

HelleMonster

Modus Morse !



Signalen uit de ether
en van
zingende draden



Redactie & abonnementen :

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

Redactiemedewerkster :

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

Cartoons :

Maroeska van Veen en Dick Kraayveld PA3ALM

Webmaster :

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

Homepage:

<http://www.qsl.net/pi9hm>

Prijs:

Euro 12,00 per jaar
losse nummers Euro 3,80

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.

Beste HelleMonstervrienden

Als schrijvend lid van het redactieteam, zit ik eigenlijk altijd in de problemen. Ruim van tevoren moet ik mijn stukjes schrijven voor het volgend nummer van ons blad, want het hele team moet tijd alle kopij op een schijfje hebben, zodat de drukker dan weer zijn werk kan doen. Het begint eigenlijk al, wanneer een nummer van Hellemonster is uitgekomen en naar de abonnees is verstuurd. Thea en ik duiken dan in de verhalen, die we nog op voorraad hebben en kijken dan eerst naar de datum waarop dit verhaal bij ons binnen is gekomen. Het volgende punt is dan, dat we er de nodige variatie in moeten brengen, want U begrijpt wel, dat als wij op een bepaalde datum vijf verhalen binnen hebben gekregen, over hoe men zendamateur is geworden, wij die niet in één keer kunnen plaatsen, want dan gooit U al geuwend na het tweede verhaal ons mooie blad in de krantenbak. Dus kan ik U verzekeren, dat Uw verhalen steeds welkom zijn en ook geplaatst zullen worden. Daarom zit ik nu in mijn kleine voortuintje onder een parasol dit stuk te schrijven, met het zweet in de oksels en een natte nek, want we hebben nu in Nederland een tropische week, met temperaturen van boven de 30 graden C. Maar U kent mijn motto, de abonnee heeft niets te maken met allerlei barre omstandigheden, waarin we verkeren, ze hebben betaald voor een blad en moeten dit ook op tijd op de mat vinden.

Inmiddels hebt U al kunnen lezen, dat onze verbindingswagen HelleMonster 2 een eigen call heeft en wel PI9HM. Dit heeft meer werk en geduld gekost, dan U zou denken, want zo'n speciale call schijnt veel werk en vergaderingen met zich mee te brengen in Groningen, alwaar men beslist, of die call uitgegeven kan worden. Wij zijn er echt trots op, want tot nu toe hebben we kunnen constateren, dat wij de dertiende PI9 call hebben. Als dit maar geen ongeluksgetal is. De afdeling Voorne en Putten was toch wel trots, dat HelleMonster 2 in haar regio staat en vroeg ons dan ook, om mee te doen aan de velddag 2002, hetgeen we vanuit Oudenhorn dan ook gedaan hebben. Het weer zat mee, volop zon en hoge temperaturen, zodat er meer gekletst en gedronken werd, dan gewerkt. Maar we maken er nooit een wedstrijd van, want we vinden de leuke sfeer belangrijker dan het aantal behaalde punten.

Toen zondag de velddagen ten einde waren, kreeg ik de eer van Paul, om de wagen van het kleine veldje te rijden, hetgeen veel voor en

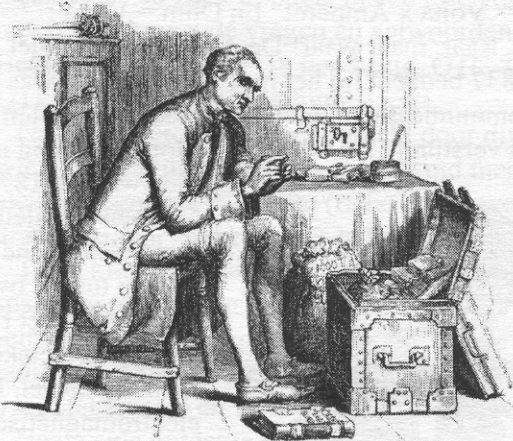
achteruitsteken betekende, zodat het zweet mij in stralen van het hoofd liep. De weg terug naar Melissant duurde erg lang, want Nederland ging terug van het strand naar huis, zodat het veel tijd kostte om te kunnen oversteken en richting Goeree Overflakkee kon rijden.

De week daarop waren we uitgenodigd, om het Zuiderpark weekend op te komen luisteren, hetgeen we na lang vergaderen hebben aanvaard, daar het motortje van de auto toch wel bejaard begint te worden en één van de zuigers niet helemaal meer gezond meer klinkt. Paul zou 's nachts in de auto blijven slapen, daar we de auto niet onbemand achter wilden laten. Veel geslapen heeft hij niet, want de jeugd van tegenwoordig schijnt er plezier aan te beleven, om zich vol te gieten met drank en dan joelend en schreeuwend door het park te lopen en op de zijkant van de auto te bonzen. Dus doen we dat niet meer. Als ze ons volgend jaar in willen huren, dan kan dat voor één dag en gaat ze 's nachts gewoon weer in de stalling. Wel hebben we veel bekijks gehad en veel bewondering geogst bij een heleboel mensen. Sommigen vroegen ons, of wij van de commando's waren, maar zo commandoachtig zien Paul en ik er toch niet uit dacht ik. We konden dat weekend drie nieuwe abonnees boeken, zodat het toch een goed weekend voor ons was.

Thea heeft op de zijkant van de auto de call PI9HM, de tekening van de draak en de naam HelleMonster 2 geschilderd en we hebben daar een foto van gemaakt. Toen bleek, dat de foto goed was hebben we daar 20 posters A3 van laten maken bij een drukker en wij wilden die op de dag van de amateur te koop aanbieden voor de liefhebbers. Ik weet niet, of er belangstelling voor is en hoe snel de verkoop gaat, maar als U geïnteresseerd bent, loop dan eerst even langs onze stand, zodat U zeker weet, dat deze poster Uw shack kan sieren. Inmiddels gaan bij de redactie alle werkzaamheden gewoon door en ook de site wordt door Paul steeds bijgewerkt. Ik weet niet, of U daar ook al eens bent wezen kijken, maar ik kan U verzekeren, dat hij wereldwijd bezocht wordt. Zo kregen we deze week een e-mail uit Australië, met het verzoek om inlichtingen over ons blad, van een weggelopen Nederlander.

Ik vond het een bijzonder leuk contact en natuurlijk hebben we tegelijk alle info gestuurd. We hebben nu dus niet alleen abonnees in Nederland, België, Duitsland en Amerika, maar nu ook al in Australië. Welkom bij Hellemonster Joe en we hopen, dat je ons blad met plezier zult lezen. Toch wel een lekker gevoel, dat we nu wereldwijd bekend zijn, maar de redactie blijft er bescheiden onder. U bent weer op de hoogte van alle

wetenswaardigheden, vanuit dit kleine zenuwcentrum van ons blad, maar het venijn heb ik natuurlijk bewaard voor het staartje. Als U dit leest, hebt U nummer acht van ons blad in Uw bezit, hetgeen betekent, dat de tweede jaargang compleet is. Als U ons blad waardeert, gaan we aan de derde jaargang beginnen, maar daar hebben we dan weer geld voor nodig. U weet, dat wij tegen kostprijs werken en tot nu toe ziet het er naar uit, dat we de prijs van een jaarabonnement niet hoeven te verhogen, zodat ook mensen met een kleine beurs ons blad kunnen bekostigen.



31-12-2002

het abonnementsgeld voor HelleMonster weer betaald moet worden. Zeg nou zelf eens, 12 euro is toch geen geld voor zo'n leuk blad?

Als je tegenwoordig op een terrasje met de xyl een bakje koffie met een appelpunt bestelt, dan ben je al dunder uit en heb je maar een half uurtje lol, terwijl U voor 12 euro een heel jaar kunt genieten.

Vanuit een tropisch Melissant ga ik U groeten, want de zweetdoek in mijn nek is doordrenkt van het zweet en moet vervangen worden door een droge.

73 van Gerard/PA3AAE

De schatkist heb ik door midden gezaagd, want met de komst van de euro kost alles ongeveer de helft minder en is de kleinere kist ook weer sneller vol. We sturen geen accept giro kaarten mee, want die kosten weer geld en wij willen juist zo goedkoop mogelijk blijven.

Mijn uiterst dringend, doch vriendelijk verzoek aan U is dus, om op Uw kalender een aantekening te maken:

bij de maand december, dat

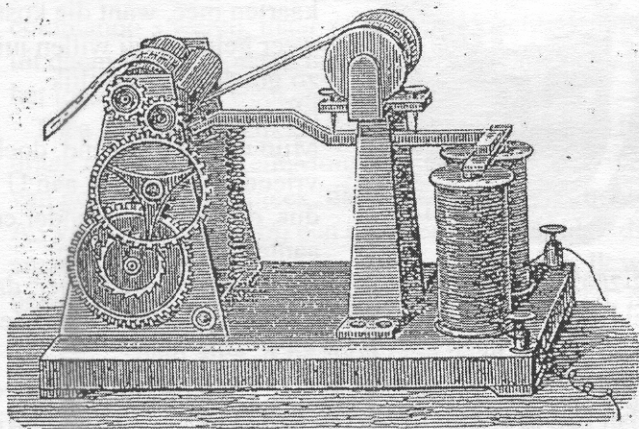
Een zee van tijd

Mijmeringen van een Marconist

Door: Jan Fernhout PA3CBS

Deel 1 - Inleiding

Sinds het begin van de negentiende eeuw is er elektriciteit. Al eeuwen daarvoor was deze al bekend. Je kon er toen niets mee doen. Maar de onderzoekers Hertz, Volta, Watt, Ampère, Ohm, Oerstedt en Faraday hadden het er druk mee. Ze keken wel even van hun werk op, toen Ohm opeens verkondigde: "Watt = Volta x Ampère!" En Ohm = Volta : Ampère (De Wet van Ohm). Raar, maar waar! De Amerikaan Samuel Morse zat ook niet stil. In 1837 bedacht hij het morsealfabet. Het was bedoeld als lange afstand communicatie middel, waarmee je berichten met behulp van elektriciteit kunt versturen. De telefoon bestond nog lang niet,



Seinontvanger

die kwam in 1876. Met een seinsleutel werd elektrische stroom tussen twee kantoren in het ritme van de morsetekens "aan-uit" gezet. Een elektromagnetische ontvangmachine reageerde mee met het aan-uitschakelen en schreef met inkt automatisch de punten en strepen strepen mee op een smalle meelopende papierstrook. Dat werkte voortreffelijk en Morse kreeg de eer een openbaar telegraafnet te openen. De eerste verbinding werd gelegd tussen Baltimore en Washington. Nog voordat de radio werd uitgevonden was de aardbol al bekabeld, ook dwars door zeeën en oceanen.

Het morse-alfabet is geschikt voor 26 letters, 12 leestekens, 10 cijfers en de tekens "begin", "einde", "wacht even" en "vergissing". De letters die

het meest voorkomen zijn bewust kort, de minder vaak voorkomende letters zijn langer. Daardoor kun je redelijk snel een bericht verzenden. Landen met vreemde tekens hebben het morsealfabet voor eigen gebruik nog verder uitgebreid, zoals ä ö é ü. In de praktijk kun je met morse gemiddeld 25 woorden ofwel 125 letters overbrengen in een minuut. Al naar gelang de kwaliteit van de radioverbinding en de capaciteit van je collega pas je de seinsnelheid aan.

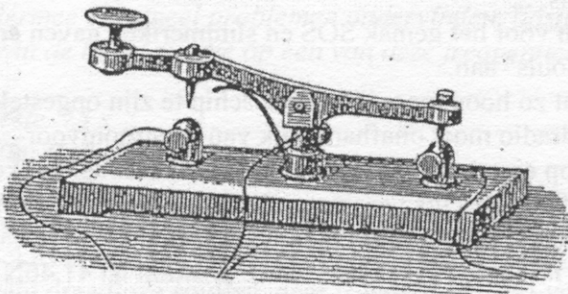
De telegrafisten bedachten afkortingen om een lang verhaal kort te maken (good morning: gd mng), en een oproep aan alle stations is CQ (seek you = ik zoek u). Hele lijsten drielettercodes zijn ontworpen om de meest voorkomende vragen en antwoorden te vervangen, b.v. QRL? = Bent u bezig? QRL = Ik ben bezig. QTC 3 = Ik heb 3 berichten voor u. QTP = Ik loop de haven binnen, enz.

Na 1890 werd de "ether" ontdekt door diverse wetenschappers onder wie Marconi, die er het meest beroemd mee werd. Het lukte hem in 1895 elektromagnetische golven (radio) op te wekken en "over de grond" draadloos morsetekens over te brengen.

Twee kilometer verderop zat zijn broer bij een primitieve ontvanger in spanning te wachten. Toen hij in de luidspreker het klikken van de seinsleutel hoorde, sprong hij een gat in de lucht. De eerste radioverbinding was een feit. Korte tijd later seinde Marconi draadloos over Het Kanaal en vanuit Wales naar New Foundland.

Heavyside ontdekte dat je niet alleen elektromagnetische grond golven opwekt, maar dat die golven ook tot 200-500 km hoogte door de ruimte

reizen en vervolgens door geïoniseerde lagen naar de aarde worden teruggekaatst die op zijn beurt ook weer als spiegel fungeert. De grootste afstand op aarde, twintigduizend km overbruggen duurt slechts 1/15 seconde.



Seinsleutel anno 1837

Je merkte dat als je de golfenlengte veranderde, dit dan invloed had op de afstand die je wilde overbruggen overdag en bij nacht.

Men kreeg vertrouwen in het onzichtbare medium en reeds in 1899 werd het Duitse schip "Kaiser Wilhelm der Grosse" als eerste uitgerust met radio in de langegolf en de middengolf. Zo kwam er naast het eeuwenoude vak van navigator en het nog jonge vak van machinist wéér een nieuw vak bij: marconist, of radio-officier.

Echter vanwege de satellietcommunicatie is per 1 januari 1999 dit vak afgeschaft. Alleen nog zendamateurs gebruiken morse.

Het PTT-kuststation Scheveningen Haven, later Scheveningen Radio/PCH, werd opgericht in 1904 en ook in het buitenland kwamen er PTT-walstations: Norddeich Radio/DAN, Oostende Radio/OST, New York Radio/WSL, Portishead Radio/GKA in Engeland en S. Lys Radio/FFL in Frankrijk. Ook radioamateurs experimenteerden volop, met tot resultaat dat door verbeterde technieken in de twintiger jaren d.m.v. kortegolven zelfs wereldwijd verbindingen konden worden gemaakt. Het ethergebruik en de veiligheid aan boord werd voor de scheepvaart internationaal al gereguleerd in 1906 en later nog een paar keer. Enkele punten uit de Verdragen: Alle schepen groter dan 1600 brt moeten een radio-officier aan boord hebben.

De golflengte 600 meter (500 kHz) is nood- en oproepfrequentie. Begint op uw radio de omroep in de middengolf bij 540 kHz, aansluitend vonden de schepen en walstations elkaar met morse tussen 405 en 535 kHz.

Er kwam een noodsein dat CQD (Seek you, distress = Ik zoek u, ik ben in nood) moest vervangen. Aangezien CQ een veel voorkomende oproep is, voldeed CQD niet meer. Het moest een sein worden dat opvalt tussen alle andere morsetekens: ...__..._

Men noemde het sein voor het gemak SOS en slimmeriken gaven er de betekenis "Save Our Souls" aan.

Het radiostation dient zo hoog mogelijk in het schip te zijn opgesteld en de reserve- ofwel noodradio moet onafhankelijk van de stroomvoorziening van het schip op eigen accu's zes uren volbelast kunnen werken. Toen de "Titanic" in 1912 's nachts verging, gebruikte de marconist op 500 kHz het oude én het nieuwe noodsein: cqd sos from mgy = we have struck iceberg sinking fast come to our assistance position lat 41.46N lon 50.14W = mgy

Niet alle schepen hoorden het. Op het vrachtschip "Californian", dat op 18 mijl zat, zagen ze wel vuurpijlen. Maar er werd geen actie ondernomen. Ze dachten dat er op dat grote schip een feest aan de gang

was. De marconist van de "Californian" had het tegendeel kunnen bewijzen, maar hij was vrij op dat tijdstip en sliep.

Logischerwijs volgde toen een internationale wachttregeling voor marconisten, die door de invoering van satellietcommunicatie pas veranderde omstreeks 1985.

(Wordt vervolgd)

Sleutelklik

Een tijdje geleden rolde dit miltje bij de redactie binnen.

LS,

Onlangs kocht een collega deze, door Microsoft nieuw op de markt gebrachte, draadloze IntelliMouse voor zijn computer. Wat schetst mijn verbazing, toen ik de handleiding door las.

Bij de technische RF specificaties.

Kanaal 1 - 27.045 MHz, kanaal 2: 27.145 MHz. Het uitgangsvermogen : < 54db uV/m.

Nu weet ik wel, dat zend - en/of luister amateurs geen last zullen hebben, maar een gewaarschuwd mens telt voor 2. Voor computerbezitters, die hiermee eventueel problemen ondervinden, luister dan eens of er een CB-er in de buurt zit, die op een van deze frequenties uitzendt.

Beste '73 s

Wim PA3AGZ

Nu is het 27 MC band die in gebruik genomen is voor consumenten elektronica, straks worden stukjes CW band ook in gebruik genomen, want draadloze spullen, daar is vast een markt voor. Frequenties zijn schaars en leveren veel geld op voor de verhuurder of verkoper.....En morse? "Wie maakt nou nog gebruik van zo een antieke methode om te communiceren", zal men denken.

Aan allen die CW beoefenen of willen gaan beoefenen doe ik daarom deze oproep: Pak de sleutel, of pak hem wat vaker en maak lange QSO's, overal waar dat maar toegestaan is. Klets iedereen de oren van het hoofd, vertel technische verhalen of desnoods Uw levensverhaal, sein de verhalen uit HelleMonster aan ieder die ze maar wil horen, zolang er maar flink gepiept wordt. Er komt een dag dat Uw buurman komt klagen dat zijn nieuwe koelkast mee staat te springen op het ritme van Uw CW, of dat de nieuwe CV ketel aan- en uitschakelt, gelijk met Uw CW signaal, dat de nieuwe PC onhandelbaar wordt als U zit te seinen. U kunt dan, met het Vademecum in de hand, Uw buurman vertellen, dat U de primaire status heeft voor de frequentie waarop zijn gloednieuwe apparatuur draadloos bediend kan worden en hij dan maar even de stekkers uit het stopcontact moet trekken, totdat U klaar bent met Uw QSO.

73

Thea PA3HBP

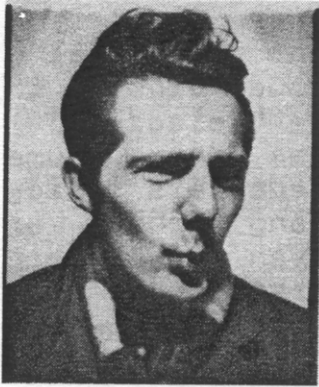


Wist u dat.....

CW veel overeenkomsten heeft met een goed kopje koffie?

Want: CW is net zo opwekkend
Is net zo verslavend
Bevordert de bloedsomloop
En is bovendien veel gezonder en aangenamer
voor de spijsvertering

(Gezien op www.qsl.net/dk5ke de Home Page van DK5KE)



Klaar voor onderwater

Deel 1

door: Ron PA3CWG

De drie claxons waren het teken dat de boot eronder ging, van een bovenwater varende onderzeeboot naar een echte, "op de batterij" varende duikboot. De dieselmotoren werden gestopt en de voortstuwing werd naar elektrische aandrijving overgeschakeld. De duiktank die gevuld was, maakte dat de boot

wegzonk, doch er werd tijdig opgevangen en geblazen. De aanwezige trimtanks werden onder leiding van de chef onderwaterbedrijf zo bediend, dat de boot op de aangegeven diepte kon zweven. Deze trimtanks, de voor-, midden hulpballast- en achtertrimtanks, lagen voor de veiligheid binnen de drukvaste huid, doch konden indien de boot te licht was, water innemen en natuurlijk bij wegzakken, water blazen. Als de boot aan de voor- of achterkant te licht was, werd er water rondgepompt. Het trimbedrijf had bij verschillende dieptes en of zoutlagen in het water, de handen vol en dit gold ook voor de duikroergangers die de dieptemeter/hellingmeter in de gaten moesten houden.

Als ze even niet vlug genoeg reageerden leverde dat hen een snauw op van de chef onderwaterbedrijf, die in de centrale tegen de periscoopmast leunde, doch deze knapen scherp in de gaten hield.

De dienstdoende telegrafist in de radiohut, direct achter de centrale, kon nu even zijn verzonden berichten en of telegrammen inloggen. Bovenop lag het "Diving signal", een bericht waarin de commandant van de boot aangeeft voor hoe lang en in welke positie hij "Submerged" denkt te zijn.

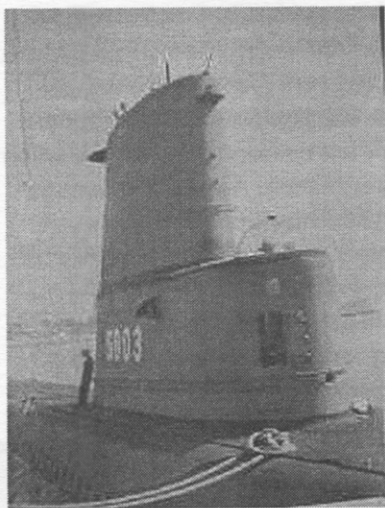


Er werd veel gebruik gemaakt van de Engelse taal, maar ja, tijdens de jaren 60 was dat, in Nato-verband, onvermijdelijk.

Tevens werd de "Next of Kinlist" verzonden, waarin alle opvarenden werden genoemd, dit in verband met een voor ons onprettige "Submiss" of nog erger "Subsunk".

Die laatste twee hadden een alarmfase en een zoekactie tot gevolg en zorgden voor de grootste commotie onder de walautoriteiten.

Het "Diving signal", zeg maar duikbericht, werd in CW met de voorrangsaanwijzing "P"(spoed) naar een Nederlands NATO kuststation verzonden. Meestal was dit Nora/PBC 3. Dit marinekuststation (Noordwijkradio) zorgde voor verdere doorzending naar COZD (Commandant Onderzeedienst).



De eerste jaren na de tweede wereldoorlog was de onderzeedienst aan de Waalhaven in Rotterdam gehuisvest. De boten lagen voor reparatie of tijdens verlofperiodes in de betonnen bunkers, die nog een overblijfsel van "Herr Adolf" uit de jaren 1940-1945 waren. Later, in de jaren 60, is de onderzeedienst naar Den Helder overgeplaatst.

Ontvangen berichten en telegrammen konden nu worden uitgetypt en via het berichtenplankje door de Chef station aan de verbindingsofficier ter tekening worden aangeboden.

Telegrammen waren meestal van persoonlijke aard en konden voor iedere opvarende bestemd zijn. Gelukwensen zoals "Zoon geboren, moeder maakt het goed" gaven veel plezier, maar ook droevige inlichtingen van thuis kwamen voor. Dit verkeer kwam via Scheveningenradio/PCH binnen, hierover zal ik in de aflevering Openbaar Verkeer meer vertellen.

Berichten waren echter van militaire aard. Ze werden uitgezonden door PBC2 op de maritieme banden in de 4/6/8/12 mHz, om er eens een paar te noemen. Het cijfer 2 achter PBC staat voor omroep, dwz om de 4 uur werd er een berichtenstroom in CW uitgezonden, een genummerde serie, inhoudende diverse soorten van verkeer. Dit waren berichten in klare taal,

codeberichten, weerberichten en heruitzendingen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer.

Maar hoe hielden we dan radiocontact, terwijl we onderwater voeren. Nou, tot bepaalde diepte kon men op de VLF band nog met een te bakken antenne (denk aan grote ferrietstaaf) signalen ontvangen van speciale stations: GBR en NSS waren nog te ontvangen tot een meter of 10, doch “snuiverend” kon wel communicatie worden gepleegd.

Ja, snuiveren. Het werd ook wel snorkelen genoemd. Ok, ik zal in het kort uitleggen wat “snuiveren” is.

De boot bleef, met opgestoken snuivermast en periscoop, onder de waterspiegel varen. Nu komt de truc. Door de snuivermast werd lucht aangezogen om de diesels te laten draaien. Zo kreeg de bemanning ook frisse lucht, terwijl de afgewerkte gassen van de GMC motoren onder water werden verspreid. Er was alleen één rottigheidje. Bij een glad zeetje werkte dit prima, doch de op de snuivermast gemonteerde snuiverkopklep moest bij ruwe zee het binnenstromen van zeewater voorkomen. Het instromende zeewater sloot deze klep. De motoren draaiden gewoon door en eisten de aanwezige lucht in de boot voor zich op, waardoor onderdruk ontstond. Zwaar vervelend was dat, en het was dan of overschakelen op de batterij (diesels stop) of rijzen, dus aan de oppervlakte gaan varen. Op de opgestoken snuivermast zat ook een whipantenne die HF activiteit mogelijk maakte. Als we diep gedoken waren, was hij horizontaal gelocked, en als we snuiverden stond de spriet fier verticaal. Een TBL tx van 200W en een TCS 40W vormden met B40 B41 ontvangers het aanwezige station, een frequentiemeter was ook aanwezig, die zou ik bijna vergeten te noemen.

Met de codeboeken, de voorschriften ACP (Allied Communication Publication) nrs 124/125, codeermachines, typemateriaal enz. was de radiohut knap vol. En naast de typemachine stond natuurlijk de Juncker, een recht op en neer sleutel. Onderwater varende, whip en periscoop op, net boven de waterspiegel en hoog genoeg om de HSM uitzendingen van PBC2 op de bandrecorder op hoge snelheid te kunnen opnemen, werd na einde uitzending: “Whip neer” gegeven en kon weggedoken worden. De HSM (high speed morse) uitzending kon nu op normale snelheid worden uitgetypt. Soms was het een Maralg (Marine algemeen), dan weer een Marcom (Marinecommunicatie) bericht, of het was een codebericht aan de Cdt van de Zeeleeuw. De eerste twee groepen van het codebericht gaf de gebruikte code aan, te weten, Nato restricted confidentieel, geheim of

zeer geheim. De laatste twee gaven de verbindingsofficier werk om handen, terwijl de eerste twee gecijferde berichten door de telegrafist van de wacht werden ontcijferd. Stond er in de kop van het bericht de voorrangsaanduiding P(spoed) of O(dringend) dan werd hier onmiddellijk mee begonnen. De codemachine "Adonis", die op de Duitse Enigma machine leek, was in gebruik. Eerst moesten de rotoren op de juiste dagsleutel ingesteld worden en al typend kwam de gecijferde ingevoerde tekst er dan in klare taal uitrollen. De Hagelinmachine, een met de hand bediende letter voor letter codeermachine, was er voor het lichtere codeerwerk. Voor het snelle werk, b.v. als we in verbinding met vliegtuigen waren, werd boven water varend "Megsu" gebruikt, waarvan de geldigheidsduur zeer kort was. De Z-code "int ZNB" met daar achter twee letters, b.v. AB, werd uitgezonden. De vliegtuigtelegrafist keek op zijn codekaart naar de datum en het uur, waarop stond wat het antwoord moest zijn op de gestelde vraag. Dat was b.v. CD (kon van alles zijn) en hij zond die letters uit als antwoord. Een uur later was het antwoord weer anders.

Z-code is de militaire aanvulling op de bestaande Q-code. "ZNB" betekent: "what is authentication" (waarmaking) en "int" maakt de zin vragend. De Z-code serie loopt van ZAA tot ZZZ.

Er worden nog wel eens Q & Z code boekjes herdrukt. (herdruk door: PA3ALM)

Bij verzending van berichten werd de volgende procedure gevolgd. Eerst werd er geluisterd naar de best doorkomende zender van Noordwijkradio/PBC3 of dat station, door een vvv bandje te draaien, aangaf in deze maritieme band uit te luisteren naar roepende marineschepen op de in het VPNE (verbindingsplan Nederland) aangegeven roep frequentie. Dan werd de TBL zender afgestemd en werd PBC3 aangeropen met de dan geldende roepnaam: b.v. "PBC3 de 2mh z bo k" (Noordwijk de Ruyter heb verkeer voor U) (4CL was de Kortenaar)

Op Nora schrok de luisterende telegrafist van de wacht op. Hij had aan zijn ontvanger een katrolletje met draad, dat soepel met het handje op tafel, de afstemknop bediende waarmee hij de centerfrequentie met kleine bandbreedte afzocht, waarna het verkeer werd afgehandeld en bij akkoord Reçu werd gegeven. Beide partijen vulden hun logboekje in, want alles

wat geseind werd, moest genoteerd worden. Alles ging volgens de procedure CF ACP 124, geen eskadertik niets, het sluitteken AR aaneengesind, was einde verkeer. Dit was er op de VBS Amsterdam (MKAD) ingehamerd. Deze verbindingsschool leidde miliciens (dienstplichtigen) en beroepspersoneel(ook kader) op tot de dienstvakken: telegrafist, codeur-telexist-seiner en in die jaren werden Marva's opgeleid tot telefoniste. Met kader bedoel ik reeds opgeleiden die een vervolgcursus volgden voor een hogere rang. Van de geslaagde telegrafisten ging een deel naar de MLD (cursus vliegtuigtelegrafist), de anderen werden op Nora of bij andere marinekuststations, of bij de vloot geplaatst. Eind jaren 50 was het bijna allemaal nog CW wat de klok sloeg. VHF, marifoon, mobieltje : <<< nooit van gehoord >>>

Aan PBB3 (Den Helder) QRG 1722 kHz werd ZKE 1 gemeld (melden in havenfrequentie, wisten ze wie naar binnen/buiten ging).

De actieve dienstitijd miliciens (dus na de opleiding) ondervonden dat er tijdens de opleiding meer het accent op zelfstandig bedienen van de aanwezige radioapparatuur dan op de reparatie hiervan werd gelegd. Radioradarmonteurs kregen op de TOKM hun opleiding, ook op de MKAD dus.

Radioofficieren van de Koopvaardij, die hun dienstitijd bij de KM wilden doorbrengen om zo onder hun contract uit te komen dat hen verplichtte tot hun 27^e te blijven varen, kregen na hun opleiding direct strepen op hun mouw. Ze werden meteen korporaal telegrafist. Ik hoop ooit nog eens iets van deze jongens te horen om eens te vragen hoe zij hun Marine tijd beleefd hebben.

73, Ron PA3CWG

3551kHz – Kom ook eens langs!



Belevenissen van een marconist (5)

Tandje

door: Ome Bas, PAoRTW

Een daverende klap en ik was van de kaart. Wat er precies had plaatsgevonden, hoorde ik van de jongens toen ik weer enigszins helder kon denken. Tijdens de gymles hadden we oefeningen gedaan aan de klimtouwen. Het ging allemaal prima en de meester had geen enkele moeite gehad het stelletje ongeregeld onder de duim te

houden. Aan het einde van de les riep hij me toe: "Kees, berg jij die touwen even netjes op". Deze meester was de favoriet van ons allemaal en alle leerlingen vonden het heerlijk een boodschapje voor hem te mogen doen. Deze keer viel de beurt aan mij toe en ik voelde me zo trots als een hond met zeven staarten. Met een zekere handigheid takelde ik het hulptouw met de ijzeren bal naar beneden, wikkelde het om de klimtouwen en trok het hele geval tegen het plafond. Op dat ogenblik sloeg het noodlot toe. De opdracht was bijna voltooid, toen het touw losraakte. Het ijzeren gewicht, dat aan het einde van het hulptouw vastzat, kwam als een projectiel naar beneden gezwaaid.

Het trof me midden in het gezicht als de klap van een zwaargewicht bokser. Ik ging neer als de "toro" in een stierengevecht. Omdat het bloed uit mijn mond stroomde, schrok de gymleraar zich een ongeluk. Toen ik na enige tijd weer bij mijn positieven was gekomen en enigszins duizelig overeind was gekrabbeld, stuurde de meester me naar huis. Het eerste wat Ma uitriep toen ze deur opende was: "Wat heb je nou weer uitgehaald!" en "je goeie goed zit onder het bloed!"

DE TANDARTS

Ze had echter al snel in de gaten dat het serieus was, zette me achter op de fiets en reed met een vaart naar de tandarts. In de praktijkruimte stelde de dokter eerst de vraag: "Bent U particulier of ziekenfonds?" Zo'n vraag zette bij Ma kwaad bloed, maar toen hij vervolgens belangstellend

informeerde : “Waar is de afgebroken tand?”, kreeg ik het idee, dat ze de man een doodklap had willen geven. De vraag over dat afgebroken stuk tand was natuurlijk in die tijd een domme vraag. Vlak na de oorlog wisten gewone mensen immers niet dat die stukjes aan elkaar geplakt konden worden. De man met de witte jas onderzocht mijn gebit vervolgens nauwkeurig en stelde vast dat een jacketkroon de ideale oplossing zou zijn. Daar die behandeling niet door het ziekenfonds vergoed werd, zei hij tegen Ma: “Mevrouw het is voor de jongen van het grootste belang dat de behandeling zo snel mogelijk gebeurt en slechts negentig gulden kan voor U natuurlijk geen bezwaar zijn”. Dat vond Ma dus wel. Het was vlak na de oorlog en mijn vader verdiende als metselaar nog geen honderd gulden in de week. En om nou het hele weekgeld te besteden aan een tandje, vond Ma wel wat teveel van het goeie. “Mijnheer is er geen andere oplossing, niet zo duur graag”, zei ze. De tandarts had allang door dat mijn moeder geen “doetje” was en ging met tegenzin akkoord. Ter plaatse werd mij een plaatje met kunststand aangemeten voor het acceptabele bedrag van tien gulden. Ma had nog even overwogen de schoolmeester aansprakelijk te stellen, maar om diverse redenen zag ze daar toen maar vanaf. In de eerste plaats werd het tientje betaald door het ziekenfonds en de meester was, toen hij met een bosje bloemen aan de deur kwam, zo ondersteboven geweest, dat Ma het gewoon te zielig had gevonden hem nog verder lastig te vallen.

HET BELOOFDE LAND

Van dat plaatje heb ik tientallen jaren veel plezier gehad, beter gezegd, het dingetje was zo gewoon geworden dat ik niet eens meer merkte dat ik het in had.

Jaren later, ik was toen telegrafist op een Noorse vrachtboot, brak het plaatje zomaar middendoor. We stonden net op het punt de haven van Savanna, Georgia binnen te lopen en er was op dat moment natuurlijk weinig aan te doen. Nadat we voor anker waren gegaan, ging ik de wal op om in een telefoonboek een tandarts te zoeken, die het plaatje zou kunnen repareren. Er bleken er tientallen te zijn in die plaats en op goed geluk pikte ik er eentje uit. Met een taxi reed ik naar het adres. Het viel me wel op dat de rit erg lang duurde en dat ik van de schamele havenwijk wel in een heel dure buurt was terechtgekomen. Prachtige lanen, schitterende gazons, luxueuze villa's met dubbele garages. Hier woonde dus “mijn” tandarts. Het huisnummer stond met gouden letters boven een

kasteelachtige inrit. Voor dat je naar binnen kon, moest je in een microfoontje je naam zeggen en een lieve stem antwoordde: "Will you look in the camera, please". Mijn gezicht had haar zeker gerustgesteld en ze verzocht me door te lopen naar de kliniek. Een schitterend park strekte zich voor mij uit, tuinlieden waren aan het snoeien en sproeien. Als oprechte zoon van mijn moeder vroeg ik me toen al wel af, wat dat tandje moest gaan kosten. Een blonde schoonheid in een kort, wit jurkje kwam me op de brede trappen tegemoet. Ze verwelkomde me als een geliefd familielid dat na een lange afwezigheid weer in de familieschoot werd opgenomen. Ik aarzelde of ik haar in mijn armen zou nemen. Het zal niet de bedoeling geweest zijn. De praktijkruimte waar ze mij naar toe loodste, leek in de verste verte niet op het kamertje van mijn Rotterdamse tandarts. Het had meer weg van een operatiekamer in een modern, gerespecteerd academisch ziekenhuis. De dokter, er was zeker geen wachtlijst, stapte binnen toen het meisje mij een kop koffie aanbood. Ook hij deed net of ik al jaren lid van de familie was en verzocht me op de operatietafel plaats te nemen. Het bleek toch wel een soort tandartsenstoel te zijn, want je kon er in zitten. De man, die al een eind in de zestig was, gedroeg zich als een jongeling door onder zijn korte, witte operatiejas een spijkerbroek te dragen, zich heel joviaal voor te doen en zijn haar te laten knippen als een matroos. Toen ik vertelde zeeman te zijn, begon hij een lang verhaal over de jaren dat hij in militaire dienst was geweest bij de Amerikaanse Marine. Na verloop van enige tijd kwam hij terzake. Mijn plaatje keurde



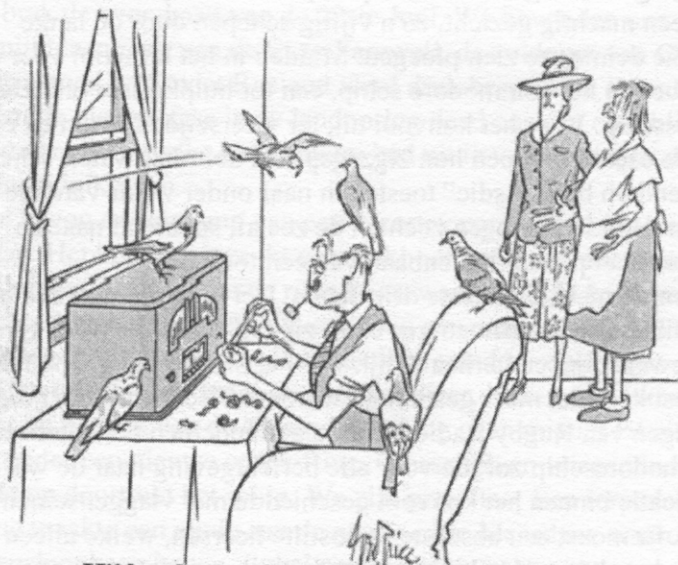
hij geen blik waardig, eerlijk gezegd schaamde ik mij een beetje in die dure omgeving over dat gebroken plaatje te moeten beginnen. Hij haalde schitterende foto's tevoorschijn van renovaties die hij aangebracht had en verzekerde mij dat mijn gebit nog mooier zou worden dan het ooit door moeder natuur geproduceerd was. Mijn vraag: "Wat gaat dat kosten?" werd als niet relevant terzijde geschoven. Na wat geprevel kwam hij er even later terloops op terug en er ontviel hem een bedrag waarvan ik bleek uitsloeg. Het was ongeveer het

jaarsalaris van mijn vader. Door een imaginaire opdracht van Militaire Transporten ter sprake te brengen en dat ik er zeker van was spoedig weer in Savanna terug te zijn, kon ik met goed fatsoen afscheid nemen en vertrekken.

DE DERDE WERELD

In Puerto Limon, onze volgende haven, repareerde een plaatselijke tandarts voor minder dan een tientje het plaatje. De oude, magere man woonde en werkte in een vervallen krotje. Hij had geen beeldschone assistente in dienst en gebruikte wat verroest gereedschap en een boormachine die met de voet aangedreven werd. Hij klaarde het klusje in een handomdraai met als ongelofelijk resultaat dat ik jaren en jaren daarna niet eens gemerkt heb dat ik een tandprothese had.

Bas PAoRTW



Hij heeft een nieuwe antenne geplaatst.....

Atlantisch konvooi

uit: PDRH, mei 1955

Neen, leuk was het niet op de Noord Atlantic, toen Engeland er in '40 en '41 alleen voor stond. De Duitsers hadden teveel duikboten en de Engelsen te weinig duikbootjagers rondom de konvoaien.

Ik sprong dan ook niet bepaald een gat in de lucht, toen ik begin Juni '41 van de Java-New York Lijn werd overgeplaatst naar de oude Maasdam, ten einde onder commando van Kapitein Boshoff een reis te maken van New York naar Engeland. Het schip was afgeladen met strategische goederen en vol passagiers, waaronder 22 Amerikaanse verpleegsters, die hun Engelse collega's kwamen helpen, en een detachement Amerikaanse mariniers, die bewakingsdiensten zouden verrichten op de U.S. ambassade te Londen.

We vertrokken welgemoed naar Halifax om konvooi te vormen en vandaar werd via een noordelijke route koers gezet naar Engeland. Twee dagen later kregen we in dikke mist aansluiting met een konvooi uit St. John en gingen toen gezamenlijk op stap.

't Was een machtig gezicht, zo'n vijftig schepen door de lange Atlantische deining te zien ploegen. Midden in het konvooi voer de bevelhebber op het commodore schip, een tot hulpkruiser omgebouwd passagiersschip. Voor het konvooi uit, ter weerszijden ervan en erachter, trokken de escorteschepen hun zigzagsporen door het water, scherp uitluisterend op hun "Asdic" toestellen naar onder water varende duikboten. Honderden ogen zochten de zee af, speurend naar de V streep van een periscoop, naar bellenbaan van een torpedo.

Er gebeurde niets, die eerste drie dagen. Het konvooi oefende in gezamenlijke uitwijkmanoeuvres en in zigzag varen. Er werd geoefend met de bewapening en herhaaldelijk werd er sloepenrol gehouden. Van radiodienst kon niet meer gesproken worden. Slechts de eenzijdige uitzendingen van Rugby Radio in Engeland mochten beluisterd worden. Het commodoreschip zorgde voor alle berichtgeving naar de wal en de communicatie binnen het konvooi geschiedde met vlaggenzinnen of de seinlamp. Er moest een absolute radiostilte heersen, welke alleen verbroken mocht worden bij een vijandelijke aanval om eventueel de aandacht van de commodore te trekken.

De aanval kwam dan ook tijdens de verraderlijke avondschemering, de uren waarin de contouren van de schepen scherp afsteken tegen de nalichtende wester kim. Plotseling alarm, een doffe knal doortilde het water. Een schip achter in het konvooi zonk snel. Een korvet ging er op af en begon dieptebommen te gooien. Het konvooi zwenkte om de noord, draaide af naar het oosten, maar kon de vijand niet ontlopen. Weer werd een schip getroffen en nog één. Toen omsloot het nachtelijk duister het konvooi met een beschermende mantel. De alarmtoestand was ten einde en we probeerden wat te slapen, gekleed en het zwemvest om.

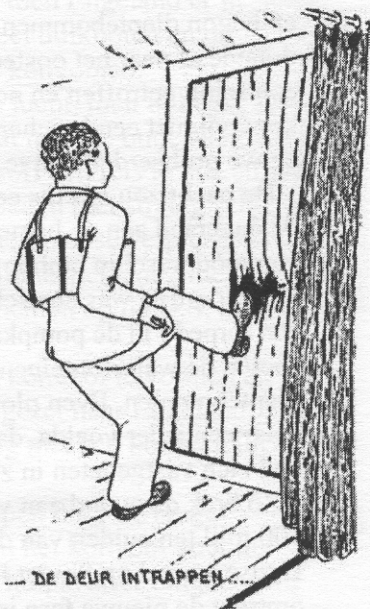
De nacht zou slechts een pauze zijn in het gevecht. Nauwelijks gloorde de dageraad aan de hemel, of opnieuw ging de Z-vlag op het commodoreschip omhoog. Alarm! De vijand had ons gevonden! Aan stuurboordzij was een schip in de grond geboord. Een tanker overleefde een torpedo in de pompkamer, en wist het konvooi weer in te halen. Hoog spoten de waterfonteinen op onder het geweld van de ontploffende dieptebommen. Even plotseling als hij begonnen was, hield de aanval op, maar een ieder voelde, dat deze niet de laatste zou zijn. Een horde wolven had zich vastgebeten in zijn prooi, die hij niet meer zou loslaten.

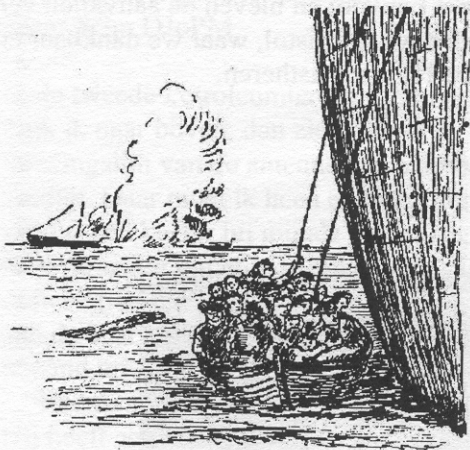
Zo brak de avond aan van de 22ste Juni. We bevonden ons ongeveer 300 mijl ten zuiden van de Cape Farewell, de zuidpunt van Groenland. De Duitse aanval op Sovjet Rusland werd druk besproken. Speculaties omtrent de nieuwe fase in de landoorlog deed ons een ogenblik de privé-oorlog vergeten, welke het konvooi had uit te vechten tegen de niet aflatende duikboten.

Snel begon de seinlamp van een escortevaartuig te knipperen. De vijand valt aan. Het konvooi zwenkt naar bakboord, waaiert open; een torpedojager stuift tussen de rijen door, want wellicht heeft een duikboot zich verscholen onder het konvooi. Dan een oorverdovende knal, een huizenhoge vuurzee. Een met ammunitie geladen schip naast ons is getroffen en vliegt de lucht in. Brokken ijzer, luiken en balken komen terecht op het dek van de "Maasdam". Nog geen minuut later trilt het schip onder een nieuwe ontploffing. Glasscherven vliegen in het rond, kruitdamp doortrekt het schip. We zijn getroffen. Een torpedo vlak voor de brug maakte een einde aan de goede oude Maasdam, waarop ik m'n zeemansloopbaan begon. Ik bel naar de brug, geen antwoord, bel nog eens en nog eens, tevergeefs. Brown, m'n Canadese assistent, gaat poolshoogte nemen en de reddingbootzender vast in de reddingboot plaatsen. Door de patrijspoort zie ik hoe het konvooi doorvaart. Waarom geeft de brug geen

antwoord? Waar blijft Brown? Brown komt terug. "De boten worden al gestreken", vertelt hij, "de commandobrug is één grote ravage, de telefoons zijn van de wand geslagen." Ik moet de deur van de klerkast intrappen om mijn regenjas te pakken. Hierin wikkel ik het portret van mijn vrouw, een paar blikjes sigaren en een kruik jenever. Dan naar het sloependek, waar kapitein Boshoff juist aankomt na een laatste ronde door het schip. We gaan de reddingboot in, die al een paar meter gevierd is. Er is geen paniek. Rustig wordt de boot verder gevierd, totdat hij te water is. Dan komen de matrozen erin, die de boot gevierd hebben en kunnen we de vanglijn losgooien om weg te varen. Andere boten zijn al weggerooid. Nee, wij kunnen nog niet weg. Aan dek verschijnt een olieman, die klem gezeten heeft achter een dichtgeslagen deur. Door een

verwonding kan hij de hand en onderarm niet gebruiken. Hij durft niet langs de talies naar beneden. Te water springen durft hij evenmin. De "Maasdam" valt dwarszee's. De reddingboot dreigt te pletter te slaan tegen de scheepshuid. "Man, kom dan toch! Laat je langs de vanglijn glijden!" Ja, hij glijdt langs het touw naar beneden, we trekken hem in de boot en varen weg. We zijn nauwelijks vrij van de Maasdam, of de boot begint water te maken. We hozen wat we kunnen maar de boot is door het stoten tegen de Maasdam en misschien wel door de brokstukken van het ontplofte munitieschip zo lek als een mandje. We roepen naar een andere reddingboot, maar die hoort ons niet, en roeit naar een tanker, die gestopt ligt. Mannelijke en vrouwelijke passagiers, leden van de bemanning springen in zee en zwemmen naar de tanker op een mijl afstand. Ik voel de boot weer omhoog komen, hij blijft drijven op de luchtkasten, al ligt hij tot de dolboorden in het water. Ik help Brown en enkele anderen weer binnenboord. Op de tanker heeft men nu gezien wat er loos is met onze





....DE VANGLYN LOSGOOIEN.....

reddingboot. Een Maasdam reddingboot wordt bemand en komt naar ons toe, onderweg drenkelingen oppikkend. Er wordt een motorvlet gestreken, dat nog meer mensen opvist. Dan kunnen wij overstappen in de vlet. M'n regenjas met kostbare inhoud is reeds weggedobberd, al mijn bezit is hetgeen ik aan heb, maar het vege lijf is gered. We komen aan boord van de tanker, het Noorse m.s. "Havprins" en worden voorzien van hete dranken en droge kleren. De hoofdverpleegster is

verdronken. Een andere verpleegster had zwemmend de "Havprins" bereikt, maar had geen kracht meer het touw vast te houden, waarmee zij werd opgehesen. Ze viel terug in zee. Pluvier, onze 3de machinist, klom langs een touwladder over de achtersteven naar beneden en kon haar nog grijpen. Toen lichtte de deining het achterschip op, het meisje ontglipte aan zijn handen en werd niet meer gezien.

Zij waren de enige slachtoffers. De "Havprins" gaat het konvooi met volle kracht achterna. Wij tellen de koppen, ruim 70 Maasdammers zijn aan boord. De andere boten zijn met de overige opvarenden goed terecht gekomen op een ander schip. Ik kon het me gemakkelijk maken in de hut van de Noorse collega, de anderen vonden slaappleatsen in de salon en hutten van de overige Noorse bemanningsleden. Maar van slapen kwam niet veel. Voortdurend ontploften de dieptebommen van de jagers, maar slachtoffers vielen er niet meer.

De volgende avond verloren we nog een schip, dat aan het hoofd van de buitenste colonne voer. Het zonk snel en we zagen de bemanning over boord springen, daar zij geen boot meer te water konden krijgen. De boeg helde voorover, toen verdween het voorschip onder water, terwijl de achtersteven bijna loodrecht omhoog stond. Het gehele drama speelde zich in 10 minuten af.

De volgende dag kregen we luchtbescherming. Voortdurend waren er Sunderland vliegboten rondom het konvooi en bleven de aanvallen verder uit. Zonder ongelukken arriveerden we te Bristol, waar we dankbaar en hartelijk afscheid namen van onze Noorse gastheren.

Van SCHAIK.

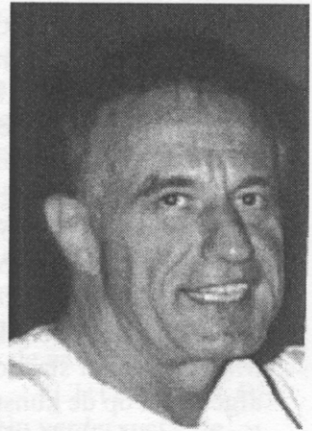
Uit: PDRH Mei 1955



Samuel Finley Breese Morse (zelfportret)

Eerste tankerreis

door: Wim DJoPM



In de tweede Petroleumhaven ligt mijn schip.. .. Kijk ik naar boven, dan zie ik waar de voedingslijn van de antenne aan bakboord eindigt. Daar moet ik heen en gelukkig heb ik slechts een koffer bij mij als ik de brug over de buitentrappen tracht te bereiken. Hier is nu mijn radiostation. Even door het stuurhuis en rechts aan de kaartenkamer voorbij, loop ik bijna iemand om.

“Neem mij niet kwalijk,” zeg ik tegen een lange man in een grijs pak. Hij heeft een vriendelijk en ook nog nieuw gezicht voor mij. “Oh, geen probleem hoor”, zegt het jeugdige gezicht voor mij. “U bent zeker onze nieuwe draad en zoekt de radiohut. Ik ben derde stuurman en woon beneden. Als U de kapitein zoekt vindt U hem een trapje naar beneden.” Wij stommelen over de smalle trap naar beneden en nog zie ik hem verdwijnen.

Dan klop ik op de openstaande deur van de gezagvoerder. Hij zit er, met tegenover zich de ambtenaar ter aanmonstering, achter een berg monsterboekjes. Ik krijg een hand van de ouwe die mij nu kan bekijken, als ik mijn boekje afgeef. Al snel hebben ze me op de monsterrol gevonden. “Ga maar naar boven Sparks, daar wacht mijnheer Oranje op U voor de overname. Ik hoop op goede samenwerking. Over een uurtje gaan wij varen. Even naar Thameshaven en vandaar op een kustreis naar Liverpool en Manchester.” De ouwe is groot en tamelijk breed, met een gebruint gezicht onder sluijk zwart en grijzend haar. Ik schat hem op midden veertig.

Dus maar weer naar boven en daar vind ik meneer Oranje. Voor ik het weet, heb ik voor overname ondertekend. Even snel de beide zenders aan de dummy en de eindtrap afgestemd. De twee ontvangers laten licht zien op de schaal en de noodzender loopt gehoorzaam op zijn omvormer. Het Marconi Seaguard alarmtoestel heb ik nog nooit gezien. Even met de knop ingedrukt aandraaien. De schijf blijft draaien en bij het beproeven gaat doordringend de bel.

Dan is Oranje weg en ik sta er alleen voor, nog steeds in burger .

Het is een SMZ outfit, mij niet onbekend en met mijn koffer ga ik door de verbindingsdeur van mijn woonverblijf. Ik heb hier erg veel ruimte. Een eigen douche en WC heeft de wireless officer ook. Mooie koperen schildjes hangen boven de deuren van het station en op een grote schijftafel staat een hoge Remington schrijfmachine. Hier kan ik mij thuis voelen en ik begin me om te kleden tot radio officier aan boord. Het wordt al donker buiten, als ik de lichten van het Botlekgebied voorbij zie gaan. Geweldig zo. Het is een turbineschip. Zonder enig motorgeruis glijden wij nu de Waterweg in, nog op de rug van een sleepje. Dan gaat het steeds sneller en ik voel mij al helemaal thuis.

Mijn ontvanger staat op de zeshonderd meter en de middengolfzender is afgestemd op de kunstantenne, nu ben ik Sparks!

Kort voor Hoek van Holland geef ik mijn QTP met: "Tanker Munttoren/PGBQ from Rotterdam bound Thameshaven". Terug komt: "PGBQ de PCH...dit-dah-dit en dit-dit-dah-dit-dit

De deur van het station gaat open en de derde stelt zich voor: "Blokdijk", zegt hij en "Zeg maar Jos. Als wij straks de loods van boord hebben kunnen wij even iets gaan eten. De messroom blijft tot tien uur open vanavond." "Gouwentak, zeg maar Wim," zeg ik en hij heft de hand tot een groet, als hij bedachtzaam de deur weer dicht doet. Ik weet nu al, dat we goede vrienden worden.

In de messroom heeft ieder zijn vaste plaats. Ik zit tegenover de tweede stuurman. "Kraal" heet hij en spreekt bijna geen woord met mij, gedurende het avondeten. Jos zit met twee stuurmansleerlingen aan een andere tafel. Een man in een wit ketelpak stelt zich voor. "Kruishaar. Ik ben de second engineer en welkom aan boord Sparks." Ook een fijne kerel, zo weet ik later. Pas na middernacht lig ik in mijn kooi, deze avond en de wekker staat op 5 uur, dan komt de loods voor de Thames aan boord.

Zeven maanden geleden is dat nu bijna en wij vieren Oud en Nieuw voor de kust van Kerala in de Malabarstrait met schuin achter ons Alleppey in een ruwe zee en met hevige windvlagen die me bijna omwerpen als ik tegen een hete luchtstroom in, over de kippenbrug naar achteren ga. De Munttoren zwaait regelmatig diep in de hoge deining en bovenop het station ga ik met stoel en schrijfmachine eerst even liggen. Niets aan te doen, want de zee komt uit het Noordwesten, wij sturen 350 en het vuiltje komt schuin van voren. Zo heb ik de Indische Oceaan nog niet meegemaakt.

We krijgen zulke stevige klappen van de zee, dat wij gaan trillen. Van de Bosch laat nu veel minder draaien, want ook een groot schip kan niet wegsteken als het Voor bij elke schuin aankomende zee weer diep induikt. Ik heb de boordkrant in een aktetas dicht tegen het lijf geklemd en zwaai als een dronken man over de omloop op het achterschip. Als ik het persbericht achter de glasplaat schuif, zijn er al lui die het feest voorbereiden in de Messroom. Maar ik moet weer terug op station want ik zit in de traffyclist van Scheveningen. Wij weten immers niet waar we lading gaan opnemen. Misschien zal ik het straks weten.

PCH12 is goed te horen. De schakelaar op het kristal in de aanroepband, op "tune" en de sleutel indrukken, de eindtrap op de antenne afstemmen en dan vol vermogen en onophoudelijk "PCH12....PCH12" seinen. Bij PCH stopt het bandje...hebben ze mij gehoord? Nu verder met: "de PGBQ QTC?"

Bij het schrijven met beide ellebogen op de seintafel steunen en gewoon niet aan de storm denken, daar gaattie....: "CT Munttoren/PGBQ 01 30 1050 GMT-MSG- Master Munttoren-Shelltankers London require you load at Mina al Ahmadi mogas aftur cefta first port of discharge Aden secondly Mombasa to discharge the balance in East London-wds 28 pse conf."

Dan tegelijk nog een positie melding...."in South malabar Strait from Calcutta bnd Persian Gulf"....morgen staat het in de Haagse....

Van de Bosch zal eindelijk weer lachen. Rot zo'n reis zonder lading, maar nu weten wij het eindelijk en de oude Remmington typt het op een RH formulier.

Onze ouwe vind ik in het stuurhuis. Hij staat naast de vierde stuurman en bijna juichend zeg ik "Een telegram van Shelltanker voor de kapitein." "Laat maar eens kijken Sparks," zegt hij en bij het lezen, gaat zijn hand door zijn haar. Ik kijk naar voren over een eindeloos groen dek met sluitingen erop. Schuin van links rolt een grote golf over de plecht en loopt schuimend rechts weer in zee. Wij schudden even onder de geweldige last en duiken opnieuw in....De vierde kijkt naar boven op "de klok"; wij draaien nog maar 78 over de schroef.

Ik houd mij vast aan de zandbak voor de rokers gedurende een wacht. "Bedankt Sparks," zegt van de Bosch nu en als hij mijn ietwat bleek gezicht ziet zegt hij: "De wind flauwt af." Hij gaat aan de kaart en ik op station. Bombay heeft een weatherforecast, die ik op de middengolf ontvang.

Dan ratelt mijn telefoon, het is Chief Haitsma en hij nodigt mij uit bij hem een Bokma te komen drinken.

Het is de 31^e december en kort voor de jaarwisseling.

Wim/DJoPM

Zomaar een QSO'tje

door: Jan PA3CJS

Zo, klaar met het werk, alles is weer lekker schoon. Nu de set aan, pen en papier bij de hand. De 20 m band is lekker rustig; weinig ruis en geen QRM. Ik hoor een rustig signaaltje met een RST van ongeveer 549. "CQ CQ CQ de VR6BX k." Ik antwoord: "VR6BX VR6BX de PA3CJS k". Het werd een goed QSO over en weer. Ook ik kreeg van Brian 549. We besluiten met . . . _ . _ . _ En dan, mijn hemel, breekt de hel los. De halve wereld bespringt die arme Brian Young van Pitcairn Island! Na een paar minuten en een paar zielige pogingen om door al die roependen heen,



toch nog iemand te antwoorden, gaat Brian QRT. Jammer voor al die velen die niet in bezit van een lineair zijn. Zij moeten wachten tot de frequentie weer rustig is geworden.

73 Jan PA3CJS

De eerste 100 CW QSO's

door: Age PAoXAW

Nu het er naar uitziet dat de CW eis om op HF te kunnen uitkomen voorlopig nog wel even blijft bestaan, hier mijn idee over dat CW of morse, zoals je wilt. Voor degene die het CW nog moet leren en dus op HF wil uitkomen zou ik zeggen: ga nu eens aan de “studie”, verdoe je tijd en energie nu eens niet TEGEN morse maar bekijk het eens positief, n.l. je LEERT weer wat! “Ja”, zul je zeggen, “jij hebt makkelijk praten, het gaat jou gemakkelijk af.”

Ja, dat is zo, ik doe graag CW, bijna al mijn QSO's zijn in CW, MAAR DAT IS WEL EENS ANDERS GEWEEST.....!



Even terug in de tijd. CW heb ik geleerd met de hulp van PJ2PS (nu PA0PSK) op het eiland Curaçao. Deed er 8 maanden over waarbij ook de

nodige theorie geleerd moest worden. Ik slaagde meteen en werd voor 2 jaar PJ2AW om daarna in Holland de huidige call PAØXAW te krijgen.

Na mijn slagen daar op Curaçao, heb ik direct de morse sleutel het raam uitgeworpen, zo'n hekel had ik aan dat CW! Het had me de nodige moeite gekost en ik zag totaal niet in welk nut die mode had.....met SSB ging het wel zo makkelijk!

Ook de eerste 3 jaar in Nederland deed ik eigenlijk niets aan CW maar.....toch ging ik steeds meer QSO's doen in CW. Waarom? Wel ik kreeg toch zo'n gevoel van, ik heb dat CW geleerd en waarom zou je dan ook niet eens dat geleerde in praktijk brengen? Anders is al die moeite voor niets geweest! Dat ik meer aan CW ging doen, kwam waarschijnlijk ook doordat ik in contact kwam met amateurs die verknocht waren aan CW, en waar je mee omgaat, word je door besmet.....

Om lol in CW te krijgen moet je veel oefenen (met sleutel + piepertje of op de PC) werd me steeds voorgehouden, maar daar had ik het geduld niet voor. Wel had ik tijd voor het maken van QSO's, zodat ik door schade en schande gekomen ben waar ik nu ben. Ik heb heel lang zgn. standaard QSO's gemaakt volgens een vast patroon. Een papertje lag naast me en daar kom je heel ver mee hoor!

Natuurlijk werd er wel eens afgeweken door een tegenstation en dan kwamen de zweetdruppeltjes tevoorschijn en moest ik vragen om QRS PSE (langzamer a.u.b.) of SRI NAME AGN PSE (sorry naam nogmaals a.u.b.) Maar verdomd, na zo'n 100 QSO's begon ik CW steeds leuker te vinden, echt waar! Zo'n zelfde geluid hoor je ook bij veel andere amateurs.

Een goede band voor dit soort CW oefeningen, waarbij je ook nog de smaak van DX werken proeft, is de 20 en de 80 meter. Je zult merken dat heel veel stations een QSO doen volgens die standaard methode. Kijk hiervoor ook in het Vademecum van de VERON waar veel bruikbare tips instaan!

Ga eerst alleen CQ roepende stations aanroepen die met een snelheid seinen die je aan kunt. Gebruik de afkortingen en de Q codes (staan ook in Vademecum) en als je denkt dat je er klaar voor bent ga dan zelf CQ geven. Komt op jou CQ een station terug dat te snel seint, vraag dan QRS PSE (langzaam a.u.b.) en dat doet bijna iedereen dan. Zit er een lomperik tussen die te snel blijft seinen, ga dan niet door modderen, ga dan op een andere frequentie weer CQ roepen, er zijn genoeg amateurs die wel fatsoen in hun lijf hebben.....

Rondom 14.050 en 3.550 vind je stations die langzaam seinen. Met name rond 14.060 en 3.560 zijn leuke QSO's te maken met amateurs die met QRP (laag vermogen) werken, veelal zelfbouw. Deze amateurs willen graag een QSO met je hebben en seinen vaak al wat langzamer dan gebruikelijk.

Na een 100 tal QSO's binnen zo'n 3 a 4 maanden (probeer elke dag 1 of meerdere QSO's te maken!), zal je merken dat je steeds minder hoeft op te schrijven, en dat je al hele QSO's "uit je hoofd" kan meelesen! Een veel gehoorde kreet vandaag de dag is: "IK GA ER VOOR". Ik zou al die amateurs die nog twijfelen of bang zijn voor morse de volgende kreet willen meegeven, "GA VOOR CW", want het ziet er naar uit dat je morse nog lang zal horen op de amateur banden. Meedoen is dan wel zo leuk en....als je later oud en grijs bent kun jij je kleinkinderen nog enigszins imponeren met de woorden: "Ik heb nog morse geleerd en ermee gewerkt!"



Want laten we eerlijk zijn, een verbinding maken met de USA of Australië stelt nu al niets meer voor, dat kan elke kleuter al met een PC maar met CW dat is andere koek, of beter gezegd andere taal!

Age, PAØXAW

Schip vastgevroren in ijsvlakten Zuidpool

Uit: De Telegraaf van donderdag 20 juni 2002

Buenos Aires, donderdag

Het zal tenminste drie maanden vergen om het tussen de ijsschotsen van de Zuidelijke IJszee vastgeklemd, Duitse oceanografisch onderzoeksschip Magdalena Oldendorf uit zijn benarde positie te bevrijden. Dat verklaarde een woordvoerder van de Argentijnse marine gisteren in Buenos Aires.

De marine van Argentinië is gisteren begonnen met uitrusten en bunkeren van de ijsbreker Almirante Irizar, die later deze week de bijna 7000 km lange reis zal beginnen naar het ijsveld waar het Duitse schip verstrikt is geraakt. Wegens de beroerde financiële situatie in Argentinië is de Duitse reders gevraagd de expeditie van de ijsbreker te bekostigen: een bedrag van ruim veertigduizend Euro per dag.

De Magdalena Oldendorff, een schip van 21.000 ton, zit al ongeveer een week muurvast in het drijfijz dat het schip onverwachts insloot. Inmiddels is het ingeklemde Duitse schip al ruim 100 km verwijderd van het dichtstbijzijnde open water. De Magdalena Oldendorff heeft 109 opvarenden aan boord, onder wie 79 Russische wetenschappers die op de terugweg waren van een werkverblijf op de Zuidpool. Het schip staat onder contract bij de Russische Zuidpooldienst voor het bevoorraden van de Novolazarevkaya basis. Eerder deze week vertrok, uit het Zuid-Afrikaanse Kaapstad, het met een helikopter uitgeruste bevoorradings-schip Agulhas van het Internationale Centrum voor Zuidpool Logistiek naar de Zuidelijke IJszee. Hoewel de Alguhas alleen een versterkte scheepshuid heeft en zich geen weg kan banen door kruierend ijs, neemt het brandstof en levensmiddelen mee voor de gestrande zeelui en wetenschappers. Wanneer de thans barre weersomstandigheden het even toestaan, is het de bedoeling de Russische Zuidpoolgangers per helikopter te evacueren.

Volgens de laatste berichten begint de toestand aan boord van het Duitse schip snel te verslechteren. de brandstof voor de verwarmingsinstallatie is bijna op en ook komt het einde van de voedselreserve in zicht.

De satellietcommunicatieapparatuur van de Magdalena Oldendorff heeft het inmiddels begeven, waardoor contact met het schip alleen mogelijk is via een onzekere kortegolfverbinding en ouderwetse morsecodesignalen.

De twee reddingsoperaties die nu op gang komen, krijgen dadelijk te maken met woeste zeeën waarin talloze verraderlijke ijsbergen dobberen, haast constante stormen, bijna 24 uur lange nachten en temperaturen tot aan 50 graden beneden het vriespunt. Dit ruige weer verhindert waarschijnlijk landing van de helikopters aan boord van de beide reddings-schepen.

De Argentijnse ijsbreker neemt daarom een aantal kleine rupsvoertuigen en andere materialen mee voor het uitrusten van een expeditie die over het almaar groeiende ijsveld kan trekken om het ingesloten Duitse schip te kunnen bevoorraden met overlevingsbehoeften. Pas wanneer de veiligheid van de opvarenden is verzekerd, zal de Almirante Irizar beginnen met het breken van een vaargeul.

Opm. red.

Wat een geluk dat er mensen aan boord zijn die de kunst van het Morse nog verstaan. Deze krant schrijft over “onzekere kortegolfverbindingen en ouderwetse Morsecodesignalen”, maar het bewijs is weer geleverd dat het “ouderwetse Morse” nog werkt als alle moderne apparatuur het begeeft.

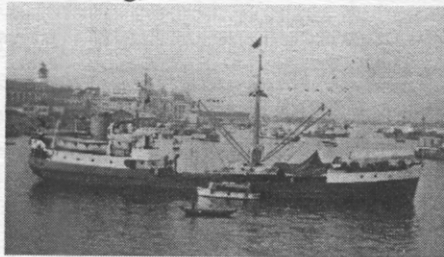
Morse Telegraphy – Dot and Dash Melody...

Uit de oude doos, juli 1948

door: Coen PA3ARR

De “Samuel Jacob” lag aan de Kali Mati, de locatie van een klein scheepsreparatiebedrijf met droogdok van de KPM in een muskietenuithoek van Tandjong Priok, de haven van (toen) Batavia. Het was een forse wandeling om daar te komen bij een temperatuur van 35 °C.

Ik kwam van de ms Johan van Oldenbarneveldt, PFEB, één van de grote mailschepen, waar ik als 3^e marconist, onder de vaderlijke leiding van de 1e marconist, de heer Wielders, werkzaam was geweest. De “Oldenbarneveldt” met zijn prachtige radiostation met manshoge TAJ en TBK zenders van 800 W en ontvangers CR 300. Toen ik de “Samuel Jacob” zag, moest ik wel even slikken. Nu was ik evenwel eigen baas op een kleine “Sitsencoaster”, 556 brt, met slechts 4 Europeanen: de kapitein, 1e stuurman, 1e machinist en de marconist, de overigen waren allen Indonesiërs.



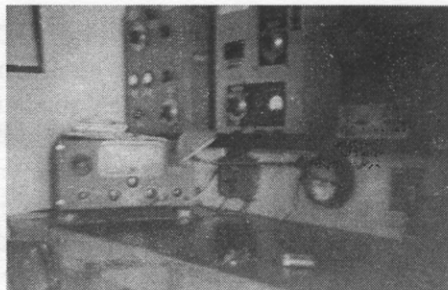
Sitsencoaster

Het Nederlands-Indische gouvernement had 20 van deze scheepjes voor het interinsulaire verkeer laten bouwen in Portland, Oregon om enigszins tegemoet te komen aan de enorme verliezen aan scheepsruimte, die de KPM in de oorlog geleden had. 18 andere Sitsencoasters hadden na de overtocht over de Pacific geen marconist meer, doch ms Samuel Jacob, PKDL, en ms Lammers van Tooreburg, PKDF, vervoerden vliegtuigbenzine in vaten, waarvoor o.a. uit veiligheidsoverwegingen, radio nuttig werd geacht.

Het verhaal gaat dat één van de jonge marconisten van de Sitsencoasters, die in Amerika getrouwd was, zijn jeugdige Amerikaanse vrouw als verstekeling mee naar Indië genomen had.

Het radiostation was klein doch bijzonder aantrekkelijk. Het was ingericht door RMCA (Radio Marine Corporation of America), een ondermaatschappij van RCA (Radio Corporation of America).

De oprichter en president-directeur van die enorme RCA was David Sarnoff, een ex-marconist. In die tijd was Sarnoff een betrekkelijk bekende figuur, waarover ook stukjes verschenen in de populaire Amerikaanse bladen. Hij was reserveofficier, nota bene generaal, van het U.S. Army Signal Corps (Verbindingstroepen).



Radio kamer Samuel Jacobs,

PKDL

De middengolfzender was de ET 8003, 50 W, A2 (700 Hz) en bevatte 4 triodes type 10. De kortegolfzender was de ET 8004 A, 50 W, A1, met 3 tetrodes van het bekende type 807 en 2 kwikdampgelijkrichters. De ontvanger was de AR 8506 B, een gewone enkelsuper, die ook in de 4U-installatie voorkwam, met o.a. 6 6SG7 en 2 6J5 buizen.

Omdat het scheepsnet destijds standaard 115 V gelijkspanning was, moest een motorgenerator gebruikt worden om wisselspanning te maken. Deze draaide op de 115 V gelijkspanning uit het scheepsnet, of op 12 V uit de noodaccu's. De output was 115 V wisselspanning 350 Hz, die door de "plate-transformers" van de zenders werd opgetransformeerd t.b.v. de 750 V anodespanning. Voor de 8003 werd die niet gelijkgericht doch rechtstreeks op de anodes gezet, vandaar die 700 Hz. Het instellen van de antennekoppeling van de ET 8003, was betrekkelijk kritisch en vereiste behoorlijke handigheid.

A2 (toon gemoduleerde telegrafie) op de middengolf was in die jaren niet ongebruikelijk. De enorme aantallen nieuwe Amerikaanse Victory- en Libertyschepen hadden het allemaal en hun zenders gaven een bijzonder aangename toon, tussen 700 en 850 Hz. Eigenlijk stamt A2 nog uit de tijd dat een noodsein op 500 kHz (600m) ook gehoord moest kunnen worden op ontvangers die niet supergeneratief waren of geen BFO hadden. Er hing een eindgevoede draadantenne van 20 m lang en 20 m hoog, tussen de hoofdmast en de seinmast voor de middengolf en een samenstel van een schuin, horizontaal en verticaal draaddeel van resp. 7, 4 en 3 m tussen de seinmast en de schoorsteen voor de kortegolf. Het bleek allemaal perfect te werken, althans, ik had vrijwel iedere avond QSO PCH op 12 of 16 MHz, o.a. om de positie en/of route op te geven voor de scheeps-berichten in de dagbladen.

Later heb ik met het Mini-NEC computerprogramma nog eens gerekend aan die merkwaardige kg-antenne. Zonder grondreflectie gedraagt hij zich op 12 MHz als verticale rondstraler, met grondreflectie (op zee 100 %) is er, op de daar voor PCH benodigde opstralingshoek van 10° op 16 MHz, wel enig richteffect. De voorwaartse straling is dan ongeveer 3 dB sterker dan de zijwaartse, waarvan geen gebruik kan worden gemaakt, want men kan moeilijk aan de gezagvoerder vragen om een andere koers voor te gaan liggen om met PCH te werken. De invloed van de grote stalen schoorsteen en het voorschip kan niet gemodelleerd worden met Mini-NEC en ik ben daar in de praktijk ook nooit achter gekomen.

Na vertrek moeten de eerste signalen van de PKDL op 500 kHz er ongeveer als volgt hebben uitgezien:

500 PKI de PKDL k (PKI = Batavia radio)
de PKI gm k
de PKDL gm QTO Priok bnd Bandjermasin k
(QTO = ik verlaat)
de PKI tu
PKDL de PGTJ RM 3 PCH? k (RM = soort QSP)
de PKDL ok up 454 k
454 PGTJ geeft PKDL 3 radiotelegrammen voor PCH

Het was PGTJ, ss Plancius, die mij vroeg radiotelegrammen betaald over te nemen voor PCH (onbetaald is QSP), omdat PGTJ zelf geen kortegolfzender had. Achter het ogenschijnlijk vanzelfsprekende “ok”, ging evenwel bij mij wel enige emotie schuil. De “Plancius” was namelijk het grootste KPM-schip op de interinsulaire dienst, weliswaar slechts 6000 ton, doch door de grote passagiers accommodatie een nogal indrukwekkend en mooi wit schip (270 hut- en 2000 tussendekpassagiers). Die vraagt zoiets aan de 12 keer zo kleine PKDL met een marconist, die precies 2 minuten zelfstandig op 500 kHz zit, en die niet eens weet of hij zijn kortegolfzender vanavond, voor het eerst, wel echt aan de praat zal krijgen.

Tien minuten later kwam een soortgelijk verzoek van PDFW, ss Both, ook een passagiersschip (46 hut- en 2000 dekpassagiers).

's Avonds lukte het prima met PCH en groot was de trots de volgende dag:

500 PGTJ de PKDL k
de PGTJ gm k
de PKDL QSL PCH nrs 31/33 k
de PGTJ tu om ere RM PCH agn k
de PKDL up 454 etc.

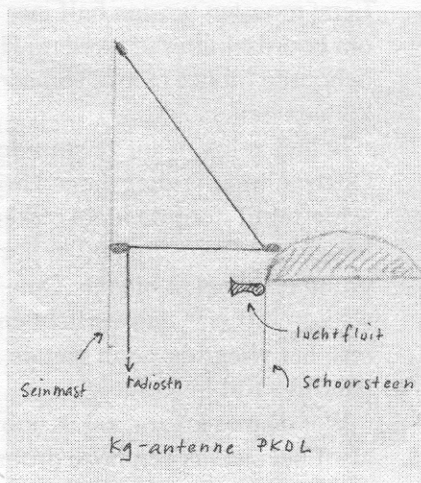
Die knaap op de PGTJ denkt nu dat PKDL een echte marconist heeft.
Terecht!

De inspecteur van RH in Priok had al gezegd dat het proviandbeheer op die scheepjes door de marconist gedaan werd, aangezien er geen Europese tweede stuurman aan boord was. Dit betekende, dat ik verantwoordelijk werd voor de aanschaf en verstrekking van de dagelijks voorgeschreven hoeveelheid voeding voor de opvarenden en de administratieve verantwoording daarvan. In de buitengewesten moest de bevoorrading geschieden via scheepsleveranciers.

Die opvarenden waren 4 offn en 4 ooffn, 20 bemanningsleden, hoofdzakelijk Javanen, en 30 badjo's, dit zijn meevarende Makassarse (strikt genomen Boeginese) koelies, onder leiding van hun mandoer, die op het met tentdoek overdekte voordek sliepen, hetgeen in de tropen kan. (n.b. Boeginezen hebben een roemruchte zee- en zeeroversgeschiedenis). Deze verschillende categorieën hadden allen hun eigen kok en eigen voedingvoorschriften. Het is aan de perfecte administratieve organisatie en documentatie van de KPM en de vanzelfsprekende welwillende medewerking van de betreffende inheemse mensen te danken, dat ik dit als 18-jarige allemaal redelijk kon managen. De communicatie in het Maleis verliep heel behoorlijk en de mensen vonden het leuk dat die jonge totok het al zo goed kon.

Ik heb met plezier 20 maanden op dat bootje gezeten, ben op talloze plaatsen in de gehele Archipel van Sabang tot Hollandia (thans Jayapura) geweest en denk er nog wel eens aan terug.

De Meern, 10 oktober 2001
Coen Bulte, PA3ARR



Si vis pacem....officia preastare....

(Als je vrede wilt....doe je plicht....)

door: Willi DJ4FL

Ik ben geboren in Mei 1921 en het moet op een zondag zijn geweest, vanwege het geluk dat ik de vliegerij in de oorlog mocht overleven. Na de lagere school moest ik een beroep gaan leren, want er was geen geld om door te leren. Wel erg jammer, want mijn onderwijzer op school, had mij graag naar het voortgezet onderwijs gestuurd, maar zoals gezegd, thuis kon bruintje dat niet trekken.

Er was hier veel edelsteenindustrie en daarom ging ik voor diamantslijper leren. Dat was geen succes.

In Mei 1939 meldde ik mij vrijwillig bij onze luchtmacht en kreeg een opleiding tot vliegtuig radiotelegrafist. We begonnen met ongeveer zestig man en na vier weken werden de eersten al afgewezen wegens ongeschiktheid voor de vliegdienst. Later moesten er nog eens twintig als telegrafist op de begane grond gaan werken. Slechts éénderde van de degenen die zich aangemeld hadden, deed tenslotte examen voor de dienst in de lucht en daar was ik bij.

Seinen en opnemen moesten wij met honderdentwintig(± 24 wpm) en het hardst moesten we blokken voor het vak "navigatie". Over radiotechniek mochten we niet al te veel te weten komen, want dan hadden wij misschien iets aan onze toestellen kunnen veranderen....

Eerst moesten we een half jaar naar school om het blindvliegen te leren en om boordschutter te worden. Het om kunnen gaan met boordkanonnen, behoorde tot het metier van een vliegtuigtelegrafist en hij moest goed kunnen peilen.

Ik had geluk, want ze stuurden me, na de opleiding, naar Kolberg aan de Oostzee waar ik dienst deed aan boord van vliegtuigen, die een schietschijf door de lucht trekken. We moesten de schijf eerst op 400 m hoogte en daarna op 800 m hoogte laten vieren, om zo de schutters op de grond een doel te bieden. Ook 's nachts moesten wij vliegen. De schietschijf was dan verlicht en gelukkig hebben de schutters beneden ons, het vliegtuig nooit met de schijf verwisseld. Zo was het voor mij een heerlijke tijd in Kolberg.

Wat daarna kwam, zal ik nooit vergeten. Als ik er nu aan denk, is het alsof het slechts een boze droom is geweest.

In November 1942 werd een groot leger van ons bij Stalingrad ingesloten. Het was geweldig koud en er lag een dik pak sneeuw. Alle vliegtuigen die geschikt waren voor transport van goederen, werden verenigd in een squadron voor speciale diensten. Wij vlogen toen met een Heinkel 111, een tweemotorige jachtbommenwerper met een vliegbereik van 2000 km. Afhankelijk van de hoeveelheid lading, kon de machine tot op 7000 m hoogte komen. De Heinkel 111 kon bij horizontale vlucht een snelheid bereiken van 400 km/u. Er was voor 4 uur brandstof aan boord en de bemanning bestond normaal gesproken uit: een vliegenier, een telegrafist, een vliegtuigmonteur en een waarnemer/schutter, die voor in de boeg van het vliegtuig zat.

Om meer vracht mee te kunnen nemen, vlogen wij de Heinkel echter met slechts drie personen en ik zat bovenin de koepel en moest links, rechts en vooral naar boven kijken, uitkijken naar de paar langzame jagers die de Russen nog over hadden. Deze “rattas”, zoals wij ze noemden, waren voor ons te langzaam met hun snelheid van slechts 120 tot 160 km/u. Echter als ze ons verrassend vanuit het zonlicht naar beneden aanvielen, konden zij behoorlijk gevaarlijk zijn.

Om van bovenaf niet gezien te worden, was de bovenzijde van onze machine wit geverfd en als we boven sneeuw vlogen, bleven wij vaak onontdekt.....gelukkig maar.....

De onderkant van het vliegtuig was zwart geverfd, zodat we vanaf de grond gezien, opgingen in de donkere wolken boven ons, want wij vlogen meestal dicht onder de wolken op een hoogte van 300 m, zodat we in geval van gevaar, de wolken in konden duiken.

Ik zat achter mijn “Funkgerät 5” (Fug 5) en boven mijn hoofd had ik een wiel waarmee ik mijn peilraam kon verdraaien. Als wij in de lucht waren, maakte ik snel een peiling van het dichtstbijzijnde radiobaken en berekende onze koers er heen. Ik rolde de 75 m lange draadantenne in de lucht uit en hield mijn zender stil, want ik wist dat er overal spionnen in het door ons bezette gebied waren, die alles met hun zendertjes gauw doorgaven. Gedurende de vlucht peilde ik steeds het volgende gonio station. Deze bakens hadden een roepteken dat uit drie letters bestond en iedere twee uur werd hun kenmerk veranderd. In mijn leren vliegeniershelm was een koptelefoon ingebouwd. Als je liep, slingerden de twee stekkers om je heen. Als ik dan achter in het toestel zat, kon ik net

onder mijn MG door, naar achteren naar het staartroer kijken, dat bewoog als de “koetsier” in de cockpit de pedalen beroerde.

Als we ons boven een bosgebied bevonden, vlogen we vaak lange tijd in bochten boven het bos. Aan de rand van het bos, werden we vaak opgewacht door partizanen en die schoten lang niet slecht. Die kon ik, daarboven op de rug van het vliegtuig, niet zien. Ik moest goed naar achteren kijken en ook uitkijken naar vliegtuigen die van boven konden komen.

Ik vloog voor het eerst met Oberleutnantflieger Sensburg. Hij vroeg mij, over de intercom, of ik voor een QDM kon zorgen, (*via de radio om een koerscorrectie vragen. red.*) iets wat totaal overbodig en bovendien gevaarlijk was. Hij was een iets oudere man en een typische QDM-piloot. Hij was officier en ik slechts soldaattelegrafist en vertel dan zo’n man maar eens, dat ik daar te lang voor zou moeten zenden, aangezien we niet het enige vliegtuig in de lucht waren. Ik wees hem daarom op mijn peiling die hij in zijn radiokompas had en zei tegen hem: “Vliegt U AUB precies met de naald in het midden, dan ga ik proberen QMD te krijgen.” Tenslotte kreeg ik onze koerscorrectie uit Chitomur in de Ukraine. Later moest ik mijn zender nogmaals in de lucht brengen, omdat je door de wind, gedurende de vlucht, afdrijft. Ik voelde me er niet echt lekker bij. Mijn “koetsier” was echter zeer tevreden en na onze behouden landing in Chitomur, klopte hij me op de schouder en zei goedkeurend: “Ik had niet gedacht, dat jij ons naar Chitomur zou brengen.”

Ik had zijn vertrouwen gewonnen en we werden goede vrienden. Via Charkov vlogen we naar Pitomnik en het ingesloten Stalingrad. Ik heb de seinsleutel niet meer aangeraakt, want als je aanvloog kon je gepeild worden en dan schoten de Russen met spervuur.

Intussen vloog officiervliegenier Sensburg altijd de koers die ik hem opgaf. Na de landing lieten wij altijd één motor draaien, want als we niet zouden kunnen starten, zouden we net als onze troepen, ingesloten zijn in Stalingrad. We brachten spullen voor het levensonderhoud van onze troepen en namen de soms vreselijk verminkte gewonden mee terug. Net twintig, was ik toen.

Later was de startbaan zo beschadigd, dat we niet meer konden landen en konden wij niet anders, dan de goederen op de plaats van bestemming uit het vliegtuig werpen.

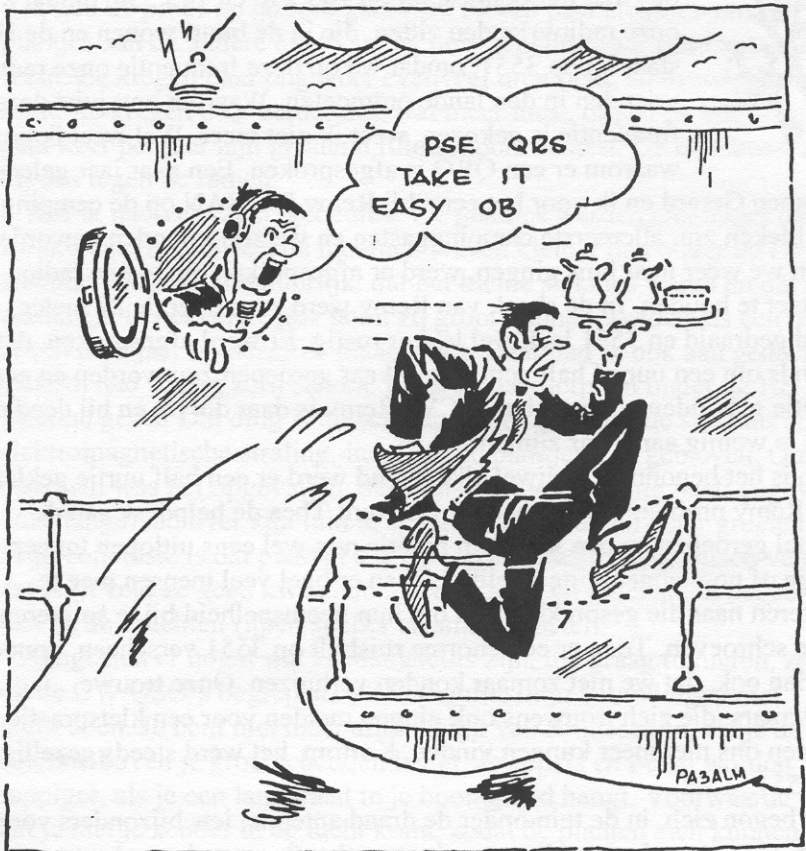
Tot begin februari 1943 vlogen we steeds weer naar Stalingrad, daarna was het uit met de ellende van de oorlog. Wij drieën, wij en onze Heinkel

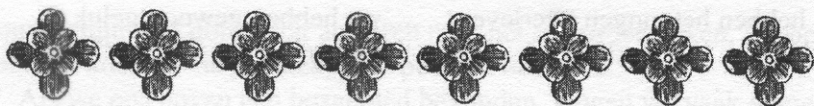
III hebben het mogen overlevenwe hebben gewoon geluk gehad.....gewoon geluk.

Ze stuurden mij naar de onderofficiersopleiding en daarna trokken we, boven het meer van Konstanz, weer een schietschijf door de lucht.

Willi DJ4FL

....en ter zee:





Elektromagnetische mest

door: Thea PA3HBP



De laatste jaren is het gebruik van onze zendinstallatie intenser geworden. Een paar jaar geleden ben ik ook zendamateur geworden en sindsdien staat het hele spul, de hele dag standby, zowel de 2 meter als de HF. De 2 meter op twee frequenties, n.l op 145.250 en 145.350, omdat daar onze radiovrienden zitten, die in de buurt wonen en de HF staat bij op 3551, omdat we op deze frequentie onze radio vrienden in den lande ontmoeten. Waarom nou juist deze frequentie is gekozen, weet ik niet meer. Wel weet ik nog waarom er een QRG is afgesproken. Een paar jaar geleden

kwamen Gerard en ik voor het eerst bij Remy PAoSAN op de camping. We bleken zijn allereerste campinggasten en we zijn vrienden geworden. Toen we weer naar huis gingen, werd er afgesproken om via de radio contact te houden. In de shack van Remy werd eens over de 80 meter band gedraaid en 3551 leek wel lekker rustig. Er werd afgesproken, dat 's avonds om een uur of half acht naar elkaar geroepen zou worden en een praatje gehouden zou worden in CW. Remy is daar dol op en hij deed er veel te weinig aan, naar zijn zin.

Zo is het begonnen. Vrijwel elke avond werd er een half uurtje gekletst. Als Remy problemen had met z'n PC werd Thea de helpdesk aan de sleutel geroepen en dan kon zo'n praatje nog wel eens uitlopen tot een uurtje of nog langer. Uiteindelijk bleken er heel veel mensen mee te luisteren naar die gesprekken, dit om hun neemsnelheid bij te spijkeren of op te schroeven. Toen er een enorme ruisbult op 3551 verscheen, vonden we dan ook, dat we niet zomaar konden verhuizen. Onze trouwe luisteraars, die zich trouwens ook gingen melden voor een kletspraatje, zouden ons niet meer kunnen vinden. Kortom, het werd steeds gezelliger op 3551.

Er begon zich, in de tuin onder de draad antenne, iets bijzonders voor te doen. De tamme braam, die geen doornen heeft, maar daarentegen zure vruchten leverde, gaf dat jaar voor het eerst enorme zoete en sappige

bramen. Ik had, voor onder de droogmolen, wat laag blijvende planten gekocht, want anders zou de was in de planten hangen. Deze plantjes die niet hoger zouden mogen worden dan 15 cm, groeiden uit tot planten van een halve meter hoog. Ze vielen om onder het gewicht van hun bloemen. Een vriend van ons, hier in de buurt, was herstellende van een zwaar ongeluk. Er werd flink gebruik gemaakt van de 2 meter. De druif groeide de 2m mast in en ik probeerde de rotor vrij te houden. Dat lukte niet. Recht onder de 2 meter antenne groeide de plant het hardst en droeg hij de meeste vruchten, die ook weer als eerste rijp en zoet werden. Het was zelfs zo sterk, dat de uitlopers van de druif, links en rechts van de mast, naar elkaar toegroeiden en zich verslingerenden aan de antennekabel.

Ik heb de proef op de som genomen en een paar stekkie van die lage plantjes aan de andere kant van het huis geplant, waar geen antennes staan. Ze kregen daar ongeveer evenveel uren licht, en evenveel water en mest. Ze kregen daar eerder nog wat meer mest, omdat de buurman een paar keer per jaar zijn grasland ruimschoots bemest. De kunstmest zit dan bij ons tegen de ramen.

Wat ik had verwacht, gebeurde. De plantjes werden niet hoger dan de kweker had beloofd en de bloemen bleven kleiner dan onder de HF antenne. Nu zegt U natuurlijk, dat het kleine stekkie waren en dat die natuurlijk in het eerste jaar nooit zo groot kunnen worden als een plant die al een paar jaar op dezelfde plaats staat. Daar had ik ook aan gedacht en daarom had ik nog zo'n stekkie naast de moederplant onder de HF antenne gezet. Dat ding is nu een enorme bos, terwijl de stekkie zonder elektromagnetische straling, lieve kleine plantjes zijn gebleven. Ook de buurman was het opgevallen, dat sinds hij toestemming heeft gegeven onze langdraad over zijn tuin te spannen, zijn planten beter groeien. Mijn conclusie is dat planten dol zijn op een elektromagnetisch veld en dat zo'n veld ze geen kwaad doet. Ze groeien en bloeien dat het een lieve lust is, de vruchten rijpen sneller en smaken beter.

Aangezien er nogal wat zendamateurs zijn, die graag tuinieren, zo heb ik uit de CW QSO's begrepen, wilde ik jullie mijn bevindingen niet onthouden. Je bent niet meer afhankelijk van zonneshijn, als je de antenne boven je groentebedden hangt. Je appels en peren worden sappiger, als je een langdraad in je boomgaard hangt. Voorwaarde is wel, dat je met je zender in de lucht komt, zodat de planten zich kunnen koesteren in het elektromagnetische veld, maar daar zal niemand bezwaar tegen hebben.

88 Thea PA3HBP

Telegrafist de Kok vertelt

uit: PDRH September 1954

De Amerikaanse Marine en Kustwacht redde het leven van een Nederlandse zeevarende van het Ned. m.s. "Haulerwijk".

Op grote afstand van de Californische Kust beleefden wij weer eens iets bijzonders.

Op zekere dag, we waren al bezig met de grote oversteek, voelde een van de bedienden zich niet lekker. Hij werd door de 2de stuurman, die hier tevens voor dokter speelt, naar bed gestuurd. Twee dagen ging alles goed en toen kwam hij zijn bed weer uit. Maar 's middags kreeg hij weer last van zijn buik en moest dus weer naar bed.

Hij werd echter steeds zieker en toen hebben zij de Kapitein erbij gehaald, die direct een behoorlijke blindedarmonsteking vreesde. Ook ik moest op het appel komen om een medisch bericht de lucht in te zenden, hetgeen ik prompt deed. Ik moest het echter met de korte golf doen, omdat wij al te ver van de kust verwijderd waren. Je kunt natuurlijk de hulp vragen van een ander schip, maar die hebben toch meestal geen dokter aan boord. zodat ik ineens maar een Amerikaans Kuststation te pakken genomen heb, nl. Palo Alto Cal. Radio.

Ik zond mijn bericht door en zij zouden het direct naar een hospitaal doorseinen. Mij werd verzocht "stand Bi" te blijven. Na een half uur riep hij mij terug met de mededeling, dat volgens de door doktoren gestelde diagnose het een acute blindedarmonsteking was en dat hij direct van boord moest in de dichtstbijzijnde haven. We moesten naar Japan en waren al ver van de kust af, dus dat ging niet.

Het kuststation gaf mij toen opdracht, met het station van de U.S. coastguard in verbinding te gaan, nl. Long Beach Cal. Radio. De toestand van de patiënt werd steeds slechter. De coastguard (CG) gaf opdracht naar de kust op te stomen, dan zouden zij wel voor de rest zorgen. Hoe zij het voor elkaar zouden spelen, wisten wij natuurlijk niet. Toevallig praaiden wij die avond een kruiser van de Amerikaanse Marine, welke op onze lampseinen kwam aanstomen. Nadat wij hem uitgelegd hadden wat er aan

het handje was, bleef hij prompt bij ons langszij varen, maar ondertussen had ook hij zich in verbinding gesteld met CG. Toen kregen wij de mededeling, dat heel vroeg in de morgen een watervliegtuig zou komen om de patiënt in volle zee af te halen. Direct nadat het toestel gestart was, had ik er al verbinding mee (nooit tevoren had ik met een vliegtuig gewerkt). Steeds moest ik de plaatselijke weersgesteldheid aan hem doorseinen, zodat hij precies wist hoe het weer was om te landen. En 's morgens om vijf uur kwam het toestel aangezeild en maakte een prachtige landing op volle zee. In één van onze reddingsboten werd de patiënt over boord gezet en 10 minuten later was het toestel met patiënt en al de lucht in.

's Middags kregen we een telegram, dat de operatie met succes verlopen was. Hier heeft de radio weer eens goede diensten laten zien. 's Avonds kregen we een pluimpje van de "Sirrah", de kruiser. Hij seinde : "Well done boys".



DNAT 2002

door: Monica PA3FBF

Aan het bezoek aan de DNAT knoopten ik en mijn OM meteen een hele week vakantie vast. Op vrijdag woonden wij de opening van de Dag van de Amateur in de Katharinen-Kirche bij de burcht bij en we hebben er folders van HelleMonster en HelleMonster 2 neergelegd, die men mocht meenemen. We hoopten zo sponsors te werven voor HelleMonster 2. De volgende dag hebben we ook folders op de radiovlooiemarkt in de "Schürkamp" neergelegd. In de diverse hotels in Bentheim, waar groepjes van de DNAT gehuisvest waren en in de demo-tent van de OV Ammerland/DL, hebben we ook folders achtergelaten. Het restant van de folders hebben we achteraf ingezameld en aan de hand van het aantal overgebleven folders hebben we geconstateerd, dat er 30 "verdwenen" waren. Hieruit concludeer ik, dat 30 mensen zowel in HM als in HM 2 interesse hadden.

Tot onze ontsteltenis miste het demo-station "voor alle modes" van OV Ammerland in het Schlosspark een SLEUTEL!!!

Vy 73, PA3FBF



Postduif



Met het monotoon gedreun van de 2 zware Pratt & Whitney motoren ploegen we ons een weg naar de Cumulus, het weerschip en radio baken hoog in het noorden nabij de Poolcirkel. Wanneer we na een urenlange vlucht uiteindelijk het doel naderen, laten we ons langzaam door de wolkenflarden zakken en wordt naarstig op de radar gezocht naar onze doelstip. De operator meldt 4 graden bakboord en drie paar ogen zoeken door de druilerige regen de grauwe zee beneden ons af. Tot ineens een hand naar voren schiet, één vinger uitgestrekt. Nu recht er op af en op slechts een paar tientallen meters hoogte scheren we over het schip heen, terwijl gelijktijdig de waterdichte container gedropt wordt met daarin de mail. Post, ook voor de telegrafist, die daar een maand lang eenzaam zijn wachtjes draait.

augustus 2002

Het is gezellig op de camping van OM Remy PAØSAN in Kelpen, waar de MARAC haar kampeerweekend houdt. Tentjes en caravans met daarnaast de antennes in allerlei vormen en formaten. Het is tevens Lighthouse Weekend en van verschillende kanten worden leuke (CW) QSO's gemeld.

Ik ontmoet veel nieuwe gezichten van oude bekenden, zoals ook van OM Wim DJ0PM, maar ook van nieuwe vrienden, zoals OM Frans PA1FR die, zoals al pratend blijkt, op dezelfde stoel in dezelfde radiohut aan boord van de Karel Doorman heeft gezeten als ik.

Voor mijn vertrek later op de middag vraag ik OM Gerard PA3AAE mij bij campingbaas OM Remy te brengen. Vanuit de gloeiende hitte komen we in de koele kamer van de boerderij en in het schemerdonker staat hij plots voor me. Een grijze kop met zeemansbaardje en ik kijk in een paar priemende ogen. De telegrafist van de Cumulus van zo'n veertig jaar geleden heeft voor mij plots een gezicht gekregen.

Zwijgend schudden we elkaar de hand.

Pieter PA3BWA



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	X	Code	Character	X	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	.	..	Comma	-	-.
Mike	M	-	-	Vraagteken	..	-
November	N	-	.-	Apostrof	.	----
Oscar	O	-	-	Puntstreep	-	.-.
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	-	-			