

# Scheveningen Radio - a loud voice from a small country

## - Deel I -

Op 31 december 1998 heeft Scheveningen Radio zijn laatste bericht uitgezonden. Het Nederlandse kuststation dat sinds 1904 in de ether was bedankte hierin schepen van alle nationaliteiten voor de prettige samenwerking in de loop der jaren en wenste hen voor de laatste maal een goede vaart toe.

**N**aast reacties op dit bericht werd al gereageerd op de eerder in dat jaar aangekondigde sluiting. Vanuit heel de wereld kwamen berichten en telefoontjes binnen van organisaties en mensen die op een of andere manier betrokken waren bij het werk van PCH.

(PCH is de internationale roepnaam van het kuststation, vaak gebruikt door insiders).

Uit die reacties bleek hoe groot de betrokkenheid met dit kuststation was en welke emoties er speelden. Bij velen kwamen verhalen los over de vaartijd en de radiocontacten die men vanuit koude of warme zeeën had gelegd met het kuststation. Het waren hartelijke en meelevende reacties die ons in de aanloop naar en tijdens de sluiting geweldig geholpen hebben.

### De voorgeschiedenis van de Radiotelegrafie.

Zoals reeds opgemerkt werd Scheveningen Radio in 1904 opgericht. Om precies te zijn op 19 december. Het was een station voor 'draadloze telegraphie' zoals dat in de Telegraaf van zondag 18 december werd vermeld.

Om iets van de voorgeschiedenis van de Radiotelegrafie te vertellen moeten we terug in de tijd.

De draadloze telegrafie, die de schepen eindelijk uit hun isolement verlostte, was een gezamenlijk resultaat van denkwerk en arbeid verricht door verscheidene wetenschappers in diverse landen. We kunnen hierbij denken aan mensen als Volta, Herz, Ohm, Ampère, Faraday, Maxwell e.a.

Reeds in 1865 werd de theorie van elektromagnetische trillingen (of golven) door de Schotse natuurkundige James C. Maxwell openbaar gemaakt. Faraday had hiervoor al de grondslag gelegd. Heinrich Herz toonde in

1888, over een afstand van een paar meter, het elektromagnetisme aan. Toentertijd was dit zeer spectaculair want het schiep de voorwaarde om over lange afstand te communiceren.

Het was de Italiaanse markies Marconi die de 'draadloze' uit de studeerkamers haalde en de praktische bruikbaarheid ervan aantoonde. Terecht wordt hij, ondanks het werk dat andere geleerden verzetten, als de "vader van de radio" beschouwd.

Bij de proeven die hij nam, gebruikte hij een apparaat dat vonken opwekte, de vonkenbrug, met als resultaat elektro-magnetische golven die zich vanuit een zendantenne evenwijdig naar de ontvangstantennes bewogen.

In het begin was het bereik niet groot. Dit kwam omdat de golvenbrug korte- of zelfs ultrakorte golven opwekte. Dit type golven buigt niet mee met de omtrek van de aarde en is vergelijkbaar met VHF-golven waarvan het bereik ook niet zo groot is. Het bereik werd aanzienlijk verbeterd toen Marconi de vonkenbrug niet alleen verbond met de zendantenne maar ook met een in de grond ingegraven metalen plaat. Hierdoor werden lange golven opgewekt die wél meebogen met de aardoppervlakte.

Ondertussen deed hij pogingen om op commerciële basis te gaan werken en Engeland - hij was ondertussen van Italië naar Engeland verhuisd - voor zijn uitvinding te winnen. Uit contacten met de General Post Office, beheerder van de in die tijd reeds behoorlijk ontwikkelde kabeltelegrafie (land- en zeekabels), bleek echter dat er minimale belangstelling bestond. Men zag de radiotelegrafie als een potentiële concurrent voor de kabeltelegrafie en had weinig oog voor de grote mogelijkheden die de goedkopere 'draadloze' bood.

Hierdoor werd Marconi wel gedwongen zich te richten op de nog onontgonnen markt voor maritieme communicatie! Daarvoor richtte hij

in 1900 de "Marconi Wireless Telegraph Company Ltd" op.

Deze maatschappij legde zich toe op het plaatsen van zend- en ontvangst apparatuur aan boord van schepen en leverde tevens het bedienende personeel; de zogenaamde marconisten.

Het eerste commerciële radiostation van Marconi werd in 1900 geplaatst aan boord van het Duitse passagiersschip "Kaiser Wilhelm der Grosse". Eind 1902 waren er 70 schepen en 25 landstations, de laatsten zowel in Engeland als aan de Oostkust van Amerika, uitgerust met Marconi apparatuur.

Dit alles gebeurde op wat we tegenwoordig 'lease' basis zouden noemen. De kleine lettertjes schreven eveneens voor dat het verboden was dat schepen en landstations uitgerust met Marconi apparatuur werkten met stations met andere apparatuur. Deze monopoliepraktijken werden hem niet in dank afgenomen, zeker niet door de belangrijkste concurrent, het Duitse Telefunken.

Ook in andere landen werd geïrriteerd gereageerd op deze ontwikkeling. Men zag het als een bewijs dat Engeland behalve de zeekabeltelegrafie ook de radiotelegrafie in handen wilde hebben. Ook Nederland stelde zich op dit standpunt. En Nederland had als gevolg van de Boerenoorlogen hoe dan ook weinig op met het 'perfidie Albion'.

Hoe reageerde Nederland verder op deze nieuwe ontwikkeling? Was de Nederlandse regering 'in' voor de draadloze?

Men kon zeker niet zeggen dat Nederland de draadloze met open armen binnenhaalde. Het tegendeel was eerder het geval. Net als Engeland beschikte Nederland over een prima net van telegraaflijnen.

Er was zelfs een telegraafverbinding met de Wadden! Nee, Nederland behoorde niet tot de koplopers. Toch moesten er aan het eind van de 19e eeuw op dit gebied knopen worden doorgelukt. Dit naar aanleiding van het feit dat een aantal buitenlandse maatschappijen de Nederlandse regering voorstellen deed om te komen tot de oprichting van een draadloos telegraafstation in Nederland. Dit waren o.a. "Lloyd's London" en de "Compagnie des

Telegraphie sans fils" in Brussel, het latere SAIT waarbij ook Radio Holland is aangesloten.

De buitenlandse verzoeken werden afgewezen maar leidden er echter wel toe dat de Nederlandse regering stappen ondernam om de radiotelegrafie in ons land te introduceren.

Allereerst werd een commissie ingesteld om een onderzoek in te stellen naar "de mogelijkheid van een telegrafische gemeenschap tussen het lichtschip Maas en enig kantoor op den vasten wal bij den ingang van den Rotterdamschen Waterweg, zodanig dat ook met hooge zee en stormachtig weder die gemeenschap kan blijven bestaan".

De eerste proeven vanaf het lichtschip Maas met het directiegebouw van Rijkswaterstaat in Hoek van Holland waren niet direct bevredigend te noemen. Een schip-land verbinding was toch iets heel anders als een land-land verbinding. Buitengaats stormt het weleens en ten gevolge daarvan werkte het seinrelais en vervolgens ook de Morseschrijver niet goed. Ook gaf het ophangen en neerlaten van de antennes tussen al de stalen stagen en tuirdraden van het lichtschip problemen.

een radiokuststation op te richten. Als huisvesting diende een keet van de Rijkswaterstaat waarin zowel het kuststation als een bijkantoor van PTT werden ondergebracht. De technische installatie kwam op 15 december 1904 gereed, de in gebruikneming vond plaats op 19 December.

Wie denkt dat het na de opening wel druk zou worden op het kuststation heeft het mis. De verkeersomvang was zo beperkt dat er doorgaans maar een man op wacht was. Dit had duidelijk te maken met de reeds genoemde monopoliepositie van Marconi. Scheveningen Radio werkte met Telefunken apparatuur en kon alleen maar werken met niet-Marconi schepen en dat waren er niet zo veel. Er gingen uren voorbij, waarin geen enkel seinteken hoorbaar was. De schepen van de Holland Amerika Lijn, zoals de "Noordam", het eerste Nederlandse schip met een radio-installatie aan boord, en enkele andere, waren met een Marconi-installatie uitgerust en mochten dus met ons niet werken, en gaven zelfs geen antwoord wanneer wij ze riepen.

Wel werd gewerkt met de "Cap Blanco" en "Cap Ortegál" van de Hamburg-Südamerika

Het reeds eerder genoemde schip "Cap Blanco" lag tijdens de opstand en koningsmoord in Portugal in de haven van Lissabon. De telegrafist verzond in een nachtverbinding via SCH de eerste berichten aan Berlijn. Hij zag blijkbaar geen kans met Norddeichradio in verbinding te komen.

Aan het krappe verkeersaanbod ten gevolge van het Marconi monopolie kwam in 1906 een einde. Dit gebeurde op een internationale conferentie in Berlijn waarvan één der belangrijkste besluiten was dat men erkende dat kuststations niet aan een schip de wisseling van berichten mag weigeren op grond van het door dat station gebruikte draadloze systeem. Het verkeer in Scheveningen trok daarna behoorlijk aan.

Van begin af aan heeft Scheveningen Radio twee taken gehad namelijk die van de veiligheid en de commerciële taak.

Met betrekking tot de bewaking van de veiligheid van de schepen was in die eerste jaren niet zoveel geregeld. Pas na de ramp met de "Titanic" werden richtlijnen opgesteld voor schepen en kuststations.

De commerciële taak bestond uit het ontvangen en verzenden van berichten van en naar de schepen door middel van telegrafie.

Later, maar dan spreken we van de jaren '30, kwamen hier ook de gesprekken bij die schepen via het kuststation konden voeren.



Fig.1. Kortegolf Telegrafie 1926 in IJmuiden

Waar echter een wil is, is een weg. Dit gold ook voor de inspanningen van de Commissie die er uiteindelijk toch in slaagde de afstand van 15 kilometer afstand lichtschip Maas/Hoek van Holland zonder verdere problemen te overbruggen. Toch stak deze moeizame overbrugging schril af bij de 2500 kilometer die Marconi in 1901 al had gerealiseerd tussen Engeland en de Oostkust van Amerika.

### De oprichting van het Nederlandse kuststation

Op grond van bovenstaande proeven werd besloten aan de Scheveningse Vissershaven

Linie, wanneer die passeerden en af en toe met Marineschepen. Er was tijd genoeg om dagelijks een volledig rapport aan de Directeur-generaal in te zenden, waarin o.a. alle gemaakt verbindingen vermeld moesten worden.

Het personeel bestond uit 4 telegrafisten en een onbekend aantal technici. Verder was het kuststation uitgerust met één ontvangtoestel en één vonkzender die op 600 meter werkte en overgeschakeld kon worden op 300 meter. Het station was dag en nacht open, werd opgeroepen met de verkorte benaming "SCH" (... —) en had een bereik van 200 tot 300 kilometer.

### Storing en verhuizing naar IJmuiden

Storingen van allerlei aard zoals onweer, lokale storingen, zonnevlekken maar ook storingen van collega's op zee hebben altijd een belangrijke rol gespeeld bij de ontvangst op het kuststation.

De eerste officiële storing van het verkeer vond plaats op 24 februari 1905. Ditmaal was het de Marine die de PTT dwars zat. Het radiotelegraafstation van de Marine in Amsterdam stoorde het verkeer met Scheveningen Haven uitgerekend op het moment dat dit in contact stond met het jacht van de Duitse keizer.

Het ingebruik nemen van de lange golfzender, aanvankelijk de bekende vonkzender op de 1800 meter, later vervangen door de 5 kW zender van Telefunken, betekende het begin van een nieuwe fase in de geschiedenis van het kuststation. Telkens wanneer geseind werd op de lange golf moest namelijk de 600 meter dienst worden onderbroken, hetgeen uiteraard op de duur niet houdbaar was.

Om deze interne storing het hoofd te bieden moesten ingrijpende maatregelen worden genomen. Bij de diverse besprekingen hierover kwam steeds weer één oplossing naar voren en wel de noodzaak van een geografische scheiding van ontvangst- en zendgedeelte van het kuststation.

Deze scheiding vond in 1926 plaats en hield in dat de ontvangst van het kuststation naar IJmuiden werd verplaatst. Het 'sleutelen' van de zender in Scheveningen vond ook in IJmuiden plaats. Deze verbetering in de dienstuitvoering kwam precies op tijd om de voor die tijd ongewoon grote verkeersdrukte op te vangen die het gevolg was van de beruchte kolenstaking in Engeland, waardoor abnormaal veel schepen naar Nederlandse haven kwamen. Het was geen zeldzaamheid, dat op de 600 meter "qry 10" (er zijn nog 9 schepen voor u) gegeven moest worden.

which has always the attractiveness of a station, that welcomes foreign radio officers and surely absorbs them into her medium and high frequency roll calls (verkeerslijsten); a station well earning the status she has been steadily achieving as a centre for international traffic; a station with utility and modernity, up-to-date in giving you the latest information regarding safety of life at sea, weather forecast and so on. All evidence to me of a national pride that should never be forgotten." Unquote



Fig.2. Scheveningen Radio op het 2e sluiseland in IJmuiden

### Naar aanleiding van het 50-jarige bestaan.

Van een Amerikaanse telegrafist aan PCH werd, naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van Schev. Radio, het volgende bericht ontvangen:

Quote

"I first worked PCH in 1923 with haywires all over the radio room. My 20.000 Volt transformer was conveniently close to my elbow and in those days an operator who fell asleep on the key would have slept permanently. The x-tal receiver was the pride of my Company and if I held my breath, I could actually work PCH 500 miles at night!

One time the thing went out; no sensitive spots. I drove a needle into a piece of coal from the cookshack and flashed 2 messages to PCH!! Wonderful time!! PCH nowadays? Boy, what a marvellous station!

Highly trained guys in a vital and progressive service. QSO (verbinding) at any time on every inch!!"

Unquote

Van een Engelse telegrafist:

Quote

"To me, there's something inspiring about the atmosphere of PCH, your coastal station

Van een Nederlandse Radio Holland telegrafist:

Quote

"Wij, telegrafisten, voelen ons met PCH in ons midden wel bijzonder bevoorrecht. Het zijn de prettige wijze van werken en de gemoedelijke omgangsvormen die hebben bijgedragen tot een moeilijk te omschrijven sfeer, die ook zo aantrekkelijk blijkt voor velen van onze buitenlandse collega's. PCH heeft veel oude nationale en internationale vrienden en dagelijks komen er nieuwe bij omdat zij graag wil en kan voldoen aan verlangens die met het oog op service, aan andere kuststations niet of slechts ten dele kunnen worden gesteld".

Unquote

### De kortegolf: wereldwijde communicatie

Op 3 juli 1927 werd de kortegolfdienst voor wereldwijde telegrafie officieel opengesteld voor het openbaar verkeer.

Tot die tijd werkte PCH alleen in de midden- en de langegolfbanden. De middengolf reikte tot in het Kanaal alhoewel 's nachts veel grotere afstanden werden overbrugd. De lange golf werd in de Noord Atlantic gehoord maar reikte onder bepaalde omstandigheden ook aanzienlijk verder. Om de lange golf optimaal te gebruiken was een hoog vermogen nodig.

Marconi en C.S. Franklin, één van zijn 'senior engineers' hadden in 1916 met het oog op communicatie ten behoeven van de Marine en ter ontlasting van de gebruikelijke golfengten geëxperimenteerd op de kortegolf. Marconi was echter tot de conclusie gekomen dat communicatie beneden bepaalde frequenties commercieel niet aantrekkelijk was. De ontwikkeling in de radiotechniek, ondermeer de buizen techniek, maakten een commercieel gebruik wel mogelijk.

Men was er inmiddels achter gekomen, dat met de kortegolf grote afstanden konden worden overbrugd, zonder dat zeer grote vermogens zoals bij de langegolf nodig waren. Een aantal lagen in de ionosfeer reflecteerden namelijk de kortegolffrequenties naar de aarde, die op haar beurt deze weer terugkaatste. Deze ontwikkelingen waren niet voorbij gegaan aan het Radio Laboratorium van PTT. In het jaar 1926 waren met de kortegolf al enkele experimenten gedaan. De "Slamat" op uitreis naar "Nederlands-Indië" verzorgde elke dag op de 12 MHz (megahertz) proefuitzendingen. Deze werden in het erop volgende jaar herhaald met o.a. de passagierschepen "P.C. Hoof" en de "Simon Bolivar".

In het begin vond de ontvangst plaats in Meyendel, een station van de Vaste Radio Verbindingen. Via Amsterdam Radio werden de signalen per telefoon doorgezonden naar IJmuiden. Een vlotte verkeersafwikkeling was op deze wijze niet mogelijk en men ging er al spoedig toe over de kortegolf ontvangst aan IJmuiden over te dragen.

De 12 MHz fungeerde als dagfrequentie en 's nachts werd in de 8 MHz gewerkt.

Van meet af aan bestond bij het radioverkeer de gewoonte dat het station van bestemming de ontvangst van het bericht bevestigde aan het zendende station. Voor schepen die zich op grote afstand van het Nederlandse kuststation bevonden, was dit lange tijd onmogelijk; de meeste hadden nog geen korte- of langegolvenzender aan boord. In 1932 begon men bij wijze van proef met de zogeheten 'eenduidige uitzending'. Deze hield in dat het bericht van ontvangst later, via een ander schip dat wel contact kon onderhouden, of wanneer het schip zich eenmaal weer zelf bij Scheveningen Radio kon melden, werd gegeven. Het kuststation moest natuurlijk wel een redelijke zekerheid hebben dat het bericht zou aankomen. Daarom beperkte men de proef tot enkele scheepvaartroutes, waarbij Radio Holland doorgaf welke schepen die bevoeren. Toen de eerste proeven een succes bleken, breidde men het aantal routes uit. In 1934 voerde de PTT dit systeem definitief in. Later liet men de ontvangstbevestiging geheel vervallen. Om er toch zeker van te kunnen zijn, dat alle uitgezonden berichten ook daadwerkelijk door het betreffende schip waren ont-

vangen, werden alle telegrammen per schip en per reis doorgenummerd. Was een bericht verloren gegaan, dan viel dat dus direct op wanneer het volgende arriveerde. Dit soort verkeer bleef uiteraard beperkt tot Nederlandse schepen. Toch werden in 1937 reeds ruim vierduizend berichten eenzijdig uitgezonden.

### **De conferenties van Londen en Washington 1929**

Het jaar 1929 was een belangrijk jaar voor de maritieme communicatie gebruikers. Op de Conferentie van Londen werd dat jaar ondermeer aangenomen dat een vast station van de Mobiele Dienst voor de Zeevaart aan de naam van het station kreeg toegevoegd de suffix "Radio".

Sinds 1 januari 1929 luidde daarom de officiële naam van PCH: Scheveningen Radio.

Dat betekent dat als men spreekt over "Radio Scheveningen" men daarmee een omroepstation zoals Radio Nederland en Radio Oranje mee zou bedoelen.

Beide conferenties hebben als het ware de grondslag gelegd waarop in latere jaren de afwikkeling van het maritieme radioverkeer een zo'n grote rol zou gaan spelen. We zien daar o.a. de officiële status van de noodgolf verschijnen en ook worden frequenties verdeeld onder de verschillende groepen gebruikers. Ook werden de stilteperiodes ingesteld.

Schepen die in nood kwamen, meldden dit op de nood- en oproepgolf de 600 meter. Over het algemeen werd het "sos" (...—...) onmiddellijk door schepen en kuststations, die de verplichting hadden deze golf continue te beluisteren, gehoord. Mocht het schip om één of andere reden niet doorkomen, er werd misschien van een zwakkere noodzender gebruik gemaakt, dan waren daar altijd nog de stilteperiodes.

### **De stilteperiodes**

In de stilteperiode mochten alleen schepen in nood hun bericht versturen. Verder moest iedereen zwijgen. De stilteperiodes in de telegrafie vielen van x-uur 15 tot x-uur 18 en van x-uur 45 tot x-uur 48.

In het 50-jarig gedenkboek van het station wordt het volgende verhaal over de stilteperiode verteld:

"Kwart over negen wezen de wijzers van de klok op het kuststation. De stilteperiode op de 600 meter was begonnen en er moest speciaal uitgeluisterd worden naar eventuele noodseinen. Maar zoals, helaas, wel eens meer gebeurt waren er nog enkele scheepsstations die, niet lettend op de tijd, de verplichte radiostilte verbraken. Er was er één die aan CQ (allen) riep dat hij "CL" (sluiten) ging; en één vroeg nog even QRU? (heeft er nog iemand een bericht voor me?). De PCH telegrafist achter de sleutel van de 600 meterzender verbeet zich van ergernis, te meer daar hij juist meende heel zwak in de etherverte een "QRT SOS" (niet zenden want er is een schip in nood) te horen. Toen het sissende geluid van een testende vonkzender wreed door de ether scheurde, was voor hem de maat vol en slingerde hij met zijn 2 kilowatt een nijdig "QRT or report" (stop met zenden of u wordt gerapporteerd) in de ether, daarmee dit schip tot de orde roepend. Dit laatste hielp en er heerste eindelijk stilte. Blijkbaar waren ook de andere overtreders geschrokken. Toen de grote wijzer van de klok op PCH de 18e minuut bereikten en daarmee het einde van de stilteperiode inluiden, bleef het opmerkelijk rustig op de 600 meter. Geen enkele oproep volgde. Het "QRT or report" werkte blijkbaar nog na. Niemand wilde de eerste zijn, bang op de vingers getikt te worden door het Nederlandse kuststation. Eindelijk aan het einde

van de 19e minuut klonk een CQ (aan allen) oproep luid in de bijna angstwekkende stilte. Het was een laconieke Engelsman die droogjes tot de schare scheepsoperators op de Noordzee seinde: "Come on girls?". De stilteperiode duurde ditmaal volle 5 minuten!"

### **De Radio Medische Dienst**

Vanaf 1931 konden schepen zonder eigen dokter aan boord via de radio medisch advies vragen. Scheveningen Radio gaf de opgevangen verzoeken per telefoon door aan het Rode Kruis Ziekenhuis in Den Haag en seinde de adviezen naar de schepen. Vanaf begin 1935 kon ook via radiotelefonische weg medisch advies worden gevraagd. In dat geval werd het schip direct in verbinding gebracht met de arts. Ook deze geprekken moesten door de radiotelefonist worden gevolgd en dat leverde soms aardige anekdotes op. Zo reageerde een schipper op de vraag hoe de patiënt at, met de opmerking: "Ja dokter, we begrijpen er niks van, hij vreet als een slootgraver en slapen doet-ie als een marmot en toch kan-ie niet werken want hij voelt z'n eige zo slap als 'n vaatdoek".

De Radio Medische Dienst valt tegenwoordig niet meer onder het Rode Kruis maar onder de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij in IJmuiden.

Na de sluiting van PCH heeft de Kustwacht niet alleen de uitvoering van deze dienst overgenomen maar ook de dienst Weerberichten.

Het tweede deel van dit artikel wordt geplaatst in een volgend nummer van SWZ