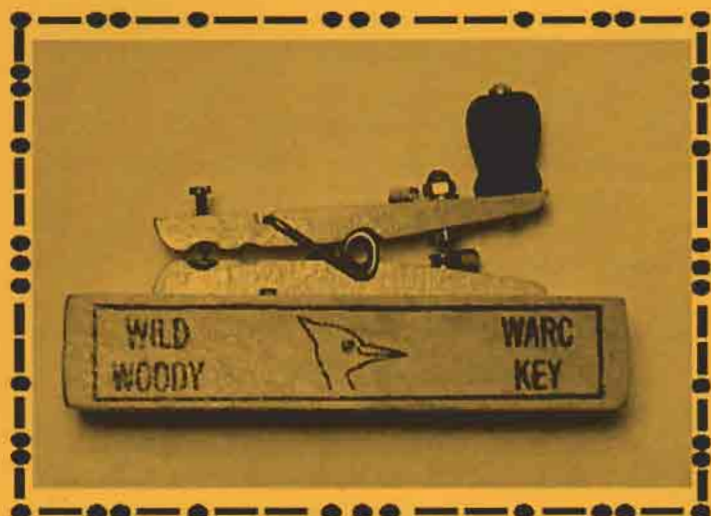


HelleMonster

Modus Morse !



seinknijper

Signalen uit de ether
en van
zingende draden



Redactie & abonnementen :

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

Redactiemedewerkster :

Monika Pouw-Arnold PA3FBF / NL10416
Raadhuislaan 31
3641 EG Mijdrecht
tel/fax: 0297-28 59 47
e-mail: 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: paul@hellemonster.nl

Homepage:

<http://www.hellemonster.nl>

Prijs abonnementen:

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

Losse nummers:

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

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

T Meijs-Nijssen
Achterweg 18
3248 AA Melissant

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

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



Bladvullend Gewauwel

Ernstige problemen



Beste Hellemonster vrienden,



Sommige mensen uit mijn omgeving vergelijken mij wel eens met Hans Dorrestein, omdat ze vinden, dat ik vaak een sombere kijk op het leven heb. Op dit moment moet ik ze daar wel gelijk in geven, want zware regen en onweersbuiën trekken over Melissant wat erg tegen valt na al die mooie zonnige dagen, die we achter de rug hebben. Maar wat is nu de werkelijke oorzaak van mijn somberheid? Kijk, als je 65 bent, dan

weet je dat je er niet meer uitziet als een adonis, maar het lichamelijke verval dat zich doorzet, dat stemt mij zeer somber.

Eerst waren het de kiezen in de bovenkaak, die één voor één de boel in steek lieten, totdat er nog maar één over was, waardoor er niet meer

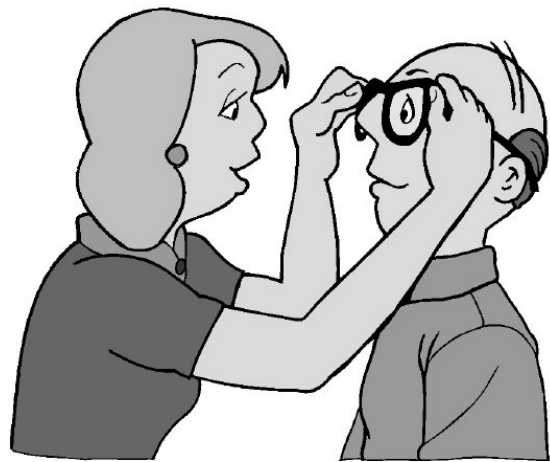
fatsoenlijk gekauwd kon worden. Naar de tandarts gegaan, waar je dan een kwartier met een prak klei in je mond zit, terwijl de tandarts, om de tijd te doden, dan een gezellig praatje met je maakt terwijl hij weet, dat je toch niets terug kan zeggen. Na een paar weken kon ik dan eindelijk het plaatje met kunst kauwijzers ophalen, dat je dan naar binnen gewrikt krijgt.



De eerste paar dagen ga je bijna over je nek door de misselijkheid, maar na een tijdje gaat ook dat over. Enkele maanden later zei Thea tegen mij, dat ik eens naar het ziekenhuis moest gaan, om een gehoortest te laten doen, want het scheen, dat ik steeds verkeerde antwoorden op haar vragen gaf. Zelf had ik ook al gemerkt, dat de boel niet helemaal koosjer was, want veelal verstond ik de radio en tv niet meer en in grote gezelschappen ging het helemaal fout. Ook dat werd verholpen en nu zit ik met twee stereo versterkers in mijn oren. Ik heb maar van die hele kleine dingetjes genomen en gelukkig is mijn haar nogal lang, want ik vind, dat de mensen de aftakeling van mijn lichaam niet hoeven te zien.



De afbraakduivel was echter nog lang niet met me klaar, nee, hij kreeg er nu pas goed plezier in om mij erop te wijzen, dat ik al 65 jaar was en zo ging ik dus naar de opticien, want ook het kijken en lezen werd steeds moeilijker. Daar werd mij verteld, dat ze voor het linker oog wel een multifocaal glas konden maken, maar voor het rechter oog moest ik naar het



ziekenhuis. Begrijpen deed ik het niet, want als je wazig ziet, dan meet je je een bril aan en klaar is Kees. Nou, niet dus. Via de huisarts werd ik naar het ziekenhuis in Rotterdam verwezen, waar men vaststelde, dat ik staar had in het oog. Je komt dan pas goed in de molen terecht. Intake gesprek, vóóronderzoek, gesprek met de chirurg en dan de afspraak wanneer de operatie gepland wordt. Je krijgt dan ook van die gezellige folders mee, waarin staat wat ze allemaal met je gaan doen en hoe dat gebeurt.

Je krijgt een infuus met stof om je kalm te maken, daarna krijg je een héél korte narcose, want ze gaan je een injectie in je oog geven, daarna gaat de oude lens eruit en krijg je een nieuwe. Fluitje van een cent vertelden ze, de operatie duurde maar een half uur kreeg ik te horen. Maar ja, het kwaad was al geschied, in mijn verbeelding zag ik steeds een verpleegster met zo'n grote spuit, grijnzend van satanisch plezier mij in mijn oog prikken. De bloeddruk steeg prompt naar 190 over 80, dus pilletjes gekregen om dat weer tegen te gaan.



Misschien krijgt u nu toch een beetje begrip voor mijn sombere visie op de rest van mijn leven hier op deze aardkloot. Inmiddels is de operatie achter de rug en kan ik u vertellen, dat alles prima is verlopen en dat ik inderdaad niets heb gevoeld. Wat blijkt achteraf, je komt nu ineens veel mensen tegen, die met een kunstlens in hun ogen rondlopen, zodat je weet, dat je beslist geen uitzondering bent. Ik zit nu met een angstig gevoel te wachten, wat het volgende project is, dat het afbraak duiveltje voor mij in petto heeft. Ik heb al voor de grote spiegel gestaan om te kijken, maar kon niks vinden, wat hij door kunst kon vervangen..... nou uhhh..... nee!!!, daar hebben ze nog niets voor gevonden.



Zit ik in mijn tuin bij te komen van alle commotie van de operatie, zie ik een merel op een onhandige manier de druivenstruik in vliegen, die tussen mijn huis en de pompmast met 2mtr en 70 cm antennes groeit. Zeker een jong beest, wat nog fatsoenlijk moet leren vliegen, dacht ik. Enig dagen later zag ik veel vogelpoep op de tegels onder de steunen van de pompmast en ging de druivenstruik eens goed bekijken. En ja hoor, daar ontdekte ik een groot nest, waar een klein kopje bovenuit stak en me strak aankeek.

Ik ging naar binnen en zei tegen Thea: “We hebben inwoning, hoor”. Ze keek me niet begrijpend aan en dacht zeker, dat ik me nu in mijn hersens moest laten nakijken. Ik trok haar mee naar buiten en wees in de struik. “Oh wat schattig,” zei Thea met een glimlach op haar gezicht en ik zag dat onmiddellijk het moedergevoel weer in werking trad. Vrouwen, ze veranderen nooit meer, als ze zelf kinderen hebben gehad. “Maar je ziet toch ook wel, dat het nest op zijn plaats wordt gehouden door mijn antenne en rotorkabel,” zei ik. Nu kan ik de pompmast niet meer omhoog brengen, want dan ruk ik dat hele huisje uit elkaar en de rotor hoef ik ook niet te draaien, want dan schrikken de ouders zich te barsten en vliegen ze weg. Nu zit ik maar naar dat heen en weer gevlieg te kijken, van beide ouders, met vliegjes en wurmen in hun bek om de jongen te voeren. Rust hebben ze beiden niet en dan denk ik:”Had je je hormonen maar in bedwang moeten houden, dan had je het nu niet zo druk gehad,” terug denkend aan de tijd, dat ik zelf kinderen had en me uit de naad werkte om ze te voeden en onderdak te geven. Maar goed, ik zit nu met een situatie, dat ik de mast en rotor niet kan gebruiken en je zult zien, dat duurt nog wel een paar maanden, want als het jonge spul kan vliegen, stijgt de hormoonspiegel weer en gaat het merelpaar weer aan een nieuw gezin beginnen. Maar ja, ik kan dat gezinnetje toch ook niet met heel hun hebben en houwen op straat zetten? Nou, daar zit je dan, met een snee in je oog, ik mag niet bukken en ook niet tillen, dus dat worden dan een paar saaie weken. Zoals gezegd, trekken vandaag ook onweersbuien over, dus durf ik de langdraad antenne niet in de set te steken, want daar ben ik erg zuinig op. Dus heb ik de rest van de dag maar vier asbakken leeg gemaakt van



alle onderdelen, die ik er altijd in laat vallen, omdat ik te lui ben om die in de juiste doosjes te doen. Herkent u dat een beetje, of heeft uw xyl ook met een listige blik in haar ogen, zogenaamd vriendelijk gevraagd of je dat zou kunnen doen, nu je toch niets anders te doen hebt?

Wetende, dat u in gedachten bij mij bent in deze moeilijke periode, sluit ik mijn klaagzang en ga ik eens kijken, of ik nog wat leuks in één van de technische bladen kan vinden.

Ik groet u allen hartelijk vanuit mijn kleine huisje in Melissant.

73/Gerard/PA3AAE



Vijf jaar vol

Dit is het laatste nummer van HelleMonster van 2005. Dat houdt in dat we vijf jaar vol hebben gemaakt. Vijf jaar lang, vier keer per jaar een blad vol met van alles over Morse, wie had dat ooit gedacht! Het is toch onvoorstelbaar dat er zo veel over een punt en een streep verteld kan worden.

Wat vindt u, gaan we er nog een jaartje mee verder? Ja? Dan moet er weer betaald worden, want het geld is op.

Als u HelleMonster nog een jaartje wil ontvangen, maak dan alstublieft €14,00 over op giro 9002893 t.n.v. T. Meijs-Nijssen, Achterweg 18, 3248 AA Melissant, dan kan de rekening van de drukker voldaan en kunnen er postzegels gekocht worden.

Op verzoek van een aantal abonnees voegen we dit betalingsverzoek nogmaals als los blaadje aan het boekje toe, zodat u het bij de andere rekeningen kan leggen.





Brieven aan Melissant

De Klotten van de stier

Door: Johannes Sparux



Lieve Thea en beste Gerard,



Zo, heerlijk met vakantie, en je laptop mee!!! Wie verzint het? Nu, ondergetekende heeft het voor het eerst gedaan. Achter in de kofferbak, onder de klapstoeltjes, heeft hij z'n laptop verstopt. En nu, in de vroege ochtend, het is halfzeven om precies te zijn, in het ochtendzonnetje zit ik dan achter het toetsenbord.

Zoals ik al eerder vermeldde,

is er nog zoveel te vertellen en steeds meer van die gedachten borrelen dan in je bovenkamer op. Het beste is, om ze dan maar aan het papier toe te vertrouwen, later kan alles nog gecorrigeerd worden. Dus ga ik, in het Franse ochtendzonnetje, ergens aan de kust van Normandië eens een flinke riedel geven op de laptop. Moeders ligt nog in diepe rust. Die laat ik lekker liggen. Deze rust is haar gegund na de zeer vermoeiende voorgaande weken.

Dit verhaal, "De klotten van de stier," betreft mijn eerste zeereis naar Zuid-Amerika. Ik had ooit een reisje gemaakt met het opleidingsschip Prinses Irene naar Kopenhagen, maar nu begon ik mijn eerste reis als assistent Radio Officier aan boord van het lijnschip m.s. "Waterland." We vertrokken vanuit Amsterdam. Ik diende mij aan boord te melden bij mijn zeevader Henk Gardenier. Het was in september toen ik, met het openbaar vervoer, van de provinciestad waar ik woonde, naar Amsterdam afreisde. Met de trein! Een joekel van een hutkoffer bij mij, met al mijn tropenuniformen erin (jasjes Toetoe!), het blauwe uniform met de nodige overhemden, een partij ondergoed waar je niet overheen kon kijken, enfin noem maar op wat een aankomend zeevarende denkt nodig te hebben voor

een reis van drie tot vier maanden. Ik arriveerde in de vooravond in Amsterdam en nam bij het Centraal Station de taxi om aan boord te komen. Het schip lag aan de Rietlanden. Ik kan me de lading niet meer herinneren. Wel weet ik dat we vanaf de Rietlanden die nacht naar zee zijn gevaren en dat de eerste stop Las Palmas zou zijn. We lagen daar een halve dag om te bunkeren voor de verdere oversteek naar Brazilië. Onze eerste havenplaats aldaar zou Santos zijn en van daaruit ging het verder naar Buenos Aires. Daar zou worden leeg gelost. Er zou ook weer geladen worden o.a. cornedbeef en dan via Montevideo en Santos weer terug naar Amsterdam.

Aan boord, na veel gesjouw (en gevloek...) met die zware hutkoffer, maakte ik kennis met mijn zeevader. Hij bracht me eerst bij de hofmeester, die me mijn hut aanwees. Ik deelde de hut met een leerling machinist. Mij werd de bovenste kooi toegewezen. Normaal is dat het voorrecht voor de “oudste” in rang en dat was in dit geval de leerling WTK omdat hij zijn tweede zee reis maakte.



Maar omdat hij de 12-4 wacht zou lopen, dus van 00:00 tot 04:00 uur en van 12:00 – 16:00 uur, kwam de onderste kooi voor hem beter uit. Behoefde hij in de nacht niet met veel capriolen via de onderste kooi in de bovenste te klimmen, met daarbij het risico de leerling R/O wakker te maken.

Ik heb het zojuist over een WTK gehad. Voor de onwetenden onder ons is het goed te weten dat er altijd wel een grapje over gemaakt werd. WTK staat voor **W**erk**T**uigbouw**K**undige. Hier werd aan boord bij het noemen van WTK, deze afkorting volledig uitgesproken, waarbij bij het noemen van Werk, met het hoofd “Nee” werd geschud, Tuig, met het hoofd “ja” werd geknikt en bij Kundige weer “Nee” werd geschud. Het is maar, dat iedereen zijn plaats weet!!!!

Na de kennismakingsronde, was er een introductiegesprek met de gezagvoerder en dat gesprek is me altijd bijgebleven. Hij deelde mij ongevraagd mee, dat er het praatje aan boord rond ging dat hij maar één testikel had. “Nu, dat verhaal klopt,” oreerde hij, “ooit heb ik een zware

ontsteking aan dat ding gehad, waardoor één van de twee operatief verwijderd moest worden, maar met mijn potentie is niets mis!!!!”
“Waarvan acte,” dacht ik en naar later bleek, ook mijn zeevader!



Er zijn veel vreemde vogels onder zeevarenden, daar kwam ik in de loop der tijd wel achter. Ze zijn zo geworden door de lange reizen van weleer en daar kwamen de oorlogservaringen van de ouderen nog eens bij. Ze waren tijdens die lange reizen op zichzelf aangewezen en moesten hun persoonlijke gevoelens in eenzaamheid verwerken. Ook de invloed van regelmatig en langdurig drankgebruik droegen er toe bij, dat de bonte mengeling van karakters, persoonlijkheden en afkomst waaruit groepen zeevarenden bestaan, wat sterker naar buiten kwam.

Zo was het ook met onze gezagvoerder van de Waterland gesteld. Neen, praatgroepjes, die geleid worden door, geitenharensokken dragende, zichzelf deskundig noemende figuren, had je niet aan boord!

Mijn zeevader heeft mij uitgebreid de werking van de radiohut uitgelegd. Alles was nieuw voor mij, dus ook deze installatie. Deze bestond uit een RCA korte golf en RCA middengolf zender (8090 o.i.d?), de Renovas noodzender, de bekende BX925 hoofdontvanger en een Sailor noodontvanger. Ook legde hij mij de procedure uit van het gezamenlijk wachtlopen. We luisterden bijvoorbeeld op een dubbele koptelefoon. Twee sets, parallel geschakeld in een PL-plug, zodat we gezamenlijk konden luisteren. De eerste tijd zouden wij gezamenlijk wachtlopen. Later, als ik voldoende “sleutelvast” was, zou ik bij tijd en wijle zelfstandig de wacht gaan lopen.

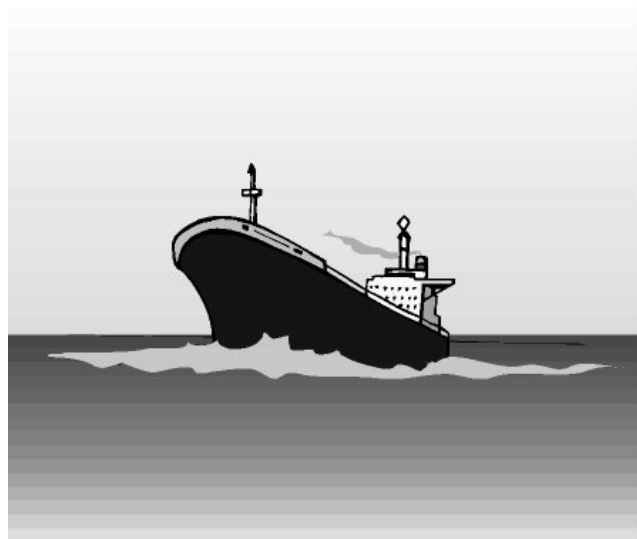
Wat mij die avond wel was opgevallen, was de bedrijvigheid op het achterdek aan bakboordszijde bij luik vier. Daar was een kooivormig bouwsel neergezet en er lag een groot aantal strobalen op het dek. Het was donker en eerlijk gezegd waren de emoties van mijn eerste reis en het “goed willen doen,” groter dan mijn nieuwsgierigheid aangaande de activiteiten aan dek. Zoals naar later bleek is de chaos zo vlak voor vertrek enorm. Er wordt pas echt orde geschapen in deze chaos als het schip los van de kade is en alle niet-opvarenden van boord zijn. Dan worden door de bootsman, op aanwijzing van de stuurman, de zaken aan het dek geordend voor een veilige oversteek.

Voor aankomst bij de sluisen van IJmuiden was de hoofdantenne gehesen, alsmede de reserveantennes en de ontvangantennes.

Tegenwoordig worden er hoofdzakelijk sprietantennes toegepast, maar toen was alles draad. Fosforbrons met drie grote eivormige isolatoren aan weerszijden en een breaklink aan één zijde van de hoofdantenne. De ontvangantennes waren aan weerszijden voorzien van pyrex isolatoren, een langwerpige, geribbelde, uit glas bestaande isolator van zo'n 25 cm lang. Waarom in de zendantenne aan weerszijden drie van die zware isolatorsamenstellingen werden toegepast, werd mij later duidelijk. Heden ten dage hebben we bij onze amateursets met een antennevermogen van 100 tot 120 watt, eenvoudige isolatoren van kunststof met een lengte van pakweg 15 cm. Let wel, onze hoofdzenders aan boord in die tijd gaven niet veel meer antennevermogen af. Hier hadden wij twee isolatorstrengen van bijna een meter lengte. De reden om dit soort isolator samenstellingen te gebruiken was, dat je op zee nogal wat last hebt van zoutneerslag en zout is een perfecte geleider. Hoe langer de kruipweg (naar de aarde!), des te beter. Vandaar die geribbelde vorm van die isolatoren, oppervlaktevergroting. Ook is de mechanische sterkte van zeer groot belang. De hoofdantenne kon op sommige

scheepen een lengte bereiken van tachtig meter. En dat fosforbronsdraad was niet zo'n stukje "geïsoleerd antennelitze" dat je tegenwoordig op de amateurbeurs koopt. Neen, die zendantennedraad bestond uit strengen fosforbrons materiaal rondom een sisalkern. Ik schat de buitendiameter zo'n 8 millimeter. Het gewicht van zo'n lange draad kon aanzienlijk

oplopen. De krachten die gedurende de vaart op die antenne kwamen, mocht je ook niet onderschatten. Bij een stampend schip staan de masten behoorlijk te zwaaien en alle kracht wordt doorgegeven aan de antenne. Vandaar die breaklinks in de antenne. Werd het te gek dan braken ze, maar bleef de antennefunctie in stand. Dit was overigens volgens de Nederlandse scheepswet en het scheepsbesluit verplicht!



In de sluisen van IJmuiden aangekomen, konden we op het Sluiseiland de locatie van Scheveningen radio aanschouwen. Dat viel eigenlijk tegen. Het bleek een verzameling van lage gebouwtjes te zijn met wat antennes. Het

was mij toen al bekend dat in IJmuiden alleen de nood MG-zender en ontvangers stonden en dat alle overige apparatuur, zoals KG-zenders en de ontvangantennes in den landen was opgesteld. Dit i.v.m. de betere ontvang- en zendeigenschappen van die locatie.

Na het verlaten van de sluizen mocht ik voor het eerst QTO geven. “QTO Ymuiden bnd Las Palmas”. Dat eerste QSO deed ik met water in mijn handen. Waarom? Ik weet het niet, het was de welbekende sleutelvrees.



Later, toen ik als zendamateer weer actief werd op de cw-banden, heb ik het weer even ervaren, al was dat niet van lange duur. Toen ik op mijn zoldertje zat, met de zojuist tweedehands aangeschafte TS820 set en er een stuk draad aan had gehangen, gespannen op de zolder en de zender op twintig meter afstemde, had ik toch de zweetpareltjes op mijn voorhoofd staan. Het moment dat ik definitief afscheid had genomen

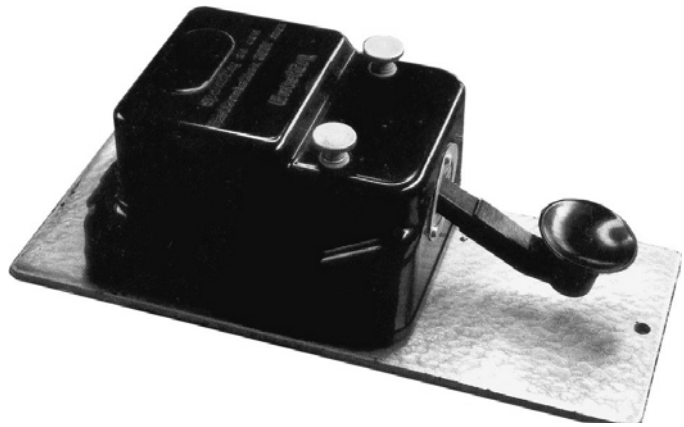
van het varend beroep en me commercieel ben gaan bekwamen, tot op het moment met die TS820 set zat twintig jaar “morsig” niks doen. De “practice” ontbrak volkomen.

Een ouderwetse Amerikaanse seinsleutel aan de ene kant en een draadje van 4,5 meter aan de andere kant. De set ertussenin. Deze installatie voorzag mij van mijn contacten met de buitenwereld.

Ik heb mijn tekst, zoals ik bij aanvang van mijn allereerste reis van mijn zeevader Henk Gardeniers had geleerd, letterlijk op papier gezet. Drie keer moest er CQ worden geroepen, gevolgd door drie keer de roepletters. Dat werd in drie groepen uitgezonden, waarna werd geluisterd of er antwoord kwam. Zo ja, dan volgde de op papier voorbereide tekst van je naam, QTH en niet te vergeten de signaalsterkte. Daarna kwam de tekst met je stationsomschrijving en niet te vergeten, de bevestiging dat jij een QSL kaart zou sturen om de verbinding te bevestigen. Dat alles stond op papier, en nu maar hopen dat het tegenstation geen “vervelende” vragen ging stellen.

Daar zat ik dan, net zo als de eerste keer op de m.s. Waterland, tijdens mijn eerste verbinding met Scheveningen Radio/PCH. De wijze waarop Henk Gardeniers mij heeft ingewijd in de magische wereld van het morse en het maken van verbindingen was voorbeeldig. Gewoon rustig aan, niet stressen. (dat woord gebruikte we toen niet eens!!) Als je het niet begrijpt, vraag je gewoon opnieuw wat er wordt bedoeld. De Q-code hadden we

geleerd, maar ik durf te bekennen dat ik toen een lijstje onder handbereik had van de meest voorkomende codes. Zo ook een lijstje met de meest voorkomende afkortingen. Nu nog..! En wie beweert, dat die dat niet heeft (gehad) is voor mij een jokkebrok. Of..... doet niets meer aan Morse maar zit tegen die 300 ohm variabele weerstand aan te praten. Niks op tegen hoor,ieder zijn lol.



Mijn eerste verbinding op twintig meter was het beantwoorden van een aanroep van een Fins station. Geheel volgens het boekje, echter de QSL bevestiging heb ik nooit ontvangen. Nu vind ik het 't spannendst om heel zwakke aanroepende stations te contacten. Of een PACC-contest, waarbij je zo'n zes uur achtereen razend actief met cw op de KG-banden aan het sleutelen bent. En dan niet met een cw-computer, neen, met het handje, met een gewone seinsleutel, recht op en neer, een blocnote, een goedschrijvende pen en een tinnetje bier onder handbereik. Af en toe een hapje eten tijdens het sleutelen, geweldig is dat.

Na zo'n uurtje of zes intensief bezig te zijn geweest kijk je wel scheel van dat getoeter in je oor, maar de herinnering aan de tijden van weleer komen weer boven borrelen. Daar zal ik nu dan maar weer verder over schrijven.

Na vertrek IJmuiden, werd aanvang gemaakt met de reguliere radio wachten. Dagelijks een radiopeiling nemen. Wekelijks het beproeven van de reddingboot installatie, het testen van de accu's, het maandelijks maken van een echoloodplaatje en ga zo maar door. Inmiddels was wel duidelijk



geworden wat het eerder genoemde "kooivormige bouwsel" inhield. Wij hadden voor Brazilië, bestemming Santos, een enorme zwartbonte fokstier aan boord. Die stond aan dek in de vermelde kooi. Om z'n nek had hij een soort halsband waarmee hij beperkte bewegingsvrijheid had, maar toch niet kon ontsnappen. Hij kon

liggen en hij kon staan, maar een rondje stappen over dek was er niet bij. De scheepselektricien had tezamen met één van de kwartiermeesters de taak toebedeeld gekregen om de stier gedurende de oversteek van Nederland naar Brazilië te onderhouden. Dagelijks vers voer, mest ruimen en stro verversen.

Wat mij aan die stier opviel, was zijn enorme mannelijkheid. Nu had ik wel eens op een natuurfilm de mannelijkheid van negroïde medemensen aanschouwd en mij toen al verwonderd over de omvang van het één en ander, maar dit sloeg alles. Het was uiteindelijk een fokstier, dus je mocht verwachten dat aan dat lichaamsonderdeel door de Schepper extra aandacht was gegeven. Ik moet toegeven dat op dit onderdeel de Schepper inderdaad zijn best had gedaan. Hij had zich letterlijk en figuurlijk uit de naad gewerkt om er een pronkstuk van te maken.



Als ik nu nog wel eens in een kerk kom (bij een begrafenis of met vakantie, (jullie ook...?)) dan steken we als donatie voor het voortbestaan van die kerk en uit piëteit voor diegene die ons ontvallen zijn, een kaars op. Bij het opsteken van die kaars, gedenk ik ook altijd de Schepper en zijn creatieve werk dat hij gestoken had in het boetseren en vormen van het enorme geslacht van die zwartbonte stier.

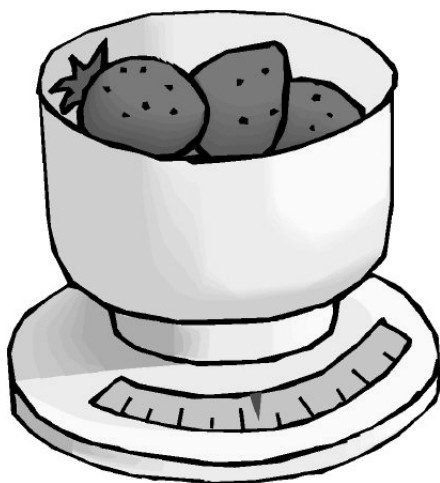
Tijdens een bezoek aan Italië, liep dat eens geweldig uit de hand, de donatiekosten bedoel ik, want daar hebben ze zo verdomd veel kerken, ik bleef kaarsen op steken. Misschien is dat een latente reden geweest, om afgezien van de uitstekende Calvados en de ‘Camembert affiné en Calvados’, dat wij de laatste jaren ons meer ophouden in het Normandische en Bretonse land!

Van de huidig regelmatig binnenkomende ongewenste e-mailpost waarin wordt voorgesteld op welke wijze penisvergrotingen kunnen worden gerealiseerd, had de Schepper nog niet eerder gehoord. Maar hij had wel op dit gebied zijn creatieve lusten gebotvierd en op bijzondere wijze afgerond. In “normale” toestand, was de lengte van het geval aanzienlijk, maar in de toestand van “odol” (voor intimi, zie separaat verkrijgbare woordenlijst) kwam er nog eens een uitgepakt, puntig geheel uit tevoorschijn. Regelmatig kwamen bemanningsleden naar dit verschijnsel kijken. Ik zal jullie de opmerkingen die gemaakt werden besparen. Het was overigens niet alleen “Odol” maar net zo vaak “Odal”. En dit was maar een onderdeel van de totale constructie. Wat te denken van de omvang van de testikels en de behuizing daarvan? Dat dit bestond! De behuizing was te vergelijken met een plunjezak.

Of die stier ook last had van de z.g. natte droom, weet ik niet. Wisten wij ook niet, want regelmatig stonden er van die rasechte Amsterdamse bemanningsleden omheen, met plaatjes van ontklede juffrouwen om de stier op te hitsen. Zeker ten tijden van “Odal” en “Odol” en de regelmatig terugkerende tussendoortjes, maar het lukte niet om dat beest in opperste vervoering te krijgen.

Later vernam ik, dat een paar van de figuren er ernstig over hebben nagedacht om de stier te ‘helpen’ en zijn ‘productie’ in te vriezen in één van de vriescellen, waar ons ingevroren vlees lag. De bedoeling was om deze productie in Brazilië te verkopen en zodoende een extra centje bij te verdienen. Dit ludieke plan had alleen kans van slagen met medewerking van de hofmeester. Deze heeft die actie echter geblokkeerd.

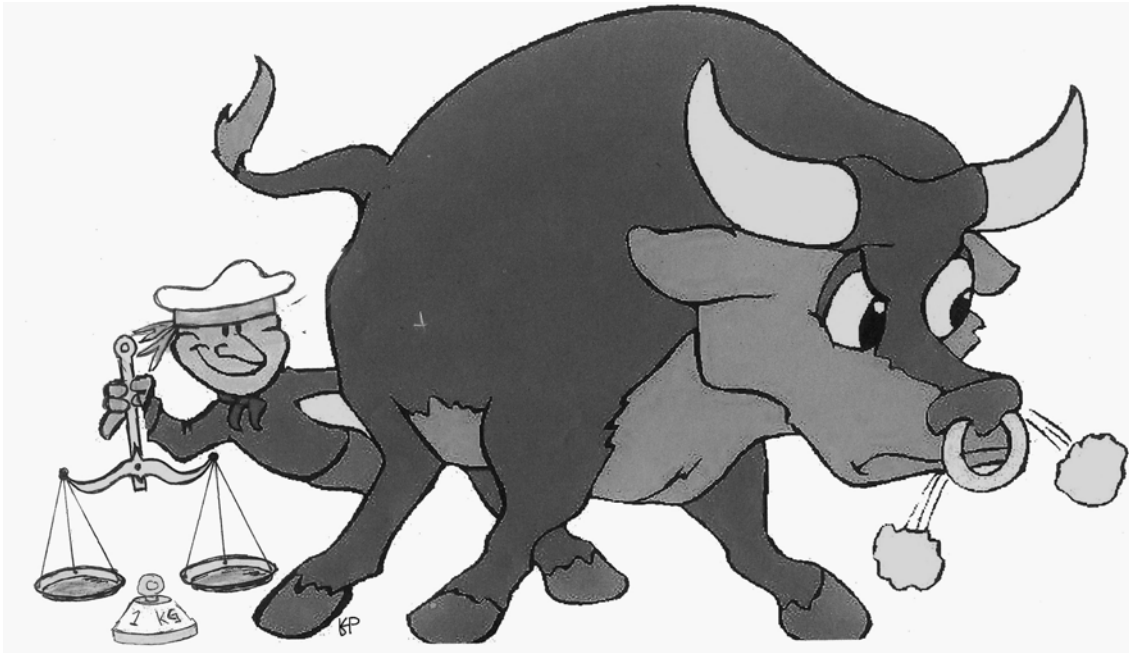
Op een ochtend, ik liep zelfstandig de eerste twee uur wacht, was ik een half uur voor aanvang van de wacht al op. Ik stond op het tweede dek een sigaret te roken, alvorens ik naar de brug zou gaan om bij de eerste stuurman, die de 04-08 wacht liep, een kop koffie te drinken. Bij de kooi van de stier zag ik wat activiteit. De kwartiermeester liep rond. Hij ging de kooi binnen om de stier, die als een volwassen koe op z'n zij lag, te bewegen op te staan. Ik stond dat tafereel te aanschouwen. De kwartiermeester had niet in de gaten dat ik een dek hoger stond te kijken. Hij schopte de stier tegen zijn achterste en porde wat tussen de “plunjezak.” De stier kwam in beweging en ging moeizaam staan. De kwartiermeester deed wat voer in de voederbak, waar de stier van ging eten. Op dat moment kwam de elektricien aangelopen, die de weegschaal uit de kombuis onder zijn arm had.



Ter verduidelijking, wij hadden als zeevarenden recht op een hoeveelheid aan gewicht van “opsnit” maar ook de hoeveelheid karbonaadjes, aardappelen, groenten etc. was duidelijk vastgesteld in het reglement van radio officieren. Extra kon ook. Zo had b.v. de K.N.S.M. het voorschrift, dat de officieren recht hadden op twee eieren in de week. T.w. woensdag en zondag. De bemanning had recht op maar één ei, te weten op zondag en de

stafofficieren en passagiers kregen dagelijks een ei. Vandaar dat een weegschaal in de kombuis een belangrijk instrument was voor de hofmeester/kok om, u raadt het al, binnen het budget te blijven.

Dus op die vroege ochtend liep de elektricien met de “Berkel” weegschaal naar het verblijf van de stier. Mijn verbazing was alom, toen ik zag dat de elektricien op z'n knieën onder de stier nabij het geslachtdeel ging zitten en de weegschaal onder de “plunjezak” hield. Ik hoorde hem vloeken. De kwartiermeester, die zich bij de kop van de stier ophield en ‘m over zijn neus stond te aaien om hem rustig te houden, het is nogal wat voor zo'n stier, dat gelazer bij je plunjezak, dook ook onder de stier om te zien wat er loos was.



Het bleek, ik was inmiddels ook naderbij gekomen om alles nauwkeurig te kunnen aanschouwen, dat de “Berkel” weegschaal er in z'n geheel niet onder paste. De hoogte van het aanwijsmechanisme van deze welbekende weegschaal verhinderde de mogelijkheid om het gewicht van de testikels inclusief plunjezak te meten. Na ampel beraad bleek er maar één mogelijkheid te zijn, en die bestond uit meting “achterom.” Hiertoe moest de stier wel wijdbeens gaan staan, maar hoe motiveer je een stier om wijdbeens te gaan staan? Er was maar één mogelijkheid om dit voor elkaar te krijgen. Het dier met behulp van twee banden om de achterpoten waar aan getrokken diende te worden, dwingen om wijdbeens te gaan staan. Dat ging overigens niet zonder slag of stoot. Terwijl de kwartiermeester de stier over z'n neus aaide en hem aanmoedigde mee te werken, stond de stier een beetje verwaasd te siepogen en af en toe met z'n achterpoten te slaan. Dat gaf overigens de elektricien de gelegenheid om het spul iets uit elkaar te trekken. Op een gegeven moment had hij de poten zover uit elkaar, dat de weegschaal ertussen paste. Inmiddels had de stier last van “odol” wat een vreselijk humoristisch gezicht was, toen de elektricien er voor de tweede keer onder kroop om nu succesvol de “Berkel” weegschaal te positioneren en het hele geval te wegen.

Ik vernam van de kwartiermeester dat deze weegactie tot een weddenschap behoorde van de dekbemanningsleden, die had “ingezet” op het gewicht van de Klotten van de Stier. De winnaar zou een krat bier verdienen. Dat krat werd natuurlijk gezamenlijk opgedronken, maar alleen de eer om winnaar te zijn van deze heugelijke wedstrijd, was al voldoende.

En de stier? Ach, die vond het allemaal wel best. Dat gerotzooi aan zijn mannelijkheid was hij wel gewend in zijn bestaan als fokstier. Daar werd dagelijks mee gerommeld, dus die ene keer met de “Berkel” weegschaal was ook wel een grappige ervaring.

En ondergetekende? Die heeft nog steeds een onbevredigend gevoel. Niet vanwege het verschil in omvang van mannelijkheid tussen de stier en die van hem. Neen, ik moet er niet aan denken. Alleen al de noodzakelijk aangemeten suspensor die aangeschaft zou moeten worden bij Perry Sport. Een vier persoons bungalowtent met extra versteviging. Neen, het onbevredigende gevoel dat mij ook nu na zoveel jaar bekruipt, is dat ik het gewicht van het “geval” ben vergeten.

Ik zal met deze onwetendheid moeten leven. Wie weet kom ik nog eens één van de bemanningsleden van de “Waterland” tegen die mij het werkelijke gewicht kan toefluisteren. En, wie weet Thea en Gerard, kunnen jullie mij uit de brand helpen. Jullie wonen daar op het platteland, letterlijk en figuurlijk in jullie knusse huisje op de Zeeuwse klei. Hebben jullie nu niet een kennis of een ter zake kundige agrariër die het gewicht weet van de klotten van een fokstier?

Ik ga er nu wel een punt aan draaien. Het is inmiddels negen uur geworden. Ik hoor gerommel in de caravan, dus moeders begint te ontwaken. Ik ga een vers stokbroodje halen. Ik hoorde een half uurtje geleden al de autoclaxon van de bakker, dus het zal wel druk zijn in de campingwinkel.

Ik wens jullie vanuit een zonnig Normandië het allerbeste en tot spoedig in ons stamcafé.

Thea, 88 en Gerard 73,
Johannes Sparux groet u beiden.

Juli 2003



..

BERICHT VAN NMO 2

MF CW bij NMO

Door: Jeffrey Herman KH6O



Naast de HF CW plaats, was een kleinere kamer, met aan drie kanten bakstenen muren, die gebroken wit geschilderd waren. De vierde muur was van glas, inclusief een glazen schuifdeur, waarop een klein bordje was geplakt, waar eenvoudigweg “MF CW” op stond.

Dit kleine hokje met zijn bescheiden voorkomen was buiten proportie, gezien de rol die MF CW heeft gespeeld in de geschiedenis van maritieme communicatie. Ook was het bureau van de chef, en ik

ben er zeker van dat dat niet per ongeluk was, zo geplaatst, dat hij recht in het MF CW hokje keek. De plaats van de chef was uitgerust met een aantal Collins ontvangers en één daarvan stond ALTIJD bij op 500kc. Vaker wel dan niet ving ik een glimp op van de chef van dienst, die met glanzende ogen zat te luisteren naar het avondverkeer op 500.

Wanneer men de MF ruimte betrad, werd je getroffen door de aanblik van de grootste vierentwintiguursklok die de mensheid kent. Die klok had zeer ongebruikelijke rode tekeningen op z'n wijzerplaat. Twee rode wiggen die vanuit het midden uitwaaierden bedekten

respectievelijk het deel van :15 tot :18 minuten en het deel van :45 tot :48 minuten. Deze waren natuurlijk overduidelijk bedoeld om de operators

aan de wereldwijde stilteperiodes te helpen herinneren. (later vertel ik hier meer over). Waaraan moet worden toegevoegd dat van elk van de twaalf vijfseconden tussenruimtes van de cirkel, de eerste vier seconden rood gemarkeerd waren en de laatste wit was, de hele cirkel rond.

Deze markeringen waren aangebracht om de 500kc operator te helpen als hij het autoalarm met de hand moest bedienen. Vier seconden sleutel neer, één seconde sleutel op en dat een minuut lang. (later zal er meer over het autoalarm worden verteld.)





Vervolgens werd de aandacht getrokken naar de twee Collins 651S ontvangers. De bovenste ontvanger stond vast op 500 kc. en de onderste stond normaal gesproken een paar honderd cps aan beide kanten van de 500, bijvoorbeeld op 499.500 kc. Dit voorkwam natuurlijk dat we signalen

zouden missen, als onze ontvangers zero beat stonden. Het audiosignaal van deze ontvangers ging naar een twaalfsporen bandrecorder, net zoals alle zenders en ontvangers van het station. Eén spoor was gereserveerd voor de WWVH tijdsignalen. Een tweede twaalfsporen bandrecorder functioneerde als back-up voor de eerste. De banden werden aan het begin van iedere nieuwe radio dag (0000Z) verwisseld.

Op een controlepaneel naast de twee Collins ontvangers was een soort van kiesschijf aangebracht met vier rode lampen er boven. Als je 1 draaide, ging het eerste rode licht aan en dat gaf aan dat de MF zender op 500 kc. in A1 mode bezig was. Wanneer de twee werd gedraaid, ging de tweede rode lamp aan. Dat gaf aan dat de zender op 500 kc in A2 (gemoduleerd CW) bezig was. Wanneer de drie werd gedraaid, versprong de zender naar 440 kc A1. Ik weet niet zeker of dit tegen de regels van de FCC of ITU was, maar onze zender stond in ieder geval altijd in A2, als ik achter de sleutel zat. Ik hoop dat de wet over een verjaringstermijn beschikt voor dit vergrijp. Ik was gek op de mooie muzikale klank van A2.

Je moet niet vergeten, dat de plaats van onze zendantenne minstens 5 mijl verderop was, bovenop de 4000 voet hoge top van de Koolau Mountens. We hadden dus voordeel van een full-duplex uitzending. Aan de rechterkant van het bureau van de operator, stond een typemachine met het MF radio log. Tijdens de radio-opleiding, kregen we instructies om te proberen elk signaal dat we op de 500 kc hoorden, te loggen. Een onmogelijke opdracht! Op z'n slechts moesten we elke 5 minuten een lognotitie maken. (ITU voorschriften). Als er niets te horen was binnen een periode van vijf minuten, wat 's nachts natuurlijk nooit gebeurde, dan moest men het volgende noteren:

**NO SIGS 500 2308Z NO SIGS 500 2313Z BEGIN SILENT PERIOD
500 2315Z END SILENT PERIOD 500 2318Z KPH KPH KPH DE
WNKL WNKL AMVER 425 K / WNKL DE KPH R UP / UP / EE /
EE 500 2320Z NO SIGS 500 2325Z**

Dus alles wat we hoorden, werd meteen in het log getypt. Rechts van de log schrijfmachine, stond een tweede schrijfmachine, die gebruikt werd om het verkeer tussen schepen en NMO te noteren, zoals: OBS, AMVERS en Dead head Medicos, de laatste rapporten waren gratis, en ander niet commercieel verkeer. In de Amerikaanse wet staat dat coastguard stations geen commercieel verkeer mogen afhandelen. Dat zou de commerciële stations benadelen.



Op het bureau van de operator bevonden zich een verchromde Vibroplex bug en een goedkope handsleutel, die op een dun plaatje plexiglas was geschroefd. Ik gebruikte natuurlijk alleen de handsleutel.

De shifts bij NMO liepen als volgt. 12 uur op, 12 uur af, 12 uur op, 72 uur af. De dagdienst begon om 7.00 uur en eindigde om 19.00 uur locale tijd en de nachtdienst begon om 19.00 uur en liep tot 7.00 uur. In mijn vrije tijd heb ik een oude houten zeilboot herbouwd, die dienst deed als tweede huis. Dat tweede huis stelde me in staat de vergoeding te incasseren die ter beschikking werd gesteld voor woonruimte buiten de basis..... Wat een leven, hè?

In mijn shift was er niemand die de voorkeur had voor de 500 kc (“Wat een idioten!” dacht ik) maar toch werden we veronderstelde iedere drie uur te rouleren. Ik wierp me vaak op als vrijwilliger, de 500 kc de hele shift van 12 uur te bemannen, vooral tijdens de nachtdiensten, ik vond het heerlijk! Aan dit bescheiden bedieningspaneel zou ik de volgende drie jaar van mijn leven doorbrengen. De berichten die ik daar soms zou nemen, zouden me doen verbazen, me soms zo hard laten lachen, dat ik bijna van mijn stoel zou vallen, of ze zouden me in tranen laten uitbarsten.

Tot op de dag van vandaag kan ik de scheepsmarconist niet vergeten, die ik in een noodsituatie werkte, hoe hij aan de sleutel bleef terwijl het schip in zware zee verging, hoe zijn zender een schreeuw gaf toen het water zijn radiohut binnen liep en de accu's en radio installatie kortsloot.....



Morse oefenprogramma op de PC

Door: Paul PA3AQL

Met enige schroom begin ik aan dit verhaal, want het gaat over het gebruik van computers in onze hobby. Ik weet dat er mensen onder onze lezers (en ook in de redactie) zijn die dat verafschuwen. Daarom zal ik me nog even beraden of ik het wel instuur. Ter geruststelling, het blijft over morse gaan en ik verzeker u dat ik nog steeds intensief met vrienden een gezellige ragchew heb zonder computer.

Met bewondering zat ik regelmatig te luisteren naar die DX stations met vreemde exotische call signs. Onvoorstelbaar zoals die mannen (of vrouwen) onmiddellijk de roepletters konden herkennen. Na hun CQ kregen ze een stortvloed van calls over zich heen en vrijwel meteen roepen ze er één aan. Dat leek me toen onmenselijk als je dat kan. Toch moet het juist wel menselijk zijn, want geen enkel computerprogramma kan uit zoveel calls, er één tussenuit pikken. Alleen het menselijk oor is daartoe in staat. Minimale toonverschillen zijn voldoende voor ons oor om herkenbaar te zijn. Dat geldt trouwens ook voor stemmen, als we in een groep, mensen horen praten, herkennen we die stemmen die we al eens eerder gehoord hebben.

Met die wetenschap dacht ik dat het dus wel te leren valt en ging meedoen met CW contesten. Als je het maar veel doet, moet dat kunstje ook wel onder de knie te krijgen zijn. Dat viel dus erg tegen. Na diverse contesten moest ik constateren dat ik heel vaak om herhaling moest vragen en dat kost tijd. In mijn kennissenkring zijn er mensen die minder lang bezig waren en die dat kunstje wel snel te pakken hadden. Het moest dus



ook wel iets met aanleg te maken hebben, maar de leeftijd speelt natuurlijk ook een rol. Tenslotte is ondergetekende de 70 gepasseerd.

Toch bleef ik oefenen en merkte dat er wel progressie was, maar niet snel genoeg vond ik. Toen werd ik opmerkzaam gemaakt op een computer-

programma waarmee dat te doen is. Het voordeel is, dat je het dagelijks kan doen, op tijden die jou uitkomen. Bovendien hoef je je niet te schamen als je fouten maakt want de computer zal je niet uitlachen (hoop ik). Nog een voordeel is, dat je de typevaardigheid daarmee verhoogt, want bij mij laat dat nog wat te wensen over.

Dat programma heet MorseRunner, is freeware en je kunt een hoop dingen instellen zoals met of zonder QRM, QRN, QSB, Flutter en LID's. Uiteraard ook de CW speed, Pitch en bandwidth. Dan kun je nog mee doen in de mode "Pile Up" "Single Calls" of "Competition". In die laatste mode is het mogelijk om je score te uploaden naar een site waar je dan je resultaten kunt vergelijken met anderen.

411 IU3A	87	80	6960	2005-01-01
412 K4MA	90	77	6930	2004-12-21
413 PA3CNX	84	82	6888	2005-01-16
414 PA3AQL	86	80	6880	2005-03-17
415 BD4ALC	88	76	6688	2005-03-16

File Run Send Help

2005-03-02 PA3AQL 21 21 [30C0CD3A]
 2005-03-02 PA3AQL 75 70 [8A5D09E3]
 2005-03-03 PA3AQL 80 73 [213DBC6D]
 2005-03-03 PA3AQL 81 73 [1C5D95DD]
 2005-03-04 PA3AQL 86 71 [074A2455]
 2005-03-07 PA3AQL 82 75 [87DB2DE8]
 2005-03-08 PA3AQL 83 71 [8A5F02C1]
 2005-03-11 PA3AQL 78 71 [D4C307FB]
 2005-03-14 PA3AQL 80 74 [5B15B421]
 2005-03-17 PA3AQL 86 80 [AA18A9C1]
 2005-03-22 PA3AQL 88 77 [4B7ACC23]

Station
 Call PA3AQL QSK
 CW Speed 25 WPM
 CW Pitch 650 Hz
 RX Bandwidth 500 Hz

Band Conditions
 QRN Flutter Activity
 QRM LID's 2
 QSB

Run for 60 minutes

Call RU9WR RST 599 Nr. 011 84 qso/hr. 01:00:00

F1 CQ	F2 <#>	F3 TU	F4 <my>
F5 <his>	F6 B4	F7 ?	F8 AGN

	Raw	Verified
Pts	90	88
Mult	77	77
Score	6930	6776

Zoals te zien is op de screendump hierboven, zit ik op de lijst op plaats 413 van de 523 deelnemers. De hoogste score is 52.796. We moeten dus nog veel oefenen. Ook is te zien dat ik in deze sessie 2 fouten heb gemaakt. 88 van de 90 verbindingen zijn geteld. Dat komt omdat ik een keer het volgnummer verkeerd heb genomen en een keer het rapport, in plaats van 569, uit automatische 599 heb genomen. Er zitten dus diverse gemenigheidjes in waar je in trapt als je niet oplet. Ook gebeurt het dat je

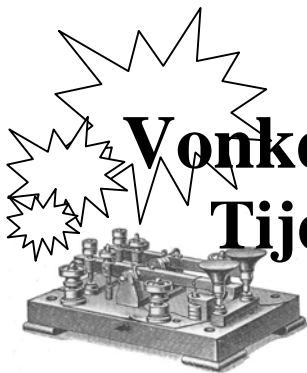
4 of 5 keer CQ moet geven voor er zich een station inmeldt. Of er wordt om herhaling van het volgnummer gevraagd, terwijl je al klaar zit om zijn gegevens in te toetsen. Weer een andere keer krijg je, na het horen van zijn volgnummer, een vergissingsteken en begint hij het rapport en nummer opnieuw te seinen. Het gebeurt ook regelmatig dat er meerdere stations tegelijk aanroepen wat dan wat verwarrend klinkt. Je kunt dan om herhaling vragen, maar als je te vaak AGN seint, haken die stations af en kun je opnieuw CQ geven. Kortom, het is een zeer realistisch programma.

73 en misschien kom ik u tegen in de High Scores list

PA3AQL

Bronnen: *Electron maart 2005 blz. 137*

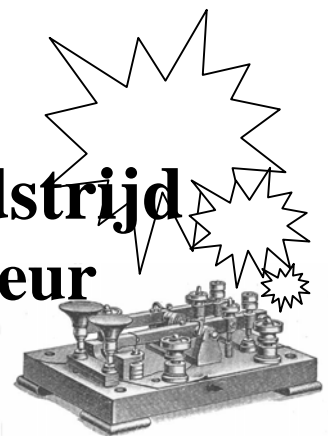
<http://www.dxatlas.com/MorseRunner/>



Vonkenboer en Pile-up wedstrijd

Tijdens Dag voor de Amateur

22 oktober 2005



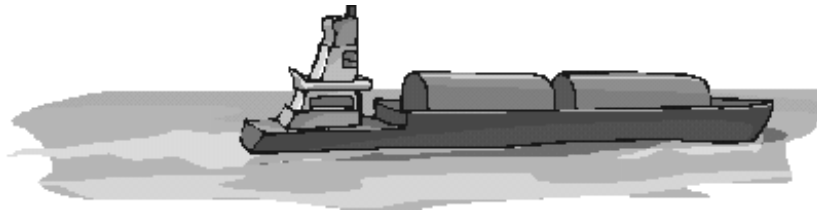
Ook dit jaar kunt u bij het Traffic Bureau weer testen hoe het gesteld is met uw Morsevaardigheden door deel te nemen aan de CW Pile-Up wedstrijd. U kunt daarvoor de gehele dag terecht in de stand van het Traffic Bureau.

Verder wordt dit jaar weer een Vonkenboerwedstrijd georganiseerd door Remy Denker, PA3AGF, en Joost Strijbos, PAØWRT. U wordt weer geprikkeld om op diverse snelheden morse te nemen. Dit jaar zal de manier gelijk zijn aan die van het afgelopen jaar: het is niet voldoende de tekst te nemen en in te leveren. U moet nu echt gaan nadenken over wat er geseind wordt. Er worden twee wedstrijden georganiseerd. U kunt zich maar voor één van de twee inschrijven. Hogere snelheid voor cracks, lagere snelheid voor de andere morseliefhebbers. Aan het eind van deze wedstrijden wordt de bekende morsevaardigheidswedstrijd georganiseerd. Er worden teksten gegeven op snelheden van 15, 20, 25, 30 en 35 woorden per minuut. Inschrijven kan ter plaatse tijdens de Dag van de Radio Amateur.

**Attentie, de Vonkenboerwedstrijd zal dit jaar niet worden gehouden in zaal 1 maar in kledkamer 1, achter in de grote hal (geheel rechts).
Let op de aankondigingen!**

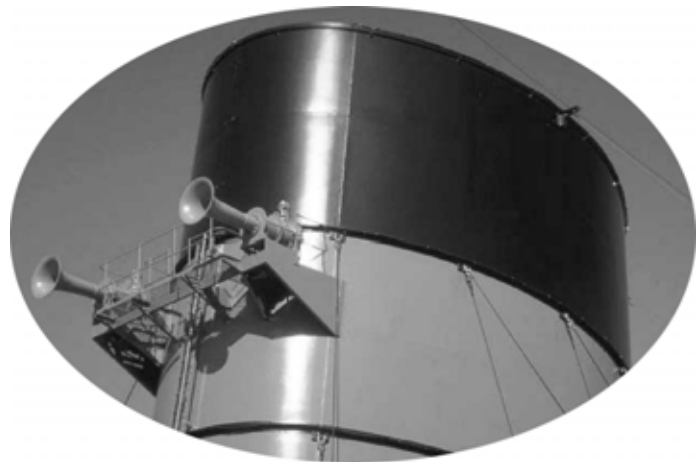
Mistwaarschuwing

Door: Hans DL7DAN



Het zal zo tegen het eind van de zestiger jaren geweest zijn, toen ik aan boord van de “Johannes Fritzen” van de Sept-eilanden in Canada naar Rotterdam voer. Het schip was volgeladen met 35.000 ton erts. We waren Anticosti al gepasseerd en naderden New Foundland en Nova Scotia. Bij uitzondering stormde het eens een keertje niet, maar we hadden last van zo’n dikke mist, dat we alleen de eerste twee ertsluiken vanaf de brug konden zien. De andere luiken en het voorschip waren ergens in de grijze soep verdwenen. We hadden hoogstens 50 meter zicht.

Op de brug was natuurlijk de noodtoestand afgekondigd. De beide radars waren bemand en bovendien bulderde de misthoorn om de twee minuten met een signaal dat vier tot zes seconden duurde. De beeldschermen van de radars lieten een behoorlijk druk scheepvaartverkeer zien. De Ouwe was al vanaf het opkomen van de mist op de brug. Het schip bewoog zich nog maar langzaam voort, want de snelheid was sterk gereduceerd. Kortom, het was een onbehaaglijke toestand.



Zoals het hoort zat ik in de radiohut en was bezig met het gebruikelijke routinewerk, zoals weerberichten opnemen, de oproepen van de kuststations uitluisteren, weerkaarten tekenen, bezigheden die behoorlijk werden gestoord door de “scheepstyfoon” in de schoorsteen. Plotseling hoorde ik op de 500 KHz, de internationale oproep en noodfrequentie voor telegrafie op de middengolf, zo’n harde tune toon, dat mijn koptelefoon bijna van mijn hoofd viel. En daar begon het:

“TTT TTT TTT CQ DE SVZZ NX QSW 425”

Ik zal even verklaren wat de bovenstaande oproep inhoudt. Het is een Grieks schip dat een zeevaart waarschuwingbericht aankondigt, dat hij op 425 KHz zal gaan uitzenden. De roepletters SVZZ heb ik verzonnen, want ik kan me de echte roepletters en de naam van het schip nu, na al die jaren, niet meer herinneren. Nou ja, in ieder geval stemde ik mijn ontvanger op die frequentie af, al was het alleen maar uit nieuwsgierigheid, omdat de nautische waarschuwingsberichten meestal door de kuststations uitgezonden worden. De inhoud van het bericht maakte me dan ook behoorlijk aan het schrikken.

**M/V KAPITAN PAPDOPOULOS/SZVV 1 12 800 GMT
NAVIGATIONAL WARNING
DENSE FOG STOP POSITION 0745 GMT 48.31N 62.06W
COURSE 310 DEGS STOP RADAR OUT OF ORDER
SPEED 17 KTS (!!!) PLEASE KEEP SHARP LOOKOUT=
MASTER +**

Dus ritste ik snel het bericht uit de schijfmachine en bracht het naar de Ouwe op de brug. Zelden zag ik iemands gezicht van gezond roze zo snel lijkleek worden. Zonder iets te zeggen stouf hij naar de kaartenkamer, waaruit hij na korte tijd weer opdook.

Duidelijk opgelucht zei hij: “Als die positie klopt, is die Griek ons een kwartier geleden op ongeveer twee zeemijlen afstand gepasseerd!”

Ik moet er niet aan denken wat er gebeurd was als ze tegen elkaar aan gevaren waren. Nog steeds lopen de rillingen over mijn rug, als ik aan dat moment terugdenk.

Ja, die Griekse zeelui waren kranige jongens in die tijd. Wat zou ze toen toch bewogen hebben om zo door die mist te scheuren.....???



Een zee van tijd

Mijmeringen van een Marconist

Door: Jan Fernhout PA3CBS

Deel 7

De Molenkerk

06.4.60

t.s. "MOLENKERK." Gezagvoerder: Boer. Rotterdam – Genua 15/4 - Syracuse (Sic.) Paasdagen. - Bombay - Karachi zelfde reis als 7 dec. Aden 5/5, Valencia 13/6 - Hamburg tot 22/6.

Afgemonsterd in Hamburg, met de trein naar huis.

Voor vertrek ontmoet ik Theo van Geldorp, een jongen die ik al kende toen ik nog op straat speelde. Hij is hutsteward. Het wordt zijn allereerste reis en hij voelt zich al een stuk meer op zijn gemak door een bekende tegen het lijf te lopen. Maar de kapitein is het type van rangen en standen en merkt dat Theo vaak bij mij op bezoek is, om vol bewondering kennis te nemen van de voor hem mysterieuze elementen van het marconistenvak. De Ouwe zegt er wat van. Dan zoek ik mijn dorpsgenoot en zijn maatjes daar beneden zelf wel op. Ik neem mijn gitaar mee en zo ontstaan er gezellige uurtjes.

Op de uitreis passeren in de Middellandse Zee een paar Duitse oorlogsbodems. De 3e stuurman heeft geen zin om te groeten. "Officieel," zegt hij, "is er geen vrede met Duitsland, maar een wapenstilstand. Dan hoeven we ook niet te groeten." Hij heeft formeel gelijk, maar het is een



“Spring nou maar in de reddingsboot, dan regel ik het hier verder Alleen wel.....”

“vrijwillig verplicht” gebruik dat er met bevriende oorlogsschepen netjes een groet met de vlag wordt gewisseld. De Ouwe, die vanuit zijn hut de schepen ook heeft gezien, belt naar boven en vraagt of de stuurman gaat groeten. “Nee,” zegt deze eigenwijs. Ouwe kwaad en komt zelf. Hij is kennelijk benauwd voor een Moffenrapportje via de maatschappij. De matroos roerganger, een Spanjool, wordt met de vlag naar achteren gestuurd. Tot overmaat van ramp presteert hij het om de driekleur met blauw aan de bovenzijde te hijsen.

Opnieuw bewijst een Spanjool hoe ongeïnteresseerd ze hun werk doen. De stuurman is echter zeer tevreden. De Mof groet terug en zal onze vlag wel in het vlaggenboek opzoeken en niet vinden. De Ouwe gaat rood van ergernis terug naar zijn hut.

Overigens zouden de Belgen wel eens gelijk kunnen hebben als zij beweren dat de Nederlandse vlag horizontale banen heeft, zodat in geval van slijtage gedurende jaren en jaren slechts hoeft te worden bijgeknipt, in tegenstelling tot vlaggen met verticale banen, want dan zal de buitenste baan onherroepelijk verdwenen zijn.

Na vertrek en verder elke maand wordt sloepenrol gehouden. De 4^e stuurman probeert bemanningsleden te strikken voor de cursus gediplomeerd sloepsgast. Ik doe mee en na een les of tien theorie en praktijk behaal ik het diploma. Over het algemeen heeft een vrachtschip 4 reddingboten. Twee aan elke zijde (heel goed: stuurboord en bakboord), waarvan er één is uitgerust met een motor. Er gaan 40 mensen in een boot.



Een mannetje of vijf per boot heeft een bepaalde taak:

- a. De houten bootsbedekking afnemen. Niet in het water gooien! (Er kan iemand per ongeluk bovenop springen).
- b. De proppen in de bodem indraaien, anders vaar je niet lang. De proppen zitten er normaal niet in, want regenwater moet kunnen weglopen.
- c. De elektrische winches van de davits gereed maken (bootsman).
- d. Een werktuigkundige voor de motor.
- e. De marconist, of een stuurman moet de draagbare sloepzender meebrengen. Het komt nogal eens voor dat de marconist voorlopig achterblijft om samen met de kapitein op het zinkende schip de held uit te hangen.
- f. Opletten dat iedereen een zwemvest om heeft. Enzovoorts. In alle gangen hangen de lijsten met taken en wie er voor is ingedeeld. Ook degene die geen taak heeft staat op de lijst, zodat bij schip verlaten niemand bij de verkeerde boot staat.

In de Rode Zee, maar ook elders kun je merkwaardige verschijnselen zien. Neem nou kimverheffing. Op een gegeven moment zien we boven de horizon een schip op z'n kop. Masten naar beneden, romp erop. Dat schip vaart achter, dus onder de horizon, op misschien 100 km afstand. Een soort fata morgana dus. Je denkt soms dat je de enige op zee bent, in het middelpunt van de grote cirkel om je heen, maar zelfs op de oceaan moet je soms uitwijken voor een tegenligger om een botsing te voorkomen. 's Avonds licht het zeewater op. In de boeggolf en in de snor zit het vol met lichtgevend plankton.

In Port Soedan duikt Theo verkeerd in het zwembad van het zeemanshuis. Met een diepe wond in z'n kokosnoot komt hij weer boven, maar verder is er niks ergs gebeurd. De 2e stuurman verzorgt hem, want die is altijd de dokter. Hij beschikt over Boonhakker's Medisch Handboek voor Gezagvoerders en Stuurlieden en heeft stage gelopen in een ziekenhuis. Als niemand weet hoe het verder moet, kan via Scheveningen Radio bij het Rode Kruisziekenhuis in Den Haag, of elk ander walstation telegrafisch of telefonisch gratis begeleiding worden gevraagd. Aan dek krioelt het van de halfnaakte, pikzwarte en uitgeteerde negers die hier in Port Soedan de lading lossen en stuwen. Ze stinken weer enorm in deze tropische hitte. De voorman zingt weer uit volle borst op het ritme van het werk en het koor valt weer in. We laden wederom veevoer voor Porbandar in India.



06.05.60

Tussen Aden en de Perzische Golf is veel scheepvaartverkeer van en naar Europa. Niet alleen de sterrenhemel bevat duizenden lichtpuntjes, maar ook veel schepen met hun navigatielichtjes passeren elkaar onhoorbaar in de zwoele donkere avond. Je hoort alleen het zachte geruis van de eigen boeggolf. Veel stuurliu halen hier hun hart op aan het seinen naar elkaar met de morselamp. Ik word vaak gevraagd mee te doen. Onze 3e stuurman vindt het wel

leuk. Hij kan wel seinen, maar ontvangen is vers twee. Dat gaat hem vaak te snel en hulp van de marconist is dienaangaande onontbeerlijk. Voor mij is het kinderspel. Om ca 21.30 nadert een tegenligger. Die zit om een praatje verlegen en knippert: punt-streep, punt-streep enz. Ik pak de Aldis morselamp en geef een streep terug.

Hij begint:

-...- What ship -...-

Wij:

= Dutch ss “Molenkerk” from Rotterdam to Karachi =

Hij:

=“British Proud” from Mena al Ahmadi to Rotterdam do you know about Margaret=

Wij:

= What about Margaret =

Hij:

= don’t you know about small man =

De stuurman en ik kijken elkaar aan. We begrijpen toevallig dat hij prinses Margaret bedoelt. Die is vandaag in het huwelijk getreden met die fotograaf en dus in het nieuws geweest. Maar wat wil hij daarover weten en wat bedoelt hij met small man? Klein mannetje, kleine jongen, baby? Morse is wel leuk, maar de toon die je in een normaal gesprek legt kun je met de seinlamp niet overbrengen. Inmiddels passeren we elkaar snel. “Misschien móest ze trouwen,” suggereer ik. A dirty mind is a joy forever. “Ik weet van niks Sparks, dan vraag je het!” We moeten haast maken, want de afstand tussen de schepen vergroot zich al weer.

= Is she pregnant? =

knipper ik. Geintje.

Hij:

= No no its a pity that you don’t know the other way =

Wij begrijpen er nu helemaal niets meer van en ik leg schouderophalend de aldislamp terug in z’n kist. Het schip is inmiddels al te ver weg. Zijn seinlampje in de mast is nu te zwak en de sterke te richten aldislamp gebruikt hij niet.

Een aldislamp is een seinlamp, die je in de linkerhand houdt, voorzien van een haan zoals bij een geweer. Als je met de rechter wijsvinger de haan aantrekt, verdwijnt er een afschermend hulsje dat om de brandende gloeilamp zit naar achteren, zodat het licht vrij op de spiegel in de lamp valt. Door de haan als seinsleutel te bedienen, sein je met de sterk gerichte bundel. Voor korte afstanden kan je ook een lampje boven op een mast laten knipperen, met een seinsleuteltje op de buitenbrug.

We besluiten het hele verhaal even op te schrijven en straks als de 2e om 00.00 uur komt aflossen efkes te vragen. De 2e stuurman leest het briefje

en legt uit: “Prinses Margaret is vandaag getrouwd. Dat staat in jouw krant Sparks en het was op de radio. Of ze zwanger is had je natuurlijk niet moeten vragen. Daarom zegt hij: “Nee, nee, het is jammer dat u geen andere manieren kent.” Dat vinden wij nou ook, maar niet heus.

“En wat is dan small man?” “Small man is een scheldwoord. Hij vindt het maar dom dat je niet op de hoogte bent van zijn wereldnieuws. Misschien verwachtte hij dat je hem zou feliciteren, anders weet ik het ook niet,” besluit de 2e, terwijl hij een verdachte tegenligger nauwkeurig met het peilkompas observeert en 10 graden stuurboord geeft.

De volgende ochtend roep ik de GDFT op 500 kHz, maar de komma hoort me niet. Waar lijkt een komma op ? Inderdaad! Daarom wordt de komma ook wel eens met morse gebruikt op de noodgolf, als iemand zich niet aan de radioregels houdt.



In Karachi spelen we een voetbalwedstrijd tegen het Duitse schip Drachenfels/DECU, georganiseerd door het zeemanshuis. Op het terrein is nauwelijks gras te bekennen. We verliezen en geven de schuld aan het veld, net als de profs.

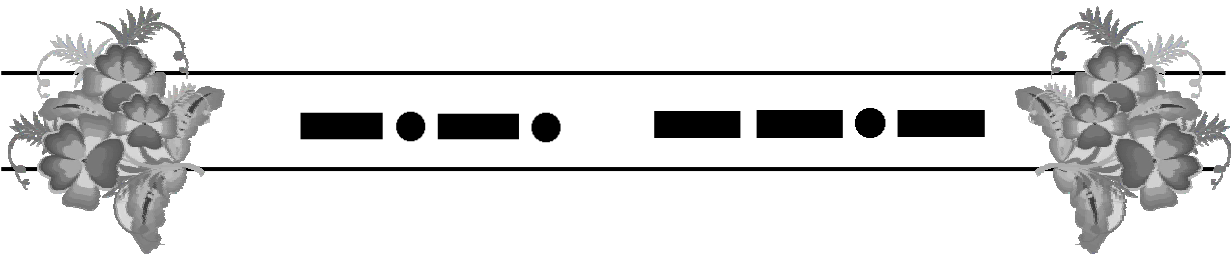
In Bombay moet je door een sluis naar de Alexandra-docks. Daar lossen we de lading. Dat duurt een paar dagen. Het is er zwoel en vooral 's avonds hangt er een typische geur. Het getsjirpt van krekels is niet van de lucht. Ratten en

kakkerlakken schieten voor je langs. De rattenschilden rond de voor- en achtertrossen zitten er niet voor niets. Op de kade liggen honderden balen graan. Sommige zijn stuk en we snoepen van de tarwe. In de stille woonwijk slapen de inwoners op de stoep op een matje voor hun schamele woning. We lopen voorzichtig om hen heen. Een oude man speelt weemoedig op een sitar. Eventjes stil staan om te luisteren. De man, gehuld in een gewaad van lappen, vertoont zelfs een glimlach op zijn tanige gezicht als we eerbied tonen voor zijn vertolking. De sfeer is er ook naar.

Als we vertrekken met de loods aan boord gaat het schip niet recht de sluis in. En ik sta niet aan het wiel! Ook de vaart is iets te hoog. Tijdens het manoeuvreren is het ankerspil altijd bemand. Onze kapitein ziet aankomen dat het fout gaat. Van achteren liggen we wel goed, maar van voren

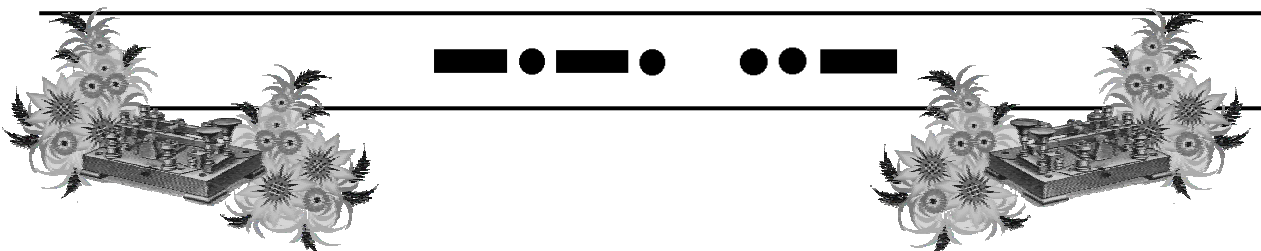
moeten we tien meter terug ... ?? De Ouwe grijpt in, zet de telegraaf op achteruit en roept vanaf de brug naar de 3e stuurman op de bak: "Lekko stuurboord!!" Die draait snel de rechtse rem op het ankerspil los, maar helaas, te laat. We liggen nu scheef in de sluis en de boeg van het schip steekt al over de kademuur. Met veel geraas lazert het zware anker op de keien. Volgens mij, maar wie ben ik, had het bakboordanker moeten vallen, of geen van beide. De soepjurken springen weg voor hun leven. Steen en stof vliegt in het rond. Het anker dat een paar ton weegt, heeft in de kade een gat geslagen. Daar bovenop ligt een berg ketting. De Molenerk kerk ligt nu stil. Ze heeft een zere neus en wil haar anker terug, als dát zou kunnen. Zóiets stoms maak je niet vaak mee. De 3e stuurman loopt op de bak in paniek rond te springen, kijkt dan weer over de verschansing naar beneden en wij hebben pijn in ons buik van het lachen. De kapitein roept: "Zijn er dooien?" "Nee," gilt de derde. Dan ziet de Ouwe er uiteindelijk ook wel de humor van in als blijkt dat er geen slachtoffers zijn gevallen.

wordt vervolgd



Op 22 oktober zijn wij ook weer van de partij in Apeldoorn. Komt u naar onze stand voor een eyeball QSO? Wie weet hebben we wel iets van uw gading in de aanbieding.

We kijken er naar uit u te zien.



2 m CW, een braakliggend terrein

Door: Monica PA3FBF

Laatst vertelde ik over mijn recente herontdekking van HF na meer dan 15 jaar. In deze bijna tijd zonder HF was ik toch wel zo goed als elke week aanwezig op 2 m in CW, want wie het CW-virus werkelijk te pakken heeft, komt er nooit meer van los!



“CW op 2?! Dat is toch CW in de marifoonband,” riep eens lang geleden een overtuigde HF-ham ontsteld uit, toen ik hem van mijn favoriete band vertelde, waar het zo goed toeven was.

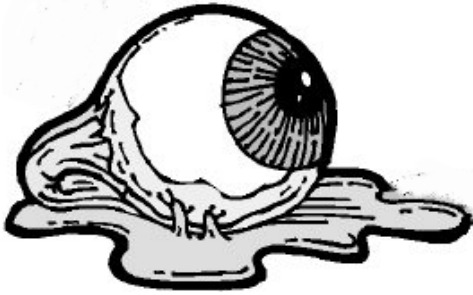
Inderdaad, het was goed toeven toen... Want je hoort er sinds een jaar of tien 10 jaar bijna nooit meer iemand in dit stukje band van 100 kHz breed. In feite is het 2m CW-bandje een stuk breder, maar in de meteorscatter en moonbounce sectie hoor ik niet thuis.

Dat waren nog eens tijden, nadat ik het C-examen in 1987 met goed gevolg had afgelegd, eindelijk de 2 m CW op mocht. In die tijd was het interessant, hoe ver ik kon komen met mijn ongeveer 5 m lange Comet-spruit aan de schoorsteen boven mijn shack. Toen was het nog relatief druk op 2 m met CW beoefend door PE1, maar ook PA3-stations, zodat hams, die eenmaal contact hadden gelegd op de aanroep frequentie, vergaten QSY te gaan. Ze moesten door andere wachtende stations er aan herinnerd worden een andere frequentie op te zoeken om hun QSO voort te zetten. Het verste station dat ik ooit hoorde, was er één uit het toenmalige Oostblok. De beste DX verbindingen waren die met een Engels en een Luxemburgs station.

Sinds eind jaren 80 het “boze” packet-radio zijn intrede deed, werd het aantal te werken hams op 2 m CW gestaag kleiner. Ze verschenen soms plotseling en met verscheidene tegelijk slechts alleen nog bij DX condities. Die waren dan zeker in een



DX-cluster op packet of op het er intussen ook nog bijgekomen internet gemeld.



Een klein ploegje echter was “still going strong” op 2m CW in de oorverdovende stilte rond hen. Sinds PA3DWS mij in 1988 op 144.070 had klaargestoomd voor het examen en mijn zenuwen tot bedaren had gebracht door iedere avond, ook in het weekend, te oefenen, hebben wij beiden ons radio-tête-à-tête na het examen

vervolgd met af en toe ook een eyeball-QSO. Mijn allereerste HF-verbinding vond plaats in PA3DWS' shack, op zijn HF-beam 20 m up. In 1989 introduceerde PA3DWS zijn NVRA-clubmaatje Thijs, PA3EWQ, die er sindsdien bij is tot aan de dag van vandaag, juli 2005.

Dit is een pleidooi voor de herontdekking van 2m CW, want daar is zeer weinig ruis, weinig QSB en QRN/QRM is al helemáál afwezig! De kans om daar een Nederlandstalig tegenstation aan te treffen, is zo goed als zeker!

Kan het nog beter....? Nee, zeker niet voor hams, die nu geen CW-examen meer kunnen afleggen, die misschien CW alleen via hun PC hebben geleerd en die eerst willen oefenen onder optimale condities, voordat ze zich in het meestal Engelstalige HF-gedruis vol CW-afkortingen durven te storten, wat ervaring en soms sterke zenuwen vereist.

We treffen elkaar op maandagavonden vanaf 2100 LT tot ongeveer 2200 LT. De hoogste snelheid is 18 wpm tussen Haarlem en Mijdrecht, Regio Ø2. Dus wie eens wil meedoen met ons mengelmoesje uit de Nederlandse en Engelse taal, vaak geseind zonder klinkers, zoals het een echte telegrafist betaamt en lachwekkende afkortingen van zowel de Engelse als de Nederlandse taal wil horen, zoals op HF is welkom!

Niets houdt u echter tegen om alvast op 144,050 te gaan roepen, op de tijd of dag die u het beste uitkomt. U hoeft echt niet alleen te luisteren. En niet direct op geven na de eerste 3 x CQ achter elkaar, als die nog zonder succes blijven. Hoe méér er gaan roepen, des te meer kans op QSO!

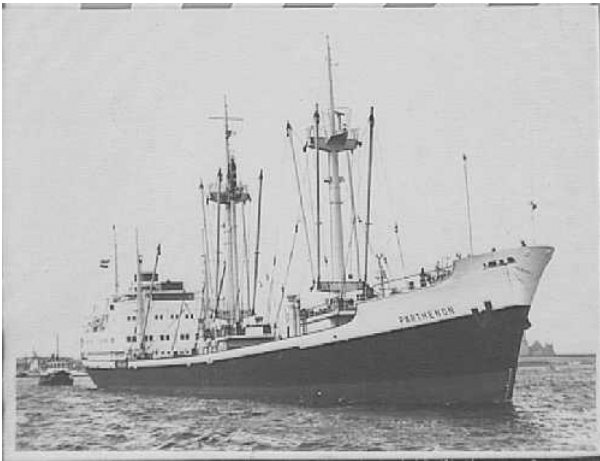


Boeggolven en Radiogolven

De Parthenon

Door: Arie PA3ARI

Omdat ik 3 slingers maakte en veel havens aandeed, is de volgorde van feiten en gebeurtenissen niet altijd opéénvolgend, maar wel waarheidsgetrouw.



Op de –on schepen bevond het radiostation zich aan stuurboord op het hoogste dek achter de brug en de zit/slaaphut bevond zich aan bakboord. Op deze verdieping was ik de enige bewoner, de kapitein en de rest van de officieren woonden een verdieping lager. Eén patrijspoort van m'n slaaphut gaf uitzicht op de schoorsteen en diverse blowers. Ik zat dus niet echt in een oase van rust.

Eén reis van de Parthenon bestond uit de oversteek naar Willemstad, een “slinger” door het Caraïbisch gebied en langs de oostkust van de U.S.A. en (meestal) vanaf Willemstad weer terug naar Nederland. Dit deed ik dus drie maal. Na de rust van de Wonosari was het wel even wennen aan het trillen en schudden van dit motorschip; vooral de “knallen” uit de machinekamer bij het manoeuvreren deden in het begin nogal vreemd aan. Van 9 t/m 16 augustus ging ik de kustreis mee; dezelfde havens als tijdens de kustreis met de Wonosari werden aangedaan. Op zich niet onaangenaam, want zodoende kon ik mij op administratief gebied toch weer enigszins bekwamen in afwachting van een echte grote reis met zijn tussentijdse afsluitingen en verzendingen van soms maandelijks, maar in ieder geval van reisafsluitingen.

Op 17 augustus voeren we uit voor de eerste reis naar “de West” en kregen in Het Kanaal al te maken met een straffe tegenwind, zodat het schip ging “paaltjes pikken”. Daar ik dat op de Wonosari nooit had meegemaakt, dacht ik in mijn onschuld aanvankelijk dat we aan de grond of ergens tegenop liepen. Voor de zekerheid pakte ik de nood- en spoedprocedures erbij, want ik verwachtte elk moment de kapitein met een nood- of spoedbericht de radiohut binnen te zien komen. Het begrip zeeziekte begon langzaam tot mij door te dringen. In een van de eerste nachten

kotste ik de wasbak vol, omdat ik het toilet niet kon halen. Mijn hut was nl. niet voorzien van een toilet; hiertoe moest ik een trap af naar het “officiersdek”, waar zich een algemeen toilet voor stuurlieden (en marconist) bevond. Vóór de bediende de volgende ochtend mijn hut kwam doen, moest ik natuurlijk de boel weer schoon hebben! Met je zieke kop

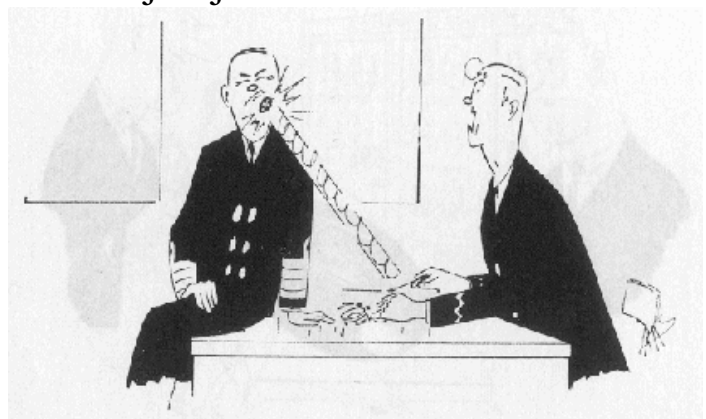


“Wil je je labskous eerst eten, of kan de kok het ineens over de muur zetten?”

een met kots gevulde wasbak schoonmaken, terwijl het schip stamp en rolt en je haast geen oog hebt dichtgedaan, valt niet echt mee.

Vanaf het moment dat ik me aan kapitein van Keulen voorstelde, wist ik dat wij elkaar niet lagen. Na kapitein Moulijn van de Wonosari was dit een behoorlijke domper. Achteraf na de reis op de Inspectie te Amsterdam hoorde ik, dat vrijwel niemand bij hem in de pul viel. Haast niemand kreeg van hem een goede conduitestaat; ik moest me daar maar niet te veel van aantrekken, zei de inspecteur. Kapitein Stuit, de gezagvoerder tijdens de tweede en derde slinger, was voor de verandering weer een aardige man. Van Keulen en ik hadden maar één overeenkomstige belangstelling. Tijdens het wekelijks op zaterdag tekenen van het radiodagboek (RH34) praatten we wel eens over voetbal. Hij was een aanhanger van de club De Volewijckers uit Amsterdam Noord, ik van Ajax natuurlijk. Eén van de weinige pluimpjes die ik van hem kreeg, was voor het bijhouden van de voetbalstanden naar aanleiding van de door mij ontvangen voetbaluitslagen. Al snel wist hij mij donateur te maken van de K.N.Z.H.R.M., dat deed hij nl. met elke nieuwe opvarende. Ik heb er nog steeds spijt van mijn donateurschap van deze reddingsmaatschappij na ca. 12 jaar te hebben opgezegd.

Voor het eerst moest ik dus alleen de verbinding met de wal onderhouden vanaf grotere



“Oeps.....”

afstand. Scheveningen Radio (PCH) en zijn nabijgelegen burenen werden op de middengolf (MG) steeds zwakker, zodat de verkeerslijsten nu in de kortegolf (KG) moesten worden genomen. Enige eenvoudige uitleg is hier misschien op zijn plaats. Telegrafiesignalen uitgezonden op de MG (415-526,5 kHz) volgen

de kromming van het aardoppervlak over een beperkte afstand en verdwijnen daarna in de ruimte. Bevindt het ontvangende station zich te ver van het zendend station, dan gaan de signalen als het ware over de ontvangantennes heen en heeft men minder of in 't geheel geen ontvangst. Voor berichtgeving over grotere afstanden gebruikt men echter de KG (4000-26175 kHz ofwel 4-26 MHz). Via deze golven uitgezonden signalen volgen niet het aardoppervlak, maar gaan direct de ruimte in, waar ze worden teruggekaatst door zich rondom de aarde bevindende lagen (de zg. D-, E- en F-lagen); het aardoppervlak kaatst het weer terug, één der lagen op zijn beurt ook weer, zodat er een soort van jojo-effect ontstaat van zich om de aarde bewegende signalen. Zodoende kan een door PCH uitgezonden signaal zich onder bepaalde omstandigheden over de hele wereld uitstrekken en ontvangen worden door schepen.

Mijn enige verkeer met PCH in de KG was voorlopig de dagelijkse TR. (TR is de afkorting voor track; het is een bericht met de positie van het schip om 12.00 uur 's middags, vanwaar men komt en waar men naar toe gaat), b.v.

TR Parthenon/PGRC 201200 250 NM SW Lands End FM Adam BND Willemstad

Vrij vertaald betekent dit, dat de Parthenon zich om 1200 GMT van de 20e 250 nautische mijlen zuidwest van Land's End bevond en op weg was van Amsterdam naar Willemstad.

Niet lang daarna kwam onvermijdelijk het eerste telegram voor de agent in de haven van bestemming, nl. Kroonvlag Willemstad. (Kroonvlag was het telegramadres van de K.N.S.M). Ik was er echter op voorbereid en had al uitgezocht op welke frequenties en tijden Curaçao Radio (PJC) in de lucht was, zodat ik deze eerste taak probleemloos kweet, waarna ik mij boog over de kosten van zo'n telegram. Deze bestaan uit drie delen, nl. de scheepstaks, de kusttaks en de landlijntaks. De scheepstaks is een vast gegeven, maar de overige twee zijn te vinden in de zich aan boord bevindende List of Coast Stations (vroeger List of Ship and Coast Stations), een uitgave van de I.T.U. (International Telecommunication

Union). Hierin staan de gegevens van alle kuststations vermeld met achterin een gedeelte waar men de taksen van de verschillende soorten telegrammen kan vinden. Een door de gezagvoerder verzonden bericht (MSG) bevat slechts de kust- en landlijntaks. Opvarenden betalen een gereduceerde en passagiers een volle scheepstaks.

Met de Wonosari had ik vrijwel alleen noord-zuid-noord gevaren en deze reis voornamelijk zuidwest, zodat de klok regelmatig halve en hele uren moest worden teruggezet. Hierdoor begonnen mijn wachten van twee uur ook steeds vroeger; begon ik bij vertrek 's morgens om 10.00 uur lokale tijd, na enkele dagen varen moest ik al om 07.00 uur uit de veren. Dit ging natuurlijk niet onverminderd door, want anders zou je op een gegeven moment alleen 's nachts wachtlopen. Men had daar het volgende op gevonden. De wereld werd in 6 zones van 60 graden verdeeld. Zone A (Europa) loopt van 30 graden oost tot 30 graden west met als wachttijden 0900-1100, 1300-1500, 1700-1900 en 2100-2300 GMT. Naar het westen varende kom je in zone F van 30 tot 90 graden W. De periode 0900-1100 valt dan weg, terwijl er een late (0100-0300) bij komt. In plaats van nu om 06.30 of zelfs 06.00 uur te moeten beginnen, begon de eerste wacht weer om 10.00 uur en eindigde mijn laatste wacht niet midden in de nacht, maar om middernacht.

Het eten bij de K.N.S.M. was een stuk minder dan bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. De K.N.S.M. stond bekend als de "roggebrood maatschappij". De officieuze benaming van de maatschappij was Kan Niet Slechter Meer; een variant hierop was Krijgt Niks, Stik Maar.

In die dagen bestond de staf op koopvaardijsschepen nog uit de kapitein, 1^e STM en HWTK; bij de K.N.S.M. kon je de hofmeester er ook bij rekenen, hoewel dat een onderofficier was. Dit was tekenend voor de invloed die deze personen aan boord hadden. Sommigen waren oppermachtig; je had soms het idee dat ze handjeklap met de stafofficieren deden (inkopen van proviand, smokkelen, het verkopen van bonded-store artikelen?).

De staf at met de passagiers apart van de rest van de officieren. Vóór het eten nuttigden ze een door het kombuispersoneel vervaardigde borrelhap en het eten was uitgebreider en beter dan dat van ons.

De 2^e STM fungeerde als hoofd van de messroom, waar de overige officieren aten. Tijdens die eerste slinger was de 2^e STM een Indische jongen, die op aandringen van de rest naar boven werd gestuurd om te klagen over de versheid van de opsnit. Op tafel kregen we nl. tongenworst, die op sommige plaatsen groen was uitgeslagen. Het overige eten blonk

niet uit door kwaliteit, maar was, vooral na vertrek uit Amsterdam, voldoende vers. Dit inferieure broodbeleg kon helaas ècht niet en de “second” trok de stoute schoenen aan. Toen hij met het schaalpje opsnit zijn ongenoegen kwam uiten tijdens de borrelhap van de staf, nam kapitein van Keulen een plak worst, at het op en beet de ongelukkige toe: “Als ik het vreet, vreten jullie dat ook.”

Geheel nieuw voor mij waren de maaltijden met Boston baked beans, Irish



“En wat zei de kok, Sparks?”

stew, jachtschotel, nierbroodjes, American hash en labskous. Oók nieuw voor mij was dat er een uur na pikheet ‘s morgens, dus om ca. 11.00 uur, door de bediende een bekertje hete bouillon naar de radiohut werd gebracht. In warme streken werd dat vruchtensap met ijsblokjes; dit werd al snel vervangen door wat limonade met ijsblokjes. Ik weet haast zeker, dat de hofmeesters de fruitjuice verpatsten en ons de veel goedkopere limonadesiroop gaven.

Pikheet (koffie of thee drinken) werd in de messroom gehouden voor iedereen, die niet sliep of op wacht

stond. ‘s Morgens om 10.00 uur was er koffie en ‘s middags om 15.00 uur was er thee. Hier werd wat afgeouwehoerd over collega’s op andere schepen, aan te lopen of al aangelopen havens met hun kroegen en vrouwen. Daar ik nog niet veel had gezien en meegemaakt, volstond ik maar met luisteren en nuttige dingen onthouden. Zodoende wist ik halverwege de oversteek al behoorlijk wat van de havens in de Caribbean en de Amerikaanse oostkust. Helaas gingen we deze reis niet door het Panamakanaal naar Chili en Peru, maar bleef het bij Venezuela, Colombia, Suriname, veel Caraïbische eilanden en de Amerikaanse oostkust van Miami tot en met New York. Na zo’n dag of tien, elf passeerden we de eerste eilanden van het Caraïbisch gebied en voeren we de Caraïbische Zee in, om ruim een dag later de eerste haven aan te doen. Dit was op deze slingerreizen altijd Willemstad, Curaçao.

Voor het eerst vroeg ik EU aan bij PCH. De letters EU staan voor **Eenzijdige Uitzending**, door middel waarvan PCH telegrammen “blind” kon uitzenden voor schepen die in havens lagen. In een haven mag nl.

geen gebruik van zenders gemaakt worden. Na het verlaten van de haven, tijdens het eerste contact met PCH, gaf je tegelijkertijd met QTO/TR te kennen, dat je de telegrammen had ontvangen (of gedeeltelijk, waarna je het gemiste navroeg). QTO PJC betekent: Ik verlaat Willemstad. PCH zond om 0100, 0500, 0900, 1300, 1700 en 2100 GMT “in the blind” telegrammen uit voor schepen in havens op de 4250, 8622, 12768, 17103 en 22575 kHz. Afhankelijk van de plaats op aarde koos je de best te ontvangen zender uit; als het enigszins mogelijk was, koos ik een EU-uitzending, die in de ochtenduren door mij kon worden genomen. De rest van de dag kon ik zodoende naar eigen inzicht inrichten!

Na QTP aan PJC te hebben gegeven, (QTP PJC betekent: Ik loop Willemstad binnen) voeren we ‘s morgens rond 08.00 uur plaatselijke tijd door de geopende bootjesbrug Willemstad binnen. Links en rechts waren oud-Hollandse geveltjes te zien, wat aanvankelijk vreemd aandeed zo ver van huis. Wat ook opviel, was de variëteit aan kleuren van de huizen! Het was enigszins te vergelijken met de “art-deco-kleuren” van vele gebouwen in Miami Beach.

We meerden af aan de KNSM-kade op Otrabanda, dat deel van Willemstad dat aan bakboord ligt bij het binnenvaren. Rechts ligt Punda, waar “het hart” van de stad klopt. Hier bevinden zich de banken, de duurere winkels, hotels en de residentie van de gouverneur, kortom alles wat “op stand” wordt beschouwd.

Aangezien ik tijdens de reis een vreemde uitslag op m’n dijbeen had gekregen, werd ik door de 1e STM naar een dokter op Otrabanda gestuurd. Een vreemde oude snuiter, die volgens mij op jongetjes viel, want hij vroeg me wel vier keer waar ik geboren was, terwijl hij verdacht dicht bij mijn kruis met mijn dijbenen bezig was. Ik was opgelucht weer snel buiten te staan en zelf kon halen bij de apotheek. Ook op Otrabanda lag het



Nederlandse zeemanshuis, waar je diverse spullen kon kopen, zoals zeep, aftershave, ondergoed, briefpapier, postzegels enz.

De aftershave was onveranderd Old Spice en de zeep was van het merk Lifeboy, een naar lysol stinkend, roodachtig brok zeep. Het zou een ontsmettende werking hebben, zei men. Wat er bij ons anno 1962 ontsmet zou moeten worden, is me nog steeds niet duidelijk.

Deze zeep was ons aangeraden tijdens de

praktijkcursus; waarschijnlijk was dit een overlevering uit de vooroorlogse tijd, toen er nogal wat ontsmet moest worden. Pas toen vrouwen met afgewend hoofd om ons heen liepen, besloten we om toch maar iets welriekender zeep aan te schaffen.

‘s Avonds om 23.00 uur werd de bootjesbrug tot de volgende morgen opgedraaid, zodat schepen ook ’s nachts ongehinderd de haven konden binnenlopen en moest men met de pont naar de andere oever varen. Dit kostte niets en de afvaartfrequentie was vrij hoog. Veel was er voor ons nieuwelingen eigenlijk niet te beleven in Willemstad; alleen in Campo Alegre was alles voorhanden, zoals drank, vrouwen, muziek enz. Daar je bijna 2 gulden moest betalen voor de Antilliaanse gulden, was het hier voor ons een dure aangelegenheid. Het was verstandiger je geld te bewaren voor eilanden waar het goedkoper was, maar dat viel niet altijd mee. Als ‘s avonds de lichtjes van de stad gingen branden en het werk zat erop, dan begon het bij menigeen te kriebelen en ging men toch maar even aan de wal kijken.



In Willemstad gingen negen van de twaalf passagiers – waaronder een admiraal – van boord, twee gingen nog verder mee naar Aruba en een pater was bestemd voor Puerto Cabello. Kort na binnenkomst kreeg ik bezoek van een inspecteur van Radio-Holland, maar omdat we net uit Amsterdam kwamen, was er niet veel loos op de Parthenon en nam hij alleen de maandafsluiting mee om dat zo snel mogelijk met een andere KNSM-er naar Holland te zenden.



Friedrich Clemens Gerke, de onbekende telegraafinspecteur

door: DL8HCI/Jürgen Gerpott



Friedrich Clemens Gerke
1801—1888

Wie was Friedrich Clemens Gerke ?

22 januari 2002 is het 201 jaar geleden, dat hij geboren werd.. De meeste radioamateurs hebben, zonder het te beseffen, iets met hem te maken. Sedert 1851 leren hele generaties telegrafisten zijn telegrafiefalfabet. Gerke haalde de zwakke plekken uit de oorspronkelijke code van Samuel Morse, hij definieerde totaal 11 letters en 9 cijfers opnieuw. In de beginperiode van de telegrafie, toen er slechts gebruik werd gemaakt van landlijnen, werden de tekens aan de

ontvangstzijde door inkschrijvers op papierband weergegeven. Pas daarna werden de Morsetekens door een vakkundig telegrafist in normale letters omgezet. Men had ruimschoots de tijd om over de tekens op het papieren lint na te denken. Opnemen op het gehoor en het onmiddellijk opschrijven van de tekst, deed pas vele jaren later zijn intrede. Het plaatje laat de door Gerke gewijzigde tekens zien.

Het oorspronkelijke, door Morse gebruikte systeem bestond gedeeltelijk uit verschillende lange tekens en uit enkele tekens die opgebouwd waren uit andere basistekens. Dit gaf aanleiding tot fouten en was daardoor moeilijk aan te leren. Ongeveer de helft van de tekens die Morse heeft bedacht, is bewaard gebleven. De basis van het systeem dat Gerke gebruikte, is een kort teken en het drie keer zo lange "lange teken". Elk teken is dus uniek. De tekens en spaties tussen de woorden werden ook opnieuw vastgelegd, de cijfers werden systematisch opgebouwd.

Morse	Gerke	Morse	Gerke
• • •	C	• — — — •	1
• — — •	F	• • — — —	2
— — • — — •	J	• • • — — •	3
— — — —	L	• • • • — —	4
• •	O	— — — — •	5
• • • • •	P	• • • • • •	6
• • — — •	Q	— — • • • •	7
• • •	R	— — • • • • •	8
• — — • •	X	— — • • — —	9
• • • • •	Y	— — — — —	0
• • • • •	Z		

Het verschil tussen het alfabet van Morse en Gerke -
Bron: Funk - Oberpostrat Bergmann - J.Gerpott

Gerke had een behoorlijk groot aandeel in de introductie van de eerste morseapparaten in Europa. In 1847 vertoefde de Amerikaan Robinson in Hamburg en demonstreerde daar het eerste elektrische morsetoestel. Gerke was reeds enkele jaren inspecteur bij de “Optische Telegraaf” Hamburg-Cuxhaven en zag de voordelen van het elektrische systeem in. Hij stapte over op de “Elektromagnetische Telegraaf” en werd daar inspecteur van. Energiek bouwde hij de lijn Hamburg-Cuxhaven op, die als hoofdtaak het verwerken van de scheepvaart berichten had.

Het verleden van Gerke is uiterst interessant. Hij werd in 1801 in Osnabrück geboren. Vervolgens verhuisden zijn ouders naar Bad Rehburg in het Weserbergland. Daar groeide hij, samen met zijn 5 broertjes en zusjes, onder zeer bescheiden omstandigheden op. Hij was pienter en tamelijk muzikaal. Hij werd door een koopman, na zijn geloofsbelijdenis op zijn 14^e, in Hamburg in dienst genomen. Het verging hem echter niet al te best. Zijn ouders dachten, dat zijn baas hem een school voor voortgezet onderwijs liet bezoeken, maar hij moest alleen maar werken en had bijna geen vrije tijd.

In die tijd bestond de “Hamburgse personeelsbeschikking” nog, waarin was vastgelegd dat het de werkgevers was toegestaan, het personeel door middel van “lichte tuchtiging” tot de orde te roepen. Na 2 jaar trad hij in dienst bij een senator. Daar kreeg hij kennis aan Sophia Duclais, een Française die later zijn echtgenote zou worden. Zij was Française en moet erg mooi zijn geweest. Ook zij kwam uit een eenvoudig milieu, maar beschikte echter wel over een hoogstaande levenshouding. Vervolgens nam Gerke een paar jaar dienst bij het Britse leger en diende in Canada. Na drie jaar militaire dienst kocht hij zich vrij en ging naar Hamburg terug. Uit deze tijd stamde zijn uitmuntende kennis van de Engelse taal. Later vertaalde hij enkele technische boeken m.b.t. de techniek van de telegraaf, in het Duits. Verder kon hij ook goed met de pen overweg en hij publiceerde dan ook boeken bij uitgeverij Hoffmann & Campe in Hamburg. Hieronder waren ook sommige tamelijk sociaal kritische werken, die in het naburige Deense Altona onder een pseudoniem verschenen. “Waarom verdienen meisjes minder dan jongens, hebben die niet net zoveel honger?”

Omstreeks 1850 was het niet meer mogelijk om van het salaris van slechts één baan in leven te blijven. Zo kwam het dat Gerke in een orkest in het beroemde vermaakscentrum de “Reeperbahn” ging spelen. Naast zijn

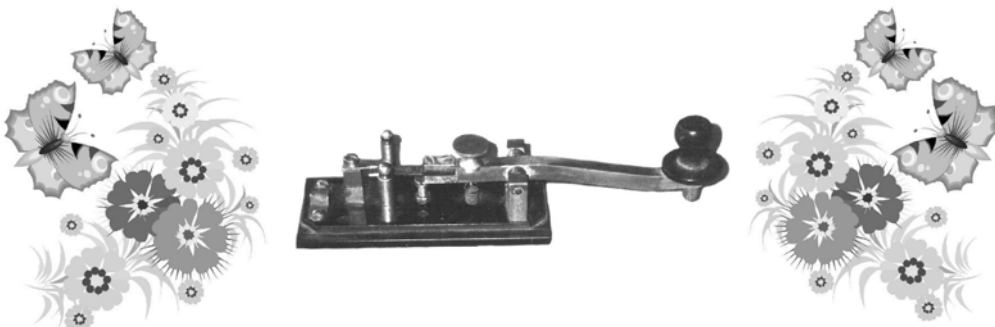
muzikale werkzaamheden, werkte Gerke vanaf 1848 bij de elektrische telegraaf. De Hamburgse kooplieden hadden het nut van de nieuwe techniek onderkend en waren bezig, de optische telegraaf van Johann Schmidt uit 1837, waarmee de scheepsberichten binnenkwamen, te vervangen. Gerke was bij Johann Schmidt eerst bedrijfsinspecteur geweest. Hij zette Morse's alfabet naar zijn huidige vorm om. Deze vernieuwde code werd op korte termijn door vele Europese telecommunicatieverenigingen overgenomen en gebruikt en later op een congres in Parijs voorgeschreven voor gebruik door de internationale dienst.

Gerke overleed in 1888 te Hamburg. De hoge telecommunicatietoren in Cuxhaven aan de Noordzee draagt zijn naam en staat in de buurt van zijn vroegere werkplaats.

Auteur van dit artikel is ook een leerling van Gerke. Hij schrijft: "Ruim 30 jaar geleden leerde ik op de zeevaartschool te Bremen de morsecode. Hierdoor behoor ik tot een kleine groep waarvan de leden over de hele wereld verspreid zijn. Ik hoop dat deze groep, ondanks Internet & Co. zal blijven bestaan. Allen, die het ook willen gaan leren, kunnen een oefenprogramma van me krijgen. Tegen een kleine vergoeding van Euro 5,- op rekening 437 050 (Bankleitzahl/BLZ 221 517 30) Stadtparkasse Wedel, onder vermelding van het trefwoord: "tutor" en Uw naam en adres, stuur ik dit programma naar U toe. Het werkt onder MS-DOS en heeft geen soundkaart nodig!

Ik wil graag een bijdrage aan het voortbestaan van de Morse-Gerkecode leveren. Het is niet mijn bedoeling om de aanbidders van Samuel Finley Breese Morse te beledigen, maar de feiten liggen nu eenmaal zo en naar aanleiding van de 201^e verjaardag van Gerke, mag er best eens op gewezen worden, wat deze man voor het Morseschrift heeft betekend.

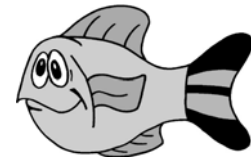
(vrij na documenten Oberpostrat Bergmann, in "Postgeschichtliche Blätter").





Vis

Door: Bas PAØRTW



"Fishsticks" vind ik de aantrekkelijkste soort vis die er bestaat, om te eten bedoel ik. Het mooiste ervan is dat het niet naar vis smaakt en er ook niet op lijkt. Maar ja ik ben ook niet in een vis omgeving opgegroeid. Als kind kwam er bij ons nooit vis op tafel afgezien van het voorntje dat mijn vader wel eens wist te verschalken in het kanaal achter ons huis en dat mijn moeder dan hard bakte in de boter.

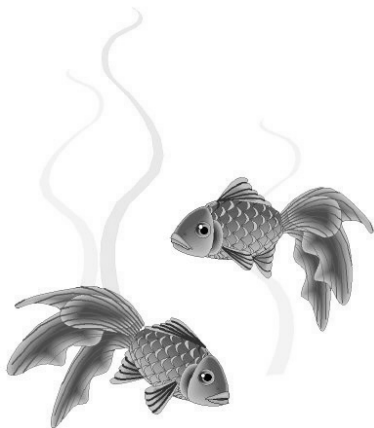
Toen ik als radiotelegrafist op een Noors schip de wereldzeeën bevoer werd ik echter in vis begraven. Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat stond er vis op tafel, gedroogd, gebakken, gestoofd, in het zuur, gekookt en ga zo maar door. Het kwam mijn neus uit en dat is nog steeds zo. Ik praat er ook liever niet meer over.

Het was in het begin van de vijftiger jaren en we hadden gehoopt de Kerstdagen te kunnen doorbrengen in Havana. Na het vertrek uit Kingston waar we allerlei spullen hadden gelost, zogenaamde general cargo, werden we verzocht op te stomen naar een klein haventje aan de zuidkust van Cuba om daar ijzererts te laden. Dat stond allemaal in het telegram dat ik via een Amerikaans kuststation had ontvangen. Nooit geweten dat er in Cuba ijzermijnen waren en de kapitein blijkbaar ook niet want die keek nogal glazig na het doorlezen van het telegram. Maar ja het stond in het telegram dus het moest wel waar zijn.

Het haventje bleek helemaal geen haven te zijn maar een ankerplaats op een kleine honderd meter uit de kust. Die kust zag er trouwens paradijselijk uit, spierwitte zandstranden en zacht wuivende palmbomen en daarbij een tropische temperatuur van zo'n dertig graden. De ijzermijnen bleken toch wel ergens in de buurt te zijn want na enige uren kwamen er langzaam een paar lichters aanvaren met daarop losgestorte roestbruine aarde. Op kleinere scheepjes arriveerden de havenarbeiders die dat spul in de ruimen moesten zien te krijgen. Het ging allemaal zeer provisorisch en buitengewoon traag. De bootwerkers bedienden zelf de winches. Heel langzaam kwamen de eerste hapjes ijzererts boven de reling uit, waarna ze werden losgestort in de ruimen waar andere mannetjes klaar stonden om het product een beetje te verdelen in verband met de stabiliteit van het schip. Binnen het uur was er van het paradijselijke toneeltje bij aankomst weinig over. Een grote bruine

wolk hing over alles heen en letterlijk iedereen en alles zat onder dat bruine spul. Dit zou een week duren.

Voor hun maaltijden hadden de Cubanen zelf gezorgd in de vorm van manden met brood en toebehoren alsmede drie geiten. Eén van de havenwerkers fungeerde als kok. Die geiten waren dus om op te eten. In mijn onwetendheid had ik nog gedacht: “Wat een luxe.”



Het was me op dat moment echter ontschoten dat het over twee dagen Kerstmis was. De Noren, en het grootste deel van de bemanning bestond uit Noren, hadden dat feest echter helemaal niet vergeten en op de avond van de Eerste Kerstdag (Silvesternatt) werd er een uitbundig feest gevierd, voorafgegaan door een zeer uitvoerig diner met een prachtige, gestoofde kabeljauw als hoofdschotel. En dat alles flink natgehouden met bier en aguardiente. De grote bleke vis en al die drank waren aan mij echter niet besteed en ik stelde me enigszins verdekt op en pretendeerde me buitengewoon te amuseren. Tegen het einde van het kerstmaal begonnen de mannen onbegrijpelijke, droevige Noorse liederen te zingen. Nog wat later vielen ze ontroerd en beneveld in hun kooien. De Noren konden soms zo sentimenteel doen.

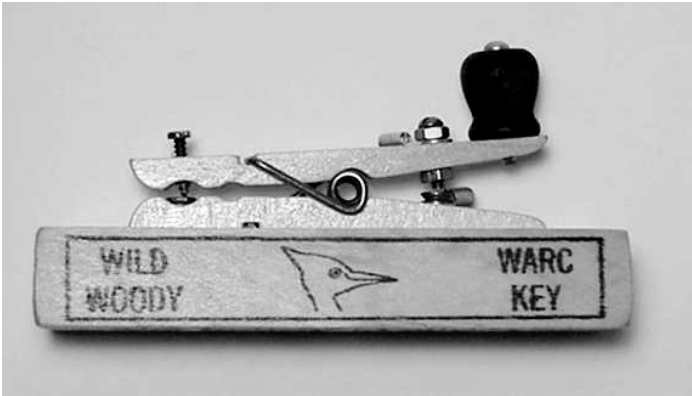
Voor de Cubaanse arbeiders was het ook Kerstfeest, die vierden het echter wel heel anders. Het werk was gestopt en van de wal kwam een scheepje met daarop een priester in een wit gewaad alsmede een oudere vrouw vergezeld van vijf jonge meisjes. Op dat vuile, vieze dek knielden al die arbeiders neer alsof ze in de kerk waren en de priester hield een eredienst met de vrouwen als misdienaars.

Ik heb er niet veel van verstaan maar het Jesu Christo en Maria Virgen de los Dolores hoor ik nog opklinken van dat roestige en sterk vervuilde dek van die ouwe Noorse vrachtboot ergens ten zuiden van Cuba. Toen de dienst was afgelopen werden de priester en zijn helpsters weer van boord gezet, de stoomwinches weer gestart en het laden kwam langzaam weer op gang. De Noren hebben waarschijnlijk nooit gemerkt dat er een Katholieke Mis aan boord was gevierd.

Op de Wereldomroep uit Hilversum hoorde ik later die nacht: “Stille Nacht, Heilige Nacht.”

De snelste operator

Door: Marchall Emm N1FN/VK5FN



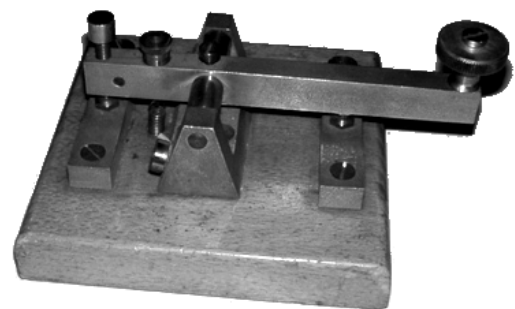
“Ok, wie was de snelste morse operator ooit?”

Die vraag stelde ik eens aan mijn vriend Marchall Emm N1FN, die de beste seinsleutel winkel ter wereld heeft.

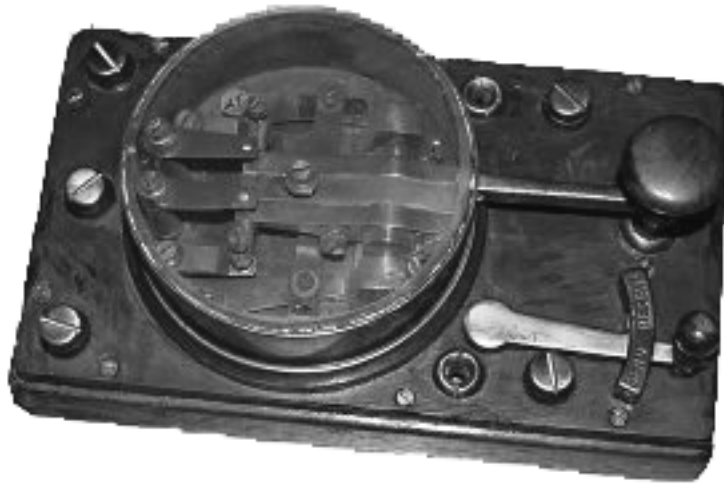
Marchall trakteerde me op een paar interessante nieuwtjes uit de legende van Theodore McElroy.

Ted McElroy begon met het maken van sleutels in 1934. McElroy was een meester in zowel het beoefenen van Amerikaanse als internationale Morse en hij heeft zijn leven lang reclame gemaakt voor telegrafie, eerst als telegrafist en later als fabrikant van handsleutels, bugs en aanverwante artikelen.

Toen Ted 15 jaar oud was, was hij leidinggevend telegrafist bij de Western Union. In 1992 won hij het wereldkampioenschap in Asheville NC, door 56.5 wpm te nemen. Dat record werd in 1934 gebroken. Daarom ging hij het volgende jaar, 1935, terug en vestigde een nieuw record. Op 3 juli 1939 brak McElroy het wereldrecord high speed met 75,2 wpm, dat nog steeds onovertroffen is. Om heel precies te zijn, moet het volgende nog wel vermeld worden. Er is een radioamateur die zegt het record te hebben gebroken, als je er van uit gaat, dat de 75,2 wpm naar de maatstaven van 1939, overeenkomen met een tegenwoordige snelheid van 65 wpm.

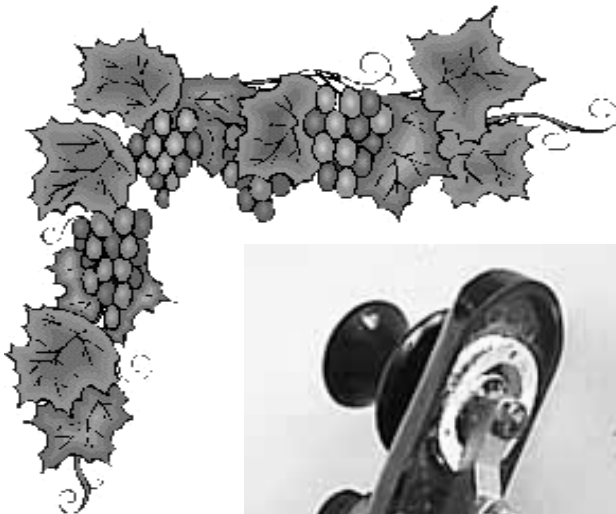


We moeten er rekening mee houden dat de wedstrijd in 1939 33n afvalrace was, met zo'n twaalf deelnemers, waarvan er maar twee voor de finale overbleven. Iedere ronde bestond uit het nemen van een uitzending van 15 minuten tekst uit een krant. De snelheidsmeting was zo wetenschappelijk als het toen maar mogelijk was. De snelheid ging steeds een beetje omhoog en aan het eind van de 15 minuten werd het aantal woorden geteld dat was uitgezonden.



Hams worstelen met tests van 5 minuten, waarbij ze alleen gedurende één minuut foutloos moeten nemen. De twee finalisten in 1939 moesten opeenvolgend 15 wpm tests doen, waarin de snelheid gestaag toenam.

Het verhaal gaat dat Mac het publiek verbaasde, door niets anders te doen als de uitzending begon, dan een slokje water te nemen en een sigaret aan te steken. Hij begon pas te typen als er 15 hele seconden voorbij waren. Als de band stopte, ging hij nog 15 seconden door met typen. Het is dan ook geen toeval dat hij ook typewedstrijden won. Zoals elke showman, sette Ted “Mac” McElroy zijn naam en “World Champion Radio Telegrapher” op zijn sleutels en bugs, die een hoge waarde hebben voor kieskeurige operators en verzamelaars.






Morse




Door: Gary Spence VA2CK

We've all heard the cry "abandon the code!
it's useless outdated, NOT a mod-er-n mode!"
So I said to myself, "could codes' day really be over?
Best left for SKs' fer-til-iz-n' the clover?"

So off went my paddle 'n keyer to a museum,
so those curious of our "past" could drop in an' see um.
I then bought a computer and a box I was told...
would update my station, using all hi-tech modes.




It then was set up, all by my own hand...
the screen it lit up et voilà Heard Is-land!
I switched to transmit to "talk with this gent"
but my screen read "sorry, can't copy 100%!"




"There's static, interference if you could hear it you'd
agree...
if it ain't armchair copy we machines cry c'est la vie!"
It then said "there is as YOU know a way to get through,
it's called the code, and what luck for you!"

"You've learned this art, you "stuck it out"
'tis a valuable tool, there isn't a doubt."
"You' ve invested your time, and besides the code you did
learn, possession of valuable skills must be... EARNED!"



So I say to you now don't get fooled when some say...
"Codes an' old dinosaur fadin' away!"
It's part of our past, present and future existence...
anti-coders prepare for "beaucoup de resistance!"





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