

Fra boken "Telegrafisten 1855 - 2005. Minnebok. Telegrafisten 150 år, Radiotelegrafisten 100 år."
Skrivet av Gudmund Solstad. Utgitt på eget forlag, Fosnavåg 2005. ISBN 82-994942-2-2

Sverre Frostmo har hentet tillatelse hos forfatteren til å gjengi deler av den på denne hjemmesiden. Han skriver bl.a. at Gudmund Solstad seilte som telegrafist om bord i M/S Leoville 18/9 1951 - 7/11 1953. Han var senere bestyrer av Bodø radioskole, og sin forhenværende lærer.

-----ooo-----

M/S "Leoville" i "Round the World Service"

Det ble annonsert etter telegrafister til radiostasjonene i Arktis, og jeg vurderte å søke. Jeg tenkte på Jan Mayen. Jeg måtte spare penger til mer utdanning. Det var mulig å legge til side like mye på ett år på ishavsstasjonene som en kunne klare på to år ute, men siden jeg nå hadde levd et eremittliv et halvt år allerede, kunne det bli i meste laget med ett helt år til, så jeg så etter telegrafistjobber til sjøs. Jeg fikk tilbud om M/S "Leoville" av Oslo, tilhørende rederiet A.F. Klaveness. Skipet var bare ett år gammelt. Påmønstring i Antwerpen.

Jeg ble med et charterfly av typen "Dakota", helt fullastet. Et gammelt krigsfly som var innredet for passasjerer. Det skranglet av gårde, men vi kom fram etter en mellomlanding på Kjevik.

M/S "Leoville" viste seg å være en veldig fin båt på mellom 8 og 9 tusen tonn. Malt i lys grå farge og hvitt overbygg. Bare ett midtskip, utstyrt på beste måte teknisk, også i radiatorrommet. Det fineste skipet i nesten enhver havn vi kom i. Det ble da også pusset og malt på til stadighet. Det skulle inn i en trafikk som dette rederiet hadde gående jorden rundt, "round the world_service", i samseiling med Osloredieriet Fearnley og Eger, koordinert av selskapet Barber Line i New York. Det skulle være et anløp jorda rundt hver fjortende dag, og ruten var i store drag slik:

Start i New York, anløp nedover Østkysten som Philadelphia og flere byer, i Gulfen med bl.a. New Orleans og Houston, gjennom Panamakanalen og nordover til Los Angeles og San Francisco, så over Stillehavet til Japan, noen ganger først til Manila, med anløp flere steder, som Hong Kong, Saigon, Bangkok, flere anløp på Filippinene og i Indonesia, så til Singapore. Derfra Penang i Malaysia, Colombo på Ceylon, som det het da, så Aden, og et par anløp i Rødehavet, gjennom Middelhavet og over Atlanteren til New York eller Boston. Vi hadde ikke anløp i Europa. Ei interessant rute, med mange kommunikasjonsutfordringer for en telegrafist.

Vi kunne ligge opp til tre uker i New York, så der ble jeg godt kjent. I de fleste havnene var det flere dagers opphold. Det ble god tid til å være en slags turist i byene, og besøke historiske steder, muséer, parker, badestrender, konsertlokaler, restauranter, m.v. Men for å kunne få dette til måtte en altså være radiooffiser.

Som nevnt tidligere hadde vi ikke krav på gratis hjemreise før etter to år. Men det var gjort unntak dersom skipet anløp Europa. Jeg visste altså at på dette skipet måtte jeg holde meg ombord så lenge, og det ble 26 måneder og fem turer jorden rundt.

Mannskapet var på 48 eller 49 personer. I tillegg hadde vi 12 passasjerer. Det hendte vi hadde med passasjerer hele veien rundt. Det var da gjerne amerikanere med litt god råd som ønsket et stille og fredelig fartøy i motsetning til livet på et cruiseskip. De hoppet av og til av og tok fly til eksotiske turistmål, og kom så om bord igjen i ei havn senere. Fra Vestkysten av Statene hadde vi ofte med fruer til amerikanske offiserer som tjenestegjorde i Japan eller på Philipinene. Studenter fra Arabiske land eller andre land som skulle studere videre i USA var det flere av, og mange andre. Jeg hadde som telegrafist en god del å gjøre med disse når det gjaldt havnepapirer og andre oppdrag, i tillegg til at mange av dem sendte en god del telegrammer.

Litt dekkspill hadde vi, og litt bridgespilling på kveldene var aktuelt av og til. Alle offiserene og en del av betjeningen hadde sine lugarer på midtskipet sammen med passasjerene. Det ble på den måten god kontakt. Når vi var lenge i sjøen, som over Stillehavet, ble det rigget opp et svømmebasseng på fordekket, til stor glede for både passasjerer og mannskap. Det ble laget brukerlister, slik at alle hadde sine timer, både passasjerer, offiserer og mannskap ellers.



M/S Leoville

Her var forfatteren, Gudmund Solstad, radiotelegrafist i tiden 18.09.51 - 07.11.53.

Formell omgang

Jeg avløste en telegrafist fra Oslo. Han var sønn til en diplomat, og hadde vokst

opp i flere land. Han kunne derfor flere språk i tillegg til norsk og engelsk. Før han forlot skuta, gikk han ned til kapteinen og spurte etter attest. Han kom tilbake til radiorommet og fortalte at han hadde fått beskjed om å skrive et forslag. Jeg syntes dette var et sjeldent tilfelle, og telegrafisten satte seg ned og strevde en stund med oppgaven.

Jeg skjønnte at dette ikke var så helt enkelt, og sa han kunne få se min attest fra forrige båt, som var ganske bra. Nei, det ville han ikke. Han skrev bare et par setninger, og avsluttet med at han var en "desidert" språkmann. Med dette enkle attestforslaget gikk telegrafisten på nytt ned til kapteinen, som studerte forslaget. Kapteinen slo opp i fremmedordboka for å få avklart ordet "desidert", og deretter sa han at attesten var grei, men stryk ordet "desidert". Med dette reiste min kollega hjem til Oslo. Han var blitt anmodet om å mønstre av.

Kaptein var Arne Olsen fra Stavern, flaggskipper i rederiet. Dette var det nyeste skipet, og her skulle han være til han avsluttet sin karriere på sjøen. Han ble skipper før han var tretti. Nå var han over 60 år. Han seilte trolig på dispensasjon. Han var ytterst formell. Han brukte bestandig tiltaleformen De, som selvsagt måtte nyttes begge veier. Jeg var jo i daglig kontakt med ham, og kunne arbeide sammen med ham timer i trekk. Han ville ha gjennomgang av regnskapet for å holde seg orientert om mannskapets økonomiske disposisjoner. Det endret ikke på formalitetene.

Det var likedan med styrmennene og andre offiserer - aldri du til noen. Det måtte da være kona, som var med en av turene. Hun fortalte at mannen en gang var ute hele åtte år i ett strekk. Flere år var det vanlige. En offiser som ville opp og fram, måtte i de dager ikke mase for mye om å komme hjem. I dag er vel både kapteiner og andre mannskaper hjemme hver måned eller oftere, uansett hvor i verden skipet befinner seg.

Jeg kom godt overens med kapteinen. Ingen unødvendige ord ble utvekslet. Han arbeidet systematisk og effektivt. Når han satt og skrev brev, som gjerne var på engelsk, ringte han ofte opp til meg og bad meg komme ned på hans kontor og lese over om jeg syntes det var bra formulert og rett bokstavert, og hvordan jeg tolket innholdet. Til å begynne med følte jeg nok at situasjonen var vanskelig. Jeg var bare 21 år, og så skulle jeg tolke innhold og peke på feil og uheldige formuleringer til en erfaren kaptein. Men han satte pris på kommentarer, og det ble en vane å arbeide slik.

På kortbølge

Radioarbeidet ble jo på dette skipet som på det forrige. Både i Indiske hav, Middelhavet og Atlanteren var det enkelt å holde god kontakt på kortbølge med Bergen radio eller andre europeiske stasjoner. I Mexicogolfen, og hele veien i Stillehavet og Kinahavet kunne det i perioder og i visse soner være vanskelig. Hvis jeg ikke fikk kontakt med Bergen, benyttet jeg gjerne Nordeich Radio i Tyskland, som en nesten hvor som helst kunne lite på. Det ble litt dyrere enn over Bergen.

For trafikk til de land vi skulle til eller reiste fra, var det mellombølge som oftest var i bruk. I Stillehavet var avstandene så store at det i lange perioder bare var aktuelt med kortbølgetrafikk. Stasjonen kunne bruke telefoni både på mellombølge og på kortbølge, og den ble litt brukt. Det var nytt med telefoni. Bergen radio var bare så vidt begynt. Det var interessant å prøve kortbølgetelefoni, men en var ikke kommet så langt med denne varianten. Sendereffekten gikk kraftig ned

fra telegrafi til telefoni. Først etter at "single side band" ble utviklet mange år senere, kunne telefonien for alvor bli tatt i bruk også på kortbølge over lange avstander.

Vi gikk jo stort sett i tropiske farvann, med mye atmosfærisk støy. Regnskyll med tilhørende lyn og torden var ikke uvanlig, og da var det sikrest å få sendt meldingene på telegrafi. Det kunne lett oppstå språkproblemer og misforståelser på telefoni.

Dersom en ble plaget med å få kontakt for å få tak i et telegram fra en bestemt stasjon, eller få sendt et telegram, var det en mulighet å snakke med en kollega på en annen båt, der forholdene kunne være bedre, og så hjalp vi hverandre med å avvikle trafikken. Neste gang kunne det være motsatt. Enkelte perioder var solflekaktiviteten større enn ellers, og det skapte virkelig vanskelige forhold i mange farvann. Vi fikk tilsendt kart og prognoser for slik solvirksomhet og andre kortbølgeforhold, så vi kunne være forberedt. Prognosene hadde også med angivelse av beste tid på døgnet som var aktuell på de forskjellige kortbølgefrequensene i de ulike soner rundt jorda. I Stillehavet var det mer aktuelt å bruke natten eller tidlige morgentimer til ekspedering enn dagtid, og det kunne godt hende at en holdt på å kalle på Bergen radio i flere timer før det lyktes å få kontakt. Jeg sammenlignet det ofte med å være på fisketur.

Kollegatreff i Manila

Jeg har tidligere nevnt de daglige gjøremål på en skipsradiostasjon. Likeledes at vi på lengre seilaser ofte hadde forbindelse med hverandre, både med andre norske skip, og med skip fra andre land. På en tur fra San Francisco til Manila ble en slik kontakt etablert tidlig på turen med en svensk båt. Etter å ha pratet litt et par dager, kom også et norsk skip på luften, og det viste seg at vi alle tre skulle til Manila, og med nesten samtidig ankomst. Den turen tok 18 døgn, så det var mange gode dager i sjøen, og mange gode "samtaler" på nøkkelen i et trekantforhold. Vi avtalte tid for kontaktene. Telegrafisten på den andre norske båten viste seg å være en kvinne.

Vi ble på en måte bra kjent i løpet av så mange dager. Men vi hadde jo rimelig nok ikke sett hverandre. Det ble som en brevveksling, bare mer direkte. Vi ble enige om å møtes i Manila. I slik prat brukte vi en hel del engelske forkortninger som minner mye om de som ungdom i dag bruker på mobiltelefonen. På den måten gikk samtalene nokså raskt også på nøkkel.

Det var et spennende møte, tre unge mennesker langt fra hjemlandet og under helt andre himmelstrøk enn noen av oss var oppvokst med. Tropisk varme og stadig sol. Vi møttes hver dag i to-tre dager før vår kvinnelige kollega måtte på sjøen igjen. Vi takket for hyggelig bekjentskap, og vinket henne av gårde.

Vi to andre fant på at vi skulle reise ut på den største og mest brukte radiostasjonen i Manila. Vi fikk oss en jeep-drosje, som i en forferdelig fart og i en utrolig trafikk, merkelig nok brakke oss uskadde til stasjonen, en halv times biltur utenfor byen. Der ble vi tatt i mot på beste måte av de filippinske telegrafistene. Vi hadde jo snakket sammen både på telefoni og på nøkkel, og formidlet trafikk over stasjonen på veg til Manila, så litt "kjente" var vi jo. Stasjonen var egentlig amerikansk, men med filippinsk betjening.

Vi fikk stasjonen til å sette opp trafikk til skipet med vår kvinnelige venn, og hun svarte på en kortbølgefrequens, og ble høylytt forbauset når Manila-stasjonen kunne ekspedere både på norsk og svensk. Vi sa farvel på luften, og ønsket på nytt god reise. Vi ble på stasjonen hele ettermiddagen.

Telegrafistene der hadde trolig vært med i siste krig mot japanerne, for de kom fram med pistoler og mente vi skulle konkurrere i blinkskyting, vi to mot to av dem. De vant, men den svenske telegrafisten var slett ikke dårlig å skyte. Mine ferdigheter med pistol var på et lavmål, og ødela for en skandinavisk seier.

Tyfon på Japankysten

De tropiske stormene, kalt tyfoner, cykloner eller orkaner, alt etter hvilke stasjoner og land som melder dem. Det er en svært viktig oppgave for telegrafistene å få inn nøyaktige observasjoner; posisjon, bevegelsesretning, fart, samt vindhastighet eller intensitet. Alle skip prøver å unngå å komme dem for nær.

På en av turene gikk vi ut fra Yokohama og skulle til Formosa, som det hette da. Jeg fikk værmelding fra havnemyndighetene på morselampe mens vi ble tauet ut, og med den fulgte et tyfonvarsel. Det var en tyfon som kom inn mot land fra Stillehavet. Meldingen ble levert på broen. Kapteinen la kursen sydover langs kysten. Dette var styrmannen på vakt uenig i. Styrmannen var redd for at vi ville ble klemt mellom tyfonen og land. Tyfonen hadde vestlig kurs.

Etter hvert kom alle styrmennene på broen, og saken ble drøftet. Alle fire styrmennene var uenige med kapteinen. Vi hadde også fjerdestyrmann den turen. Førstestyrmannen (nå overstyrmannen) kom inn til meg på radiostasjonen og ba meg kontakte et amerikansk skip som gikk ut sammen med oss, og høre hvordan amerikaneren taklet denne situasjonen i tilfelle også han skulle sydover. Jeg snakket med dette skipet, og det skulle også sydover, men ville gå øst om tyfonen, slik at tyfonen ble mellom skipet og land. Kapteinene på disse to skipene hadde altså ulike oppfatninger av situasjonen.

Vår kaptein stod på sitt, og holdt fast på kursen mellom tyfonen og land. Det er uten sammenligning det verste været jeg har opplevd, med bølger så store at jeg neppe trodde det var mulig. Jeg er ikke i stand til å gi en god beskrivelse. Men skipet klarte seg. Vi var i utkanten av tyfonen, og klarte å komme syd for den før den nådde land. Passasjerene kastet opp sammenhengende mens dette stod på. Det gikk heldigvis bra.

Mangfold avfunksjoner ombord

Besetningen var altså på 48, eller 49 når vi også hadde fjerdestyrmann. Grunnen til denne ekstra styrmannen var at med så mange anløp med svært mange sorter last, måtte førstestyrmannen (overstyrmannen) bruke mye tid til å plassere denne lasten fornuftig i forhold til utlossing, samt laste og losse skipet slik at stabiliteten ble beholdt. I tillegg hadde den samme styrmannen ansvaret for vedlikeholdet om bord. Båtsmannen kom hver morgen kl. 0700 og fikk sine instruksjoner for dagen hos førstestyrmannen. Med en fjerde styrmann som gikk førstestyrmannen sine vakter, fikk han bedre tid til sine mange andre gjøremål enn å navigere.

På dekk var ellers nevnte båtsmann en viktig person om bord. Jeg hørte mange av

dekksmannskapet fortelle at de undersøkte nøye hvordan båtsmannen var før de mønstret på et skip. Dette var en kraftkar, høy, lys og sterk. Han hadde stor respekt med seg. Jeg var med ham på konsulatet da han mønstret av i New York. Han hadde da en god slump penger på bok etter to år, og skulle hjem å ta styrmannskolen. Et par uker senere var jeg et ærend på det norske legekontoret der, og der satt til min overraskelse båtsmannen. Han hadde brukt opp alle sine penger, og måtte ha ny legeattest for å komme seg ut igjen. Jeg håper han kom seg hjem til styrmannsskolen etter nye to år, for det var en fin og flink ledertype.

På dekk arbeidet videre en tømmermann, som hadde lite med tømmerarbeid å gjøre, men også det, fire matroser, to lettmatroser, én jungmann og to dekksgutter. Tilsvarende bemanning var det i maskinen med maskinsjef, annen-, tredje- og fjerdemaskinist, reparatør, motormenn, smørere, maskingutter, og endelig elektriker med assistent. Maskinistene og elektrikeren hørte til offiserene om bord.

Stuerten hadde et stort departement; byssepersonale med kokk, annenkokk og bysegutt eller -jente. Han hadde videre lugarjente midtskips, to salongpiker til passasjeravdelingen og egen messepике til offisersmessa. Til mannskapsmessa hadde vi to kinesiske messegutter, som også tok seg av mannskapslugarene, samt en kinesisk laundryman.

Vaskeriet var plassert i mastehuset akterut. Laundrymannen husker jeg navnet på. Han hette Koo Zen, og vasket for passasjerene, og stort sett også for offiserene og betjeningen midtskips. En tur hadde vi mønstret en kineser i Hong Kong som hadde som oppgave å male lugarer en hel tur rundt. Han snakket ikke engelsk, og bare en kinesisk dialekt som ikke de andre tre kineserne forstod. Han var taus i fem måneder, som rundturen tilbake til Hong Kong tok, og heftet altså ikke bort tiden med prat.

Det kvinnelige innslaget var nå i året 1951 på et linjeskip som dette blitt til hele seks. Det homogene mannssamfunnet var brutt opp, og dette tror jeg var en fordel for alle. Det ble rett og slett et mykere samfunn. Likestillingen var kommet et skritt videre også til sjøs. Det kunne utvikle seg til kjæresteforhold ombord, uten at det så ut til å føre verken til misunnelse eller andre sosiale problemer. Mange kvinnelige telegrafister fant seg livsledsager både med kapteiner og med andre offiserer. En ny æra var begynt til sjøs.

Det var altså et mangfold av ulike mannskapsfunksjoner. Alle tre departementer om bord hadde god dekning med kvalifiserte folk, som tok seg godt av de oppgavene som skulle utføres. Dette varte noen år videre, men så kom effektivitetsbølgen, rasjonalisering, økonomisering og andre markedskrefter for å gjøre driften mer lønnsom. Det ble skåret ned på mannskaper, og når det var gjort, kunne det bli enda billigere med utenlandske sjøfolk. Jeg omgås en skipskaptein som de siste årene på sjøen satt som alene nordmann, stort sett isolert om bord. Trolig var den perioden jeg var radiotelegrafist ute den beste sammenlignet både med tiden før og etter.

I og med at jeg styrte med utbetalinger, tollister, mannskapslister og andre dokumenter som galdt alle ombord i alle disse havnene, fikk jeg god kontakt med alle om bord. Det beløpet jeg trengte til kontanter, ble tatt med i et ankomsttelegram som kapteinen sendte til skipets representant før hvert anløp. Pengene i rett valuta kom så en kar ombord med så snart vi hadde lagt til kai. Den samme personen fra agenten hadde med seg post, og jeg kunne gå i messene og dele ut til de heldige. En trivelig oppgave.

En annen funksjon som jeg hadde på begge disse skipene, var bibliotektjenesten. Vi hadde om lag fem hundre bøker i skipsbiblioteket. Jeg hadde åpent et par timer

hver uke, på en tid på døgnet da flest mulig kunne komme fri. Biblioteket på "Leoville" var plassert i offiserssalongen. Det var en god blanding av litteratur, men med vekt på de gode, norske klassikerne.

Mange var skeptiske til skjønnlitterære romaner, men jeg opplevde flere som kom tilbake og ville lese mer av forfattere som Alexander Kielland, Gabriel Scott, Knut Hamsun m.fl., og var forundret over at slike bøker kunne være både interessante og spennende. Mange av mannskapet var unge folk, som ikke hadde beskjeftiget seg så mye med lesing før de nå kom ut og fikk god tid. Jeg hadde alltid vært glad i å lese, og jeg tror ett av de største goder med denne jobben var å få tid til å lese så mye. Jeg kunne begynne på samlede verker av en forfatter, og lese tolv bind etter hverandre. Så startet jeg på en ny forfatter. Slike vilkår kom ikke igjen senere i livet.

Farvel med sjøen

Jeg skulle ha avløsning av ny telegrafist i New York etter vel to år om bord. Avløsningen lot vente på seg, og vi var kommet helt ned til New Orleans før ny telegrafist kom om bord. Det var vemodig å vinke farvel til de mange, trivelige menneskene da skipet la fra kai. Når en har både arbeid og fritid sammen over lang tid, får en et nært og godt forhold til mange. Sjølivet er vanskelig fordi en blir avskåret fra familie og venner, men det har mange positive sider også. En lærer å kunne leve nær andre mennesker over tid. En kan ikke flytte fra problemer, men må ordne opp for å kunne leve videre på samme skip.

Jeg gikk ensom opp på sjømannskirken, og ventet der til toget til New York gikk. Fra New York skulle jeg reise videre med "Stavangerfjord", men dette ble ombestemt, og jeg reiste hjem med et firemotors propellfly via Gander på Newfoundland og Keflavik på Island.

Jeg kom hjem til Knaplund i Bodin, nåværende Bodø, en kald og sur novemberdag i 1953. En interessant epoke som skipsradiotelegrafist var slutt. Når jeg ser tilbake, etter å ha hatt ulike posisjoner i arbeidslivet, er de tre årene på sjøen som radiooffiser de fineste jeg har hatt. Et interessant, avvekslende og selvstendig arbeid. En posisjon om bord som ingen forstod seg på, heller ikke kapteinen som nærmeste overordnede, og uten tradisjonelt personalansvar for noen. En unik stilling. Men posisjonen var statisk, en kom ikke videre. Dette var grunnen til at de fleste telegrafistene ble ute bare noen år. Mange tok videre utdanning, og kom i mange forskjellige stillinger. Noen få fikk tilsetning på kystradiostasjoner og ble i yrket.