naar beneden met onze hoop gevestigd op het ontbijt.

Uit de lift komend worden we gevolgd door een aantrekkelijke dame die ons bij het zien van de nummers op onze sleutels in onvervalst Amerikaans aanspreekt en vraagt haar maar te volgen. Fiaz, kennelijk onder de indruk nog van wat er de vorige avond was gebeurd, voelt daar niets voor en wil zich in zijn kamer barricaderen. Ik waag het erop. Als ze zich voorstelt als Charlie moet ik denken aan de koetspaarden in Karachi. Maar het is gelukkig alleen de naam die overeenkomst vertoont. Ze vertelt dat ze is gezonden door het agentschap en dat er van haar wordt verlangd dat ze ons het land uit krijgt. Het belooft een prettige morgen te worden. Voor we met een onkostendeclaratie naar het agentschap gaan, willen Fiaz en ik

eerst ontbijten en nodigen Charlie daarbij uit. Na het ontbijt gaan we, via het agentschap, de immigratie en de douane, naar het vliegveld. Tussendoor hebben we nog tijd om een koffiebar te bezoeken. Daar wisselen we adressen en andere gegevens uit. Daarna gaan we met gezwinde spoed naar het vliegveld. We hebben toch teveel tijd in de koffiebar doorgebracht. Mijn hutkoffer moet nog naar het vrachtbureau worden gebracht. Daar neemt men ook nogal wat tijd voor de administratieve verwerking van die koffer. De tijd begint te dringen, we zullen het vliegtuig missen. Maar Charlie weet het zo te regelen dat het vliegtuig nog een paar minuten aan de grond wordt gehouden. Het is 12 november 1973 12:09 uur. In een vliegtuig van Piemont Air zijn we op weg van Wilmington NC naar Washington, waar we dienen over te stappen op een toestel naar New York. De kist van Braniff Air bracht ons in New York. Daar kreeg ik last met m'n wekker, die ik in de laatste minuut die ik op mijn hotelkamer was nog gauw in mijn zak had gestoken. De controlerende beambte ontdekte een elektrische aansluiting aan het opwinding. Het kostte heel wat moeite de mensen uit te leggen dat dit een aansluiting was voor een extra geluidsbron t.b.v. mensen die slecht wakker worden van een ordinaire wekker. De wekker werd toch in beslag genomen waarbij werd gezegd dat ik hem in Amsterdam terug zou krijgen.

TERUG IN NEDERLAND

Ik kreeg hem terug, op Schiphol. Fiaz wilde naar familie in Rotterdam maar de marechaussee liet hem niet door. Fiaz raadde mij aan alleen verder te gaan, daar hij uit ervaring wist dat dit een langdurige aangelegenheid zou worden. Dus liet ik me per KLM-bus naar het Amsterdamse Centraal Station brengen en vandaar per taxi naar mijn oudste, en toen vooral netste, broer Teun brengen. Hij sliep nog, het was ook nog zeer vroeg: 9 uur, en realiseerde zich maar nauwelijks dat zijn broertje was weergekeerd van een wereldreis. Van het uitgerustat bestaande ontbijt in de Kalverstraat trok hij snel bij zodat hij op mijn spullen kon passen terwijl ik onze moeder ging bellen om te zeggen dat ik weer in den lande was.

Het einde van het verhaal wordt hier mogelijk verwacht. Niet dus! Ik had n.l. nog steeds een vordering op South Shipping Line van ongeveer \$550,-- en die wilde ik nog wel incasseren. De eerste actie die ik daartoe ondernam, was het opbellen van de heer Van de Vrugt in Amstelveen. Van hem kreeg ik de verzekering dat de betaling aan mij binnen een week zou worden gedaan. Niet echt tevreden ging ik een week wachten. In die week



werd het saldo op mijn bankrekening slechts lager. Aan boord was ik zo verstandig geweest om de administratie van de hofmeester te wantrouwen, en derhalve had ik zeer nauwkeurig de stand van mijn tegoed bijgehouden. Met een kopie van dat document besloot ik de heer Van de Vrugt maar op te zoeken in Amstelveen. Eenmaal daar kreeg ik allerhande excuses en verontschuldigen: de communicatie tussen het hoofdkantoor in Tampa en zijn eigen bureau liet te wensen over en was bij tijden geheel buiten werking. Dit laatste betrof de telex van de heer Van de Vrugt. Toen de heer V. mijn eigenhandig

gemaakte afrekening in ontvangst nam, deed hij mij de toezegging binnen een week een cheque te sturen. Maar weer wachten dus. Zoals te verwachten viel kwam er ook die week geen cheque van de firma. Hardere maatregelen leken noodzakelijk. Erg netjes zou ik dat niet doen, maar zoals later zal blijken, wel afdoende om het gewenste resultaat te bereiken. Deze maal bediende ik me weer van de telefoon. Eenmaal verbinding hebbende met het Amstelveense agentschap, deelde ik de persoon aan de andere kant van de lijn mee dat, wanneer er nu binnen een week weer geen bijschrijving van het bewuste bedrag zou plaats vinden, ik de verzekeringsmaatschappij zou bellen waar de Iran Shahr verzekerd was: Lloyds in Londen. In Amstelveen dachten ze dat ik dit niet meende. Aangezien binnen de gestelde termijn een cheque per post arriveerde met daarop het juiste bedrag, had mijn telefoontje blijkbaar toch het gewenste effect gehad.





Brieven aan Melissant

Door: Johannes Sparux



Lieve Thea en beste Gerard,

Het is al weer geruime tijd geleden dat we elkaar in ons gezamenlijke etablissement hebben getroffen. Maar zoals bekend, onkruid vergaat niet, wij dus ook niet!

Maar dit verhaal wil ik op de valreep toch graag aan jullie kwijt. Ik werd herinnerd aan mijn allerlaatste zeereis tijdens een uitgebreide borrel die ik recentelijk had met een oud 1^{ste} stuurman Boris van de bulkcarrier Rijn. Een 1^{ste} stuurman, waarmee ik ook had gevaren toen 'ie nog 2nd was en waarmee ik toen zeer uitgebreid heb gestapt in New Orleans.

Mijn laatste reis

Ja, zo zal ik mijn verhaaltje aan jullie noemen. Mijn laatste reis die niet gepland was als laatste reis. Ik had überhaupt niet het idee om er mee te stoppen. Ik had het best naar mijn zin, als radio-officier aan boord van de Nederlandse koopvaardij. Je eigen bedoeninkje aan boord. Je radiowerk, waar niemand enige sjoege van had. Maar goed, mijn laatste reis was er één op een bulkcarrier varende onder Antilliaanse vlag, maar waar de rederij Vinke & Co in Rotterdam zat. Het schip heette de RIJN/PJQX. Ik was in New Orleans aan boord gestapt. We voeren volgeladen via het Panamakanaal naar Japan. Vanuit Japan zouden we in charter gaan varen tussen de oostkust van India en Japan. Om precies te zijn ijzererts laden in Paradip (de haven van Cuttack) en/of Visakapatnam en dat naar Japan vervoeren, waarna in ballast weer terug naar India. Vooral de reis, geladen met 25000 ton ijzererts tijdens de moesson door de Golf van Bengalen naar de ingang van Straat Malakka was een heftig gebeuren. Als een soort "dobbelaartje" voer je met het ijzererts geladen onderin het schip. Je maakte halen tot 25 graden en dat is een heleboel. En dat dag in dag uit, je werd er hondsmoe van. Om een voorbeeld te noemen. Ik had mijn reddingvest aan één kant onder m'n slaapmatras gelegd, om zodoende "zeevast" in m'n kooi te kunnen liggen en niet dat je de godganse nacht



heen en weer lag te rollen. Hoe vaak ik die reis heb gemaakt kan ik me niet meer exact herinneren, maar het verblijf in India was toch altijd wel spannend. Een bijzonder land met veel armoede maar ook met prachtige tempels, mystiek aandoende personages, loslopende koeien en smerige nauwelijks te drinken zelfgemaakte whisky!

Op mijn allerlaatste reis van Visakapatnam naar Japan, werd ik in Straat Malakka door de eerste stuurman, die wij Boris noemden, in de vroege ochtend gewekt met de mededeling: "Sparks je mag nu iets doen wat je nog nooit hebt gedaan....!" Het was vroeg in de ochtend, een uur of half vijf en ik was nog niet geheel okselfris. De avond ervoor was er een uitgebreid borreltje gedronken met de 3^e stuurman na zijn 20-24:00 uur wacht. Reden was op onze manier de situatie bespreken in de machinekamer, omdat we die avond "dood" schip hadden. Er waren verhoogde temperaturen waargenomen in bepaalde delen van de hoofdmotor. Beste mensen, ga mij niet exact vragen wat en hoe er gemeten was, want e.e.a. heeft zich ruim dertig jaar geleden afgespeeld. Ik kan mij nog wel goed herinneren dat er gesproken werd over uitgelopen lagers van z.g. babbittmetaal, ook wel witmetaal genoemd. De oorzaak zou het gebruik van verkeerde of verontreinigde smeeroliën zijn. Er was druk loopverkeer van en naar de hut van de HWTK vanuit de machinekamer door allerlei machinisten, die normaliter op dat uur van de dag ook van hun rust genoten.

Maar goed, ik werd dus gewekt door Boris en het viel mij direct op, dat het nog steeds "dood" schip was. Alleen de hulpmotoren draaiden en dat was het.

"Sparks," zo oreerde Boris, "je mag sleepboten gaan bestellen. We

kunnen niet meer voor of achteruit. De hoofdmotor is kapot.” Nou, daar zit je dan in je kooi, nog dikke ogen van de night before. Nu is er een ongeschreven stelregel: ’s avonds een vent, ’s morgens een vent dus stapte ik uit de kooi, trok m’n tropenpak aan en ging naar de radiohut. Een andere stel regels is: “Bij problemen ligt Smit Internationale achter de horizon.” Dat is iets wat ze mij altijd hebben verteld, maar nu zou het bewijs geleverd mogen worden.

Onderweg sprak de “ouwe” me aan. “Ja Sparks, nu mag je doen waarvoor je uiteindelijk aan boord ben.” Volgens de Nederlandse scheepvaartwet en het scheepvaartbesluit, alsmede ook de internationale regels is dat : “Ter beveiliging van mensenlevens op zee”! Daar sta je dan... een beetje schaaпachtig te kijken! Eerst maar een bak koffie gepakt en toen de zender, een MT 250, aan gezet. Op de 500kc/s om exact 05:18 uur + 1 seconde een algemene oproep aan alle sleepers van Smit. Helaas geen antwoord. Nu was de uitzending ook vóór de officiële radiowacht, dus mocht ik ook weinig resultaat verwachten. Ik sprak met de “ouwe” af om de eerste oproep te doen aan het begin van de radiowacht periode. Hij stemde hiermee in. In de tussentijd ging hij een telegram samenstellen voor de rederij om daarin de problematiek uiteen te zetten. We lagen in straat Malakka met ruim 25000 ton ijzererts aan boord en was het noodzakelijk om een veiligheids- sein de lucht in te sturen, om passerende schepen te waarschuwen en de omliggende kuststations Singapore radio (9VG) en Penang (9MG) te informeren over onze situatie.

Het z.g. TTT-bericht werd in overleg met de “ouwe” opgesteld en verzonden. Dit werd elke half uur herhaald. Om zeven uur lokale tijd had ik verbinding met een zeesleper van Smit Internationale, die inderdaad achter de horizon lag. Echter, ze had een sleep en was onderweg naar Singapore. De kapitein van de sleepboot wilde graag een afspraak maken om op basis van ‘open lloyd form, no cure no pay’ ons naar Singapore te slepen, nadat hij zijn sleep had afgeleverd. Dat zou een dag of twee nog duren, daarna had hij gelegenheid om naar ons toe te komen.

Ik had inmiddels van de “ouwe” nadrukkelijk de instructie gehad om geen enkele afspraak of toezegging te maken. Er was geen noodsituatie, het weer was perfect, een vlak zeetje. In deze situatie wilde de kapitein eerst contact hebben met kantoor om de nodige instructies te ontvangen. Let wel, door het tijdsverschil met Nederland (Singapore - Nederland = 7 uur) moet je toch rekenen dat een telegram, verzonden van af het schip om 16:00 uur lokale tijd, op kantoor aan het Haringvliet te Rotterdam bij aanvang van



stuurloos

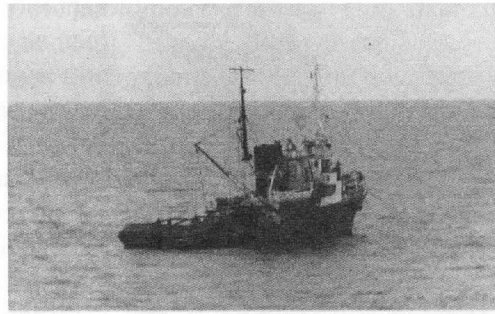
kantoortijd 09:00 wordt gelezen. Gaat men na overleg reageren op een ontvangen telegram, dan wordt zo’n reactie om 17:00 uur aangeboden aan Scheveningen radio. En dat is dan 00:00 uur lokale tijd in straat Malakka!! Eer zo iets in de verkeerslijst van Scheveningenradio is opgenomen en voor dat je dan (met 250 watt ...!!) verbinding hebt gemaakt, was dat, afhankelijk van condities, rond een uur of drie vier in de nacht/ochtend. Jullie zullen begrijpen, dat toen het radio verkeer op gang kwam, ik een aantal dagen Chinese wacht heb gelopen (dat is voor de niet insiders, 24 uur op 0-uur af!)

Er is veel te verhalen over die eerste dagen. In het kort, we dreven ergens tussen de Sumatra en Maleisië. Eerst dreven we richting het eiland Penang, en toen ging we terug richting Sumatra. In de tussentijd had het kantoor een contract afgesloten met een Chinese sleepvaart maatschappij in Singapore. Men had daar twee uit de kluiten gewassen havensleepers (met alleen VHF communicatie) gecharterd, die ons op de laatst opgegeven positie zouden oppikken. Nu, jullie begrijpen het al. Hoe zouden de sleepboten ons moeten vinden! We dreven eerst naar Maleisie toen richting Indonesië Sumatra. Dat laatste was niet zo prettig wist men mij te vertellen, daar in die tijd (midden jaren zeventig) de relatie met Nederland nog niet optimaal was. Er was in de jaren zestig ooit eens een zeesleper van Weismuller opgebracht, omdat die assistentie had verleend in de Indonesische wateren, zonder dat daar toestemming voor was gegeven. Ik dacht dat het de Noord Holland was. Enfin... dat heeft toentertijd een hele hoop malheur gegeven. Bemanning gearresteerd, schip in beslag genomen etc etc. Dat wist onze “ouwe” nog exact te vertellen en hij was als de dood dat wij op drift zouden geraken in de Indonesische wateren.

In dezelfde tijd dat wij aan het driften waren, hadden we een sleepboot standby gekregen, met nota bene een Nederlandse kapitein aan boord. Een

echte hunter want hij had via de veiligheidsberichten vernomen dat er een Nederlands schip machineproblemen had en stuurloos rond dreef. Op de

gok was hij vanuit Port Swettenham, waar hij op station lag met de onder Maleisische vlag varende sleper, naar ons gaan zoeken en had ons gevonden. Van onze kapitein mocht geen verbinding gemaakt worden omdat er al een contract getekend was, maar die Nederlandse sleepboot kapitein



was ook niet van gisteren. Regelmatig werden we op kanaal 16 aangeroepen en toen hij geen antwoord kreeg, stapte hij in het werkvletje en kwam roeiend naar ons toe. Je wilt het geloven of niet, maar op volle zee werd de bulkcarrier Rijn d.m.v. een loudhailer aangeroepen: "Heb je jullie een sleepboot nodig?". Ik zie onze kapitein heel zuur staan te kijken. Wij als bemanning lagen dubbel van het lachen. De kapitein zei ons, dat als we zo door zouden drijven, hij wel degelijk genoodzaakt was om een tros over te laten brengen. Al met al viel er weinig te lachen. Uiteindelijk heeft hij wel het fatsoen opgebracht om op kanaal 16 de man te antwoorden en hem de situatie uitgelegd dat er al contractuele afspraken waren gemaakt.

Voordat de situatie precair zou worden, dreven we echter weer terug richting de Maleise kust. Iedereen vol vreugde natuurlijk. Maar onze gecontracteerde sleepboten bleven uit. Radio contact hadden we niet, omdat deze havenslepers geen kortegolf apparatuur aan boord hadden, alleen VHF. Dus zij konden alleen zicht verbinding maken. En ja..., als zij niet wisten waar wij lagen, werd dat een moeilijke zaak.

Een lang verhaal kort, we dreven richting kust van Maleisie en na een paar dagen zagen we 's nachts zelfs de verlichting van Penang weer- schijnen in de laaghangende bewolking. Die volgende ochtend kregen wij twee sleepboten in zicht. Ze kwamen volle kracht aanstomen naar het schip met de twee "zwarte ballen" in top, ten teken dat het stuurloos was. Zij lagen spoedig langs zij en de twee Chinese kapiteins klommen via een toegeworpen touw ladder aan boord. Zij hadden ons met een hoop geluk gevonden. De slepers hadden langdurig gezocht op de laatst door ons opgegeven positie aan het agentschap te Singapore. Doordat zij niets vonden, leek het hun wijs om naar de kust te varen om onder VHF bereik te komen van Penang radio (9MG). En op hun terugweg kwamen ze een schip met het internationale sein "we zijn stuurloos" tegen. En dat waren wij.



Hoe het verder gegaan is, ach..... dat is eigenlijk niet zo spannend. Er werden trossen uitgegeven en na een dag, hingen de slepers in hun trossen en gingen ons naar Singapore slepen. De aanleiding van alle malheur waren dus de uitgelopen lagers en dat het nu noodzakelijk was de hoofdmotor uit te bouwen om de lagers te vervangen of te rewerken. Daar het schip volgeladen was met ijzererts en dientengevolge een diepgang had van zo'n 35 voet, kregen we van de havenautoriteiten geen toestemming om af te meren bij de toenmalige werf Keppel dockyards. Men vond het te gevaarlijk om een volgeladen schip de haven binnen te laten lopen. Stel je voor dat er iets gebeurde, waardoor de haven werd geblokkeerd?? Neen, ..geen toestemming... ga maar ten anker en op rede repareren.

Na aankomst in Singapore kwam er ook een telegram van de maatschappij dat de totale dek-, machine kamer- en civiele dienst bemanning inclusief de radio officier, zouden worden teruggevlogen naar Nederland. De Nederlandse stuurlieden en WTK's bleven aan boord. Er zouden lokaal de nodige Chinese en/of Maleisische zeelieden worden gecontracteerd voor de tijd dat het schip ter reparatie op rede van Singapore zou liggen. De verwachting was n.l. een reparatie tijd van minimaal een maand!!

En zo ontving ik na drie dagen op rede te hebben gelegen en mij vermaakt had met wat eenvoudige activiteiten in het radio station, het verzoek van de kapitein om als "reisleider" van zo'n 24 Kaapverdianse bemanningsleden te fungeren. Als enig Nederlands bemanningslid zou ik dus terug vliegen. Op dag van vertrek heb ik toch wel met gemengde gevoelens afscheid genomen. De volledige KaapVerdiaanse crew was niet geheel alcoholvrij, toen zij beladen met tassen en koffers van boord af stapten. De "ouwe" had dat ook gezien en had mij een plastic tasje gegeven met alle monsterboekjes en paspoorten van de KaapVerdianen. Hij verzocht mij dringend deze officiële papieren in het vliegtuig, als de kist hoog in de lucht zat, uit te delen. En absoluut niet eerder. Hij was als de dood dat, indien hij de papieren nu al af gaf, er bemanningsleden in het

liefelijke Singapore zouden achter blijven. Dat zou hem en de rederij een hele hoop problemen zorgen. Dus ging ik, met een stelletje aangeschoten malloten, vanaf het schip direct door naar de luchthaven Singapore.



Op het moment dat ik van boord af stapte en ik werd uitgewuifd door de kapitein en een aantal officieren, heb ik niet beseft, dat dit mijn laatste reis was geweest. Op dat moment was ik blij weer naar huis te gaan. Ik had al ruim 9 maanden aan boord gezeten en vond het uiteindelijk wel weer leuk om naar de familie te gaan. En ach, de aangeschoten crew.... so what. Ik zou ook wel een extra borrel pakken in het vliegtuig! Op het vliegveld aangekomen, konden we direct inchecken bij de KLM balie. Er was een z.g. "combi-vlucht" geregeld wat betekende dat we in een omgebouwd passagier/vrachtvliegtuig konden meeliften naar Nederland. Er stond een DC-8 voor ons klaar welke die avond zou vretrekken. Ik kreeg van de KLM beambte alle vliegtickets en we moesten onze koffers aan de balie inleveren, alwaar zij werden gewogen en naar de DC-8 zouden worden getransporteerd. Toen dit was gebeurd moest iedereen officieel inchecken. Er verscheen echter een KLM beambte en die vroeg alle tickets terug, want er was iets niet in orde.

Een hele lange story in het kort.....!?

Het vliegtuig had een overboeking. [Er diende één persoon minder mee te gaan. Er waren maar stoelen voor 24 passagiers en niet voor 25 passagiers. De KLM-er vroeg mij of ik bezwaar had om "uit te stappen" zodat de voltallige Kaap Verdianse bemanning kon vertrekken naar Nederland. Er zat niets anders op. In de vertrekhal heb ik alle bemanningsleden hun monsterboekje en identiteitspapieren gegeven met het dringende verzoek om in de vertrekhal te blijven. Daar zorgde overgens de luchthaven autoriteiten wel voor. Die hielden een zeer ernstig oogje in het zeil! Onder supervisie van de KLM-er werd ik over het platform gereden naar de DC-8, die op dat moment werd beladen met onze koffers. Godzijdank kon ik mijn koffer aanwijzen en met extra noodzakelijke verbale hulp van de captain van het toestel, waren de beladers genegen om mijn koffer uit het toestel te pulken, zodat ik later met mijn volledige bagage weer terug was in de vertrekhal. Daar heb ik afscheid genomen van de Kaap Verdianen. Door de KLM ben ik in Singapore in een hotel gestopt en heb daar vier dagen mogen verblijven alvorens ik met een lijndienst terug kon naar Nederland. Die vier dagen hebben wel een paar centjes gekost. Ik heb er genoten. Met wat...? Dat vertel ik jullie nog wel, aan de bar!

Het bleek mijn laatste reis te zijn geweest. In Nederland aangekomen, werd mij gevraagd of ik genegen zou zijn om voor een bepaalde tijd aan wal te komen werken. Ik was nog steeds vrijgezel, dus ik stemde daarin toe. Mijn certificaat bleef toch nog geldig de daarop volgende vijf jaar, ik kon het altijd een jaartje proberen. Beviel het niet, kon ik terug naar zee. Het is mij befallen. Getrouwd...., kindjes...., ach jullie herkennen dat wel. Maar..... toch zijn er momenten dat ik terugdenk aan de tijd dat ik zelfstandig voor één jaar, of twee jaar, weg ging. Aan boord, in de radiohut met je communicatie apparatuur, kortom in je eigen wereld met je ether vrienden. Dat is niet meer. Dat komt ook niet meer. Zoals ik eerder eens heb gezegd, bij een afscheid wordt een herinnering geboren. Nu hebben we de wereld aan de sleutel met onze amateurvrienden.

Johannes Sparux groet u allen,
Augustus 2006



Beste vrienden,

Toen we zes jaar geleden met HelleMonster begonnen, konden we niet geloven dat we het zo lang vol zouden houden. Het is geweldig dat we zoveel verhalen van u hebben gekregen. 24 HelleMonsters zijn volgeschreven en nog zijn de verhalen niet helemaal op, hoewel de spoeling wat dun wordt.

Iedereen weet van te voren, dat de verhalenbron na verloop van tijd opdroogt. Nog steeds druppelt de bron, maar de grote toevloed is nu echt gestopt.

Gaan we door met HelleMonster op papier, dan bloedt het langzaam maar zeker dood. Daarom is dit de laatste op papier. Komen er nog verhalen, dan zetten we die op de site, net zoals de het restant dat we nog hebben.

Sommige schrijvers hebben inmiddels zelf een website, waar hun verhalen op staan en om eerlijk te zijn, wij hebben de laatste tijd ook gebruik gemaakt van de mogelijkheden van internet. Een deel van de verhalen die de laatste tijd in HelleMonster hebben gestaan, zijn daar te vinden. Jeffrey Herman heeft een site en hij gaf ons toestemming zijn verhalen te vertalen en te publiceren. Wilt u de oorspronkelijke verhalen lezen, bezoek zijn site <http://www.radiomarine.org/tales.html> maar eens. Jan Fernhout heeft ook een eigen site, <http://home.wanadoo.nl/janfernhout/index.htm> waar zijn boek op staat en zo zijn er nog veel meer oud-marconisten die hun verhalen op het internet gezet hebben. Nou, nog eentje dan, Arie van de Ruit www.home.kpnplanet.nl/~a.v.d.ruit Type maar eens marconist, Morse of telegrafist in Google en de sites met verhalen rollen vanzelf over uw scherm.

Velen van u hebben die sites al gevonden en genieten van de verhalen die daar op staan. We ontvangen daarom de laatste tijd wel eens mailtjes van lezers, die de gepubliceerde verhalen al op het net hebben gelezen. Waarom wij dan toch die verhalen in HelleMonster geplaatst hebben? Tja, toen een paar jaar geleden veel van onze abonnees nog geen snel internet hadden, bleef het de moeite waard om een papieren versie te maken. Ik had toen ook geen betaalde baan, ik was alleen huisvrouw, hoewel dat



een baan op zich is. Gerard doet het nu en u hebt kunnen lezen, dat het niet meevalt om een huishouden te runnen. Het grote voordeel is wel, dat je met zo'n baan in het huishouden, zelf je tijd indeelt. Die tijd is voor mij voorbij. Ik wordt om negen uur 's ochtends op kantoor verwacht en ben op z'n vroegst weer om half drie thuis. Gerard zit dan te

wachten met een verse bak koffie, waarna er de nodige klusjes gedaan moeten, of minstens het eten bereid moet worden. Echt veel tijd heb ik niet meer over om HelleMonster elk kwartaal te verzorgen.

De eerste twee jaar heeft Monica Pouw PA3FBF het blad samengesteld, maar zij bleek een ster in het zoeken naar verhalen en het leggen van contacten met bv Duitse radio-amateurs, van wie zij dan weer schrijfsels lospeuterde. Zij heeft zich daar op toegelegd en zo voor heel wat leuke dingen gezorgd. Echter, ook aan die kant droogt de bron op. Ze zit de mensen nog wel op de huid, maar krijgt er niet veel meer uitgerst.

De laatste vier jaar, heb ik, met veel plezier het blad samengesteld en ik wil u, namens het hele team, heel hartelijk bedanken voor uw bijdragen en uw reacties. Zonder uw bijdragen was er geen HelleMonster geweest en zonder uw leuke reacties, had ik vast de moed een keertje laten zakken. Nou is het net alsof dit echt het einde is, maar dat is natuurlijk niet waar. We gaan verder met het promoten van het ouderwetse Morse, alleen de manier waarop we dat gaan doen is modern.

De site www.hellemonster.nl krijgt een extra afdeling met verhalen, wetenswaardigheden, grappen, cartoons, gedichten en verder alles wat met Morse te maken heeft dat voorheen in HelleMonster werd gepubliceerd. De call PI9HM wordt vaker in de lucht gebracht, hoewel de Unimog naar het museum in Overloon verhuist. U leest het goed, de oude dame mag gaan pronken in een heus museum. We hebben hiertoe besloten, omdat ze nu echt oud begint te worden. De zender vertoont kuren, die heel erg moeilijk op te sporen en dus ook niet te verhelpen zijn. De motor draait nog en ze rijdt nog, maar rijden met een maximumsnelheid van 70 km per uur, waarbij ze luidruchtig protesteert, dan doen we haar niet meer aan.

De stichting blijft gewoon bestaan en gaat door met de site en het praktiseren en promoten van Morse, want daar gaat het toch allemaal om. Als alles uitvalt, zoals bij ons de stroom afgelopen augustus, kan je met behulp van een accu en laag vermogen, toch gewoon contact maken in CW. Je wordt echt wel gehoord.

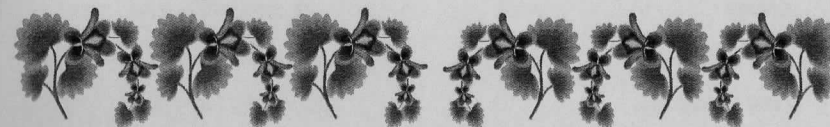
Nu zal u misschien zeggen: "Dan pak je toch de telefoon....." maar die vlieger gaat tegenwoordig niet altijd meer op. Toen bij ons de stroom er af ging wegens een ontploft verdeelstation, deed de telefoon het ook niet meer, want wij hebben "InternetPlusBellen" en dat gaat via een modem, dat met een adapter aan het stopcontact hangt. "Dan pak je toch je mobiel....," denkt u nu vast. Nou, dat werkt maar heel even, want de backup van die palen die overal staan werkt maar een half uurtje, hebben we gemerkt. Als nu de stroom uitvalt, kunnen we niet eens 112 meer bellen.

Gelukkig staat er hier thuis altijd een geladen accu klaar, zodat de zender altijd gebruikt kan worden en die accu gaat lang mee, als je op laag vermogen gebruik maakt van CW.

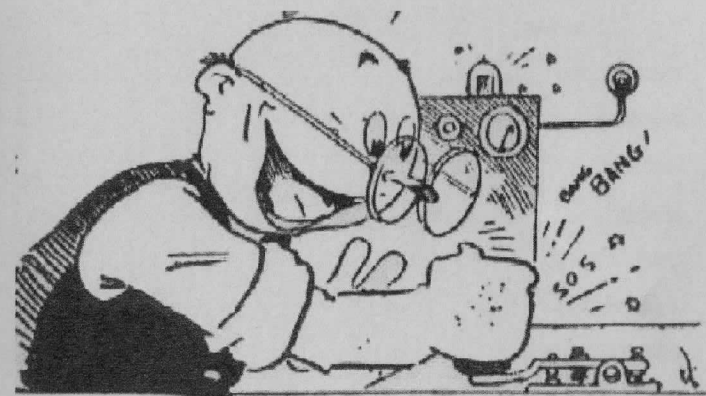
Het promoten van CW is dus ook een klein beetje eigenbelang, want als er niemand meer is die je bericht kan nemen, tja, dan heb je ook niks aan die accu en je zender.....

73/88

Thea PA3HBP



Al staat het dan niet meer op papier



CW geeft nog altijd veel plezier!

