

Göran Värmbys är tillbaka med reserapporter
Författaren arbetar med miljö- och energifrågor inom privat och offentlig sektor och återkommer nu med ett antal reserapporter.

Connemara, Irland – ett historiskt område

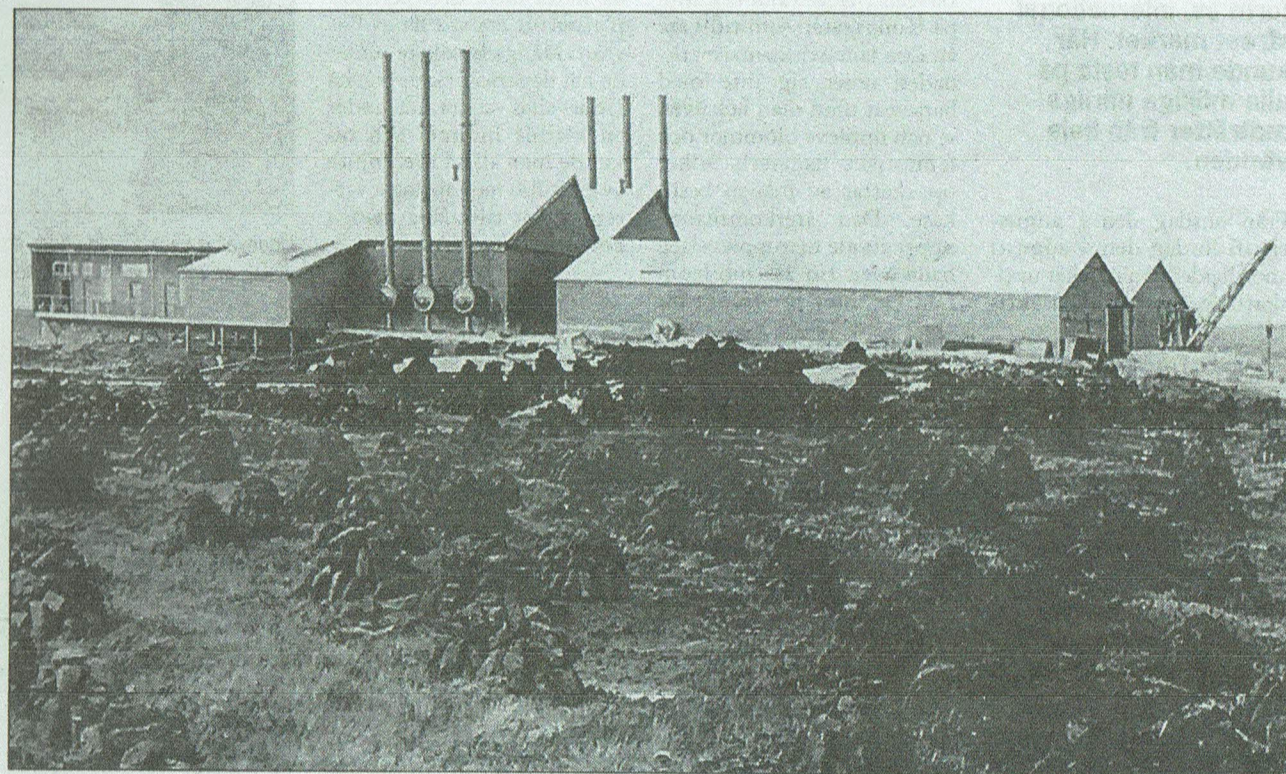
AV GÖRAN VÄRMBY

Är på akvarellmålningkurs i Clifden, Connemara, ett av Irlands vackraste kustområden med mäktiga berg, klippor och stora torvmossar. Det ligger ca 25 mil rakt västerut från Dublin. Återkommer i nästa artikel mer om landskapet och vad som händer där.

Under en av dagarna efter kursens slut blir jag guidad av vår husvärdinna till ett mycket intressant minnesmärke och utomhus-museum. Området kallas för Derrigimlagh och ligger bara någon kilometer från där vi bor. Det var under ett antal år i början av 1900-talet centrum och symbol för två av teknikens största framgångar inom kommunikationsteknologi under denna tid: dels den första trådlösa kommunikationen, dels den första flygningen – i båda fallen över Atlanten. Två "Mega-händelser" inom teknikområdet – de ses ofta som början på en ny modern tid – inom några 100 meter och under samma tid. Dessutom upptäcker jag ytterligare flera märkliga "kopplingar" härifrån, till en av historiens mest omfattande marina katastrofer i fredstid.

varligt renoverat. Några år senare var Jack Phillips med och byggde Titanic på ett varv i Belfast, ca 25 mil nordost härifrån. När fartyget var klart för sjösättning anställdes han som Chief Radio Operator ombord och följde med på den ödesdigra jungfruresan 1912. Han hade således den högsta ansvariga positionen ombord för radiokommunikationen och hade därmed en otroligt viktig roll i samband med kollisionen med isberget. Han omnämns i flera avsnitt flera gånger i Wikipedias information om Titanic. Han finns även med i filmen med Leonardo DiCaprio och Kate Winslet, där han spelas av den engelske skådespelaren Gregory Cooke. Jack Phillips omkom, liksom de flesta i besättningen, i det iskalla vattnet strax söder om New Foundland, tillsammans med ca 1500 andra personer.

En annan intressant "koppling" är att just den teknik som Marconi utvecklade här på denna radiostation fanns installerad på Titanic – och även många andra fartyg i världen – eftersom det var den tidens spetsteknik ifråga om trådlös kommunikation. Det fanns t o m ett rum i Titanic som kallades Marconi-rummet och som – liksom Jack Phillips min "rumskompis"



The Power House – elkraftverket – där elen producerades, som behövdes för sändning och mottagning. Lägg märke till högarna med torkad torv, som hämtades direkt från de nästan oändliga torvmossarna intill radiostationen. Den torkade torven utgjorde huvudbränslet (tidvis användes även kol) för ångmaskinen som var själva kraftkällan för hela stationen, och som drev fyra stora el-generatorer.

Foto: (av plansch) Göran Värmbys

dament för radiomaster, det rostiga skelettet av en av fyra 5000-volts generatorer och ruinerna efter själva Kondensorhuset, varifrån sändning och mottagning skedde, talar sitt tydliga språk.

Hela anläggningen byggdes 1907 av den redan då

han ett "delat" Nobelpris, endast 35 år gammal.

Vad man gjorde här på stationen var alltså att skicka och ta emot dåtidens "sms" – eller morse-signaler som överfördes via långvägiga radiosignaler. Mycket förenklat innebär morse-systemet att

flygvapen som utbildar ett 10-tal telegrafister varje år i morsetelegrafering som en beredskap för just katastrofsituationer. Kanske något för MSB Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap inkl Dan Eliasson att satsa på?

nis huvudkontor i London.

Ett mindre industri-samhälle byggdes således upp på denna ödsliga torvmosse under de år stationen var igång. Förutom några 100-tal anställda på själva stationen och lika många militärer be-
 härdades en hel del folk i till-

som börjar på en ny modern tid - inom några 100 meter och under samma tid. Dessutom upptäcker jag ytterligare flera märkliga "kopplingar" härifrån, till en av historiens mest omfattande marina katastrofer i fredstid. En av dessa blir jag till viss del "involverad". Även Churchills namn dyker upp.

Hur jag blir "involverad" i Titanic-katastrofen

Jag bor under själva akvarellkursen i ett hus byggt 1890 av min husvärdinnas morföräldrar. Hon berättar att de hade en ung man vid namn Jack Phillips som hyresgäst och att han under ett antal år arbetade som radiooperatör på Marconi-stationen. Kanske han bodde i samma rum som jag? Huset är i princip detsamma som då det byggdes men väl och

tersom det var den tidens spets teknik ifråga om trådlös kommunikation. Det fanns t o m ett rum i Titanic som kallades Marconi-rummet och som - liksom Jack Phillips, min "rumskompis" - spelade en avgörande roll i kommunikationen under både kollisionen och under det mycket omfattande räddningsarbetet som kom igång endast 2 timmar efter själva förlisningen. Ca 700 personer räddades från en säker död, till stor del tack vare Marconis radioteknik - och till viss del Jack Phillips insatser.

Marconis radiostation - dåtidens "SMS-kommunikation"

Vi ser rester från radiostationen när vi går över torvmossen. Gamla betongfun-

5000-volts generatorer och ruinerna efter själva Kondensorhuset, varifrån sändning och mottagning skedde, talar sitt tydliga språk.

Hela anläggningen byggdes 1907 av den redan då kände 33-årige italienske uppfinnaren Marconi, med rötter i Irland. Hans mor tillhörde den förmögna irländska whiskyproducentfamiljen Jameson. Säkert var det därför anläggningen hamnade på Irland. Marconi har ibland kallats för världens första radioamatör och anses av många som "radios uppfinnare". Han fick sitt första patent i trådlös telegrafi redan när han var 22 år. Han var en duktig affärsman och byggde upp ett stort företaget med flera radiostationer i England med huvudkontor i London. 1909 fick

Vad man gjorde här på stationen var alltså att skicka och ta emot dåtidens "sms" - eller morse-signaler som överfördes via långvågiga radiosignaler. Mycket förenklat innebär morse-systemet att man sänder korta och långa signaler, där en viss kombination betyder en viss bokstav eller siffra. Således kan ord och meningar formas, sändas eller tas emot, men det tar lång tid. Det mest kända exemplet som t o m jag kommer ihåg är SOS; tre korta (=S), tre långa (=O) och tre korta (=S) signaler. Skulle dagens sårbara kommunikationssystem slås ut skulle morsetelegrafering vara en ovärderlig hjälp, vilket inte verkar vara någon speciellt utbredd uppfattning.

Efter vad jag kan få fram via nätet är det endast USA's

10-tal telegranstationer varje år i morsetelegrafering som en beredskap för just katastrofsituationer. Kanske något för MSB Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap inkl Dan Eliasson att satsa på?

Ett litet samhälle i miniatyr

Stationen var ett exempel på en mycket betydelsefull avancerad teknik med den tidens mått.

Tekniken, dess potential och betydelse för det brittiska samväldet ansågs så viktig att ett speciellt militärförband under andra världskriget fick i uppdrag att säkra hela området. Även innan och efter kriget var säkerheten och bevakningen omfattande. För att komma in på området måste man ha särskilt tillstånd från Marco-

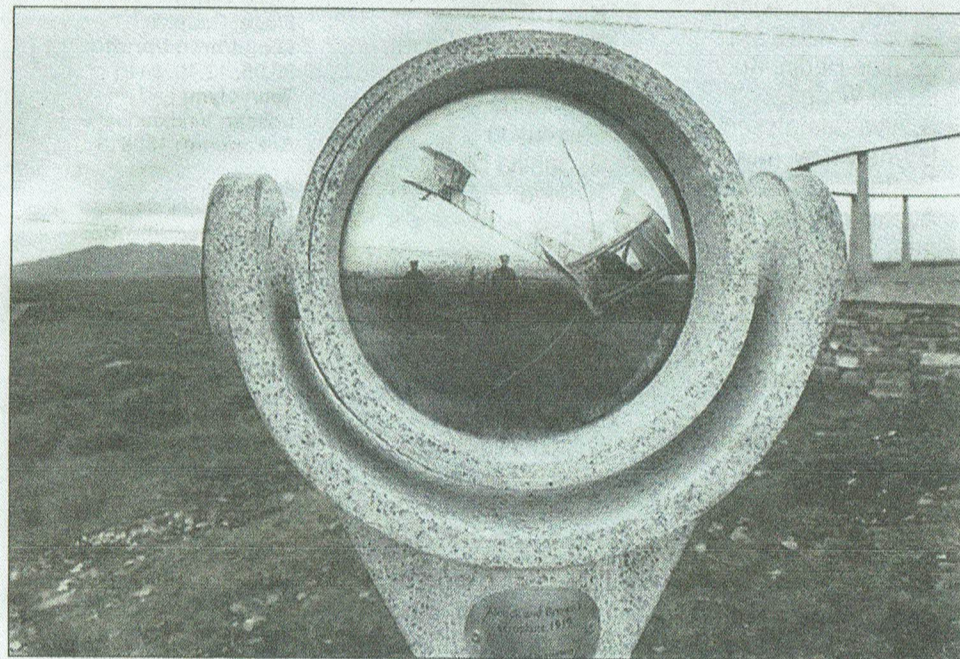
ett mindre industri-samhälle byggdes således upp på denna ödsliga torvmosse under de år stationen var igång. Förutom några 100-tal anställda på själva stationen och lika många militärer behövdes en hel del folk i olika servicearbeten. Rester av the Social House, där de som arbetade och bodde i området träffades och umgicks, finns kvar. Radiostationen var i drift fram till 1922, då den förstördes och fick läggas ner på grund av det irländska inbördeskriget som började detta år. Därefter gick det många år innan man började göra i ordning platsen som ett utomhus-museum.

Den första flygningen över Atlanten

Jag måste tyvärr erkänna att jag inte kände till historien om denna första



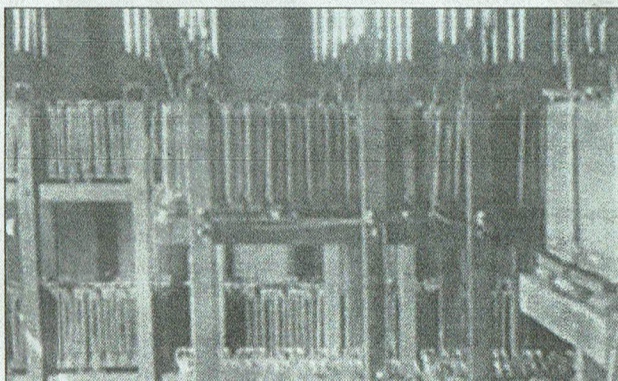
En av de fyra likströmsgeneratorerna à 5000 volt ligger fortfarande kvar i ruinerna efter the Power House.



I en stor "kikare" har man på ett fiffigt sätt monterat in den scen som mötte personalen på radiostationen när de blev varse kraschen och nödlandningen av det tvåmotoriga lilla bombplanet Vickers Vimy, från andra världskriget. Hur de två piloterna klarade sig, dessutom utan några skador, är för mig en gåta. En landning på en ojämn, mjuk och ostadig torvmosse måste väl nästan per definition misslyckas?



Fortfarande kan man se ärr i torvmossarna efter den mycket omfattande torvbrytning som måste ha skett för att försörja den "hungriga" ångpannan i ångmaskinen som fanns i the Power House.



nonstop-Atlantflygning som genomfördes i juni 1919. Jag trodde att det var vår svensk-ättade hjälte Charles Lindbergh som var först. Jo, han var den förste ensam-flygaren som 1927 lyckades flyga över Atlanten nonstop, dvs 8 år senare. De två piloterna John Alcock och Arthur Brown lyckades

helt plötsligt 1 066 meter. Ena motorn krånglade. De nödländade på en torvmosse, endast några 100 meter från radiostationen, eftersom bränslet började ta slut, och togs relativt oskadda snabbt om hand av stationspersonalen. Den planerade landningen var tänkt att ske i Galway, ca 7 mil löstare. Ingen person

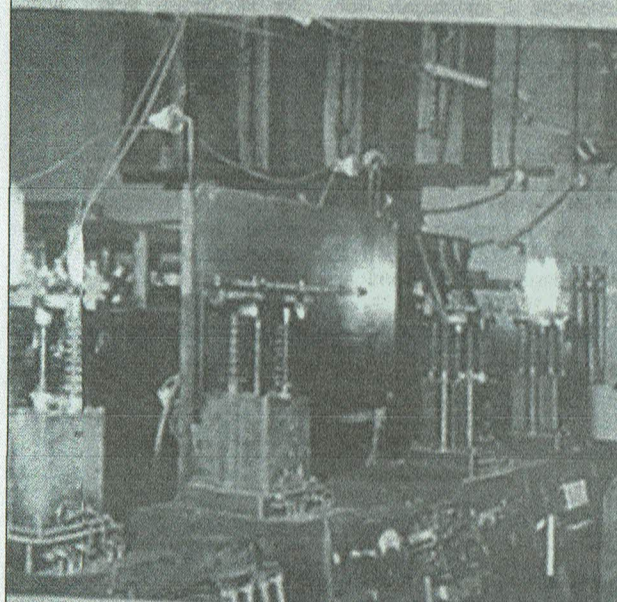
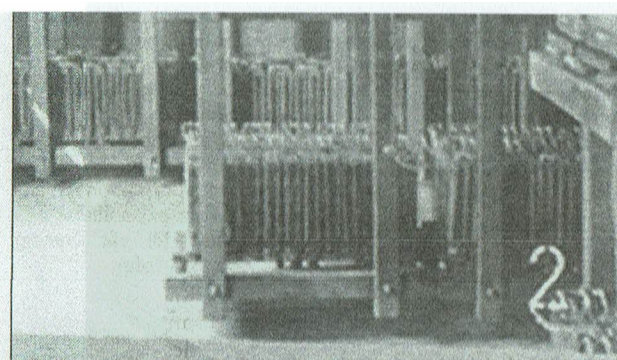


Daily Mirror den 16 juni 1919, dagen efter den lyckade första nonstop-flygningen över Atlanten. Piloterna Brown (till vänster) och Alcock (till höger) blev efter den lika otroliga Atlant-flygningen som nödlandningen adlade och hyllade som nationalhjältar. Deras bedrift skapade en "flygfeber" i både Europa och Nordamerika. Bakgrunden till flygningen var att London Daily Mail utlovat ett pris på 10 000 pund (ca 13 miljoner kronor i dagens penningvärde) till den eller de som först krossade Atlanten nonstop på max 72 timmar. Inom 72 timmar fick de båda piloterna ta emot det utlovade priset av en hehre vid namn Winston Churchill, då flygminister.

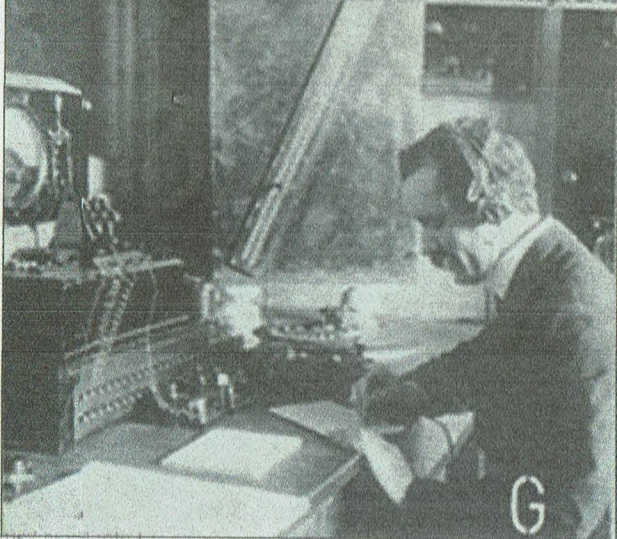
Foto (av plansch) Göran Värmbö

och förlegat inom t ex tekniken är egentligen imponerande när man sätter sig in i den tid det handlar om. Med små och enkla medel åstadkom man underverk. Framförallt när tekniken kombineras med den tidens känsla för vad man gjorde, yrkesskickligheten, de enorma ambitionerna. Och inte minst, den mänskliga

framstår för mig som närmast omänsklig i uthärdandet av plågor, pinor och helt plötsligt uppkomna problem. Utan tvekan ett rekord i yrkesskicklighet, mod och dödsförakt, men inte ett dödsförakt med noll nytta som syfte. Utan istället ett syfte att uppnå samhällsliga förbättringar och



Bodleian Library: MSS. Marconi 393-196, MS. Photograph d. 46



först. Jo, han var den förste ensam-flygaren som 1927 lyckades flyga över Atlanten nonstop, dvs 8 år senare. De två piloterna John Alcock och Arthur Brown lyckades således flyga den 305 mil långa sträckan från S:t Johns i New Foundland hit till Derrigimlagh på 16 timmar och 28 minuter under mycket krävande förhållanden. De utnyttjade den tidens absoluta spets teknik inom flyget, men: de hade inga andra navigations-hjälpmedel än papperskartor och en sextant, det var kallt, regnigt, is och tidvis tjock dimma utan sikt samt öppen cockpit. Vid ett tillfälle sjönk planet

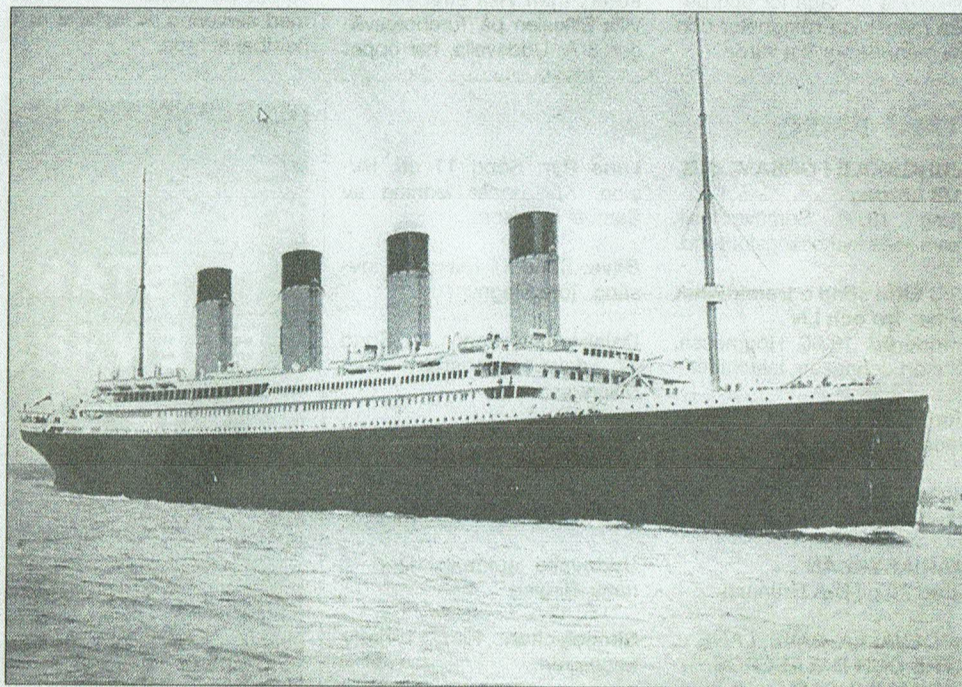
bränslet började ta slut, och togs relativt oskadda snabbt om hand av stationspersonalen. Den planerade landningen var tänkt att ske i Galway, ca 7 mil österut. Innan resan meddelade de båda piloterna att "vi skall hänga upp våra hattar på Marconis radiostation när vi flyger förbi där på väg till Galway..."

Då och nu...

Det som skymtar fram i denna artikel om teknik, yrkesskicklighet, ambitioner och plikt-känsla är intressant, inte minst för oss som varit med ett tag. Det som vi idag med "våra moderna glasögon" ser som gammalt, ineffektivt

man undervärk. Framförallt när tekniken kombineras med den tidens känsla för vad man gjorde, yrkesskickligheten, de enorma ambitionerna. Och inte minst det mänskliga modet, våghalsigheten, risktagandet – vilket på ett oerhört tydligt sätt framgår när man läser om och sätter sig in i de två världsrekord-flygarna Alcock's och Brown's flygning. Tänk dig själv in i deras resa över Atlanten. Is, snö, regn, dimma, öppen cockpit, planet störtar nästan vid ett tillfälle, en vanlig simpel papperskarta och en sextant för att se var du är. Och ändå träffade de rätt kust och rätt område när de närmade sig Irland. Deras resa

lighet, mod och dödstörakt, men inte ett dödsförakt med noll nytta som syfte. Utan istället ett syfte att uppnå samhälleliga förbättringar och framsteg för den gemensamma utvecklingen.



Kondensorhuset - hjärtat i Marconis radiostation. Här bedrevs sändning och mottagning med hjälp av en gigantisk kondensator och ett 15 000 volts blybatteri med 6000 celler – världens största batteri vid denna tid (bilden längst upp, där vi ser 1 (!) % av hela batteriet). Mellersta bilden visar delar av Marconis patenterade gnistsändare. Bilden längst ner visar en av arbetsplatserna för personalen i bottenvåningen, varifrån man var tvungen att flytta till ett annat hus på grund av det enorma oväsendet från kondensatorn. Huset var en livsfarlig arbetsplats, där spänningar på upp till 100 000 volt hanterades.

Foto: (av plansch) Göran Värmbö

Oceanångaren Titanic – ett av de tekniskt mest avancerade fartygen och jämte systerfartyget RMS Olympic världens största passagerarfartyg i början av 1900-talet. Det byggdes 1909-1911 på ett varv i Belfast, Nordirland. Titanic gjorde bara en resa, 1912, kolliderade med ett isberg utanför New Foundland och sjönk inom 2 timmar och 40 minuter. Ca 1500 personer omkom, ca 700 räddades - en av de största katastroferna i den civila sjöfartshistorien. När man läser det digra materialet på nätet om Titanic kan man undra om inte katastrofen kunde ha undvikits om de ledande ansvariga ombord hade lyssnat bättre på de varningssignaler om isberg som förste-telegrafisten Jack Phillips och hans kollega tog emot.

Foto: (av plansch) Göran Värmbö