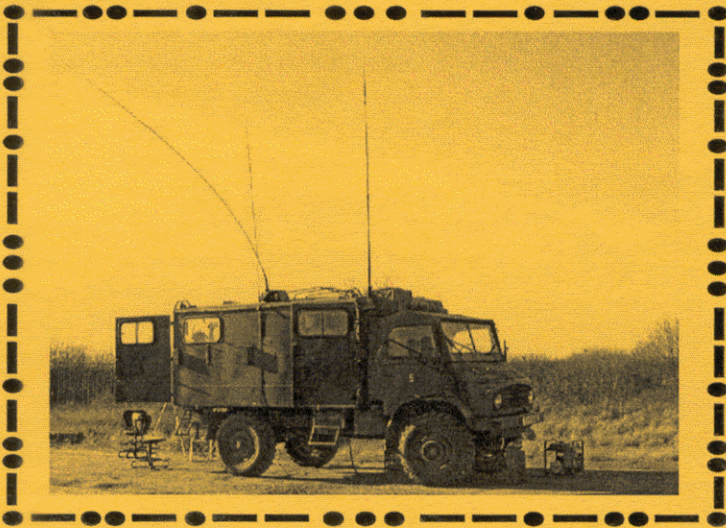


HelleMonster

Modus Morse !



Signalen uit de ether
en van
zingende draden



Redactie:

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

Cartoons:

Maroeska van Veen en Dick Kraayveld PA3ALM

Webmaster:

Paul de Keizer PA3AQL
Distel 16
3191 RC Hoogvliet
tel: 010-4165462
e-mail: pa3aql@qsl.net

Abonnementen:

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

Homepage:

<http://www.qsl.net/pa3aql/hm>

Prijs:

Euro 12,00 of f26,40 per jaar
losse nummers Euro 3,80 of f8,40 per stuk
Overmaken onder vermelding van volledig adres naar
giro 900 28 93
t.n.v. T. Meijs-Nijssen
Achterweg 18
3248 AA Melissant

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

Publicatie van Artikelen uit HelleMonster in andere bladen is alleen mogelijk na schriftelijke toestemming van de auteur

Bladvullend gewauwel

HET KINDJE IS GEBOREN!

door: Gerard PA3AAE

Ja beste lezer, ons kindje is geboren. Maar ga nu geen felicitatie kaarten naar ons sturen, want Thea was niet zwanger en is dus ook niet bevallen. Trouwens, ik zou dat toch niet meer voor elkaar krijgen, met mijn leeftijd van 62 jaar.

Nee, ik bedoel dat de Stichting HelleMonster nu officieel bestaat. En ons blad en de Unimog zijn nu ondergebracht in de stichting, dus is er een zware last van mijn schouders gevallen, want de Unimog stond even op mijn naam, om Hans, de schenker van de wagen, zijn vrijwaringsbewijs te kunnen toesturen.

Stel u eens voor, dat u 's morgens wakker wordt en zich met een zucht afvraagt, hoe u de dag weer door moet komen, zonder de hele dag achter de geraniums zittend, naar buiten te staren en het ene shaggie na het andere te roken.

Nou, dan kan ik u aanraden, om een stichting in het leven te roepen. Al is het maar een stichting voor het behoud van luciferdoosjes, kan niet schelen wat, ik kan u verzekeren, dat u zich niet meer verveelt en de dagen voorbij vliegen.

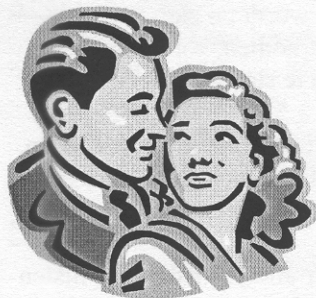
E-mails en brieven gaan heen en weer naar allerlei instanties, lijsten met vragen moeten worden ingevuld, afspraak maken met een notaris om het te laten passeren en dan maar afwachten, totdat alle ambtenaren hun werk gedaan hebben.

Op 19 december 2001 zijn we in Maassluis bij de notaris geweest en hebben alle benodigdheden overgedragen. Tijdens een bakje koffie vertelde hij ons, dat hij vroeger schoenmaker in Middelharnis was geweest, nou de schrik sloeg mij natuurlijk weer om het hart, want ik hoopte, dat hij toch goed de lessen had gevolgd. Maar aan de manier, waarop hij zijn honorarium over zijn bureaublad naar zich toeschoof, zag ik dat hij al veel zaken had laten passeren, dus dat zat wel goed.



En zowaar, 31 januari 2002 ontvingen wij de enveloppe van de notaris, met alle bewijsstukken en dat HelleMonster bij de kamer van koophandel als stichting was ingeschreven.

Daarna naar het postkantoor getogen en de wagen over laten schrijven op de stichting, anders denkt die man van de belasting in Middelburg, dat ik een bolletjes slikker ben, omdat ik in een Mercedes Benz rij! Ik heb er inderdaad in gereden, van de garage van mijn zoon in Middelharnis, terug naar zijn slaappleatsje in Melissant. Een hele belevenis kan ik u verzekeren, 80 dB herrie en om te schakelen moet je eerst aan body building doen, anders krijg je het niet voor elkaar. Terugschakelen vond ik makkelijker, met tussengas en dubbel clutchen ging het heel goed hoor. Als ik nu terugdenk aan het begin, toen wij het aanbod van Hans kregen, nou dan is er heel wat voor nodig geweest, om alles te regelen.



Maar als ik haar dan zie staan in de stalling, dan krijg ik het gevoel, dat ik naar de mooiste vrouw (na Thea) van de wereld kijk en dan krijg ik van die hele speciale gevoelens, niet te beschrijven. Vooral, als ik zacht strelend met mijn hand over haar prachtige rondingen van de koplampen aai, geweldig hoor. Ik ben dan blij, dat ik al die moeite heb genomen, want het is toch een beauty

hoor.

Thea, Paul en ik zijn vaak bezig met de Unimog, kijken wat er allemaal in staat, de zenders en ontvanger leren kennen, zodat we niets kapot maken en Paul heeft hem motorisch onder handen genomen. We zitten nu nog te wachten, op een beetje mooi lenteweer, zodat we eens met de wagen naar de gorzen van Flakkee kunnen rijden en daar de antennes op kunnen zetten en daadwerkelijk eens een uitzending te kunnen plegen.

Maandag 4 februari gaat een aangetekende brief naar de RCD, om een speciale call voor de wagen aan te vragen, want het moet iets speciaals worden. Als alles rond is en wij gaan er eens op uit, dan laten we het u weten en gaan we alles eerst afstemmen op 3551, zodat u kunt proberen om in cw met ons in contact te komen, dan krijgt u een speciale qsl-kaart, dat belooft ik u plechtig. We kunnen haast niet

wachten tot het moment daar is, dat HelleMonster 2 zijn stem laat horen in de ether.

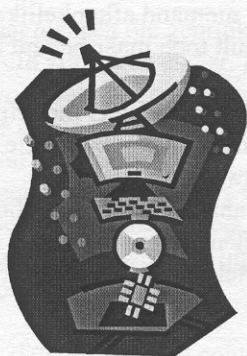
Goed mensen, u bent weer helemaal op de hoogte van alle vooruitgang, betreffende de verbindingswagen.

Zo, nu wil ik nog eens lekker ouwehoeren over computers. Kijk ik ken echt de voordelen wel van die dingen, want als ik deze stukjes met de hand zou moeten schrijven, of alles op een typemachine moest maken, nou dan zou het vol zitten met Tippex, of hoe dat ook mag heten. Nu kan ik al mijn fouten makkelijk herstellen, reuze handig hoor.

U hebt het winternummer gekregen en ik hoop, dat het er een beetje netjes uitzag, want daar zit weer een heleboel ellende achter hoor. Vlak voordat de kopij naar de drukker moest, ging de pc van Monika plat met een of ander infarct. Dus naar de operatiekamer en voorlopig in de ziektewet. Maar u als abonnee heeft daar geen boodschap aan. U betaalt en u verwacht gewoon vier maal per jaar een eenvoudig, doch goed verzorgd blad op de deurmat aan te treffen. En gelijk hebt u. Nou, ik weet niets van die toverdozen, maar Thea en ik zorgen er steeds voor, dat alles wat we in voorraad hebben, of wat naar de drukker moet, op een schijfje staat. Dus toen we hoorden dat de pc van Monika onder narcose lag, heeft Thea in twee dagen tijd het hele winternummer op een schijf gezet en aan Monika meegegeven, zodat die er mee naar de drukker kon en u op tijd het blad weer kon ontvangen. In stilte bid ik, dat u het blad ook echt leest en het niet met al die reclamefolders in de krantenbak deponert.

Misschien denkt u nu, :”elke computer kan wel eens kapot gaan” en daar hebt u gelijk in, maar je hoort tegenwoordig ook heel veel over virussen, die de computers plat kunnen leggen.

Dus ben je ontzettend kwetsbaar met zo'n ding. De broer van Thea werkt als systeem analist bij een grote firma in Amsterdam en een van de werknemers haalde een leuk bericht op, vanaf internet. Er stond een leuke titel bij en hij opende het bericht. Nou, u voelt hem natuurlijk al aankomen. Ja hoor, de computer van het bedrijf was geïnfecteerd en niets werkte meer. Het bedrijf heeft drie dagen stilgelegd, moet je



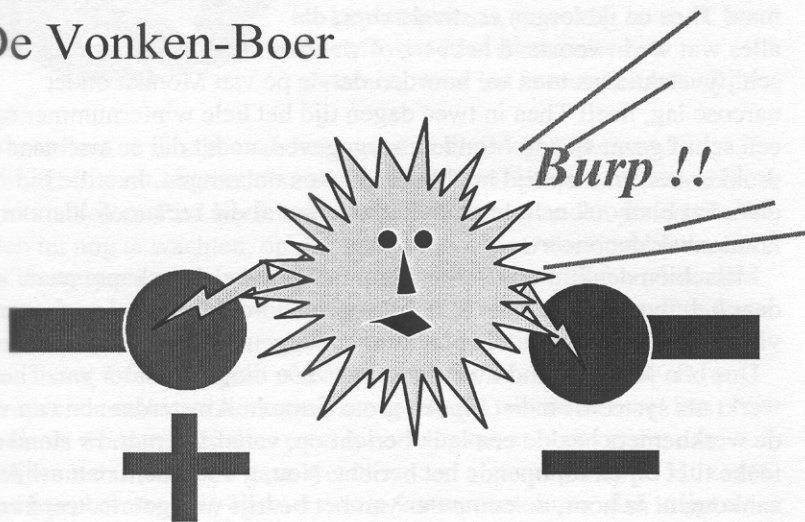
nagaan, wat dat kost. Er moest een speciale firma bij komen, om de boel weer steriel te krijgen. Kijk, dat bedoel ik nu, met erg kwetsbaar zijn.

Uit een ver verleden, waar ik u niet lastig mee wil vallen, komt mijn dwang om niet kwetsbaar en afhankelijk te zijn. Vandaar mijn rotsvaste overtuiging, dat cw de minst kwetsbare mode is, die er bestaat. Nu zult u zeggen:”ja Gerard, leuk verteld, maar je kunt wel gestoord worden, door iemand, die het leuk vindt om je te pesten”. Dat gebeurt ook vaak, maar dan wacht ik gewoon, totdat hij het pesten moe is en ga ik gewoon weer verder met mijn uitzending. Ik ben dan van niemand afhankelijk en kan weer gewoon verder met mijn praatje. Je zult toch maar behept zijn, met zo’n onafhankelijkheids gevoel als ik.

Mensen, zoveel mogelijk staat 3551 stand-by, als we thuis zijn, dus als u zin in een babbeltje hebt, roep gewoon aan en u krijgt antwoord in uw eigen snelheid.

Vanachter mijn mini bureautje groet ik u en wens u allen een mooie en fleurige lente toe.
Hartelijke groeten Gerard/PA3AAE.

De Vonken-Boer



Morse...een vriendelijke taal

door Thea PA3HBP

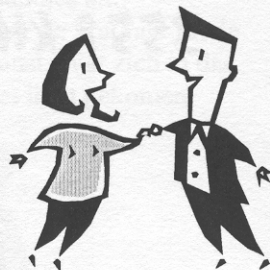
Het examen was gedaan. Het wachten op de toewijzing van mijn call begon. Het duurde ongeveer twee maanden en dat is heel erg lang.

Nu is het zo, dat mijn man al jaren zendamateer is en het station stond dus gebruiksklaar. Zenden mocht niet, maar luisteren kan natuurlijk altijd. Dat is meteen een goede oefening in het nemen van verschillende handschriften, het leren luisteren naar 1 station tegelijk, terwijl er drie naast elkaar zitten, het leren bedienen van de antennetuner, de filters enz.

Wanneer je daar mee bezig bent valt het op dat mensen die gebruik maken van morse, over het algemeen zeer beleefd zijn tegen elkaar. Het is heel plezierig als men bedankt voor het antwoorden op een CQ, een verbinding of een QSO. Mensen groeten elkaar en hopen elkaar nog eens tegen te komen. Ik weet wel dat het meestal standaard beleefdheden zijn, maar men neemt toch de moeite om al die letters te seinen. Het morse heeft door het gebruik van deze beleefdheden iets vriendelijks. Het is net of alle gehaastheid waar wij tegenwoordig bijna allemaal door geplaagd worden, tijdens het beoefenen van Morse, wegvalt.

Ik ben geen liefhebber van contesten en zoek dan ook meestal contact met een station dat in is voor een gezellig praatje.

Zo was één van mijn eerste moeizame verbindingen een gesprek met een Italiaans station. Ik gaf hem de gebruikelijke gegevens en na beëindiging van het QSO sloot ik af met 88 en 73. Hij kwam nog een keer terug en ik was blij dat Gerard, mijn man, mee zat te luisteren. Het tegenstation had na die 88 pas in de gaten dat ik een vrouw was en werd blijkbaar daardoor nog nerveuzer dan ik was, als beginnende sleutelaar. Zijn schrift werd voor mij onleesbaar en Gerard vertelde mij dat hij "cara mio", en nog meer van dat soort woorden naar mij seinde. Ik wist even niet wat mij overkwam. Als iemand zo van de kook raakt alleen door het feit dat er een vrouw achter de sleutel zit, een vrouw waarvan hij niet weet hoe oud ze is, hoe ze eruit ziet, hoe haar stem klinkt, is een vreemde ervaring, maar wel grappig.



Mijn eerste verbinding met Amerika was ook bijzonder. Het was een leuk gesprek met iemand die Nederland bezocht had en nu niet meer zoveel reisde. Hij was 81 jaar en vertelde mij, dat hij met behulp van zijn radiozender toch nog een aardig eindje buiten de grens kon komen. Hij sprak mij bemoedigend toe en hij vond het leuk ook eens een vrouw op de band te treffen. Op zijn leeftijd was het Morse een uitkomst gebleken om contact met de buitenwereld te houden. Het bedienen van een seinsleutel vond hij namelijk veel minder vermoeiend dan het roepen door een microfoon, en bovendien was het morsegepiep, zelfs voor zijn teruglopende gehoor, nog steeds goed verstaanbaar.

Al doende kwam ik er achter dat er maar een beperkt aantal vrouwen de radiohobby beoefenen. Er zijn nog minder vrouwen bereid het Morse te leren en van die paar die wel het HF brevet hebben, zijn er maar weinig praktiserend.

Een vrouw op de band is daardoor een zeldzaam verschijnsel, een station dat je moet proberen te werken.

Soms hoor ik wel eens dat zo'n station daar, naar mijn gevoel, misbruik van maakt door achter haar call "yl" te seinen. Altijd prijs natuurlijk.

Ik laat me gewoon OM noemen en sluit dan af met 88, wat meestal wel een leuke reactie tot gevolg heeft. Het is best leuk om een klein beetje bijzonder te zijn, maar ik ben toch nog veel liever "één van de jongens".

73 en 88 Thea PA3HBP

3551 kHz – Ragechew-QRG!



In de 50-er jaren liepen we op PCH continu dienst. Twee dagen ochtend, twee dagen avond en nachtdienst, elke 6 dagen en af en toe een dagje vrij er tussen door. Eens op een nachtdienst was er een nieuwe collega uit Eindhoven verhuisd naar IJmuiden en trakteerde. Nasi uiteraard, hoewel dat in die tijd alleen nog gewoon was voor mensen die wel eens in de tropen dienst hadden gedaan of van de marine kwamen. Hij had een hele grote pan vol, wel meer dan 4 liter en dat voor 8 man...

Wel toen het omstreeks 01.30 uur tijd werd om af te lossen zodat de eerste kon gaan eten werd de 500 op speaker gezet en de CQ bandjes gestopt. Het was nu even tijd voor onszelf en de directeur lag toch op een oor.

Ik hoor het de Chef seinzaal nog zeggen: "Daar hoort eigenlijk een portje pils bij, maar ja wij zijn ambtenaren in functie dus. . .". Iedereen had een klein portie gekregen als opwarmertje met sambal en meer van dergelijk, mij volkomen onbekend, spul. Nadat de CSZ zijn portie op had werd meteen een tweede schep aangeleverd. Nou ja, moest dat nou wel, hij was aan de lijn en rookte al 4 weken niet meer. "Och," zei de nieuwe collega, "smaakt het niet naar meer?". Ja dat wel en dus werd een tweede portie verorberd.

Inmiddels was ieder ander al weer druk aan het werk gegaan. Toen na een kwartiertje bleek dat de Chef seinzaal klaar was voor "voor en achter" = hij ronkte als een scheepsmotor = werd het ceremonieel herhaald. 500 op speaker en CQ bandjes stil.

De dienstdoende Technische Dienstman haalde de krat bier uit de koelkast en vervolgens werd er nu echt geschanst. Wat zich in dat uurtje heeft afgespeeld is gelukkig nooit aan het licht gekomen.

Ko PA3JY



Toen wij oefenden langs de Engelse zuidkust voor Torquay, geschiedde iets wat ik nooit zal vergeten.

De Duitse fregatten. "Z1, Z2, en Z3" namen afscheid van ons en liepen ons met halve kracht tegemoet, voor een indrukwekkend "fleet-passed". Toen ik met alle anderen over de luidspreker werd gesommeerd "front naar bakboord" te maken, zag onze crew, dat een bijna gesloten rij van Duitse Jannen tussen boeg en plecht afscheid nam.

Het waren de eerste grotere Duitse marineschepen van na de oorlog en tevoren hadden wij met de Duitse telegrafisten in een oefennet, met laag tempo, de berichtgeving geoefend. Het waren immers allemaal beginners deze telegrafisten en hier bewezen hun trotse Fletchers, dat zij uitstekende zeelui waren.

In de Torbay liggend, landde bijna onverwacht een kleine helikopter op het achterdek van de "Zeven Provinciën". Ik was hier niet van op de hoogte en had zojuist zeewacht in het hoofd radiostation, ter hoogte van het seindek.

Zojuist had ik "Stippie", een ietwat klein gebleven dienstplichtige tweede klas, geholpen om de oorverdovend luid klapperende RTTY weer in fase te brengen, in het kleine hok rechts van de ingang van het radiostation.

Plotseling ging de deur open en in een gesloten rij betraden de commandant, een admiraal en tenslotte Prins Bernhard het station. Toen ik omhoog snelde en me liet horen door "front maken" bijna te brullen, kwam de een na de ander omhoog van zijn stoel achter de radio.

Onze commandant en de admiraal bleven aardig midden in het station staan en Prins Bernhard keek mij vriendelijk aan. Als onderofficier van de radiowacht was ik hier nu de "hoogste" en ging op hem toe. Wel, door het lawaai van de "tet-ret" (RTTY) achter het hekje aangetrokken, ging de prins nu deze richting op en stond, niet opgemerkt door Stippie, direct achter hem.

Het was te laat om hem, in dit lawaai, nog te waarschuwen. De tweede klas, een stem achter zich horend, liet zich bij het draaien aan de instelling volstrekt niet storen.

"Ik krijg dat rotting niet in fase", schreeuwde hij bijna de prins toe en toen Prins Bernhard zijn arm uitstrekkend boven hem, een en ander eens beter wilde gaan bekijken, zag Stippie nu "eenmaal vijf en driemaal één centimeter goud met maarschalkstaf" boven zich in de lucht hangen. Ik stond er als ter plaatse bevroren bij, toen mijn verbouwereerde tweede klas onbevangen zei: "Wat moet dat nu Korp?"

De Prins der Nederlanden grijnsde hem nog steeds vriendelijk toe en vroeg hem, of hij "de special list voor dit toestel was", waarop Stippie bevestigend antwoord gaf met een juist gekozen: "Jawel Excellentie!" De Prins zette zijn pet weer op. In de deur draaide hij zich nog even om en keek mij vrolijk aan. Toen verdween hij, met in zijn kielzog de admiraal en de kapitein ter zee.

Ik slaakte een diepe zucht van verlichting en moest eerst even gaan zitten achter de wachttafel.

Wat is het verschil tussen CW en alle andere modes?

De klassieke morstelegrafie is de enige manier van draadloos communiceren, waarbij de operator onderdeel van het circuitschema is.

(www.qsl.net/dk5ke)

Het Morse Alfabet

door PA3BWA

Als Samuel Morse wat eerder geboren was, dan zou ook het Morse Alfabet wat korter geweest zijn, 20 letters + 9 cijfers. In totaal dus 29 morse tekens.

Die 9 cijfers die wij nu nog gebruiken komen van de Arabieren. Dat zijn de 1 tot en met de 9, want de 0 (nul) moest toen nog uitgevonden worden. De Romeinen gebruikten 7 cijfers:

I - V - X - L - C - D - M

De letters komen van de Romeinen en dat waren er destijds maar 20. De J werd niet geschreven; daarvoor namen ze de I. Kijk maar naar het welbekende kruisopschrift INRI - (Jesus Nazarenus Rex Judeorum). Ook de K kenden de Romeinen niet, want daarvoor in de plaatst werd de C gebruikt.

De X, Y en Z werden pas nodig toen ze uit het Grieks geleende woorden gingen gebruiken en ze werden daarom ook aan het einde van het alfabet geplaatst.

En pas in de 8 eeuw AD werd de W uitgevonden, die van oorsprong een dubbele V was. Zo noemen de Engelsen de W nog steeds.

Van de destijds benodigde 29 morse tekens komen we nu op:

letters	= 26
cijfers	= 10
met nog wat lees- en dienst-tekens	
() _ - + = : ; " ' , . ? /	= 15
KA AR AS SA SK CL	= 6
gebruiken we nu zo'n slordige	57 codes.

Het is er in de loop der eeuwen niet eenvoudiger op geworden. Daar heeft ook Babylon aan meegewerkt met zijn totale spraak verwarring. Want wat te denken van de vele accenten, die aan dezelfde letters andere klanken geven. Daar had heer Morse ook nog niet aan gedacht.

Het Scandinavisch, Duits, Frans, Spaans en misschien nog een paar talen gebruiken daarom nog meer codes. Waarbij we het Japans en Chinees gemakshalve maar even buiten beschouwing laten.

Om dat allemaal op te sommen zou te veel worden. Daarom een algemeen overzicht van de vele mogelijkheden:

De volgende letters worden in sommige Europese talen gebruikt

ä, å	.-.-	ñ	---
â, â, à	---.-	ö, ø, ò	---
ç, ç	---..	ü	..--
è, è	..-..	ž	--..
ê	---.	ch, ş	----

De volgende tekens worden niet door radioamateurs gebruikt

Ondervragend	..-.-
Noodstilte--
Uitvoerend volgt	..-.-
Breek-in-signaal	----
Noodsignaal	...---...
Doorgeven noodsignaal	-..-.-..

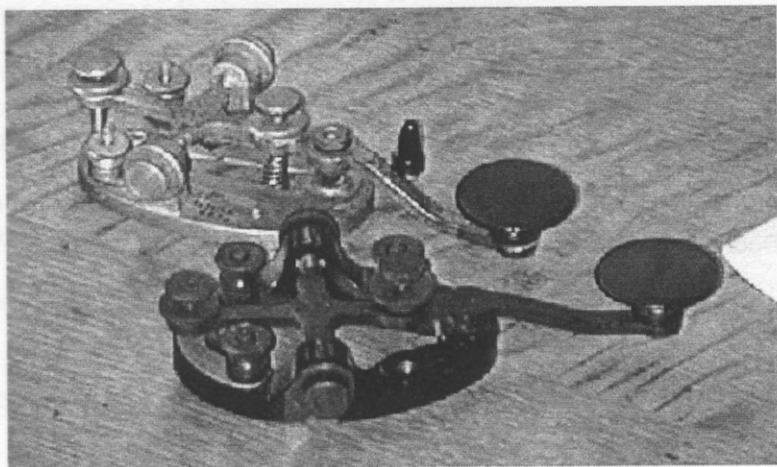
Ik heb geen poging ondernomen om weer tot een totaal te komen maar denk wel, dat we al nu al dicht bij de 100 verschillende morse tekens komen.



Klein maar fijn

door PA3CJS

Een heerlijk en voor iedereen betaalbaar seinsleuteltje, is de elegante zeer bruikbare J37 Winslons Electronics, die in grote massa's geproduceerd is. In mijn bescheiden verzameling heb ik van dit type vier aanmerkelijk van elkaar verschillende uitvoeringen, waaronder de J37, J41 en de zeer oude Altona, gedateerd 1850 nr 688. Dit oermodel is van massief gegoten metaal. Alle anderen zijn, naar ik meen, vlak voor de tweede wereldoorlog geproduceerd. Deze werden dikwijls als er mobiel werd gewerkt, met een beugel, boven de knie geklemd. Als je de mooie elegante Altona ziet, is het bijna niet te geloven dat dit ontwerp zo oud is. De contacten zijn wel twee maal zo zwaar als tegenwoordig.



Een radio-officier vertelt...

SS Burgerdijk binnengebracht door SS Roode Zee

De heer N.J. Hoebe schreef voor het gedenkboek, uitgegeven bij het 50-jarig bestaan van Scheveningen Radio in 1954, onderstaand verhaal dat zich afspeelde op Noord-Atlantic in 1928 waarbij de Roode Zee het stoomschip Burgerdijk van de Holland-Amerika Lijn te hulp kwam. De (helaas onscherpe) foto's bij dit verhaal komen uit de collectie van de heer Hoebe.

We lagen op station te St. John, New Foundland, en klopten al weken ons wachtje op de 600 meter. Van 04.00 uur plaatselijke tijd tot 00.00 liepen de chef en ik beurtelings wacht. Voor de resterende 4 uur nam het lokale kuststation Cape Race Radio, roepletter VCE, het voor ons waar. Men kon ons via een draadverbinding telefonisch waarschuwen als er iets aan het handje was.

St. John is in de winter een bar slecht oord. Sneeuw en storm, alles wat we ook in Nederland gewend zijn, alleen nog een paar haartjes erger en vaker.

We hadden een paar kleine klusjes opgeknapt, doch van een werkelijke 'big job' was geen sprake geweest.

Werk aan de winkel

Op zekere morgen in januari, het stormde en sneeuwde geweldig, kwamen er enige autoriteiten aan boord met het verzoek uit te varen om naar een vissersboot te gaan zoeken, die over tijd was en, naar werd gevreesd met noodlottige gevolgen, was overvallen door het hevige noodweer. Een oude visserman zou meegaan om ons tussen de gevaarlijk rotsen door te loodsen. Deze mensen zijn ter plaatse goed bekend en weten ook waar zo'n boot, gezien het getij en de wind, eventueel terecht kan komen. We gingen dus naar buiten om de ons opgedragen taak te vervullen. In de radiohut werd de noodgolf terdege beluisterd, want met zulk weer kan er ieder ogenblik wat gebeuren. Toen we buiten kwamen had ik echt het idee dat we met schip en al werden weggeblazen. De zee 'rookt' hoort men wel eens zeggen, maar het water vloog werkelijk als rook van de enorme golven af. Men kon

niets zien, sneeuw en water vlogen je om de oren. Ik voelde mij al weer niet lekker worden, want we hadden te lang voor de kant gelegen en nu was het weer mis met mij. Toch volhouden het gaat wel weer over.

Ik hoorde de TZP, de Burgerdijk, roepen naar Cape Race Radio met de vraag: 'Is tug Roode Zee in the vicinity'. Ik riep direct de TZP aan en vroeg of er iets voor ons was. Nee, niets. Hij wilde alleen weten of de PIA, de roepletters van de Roode Zee, in de buurt was.

"Er is iets met die schuit aan de hand", dacht ik. Vanaf dat moment heb ik de correspondentie van de TZP gevolgd. Het bleek al spoedig dat er steeds met de Boschdijk, ook van de HAL, werd gewerkt. Natuurlijk had ik de gezagvoerder, kapitein Persson, op de hoogte gesteld van het feit dat beide schepen zo'n enorme belangstelling voor elkaar hadden.

Inmiddels slingerden en stampten wij door de woeste zee op zoek naar de vermiste vissersboot. Na verloop van tijd werd duidelijk dat de Burgerdijk haar roer kwijt was. Toen ik dit aan de kapitein meldde, besloot de gezagvoerder direct koers te zetten naar dit schip en het zoeken naar de vermiste vissersboot te staken.

Intussen waren de Burgerdijk en de Boschdijk in drukke correspondentie met elkaar die in het kort hier op neer kwam, dat de laatste de eerstgenoemde zou vastmaken en naar Rotterdam zou slepen.

"Als dat schip vast kan maken in dit weer is dat een knap staaltje", zei kapitein Persson, "van slepen kan geen sprake zijn, dat duurt nog geen twee minuten en gaat de boel aan barrels." Ik had inmiddels een telegram aan de Burgerdijk verzonden waarin onze assistentie werd aangeboden.

Wij koersten naar binnen om de oude visserman aan de wal te zetten. Snel werden nog kolen gebunkerd en proviand overgenomen. Lijnen werden over het dek gespannen, alles werd extra stevig zeevast gesjord en daar gingen we op weg naar de Burgerdijk. Antwoord op ons aanbod voor assistentie hadden we niet gekregen, doch onze kapitein wist wel wat hij deed. Het weer was beestachtig slecht. De zee kookte gewoonweg en sneeuwbuien deden het zicht tot nihil verminderen. Bovendien was het bitter koud en konden de stoomkachels het maar nauwelijks aan. Om de haverklap kwam kapitein Persson in de radiohut en vroeg of er al antwoord van de

Burgerdijk was. Hij boog zich dan over mij heen om te lezen wat ik alzo had opgeschreven en kwam hierbij met het korte pijpje dat hij rookte vlak onder mijn neus... Zoals ik al eerder zei, ik was al niet zo lekker en dan die zware vieze tabaksrook onder mijn neus... nou, die deed de rest. Het weer werd steeds slechter en slechter. De kapitein besloot olie te storten om de golven te kalmeren. We moesten naar berekening 500 mijl varen om de Burgerdijk te bereiken.

Er komt en zeetje over...

We waren een paar dagen onderweg toen de ellende eerst goed begon. Een geweldige watermassa trof ons scheepje, sloeg de kombuis in en vernielde alles wat daarin stond. De kok raakte de kluts kwijt en wij natuurlijk onze hap. Op geregelde tijden werd er maar een blik eten uitgedeeld en dit werd op de één of andere wijze wat opgewarmd. Het was een toestand waarvan het einde voorlopig nog niet was te zien. De telegrafist van de Burgerdijk, de heer Van der Harst, meldde dat de kapitein nog geen antwoord op ons aanbod voor assistentie had aangeboden. Wij voeren dus in feite naar een schip waarvan we niet wisten of onze assistentie zou worden aanvaard. Bovendien wisten wij niet precies waar de Boschdijk zich bevond. Volgens onze berekeningen zouden zowel de Boschdijk als wij de positie van de Burgerdijk ongeveer gelijktijdig bereiken.

----- De lezer bedenke dat radiocorrespondentie tussen de betrokken schepen de eerste dagen, gezien het voor die tijd geringe zendbereik vanwege de primitieve ontvangstechniek, alleen gedurende de nacht mogelijk was en wij niet precies wisten wat de beide HAL-schepen met elkaar hadden afgesproken. -----

Op een middag gebeurde er iets dat ons het laatste restje moed deed verliezen. Een geweldige zee kwam over ons heen gelopen en lichtte hierbij één der reddingboten uit haar klampen, waarna de boeg van deze reddingboot met een daverende klap precies tegen de deur van de radiohut belandde, die prompt in de kreukels ging. Ik zat een moment letterlijk tot aan mijn nek in het water. Dagboek, bescheiden, ontvanger, accubatterijen, een kist met Leidsche Flesschen, in een flits zag ik alles met het weer wegstromende water meegaan. Ik moest mij goed schrap zetten om niet de hut te worden uitgezogen. De stoel zat,

zoals gebruikelijk op sleepboten, gelukkig muurvast aan de vloer met de daarvoor bestemde kabels en spanschroeven. Hoe, weet ik niet meer, maar ik heb ondanks alles kans gezien onze kostbare W-3 ontvanger nog net voor het passeren van de drempel klem te krijgen. De grote Varta accubatterij bleef steken tegen de deurpost. De reserve accubatterij spoelde aan dek en moest verder als verloren worden beschouwd. Vrijwel alle bescheiden gingen over de muur.

We krijgen het toch weer droog

Kapitein Persson draaide het schip gelijk op het zetje, waarna met allerlei spullen de ingang van de radiohut weer dicht werd gemaakt. Daar zaten we dan met de gebakken peren. We bezwoeren elkaar nooit meer naar zee te gaan als we eenmaal weer vaste grond onder onze voeten zouden hebben. De heer De Kruijf zei, dat hij nog liever met lucifers ging venten, dan ooit weer een stap aan bood van een sleepboot te zetten. Toch, diep in ons hart vonden we het wel prachtig om zulk een avontuur mee te mogen maken. Alleen zeiden we het niet tegen elkaar.

Met kooldraadlampen en de stoomkachel op volle kracht, konden we uiteindelijk de boel weer droog krijgen. De W-3 ontvanger werd met een paar spijkers in de tafel stevig vastgeklonken. Toen we na enige tijd onze twee kilowatt NSF blusvonkzender weer in bedrijf stelde en voorzichtig een riedel op de seinsleutel gaven vlogen links en rechts wel de vonken langs de wanden, maar ook uit de antenne. Na nog wat schoonmaakwerk was de isolatie hersteld en kregen we na een uur QSO met de TZP, ... nog steeds geen antwoord op ons aanbod voor sleepboothulp.

De tijd brak aan dat onze gezagvoerder een radiopeiling van de Burgerdijk wilde nemen. Zo kon men ons dan, gewapend met goniometer en de geredde Varta accu brugwaarts zien gaan. De TZP gaf QTE. Tot onze niet geringe verbazing gaven de radiopeilingen aan dat we recht op de Burgerdijk aanliepen.

Beter weer afwachten...

Het weer was en bleef ook verschrikkelijk slecht met minimaal windkracht 10 Bft. met huizenhoge golven in dit gedeelte van de Atlantische Oceaan. Van enige verbetering leek geen sprake. Het eten

werd ons door de stuurman gebracht en was, gezien de omstandigheden, nog best te genieten ook.

Wat er precies met onze kok was weet ik niet meer, maar die scheen geheel van de kook geraakt door die klap water in zijn domein. De vijfde dag na ons vertrek uit St. John kregen wij de Burgerdijk, mede dank zij het nieuwe wonder van radiopeilingen, recht vooruit in zicht. Ook de Boshdijk was in haar nabijheid. Toen we de Burgerdijk zagen werden we door haar opgeroepen. Eindelijk dan het lang verwachte antwoord op ons aanbod voor hulpverlening. De gezagvoerder meldde aan kapitein Persson dat hij blij was ons te zien..!

De beide zusterschepen wisselden steeds maar berichten uit betreffende het vastmaken. Op betere weersomstandigheden wachten was geen optie, want het weer werd steeds slechter. Het was 20 januari 1928. De middag positie was 45.30 noord en 040.15 west.

Een onmogelijke klus

De volgende morgen bleek uit de berichtgeving tussen de beide schepen dat het ervan ging komen. De Boshdijk zou trachten midden op de Atlantische Oceaan bij zeer slecht weer het zware stuurloze schip op sleeptouw te nemen. Het vastmaken op zich moet al worden beschouwd als een formidabele prestatie, maar slepen...

“Onmogelijk,” hoor ik kapitein Persson nog tegen de stuurman zeggen, “die scheuren alles aan stukken.”

Nu, de Boshdijk maakte vast. Men had aan boord van de Burgerdijk na dagen zwoegen het SB-anker binnenboord gekregen. De Boshdijk maakte vast op de door het kluisgat uitgedroppte ankerketting. Toen men aan boord van de Burgerdijk het sein gaf dat de verbinding was gezekerd, werd met het slepen begonnen. Dit heeft, zoals kapitein Persson reeds voorspelde, nog geen twee minuten geduurd. Binnen enige ogenblikken scheurde het kluisgat als een sardineblikje open.

Men zag aan boord van de beide dijk-schepen nu wel in dat het onmogelijk zou zijn op deze wijze Rotterdam te bereiken. Men ging scheepsraad houden. Daarna werd de Roode Zee aangeroepen: “Indien wij Uw assistentie aanvaarden wanneer kunt U ons dan vastmaken”, liet de gezagvoerder van de Burgerdijk aan ons seinen. Het antwoord van kapitein Persson was kort maar krachtig: “Direct.”

Daar gaan we dan...

Hierna werd telegrafisch een 'no cure no pay' sleepcontract afgesloten. Het vastmaken was geen eenvoudige zaak, omdat wij van het BB-kluisgat geen gebruik meer konden maken. Het nog overgebleven anker moest in gereedheid blijven. We moesten dus zien een lijn over te krijgen. Dit werd gedaan door middel van een boei waarop een lijn was gestoken. Vanaf de Burgerdijk liet men deze boei op de wind en zee afdrijven. Wij moesten toch nog in de woeste zee gevaarlijk dicht bij de Burgerdijk komen om de boei op te pikken. De Burgerdijk werd vastgemaakt en nog dezelfde dag gingen we trekken.

De kapitein van de Boschdijk werd bedankt voor de uitstekende diensten welke hij had geboden. Hij kon de thuisreis voortzetten. Intussen ging het in het erbarmelijk slechte weer, waar het de voortgang van ons betrof, bepaald niet best. We maakten niet meer dan zegge en schrijven één knoop. Dat leek dus nergens op. De stemming aan boord was net als de barometer. Door één of andere oorzaak sloeg het foc'sle onder water en toen hebben enige der bemanningsleden een ogenblik hun bezinning verloren. Men ging naar de brug en vroeg de kapitein de tros te kappen. Ik zal nooit het antwoord vergeten dat onze ouwe toen gaf: "Wat ik eenmaal vast heb laat ik niet los." Meer heeft hij niet gezegd. Er werd dan ook niet losgegooid.

Contact met Scheveningen Radio

Des nachts kon ik PCH horen werken, maar QSO was er voorlopig nog niet bij. Enige dagen later hoorde ik PCH in de nachtelijke uren tegen een ander schip seinen 'over te gaan op de 450 meter', de werkgolf die men destijds bezigde. Ook wij gingen direct over op de 450 meter. Alle vonken van onze NSF zender werden ingeschakeld en toen maar roepen: "PCH de PIA"... en ja hoor, daar hadden we PCH te pakken. Een 'sked' werd gemaakt en daarna hadden we nagenoeg iedere nacht verbinding en konden we ook regelmatig TR geven.

Kapitein Persson zag wel in dat wij de Burgerdijk nooit in dit weer alleen weg konden krijgen. Bovendien gierde het schip op een afgrijselijke wijze, iets wat de vaart ook niet ten goede kwam. Hij zond daarop een telegram naar het kantoor in Maassluis met het

verzoek meer sleepboten te zenden. De Humber, die in Maassluis lag, werd naar ons toegezonden. Wij konden de reis inmiddels met zeer matige vaart vervolgen. Ook de Poolzee kreeg orders zich bij onze sleep te voegen. Ten slotte werd de Burgerdijk gesleept door twee sleepboten, de Roode Zee en de Humber. De Poolzee hing er achter om te sturen. Zo zijn we doorgemarteld met bestemming Het Kanaal.

Eerst nog bunkeren

Na enige dagen kregen we kolengebrek. De sleeptros werd losgegooid en we gingen volle kracht naar Falmouth om te bunkeren. Ook moest er proviand worden ingeslagen. Vlak bij Falmouth ontvingen we een noodbericht van een Engelse tanker doch kapitein Persson zei er niet naar toe te willen gaan, mits de tanker hulp zou krijgen. De Burgerdijk moest eerst veilig naar huis worden gesleept.

In Falmouth hebben we heerlijk een boerennacht gemaakt... volkomen rust om ons heen en geen wacht lopen. Na het bunkeren en provianderen was het de volgende dag echter weer feest en stoomden we weer recht tegen alle ellende in naar onze Burgerdijk. Ondanks het slechte weer hebben we met behulp van lijnen de nodige proviand droog aan boord van onze sleep, de Poolzee en de Humber gekregen, want ook voor hen hadden we proviand meegebracht. Van de kapitein van de sleep kregen we allen een tin sigaretten. Vervolgens moesten we weer zien thuis te komen.

We hebben het gered

Het weer is slecht gebleven tot aan Land's End. Daarna waren de weergoden ons uitermate gunstig gezind. Kort na het passeren van de Eddystone vuurtoren verliet de Humber ons om de Zwarte Zee te gaan assisteren, welke met de eerder genoemde, inmiddels vastgemaakte, Engelse tanker worstelde om Liverpool te bereiken. De Poolzee is met ons naar de Nieuwe Waterweg gestoomd.



Een gedenkwaardig moment was toen wij bij de pieren van de Hoek 'QTP aan PCH' gaven en PCH ons seinde: "Ons compliment".

Het eerste wat wij na aankomst in Maassluis deden was naar de kapper

gaan, want we zagen er beiden uit als zeerovers. Bij Radio Holland maakte men ons geen verwijt, dat het grootste gedeelte van onze bescheiden over boord was gespoeld en een Varta batterij als total loss afgeschreven moest worden.



Van de kapitein van de Burgerdijk ontvingen wij enkele dagen later een brief, waarin hij behalve kapitein Persson en zijn kranige bemanning, ook de twee marconisten bedankte voor hun medewerking op deze zo moeilijke reis. Zulk een slecht weer had hij nog nooit meegemaakt. “Ere wie

ere toekomt”, besloot hij zijn schrijven

De heer van der Harst van de Burgerdijk seinde mij eens gedurende de reis dat hij soms onder onze kiel door kon kijken, zo danste de Roode Zee op de wilde zee. ‘Nooit meer naar zee’ waren we vergeten. Kort na deze gebeurtenissen zat ik al weer aan boord van de Schelde, uit op nieuwe avonturen. Het sleepbootleven was mij lief geworden. Een zeeman is net als een kraamvrouw: als alles achter de rug is, is alles weer vergeten.

N.J.Hoebe

Naschrift

Waarom weet ik niet maar radiosleutelaars noemen elkaar OM (Old Man).

Pa Hoebe heeft aan boord van de sleepboot Amsterdam van Burwijs onder kapitein M. de Koe, ondanks vele gevaren, de tweede wereldoorlog overleefd. Ik kan me nog goed herinneren dat de Amsterdam eind 1945 thuisvoer en ik met mijn moeder met de stoomtrein vanuit Hilversum mee mocht naar boord. De boot lag achter het Centraal Station in Amsterdam afgemeerd.

Wat toen aan boord de meeste indruk op mij heeft gemaakt was de overheerlijke maaltijd van gestampte aardappelen met corned beef en allerlei andere heerlijkheden, zoals piccalilly... Hoe heette dat ook weer? Juist ja. Weet u, ik mag het heden ten dage nog graag eten.

Ik heb in het Nationale Sleepvaartmuseum toch even wat langer naar het schitterende model van deze Amsterdam staan kijken... QRX is er voor ons niet meer bij Old Man.

J. Hoebe

Bron: Overgenomen uit de verenigingsbladen oud-studenten Maritiem onderwijs.

Nog even wat vaktermen:

QSO: Telegrafie Q-code, de betekenis is: Ik heb verbinding met...
Geseind als

QSO PCH?: Heeft U verbinding met Scheveningen Radio?

QTE: Wilt U een serie peiltekens geven.

TR: Afkorting voor trade route, feitelijk de handelsroute die gevaren wordt. Met lampseinen gebruikten we vroeger ook de termen from en bound, dit om aan te geven dat men onderweg was van (fm) naar (bnd). Nog steeds geven de schepen, niet zelden dagelijks, hun TR door. Nu niet meer aan Scheveningen Radio, maar per satelliet aan het Land Earth Station Burum (Station 12) in bijvoorbeeld de volgende vorm: 5/12 1030 utc pass las palmas fm rotterdam bnd dakar. Station 12 geeft deze TR's nu door aan de kranten.

PCH, de roepnaam van Scheveningen Radio. Er werd in die tijd een formidabele afstand in de middengolf overbrugd met dat antieke spul. Dat kwam mede omdat zowel Scheveningen Radio als de Roode Zee de beschikking hadden over voor die tijd moderne ontvangers. Een zendvermogen van 2 kW is natuurlijk enorm. Met onze zelfgebouwde amateurzender op de zeevaartschool aan de Pieter de Hoochweg, werkten we, zij het dan in de HF, wereldwijd. Het vermogen? Krap 80 watt.

Sked is telegrafie jargon voor schedule, een afspraak, een soort regeling om op bepaalde tijden en frequenties naar elkaar te luisteren. Om snel met elkaar via de seinsleutel te kunnen communiceren

werden series afkortingen gebruikt: suk6 (succes), b4 (before), u2 (you too), sri (sorry), pse (please), bv (bon voyage), tr (trade route) enz, enz. Niets nieuws dus onder de zon.

QTP: Ik loop ... binnen. Bijvoorbeeld: PCH de PIA nw qtp hk cl stn : De PIA loopt nu de Hoek binnen en sluit haar station. Voor vertrek uit een haven wordt de code QTO gebruikt.

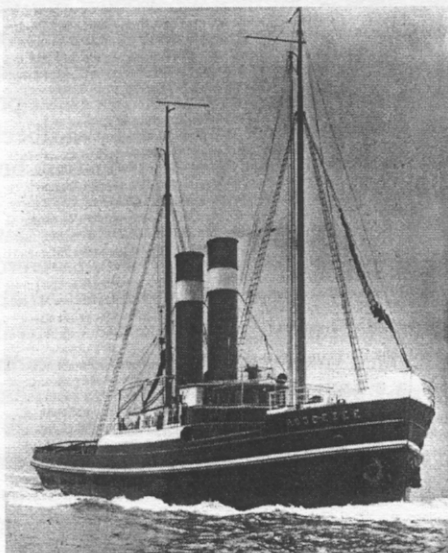
Met een QRX ltr om sloten de beide marconisten iedere correspondentie af.

QRX ltr om: Werd veel gebruikt in de zin van: We roepen elkaar later weer voor een volgende verbinding.

J Hoebe

Bron: Overgenomen uit de verenigingsbladen oud-studenten Maritiem Onderwijs.

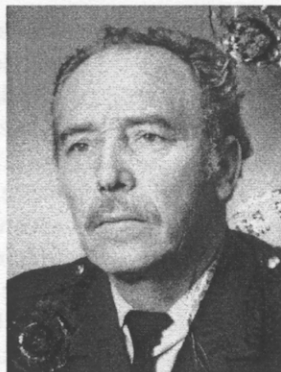
Roode Zee →



Morse-Mythe

HET RADIO-AMATEURISME, DAT
MET MORSE IS BEGONNEN, ZAL
OOK MET MORSE EINDIGEN

door PAØBFN



Dat het radio-amateurisme over de gehele wereld haar ontstaan dankte aan de morse-telegrafie, zal zelfs de meest frenetieke “Ik ben het er niet mee eens”- of “Volgens mij”-querulant niet kunnen of willen ontkennen. Het ligt vast. Het is gewoon een feit.

De pioniers van het amateurisme met hun zonder uitzondering zelfgebouwde spullen, die avond aan avond bezig waren verbinding te maken, gebruikten daarvoor ook een, dikwijls zelfgemaakte, seinsleutel. Dat was de zeer kleine, zeer selecte groep van romatnici, die trots waren op hun radioamateurschap en zelfs hun naam verruilden voor hun call.

Het vereiste vaardigheid in de toenmalige techniek en vaardigheid in het hanteren van de morse-sleutel. Dit stempelde hen tot de kleine elite van radio-beoefenaars, waarnaar niet-ingewijden met een zekere niet-begrijpende verwondering opkeken.

Doch “Alles vloeit” luidt een bekende Grieks gezegde en duurde het ook niet erg lang, of de experimenterende morser wilde het ook eens met spraakoverbrenging proberen. Dat dit uitstekend gelukte, lag in de lijn der verwachtingen en is ons heden maar al te wel bekend.

Slechts weinigen realiseerden zich, dat dit het desastreuze moment was, waarop de amateur zijn eigen status begon te ondergraven. Onvermijdelijk misschien in het kader van de vooruitgang; maar was het wel een vooruitgang?

Zodra de amateur begon te babbelen verdween de nimbus van geheimzinnigheid rondom hem en iedere eenvoudige huismoeder kon zijn praktijken volgen. De technische kennis mocht dan bij de vreemdeling ontbreken, maar tegen de microfoon aanpraten had voor hem niets elitairs meer en technische vaardigheid timmert niet aan de weg.

De technische evolutie brak los, waarbij de amateur zich nog een tijdlang kon handhaven, doch het was een strijd, die hij moest verliezen. De hoogwaardige techniek is nu per kilo te koop in iedere radiozaak.

De "amateurs" stortten zich op alle beschikbare technieken, RTTY, Slow Scan, Moonbounce, packet en noem alle verdere "verworvenheden" van de huidige "Hi-tech" maar op; daarbij de strop om zijn eigen hals steeds verder aanhalend.

We zitten in het computertijdperk....

Computers, die aan iedere staatsburger geleverd gaan worden. Hier sluit de amateur zich weer aan bij de gewone moderne mens, die zijn zakelijke en huishoudelijke besognes regelt via de bij de PTT-telefoon aangesloten computer. De moderne amateur onderscheidt zich dan in geen enkel opzicht meer van zijn medeburger. Het amateur-zijn zal dan een holle phrase geworden zijn en we zullen 15.000.000 door de PTT gesanctioneerde amateurs hebben. Ze moeten wel. Iedereen heeft er recht op.

Alleen de "zonderling" op zijn zolderkamer met zijn seinsleutel, die nog is overgebleven, handhaaft het imago. Hij is de man, die niet "Silent Key" ging, toen zijn A-machtiging in de bus viel.

Ja, dat is nog steeds de echte, met het mysterieuze fluidum om zich.

Hij zal de enige overgebleven echte amateur zijn, maar hoelang nog?

Gezien op Internet

"Op een avond, dat Murdock van zijn werk terugkeerde besloot hij zijn model eens op de weg te proberen. Toen hij bij invallende duisternis de ketel onder stoom bracht, stooft plotseling, voordat hij kon ingrijpen, zijn geesteskind er razend en stoomwolken spuwend vandoor. Een argeloze predikant, die juist passeerde, meende dat een **hellemonster** van de baarlijke duivel aan hem verscheen en viel bijna in onmacht van schrik. Dit voorval kwam de stedelijke overheid ter ore en zij verbood Murdock verdere proefnemingen."

De wraak van de Sparks

van Jan Noordegraaf

De fel brandende zon gluurde even spottend tussen een paar tropische regenbuien omlaag naar de getergde schare beoefenaren van de edele kunst der navigatie, kapitein en stuurlieden van het stoomschip "Aldebaran", die de kans grepen en van af de bakboordsvleugel van de brug verwoed op haar begonnen te schieten.



Loerend door de kijker en het gekleurde glas van hun sextant, draaiden zij het afgeschermd imago van de zon op de rand van de kim ter bepaling van de middaghoogte. Het "Opgelet! Stop!", was niet van de lucht.

Dat laatste gold leerling en marconist terzijde van de chronometer, die in de kaartenkamer gestaag voort tikte als een kostbaar relikwie in een met pluche afgezette tijdmeterbak.

Ze noteerden in onderdelen van minuten en seconden de STOP-tijden van de betrokken "schutters", die volgens Pavlovs Piklijst, oftewel in rangorde, de kaartenkamer binnenvielen, aan het rekenen sloegen, dikke boeken met duizelingwekkende tabellen raadpleegden, nadenkend nog een vers puntje aan hun potlood slepen, en een middagbestek tevoorschijn toverden in onderlinge wedijver waar het snelheid en nauwkeurigheid betrof. Na het vergelijken van de uitkomsten kwam het bestek van eerste stuurman Markus met een cirkel eromheen in de kaart te staan, waarmee iedereen volledig vrede had behalve tweede stuurman Veringa, die zijn eigen uitkomsten een meerwaarde toekende en in een persoonlijk logboek vastlegde. Veringa was ook belast met het dagelijks op vaste tijden opwinden van de tijdmeterbak en lette er scherp op dat de marconist nooit verzuimde het dagelijks radiotijdsein te nemen, waarmee de afwijking (+ -0 van de chronometer, zo belangrijk voor de lengtebepaling, werd geboekstaafd.

Marconist Voorthuysen was daar redelijk serieus in, stemde in zijn radiohut af op een goed doorkomend station, beende met een hoofdtelefoon in de hand naar de kaartenkamer, plugde in en noteerde,

tututututuuuh, aan het begin van de zesde dot de exacte tijd in GMT.

Maar een paar keer had hij het moment suprème gemist, omdat iemand de schakelaar in de radiohut weer had omgezet, waarna Voorthuysen een paar andere koptelefoons probeerde die het ook niet deden, de tijdmetrpluf sloopte en er uiteindelijk achter kwam dat hij in de boot genomen was. Een andere maal werden zijn trommelvliezen geteisterd door plotseling keihard doorkomende signalen, omdat iemand de volumeregelaar had opengedraaid of de tuning een zet had gegeven.



Voorthuysen had wel een vermoeden, maar kreeg meer zekerheid toen aan tafel voornamelijk door derde stuurman Hans Larsen, alias Dokter King, werd gesproken over radiospoken die accuzuur dronken, eindbuizen en begintransistoren opvraten, met schakelaars en potmeters rammelden en onzedige telegrammen verzonden. Er waren ook wel eens onverklaarbare SOS signalen uitgezonden, en men mocht toch aannemen dat radiotelegrafisten door al dat getuter niet crazy werden...

Voorthuysen zon op een tegenzet. Hij wist wel het een en ander van Dokter Kings liefdesleven door de telegrammen die hij voor hem in de richting voor-en-achter verzond, maar had bij het uitreiken van zijn diploma met twee vingers in de lucht gezworen de geheimhouding te bewaren, geen onzedelijke taal uit te zenden en de openbare orde niet te schenden. Daaraan had hij zich, wat de radioberichtgeving betrof, stipt gehouden. Hij zou Dokter King op andere wijze moeten pakken. Het eerste wat hij deed was onderaan de Oceaantpost of Scheepspers,

die hij in Morse van Scheveningen Radio/PCH had ontvangen, te vermelden dat er een orkaan had gewoed in de buurt van Rijswijk, waar Larsen, volgens overlevering, de nodige Lovers Lanes kende, maar toen de stuurman las dat vooral de omgeving van de Haagweg, waar één van zijn liefjes woonde ernstig was getroffen, vielen hem de schellen van de ogen.

Kapitein Haring reageerde met: "Sparks, zie je een kans om per diensttelegram bij PCH te informeren of in Loosduinen alles in orde is, want je weet, daar woon ik."

Voorthuysen hielp zijn kapitein uit de droom door de waarheid en niets dan de waarheid te vertellen: er was in de duinen niks loos. Haring zuchtte van opluchting.

Gelukkig, het was maar een geintje! Voorthuysen vroeg zich op dat moment af of de vrouw van deze gouden gezagvoerder wist dat haar man, met een diepgeladen, kapitaal schip en meer dan dertig man onderweg van Rotterdam naar Buenos Aires, een afstand van duizenden mijlen, ergens midden op de Zuid-Atlantic niet ende tobde over zijn eigen verantwoordelijkheid, maar wél over een imaginaire storm in haar loze duinen. Een moment dat hij nooit meer vergeten zou.

Nadat hij zijn groeiend gevoel van schaamte had overwonnen, ging hij over tot de orde van de dag en kreeg een nieuw idee toen hij in de kaart keek en constateerde dat de "Aldebaran" ter hoogte van de Braziliaanse stad Vitoria Espirito Santo voer, hetgeen Overwinning van de Heilige Geest betekende. Hij zou Larsen, alias Dokter King, via de radiogeest moeten pakken

Gedachtig de oplazer, die hij wel eens van de 1500 Volt hoogspanning van de eindbuizen had gekregen, laadde hij de grootste reservecondensator die hij kon vinden met hoogspanning en zette het geval bovenop die stad in de hoop dat Genoemde Geest over de stuurman vaerdig zou worden als hij een peiling of bestek in de kaart kwam zetten.

Drie minuten later kreeg hij groot gelijk, maar de uitgestoten gil van Dokter King had een ver uitstralend effect, want kapitein Haring onderging een nachtmerrie, droomde dat stuurman Markus lachend kwam binnenlopen met de laconieke mededeling: "Goeden morgen, kapitein, WE ZITTEN AAN DE GROND!" en stormde in pendek de kaartenkamer binnen, waar op navigatiegebied niets aan de hand bleek.

De derde stuurman stond met zijn linkerhand te trekken, de marconist zei: “Maak je maar niet ongerust, mijn tandarts trekt met zijn linkerbeen,” en barstte in lachen uit.

Haring voelde zich gefrustreerd en trok zich hoofdschuddend in zijn bolwerk terug.

“Doe niet zo gek, Hans,” hoorde hij Voorthuysen zeggen. “Die geladen condensator is zestien microfarad en kan alleen een aangeschoten kakkerlak om zeep helpen. Weet je trouwens wat een microfarad is?”

“Nee,” zei een woedende Dokter King, die zijn edele duim betastte. “Een kleine Duitse fiets!” zei de Sparks met kennelijk genoegen. “En weet je wat een megacycle is?” “Nee!” zei Dokter King, bijna in paniek z’n nog edeler voelvinger betastend, bang dat hij ‘m nooit meer kon gebruiken.

“Een grote Engelse fiets Ha ha!” zei Voorthuysen.

Haring schudde het hoofd. Wat een kinderen dacht hij.

“Piet!” zei z’n kanarie, kopje schuin toekijkend hoe de Gezagvoerder een la onder de kooi opentrok en er een paar sokken uithaalde die hij peinzend betastte.

“Piet,” antwoordde Haring zuchtend, de bril voor op de neus schuivend en een begin makend met het stoppen van zijn sokken, omdat hij toch niet meer kon slapen.

Aan een nachtmerrie ontsnapt zijnde die, zoals hij wist, voor menigeen in zijn positie gemakkelijk een obsessie kon worden, dacht hij opnieuw met grote vertedering aan Haar in Loosduinen, waarvoor hij voer.

“Schat,” zei hij, terwijl de zachte sokken door zijn handen gleden. “Waar ben je dan?” “Hierrrr!” roffelde de kanarie en Harings lip trilde even. Het was maar goed dat die twee lachebekken op de brug hem niet konden zien, want hun kapitein leek op een hunkerende, ouwe vrijster. Ze zouden niet geaccepteerd of begrepen hebben hoe eenzaam een Gezagvoerder over een kapitaal, diep beladen schip in het midden van de Atlantic wel kon zijn.

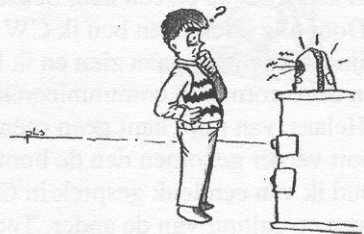
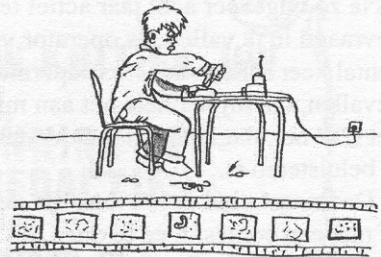
Bron: “Goede morgen kapitein, we zitten aan de grond” van Jan Noordegraaf, ISBN 90 6376 018 3

Het afgelopen jaar heb ik met plezier de verhalen over vroeger gelezen, hoe het was bij de opleiding tot radio-officier, de eerste vaart en ga zo maar door. Tja, na dit alles gelezen te hebben, dacht ik dat het dan misschien ook wel leuk was om mijn verhaal te horen.

Jaren terug..... het was midden jaren 70, knutselde ik, met een transistortje uit een radiootje of zo en wat weerstandjes, een apparaatje in elkaar, dat vervolgens, met behulp van een microfoon en een dosis geluk, spontaan op de radio beneden binnen kwam. Dit tot groot ongenoegen van mijn ouders. Deze spontane technische ingeving werd ook meteen afgestraft en er kwam een verbod om dergelijke zaken te maken. Doch ik had de smaak te pakken en al ras was er een apparaatje gemaakt, ditmaal vakkundig verstopt in het omhulsel van een transistorradiootje. Dit ging zo een aantal jaren goed, tot een van mijn vrienden (nu ook een bekend amateur) bezoek kreeg van hermandad en een opsporingsambtenaar.

Via via kwam ik te weten, dat er een mogelijkheid bleek te zijn, om dit soort praktijken op een legale wijze te doen. Dus examen gedaan in Utrecht en met behulp van hetgeen ik op de LTS had geleerd, en een briefje met machtigingsvoorwaarden, een gokje gewaagd.

Na lang wachten bleek dat ik mijn D-machtiging had, en met een koop doos en een antenne maakte ik mijn eerste verbinding in Nederland, vele malen verder dan voorheen op de 3 meter band het geval was. Mijn honger naar grotere afstanden was niet gestild, er was meer.



Morse leren, dan kun je voor A-amateur examens doen. Je moest dan wel eerst het C-examen halen, maar dat was van later zorg. In bijna één jaar heb ik de morse-code onder de knie gekregen, al zingend zonder de beroemde tel methode. Tijdens het examen kon ik tot ongeveer 20 wpm nemen. O ja, ik had me ondertussen ook opgegeven voor het C-examen. Ook toen gold al: "C&A is voordeliger", namelijk f 50,- en voor een scholier was dat al een heel bedrag.

Met het oefenen van oude C-examens, een kleine kansberekening en heel veel geluk, weer een kaartje gekocht naar Utrecht. Het geluk was weer aan mijn kant en ook het C-examen werd gehaald. Daarna kwam de uitnodiging om weer naar Utrecht te komen, naar de bekende toren ergens op 7 hoog, om de morse proef af te leggen. Ook hier bleef ik ongeslagen en kon ik de felicitaties in ontvangst nemen. Zo, dat had ik vlot geflikt, en nu kon ik beginnen op HF, maar eerst moest er hard gewerkt worden in de vakantie, om genoeg geld bij elkaar te krijgen, om een derdehands HF doos te kunnen kopen. Antennes kon je zelf maken, dat drukte de kosten.

Na zo ongeveer acht jaar actief te zijn geweest in CW, ben ik gevraagd in te vallen als operator van het NAFRAS CW net. Na een aantal keer scheen het 'first operator' Bram PA3BJD (sk) zo goed te bevallen, dat hij het hele net aan mij overdeed. Sinds 1988 doe ik nu het CW net, dat iedere donderdagavond vanaf 20.30 lt. op 3577 KHz te beluisteren is.

Daarnaast vind ik het leuk om een leuk "ragchew" QSO te houden, of met een contest mee te doen, dit laatste ook niet geheel onverdienstelijk. De afgelopen 5 jaar twee keer eerste, één keer tweede en één keer derde geworden in de PACC.

Door alle jaren heen ben ik CW als een soort van derde taal (Fries is mijn tweede taal) gaan zien en ik beleef nog steeds heel veel plezier aan deze vorm van communiceren.

Helaas, van mijn kant geen roemruchte zeemansverhalen. Ik ben nooit verder gekomen dan de boot naar de Waddeneilanden. Toch houd ik van een leuk gesprek in CW, waarbij ik iets leer over het leven en cultuur van de ander. Techniek laat mij koud, alles wat ik in het verleden heb gebouwd werd een flop, m.u.v. een aantal memory-keyers waar ik jarenlang plezier van heb gehad. Wel vind ik het leuk om zelf antennes te maken. Het is relatief goedkoop en klopt de SWR

eens niet, dan knip je simpelweg er een stuk af, of knoop je er een stuk aan.

Dit was mijn verhaal, het is iets anders dan de meeste van ons hebben geschreven, maar ik hoop dan het niet minder interessant was. Tot slot wil ik hier nog mijn lijfspreuk achterlaten: Let your fingers talk, use CW !

Rienk, ex PA3AYF, sinds juli 2001: PA4CW



Ketelbinkie 3

van PA3AAE

Als de trossen van een schip los gegooid worden, dan bevangt dat iedereen aanboord met een speciaal, niet in woorden uit te drukken, gevoel.

Een trilling gaat door het schip, als de machines gestart worden en langzaam aan wordt de ruimte tussen schip en wal groter.

Iedereen aanboord heeft zijn taak en is daar dan druk mee bezig.

Als uiteindelijk de kust achter de kim is verdwenen, heeft iedereen het gevoel, dat de wereld leeg is, slechts uit water bestaat en allen trekken zich terug in het enige stukje eigen wereld, hun hut, als ze tenminste geen wacht hoeven te lopen.

Voor een marconist is dit heel anders. Het land is wel achter de kim verdwenen, maar hij hoort de roepnamen van alle kuststations op de 500 Kc en als hij die hoort, dan is hij in gedachten ook in dat land.

Voor hem bestaat dat soort eenzaamheid dus niet.

Hij is dan wel een soort eenzaam figuur aanboord, doordat hij zo'n mysterieus beroep uitoefent, waar niemand wat van snapt en heeft op de meest vreemde tijden wacht. Soms is hij al op, voordat de wacht op de brug gewisseld wordt, dan zie je hem weer om negen uur 's morgens naar de badkamer gaan.

Ik was al een beetje gewend aan het leven aanboord, het weer was ons gunstig gestemd, met een kalme zee en een lekker zonnetje. De Scandinavische morse tekens had ik in een korte tijd ook aangeleerd en zodoende ging ik me een beetje zekerder voelen. Zoals gezegd, veel contact heb je als marconist niet met de andere opvarenden, maar toen ik de Zweedse persberichten kon nemen en ophing voor de bemanning, begon men mij toch een beetje te waarderen, ik deed tenminste iets, wat ze begrepen en waarvan zij het resultaat konden zien.

Het enige, waaraan je als marconist merkt, dat je naar het zuiden vaart, is het zwakker worden van de signalen van roepletters, b.v. van PCH (Scheveningenradio), DAN (Nordeichradio) enz. Andere roepletters van zuidelijke kuststations komen langzamerhand op de 500 Kc door en zo gaat de reis langzaam maar zeker verder. Het enig land, dat ik na een paar dagen zag, was Kaap Finisterre en geloof me, dat is toch adembenemend, als je dat voor het eerst meemaakt.

Gelukkig kon ik goed overweg met de tweede stuurman, een klein dik mannetje met een brilletje op zijn neus. Hij liep altijd op van die Scandinavische gezondheidsslippers, met een houten zool en een leren band bovenop. Zolang hij nu maar op de brug liep, was er niets aan de hand, maar zodra hij naar de vleugel van de brug ging, hoorde je zijn slippers klikken op het hout van de vleugel. Daarom mocht hij van de oude die dingen 's nachts niet aan, want dan kon hij niet slapen. Op een middag moest de roerganger even naar het toilet en vroeg de stuurman mij, of ik even het roer wilde overnemen. Nou, ik kan jullie verzekeren, dat als je dat voor het eerst doet, het echt niet meevalt om de opgegeven koers precies op het streepje te houden. Het schip zwaait altijd wat heen en weer, door de golfslag en je probeert dat op te vangen, door tegenroer te geven, maar het wordt dan juist erger. Toen de roerganger weer terug was, liet de stuurman mij lachend het kielzog zien, wat ik achter gelaten had. Nou nou, het leek wel of ik een sinus op het water had achter gelaten.

Normaal gesproken konden de roerganger en de tweede stuurman best goed met elkaar overweg, maar ook dat kende zijn grenzen. Het ging altijd verkeerd, als de kok erwtensoep had gekookt. De stuurman had blijkbaar een gasfabriek in zijn buik zitten en schiep er dan behagen in, om vlak achter de roerganger te gaan staan, zogenaamd om de koers te checken en liet dan heel zachtjes de gasbel los en verdween dan naar de vleugel van de brug. Een paar seconden later vlogen de Zweedse vloeken dan vanachter het roer, richting vleugel en dan stond de stuurman zich rot te lachen. Maar een half uur later was het weer zover en dit maal was het de roerganger teveel en liet hij het roer los en ging ook op de vleugel staan. Onmiddellijk liep het schip uit zijn koers en ontstond er een heftige woorden wisseling tussen de roerganger en de stuurman. Mijn Zweeds was nog niet zo goed, dat ik kon verstaan wat ze tegen elkaar zeiden, maar blijkbaar waren ze toch tot overeenstemming gekomen, dat de tweede dat niet meer zou doen en werd het schip weer op koers gebracht.

Verkeerslijsten werden genomen, weerberichten en niet te vergeten, elke dag het tijdsein, want om precies de positie te kunnen bepalen, heb je nu eenmaal de juiste GMT tijd nodig en elke klok op welk schip dan ook, heeft toch een bepaalde afwijking, die je elke dag moet noteren. Vaak hielp ik de tweede, als hij een zonnetje of ster schoot,

met de sextant en als hij dan "NOW" zei, dan keek ik op de klok en vertelde ik hem de tijd, waarop hij geschoten had.

Vele uren heb ik bij hem op de brug doorgebracht en zo leerden we elkaar goed kennen.

We raakten al aardig naar het zuiden en de temperaturen werden al aardig subtropisch, dus werd het tijd, de in Hamburg gekochte kaki broek uit te pakken. Het plastic werd er af getrokken en ik schrok me rot. Wat een broek zeg, het leek wel een vier persoonstent. Wat nu te doen, ik kon toch moeilijk in mijn Hollandse corduroy broek blijven lopen? Uiteindelijk maar een scheermesje gepakt, alle naden los gemaakt en aan alle kanten maar vele centimeters ingenomen.

Gelukkig had ik van mijn moeder naalden en garen mee gekregen en zo heb ik in mijn vrije tijd en ook wel tijdens mijn diensten de broek weer in elkaar genaaid. Toen ik hem voor het eerst aanhad en op de brug verscheen, gingen de wenkbrauwen van de tweede wel even omhoog, maar ik heb hem alles maar uitgelegd en kreeg ik een goedkeurend klopje op de schouder, zeelui op de wilde vaart vinden overal een oplossing voor. Jammer genoeg heb ik er geen foto van. Nu is het bekend, dat Zweden behoorlijk kunnen drinken, zeg maar gerust zuipen. Dus had de oude besloten, dat de niet officieren per dag maar twee flesjes bier konden kopen. Vergeet niet, dat het leven aanboord van een tanker niet van gevaar ontbloot is. Op een ochtend kwam ik de pompman tegen en vond dat hij er zeer slecht en vlekkelig uitzag. Op mijn vraag, of het wel goed met hem ging en of hij misschien last had van rode hond antwoordde hij me: "Gisteravond lag ik te kooi en ik moest iets met alcohol drinken, maar ik had de twee flesjes bier al op, dus heb ik mijn flesje aftershave maar opgedronken. Alleen sterf ik nu van de pijn in mijn buik en mijn gezicht doet zeer, als ik in de zon sta". Ja mensen, je ontmoet de meest vreemde schepselen aan boord van schepen.

Op een middag kwam de oude de radiohut binnen en zei, dat hij met het kantoor in Göteborg moest bellen en of ik dat maar even voor elkaar kon krijgen.

SAG de SKON pse A3. Of te wel, Göteborgradio dit is de Orbyhus, kunnen we overgaan op telefonie a.u.b.

Frequenties werden afgesproken en we gingen beiden daar naar toe.

Toen de verbinding naar wens verliep, werden we doorverbonden met het kantoor van de scheepseigenaar.

Het gesprek ging prima, maar bijna aan het eind van het gesprek, klonken er enorme knetters in de grote eindtrap van de zender en kon ik in de kieren van de zender behuizing de vonkoverslagen zien met een fel licht. De oude verliet de radiohut met een donkere uitdrukking op zijn gezicht, want het gesprek was niet helemaal afgerond en hij zal ook wel gedacht hebben, dat het schip nu zonder zender zou zitten. Met knikkende knieën en het zweet op mijn rug, heb ik het bovenpaneel van de zender los gemaakt en geopend. Ik verwachtte een totale chaos aan te treffen, maar zie, de zeegod Neptunus was mij goed gezind. U herinnert zich misschien wel uit mijn tweede deel, dat toen ik aanboord kwam in Hamburg, de zender defect was en het boven paneel geopend was en aan de draden naar buiten hing, totdat een technicus hem gerepareerd zou hebben.

Wat bleek nu, sommige verbindingdraden hadden te lijden gehad van de scherpe kant van het onder paneel, toen het boven paneel naar buiten hing en de isolatie was doorgesneden.

Ik heb alles goed gecontroleerd, weer netjes geïsoleerd met tape en voor de zekerheid de draden wat uit elkaar getrokken.

Heel voorzichtig de zender weer aangestoken en met laag vermogen getuned. Ook met hoog vermogen ging de zaak goed, dus alles was weer in orde.

Dodelijk vermoeid, door de enorme schrik, die door mijn lichaam was geschoten en toen het besef, dat het goed was afgelopen, ben ik eerst maar eens in mijn draaistoel geploft en heb toen maar een zware opgestoken. Goh, wat smaakte die goed zeg. Daarna maar eerst onder de douche gegaan, want volgens mij was het zure angstzweet mijlen ver te ruiken.

Een paar uur later even bij de oude langs gegaan, om te melden, dat het schip zijn "GROTE SMOEL" weer terug had, zoals ik de HF zender noemde. Expres een paar uur later naar de oude gegaan, want dan leek het net, of ik er veel werk aan gehad had.

Toen ik bij hem aanklopte en binnen mocht komen, zat hij net met de meester een pilsje te drinken en toen ik hem het goede nieuws kon vertellen, keken hij en de meester elkaar aan en zag ik een blik van goedkeuring op hun gezichten. Met een stalen smoel deed ik net, of het de gewoonste zaak van de wereld was, dat ik de zender had gerepareerd en zowaar werd mij een pilsje aangeboden.

Zo verstreken de dagen in een rustig tempo en uiteindelijk kwamen we aan in Bonny en meerden af aan de laadpier, om olie in te nemen. Het was een hele gewaarwording, om weer land, mensen en het gewone leven te kunnen bekijken. Bootjes kwamen langs, met lieden, die allerlei dingen verkochten, zoals fruit en kleding en lokale snuisterijen. Zelf kocht ik een korte broek, die ik voor de zekerheid eerst maar paste, want ik had er echt geen zin meer in, om ook die weer in te moeten nemen. Ook een paar van die rubber teenslippers gekocht, want de gewonen schoenen waren wel wat te warm in de tropen.

Er kwam ook een bootje langs, met voor het grootste deel een afdakje er overheen. De man op de achterplecht keek naar boven en verkocht 'SHORT TIME'. Sommige scheepslieden daalden de gangway af en gingen aanboord van dat scheepje. Het leek me niet echt een stabiel bootje, want het schommelde nogal. Toen ik nogmaals over de railing hing, keek de man naar mij op en vroeg ook aan mij: "SHORT TIME?". Wat moest ik nu met KORTE TIJD?

Gelukkig liep de tweede stuurman net langs, die het laden van de olie controleerde en ik vroeg hem, wat de man op het bootje nu eigenlijk verkocht, dus wat SHORT TIME was. "Goh sparks, wat ben jij nog een groentje, maar aan de andere kant is dat maar goed ook. Kijk, onder dat afdakje ligt een oude of jonge dame van lichte zeden (ik houd de bewoording maar even netjes) en als je daar behoefte aan hebt, dan kun je een vluggertje maken. Maar ik raad je aan het niet te doen, of helemaal in een condoom te kruipen, want je kunt er de meest vreselijke geslachtsziekten van krijgen. Bovendien heb ik er geen zin in, om jou met een spuit in je kont te bewerken, als je ziek wordt, veel te veel werk en ik heb al genoeg aan mijn kop, dus zet het maar uit je gedachten".

Wat kan een mens toch veel leren in een korte tijd zeg, de cw afkortingen, de Zweedse letters in cw, een zender gerepareerd en ik wist nu wat SHORT TIME was.

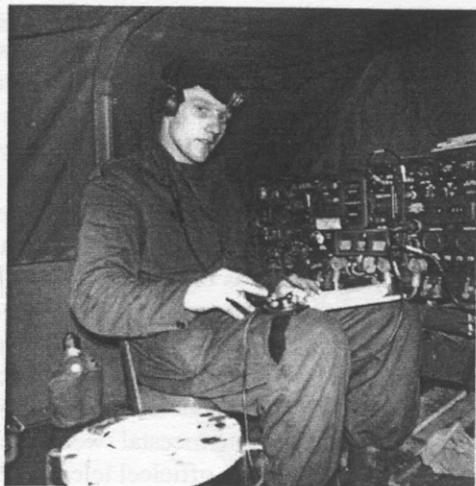
Ik begon me toch al een enorme zeebonk te voelen.

Met brede borst en een zogenaamde zeegang in de benen ben ik naar mijn hut gegaan en heb daar een zware opgestoken en samen met de tweede stuur een flesje bier open getrokken.

Gegroet lezer, het was weer leuk, om even met U te babbelen. ■

Hoe wordt je PA3-zend- amateur ?

van Thijs, PA3EWQ



Eigenlijk begon het al bij m'n militaire dienstkeuring, toen ik als enige overbleef bij het "nemen" van de drie letters en de sergeant vroeg of ik dit al eerder had gedaan.

Als klein joch had ik al eens geprobeerd een seinsleutel uit plaatijzer te knippen; ja, het wipte wel heen en weer, maar aangesloten op de pickup-ingang van de radio was er niets te horen. Nee logisch, wist ik toen veel dat alleen het op en neer wippen niet voldoende was, maar dat er ook een verbreekcontact moest zijn. Al het ijzer zat gewoon aan elkaar vast hi.

In 1960 werd ik opgeroepen bij de Verbindingsdienst in Ede. Na de eerste twee basis maanden werden we ingedeeld bij de groep "low-speed". In de Stevinkazerne kwamen we in een klas met 24 jongens, onder leiding van een sergeant die telegrafisten van ons moest maken. Dag in dag uit werd, vooral de eerste tijd, door de hele klas hardop meegeteld, zodat bij een "punt" het woord "één", bij de overgang naar nog een "punt" of "streep" het woordje "en" en bij een "streep" het woord "ééntweedrie" werd uitgesproken. Het woord werd afgesloten met: "ééntweedrievijfzeszééf". Bijv. bij de letter "v" werd dan gezamenlijk gebruld: "één" en "één" en "één" en "ééntweedrie" en ééntweedrievijfzeszééf; de sleutel werd dan bij "één" één tel of bij "ééntweedrie", drie tellen naar beneden gedrukt. De volgorde waarin wij de letters en cijfers leerden is mij ontschoten, wel moest er iedere vrijdagochtend of middag een test worden gedaan, waarbij degene die het niet haalde, op zaterdagmorgen terug moest komen voor een nieuwe test. Dat betekende géén vrijdagavondverlof, maar pas vanaf zaterdagmiddag of wanneer je test dan weer

onvoldoende was, géén weekendverlof. Meestal werd degene die dit een paar maal trof van de opleiding gehaald en werd bijv. "lijntrekker", telefoonlijnen uitleggen en centrales aansluiten of chauffeur.

Samen met nog een maat, met wie ik samen 19 maanden "dienst" deed, werden wij tussendoor overgeplaatst naar een andere groep: "high-speed". Dat betekende na 7 maanden opleiding, examens doen in apparatuurkennis en 18 woorden per minuut seinen en opnemen. Vooral het seinen was bijzonder; via een lopend bandje, aangedreven door een op te winden uurwerk, kwamen de "punten en strepen" keurig op een smal strookje terecht, dat door een examiner werd gecontroleerd. De meeste van ons slaagden in één keer voor alle onderdelen, anderen "doubleerden" tussendoor en moesten dan een periode opnieuw doen, meestal twee maanden.

Hiermee werden wij officieel telegrafist 1^e klas. Daarna bij de "parate hap", met de Berlijnscrisis naar Hohne in Duitsland en daar vervolgens in een Eskadron van de Huzaren van Boreel m'n 22 maanden vol gemaakt. I.v.m. Berlijn kregen wij er één maand diensttijd bij.

Hierna ruim 25 jaar helemaal niets aan telegrafie gedaan, totdat ons gezin verhuisde van een flat naar een huis met een grote zolder. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Je bezoekt een zendamateurlerenvereniging, geeft je op voor de C cursus en wordt na veel moeite PA3'er.

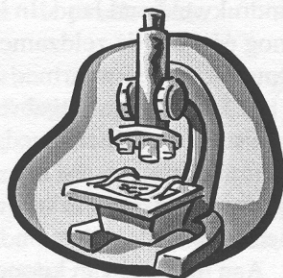
M'n oude diensttelegrafiedocent had bij het afscheid nog gezegd: "Al doe je dit 25 jaar niet, het is net als fietsen, je verleert het nooit, het moet alleen weer even wennen." Gelijk had hij, na één maand iedere avond één uurtje te hebben "genomen" en "geseind" en dank zij de uitstekende CW cursus op de 2 meter van Wim PA3BRP, kwam de snelheid van "nemen" weer snel terug op het oude niveau van plm. 18 woorden; seinen ging bijna vanzelf weer goed.

Vrijstelling voor de A status kreeg ik weliswaar niet, dat is een apart verhaal, maar een bezoek aan m'n oude sergeant leermeester, na zoveel jaren, deed mij goed.

Na een overheerlijke Indische maaltijd bij hem thuis en na het ophalen van vele herinneringen, kreeg ik bij het afscheid m'n eerste dienstseinsleutel mee. Prachtig vond ik dat, voor mij iets van grote historische waarde, waar ik apetrots op ben.

Nu bestaat mijn verzameling uit zowel handpompen als elektronische keyers. Als je tenslotte na vele jaren weer terugkomt in je "oude" kazerne via een ouderdag van mijn zoon, waren weliswaar de oude opleidingsbarakken er niet meer, maar wel één nieuwe ruimte met seinsleutels, die alleen nog door "beroeps" wordt gebruikt, voor noodgevallen hi.

CW in de MRI-Scanner (MRI = Magnetic Resonance Imaging)



OM Jens DL6SAZ zoekt DRINGEND highspeed telegrafisten, die mee willen werken aan een hersenonderzoek voor wetenschappelijke doeleinden. Er zal gebruik gemaakt worden van een MRI scanner. De testsnelheid is 40 wpm. De proeven vinden plaats in de universiteit van Århus/OZ en lopen van maart tot september 2002. De proef duurt ca. 2 uur en kan eventueel in het weekeind plaatsvinden. Het onderzoek is niet belastend omdat er een magneetveld (1,5 Tesla) wordt gebruikt, geen röntgenstralen!

Belangrijk is, dat deelnemers niet bang zijn voor kleine ruimtes, omdat men in de scanner in een soort tunnel komt te liggen.

Voor vervoer en accommodatie moet U zelf zorgen. Enig altruïsme omwille van onze mooie hobby wordt wel gevraagd. Bovendien zal Uw naam in de annalen van wetenschap en geschiedenis vermeld worden.

U kunt een afspraak maken via het e-mail adres:

jensmaier@dadlnet.dk of eerst om meer informatie vragen. Tevens kunt U een demo-CD over het verloop van de proef aanvragen via dit e-mail adres.

Snail-Mail: Jens Maier, Strandvejen 127, DK-9800 HJØRRING.

Morse te voet

door PA3GFR

Het winternummer 2002 van HM bevat op pagina 4 een aardig verhaaltje van Sjaak Tessers. Het eerste wat ik dacht toen ik de foto zag was, "dat is van de Inca's". Waarom ? zal je zeggen.

Wel, vorig jaar zijn we naar Peru geweest, een prachtig en indrukwekkend land. In het museum voor oudheidkunde in Lima was nog één van de zeldzame exemplaren te zien van geknoopte touwberichten waarmee de Inca's communiceerden.

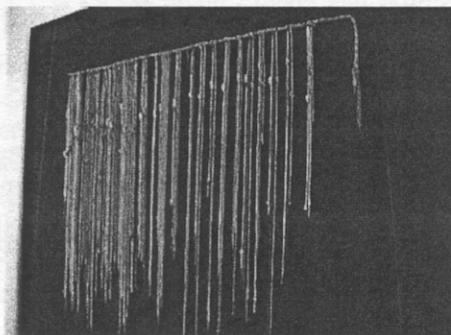
Ze hadden een uitgebreid netwerk van paden door de Andes en gaven de berichten steeds door aan de volgende looper. Deze lopers waren gestationeerd op ca. 12 km van elkaar. Er bestond in die tijd geen ontwikkeld schrift zoals in het westen en Azië. Dus hadden ze er iets origineels op gevonden.

Aan de hand van knopen in touwen kan een bericht worden vastgelegd. Bovendien is het makkelijk mee te nemen, je stopt het in je binnenzak en rennen maar. En dat rennen konden ze goed. Toen Francesco Pizarro het land binnendrong, ten einde het Inca Rijk te ontdoen van al het goud, waren de berichten over de woeste blanke veroveraars binnen enkele dagen door het hele Rijk verspreid. Gezien de afstanden en het bergachtig gebied mag het een klein wonder heten, hoe ze dat voor elkaar hebben gekregen.

Kortom, weer die punten en strepen hè.

Ik weet niet goed, of dit wel in het hoofdstuk "Morse" past, maar de associatie met die foto wilde ik jullie niet onthouden.

Zie hieronder een afbeelding van "morse" zoals het door de Inca's werd gebruikt.



Verdwenen fenomeen

eMail en SMS zenden telegram naar prullenbak

Per 1 september 2001 stopte KPN met het versturen van telegrammen. Het *verreschrijven* was uit de tijd geraakt. Telex, telefoon en fax hadden dat goeie ouwe telegram al min of meer de das omgedaan. e-mail en SMS zonden het fenomeen uit de negentiende eeuw uiteindelijk voorgoed naar de prullenbak.

Het merendeel van die paar telegrammen (slechts 150 per dag) die nog werden opgegeven, bestond voornamelijk uit felicitaties. Er is een tijd geweest, dat veel zaken, vooral internationaal, werden beklonken via het telegram. Het gewone volk maakte er bij hoge uitzondering gebruik van. 'Juffrouw, laten wij elkaar eerst maar eens feliciteren met de geboorte van het nieuwe prinsenkind'. Aldus werd de dienstdoende telefoniste op de Rijkstelegraaf gerustgesteld nadat ze stotterend van schrik, 'zegt u het maar' of zoiets had gemompeld toen ze de minister-president Beel aan de telefoon kreeg. De staatsman gaf een gelukstelegram voor Soestdijk op, waar gezinsuitbreiding in de persoon van prinses Marijke (later Christine) had plaatsgevonden.

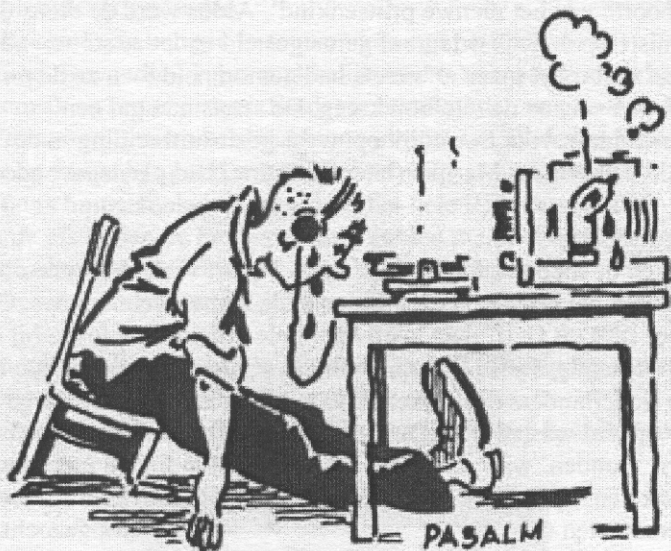
Gecapituleerd

Zo waren de medewerkers van deze PTT-poot vaak als eerste op de hoogte van het laatste nieuws. Soms leuk, soms slecht nieuws. Co Tompot (80) uit Den Haag heeft haar hele arbeidzame leven bij de Rijkstelegraaf gewerkt. Als chef van de seinkamer was ze één van de eerste Nederlanders die in mei 1940 te horen kreeg dat Nederland gecapituleerd was voor de Duitsers. "Ik moest van mijn directeur meteen 'Londen' waarschuwen, dat ze de verbindingen moesten uitschakelen. Met overslaande stem riep hij me toe: 'Sein dat we ons hebben moeten overgeven.' Snel in het woordenboek opgezocht, dreunde hij er direct achteraan in het Engels op: '*We have vomitted to the Germans – please stop*' enzovoorts. Ik seinde dat zonder na te denken door. Kreeg ik als antwoord terug: '*We didn't understand you.*' Vomit betekent namelijk overgeven in de betekenis van braken. De juiste tekst met '*surrender to*' en als uitsmijter '*God bless you all, till better times*' ging vervolgens via een kabel over de bodem van de

Noordzee naar de overkant. Even later verbrak Engeland de verbindingen.”

De kabels werden letterlijk doorgesneden. Er zou gedurende vijf jaar via de Rijkstelegraaf geen contact meer met Engeland zijn. Ook niet met andere landen. Co Tompot: “De Duitsers, die de strategische plaatsen op onze seinzaal hadden ingenomen, onderhielden alleen de verbinding met Berlijn.”

(Zondagochtendkrant, regio Amstelland, 30-12-2001)



QRS

CW-boeken

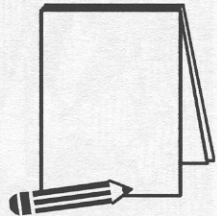
De Engelse Morsum Magnificat heeft een "Bookshelf" met talrijke mooie, hoofdzakelijk Engelstalige boeken (veel zijn in eigen beheer uitgegeven) abt CW! Een korte opgave van de inhoud staat erbij. Navraag wees uit, dat ook HM-abonnee's bij OM Zyg boeken kunnen bestellen.

Kopie van deze "bookshelf" gratis verkrijgbaar bij mij, PA3FBF, per:

- snail -mail,
- e-Mail (indien u geen PDF-files kunt openen hoor ik dit graag vooraf, dan stuur ik ".jpg" of formaat naar uw wens)
- fax (0297-285947, ook telefoon!)

Q & Z-boekje

Alle nog bekende Q- en Z-codes (deze laatste zijn van het leger) zijn door Rinus Hellemons verzameld in het door hem samen met PA3ALM, Dick Kraayveld, uitgegeven "Q&Z"-boekje. Dick is voormalig cartoonist van Rinus' MM, die aan de wieg van het "HelleMonster" stond, en van wie we ook in dit boekje tekeningen zien.



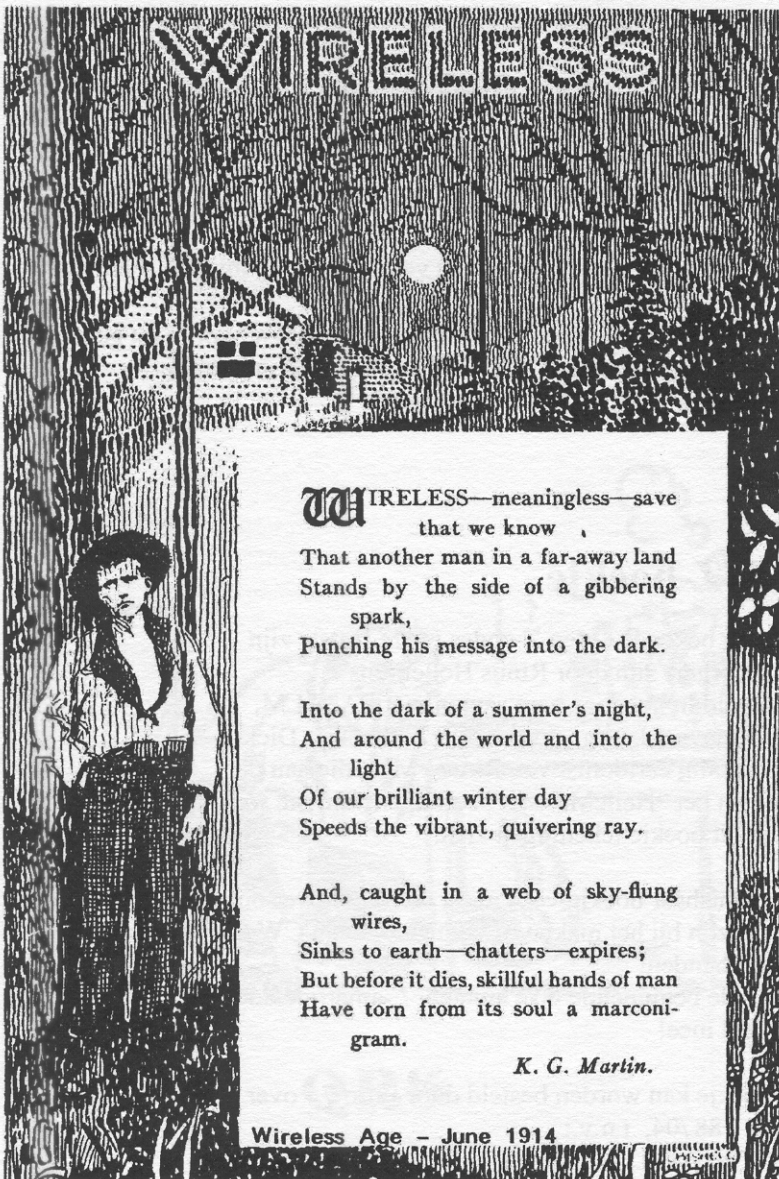
Een onmisbaar boekje voor naast de transceiver om van alle markten thuis te zijn bij het maken of beluisteren van CW QSO's op de amateurbanden!

Vooraf de beginnende CW amateur / -amatrice doet er zijn en haar voordeel mee!

Het boekje kan worden besteld door Euro 7,- over te maken op gironr. 188704, t.n.v.:

D.B. Kraayveld., Merellaan 209, 3145 EH Maassluis.

WIRELESS



WIRELESS—meaningless—save
that we know
That another man in a far-away land
Stands by the side of a gibbering
spark,
Punching his message into the dark.

Into the dark of a summer's night,
And around the world and into the
light
Of our brilliant winter day
Speeds the vibrant, quivering ray.

And, caught in a web of sky-flung
wires,
Sinks to earth—chatters—expires;
But before it dies, skillful hands of man
Have torn from its soul a marconi-
gram.

K. G. Martin.

Wireless Age - June 1914

(uit: MM Nr. 15)



Morse telegrafie

Het heeft mij altijd getroffen, dat er geen ander verbindingsmiddel was, waarover zoveel werd verteld. Noem maar op wat U wilt, de antieke middelen of de supermoderne met de ingewikkelde namen en afkortingen, of de grote tegenhanger van Morse, de telefonie; je kunt je eenvoudig niet voorstellen, dat daarover dezelfde verhalen de ronde zouden doen. Voor zover ik het kan overzien, is bij geen enkel middel de mens zo nauw, zo indringend betrokken als bij de Morse-telegrafie. In feite is de man, de operator, het verbindingsmiddel zelf. Het onooglijke futiele seinding, dat hij hanteert, is alleen maar de *SLEUTEL* tot het middel. Hijzelf is Morse, de telegrafist, de marconist, de sparks, draad of vonkenboer. Hijzelf is de code; die zit in hem.

Rinus Hellemons/PAoBFN/SK (MM "30" 1988)

TU SU

Internationale morse code & fonetisch alfabet

Phonetic	Letter	→ Code	Character	→ Code
Alpha	A	.-	1	.-----
Bravo	B	-...	2	..----
Charlie	C	-.-.	3	...---
Delta	D	-..	4-
Echo	E	.	5
Foxtrot	F	..-.	6	-....
Golf	G	--.	7	---...
Hotel	H	8	----..
India	I	..	9	-----.
Juliet	J	.----	Ø	-----
Kilo	K	-.-	Punt	.-.-.-
Lima	L	.-..	Komma	--.-.-
Mike	M	--	Vraagteken	..-..
November	N	-.	Apostrof	.-----
Oscar	O	----	Puntkomma	-.-.-.
Papa	P	.-.-.	Scheidings-	-...-
Quebec	Q	--.-	-teken (BT)	
Romeo	R	.-.	Breukstreep	-.-.
Sierra	S	...	Einde bericht	.-.-.
Tango	T	-	(AR)	
Uniform	U	..-	Einde QSO	...-.-
Victor	V	...-	Onderstrepen	..-.-.-
Whiskey	W	.-.-		
X-Ray	X	-..-		
Yankee	Y	-.-.-		
Zulu	Z	--..		