

100 år på bølgelængde



100 år på bølgelængde

100 år på bølgelængde

Udgivet af Radiotelegrafistforeningen af 1917

Gl. Køge Landevej 55,5

2500 Valby

tlf. 33 14 19 17

www.raf1917.dk

Redaktion og layout - Jan Preisler

Sats Times New Roman

Tryk - Specialtrykkeriet Arco

1. oplag, 1. udgave

ISBN 978-87-982975-2-9

VELUX FONDEN har ydet økonomisk støtte til udgivelsen.

VELUX FONDENs støtte er ydet under fondens fundatsbestemmelse, der giver mulighed for at støtte aktive ældre. Kvalitative og redaktionelle vurderinger i forbindelse med udgivelsen er varetaget af udgiver og forfatterne.

Forside:

Øverst Lyngby Radio i begyndelse af 1900-tallet

nederst Irene Olsen, Birgit Kinslev og Bent Christiansen i vagtrummet på Lyngby Radio 2014

Indholdsfortegnelse

- 7 *Carol Ann Thrane - Forord*
- 8 *Jan Preisler - Radiotelegrafistforeningen af 1917 gennem 100 år*
- 20 *Henning Poulsen - Telegrafisterne på kystradiostationer*
- 29 *Finn Egebjerg - Flåderadio i Danmark, Færøerne og Grønland*
- 33 *Kate Larsen - Radio til søs*
- 38 *Egill Thordarson - Hvad mon gnisten laver?*
- 42 *Carl Johan Colberg - Grønland*
- 51 *Anders Kristian Pedersen - Statens Luftfartsvæsen i Grønland og RAF1917*
- 56 *Mogens Larsen og Peter Pauch - Teknikerarbejde i Grønland*
- 59 *Vagn Aalling - Flytelegrafist i Flyvevåbnet*
- 62 *Jesper Djurhuus - En flytelegrafists historie*
- 67 *Søren Høg - Et tilbageblik på AFIS-området*
- 76 *Mogens Lehd Pedersen - Da sonden kom med*
- 78 *Karl Jespersen - Forsvarets Efterretningstjeneste (FE)*
- 81 *Peter Fabricius - Interpol*
- 82 *Jens Holger Jensen - Udenrigsministeriet*
- 84 *Ole Strandberg - Arbejde for hjælpesorganisationer*

„Det var jo os som åbnede verden - både i land og til søs“ - citat fra ukendt radiotelegrafist

Den 6. oktober i år er det 100 år siden Radiotelegrafistforeningen af 1917 blev stiftet i København af en kreds af radiotelegrafister.

Foreningens jubilæum vil blive fejret på forskellig vis, bl.a. ved udgivelsen af nærværende bog „100 år på bølgelængde“.

Bogen indeholder 16 artikler, hvor den første beskriver foreningens historie gennem de 100 år.

I de følgende artikler prøver vi at tegne et billede af de mange forskellige tjenester, som radiotelegrafistforeningens medlemmer gennem årene aktivt har fungeret i. Og nogle af tjenesterne er stadig betjent af aktive medlemmer.

Jubilæumsbogen, i den udformning den har fået, havde ikke set dagens lys, hvis ikke det havde været for de mange input fra rækken af engagerede skribenter, som hver især har ydet en indsats. Der skal derfor lyde en stor tak til dem alle.

Tilvejebringelse af det samlede materiale står Jan Preisler for.

Tak til VELUX FONDEN for økonomisk støtte til udgivelse af jubilæumsbogen.

Foreningen håber at bogen, som bliver udsendt til alle foreningens medlemmer, kontakter og samarbejdspartnere, må blive vel modtaget.

København, oktober 2017

Carol Ann Thrane

Radiotelegrafistforeningen af 1917 gennem 100 år

I september 1917 trådte en gruppe radiotelegrafister sammen for at danne „Skandinavisk Radiotelegrafistforening af 1917“. Man inviterede til stiftende generalforsamling i City Selskabslokaler, Citygade 23, København lørdag den 6. oktober 1917. Som indbydere og foreløbig bestyrelse for den nye forening stod følgende:

A. Christensen, Radiotelegrafskolen, Orlogsværftet.

K. A. Christensen, H. M. S. »Delfinen«.

A. Larsen, H. M. S. »Herluf Trolle«.

Jørgen Nielsen, Fregatten »Jylland«.

Svend Strange, H. M. S. »Vindhunden«.

Alle var hovedsagelig radiotelegrafister, der på daværende tidspunkt aftjente deres værnepligt i marinen.

Ovennævnte bestyrelse suppleredes kort efter med Aage F. Hansen og C. L. Holstein, hvorefter disse 7 radiotelegrafister dannede foreningens foreløbige bestyrelse indtil september 1918 med K. A. Christensen som formand og Svend Strange som næstformand.

På foreningens første møde, den 6. oktober 1917, godkendte man denne bestyrelse og valgte Hr. Underbaadsmand Palle til at være lønnet sekretær og kasserer for foreningen samt redaktør af det kommende medlemsblad.

Men lad os se lidt på hvad der gik forud for stiftelsen af denne nye forening.

De første radiostationer på danske skibe blev installeret omkring år 1900 i nogle af marinens fartøjer, og deres betjening blev pålagt underofficerer indenfor bådsmandskategorien. Uddannelsen til denne tjeneste skete inden for marinens eget domæne.

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsen meddelte i en skrivelse den 23. januar 1907 til General Post Office i London, at dampskibet „Ficaria“ tilhørende DFDS, der går på ruten København-Hull, er udstyret med et radiomodtagerapparat til eksperimentel brug, hvilket hang sammen med Valdemar Poulsen's forsøg med buesenderen på Lyngby radio. Samme år fandt radiotelegrafien indpas på danske handelsskibe, idet DFDS forsynede de fire amerikabåde „C.F.Tietgen“, „Hellig Olav“, „United States“ og „Oscar II“ med radiostationer. Disse stationer blev betjent af telegrafister udlånt af statstelegrafen, men senere overtog Marconiselskabet driften af stationerne – heunder også ansættelse af radiotelegrafisterne.

Indtil 1912 foregik uddannelsen af radiotelegrafisterne enten i Statstelegrafen eller i Marinen. Derudover fik et fåtal danske beskæftigelse i Marconiselskabet, men måtte så rejse til udlandet – som regel Holland eller England – for at blive uddannet på Marconiselskabets skoler der.

Den 1. december 1912 åbnedes den første radiotelegrafist-skole af forstander Aage V. Tuxen på navigationsskolen i Svendborg under navnet „Central-



Jan Preisler

undervisningsanstalten i radiotelegrafi“. Skolen fik straks god tilgang af elever, så man kan nærmest tale om overproduktion i forhold til de få skibe, som var udrustet med radiostationer. Men skolen havde fået et godt navn særlig hos Marconiselskabet, og et ret betydeligt antal elever fra Svendborg fik ansættelse i dette selskab. Ansættelsen skete på den måde, at der oprettedes kontakt mellem selskabet og radiotelegrafisten, efter hvilket den pågældende forpligtede sig til at gøre tjeneste i ethvert skib selskabet måtte bestemme mod at modtage løn i henhold til selskabets lønregulativ. Overfor rederiet og skibet var hans stilling ret uafhængig, idet han kunne skiftes fra skib til skib både indenfor sammen rederi og til og fra rederier af Marconiselskabet alene.

I årene indtil foreningens oprettelse i 1917 var der fra Centralundervisningsanstalten udgået hen ved 100 radiotelegrafister, og heraf havde Marconiselskabet vel ansat omkring 40, medens et ikke uvæsentligt antal på grund af krigen 1914-18 blev indkaldt til tjeneste i Marinen.

Ansættelsesvilkårene i disse år var yderst beskedne, og det bevirkede, at tanken om at danne en organisation, for der igennem at søge forholdene forbedrede, opstod hos adskillige radiotelegrafister. Det var dog vanskeligt, at finde den rette mand til at samle de enkeltes tanker og få foreningen etableret.

Et forsøg blev gjort i 1916 af to brødre Jens og Victor Sund, men deres forening fik ikke nogen lang levetid, skønt der fra stifterens side udfoldedes et meget stort agitationsarbejde ved udsendelse af cirkulærer og brochurer samt et medlemsblad med navnet „Gnisten“.

Der afholdtes også medlemsmøder, som havde god tilslutning, og foreningen nåede efterhånden op på over 60 medlemmer. I betragtning af antallet af radiotelegrafstationer i danske skibe, var dette et meget stort tal, og foreningen tog da også fra starten fat på at propagandere imod radioskolernes hæmningsløse optagelse af nye ele-

ver. På det tidspunkt var der to radioskoler – en i Svendborg og en i København.

Imidlertid syntes det, som om interessen for foreningen sygnede hen. Det var som om de enkelte radiotelegrafister endnu ikke havde fået øjnene op for nødvendigheden af sammenslutning og samarbejde. Det skyldtes måske, at hele organisationstanken indenfor store kredse af befolkningen ikke var trængt igennem med et helt nyt fagområde, hvis udøvere for størstedelens vedkommende var ganske unge og uden erfaring fra andre foreninger.

Da den første forening, som havde fået navnet „Skandinavisk Telegrafistforening“, var ved at smuldre hen, tog nogle af de tjenestegørende telegrafister i marinen tanken om at stifte en ny forening op, og i løbet af foråret og sommeren 1917 udfoldedes under ledelse af Knud Aage Christensen et stort og dygtigt agitationsarbejde, som førte til at man den 6. oktober 1917 kunne indkalde til stiftende generalforsamling.

De løn og ansættelsesmæssige forhold for medlemmerne var selvfølgelig et vigtigt område for foreningen, og i 1919 optog man forhandlinger med Marconiselskabet og ØK. Henvendelsen hertil gav intet resultat, og bestyrelsen besluttede derfor at etablere blokade for disse to firmaer. Aktionen gennemførtes med heldigt resultat og med ret store lønforhøjelser til følge.

Foreningsarbejdet var hidtil blevet udført på frivillig basis, men den 2. oktober 1919 afholdt man ekstraordinær generalforsamling, hvor det blev vedtaget, at en lønnet sekretær skulle ansættes. Foreningslovene blev også revideret, og da grundlaget for at skabe en skandinavisk enhedsforening ikke var til stede, blev foreningens navn ændret til „Radiotelegrafistforeningen af 1917“.

I forbindelse med forhandlingerne med Marconiselskabet havde man søgt kontakt med andre foreninger i udlandet, navnlig „Association of Wireless Telegraphs“ i London, og derved lagdes grunden til det senere omfattende samarbejde mellem radiotelegrafistforeninger i de fleste europæiske lande.

Da de nye regler om krav til oprettelse af radiotelegrafstation på et stort antal fragtskibe af mellemstørrelsen var opfyldt, blev spørgsmålet om disse stationers betjening bragt frem til diskussion, og fra rederside blev det stærkt fremhævet, at dette arbejde måtte overtages af et medlem af skibets normale besætning. Man fandt det ikke påkrævet at ansætte en ny mand hertil. Derved kom man ind på at lade en af styrmændene gennemgå et radiokursus og så lade ham passe radiostationen i tillæg til styrmandsgerningen. Dette kunne for såvidt lade sig gøre, fordi den engelske lov eller internationale regler iøvrigt ikke indeholdt nogen bestemmelse om vagt på radiostationen på fragtskibe. Medens en række betydende søfartslandes redere ansatte specielle radiotelegrafister til betjening af radiostationerne, herunder til at holde sikkerhedsvagt i et antal timer hver dag, så valgte navnlig de skandinaviske redere at lade stationerne betjene af styrmandsstelegrafister uden noget bestemt vagthold på stationen. Foreningen påtalte dette forhold i en række henvendelser til rege-

ring og myndigheder, men uden resultat. De skandinaviske regeringer var helt på redernes side i disse spørgsmål.

I jubilæumsskriftet, som foreningen udsendte i anledning af 10-års jubilæet i 1927, redegøres for driften af radiostationerne i danske skibe således:

„De første Radiotelegrafstationer i danske Handelskibe blev oprettede i Det Forenede Dampskibsselskab ombord paa Skandinavien Amerika Linjens Passagerbaade i Aarene 1907—08. Betjeningen udførtes i Begyndelsen væsentligst af Statstelegrafister. Senere sluttede Selskabet Kontrakt med Marconi's kontinentale Afdeling »Société Anonyme Internationale de Télégraphie sans Fil« om Leje af Marconi Stationer og Betjening ved særlige Radiotelegrafister. Stationerne tilhørte MarconiSelskabet, der for en vis aarlig Afgift paatog sig at vedligeholde dem i driftklar Stand, og iøvrigt at foretage den med Afregning af Telegrammer o. 1. forbundne Administration.

Radiotelegrafisterne var ansat i MarconiSelskabet og af dette Firma udsendt til de forskellige Stationer. Rederiet betalte for Radiotelegrafisternes Tjeneste en fast Afgift til MarconiSelskabet, som saa direkte aflønnede Telegrafisterne.

De næste Radiotelegrafstationer i Danmark blev anskaffet af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni i 1912, da Kompagniet paabegyndte Bygningen af store Motorskibe. Her ordnede man det saaledes, at Kompagniet selv købte Stationerne og engagerede Radiotelegrafister til at betjene dem, medens Afregningen blev overladt til Statstelegrafen.

Medens D. F. D. S. fortsatte Lejekontrakterne med MarconiSelskabet ogsaa for de mindre Passagerbaade paa Islands- og Englandsruterne, der fik Radiotelegraf indstalleret i 1917—18, fulgte andre Rederier Det Østasiatiske Kompagni's Eksempel og købte Stationerne.

Da den engelske Lov om obligatorisk Radiotelegrafstation paa alle Skibe over 1600 Br. reg. Tons blev vedtaget i 1920, stod man derfor indenfor Rederikredse noget usikkert overfor den praktiske Gennemførelse af den store Opgave at forsyne mere end 100 Skibe med Radiotelegraf. Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte et Udvalg til at tilrettelægge Sagen, og Resultatet heraf blev Oprettelsen af »Dansk Radio Aktieselskab«, hvis Kapital blev tegnet udelukkende af danske Rederier. Selskabet fik den Opgave overdraget paa billigst mulig Maade at forsyne de mange Skibe med Radiotelegrafstationer samt at skaffe Betjeningsmandskab tilveje. Begge Dele lykkedes uden større Vanskeligheder dels ved Støtte af Telefunken Selskabet i Berlin, der leverede et stort Antal Stationer, dels ved Samarbejde med det danske Fabrikationsfirma Skovmand & Petersen, nu Ingeniørfirmaet M. P. Pedersen, der udførte Anlæggene paa et Par af de største Rederiers Skibe. Foruden den øjeblikkelige Opgave at forsyne Skibene med Radiostationer i Henhold til de engelske Forskrifter, blev det ligeledes paalagt Dansk Radio Aktieselskab at føre Tilsyn med Stationernes Tjeneste, at foretage regelmæssige Eftersyn samt at fungere som Engageringsbureau for Radiotelegrafisterne, og endelig at udføre det

administrative Arbejde i Forbindelse med Afregning for Radiotelegrammer, Til- og Afmelding af Stationer o.l. Selve Radiotelegrafapparaterne bliver købt af Rederierne, ligesom Vedligeholdelsen sker for Rederiernes Regning, medens Dansk Radio Aktieselskab, modtager et fast årligt Beløb for den øvrige Tjeneste.“

Alle indgåede overenskomster udløb den 31. december 1921, og foreningen forberedte sig på at forsvare de opnåede goder og så vidt muligt at forhindre at nedgangen blev større end nødvendigt. Allerede før overenskomsten udløb henvendte foreningen sig til Dansk Radio Aktieselskab og bad om forhandling, men selskabet stillede sig afventende hertil. Først i januar 1922 mødtes parterne. Der var så stor forskel på selskabets tilbud og foreningens forlangende, at enighed ikke kunne opnås. Foreningen besluttede at iværksætte blokade, og blokaden blev på så stort et område, at den måtte betegnes som den egentlige prøve på foreningens stabilitet og levedygtighed. Konflikten blev dog kort, idet man allerede den 28. januar kunne underskrive en ny overenskomst.

Der blev nu tid til at koncentrere sig om foreningens indre forhold. Man lejede et kontorlokale i Bredgade og indrettede med nyindkøbte kontormøbler og inventar. Bestyrelsen ønskede spørgsmålet om sekretærstilling ordnet på mere permanent basis, og efter opslag blev telegrafist John Madsen ansat den 1. maj 1922. John Madsen fungerede som foreningens sekretær gennem de følgende 40 år.

Som led i det stadige arbejde med hensyn til regulering af tilgang til faget udsendtes i 1923 en pjece til samtlige realskoler og dagblade i landet, indeholdende oplysninger om stillingen som radiotelegrafist. Pjecen udkom i 13000 eksemplarer.

I 1925 opsgade Dansk Radio Aktieselskabet den indgåede overenskomst, fordi man var utilfreds med nogle forbedringer, som foreningen havde opnået. Der forelå ret stor forskel i parternes synspunkter, så man kunne forvente vanskeligheder i det kommende forhandlingsforløb. Bestyrelsen traf beslutning om at pålægge medlemmerne at opsiges deres stillinger. Dansk Radio Aktieselskab prøvede at imødegå denne situation ved for første gang at foretage omfattende avertering i dagspressen med tilbud om ansættelse. Man havde forventet, at der ville komme ansøgere til stillingerne, men resultatet blev, at der ikke meldte sig nogle ansøgere. Da dette gik op for selskabet, kom der mere gang i forhandlingerne. Overenskomsten kom i hus med virkning til 1. april 1927 og med lønforhøjelser til følge.

I marinen var der i årene efter 1. verdenskrig blevet ansat et ret stort antal radiotelegrafister på kontraktvilkår til supplerung af marinens faste stab. Disse medlemmer fandt det ønskeligt, at deres interesser blev samordnet af et udvalg som kunne repræsentere dem overfor foreningens bestyrelse. Den 8. januar 1926 afholdt man et møde i marinen, og her besluttede man at oprette en klub, der fik navnet „Marinetelegrafisternes Klub“. Foreningen iværksatte blokade overfor marinen hvilket bevirkede, at for-

eningen nu fik adgang til at forhandle med Marineministeriet om telegrafisternes forhold.

På foreningens 10. ordinære generalforsamling den 14. maj 1927 vedtog man en resolution med opfordring til bestyrelsen om at fejre foreningens 10 års jubilæum på passende måde.

Den 26. oktober samme år afholdtes en selskabelig sammenkomst, hvor man fejrede foreningens jubilæum. Sammenkomsten havde samlet et stort antal deltagere som hyldede de kolleger, der havde taget initiativet til foreningens oprettelse og de skiftende bestyrelser, som gennem årene havde videreført og konsolideret foreningen, således at den havde vundet anerkendelse og respekt hos arbejdsgivere og myndigheder. I anledning af jubilæet udkom „Radiotelegrafen“ som et særligt festskrift.

I marts 1928 udstedte handelsministeriet en bekendtgørelse om radiotjeneste i skibe. Det blev heri fastsat, at der skulle være radiostation på ethvert dansk skib med over 25 personer ombord i fart vest for linjen Lindesnæs- Texel. Bekendtgørelsen fik ingen praktisk betydning, fordi de pågældende skibe alle forlængst havde radiostation installeret.

I begyndelsen af året 1929 afslog Handelsministeriet at beskæftige sig med et af samtlige søfarendes foreninger indsendt andragende om udsendelse af en Søfartsavis pr. radiotelegrafi.

Samme år blev 1928-overenskomsten opsagt af foreningen, idet man efter forsøg på forhandling med Dansk Radio Aktieselskab ikke kunne komme nogle vegne. Rederne var standhaftige i deres modstand imod enhver form for forbedring, hvorfor foreningens medlemmer fik pålæg om at opsiges deres stillinger. Medlemmerne sluttede enstemmigt op om bestyrelsens pålæg, hvilket åbenbart gjorde indtryk på modparten. Det lykkedes at få en ny overenskomst den 9. april, indeholdende de samme fartstillæg, de samme kostpenge både under tjeneste og under sygdom som gældende for styrmænd og maskinmestre. Der blev derved lagt et grundlag på disse områder, som senere er blevet opretholdt nemlig ligestilling mellem officersgrupperne.

I London åbnedes den 16. april 1929 en sikkerhedskonference. Efter langvarige forhandlinger vedtoges en konvention til sikkerhed for menneskeliv til søs til afløsning af konventionen af 1914. Den nye konvention kom til at indeholde et særligt kapitel om radiotelegrafi i skibe. Trods energisk modstand fra bl.a. de skandinaviske lande vedtog konferencen at lægge de engelske lovbestemmelser af 1920 til grund for forpligtigelsen til at have radiotelegrafstation installeret ombord, idet denne forpligtigelse blev pålagt ethvert skib på 1600 br.reg.tons eller derover, når et sådant skulle beskæftiges i international fart. Med hensyn til betjening af radiostationerne var der ikke andre krav, end at ekspedienten skulle have gyldigt certifikat. Der var ikke stillet krav om vagthold i et bestemt antal tider eller tidsrum, så rederne kunne derfor lade styrmænd tage certifikat og så passe radioen i tidsrum, hvor de ikke havde anden vagtopgave. Heraf fulgte, at der ikke blev

holdt nogen egentlig radiovagt i et meget stort antal skibe. Sikkerhedskonventionen åbnede dog mulighed for en sikkerhedsvagt, idet man henviste til et automatisk alarmapparat, som på daværende tidspunkt var ved at blive fremstillet, men hvis pålidelighed langtfra var fastslået. International Federation of Radiotelegraphists afholdt sit 8. årsmøde i København i august, og her vedtog man en resolution til regeringerne om ved gennemførelsen af sikkerhedskonventionen af 1929 at fastsætte nationale regler om at ethvert radiopligtigt skib skulle have mindst en radiotelegrafist ombord, og at der ikke skulle kunne pålægges den pågældende andet arbejde end betjening og vagthold på radiostationen. Resolutionen medførte ikke nogen reaktion fra de skandinaviske landes regeringer.

Ved årsskiftet 1931 var over 30 danske skibe med radiostationer, betjent af foreningens medlemmer, oplagt.

På det tidspunkt førtes en omfattende presse-kampagne om spørgsmålet styrmandstelegrafister, hvori de mange problemer denne sag omfattede, blev taget op til belysning. Anledningen var den ganske uskyldige, at foreningen havde bragt en fortegnelse over skibsstationer med styrmandstelegrafister i medlemsbladet, imod hvilket Rederiforeningen protesterede meget energisk, og som derefter i nogle blade blev betegnet som en sabotage-handling, da man heri så en almindelig opfordring til at undlade korrespondance med disse skibe. Ingen af foreningens medlemmer havde naturligvis opfattet sagen på den måde, og sabotage var der selvfølgelig ikke tale om.

Dansk Radio Aktieselskab opsagde overenskomsten til udløb den 1. april 1933, men da overenskomstssituationen for de store landorganisationer udviklede sig i retning af en storkonflikt, vedtog rigsdagen i februar en lov, der ganske simpelt forbød enhver strejke eller look-out indtil 1. februar 1934. Samtlige overenskomster, herunder også de som gjaldt de søfarende, forlængedes derefter for det kommende år.

Rederierne fortsatte med at erstatte radiotelegrafister med styrmandstelegrafister, og da dette efterhånden ligefrem blev til almindelig afskedigelse af foreningens medlemmer, indklagede foreningen Dansk Radio Aktieselskab for Den faste Voldgiftsret, med påstand om at selskabet overtrådte loven om forbud mod look-out. Foreningen fik dog ikke medhold, voldgiftsretten frifandt Dansk Radio Aktieselskab og pålagde foreningen at betale sagens omkostninger.

På foreningens generalforsamling den 2. maj 1933 var humøret ikke særlig højt på grund af den vedvarende depression indenfor skibsfarten og den dermed forbundne store ledighed blandt medlemmerne..

I begyndelsen af 1935 blev en ny 2-årig overenskomstaftale indgået med Dansk Radio Aktieselskab. Og det var første gang i foreningens historie, hvor det ikke var nødvendigt at fremsætte trusler om arbejdsstandsning for at opnå forbedringer.

De vigtigste bestemmelser i den nye overenskomst var aftalen om, at der skulle indføres en pensionsordning for radiotelegrafister. Derved opnåedes endelig opfyldelse

af et af foreningens programpunkter, nemlig anerkendelse af at det kunne være en livsstilling at være radiotelegrafist.

I løbet af de kommende år bedredes forholdene for søfarten med større beskæftigelse for telegrafisterne til følge. På grund af de herskende uroligheder forskellige steder i verden optoges i 1937 forhandlinger om krigstillæg med de søfarende, og foreningen indgik som følge deraf en overenskomst med Dansk Radio Aktieselskab om krigstillæg for sejlads på Spanien, Middelhavet og Kinakysten. Allerede 1. april 1939 blev disse tillæg imidlertid opsagt.

Fra 1. april 1939 ansattes nogle af foreningens medlemmer i Det Danske Luftfartselskabs rutemaskiner, hvorved der åbnedes et nyt arbejdsfelt for radiotelegrafister.

I september 1939 blev der mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 indgået aftale om udbetaling af krigstillæg, når skibene sejlede i en række anførte områder. Tillæggene var på 200% eller 100% af hyren. Endelig afsluttedes der den 30. december en ny overenskomst om krigstillæg fra 1. januar 1940, sålydende: For telegrafister udbetales et krigstillæg af 300 % af gagen i fart på Storbritannien og Irland, Frankrig, Holland og Belgien, begrænset af zonen 61° N, 20° V, 47° N, linien Skagen-Vinga.

I begyndelsen af 1940 gav finansministeren tilslutning til skattefrihed for indtægter hidrørende fra krigstillæg. I Handelsministeriet førtes vedvarende forhandlinger om krigssituationen, og der indførtes forskellige foranstaltninger for at reducere risikoen for de søfarende. Således bestemtes det i februar, at skibene skulle samsejle over Nordsøen. Samme måned udsendtes endvidere et åbent brev til såvel den engelske som den tyske regering om at vise hensyn overfor de neutrale søfolk, der under udførelse af deres pligt sejlede med livsfornødenheder for deres land.

Den tyske besættelse medførte en total deling af foreningens medlemskreds: det store antal aktive, der befandt sig udenfor den etablerede spærring og det betydelig mindre antal aktive indenfor Skagerak.

Foreningen mistede enhver kontakt med ca. 90 af de aktive medlemmer og for de hjemmeværende var udsigten til at bevare beskæftigelsen meget usikre.

Foreningens arbejde måtte i denne situation navnlig samles om at værne de fraværendes interesser og herunder ikke mindst deres hjemmeværende hustruer og børn. Rederne hævdede straks, at de ikke havde nogen forpligtigelse overfor søfarende i de skibe, der var rekvireret af en krigsførende nation, og derfor standsede de omgående udbetaling af løbende træksedler.

De pågældende hustruer kom derved i en højst vanskelig økonomisk situation. I fællesskab rejste de søfaren-des foreninger dette spørgsmål overfor handelsministeriet, og det lykkedes ved imødekommenhed fra regeringen at få oprettet en låneordning, således at der fra statskassen fra 1. januar udbetaltes månedlige beløb til de hjemmeværende pårørende og således, at regulering af disse lån skulle tages op efter krigens afslutning. På den måde sikrede

man de søfarendes familier et nødtørftigt økonomisk grundlag så længe krigen varede.

De hjemmeværende medlemmers forhold var præget af ledighed, fordi de fleste hjemmeværende skibe straks blev lagt op.

Der blev vedtaget en lov om arbejdsfordeling den 30. maj 1940. I den sammenhæng forhandlede foreningen med Dansk Dampskibsrederiforening, men der kunne ikke opnås enighed om en generel ordning. Efterfølgende optog foreningen forhandling med de enkelte rederier om en fordeling af arbejdet.

Foreningen var på det tidspunkt i besiddelse af en efter forholdene pæn kassebeholdning og en ekstraordinær generalforsamling den 20. august 1940 vedtog at bemyndige bestyrelsen til at overføre 10.000 kr. til en lånefond til de medlemmer, der på grund af krigssituationen var blevet arbejdsløse. I 1941 blev „Midlertidig hjælpekasse for arbejdsløse radiotelegrafister“ oprettet og Dansk Radio Aktieselskab ydede 20.000 kr. mens foreningen ydede 10.000 kr. Bestyrelsen fik på en ekstraordinær generalforsamling bemyndigelse til at disponere over de nævnte beløb.

I juni/juli indrykkede man en større annonce i dagbladene om arbejde til 50 ledige radiotelegrafister, men resultatet blev ikke af nævneværdigt omfang.

På foreningens 25. ordinære generalforsamling den 6. maj 1942 udnævntes foreningens stifter og første formand Knud Aage Christensen til foreningens første æresmedlem. Generalforsamlingen henstillede til bestyrelsen at foreningens 25 års jubilæum blev markeret på en passende måde. Den 6. oktober 1942 afholdt man reception på foreningens kontor. Til aftenens selskabelige sammenkomst var mødt over 50 medlemmer, der under fornøjelige, kammeratlige former fejrede foreningen. Under sammenkomsten overrakte en kreds passive og forhenværende medlemmer en fane til foreningen, et smukt dannebrogflag med foreningens navn broderet i guld med et motiv forestillende et skib med en radioantenne udført i blåt broderi. Denne smukke gave blev modtaget med stor begejstring af festdeltagerne.

Et spørgsmål af stor betydning for de søfarendes daglige tilværelse ombord blev i 1942 rejst af de søfarendes organisationer nemlig spørgsmålet om indkvarteringen. Handelsministeriet nedsatte en kommission, der gennemgik regler og fremsatte forslag til ændringer. Det resulterede i en betænkning til handelsministeren i marts 1944 og betød for radiotelegrafisten væsentlige forbedringer, således at denne nu skulle have sit eget soverum. Tidligere måtte telegrafisten benytte radiostationen som både arbejds- og soverum.

For de hjemmeværende medlemmer var 1943 præget af vedvarende dårlige beskæftigelsesforhold. Hjælpekassen var stadig i funktion, og den ydede en hårdt tiltrængt hjælp til adskillige medlemmer.

Den 5. maj 1945 ophørte den tyske besættelse af Danmark, og forinden havde foreningen indkaldt til generalforsamling den 6. maj. Denne blev afholdt, men man

nøjedes med at behandle en række rutinemæssige sager, idet man ville indkalde til ny generalforsamling senere på året.

15 medlemmer omkom ombord på skibe, der sejlede i allieret tjeneste mens 2 medlemmer omkom i tyske koncentrationslejre. De 17 medlemmer er på fin måde mindet i foreningens 50-års jubilæumshæfte.

Der blev ført en lang række fællesforhandlinger om forskellige problemer i forbindelse med de hjemvendende søfarendes forhold, og efterhånden gennemførtes en del foranstaltninger, som fik stor betydning både økonomisk og socialt.

I 1940 vedtoges en lov om hædersgaver til søfarende indenfor spærringen og disses enker og børn. Efter fælles henvendelse fra de søfarendes foreninger til Handelsministeriet blev denne lov udvidet til også at gælde for søfarende udenfor spærringen og disses enker og børn med tilbagevirkende kraft til 1940.

Endelig blev der vedtaget en lov om Danske Søfarendes Mindefond af 1945, hvis formål var at yde hjælp til enker efter og børn af danske søfarende, der som følge af krigen var blevet økonomisk vanskeligt stillet og som ikke kom ind under loven om hædersgaver eller krigsulykkesforsikring.

Umiddelbart efter anden verdenskrigs afslutning deltog foreningen i flere konferencer, nationalt og internationalt, for at genoptage de kontakter, som var knyttet før krigen. De nordiske søfarendes organisationer mødtes for første gang efter krigen i Göteborg i oktober for bl.a. at tage stilling til en række spørgsmål, som efterfølgende skulle behandles af den internationale konference i København. Der vedtoges en resolution til de skandinaviske landes regeringer med opfordring til at støtte de søfarendes ønsker om forbedringer i arbejdsvilkårene.

Med hensyn til beskæftigelsen medførte krigsafslutningen hurtigt, at en del oplagte skibe kom i fart, og dermed kunne adskillige medlemmer genoptage deres arbejde til søs. Men samtidig åbnedes der også nye muligheder for ansættelse i land, bl.a. fordi Skagen Radio blev åbnet.

I de første tre år efter krigens afslutning steg foreningens medlemstal med ca. 250 nye medlemmer eller en fordobling siden april 1945.

Medens foreningen hidtil i det væsentlige kun havde haft medlemmer beskæftiget til søs, opstod der efter krigen nye arbejdsmuligheder, som navnlig omfattede tre væsentlige områder, nemlig statstjeneste i lufthavnen og på kyststationer, i Grønlands vejrtjeneste og i Det Danske Luftfartsselskab.

I Grønland var der under krigen oprettet en del militære vejrmeldestationer, som nu skulle overtages af den danske administration. Man ansatte i første omgang telegrafister fra marinen til at betjene disse stationer. Foreningen rettede henvendelse til Grønlands Styrelse, og henviste til at der var mange civile telegrafister uden beskæftigelse. Styrelsen anerkendte dette og lovede at lade de militære radiotelegrafister afløse af civile ved først givne lejlighed.

Et pressebureau ansatte fem medlemmer til modtagelse af pressemeddelelser fra udlandet, og fra luftfartens side kom der også hurtigt tilbud til både landtjeneste og flyvetjeneste.

Flåderadioerne kunne ikke dække deres egne behov, så også her måtte man have fat i civile radiotelegrafister. Hærens telegraftrupper ansatte mange, og ikke mindst Forsvarets Efterretningstjeneste sikrede mangeårig beskæftigelse af rutinerede kolleger.

Selvfølgelig var det beskæftigelsesmæssigt et problem, at danske redere fortsat lod styrmænd tage radiocertifikat og efterfølgende passe radiostationen. Foreningen gjorde gældende, at det af sikkerhedsmæssige grunde ikke var forsvarligt kun at lade stationen betjene, når styrmanden havde tid, men der var ikke indført egentlige regler for afholdelse af vagt på særlige tidspunkter. I Dansk Styrmandsforenings medlemsblad var der i 1946 flere indlæg, hvor styrmænd beklagede sig over at pasning af radioarbejdet krævede en ganske urimelig del af styrmandens fritid, og at det snart måtte være slut med dette ekstraarbejde. Hertil svarede bladets redaktør, at udviklingen formentlig ville medføre, at styrmændene ville blive frigjort fra dette arbejde.

I juni 1948 blev en ny sikkerhedskonvention vedtaget i London. Den kom til at indeholde den principielle bestemmelse, at der ombord i ethvert skib på 1600 brt. og derover skulle holdes personlig radiovagt i mindst 8 timer pr. døgn, og resten af døgnet skulle dækkes ved hjælp af anden personlig vagt eller et automatisk alarmapparat. Dette betød, at der endelig blev fastsat internationale regler på dette vigtige område. At reglerne ikke straks blev obligatoriske for alle de pågældende skyldtes i nogen grad den danske regeringsdelegation til sikkerhedskonferencen, som hævdede, at Danmark ikke kunne skaffe det nødvendige antal radiotelegrafister, og at man derfor måtte have udsættelse i nogen tid. Episoden viste klart, hvor embedsmændenes sympati lå i denne sag. Det var ikke sikkerheden til søs, men redernes mulighed for at bevare styrmandstelegrafistsystemet i et stort antal skibe, regeringsrepræsentanterne havde for øje. Sikkerhedskonventionen blev ratificeret og i løbet af nogle år var styrmandstelegrafisterne ude af radiostationerne.

I begyndelsen af 1952 blev resultatet af sømandskommissionens arbejde forelagt rigsdagen i form af et forslag til ny sømandslov. Forslaget blev vedtaget, og for radiotelegrafisternes vedkommende fik loven blandt andet den betydning, at de endelig fik deres stilling præciseret som hørende til officersgruppen ombord. I den tidligere sømandslov af 1923 var radiotelegrafisten overhovedet ikke nævnt. I søloven, som samtidig blev ændret, indførtes regler om radiotelegrafisters forhold, idet det blev bestemt, at disse fik pligt til at føre radiojournal. Derved blev foreningens medlemmers stilling som ansvarshavende officerer endelig fastslået. Handelsministeriet udsendte en række bekendtgørelser om radioanlæg og radiotjeneste i skibe, og her fastsattes regler om at der i skibe over 5500 brt. skulle holdes personlig radiovagt i 8 timer pr. døgn.

På grund af stadig stigende arbejde på foreningens kontor - medlemstallet tredobbelte siden 1945 - ansatte bestyrelsen fra 1. juni 1952 et af foreningens aktive medlemmer, Sigurd Bøje Larsen, som kontorassistent.

I årene 1954 og 1955 udsendtes sammen med medlemsbladet en håndbog i fejlfinding opdelt i afsnit indhæftet i „Radiotelegrafren“. Foreningens virksomhed blev i 1959 udvidet ved at et udvalg indenfor bestyrelsen forberedte et særligt teknisk kursus for at hjælpe de medlemmer, der på grund af radioskolernes tilbageholdenhed på dette område, ikke fik den fornødne uddannelse i teknik inden de forlod skolen. Kurset påbegyndte i januar 1960 og fungerede i mange år efter.

Medens foreningen hidtil havde holdt julefest sammen med Københavns Radioklub, fandt bestyrelsen, at der nu måtte være grundlag for en selvstændig julefest. Den første afholdtes den 28. december 1959 under meget stor deltagelse.

I løbet af 1960 førte foreningen en omfattende kampagne for at få indført en radiopejletjeneste på de danske kyststationer, særlig Blåvand Radio, og bestræbelserne kronedes med held derved, at der med udgangen af 1961 blev oprettet en radiopejlestation i forbindelse med Blåvand Radio. Lignende aktivitet i Norge fik det resultat, at der blev installeret pejleanlæg på Farsund Radio, så der blev mulighed for krydspejling af skibe i Nordsøen.

I 1960 besluttede bestyrelsen at ansætte en assistent mere i foreningens sekretariat. Karl Peter Lauritsen, der en årrække havde sejlet i rederiet A.P.Møller samt været ansat på Lyngby Radio, blev ansat. I 1965 udnævntes han til foreningens kasserer og med stor dygtighed og præcision førte han foreningens regnskaber frem til 1989, hvor han valgte at gå på pension.

Den 1. juli 1962 fratrådte foreningens sekretær Johs. Madsen sin stilling efter 40 års arbejde i foreningens tjeneste. Han afløstes af Sigurd Bøje Larsen.

I november samme år købte foreningen en ejendom i Fredericiagade 10 og 10A i København. Meningen var, at man kunne flytte kontoret hertil, og lejlighederne kunne tilbydes interesserede medlemmer. Købet var desværre en fejludvikling, fordi bygningen var i en elendig forfatning, og de rum, som foreningen skulle have rådnet over til foreningsbrug, var små og uegnede. Så i 1967 afhændede man ejendommen.

1960'erne blev turbulente år.

Foreningen fik aftalt en rammeaftale med finansministeriet, hvorved radiotelegrafist-lønningerne for overenskomstansatte fremtidigt kunne løses under én fælles forhandling.

I efteråret 1964 begyndte tjenestemandsoverenskommissionerne imidlertid at røre på sig. FTF havde udarbejdet en lønstatistik, der viste, at tjenestemandene var ladt i stikken i lønkapløbet, skønt det af tjenestemandsløven fremgik, at de skulle følge lønudviklingen på det private arbejdsmarked.

Forud for folketingsvalget fik tjenestemandene at vide, at deres lønefterslæb ville blive løst umiddelbart ef-

ter valget. Det nye folketing holdt ord. I november 1964 førte finansministeren forhandlinger med tjenestemændene og pr. 1. januar 1965 fik tjenestemændene tildelt 49 overenskomstportioner.

De statsansatte radiotelegrafister på overenskomstbasis havde lidt samme skæbne som tjenestemændene gennem årene. Derfor fik de også en lønefterslæbskompensation, som svarede til tjenestemændenes.

Indtil 1965 blev der årligt afholdt generalforsamling. Deltagerne var selvsagt medlemmer, som var hjemværende på det tidspunkt, og disse var jo langt fra repræsentative for den samlede medlemsgruppe. På generalforsamlingen i 1964 vedtog man, at bestyrelsen skulle nedsætte et udvalg, hvis formål det var at udarbejde forslag om ny struktur, hvor et repræsentantskab skulle erstatte den årlige generalforsamling. Resultatet blev et forslag om et repræsentantskab, der skulle afspejle medlemmernes aktuelle fordeling på tjenestestederne. Valg til repræsentantskabet skulle ske hvert tredje år. Lovændringen blev vedtaget på generalforsamlingen i 1965 med efterfølgende urafstemning.

Utilfredsheden med de lønvilkår rederne tilbød de søfarende medlemmer var stor. Forhandlingerne viste sig nytteløse, så i 1965 udbrød den første større konflikt i efterkrigstiden.

Det er klart, at irritationen var størst hos de søfarende, fordi de havde været så godt som låst fast til 1961-lønningerne, da man kom frem til 1. april 1965. Forslagskomplekset til ændringer af overenskomsten med Danmarks Rederiforening var beundringsværdigt kortfattet. Foreningen krævede 1900 kroner i begyndelsesløn, mod de 1322 kroner, som var den aktuelle hyre. Endvidere krævede man et fleksibelt regnskabstillæg, baseret på ideen om at desto flere besætningsmedlemmer, der indgik i hyreregnskabet, desto større var arbejdet og ansvaret og desto større skulle regnskabstillægget derfor også være. Endelig krævede man bedre anciennitetsoverførselsregler og enkelte andre forhold forbedret. Rederne hævdede, at de havde anlagt et lønmønster, hvorefter samtlige søfarende kategorier var indpasset i et trappesystem med skibsføreren på øverste trin. Denne løntrappe ville Radiotelegrafistforeningen af 1917 ikke anerkende. Man henviste til, hvad der iøvrigt blev ydet i løn indenfor faget og mente, at en søfarende i det mindste måtte have lige så meget i lønningsposen som kollegaen i land. Dagspressen havde sympati for foreningens krav om en anstændig begyndelsesløn, og forligsmanden fremsatte et mæglingforslag af 13. oktober 1965, hvis indhold betegnede et skridt i den rigtige retning. Foreningen godkendte mæglingforslaget, mens Danmarks Rederiforening forkastede det med 457 stemmer. Ingen reder stemte for. Radiotelegrafisterne var rede til arbejdskamp. Rederne udtalte, at de ville tage strejken, men kort tid efter ringede rederiforeningen til forligsinstitutionen og ændrede sin erklæring derhen, at eksportsejladsen på England af landbrugsprodukter var så stor, at en afbrydelse af sejladsen ville betyde et føleligt slag mod dansk landbrugseksport. Forligsmanden orienterede stats-

minister Jens Otto Krag om situationen, som tegnede sig kritisk for den siddende regering, fordi det borgerlige flertal i folketinget formentlig ikke ville tillade en standsnings af skibene. Foreningen stod fast på mæglingforslaget mens rederne stod på deres afslag.

Med højesteretsdommer Poul Hermann som formand blev der nedsat et overenskomstnævn. Resultatet blev en lønskala, der begyndte med 1490 kr. om måneden for radiotelegrafister med under 1 års tjeneste stigende til 2584 kr. efter 20 års tjeneste. Kampen var slut. Foreningens forretningsudvalg, forhandlingsudvalg, og alle medlemmer havde taget en hård 8 måneders tøm for at forbedre vilkårene. Noget var nået, men begyndelseslønnen eller basislønnen var fortsat alt andet end tilfredsstillende.

Folketinget greb ind og gennemførte en tvungen voldgift. Blandt de øvrige 6 søfarendes organisationer var der stor undren over, at foreningen valgte kampen.

Det var nu ikke kun telegrafistforeningen, der var utilfreds med lønforholdene i danske skibe. Dansk Styrmandsforening signalerede en tilsvarende utilfredshed med lønforholdene for alle styrmænd. I 1967 blev der indgået en samarbejdsaftale mellem Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 til brug for kommende overenskomstaftaler mellem foreningerne og Danmarks Rederiforening. Der blev i alt opstillet 14 overenskomstkra, som var fælles for de tre organisationer, hvortil kom en række særkrav. Komplekset af forslag blev afleveret til Danmarks Rederiforening i februar 1967. I foråret førtes der fællesforhandlinger med Rederiforeningen, men da der ikke kunne opnås enighed, afgav Dansk Styrmandsforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 varsel om arbejdsstandsning, blokade og sympatikonflikt. Konflikten skulle iværksættes 8. november 1967. De to foreninger indsamlede fuldmagter fra samtlige medlemmer i rederierne, for på deres vegne at opsigte stillingerne. Den 20. december blev arbejdsstandsning fra 22. april 1968 varslet. Konflikten blev udsat i 14 dage, men brød ud den 8. maj. I løbet af få dage lå 22 skibe uvirksomme i danske havne.

Skibene i udenrigsfarten mellem udenlandske havne sejlede videre, men mødte vanskeligheder i USA, hvor havnearbejderne blokerede for losning og lastning af danske skibe. Folketinget greb ind, og en tvungen voldgift gav betragtelige lønforhøjelser. Kampen var vundet. Siden den tid forhandlede organisationer for styrmænd, maskinmestre, hovmestre og radiotelegrafister sammen.

Mens man i foreningen havde nok at gøre med de nævnte forhold, kunne man den 6. oktober 1967 fejre foreningens 50 års jubilæum. Begivenheden blev fejret med en reception i Langelinjevavillionen og en efterfølgende frokost. Mange medlemmer og forretningsforbindelser mødte op med gaver og lykønskninger. Foreningen udsendte tillige jubilæumsskriftet „50 år på bølgelængde“, redigeret af Aage Toft.

Ved foreningens jubilæum vedtog en kreds af forhenværende radiotelegrafister at danne en „Radiotelegrafisternes Veteran Klub“ med det formål at

samle forhenværende og nuværende radiotelegrafister til et selskabeligt samvær én gang om året. Som medlemmer kunne optages alle radiotelegrafister, både nuværende og forhenværende. Der var ikke noget kontingent, ingen medlemsliste og ingen bestyrelse. Man ville indkalde til møde gennem „Radiotelegraften“ i passende tid hvert år. Klubben afholdt sit første velbesøgte og morsomme møde den 7. oktober 1967.

Som følge af det nære samarbejde foreningen udviklede med Dansk Styrmandsforening og Danmarks Skibsførerforening, der sammen ejede Navigatørernes Hus i Havnegade, fik foreningen tilbudt leje af 1. salen. Den 2. januar 1968 kunne foreningen flytte ind i de moderniserede kontorlokaler.

De følgende år havde foreningen gavn og glæde af samarbejdet med Dansk Styrmandsforening og Maskinmestrenes Forening i forhandlinger med Danmarks Rederiforening om forbedring af lønninger og øvrige vilkår for de sejlene medlemmer. Fra tid til anden var det nødvendigt at varsle arbejdsstandsning, og medlemmerne bakkede op ved at indsende opsigelsesfuldmagt til foreningerne. Især blev der arbejdet på at få nedbragt udmønstringsperioden, og i 1981 nåede man frem til en udmønstringsperiode på 5 måneder og forbedrede vilkår for afvikling af fridøgn i hjemlandet.

I 1970'erne iværksatte Rederiet A.P. Møller i samarbejde med Gulf, Shell, Chevron og Texaco en storstilet olie- og gasefterforskning i Nordsøen. Foreningen forsøgte straks fra de første meldinger om aktiviteten at tilbyde radiotelegrafister til at varetage radiokommunikationen, man fik som svar, at der ikke skulle anvendes morsenøgle på boreriggen. Det viste sig heldigvis, at man alligevel fik behov for radiotelegrafister, hvis arbejdsopgave det blev at betjene telefon, telex og kommunikation med skibe og helikoptere samt administration i forbindelse med mandskabsskift og -indkvartering.

Udover de søfarende havde foreningen jo også andre medlemsgruppers interesser at varetage.

I 1965 vedtog man nye love for foreningen, og i paragraffen om medlemsskab blev indført, at som medlemmer kunne optages personer, der udover den egentlige telekommunikationstjeneste havde tekniske opgaver samt personer, der var beskæftiget ved radiosondetjenesten. I 1966 tog radiosondeleder Mogens Lehd Pedersen kontakt til foreningen på vegne af radiosondepersonalet i Grønland og i løbet af en måned indmeldte 11 radiosondefolk sig. Gennem alle efterfølgende år har foreningen varetaget sondefolkenes interesser på det løn- og ansættelsesmæssige område.

1970erne og 1980erne var præget af stor aktivitet i Grønland. Der blev indgået flere overenskomster under store vanskeligheder. Foreningen var tilsyneladende en af de få danske organisationer, der interesserede sig seriøst for de faglige forhold for danskere i Grønland, og der blev oprettet selvstændige overenskomster for disse medlemskategorier. Siden kom også Grønlandsflys stationspersonale ind i foreningen og endelig blev AFIS-operatø-

erne i Grønlands Lufthavne i 1986 optaget som medlemmer.

I 1972 trak det op til konflikt i forbindelse med overenskomstforhandlingerne, og forretningsudvalget hjemkaldte fuldmagter fra alle medlemmer ansat i Grønland. Der skulle ikke herske tvivl om, at foreningen ikke ville undertegne nogen grønlandsoverenskomst, før der bestod enighed om indholdet af samtlige overenskomster, d.v.s. radiotelegrafist-, radiosonde- og teleteknikeroverenskomsterne. Inden konflikten brød ud, kom der dog gang i forhandlingerne, og ved opnåelse af en del forbedringer blev overenskomsten underskrevet.

I 1977 gik forhandlingerne med Ministeriet for Grønland i hårknode, så foreningen så sig nødsaget til at varsle arbejdsstandsning. Den 7. august var konflikten en kendsgerning i hele Grønland. Foreningen udbetalte konfliktstøtte til medlemmerne.

Konflikten virkede efter hensigten, idet radiokommunikationen brød sammen. Grønlandsministeren gik i Folketinget og klagede sin nød og fik konflikten standset ved lovindgreb. Som følge af lovindgrebet blev der nedsat et paritetisk nævn med civildommer C. Ove Christensen som opmand. Efterfølgende blev der afsagt 3 kendelser: en for radiotelegrafister, en for teleteknikere og en for radiosondepersonel indeholdende lønforhøjelser, forhøjelse af ulempegodtgørelserne og forbedring af frihedsgoderne.

I direkte konfliktstøtte havde det kostet foreningen 750.000 kr.

Forhandlingerne i 1981 var overdraget til et nyt forhandlingsorgan - Det Offentlige Aftalænævnet for Grønland (DOA). Det forhandlede både på statens, det grønlandske hjemmestyres og de grønlandske kommuners vegne. Efter mange møder i april, maj og juni måned, måtte foreningen varsle arbejdsstandsning og alle overenskomstansatte radiotelegrafister, udsendte teleteknikere og radiosondepersonale nedlagde arbejdet den 24. juni 1981. Der blev indgået aftale med DOA om, at de strejkende skulle udføre arbejde, hvis der opstod livstruende situationer. Den Grønlandske Arbejdersammenslutning (SIK) optrådte desværre kort efter telekonfliktens iværksættelse som skruebrækkere i forhold til de danske kolleger. SIK beordrede sine medlemmer til at udføre strejkeramt arbejde, og derved blev konflikten i nogen grad svækket i sin virkning.

Strejken var økonomisk set meget bekostelig, men de danske organisationer tilsluttet FTF gav foreningen en flot støtte, og også fra International Transport Workers Federation i London indløb der kontant støtte.

Efter 131 dages arbejdsnedlæggelse og blokade vedtog Folketinget ved lov at forbyde en fortsættelse af konflikten. En kendsgerning var det, at foreningen efterfølgende længe måtte trækkes med en belastet økonomi på grund af telekonflikten.

I dagene 6.-10. juli 1970 blev der i London afholdt møde i IMCO - den mellemstatslige rådgivende organisation i søsikkerhedsspørgsmål. S. Bøje Larsen deltog på vegne af foreningen. „For første gang behandlede man

spørgsmålet om indførelse af satellitbaseret maritimt kommunikations- og sikkerhedssystem. Man må forvente, at man i løbet af de kommende år arbejder hen imod automatiske kommunikationssystemer. Det er en udvikling, som man ikke bør kæmpe imod. De søfarendes organisationer bør imidlertid være varsomme med at støtte bortfald af de effektive kommunikationssystemer, før de nye radio-kredsløb igennem en årrække har vist sig mindst lige så effektive i enhver kritisk situation på havet som de konventionelle“ noterede Bøje Larsen i sit referat.

I begyndelsen af 70'erne blev spørgsmålet om indøvelsessejlads for nyuddannede radiotelegrafister taget op. Ganske vidst gav certifikatet ret til betjening af skibradiostationen, men der var bestemt behov for at de nyuddannede fik mulighed for oplæring i betjening af radiostationen samt indsigt i det meget administrative arbejde, som fulgte med ved ansættelse som søfarende radiotelegrafist. På den internationale „World Maritime Administrative Conference“ i Geneve i 1974 vedtog en række lande, herunder Danmark, at der gennem en ændring af radioreglementet skulle gennemføres en tvungen indøvelses-tjeneste for nyuddannede radiotelegrafister med virkning fra 1. januar 1976. Nyuddannede radiotelegrafister skulle ifølge reglementet have indøvelses-tjeneste ved en skibradiotelegrafstation i et skib i søen, før vedkommende kunne overtage arbejdet på og ansvaret for en skibradiotelegrafstation. I Danmark blev indøvelses-tjenestens længde fastsat til 6 uger.

Med hensyn til aflønning af den nyuddannede under indøvningssejlads opstod der problemer. Radiotelegrafistforeningen forlangte, at den nyuddannede i indøvnings-perioden skulle aflønnes efter overenskomsten. Nogle rederier gjorde det, mens andre blot ville betale rejseudgifter samt kost og logi. Rederiforeningen udsendte den 15. januar 1976 et cirkulære, hvori man opfordrede medlemmerne til at nøjes med at betale rejseudgifter, fri kost og logi, men ikke hyre, i den tid indøvelses-tjenesten varede. Radiotelegrafistforeningen anlagde derefter voldgiftssag mod Danmarks Rederiforening. Voldgiftsagen gik foreningen imod, hvorefter de nyuddannede radiotelegrafister blev anbefalet at kontakte foreningen inden udmønstring, så foreningen ved forhandlinger med de implicerede rederier kunne medvirke til opnåelse af „tilfredsstillende“ ordninger.

Torsdag den 26. juni 1986 afholdt Københavns Navigationsskole afslutning for radiotelegrafister og radiotelefonister, der havde bestået deres respektive eksaminer. Det var det sidste hold fra den skole, idet der ikke mere ville blive oprettet nye radiotelegrafistklasser der, da der var nedlagt forbud mod oprettelse af nye klasser.

I 1988 blev uddannelsen til radiotelegrafist endelig nedlagt af Industriministeren, således at de sidste elever blev optaget i semestret august 1988. Ved eksamensafslutning den 28. juni 1990 på Svendborg Navigationsskole var der indstillet 11 elever til den sidste eksamen. De 5 bestod, medens fire opnåede ret til omprøve. Hermed var uddannelsen til radiotelegrafist, der tog sin start i Svendborg i 1912, definitivt slut.

På det 23. ordinære repræsentantskabsmøde 11. og 12. november 1987 nedlagde 10 repræsentantskabsmedlemmer fra gruppen „stilling i land“ deres mandater og forlod REP-mødet. Efterfølgende udmeldte 177 medlemmer sig af foreningen med henblik på at stifte en ny forening. Den nye forening forsøgte at få forhandlingsret for sine medlemmer men forgæves. Radiotelegrafistforeningen af 1917 forblev den forhandlingsberettigede organisation for ansatte under betegnelsen „stilling i land“. Men udmeldelserne betød jo en stor nedgang af aktive foreningsmedlemmer.

I slutningen af 1970'erne begyndte man inden for IMO (International Maritime Organization) at forberede definitionen af et helt nyt system, GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), og i 1988 blev det optaget som et tillæg til SOLAS-konventionen (Safety Of Life At Sea). Når systemet i løbet af den kommende årrække ville være fuldt implementeret, ville det betyde, at den konventionelle æterbårne radiokommunikation blev overflødiggjort.

Radiotelegrafistforeningen fulgte nøje den igangværende proces med udvikling af udstyr og vilkår for systemets globale dækning.

I 1980'erne og 90'erne forsvandt en del job. På Østersøen blev der givet dispensation fra krav om telegrafistbetjent radiostation på færgerne og DFDS fik dispensation for krav om telegrafist på sine skibe med godstransport i Nordsøen, den engelske kanal og det irske hav. Her overtog navigatørerne kommunikationen, som blev klaret ved hjælp af telex.

I 1993 lukkede Skagen Radio og 3 år senere blev Blaavand Radio lukket. Al trafik til søfarende blev fremtidig varetaget af Lyngby Radio. I Grønland skete der også lukning af en række radiostationer, således at kun Aasiaat, Nuuk og Qaqortoq blev opretholdt på vestkysten.

Foreningen arbejdede ihærdigt med at yde den nødvendige hjælp til de ledigblevne medlemmer ved forhandling med de relevante ministerier og uddannelsessteder. Dels var der muligheder for efter- og videreuddannelse indenfor det tekniske område, indenfor administration i form af bl.a. merkonomuddannelse, og endelig fik man aftalt et fornuftigt uddannelsesforløb for de, som måtte ønske at videreuddanne sig til navigatør. For at få et indtryk af medlemmernes ønsker i forbindelse med efter- og videreuddannelse udsendtes et spørgeskema. De indkomne svar gav foreningen et godt redskab i forhold til det videre arbejde.

Først i 1990'erne begyndte rederne at installere udstyr til GMDSS på deres skibe, og samtidig måtte telegrafisterne på de pågældende skibe fratræde. Nogle af disse fik mulighed for at fortsætte rederiansættelsen enten på kontor eller som administrationsmedarbejdere på skibene. Men afgang fra faget var mærkbart.

Den 6. oktober 1992 fejrede foreningen sit 75-års jubilæum ved en reception i Navigatørens Hus, og lørdag den 10. oktober afholdt man en medlemsfest på Gentoft Hotel. Jubilæet blev tillige markeret ved udgivelse af bogen „75 år på bølgelængde“. Den blev udsendt til alle medlemmer og de mange samarbejdspartnere.

I 1993 erhvervede foreningen to feriehuse, et ved Løkken og et i Odsherred ved Sejerøbugten. Det var et stort aktiv for foreningen, at kunne tilbyde sine medlemmer at leje de veludstyrede ferieboliger, og gennem årene har medlemmer med familie og venner haft stor glæde af dette medlemsgode. Selvfølgelig var der arbejde forbundet med vedligeholdelse af husene, og økonomisk set blev det i længden for omkostningskrævende at bibeholde husene i foreningens eje. Husene blev derfor afhændet i 2015-16.

Efter nogle års stilstand blev foreningens veteranklub genetableret i foråret 1993. De følgende år var der hyggelige frokostsammenkomster i foreningens lokaler i Havnegade. De seneste mange år har der været tradition for at veteranerne nu samles til frokost to gange årligt – en tradition der binder medlemskredsen sammen, og hvor samtalen om gamle dage får lov at udfolde sig frit.

Den 1. maj 1996 fratrådte S. Bøje Larsen stillingen som forretningsfører. Han blev afløst på posten af Lizzie Moe, der havde virket som sekretær og kasserer siden 1978. Efter 27 år i foreningens tjeneste fratrådte hun den 1. marts 2005 og overlod jobbet til Hans Jørgen Christiansen. 1. august 2009 blev han afløst af Vagn Klovborg, der har været forretningsfører siden da.

Ved foreningens 50-års jubilæum sluttede den daværende formand Helge Skovgaard Hansen i jubilæumshæftet om fremtidsudsigterne således af: „Man forestiller sig derfor et satellitsystem, der kan anvendes både til kommunikation og navigation for såvel skibe som luftfartøjer. Man regner endvidere med, at et sådant system vil betyde en fuldstændig overgang fra de nuværende kommunikationsmidler til transmission af computer data, radio fjernskriver og facsimile. Eksperterne giver således ikke radiotelegrafien nogen muligheder i et eventuelt fremtidigt satellit kommunikationssystem, og radiotelegrafistens fortsatte berettigelse ombord i skibene vil derfor afhænge af, om han har formået at tilpasse sig de ændrede vilkår, altså om det vil lykkes at gøre radiotelegrafistuddannelsen mere og mere teknisk præget. Lykkes det, skulle foreningen nok have en chance for også at komme til at fejre 100 års jubilæum“.

Helge Skovgaard Hansen var en ildsjæl og initiativtager til kurser, som kunne opgradere erhvervede certifikater til en egentlig „Electronic officer“-status. Rederne var desværre ikke interesserede i at støtte den udvikling, hvorfor arbejdspladserne i det maritime område gennem den følgende årrække forsvandt.

Nu har foreningen fortsat forhandlingsret for aktive medlemmer i en række landbaserede stillingsfunktioner. Så Helge Skovgaard Hansens profeti går da lykkeligvis i opfyldelse: „Foreningen kan med stolthed fejre sit 100-års jubilæum 6. oktober 2017.“

	Medlemstal Aktive	Passive	Ialt
1918	135		
1927	260		
1937	156	64	220
1947	375	71	446
1957	812	323	1135
1967	974	534	1508
1977	1046	410	1456
1987	959	390	1346
1997	462	348	810
2007	211	303	514
2017	94	279	373

Foreningens formænd

1917-1918	K. A. Christensen (K. Bornum)
1919-1920	J. Weye Fredskilde
1920-1922	K. Bornum
1922-1923	M. C. Madsen
1923-1924	K. Bornum
1924-1940	C. A. Gottschalck
1940-1945	J. H. Gerthsen
1945-1954	C. A. Gottschalck
1954-1957	Tage Fischer Holst
1957-1959	Torkild Krumbach
1959-1962	Aage M. Juul
1962-1963	Torkild Krumbach
1963-1965	Bent Pedersen
1965-1966	Gunni A. Rasmussen
1966-1967	Helge Skovgaard Hansen
1967-1977	Alf Axel Petersen
1978-1981	Jørgen Hansen
1982-1985	Hans Jørgen Christiansen
1986-1987	Ejner Gjødsbøl Pedersen
1987-1996	Ole Baadsgaard Pedersen
1996-1998	Vagn Dam Klovborg
1998-2002	Mogens Lehd Pedersen
2002-2003	Michael Flade
2003-2004	Flemming Fokdal
2004-2006	Carol Ann Thrane
2006-2008	Henning Poulsen
2008-2010	Mogens Lehd Pedersen
2010-	Carol Ann Thrane

**Foreningens
formænd
gennem
100 år**



K.A. Christensen (Bornum)



J. Weyde Fredskilde



M.C. Madsen



C.A. Gottschalck



J.H. Gerthsen



Tage Fischer Holst



Torkild Krumbach



Aage M. Juul



Bent Pedersen



Gunni A. Rasmussen



Helge Skovgaard Hansen



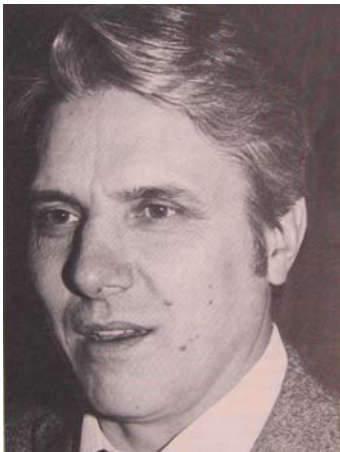
Alf Axel Petersen



Jørgen Hansen



Hans Jørgen Christiansen



Ejner Gjødshøl Pedersen



Ole Baadsgaard Pedersen



Vagn Dam Klovborg



Mogens Lehd Pedersen



Michael Flade



Flemming Fokdal



Henning Poulsen



Carol Ann Thrane



Telegrafisterne på kystradiostationerne

Kystradiostationernes tid er ved at være omme og dermed rinder radiotelegrafisternes saga også ud.

I snart 100 år har radiotelegrafister udgjort rygraden i kystradiostationernes kommunikation med skibene ude til søs. Nu er dette eminente håndværk ved at blive erstattet af automatiske digitale maskiner og systemer såsom mobiltelefoner, bredbåndsnet og satellitter m.m.

Radiotelegrafi er blot en del af udviklingen af kommunikationskæden mellem land og skib, som altid har været der. Lige fra de første bål på bakketoppe via den optiske telegraf og kort- og mellembølgeradiotelegrafi til GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) og til digitale løsninger med bredbåndsnet og satellit-systemer.

I mindst 90 af de sidste 100 år har radiotelegrafister været en vigtig og uundværlig del af kystradiostationernes kommunikationer med skibene og ganske særligt i situationer, hvor der har været behov for hjælp derude til søs

„Livsnerven til søens folk“ og „Søens skytsengle“ er de blevet kaldt.

Næsten alle love og bestemmelser er blevet til på baggrund af tragiske begivenheder, men den begivenhed, som for alvor satte skub i radiotelegrafiens udvikling til søs, var om nogen „Titanic“s“ forlis den 15. april kl. 0220 1912.

I Danmark var der allerede godt gang i udviklingen med trådløs telegrafering. F.eks. havde Fyrvæsenet i 1901 oprettet en radiostation i fyrtårnet ved Blåvands Huk til kommunikation med Vyl fyrskib – en strækning på lige ved 15 sømil og Søværnet fik i 1902 installeret 2 Siemens anlæg i skibene „Herluf Trolle“ og „Heimdal“ under Sømine-korpset. Man opnåede at kunne få gode forbindelser over afstande på op til 60 km. Disse første radio sendeanlæg havde dog den ulempe, at gnistgivningen kunne svigte, og så forsvandt prikkerne ind imellem, og hvis man morsede for hurtigt faldt prikker og streger sammen. Det var ikke noget en dygtig radiotelegrafist syntes om, men langsomt skulle der altså morses på disse anlæg.

Matrosunderofficererne fik undervisning i telegrafi på Vesterbros Telegrafstation. Det første egentlige kursus i radiotelegrafi blev oprettet i Østre Takkeladehus på Holmen i 1903 og vedblev med at være der de næste 100 år.

Marinen var naturligvis meget interesseret i at kunne kommunikere med sine skibe og oprettede allerede i 1905 en landstation på Holmen med kaldesignalet OXA, Danmarks første egentlige kystradiostation, senere også kaldet Kjøbenhavns Radio.

Men efter Titanic“s forlis i 1912 kom der for alvor skred i udbygningen af kystradiostationer. Danmark havde



Henning Poulsen

underskrevet den internationale radiokonvention og var således forpligtet til at forsyne sine kyster med de fornødne kystradiostationer.

---og så gik det ellers slag i slag eller prik ved prik kunne man sige, idet Telegrafvæsenet overtog radiostationen ved Blåvands Huk og gik i gang med udbygningen af det som blev kaldt „den offentlige kystradiotjeneste.

1909 overtoges Kjøbenhavns Radio fra Marinen

1914 Blåvand Radio oprettes som offentlig kyst-radiostation med døgn-tjeneste

1915 Valdemar Poulsens radiostation og –anlæg ved Bagsværd sø overtages som reserve for Blåvand Radio, for senere, nemlig

1917 at blive købt helt og fuldstændigt for derefter at blive oprettet permanent som Lyngby Radio og efterfølgende udbygget.

1931 Lyngby Radio udbygges først med sendere i Skamlebæk for langbølgesendere til faste kredsløb og derefter med sendere for kortbølgetelegrafi og kortbølge-telefoni til skibene.

1940-45 Skagen Radio sættes i drift, noget forsinket af tyskernes besættelse af Danmark.

1951 Rønne Radio oprettes med mellembølge telefoni i Rønne posthus

1964-67 Reersø Radio bygges med modtageanlæg tilsvarende Skamlebæk Radios sendeanlæg.

Denne udvikling i kystradiotjenesten er detaljeret beskrevet i flere bøger, bl.a. „De danske kystradiotjenester 1904 – 2010“ af Bent Wedervang, „Søens skytsengle“ af Kirsten B. Lykkebo samt i Radiotelegrafistforeningens jubilæumsbog fra 1992 „75 år på bølgelængde“.

I 1920'erne og -30'erne blev Lyngby Radio brugt til faste radioforbindelser med udlandet og til Grønland samt til radiofoniudsendelser, bl.a. med Gunnar Nu Hansen, som blev modtaget på radioforbindelser (kortbølge) og videre-sendt pr. kabel til Statsradiofonien i Radiohuset. Mange husker stadig reportagerne fra Olympiaden i Berlin 1936

og de berømte ord om svømme-pigen „lille henrivende Inge“.

I 1929 udsendes der dansk radio til udlandet på kortbølgebåndet. Senderen på Lyngby Radio benyttede kaldesignalet OXY og var på 0.5 kW. Danskere helt ovre i Amerika kunne høre udsendelserne

Fhv. telegrafstationsbestyrer Erling Knudsen har i „Lyngby Bogen“ fra år 2012 givet en fyldig beskrivelse af Lyngby Radio som relæstation for Statsradiofonien/Danmarks Radio.

Blåvand Radio havde megen trafik til og fra fiskerkuttere, idet fiskerne efterhånden havde fået øjnene op for radioanlæggenes og radiokommunikationens betydning og værdi for dem.

2. verdenskrig satte den internationale kommunikation med skibe i stå og også arbejdet med at bygge og ibrugtage kystradiostationen i Skagen gik i stå.

Stationen i Blåvand brugte tyskerne naturligvis til deres marine korrespondance.

På Sjælland ekspederede Københavns Radio (OXA) pr. morsetelegrafi på MF indtil 1943, hvor tyskerne lukkede stationen og flyttede al videre kommunikation til Lyngby Radio, der så kunne forestå ekspeditionen under tysk overvågning.

Efter krigen blev kystradiostationer i Blåvand og Lyngby genåbnet for offentlig korrespondance, ligesom Skagen Radio åbnede den 1. september 1945. Telegramcensuren for udenlandske skibe og trafik til og fra udlandet blev bibeholdt og sådanne radiotelegrammer og – samtaler skulle alt i alt igennem censuren. For den indenlandske korrespondance blev censuren derimod ophævet, hvilket fik trafikmængderne til at stige og, på dage med spidsbelastning var der meget overarbejde. Ansættelse af flere medarbejdere kunne der ikke blive tale om.

Sejladserne til og fra England steg, og de indenlandske færger havde fået MF telefoni. Coasterflåden blev via Marshall-hjælpen udvidet og fiskeriet var godt, især industrifiskeriet, så radiotrafikken steg og steg. Der var efter krigen mangel på varer overalt i Europa, så den oceangående skibstrafik steg kraftigt og dermed også radiotrafikken på telegrafi.

Kortbølge telefonien kom først til Danmark i 1967.

I løbet af 1950'erne kom der gang i produktionen af skibe og fiskerkuttere, og det forøgede antal skibe gav sig også udslag i et større antal nødsituationer, bl.a. ude i „æhaw“.

Den værste periode med nødsituationer på Blåvand Radio var i 1953, hvor der i februar var godt 28 næsten samtidige nødsituationer i Nordsøen og den Engelske kanal. Men også i året for stationens 40 års jubilæum, 1954, var der megen nødtrafik.

Også på Skagen Radio steg radiotrafikken og også antallet af nødsituationer, og i 1954 flyttede man i en helt ny station. Skagen Radios placering betød, at man der modtog nødmeldinger langt uden for sit ansvarsområde, bl.a. helt oppe under Norske kysten. Ja, årvågne telegrafister havde man også hos Skagen Radio.

På Lyngby Radio, hvor man jo havde kortbølgefrequenserne, opfangede man nødsignaler meget langt borte fra, bl.a. på den internationale nødfrekvens 8364 kHz. Herfra kunne man så varsle de lokale redningsvæsner så langt borte som ved Filippinerne eller ved Brasiliens og Marokkos kyster.

Det var et årti, hvor radiotrafikken bare steg og steg, og der var tit lange ventetider, QRY 20 var ikke unormalt.

Fiskerne derude holdt sig som regel til „deres lokale“ kystradiostation og som oftest direkte på arbejdsfrekvenserne, hvor der jo kørte samtaler og var lang ventetid. Man brugte helst ikke nødkanalen, for så vidste man jo ikke hvem man fik fat på!?

Da VHF 'en blev indført i begyndelsen af 1960'erne, var der ikke mange, som gav den radioforbindelse mange chancer. Det var for dyrt og rækkevidden for kort, så der var ikke mange samtaler, men kystradiostationerne indrettede sig efterhånden på den nye teknologi, som krævede mange modtagestationer og antennemaster overalt langs Danmarks kyster. Først da minuttaksten for VHF blev billigere end for MF-telefonien gik det fremad, og efterhånden som priserne på VHF-radioanlæg faldt, fik flere og flere skibe og kuttere samt især lystfartøjer installeret en VHF. Det gav sig så igen udslag i megen radiotrafik, som især om sommeren steg til uanede højder og samtidig faldt radiotrafikken på mellembølgefrequenserne ganske gevaldigt.

En juli måned i 1972 kunne antallet af VHF-samtaler nå op på over 25.000!

Efter således at have været det bærende element i radiokommunikationen til søs og bindeleddet til land, faldede telegrafien ud og telefonien tog over. På langdistancen blev telex pr. radio indført uden nogen større succes. Det daglige antal af radiotelex-skrivninger oversteg sjældent 15 (1981). Det var først med udviklingen af et fremragende dansk system af Thrane & Thrane, at radiotelex overtog meget af radiokorrespondancen fra HF-telegrafien og HF-telefonien. Det holdt i 15 år til 1998, hvor radiotelex 'en måtte overgive sig til satellitkommunikationen via Inmarsat.

Kystradiostationernes blomstringstid var i 1970'erne og første halvdel af 1980'erne, hvor radiotrafikken kun gik en vej, nemlig opad - men det skulle ikke vare ved.

Da beslutningen om indførelsen af GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) – i starten benævnt FGMDS (F for Future) – blev vedtaget internationalt med SOLAS-konventionen i 1988, var det dødsstødet til telegrafien. I løbet af 1990'erne blev mange dispensationer givet og nybygninger skulle fra 1992 slet ikke have radiotelegrafister ombord, så telegrafisterne til søs blev efterhånden afmønstrede og opsagt. Mange danske telegrafister var allerede blevet udskiftet med billige filippinske radiotelegrafister. Mønstringsstatistikken for 1993 angiver således, at der var 14 danske radiotelegrafister og 23 af anden nationalitet ombord på de danske skibe.

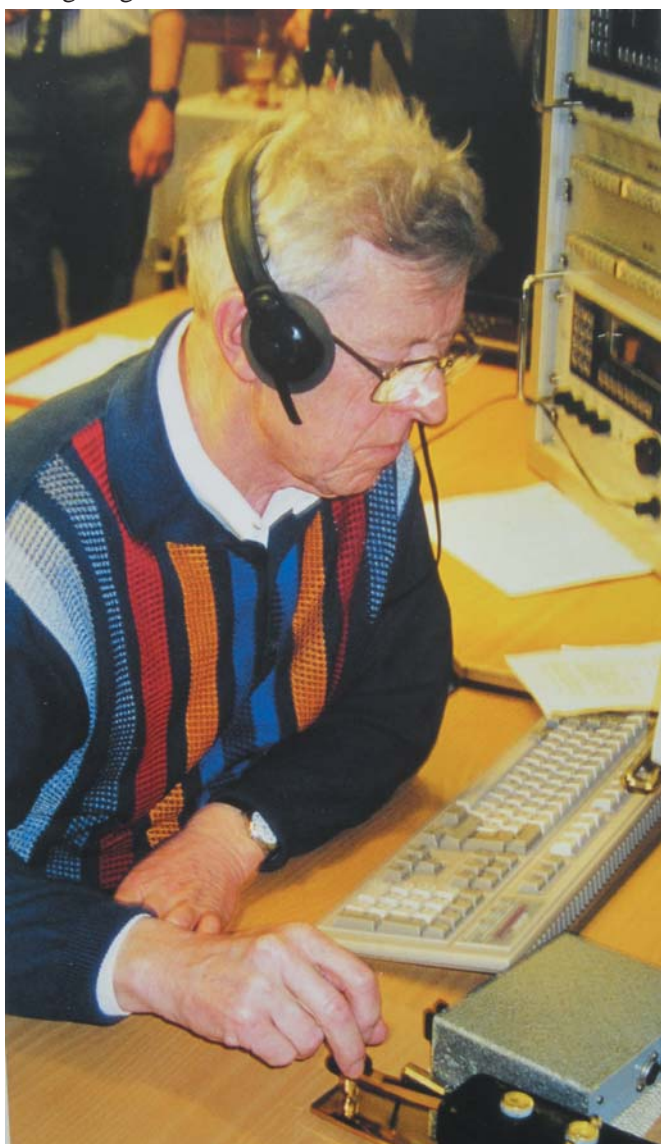
I 1999 blev det så helt slut for telegrafien og telegrafis-

terne ombord på skibene. Den sidste udsendelse på telegrafi fra Lyngby Radio blev sendt den 31. januar klokken 2400 UTC 1999 af den navnkundige radiotelegrafist Helge Skovgaard Hansen.

For sidste gang kombinerede en radiotelegrafist prikker og streger fra Samuel Morses system, der i over 90 år havde haft så stor betydning for sikkerheden til søs. Der var mange radiotelegrafister fra nær og fjern samlet, for at overvære og „være med“ til denne sidste udsendelse med nedlæggelse af radiotelegrafien som kommunikation mellem skib og land. Flere var i uniform og nogen bar sørgelind. „En sorgens dag“ er det blevet kaldt.

På land havde Industriministeren tidligt besluttet at nedlægge radiotelegrafisuddannelsen. Svendborg Navigationsskole uddannede de sidste radiotelegrafister og der blev så udarbejdet krav, specifikationer og kurser til de nye GMDSS-operatører, styrmændene.

Ved et af disse første kurser på Svendborg navigationsskole, holdt den navnkundige radiolærer Walther Smidt, Hans Aage Nielsen og jeg, Henning Poulsen fra Telestyrelsen, en kort ceremoni og begravede en Store Nord morsenøgle under et nyplantet træ ved vest siden af skolen, naturligvis under behørig iagttagelse af 1 minuts stilhed og en gravøl.



GMDSS skulle starte med at indføres på nybygninger, men landfaciliteterne skulle jo også være i orden, så på de danske kystradiostationer blev GMDSS udstyr installeret og afprøvet og sat i drift allerede inden den officielle iværksættelse den 1. februar 1992.

Op gennem 1980'erne var radiotrafikken dalet kraftigt, idet automatiserede systemer som NMT mobiltelefoner og satellitkommunikation udkonkurrerede kystradiostationernes manuelle ekspeditioner. Især i perioden 1982-84 skete der et markant fald i trafikken, idet satellitstationen i Blåvand, lige ved siden af kystradiostationen, åbnede. („Skal man tabe trafik, så kan det lige så godt være til sig selv“ (TDC)).

Radiotelegrafisterne begyndte at spekulere på, hvad fremtiden indebar for dem selv – og for kystradiostationerne.

Eftersom den automatiske satellitkommunikation tog mere og mere over og, mobiltelefon-tjenesterne blev bedre og mere udbredte, måtte man se i øjnene, at det ikke længere var økonomisk holdbart at opretholde 4 kystradiostationer i Danmark.

Med ophøret af telegrafien og indførelsen af GMDSS var den lange nedtur og afviklingen af kystradiostationer i Danmark startet.



Sidste telegrafimelding udsendt 1. februar 1999 kl. 0100 lokal tid.

cq cq de oxb oxb
cq cq de oxp oxp
cq cq de oxz oxz

nw closing cw =
ere final note from oxb/oxp/oxz
=

ii ii de oxb/oxp/oxz =
as from february 1st 1999 at 0001 utc the
GMDSS will be the only distress system for
shipping =
this means that WT is no more at part of the
maritime distress system and we therefore close
down WT service on 500 kHz as well as on HF =
this concludes an era of more than 90 years of
WT service from Danish coast stations starting
in 1909 with Koebenhavn Radio/GRA later OXA
and Blaavand Radio/OXB in 1914 =
finally Skagen Radio/OXP was opened in 1945
=

now this service will be closed =
we thank all ships and remaining coast stations
that may monitor 500 kHz or one of our HF WT
frequencies for good cooperations through the
years +
de oxb/oxp/oxz ii ii oxb/oxp/oxz nw cl SK



Stationschef Knud Holdgaard taler ved den efterfølgende reception

Via en nedsat arbejdsgruppe blev det besluttet at mindst 2 af Danmarks 4 kystradiostationer skulle lukkes. Først gradvist om natten, i weekender og på helligdage. Trafikmængderne og de tjenester der var, pegede hurtigt på, at det var Rønne Radio og Skagen Radio, som måtte lade livet. Udstyret på stationerne skulle fjernstyres fra hhv. Lyngby Radio og Blåvand Radio.

Rønne Radio (OYE) lukkede så i oktober 1993 og derefter lukkede Skagen Radio (OXP) i november 1993, for at blive fjernstyret fra Blåvand Radio (OXB), som selv måtte lukke i 1996.

Herefter var der så kun Lyngby Radio (OXZ) tilbage til at fjernstyre samtlige 19 VHF-antenne-positioner og 5 MF-positioner samt kortbølgetelefonien – alle med DSC, men også her skete der nedskæringer og lukning af tjenester (især efter årtusindskiftet).

I 2002 ophørte lytte vagten på MF-nødfrekvensen 2182 kHz og i 2008 bortfaldt opgaverne med Shippos systemet. I 2009 lukkede kortbølgetjenesten og den frivillige overvågning af HF-DSC nødkanalerne. Dette betød også nedlæggelse af Skamlebæk Radio og allerede i 2010 lukkede den automatiske DSC-telefonitjeneste igen. Den var blevet urentabel, trods nye tiltag som tilbud om et billigt kystradioabonnement, der dog med en minutpris på 5,50 kr. ikke kunne konkurrere med Mobiltelefon samtaler til en femtedel af den pris. Denne DSC tjeneste blev knap 10 år gammel..

I 2014 fejrede kystradiotjenesten sit 100 års jubilæum i skyggen af stærkt faldende trafik. Bogen „Havets

skytsengle“ blev udgivet af Post- og Telegrafmuseet.

Den 1. januar 2015 blev resterne af kystradiotjenesten, nemlig Lyngby Radio, overdraget til Forsvaret, idet ejeren TDC, fandt underskuddet for tungt og fik ret heri af EU-domstolen.

Al kommerciel radiotrafik, dvs. telegrammer, samtaler og ekstern undervisning til radiocertifikater ophørte. Lyngby Radio skal herefter kun lytte efter nød-, il-, og sikkerhedsopkald og foretage tilsvarende udsendelser. Samtidig indføres ny digital teknik, som kan placeres hvor som helst det måtte ønskes. Det betød, at samtlige teknikere og ingeniører blev afskediget og alle teknik rum blev ryddet for så godt som al „den gamle“ teknik.

Tiden som den primære linje til søens folk er slut.

Organisatorisk hører Lyngby Radio nu under JRCC (det tidligere SOK) i Århus og er fortsat kommunikationssleddet til skibene til søs, men nu kun i nød- og sikkerheds tilfælde. Med tiden er det planen (p.t planlagt til 2017), at stationen helt flytter sammen med JRCC, som en enhed herunder, benævnt NIS (Nød II og Sikkerhed).

Beliggenheden for hele den organisation skal være I Karup. Herefter vil det så være slut med det radioeventyr, som begyndte ved Bagsværd Sø for over 100 år siden. Det er så enden på den æra.

Morsetelegrafien benyttes i dag kun af radioamatører (hvoraf mange er tidligere telegrafister). Det gamle stolte håndværk dør ud, ligesom så mange andre – ædt op af teknologiens robotter.

Men vi husker stadig de situationer, hvor en profes-

sionel radiotelegrafist har spillet en afgørende rolle for et lykkeligt udfald af en katastrofe på havet – også dem, som det ikke gik godt for, blot for at nævne nogen: „m/s Titanic“, „s/s Norge“, „m/f København“, „Andrea Doria“ og „Stockholm“, „m/f Skagerrak“ og „m/s Hans Hedtoft“. Der kan nævnes mange andre, ikke mindst „m/f Estonia“, hvor der absolut manglede en professionel radiokommunikatør.

Vi kender jo til disse „store“ historier og redningsaktioner, som er beskrevet i rapporter og bøger, men så er der alle de „små“ og mindre kendte, men ikke desto mindre dramatiske historier fra „det virkelige kystradio-liv“, hvor radioekspedienterne har gjort deres for at en situation blev klar på professionel vis – i de fleste tilfælde med en „happy ending“.

En „almindelig“ vagt findes ikke på en kystradiostation. En dag (før mobiltelefonens tid) kunne starte hektisk om formiddagen, hvor alle skulle have forbindelse hjem til rederierne. Andre dage startede måske stille og roligt, men der skete altid noget særligt, og pludselig kunne det dreje sig om liv eller død.

På Blåvand radio havde man stor radiotrafik omkring opbygningen af olielagerne i 1970'erne, og al den trafik skulle foregå via Blåvand Radio, fordi det var absolut forbudt, dengang, at etablere radioforbindelser uden om Post- og Telegrafvæsenet.

Der skete en del uheld derude, og så var der det farlige arbejde ude på alle fiskekutterne, danske, færøske og hvad nationalitet de end måtte have. Dem vidste man som kystradio operatør, at man skulle være særligt opmærksomme på, for de var vant til at klare sig selv og trængte sig ikke på.

I hvert fald ikke før de stod i vand til livet og som de sagde „Vi ska ha æ skiw mæ hjem“. Der var også mange episoder, hvor en mand var blevet grebet af en wire, og var kommet ind i spillet, med alvorlige skader til følge. Der var mange maskinstop eller episoder med grej i skruen. Et sådant opkald kunne beskedent lyde: „Har du tid Blåvand, for vi tager mere vand ind, end vi kan tørre op“. Så blev redningsstationerne eller Fiskeri Inspektionens skibe „Nordsøen“ eller „Vestkysten“ kontaktet. De yder og har ydet en fantastisk indsats og er altid parate uanset vejret.

En dag kaldte en kutter op til Blåvand Radio og fortalte at de havde tabt en stor gasflaske ned i lasten og hanen var gået af, så de nu sad på en tikkende bombe af den tunge gas i lasten. William Pohlmann (også kendt som William-the-wireless) var kvik og ringede til teknologisk institut. Kutteren fik det råd, at de skulle fylde lasten op med vand, for på den måde at få gassen ud - og det lykkedes!

En eftermiddag skete et meget alvorligt „blow-out“ på Mærsk Explorer og besætningen skulle evakueres hurtigst muligt pga. eksplosionsfare og der var risiko for udslip af meget giftig gas. Telegrafisterne på Blåvand Radio gik straks i gang og fik en redningshelikopter derud, men den kunne ikke komme helt ind til platformen. Man sad som på nåle, men til sidst lykkedes det Mærsk's egen Bell helikopter at få den ene mede sat ned på kanten af

helikopterdækket og få mandskabet ombord og fløjet væk.

Ikke al travlhed skyldtes ulykker, f.eks. ville fiske skipper Kent Kirk afprøve EU-reglerne, fordi England forbød danske fiskere i deres farvand. Det var nærmest en verdenssensation og blev fulgt af så mange journalister, der alle skulle ringe hjem fra følgekutteren, så taletiden måtte indskrænkes. En journalist skrev til Blåvand radio, at han aldrig tidligere havde samarbejdet med så professionelle operatører.

Humoren på stationen fejlede ikke noget, der var altid nogen som kunne en masse vittigheder også af den slags, hvor man skulle huske at lukke af for mikrofonerne.

Jeg husker fra en tur med „Olau Syd“/OUKD, at jeg ikke havde fået MF-modtageren indstillet ordentligt og uforvarent kaldte oveni en igangværende samtale. Da jeg endelig opdagede det, holdt jeg naturligvis inde, men Blåvand Radio kaldte mig: „Olau Syd, De er nr. 5 og tillykke med Deres første hyre!“ Der sad jeg så med røde ører.

På en nattevagt kaldte en fiskekutter op for at få lægeråd. Om bord befandt sig et besætningsmedlem, som i flere døgn havde haft forstoppelse. Manden havde forsøgt at kurere sig selv med en gulerod (!). Det mislykkedes, guleroden havde sat sig strategisk fast og manden var i en svær pine. Lægen fra Radio Medical beordrede manden evakueret og Blåvand Radio fik ham evakueret med helikopter via Humber Radio. Han blev fløjet til England for behandling. Efter et stykke tid tikkede en besked ind på fjernskriveren fra Humber Radio. Det var en tegning af en gulerod og en udnævnelse af radiotelegrafisterne William Pohlmann og Preben Bukholt til „Knights of the Noble Carrot“!

En formiddag kaldte en kutter op til Blåvand Radio og fortalte, at de lå ved en tysk coaster, og det så ud som om der var sket noget meget alvorligt. Skipperen lød meget alvorlig, og der bredte sig en utryg stemning blandt dem, som var på vagt. Hans Jørgen Christiansen fik „Nordsøen“ sendt ud for at checke, og det var så begyndelsen til den sag, som blev kendt som økse-morder-sagen. Det var russeren Lapin, som efter sigende havde slået 5 andre besætningsmedlemmer ihjel, brudt pengeskabet op og gået i flåden med 60.000 DM. Hverken det danske eller det tyske politi kunne bevise drabene, og han kom tilbage til Rusland med pengene. En utrolig historie, som der er skrevet en spændende bog om.

Som sagt kunne dagen på stationen i „storhedstiden“ være travl og således også på Skagen Radio. En morgen, efter trafiklisten, hvor alle skulle have en forbindelse hjem, nu hvor almindelige landkrabber var mødt på arbejde, var frekvensen 1988/1701 kHz som sædvanlig kogende af opkald. Alle kaldte op på frekvensen for at komme først til. Aage Faurskov, en gæv mand med rod i det sydfynske øhav, forsøgte sig flere gange med „en a' gangen“, men der var en enkelt som ikke var til at stoppe, også selvom Faurskov bad ham vente til blev hans tur. Og da så en igangværende samtale måtte afbrydes, for endnu en gang at irrettesætte „forstyrrelsen“, så gav Faurskov ham en lektion i hvordan man kaldte op. Meget forsigtigt kom det da

fra kutteren „Jamen, Skagen vi er jo ved at synke“. Dagsordenen blev lynhurtigt en anden og alle sejl blev sat til for at yde ham hjælp. Kutteren forliste, men ingen omkom, så alt i alt en lykkelig udgang på en kritisk situation.

På en anden vagt hørte Jørgen Fink Petersen alarm-signalet på 2182 kHz efterfulgt af dah dit dit dit (B), som betyder at det er en redningsbådssender. Pejleren viste 270 grader. Så blev Farsund Radio kaldt på 2182 kHz og deres pejling viste, at det var i norsk farvand, så de fik sendt en helikopter af sted. ETA (expected time of arrival) en time senere. Det var kutteren Poul Rosenberg, der sammen med et makkerskib var på fiskeri efter industrifisk. Kutteren var i frisk vind på vej tilbage, fyldt til randen med fisk, da døren til lukafet blev slået ind, og vandet løb ned. Det medførte at stævnen kom under vand, og da man gik fuld fart, sejlede man praktisk talt lige mod havbunden, lød den senere søforklaring. Besætningen havde 1-2 minutter til at få flåden frigjort og forlade skibet, og der var ikke tid til at kalder makkerskibet. Nødsituationen blev fulgt med spænding fra Skagen Radio, men lidt over en time senere blev alle 5 mand taget ombord i den norske helikopter. En af dem i bevidstløs tilstand.

Den slags nødsituationer var der en del af, og de havde naturligvis første prioritet før de mange radiosamtaler. Men med NMT-systemets indtog på markedet ændrede kommunikationsvejene sig, så nu var der ikke længere QRY (kø) til Skagen Radio, og man begyndte at kunne se skriften på væggen.

Livlinen på VHF'en var der stadig brug for i foråret 1986, hvor bornholmerkutteren „Venture“ R339 på 150 tons var på vej til Skagen med lasten fyldt. Skipperen kaldte så Skagen Radio og fortalte, at vandalarmen i maskinrummet var gået i gang og han havde sendt en mand ned for at se, hvor galt det var. Vandet steg dog så hurtigt at manden nu ikke kunne komme ud på grund af vandpresset. Skagen radio kaldte ud med Mayday Relay og fik hurtigt fat i et af Søværnets skibe i nærheden, der sejlede til undsætning og anmodede kutteren om at sejle over på siden af dem, så besætningen kunne bjærges. Skipperen meddelte, at han havde en mand fanget i maskinrummet og ville forsøge at nå ind på stranden ved Skagen.

Den lille redningsbåd fra Skagen, LRB10 kom til og sejlede ved siden af kutteren, som efterhånden sejlede med agterenden så langt nede, at der var fare for at den ville synke. 2 mand fra kutteren hopper over på LRB10. Nu sank kutter „Venture“ og skipperen ville også springe over, men hans redningsvest hang fast i noget. Redningsfolkene nåede dog at få ham over på LRB10 inden „Venture“ forsvandt på 18 meters vand. På Skagen Radio fulgte man situationen på kanal 16 og pludselig hørte man redningsbådens fører, Aage Venø, råbe „Der er han squ“. Det var manden fra maskinrummet, som var blevet grebet af en luftboble og kom op til overfladen som en raket. De fik ham samlet op inden han forsvandt igen. Endnu en nødsituation blev klaret uden omkomne. Silence Fini.

På Lyngby Radio havde man på HF først telegrafi og senere også telefoni, så her havde man forbindelse med

skibe overalt på de syv have. Skibene blev samlet op på et kaldebånd af frekvenser, som man „skannede“ hen over og samlede skibe op til ekspedition. Midt i dette bånd lå HF-nødfrekvensen 8364 kHz, og det skete, at man på Lyngby Radio måtte besvare nødkald langt uden for dansk farvand, fordi ingen andre kystradiostationer kunne høre eller besvarede kaldet. Således også da det danske skib „Inger Nova“ forliste ud for Brasiliens kyst. „Inger Nova“ sendte flere Mayday meldinger ud, men ingen brasilianske kystradiostationer hørte dem tilsyneladende, så i stedet kaldte skibet Lyngby Radio op over kortbølgen. Herfra alarmerede man den brasilianske kystvagt og den brasilianske kystradiostation Victoria Radio. Den 15. december 1981 kunne man så læse i Berlingske Tidende „Lyngby Radio Brasilien – 6 mand fra partrederiet NOVA IV's fragtskib Inger Nova blev taget op af det mexicanske skib „Mexican Treasure“, da det danske skib forliste ud for Brasiliens kyst.“ Skibets kaptajn sendte senere et takkebrev til Lyngby Radio og besøgte også stationen medbringende et par kilo ægte brasiliansk kaffe.

Helge Skovgaard fortalte om de kringlede veje for at nå frem til en lokal kystradio: Nattevagten havde lige afløst aftenholdet da et dansk skib, „Sonja Bewa“, i Caribien sendte nødsignaler på kortbølge. De havde haft en eksplosion i maskinrummet og havde ikke kunnet få kontakt til andre skibe i nærheden på MF-nødfrekvensen, 2182 kHz. Meldingen modtaget på kortbølge blev straks videregivet pr. fjernskriver til den amerikanske coastguards AMVER system. I mellemtiden kaldte San Juan, Puerto Rico Coast Guard Station op på en anden fjernskriver og meddelte at han ville overtage nødsituationen, men de frekvenser han prøvede gav kun kortvarige og meget dårlige forbindelser til skibet. Lyngby Radio havde imidlertid god kontakt til „Sonja Bewa“ så al kommunikation til skibet foregik nu via HF telefon og fjernskriver til og fra San Juan Radio. Det gik planmæssigt i Caribien, og ud på natten kom en nordmand på siden af det danske skib. „Vi havde forbindelse med „Sonja Bewa“ lige til hun sank hen på morgenstunden, men forinden var besætningen bragt i sikkerhed på det norske skib“ fortalte Helge Skovgaard Hansen.

En anden gang gik nødmeldingen fra et Filippinsk skib et sted i Stillehavet og modtaget på Lyngby Radio via telegrafkontoret i New York, der underrettede San Francisco, videre via Guam, til skibe, som gik til assistance og fik reddet den filippinske besætning. Det er ganske vist, og det kom i radioen.

Men mest blev HF jo brugt til telegrammer og telefonsamtaler, og før der blev lagt kabler, især til og fra Grønland og Færøerne. Radioarbejdet med Grønland gik stød under normale kortbølge-forhold, men når der var afbrydelser pga. forstyrrelser i ionosfæren, „Black out“, kunne der gå flere dage, hvor det var umuligt at opnå forbindelse. En december var der f.eks. ikke hul igennem fra den 16. til den 22. december. Om morgenen den 22. december var der pludselig forbindelse til Godthåb, som meddelte, at de havde 2000 telegrammer ophobet, så der blev

oprettet en ekstra modtageplads på Lyngby, og så var det ellers med at holde ørerne stive og hovedtelefonerne fast. En hel vagt plus overtid. Det gav sved på panden. De ekspedienter, der sad ved denne forbindelse gennem nogen tid, blev supergode til at modtage hurtigt, især grønlanderne, der ikke veg tilbage for mere end 200 tegn i minuttet. Telegrammer på grønlandsk var svære, fordi man ikke anede hvornår et ord holdt op, og man skulle jo skifte linje, så af og til kom der til at stå eet bogstav alene på en linje...

På gode dage kunne man også nemt samle 10-15 skibe op efter trafiklisten, og så havde man 1½ time til at ekspedere dem inden Søfartspressen skulle udsendes. Så tit arbejdede der 2-3 mand på samme sender, og man råbte til makkerne, når man skulle bruge senderen, f.eks.: „Jeg kvitterer lige“ og så ellers videre til næste skib i QRY rækken.

Der var dengang som nu en mængde russiske skibe på gennemrejse i de danske farvande. De russiske radiotelegrafister var enten både hurtige og sikre eller det modsatte, nemlig mindre ferme til at betjene nøglen. På en morgenvagt i MF-telegrafien fik Jess Lykke Christensen et opkald fra en russisk kollega af den hurtige slags. Jess fik en god håndfuld telegrammer via transport-båndet fra Lyngby Radios trafikfordeler. De skulle efter reglen afleveres til russeren før der kunne modtages noget fra ham. Da russeren selv havde lagt ud med et højt tempo i opkaldet, fornemmede Lyngbys telegrafist at tempoet skulle være højt, og den fik lige en tand ekstra på Squeezekey. Det var hurtigt afsendt og russeren svar kom prompte: QSL, QRV (kvittering, parat til næste). Den fik lige en tand til på hastighedsregulatoren. Næste telegram afsendt og ligeså hurtigt tilbage kom det: QSL, QRV. „Nå vil du lege“ tænkte Jess og så gik der jo sport i det, så lidt op med hastigheden og 3. telegram afsendt og igen et hurtigt QSL, QRV. Så det gik altså pænt hurtigt, begge veje, ganske vist, men til sidst var hastigheden betænkeligt nær min egen tophastighed fortæller Jess. og så slog tanken ned: „Hvad nu hvis han har en stak telegrammer til os...?“ Det ville jo være flovt nu at skulle bede russeren om at sænke sin hastighed. Til alt held var der ikke mere, så bare TU SU dit dit.

Man kunne også komme ud for geografiske overraskelser, når man kommunikerede med russere. En dag blev vi på MF-telegrafien præsenteret for et telegram til BAK NEROZABI, hvor byen NEROZABI skulle ligge i Danmark, hvilket dog lød en anelse for eksotisk til at det kunne passe. Russeren insisterede imidlertid, så det måtte jo undersøges. Vi ledte så lidt og fandt en kendt telegram-adresse: BACH, Nørresundby og tænkte, hvordan ville det mon lyde for en russer, når det blev formidlet pr. telefon? En opringning til firmaet Bach bekræftede at de ventede besøg af skibet. Næh, man måtte ikke gætte, men til tider var det nødvendigt at bruge fantasien en lille smule.

Nogle flittige brugere af kortbølgetelefonen var bl.a. de færøske trawlere. Det var store fabrikkskibe, hvor mandskabet var udmønstret i adskillige måneder. Så stor var trafikken, at Lyngby Radio oprettede en interimistisk

ekstra plads, der straks blev døbt „Færingeplassen“. Samtalerne blev bestilt, og der kunne sommetider gå lang tid, før de kom igennem. En gang havde Olavur Halgi/XPYM bestilt en samtale, som langt om længe gik igennem. Der blev talt længe, og da samtalen var færdig sagde radiotelegrafist William Pohlmann: „Tak, det blev 13 minutter“ og fra skibet blev der så svaret: „Jamen Lyngby, det var forkert nummer! „

Radiotelegrafist Helge Erndal, der normalt var tålmodigheden selv, blev det meste af en formiddag generet på sin kanal af en færøsk trawler, „Hans Erik“, der må have fået sin modtager forkert indstillet: „Lyngby Radio - Hans Erik, Lyngby Radio - Hans Erik“ og Erndal svarede tålmodigt hver gang. Da det havde stået på meget længe, var den sidste rest af Erndals tålmodighed efterhånden opbrugt og han sagde „Hold nu kæft, Hans Erik“ En kort pause fulgte. „Hans Erik“ havde endeligt fået stillet ind, hvorefter det lød: „Javel, jamen Lyngby, javel“.

På en af mine togter med „Olau Syd/OUKD“ benyttede jeg kortbølgetelefonen til at ringe hjem og ønske min mor tillykke med fødselsdagen, og da samtalen var slut, spurgte jeg til hvor mange minutter det var, og radiotelegrafist Erik Gredal svarede: „Det er i orden, Olau Syd“ og det fattede jeg ikke lige, så jeg spurgte igen, „Lyngby, hvor mange minutter? „ og fik igen svaret, blot lidt højere: „i orden Olau Syd“. Men da jeg jo havde lært på skolen, at man skulle notere minutantallet, så spurgte jeg igen til antal minutter og nu brølede Gredal så ind i mikrofonen: „Jeg sagde det var i orden, Olau Syd“ og først da gik det op for mig, at han „bare“ var en god kollega.

En anden radiotelegrafist hos rederiet Olauline havde fundet ud af, at kollegaen på Lyngby Radio samlede på sommerfugle, så han betalte sine samtaler med sommerfugle fra Sydamerika på nåle.

Men så kom radiotelex og så satellit-forbindelserne og så måtte kortbølgen til sidst give op og blev nedlagt.

MF- og VHF-telefonien vandt mere og mere indpas og det var også her kommunikationen under de fleste nødsituationer foregik.

I 1993 forliste den polske færge, Jan Heweliusz. Færgen sendte Mayday på MF-frekvensen 2182 kHz, men ingen position. Kaptajnen havde kort forinden ført en samtale på polsk med en anden færge, og da han så endelig fik udsendt sit Mayday, som Lyngby Radio tog imod og kvitterede for, krængede færgen så meget, at koordinaterne ikke kunne aflæses, selvom han panikslagen forsøgte i orkanen, med over 6 meter høje bølger. Lyngby Radio udsendte Mayday Relay, 2 andre polske færger kunne se skibet på radaren, men det forsvandt, rullede rundt og lå med bunden i vejret. Det sank med 54 personer om bord, heriblandt kaptajnen. Maria Hansen på Lyngby Radio, som forsøgte at få en position ud af kaptajnen, havde det skidt den næste uges tid og gik og var sur på ham, fordi redningen ikke nåede frem i tide. 9 overlevede dog forliset.

Det gik også ret hektisk til ved kapsejladsen „Sjælland Rundt“ i 2001, hvor en svensk båd, Balisse, udsendte et Mayday om kollision mellem en coaster og en af sejlbåd-

ene i Sejerøbugten. Balisse var ca. 400 m fra kollisionen og gik til assistance sammen med flere andre både. Der var mange opkald på kanal 16, flere både meldte sig til assistance og Lyngby Radio prøvede at få ro på og få en nærmere position end Snekkeløbet og Sejerøbugten. Balisse gav en klar position, 56 gr. 00"08' N og 011 gr. 10"14' E. SOK informeredes og sendte en helikopter og hjemmeværnkutter Apollo, der fulgte sejlbådsfeltet. Der var forvirring om antallet af ombordværende og hvem Coasteren var. Den meldtes nu stoppet, og så kaldte en styrmand fra coasteren, „Lille Tanja“ op og sagde, at han vist havde sejlet en båd ned og uds purgt fortalte han beklemmt nærmere om situationen. Der var nu samlet 4 mand op af 3 forskellige både. 2 bevidstløse og 2 i rimeligt god behold, som fortalte, at der ikke var flere ombord. Sejlbåden var helt splintret og sunket. Helikopter satte læge og redningsmand ned på coaster og alle fire fra den sunkne sejlbåd, som hed „Leon“ blev taget om bord i coasteren, der lå ret lavt i vandet. De blev derefter taget om bord i helikopteren og fløjet til Værløse. De to af dem bliver senere erklæret for omkomne.

Dagen efter var der så en del opringninger fra nervøse pårørende. De blev henvist til Søværnets Operative Kommando (SOK).

Det var også i 2001 at tankeren „Baltic Carrier“ kolliderede med fragtskibet „Tern“, hvorved tankeren fik et stort hul i styrbords side og godt 3000 liter svær fuelolie flød ud i Kadetrenden. Takket være en hurtig reaktion fra Lyngby Radios side og koordination af kommunikationen med Søværnets miljøskibe, som kæmpede en brav kamp, blev den store miljøkatastrofe afværget.

Den kinesiske „Fu Shang Hai“ kolliderede i helt klart vejr med cypriotisk registrerede „Gdynia“ 3 sømil nord for Hammerodde. Det var den 31. maj 2003 klokken 1218 iflg. den senere søforklaring. Men først en halv time efter kollisionen udsendte „Fu Shang Hai“ et distress alert på DSC og derefter „Mayday“ på kanal 16, da kaptajnen indså, at skibet ikke kunne holde sig flydende, og besætningen forlod senere skibet i 2 redningsbåde. På Lyngby Radio havde man ikke hørt nogen kommunikation mellem de 2 skibe, som ellers kunne indikere en faretruende situation. Kun lidt polsk tale og noget kinesisk, som ingen rigtigt forstod. Lyngby Radio udsendte Mayday Relay. Politiet modtog et telefonopkald fra en lystsejler, som havde overværet kollisionen, og underrettede Bornholms Marinedistrikt som sendte 3 redningsbåde, 4 marineskibe og en lods båd af sted til positionen. Lyngby Radio kommunikerede med Gdynia, som godt kunne holde sig flydende og koordinerede ellers kommunikationen. Der ankom helikoptere både fra Danmark og fra Sverige og redningsbåde fra Bornholm tog besætningen fra „Fu Shang Hai“ om bord. Ingen tilskadekomne. 2 timer efter kollisionen afblæste Lyngby Radio nødsituationen med Silence Fini. Efter at besætningen på „Gdynia“ var blevet afhørt af politiet, gav Lyngby Radio besked om at skibet kunne fortsætte til havnen i Gdynia. Samme aften kl. 2049z sank „Fu Shang Hai“, men først 10 år senere blev skibets tanke tømt for fuelolie.



„Fu Shang Hai“ går til bunds

Og så var der den tragisk sag med kutteren „Melissa“ fra Læsø, 3 sømil øst for Syrodde fyr: Torsdag den 4. december 2003 kl. 2033 opfangede Lyngby Radio et Mayday fra kutteren Melissa, som var ustabil med slagside i det hårde vejr. Lyngby Radio fik bekræftet positionen fra Melissa og udsendte Mayday Relay. Kutteren „Anne Marie“ som var lige i nærheden og kunne se Melissa på radaren, meldte sig til Lyngby Radio og gik mod positionen, men ca. 1½ sømil fra positionen forsvandt signalet fra radaren. Lyngby Radio havde bedt mændene på Melissa om at tage overlevelsdragter på, og så hørte vi ikke mere. Ti minutter efter gik redningsbåden ud, og i løbet af den næste time var over 30 kuttere på vej. Efter 18 minutter var kutter Anne Marie fremme ved positionen, og så kom redningsbåden og SOK havde sendt en helikopter, som også nåede frem i rigtigt dårligt vejr. Der blev fundet en del vragester og en redningskrans med navnet Melissa på. Efter 4,5 time fløj helikopteren i land for at tanke op og for at hente lysbomber. Men den kom aldrig ud igen. SOK's vagthavende troede ikke der var nogen overlevende. Fiskere og redningsmænd rasede mod SOK, og helikopter-piloten ville gerne afsted igen, for det kunne ikke udelukkes at mændene var nået i overlevelsdragterne, og så ville de kunne overleve i op til 24 timer. Lyngby Radio fortsatte med at følge og koordinere kommunikationen og give informationer til fiskerne derude. I løbet af natten fandt fiskerne så vraget af Melissa, så næste dag kunne Søværnet sende en dykker derned. Han kunne se liget af en fisker uden overlevelsdragt i skibets styrehus, måske så han 2, men han var ikke sikker, meldte han tilbage. Via Lyngby Radio afblæste SOK aktionen og fiskerne tog hjem, da en ny storm var på vej. Om søndagen, 4 dage efter forliset, blev liget af en fisker bjærget. Fiskerne ville fortsætte med at lede efter den sidste fisker, for de kendte jo strømforholdene, så redningsbådene måtte flytte sig. Det gav anledning til knoppede ord på kanal 16. Tirsdag aften blev den sidste fisker så fisket op med trawl.

Der blev en del polemik i pressen efter denne tragiske hændelse. Spørgsmålet var, om SOK stoppede med eftersøgningerne for tidligt, og der blev stillet spørgsmål til forsvarsministeren. Lyngby Radio havde båndoptagelser af kommunikationen på kanal 16 under hele aktionen og afleverede dette til de videre undersøgelser.

Men Lyngby Radio fik et brev fra fiskeriforeningen med megen tak, for „Lyngby Radio viste endnu en gang at professionalisme og menneskelighed trives godt hos jer, tak for det“.

Lyngby Radio har fået mange takkebreve i tidens løb og radiostationen havde allerede i 1985 fået søsikkerhedspokalen.

Heldigvis er ikke alle situationer, tragiske nødsituationer. I de senere år er der kommet flere og flere lystsejlere til, og ikke alle er lige gode til at bruge VHF-radioen med omtanke, og nogen er mere „lyst“ end „sejlere“. Mange har kun en mobiltelefon med, og den rækker ikke altid.

I højsæsonen for lystsejlerne, april til september, sker der mange grundstødninger og mange får motorstop. Ikke alle kan sejle i blæsevejr og mange må have hjælp til at komme i havn. Nogle tyske sejlere kalder med Mayday ved mindste grundstødning, ofte helt oppe i det skingre falsset stemmeleje.

Således kaldte en sejler med panik i stemmen: „SOS SOS, vi er i havsnød“. Lyngby Radio svarede ham og spurgte roligt, hvad der var galt, og sejleren svarede, at der er høje bølger. Hertil svarer ekspedienten tørt, at „det er der jo som regel ude på havet“. Sejleren vidste heller ikke hvor han var, så Lyngby Radio fik en helikopter ud at finde båden, som så blev gelejdet ind til Grenå Havn af en Falck båd med blå blink.

En anden sejler med motorstop svarede på spørgsmålet om årsagen til motorstoppet: „Jeg har skidt i karburatoren.“. Han blev slæbt ind til nærmeste havn.

En sejler syd for Sønderborg kaldte op med en „nødsituation“ – en træt flyver var landet på skibet. Det var en grøn amazon papegøje og den var ret tam, så den måtte jo være hjemmehørende på et andet skib. Lyngby Radio modtog „nødkaldet“ og spurgte ind til ringmærkningen. Ekspedienten kaldte så ud til „alle skibe omkring Sønderborg og Als“ og også på engelsk med „have anyone lost a green parrot?“, og vagtchefen ringede rundt til politi og forskellige havne med beskeden, hvis nogen skulle henvende sig og efterlyse papegøjen. Endelig belønnedes det store arbejde ved, at en tysk sejler henvendte sig. De havde „tabt“ en Papagei. Lyngby radio fik de 2 sejlere sat i forbindelse med hinanden, så gøjen kunne afleveres til ejermanden. Senere viste det sig at Papagei ikke talte tysk, det vil sige, at det altså var den forkerte papegøje. Den blev vist senere overgivet til politiet.

I sommersæsonen giver urutinerede sejlere og folk med en dårlig radiodisciplin ofte anledning til irritation og panderynken samt interne kommentarer som „De skulle nok have købt et sommerhus i stedet for.“ Den manglende viden om hvordan VHF-radioen skal bruges kan give an-

ledning til at hjælpen bliver forsinket. Ret ofte bliver nødkanalen, kanal 16, blokeret af VHF-anlæg som sender konstant, enten fordi telefonrøret ikke er lagt rigtigt på eller fordi tale-tasten hænger, og så bliver alt hvad der siges ombord sendt ud på kanal 16 til stor gene for alle andre, ligesom „rigtige“ nødsituationer bliver blokerede. Andre morer sig med at sende falske signaler ud eller ligefrem lade et musikhit blokere nødkanalen.

Lyngby Radios smukke placering ved Bagsværd sø har givet anledning til mange besøg af forskellige fuglearter og egern samt en ræv, som kommer og præsenterer sine unger. Ænder er blevet fodret ud af vinduet, og de stod trofast og ventede hver morgen på godbidder. En dag havde en lille kat, som ikke var set før, forvildet sig ind på området. Den blev beværtet med både vand og mad, så den blev nogle dage. Man opdagede, at den var øretatoveret, så en eftersøgning efter oplysninger på internettet gik i gang. Der var en dame ikke så langt væk, som efterlyste sin kat, „Miss Saigon“ med foto. Damen blev så glad for at høre at Lyngby Radio havde taget vare på Miss Saigon, som nu bliver idømt stuearrest på radiostationen indtil afhentningen kunne finde sted. Endnu en redningsaktion klaret med succes!

I 1970'erne og 1980'erne deltog Lyngby Radio i godt 500 nødsituationer og det steg støt. I 1996 var der således 896 aktioner. I dag er der igen i snit omkring 550 (2014 = 627 og 2015 = 461) nød- og sikkerheds aktioner, som Lyngby Radio har deltaget i. Dette varetages af i alt 23 medarbejdere.

Når flytningen af stationen til en bunker i Århus og senere videre til en bunker i Karup er realiseret, bliver stationen normeret til 14 operatører, heraf vil der kun være 3, som er uddannede radiotelegrafister. Resten er kontorassistent uddannede telefonister med VHF-certifikat, enkelte med en kort kystradio-uddannelse fra Lyngby Radio eller det vil være marineassistenter uden større kommunikations erfaring og kun med få ugers indøvelse og kun med VHF-certifikat af typen ROC (Restricted Operators Certificate).

Radiotelegrafisternes æra på Danmarks kystradiostationer er definitivt forbi.

Radiotelegrafisternes saga kan dog herefter bl.a. opleves på museet for Danmarks første kystradiostation, OXA og det nye museum for kommunikation i det gamle Østerbro Postkontor.

Flåderadio i Danmark, Færøerne og Grønland

Flåderadio Århus (kaldesignal OVK)

Flåderadio Århus var placeret i den sydlige del af Århus, i Marselisborg skov. Den var indrettet i et underjordisk bunkeranlæg, anlagt af tyskerne under anden verdenskrig. Det var naturligvis uisoleret, og et elendigt air-condition anlæg forsøgte at holde temperaturen i nærheden af 20 grader. Adgangen til stationen foregik fra en lille parkeringsplads ved Oddervej. Herfra måtte man gå et stykke vej igennem en temmelig tæt granskov, og på en smal sti anlagt med en enkelt række fortovsfliser. At komme op igen efter en nattevagt i den kolde bunker, og så stå i denne granskov en sommerdag med 35 graders varme var noget af et chok, og næppe sundt for helbredet. Bunkeren lå i umiddelbar nærhed af SOK's bunker, og vi havde en fin rørpost forbindelse mellem de to bunkeranlæg. Rørposten var naturligvis beregnet til at sende signaler (telegrammer) mellem de to bunkere, men man kan jo så sikkert forestille sig hvilke andre „emner“ vi indimellem udvekslede med hinanden via denne forbindelse!

Senderstationen var placeret lidt sydligere på Frederikshøj, og domineredes først og fremmest af to 75m høje gittermaster, som bar en T-antenne til langbølgesenderen. I det daglige arbejde var der jo ikke meget kontakt med Frederikshøj; senderne blev jo fjernbetjent fra modtagerbunkeren.

Flåderadioen i Århus varetog den primære kommunikation mellem søværnets operative kommando (SOK) og flådens skibe og øvrige tjenestesteder.

Den største del af arbejdet bestod i at udsende „broadcast“ til skibene. Det var udsendelser af interesse for alle enheder, f. eks vejrmeldinger og farvandsefterretninger. Udsendelserne skete både på telegrafi og med fjernskriver (RTTY, eller RATT som det kaldtes i militæret dengang) Udsendelserne på telegrafi skete kun med uklassificerede signaler, hvorimod RATT broadcasten altid var krypteret.

Udsendelserne foregik både på langbølge og i kortbølgeområdet 1,6 - 6 MHz. Ikke kun med sendere placeret i Århus, men også samtidigt med sendere placeret ved flåderadioerne på Stevns (OVF) og ved Frederikshavn (OVG)

En helt speciel broadcast var udsendelserne til U-bådene. Her betjente vi os af en sender i Noviken i Norge (JXN) En megawatt stor sender, som sendte på 16,4 kHz, altså rigtig langbølge. Den lave frekvens er nødvendig for at signalerne kan trænge igennem vandet og ned til U-bådene. Som regel kunne vi aflytte broadcasten ned til 30 meters dybde. Det var en helt speciel fornemmelse at „håndnøgle“ denne mastodont fra et hul i jorden under en skov ved Århus! Brugen af senderen gik iøvrigt på omgang mellem Danmark, Norge og Tyskland. En time af gangen til hvert land.



Finn Egebjerg

I pauserne mellem de egentlige udsendelser, kørte en „kaldeslip“ med stationens kaldesignal, efterfulgt af oplysning om hvilke frekvensbånd man lyttede på. Det vil sige, at der foregik en kontinuerlig udsendelse af signal fra stationen; først og fremmest for at modtagerne kunne finde den bedste frekvens at lytte på, men sandelig også for at holde frekvensen „varm“ Der var også dengang ligesom nu kamp om frekvensspekteret, og hvis en tildelt frekvens ikke bliver brugt jævnlige, ender den nemt med at blive tildelt andre brugere.

Den oprindelige kaldeslip var lavet på hulstrimmel, som kørte i en løkke på en strimmelsender. Men en af vores telegrafister, Ernst Østergård, som også var meget teknisk engageret i stationens drift, konstruerede en moderne afløser i form af en „diodematrix“. Det var en konstruktion opbygget på en halv kvadratmeter stor spånplade, hvorpå der var sømmed hundredvis af fortinnede søm. Imellem dem, var der så loddet et utal af gamle sorte dioder, som så på forunderlig vis kunne erstatte papirstrimmelen som jo bliver slidt og jævnlige skal skiftes. Maskinen var placeret øverst på en hylde i stationens lille værksted, og blev betragtet med stor ærefrygt. Uanset den efterhånden var begravet i støv, turde ingen røre den af frygt for at skulle vende tilbage til papirstrimlen og støjen fra strimmelsenderen.

Modtagesiden (kaldet ship-shore) var naturligvis døgnbemandet, og det primære arbejde bestod i at modtage signaler fra de sejlene enheder og videresende dem, typisk til O-rummet hos SOK. Modtagerne, der anvendtes til telegrafi, var Collins R-390A/URR. De der kender den, vil vide at det nok er den mest ultimative rørmodtager, der nogensinde er fremstillet. Det er stadig en fremragende CW modtager, og den dyrkes med stor ildhu på samme måde som en Harley Davidson gør det i motorcykelkredse. En anden modtager, der var i brug dengang, var Siemens e311. Den blev primært brugt til Ship-shore RATT kommunikation, og monitorering af broadcast-udsendelserne. Det var (og er) en fremragende SSB modtager.

Dagligdagen på flåderadioen gav ikke anledning til

megen stress. Sporadiske signaler fra skibene blev kun afløst af de rutinemæssige udsendelser af broadcast på CW og RATT. Men under de store NATO øvelser, var det en helt anden sag. Bemanding kunne pludselig være tredoblet, og mængden af trafik gjorde, at alle kanaler var fuldt optaget. Jeg husker hvordan vi kunne få 14 krypterede fjernskrivere til at køre næsten samtidig, ved at lade den første „punche“ en ny hulstrimmel, som så, når den kunne nå hen til den næste fjernskriver, kunne starte denne, som så også lavede en ny strimmel til den næste osv. Det frembragte ganske vist et øresønderrivende spektakel, men til gengæld var det hurtigere overstået.

Antennerne:

Grønnedal:

På Grønnedal var opstillet en retningsantenne mod Danmark af Rhombe typen. Den var ca. 235 m lang, 85 m bred, og oppe i en højde af 25 meter.

Thorshavn:

Ved flåderadio Thorshavn var opstillet en Rhombeantenne med retning mod Danmark. Den var ca. 140 m lang, 100 m bred og ophængt i 25 m højde.

Århus:

Langbølgesenderens antenne var af „T“ typen. Omkring 120 m lang, 5 m bred, og bestående af 6 parallelle tråde, og det hele anbragt i 80 m højde.

Frederikshavn:

Her var (og er) opstillet adskillige antenner på henholdsvis sendestationen Rishøj, og modtagestationen Bangsbo fort (kaldet Pikkerbakken blandt lokale beboere) På sendesiden domineredes området først og fremmest af den store langbølge „T“ antenne i 80 m højde. Til forbindelsen med Grønland og Færøerne var installeret to Rhombe antenner; kaldet „lille Rhombe“ og „store Rhombe“

Men også et antal logperiodiske antenner er stadig synlig på området. Det er fastinstallerede bredbåndsantenner, typisk 3-30 MHz, De er udført af antennertråd og vel 100 m lange, og ligeså brede. Den bredeste del af antenne er ophængt i ca. 30 m højde, og i sende/modtage retningen falder antennen ned til jordhøjde.

En endnu mere speciel konstruktion er at se på Rishøj. En „monokone“ antenne. Det er en lodret polaiseret rundstrålende antenne udført af aluminium tråd. Den er ca. 25 m høj, og 50 m i diameter og ligner mest af alt en Hula-hop ring.

Den store langbølge (broadcast) antenne eksisterer ikke mere. Masterne er reduceret i højde, og bærer nu store drejbare logperiodiske antenner. Formentlig tilpasset nutidens kommunikationskrav.

Flåderadio Frederikshavn (OVG)

Efter 2. verdenskrig gik man i gang med at organisere vort fremtidige forsvar. Vel var krigen mod Tyskland vundet, men sejrherrene blev hurtigt uenige om, ikke bare hvordan Tyskland skulle styres fremover, men også andre lande i Europa. Tyskland blev delt og pø om pø opstod NATO og dens modpart WARSAWAPAGTEN – kort fortalt.

Det danske totalforsvar under den kolde krig bestod af 4 elementer: det militære forsvar – civilforsvaret – politiet – det civile beredskab.

Under 2. verdenskrig havde tyskerne etableret Stützpunkt Gruppe Süd i Pikkerbakkerne syd for Frederikshavn med radarinstallationer, artilleri, kommandocentraler m.m. Efter krigen blev det store område med de mange bunkere overtaget og pø om pø oprettedes Kattøgats Marinedistrikt (KGM) i bunker 40 samt Flåderadio Frederikshavn (FLR FRH) i bunker 18. Nogle km syd herfor blev der bygget en senderstation (Rishøj). Forbindelsen mellem FLR FRH og Rishøj bestod af et par kabler til betjening af senderudstyret på Rishøj. Det skete af og til, at der var brud på et af kablerne, så Jysk Telefon havde nok at se til desangående.

Opgaverne på flåderadioen var mangfoldige. På voice havde vi 2 fyrskibe, Skagen Rev og Læsø Trindel der jævnligt meldte ind om skibe (østblok enheder) der passerede. Disse meldinger blev via rørpost sendt videre til KGM i bunker 40. Rørposten kunne såmænd bruges til andre ting. Var man løbet tør for smøger på en vagt, kunne man som regel købe hos én af pigerne i bunker 40. Penge afsendt – smøger retur. Engang fangede man en mus i bunker 18 og sendte den med rørpost til bunker 40. Det var ikke vel set.

Udover fyrskibene (som blev inddraget i 1980) havde vi kommunikation med hjemlige såvel som udenlandske flådefartøjer, flåderadio Thorshavn, flåderadio Grønnedal, slædepatruljen Sirius samt i ny og næ flyvevåbnets enheder.

Trafikmængden varierede, men var dog størst under øvelser som jævnligt blev afholdt hen over året. Under Golfkrigen, hvor vi havde Olfert Fischer samt det norske støtteskib Andenes nede i brændpunktet, var der især store trafikmængder.

Vi havde som regel 3 sendere i luften ad gangen (plus det løse). En kaldeslip indikerede hvilke frekvenser vi sendte på samt hvilke frekvenser vi aflyttede. Var der gode radioforhold, kunne vi hive trafikken hjem på fjernskriver. Under dårlige forhold var det cw. Det kom der ind imellem sjove tildragelser ud af. Eksempelvis: „...ud t dørning 5 vori...“ – der skulle have stået ..“udtørring hvori..“ eller: ...“ 5 stk fuhlendorf på“ – der skulle have stået...“husk fuhlendorf på...“. Ja, man kommer unægtelig til at tænke på kultfilmen „Martha“ med den ordblinde telegrafist (spillet mesterligt af Poul Hagen).

Det skete jævnligt, at inspektionsskibe (og –kuttere) var under forlægning nordover eller sydover for den sags skyld. Vi havde så kommunikationen med dem indtil de kom op i færøske farvande og overgik til flåderadio Thorshavn og FRK. Længere nordpå overgik de så til GLK og flåderadio Grønnedal. Disse enheder havde udover farvandsovervågning og fiskeriinspektion mange andre opgaver lige fra flytning af får (Færøerne) til patienttransport. (var på orlogskutteren Maagen selv med til at hente en højgravid kvinde i Fiskesnæsset – hun fødte om bord).

Signalkontoret i.f.m. flåderadioen videresendte ind-

kommen trafik samt modtog trafik (via fjernskriver) til videre sendelse fra flåderadioen.

Udover militær signaltrafik ekspederede vi også ol' s (radiobreve). Det var kortfattede breve mellem udsendt militært personel og deres familie/pårørende hjemme i Danmark. Var der fødselsdag eller andre højtideligheder i familien, var der mulighed for at sende en gave via Søgave eller Gaveradio.

Det gode tider varer som bekendt ikke evigt. I 1996 lukkede man flåderadio Frederikshavn og dens opgaver blev overtaget af flåderadio Århus.

Flåderadio Stevns (OVF)

Flåderadio Stevns (FLR STN) blev etableret den 12. august 1963 i en bunker fra 2. verdenskrig på Stevnsfortets område. Flåderadioen blev ledet af en officer og betjent af 4 civiltelegrafister, der i begyndelsen var udlånt fra Flåderadio Århus. Senere blev FLR STN gjort permanent og 4 civiltelegrafister fra Århus blev forflyttet til Stevns.

FLR STN primære opgave var radiokommunikation til flådens patruljeskibe i Østersøen, samt at stille sendermateriel til rådighed for Flåderadio Århus for udsendelse af b/c udsendelser.

Flåderadio Stevns blev senere (ca 1984) integreret med Sundets Marinedistrikt (SUM) kommunikationscenter og flyttede ned i undergrunden hvor SUMs O-rum var placeret. Navnet Flåderadio Stevns blev dog bibeholdt og de 4 civiltelegrafister flyttede også med.

Langsomt, som den tekniske udvikling fortsatte, blev flere af FLR STNs funktioner fjernbetjent fra Flåderadio Århus og FLR STN blev nedlagt (ca 2000) som sådan, og de daværende civiltelegrafister blev enten forflyttet eller afgik ved naturlig afgang.

Flåderadio Bornholm (OVD)

Flåderadioen holdt til i Segen (midt på øen).

Udover lyttevagt på nødfrekvenserne (500 og 2182) holdt man også vagt på et par ship/shore frekvenser i 2 og 3 Mhz-båndet. Patruljefartøjer og andre flådeenheder holdt til tider øvelser i den østlige del af Østersøen, og så var placeringen midt på øen ideel for at servicere dem.

Flåderadio Thorshavn (OVL)

I starten af tresserne etablerede man på Færøerne ESK 605 samt flyvestation Thorshavn i Mørkedal. Derudover Marinestation Thorshavn indeholdende bl.a. Færøernes Kommando (FRK) og flåderadio Thorshavn (OVL).

Flåderadioens opgaver var at kommunikere med fiskeriinspektionsskibe, orlogskuttere m.m. Færøerne havde og har vel stadig et inspektionsskib med helikopter tilknyttet.

Efter den kolde krigs ophør og frem mod 2010 afviklede NATO pø om pø installationer på Færøerne.

I 2002 overtog Thorshavn kommune Marinestationen. Personellet blev samlet under Færøernes Kommando i Mørkedal.

1. november 2012 flyttede man igen, denne gang til Arktisk Kommando i Nuuk.

Flåderadio Grønnedal (OVC)

Først en kort historisk oversigt.

I 1854 blev den første last kryolit fra Ivigtut sejlet til København. Kryolitten blev brugt til fremstilling af soda. Brydningen af kryolitten tog gennem årene fart, og fra 1920 fandt man ud af at materialet kunne bruges som katalysator i fremstilling af aluminium.

1. april 1943 blev det amerikanske forsvarsanlæg i Grønnedal færdigbygget. Beliggenheden her, 5 km øst for Ivigtut, skyldtes jo nok, at man skulle kunne forsvare kryolitminen, da man jo under 2. verdenskrig havde hårdt brug for aluminium til fremstilling af fly m.m.

1. august 1951 blev Grønlands Kommando oprettet (hovedkvarter i Godthåb). Det blev dog allerede 5. september samme år flyttet til Grønnedal.

1. juni 1961 blev Marinestation Grønnedal ændret til Flådestation Grønnedal. Op gennem tresserne blev der udvidet og bygget til bl.a. ny administrationsbygning, der indeholdt Grønlands Kommando, Flåderadio Grønnedal samt meget mere.

Personellet på flåderadioen var uddannet på Signalskolen, Holmen. Halvandet år tog uddannelsen. For dem, der havde søgt Grønnedal, var der dog lige et tillægskursus, nemlig et ICAO Networkkursus der foregik i Kastrup Lufthavn. En svær masse forkortelser indenfor flyterminologi skulle der læres, og man fik god brug for det senere.

Ankommet Grønnedal som frisk fra signalskolen startede man i frederikshavnerrummet. Her var hovedopgaven afsendelse af signaler fra Grønnedal (OVC) til Flåderadio Frederikshavn (OVG) samt modtagelse af signaler fra OVG. Det foregik fortrinsvis på RATT.

Derudover havde vi forbindelse til 4 loranstationer (2 på sydvestkysten, 2 på østkysten), Slædepatruljen Sirius i Daneborg (OVH), 1 ugentlig QSO med en signalkole i Halifax samt en daglig søfartspresse, der helst skulle modtages fejlfrit, da den blev duplikeret og sendt rundt på stationen. Udover søfartspressen var det jo småt med nyhederne hjemmefra i tresserne.

Signalskolen i Halifax var tung at danse med. Der gik lidt tid inden man havde vænnet sig til deres „tegn“. En dag kom en ny vagtleder (af sergentgruppen) ind i rummet og overtog den ugentlige Halifax-melding. Han blev mere og mere rød i nakken under seancen. Til sidst rejste han sig op, kylede hovedtelefonerne hen i en krog og forlod rummet i stormskridt.

Efter 3 mdr. i frederikshavnerrummet kom de næste nye radiofolk op, og man var klar til at gå vagt i det store rum. Det var noget mere alsidigt. Sejlene enheder, inspektionsskibe, orlogskuttere, SKA-både, udenlandske flådefartøjer, kystradiostationer, fly, Sønderstrømfjord (OVM) m.m. Alt sammen på forskellige sende/modtagefrekvenser. Vel var man ikke dreven i at sende/modtage i de hastigheder, der kørte herinde, men man kom da efter det hen ad vejen. Det var jo også pinligt at tabe ansigt overfor de drevne folk på kyststationerne. En del af den civile trafik var vejrmeldinger og positionsmeldinger (GREEN POS).

Hvad positionsmeldingerne angik var det vel Hans Hedtoft's forlis i 1959, der gav anstød til det. Skibe, der kom ind i farvandsområdet omkring Grønland, skulle hver sjette time afgive en positionsmelding.

Vejrmeldingerne (OBS) havde og har stadig stor betydning for meteorologerne såvel på Grønland som længere ned i Europa. I fyrrene havde en vis Adolf hårdt brug for vejrobservationer fra Grønland til brug for sin atlantehavskrigsførelse. Der var en vis hygge ved afsendelse af disse OBS'er. Meldingerne var i god tid blevet punchet og strimmelen sat i strimmeltransmitteren. Op til tidspunktet hvor Angmagssalik startede med at samle dem ind, kunne der godt være lidt „snadren“ på frekvensen. Ellers gik det hurtigt med indsamling/afsendelse af disse meldinger som var i talkoder, gerne med forkortede nuller, ettaller og nitaller. Farten var vist sjældent under 150 wpm. Gerne op til 200 til 300. Jo, de grønlandske telegrafister var svære at bide skeer med hvad farten angik.

Ind imellem gik der fly på vingerne for at observere forekomst af is langs vestkysten. Iscentralen holdt til i Narssarssuaq. Meldingerne bestod for det meste af tal (positioner) afbrudt af enkelte sætninger som f.eks. „few bergs and growlers“. Disse meldinger kunne også afsendes med en vis hast. Af andre ting, som kom hele kysten ved, var offentlige meddelelser. Disse meddelelser angik som regel administrationen og lederne for organisationerne i byer og udsteder. Det hændte at vi efter udsendelsen af de offentlige meddelelser blev kaldt op af Narssarssuaq, der så mindeligt bad os om at sende dem derned, hvis vi ellers havde fået dem. Og det havde vi som regel. At der var andre end de grønlandske telegrafister, der var hurtige på nallerne, oplevede jeg i december 1966. Vi havde modtaget en stak julehilsener (juttleime pivdluaritse ... o.s.v.) til folk i Ivigtut. Jeg startede med at punche dem, og efter at have lavet en fire- fem stykker kaldte jeg telegrafisten, Per Milling, op. Han var klar, og bad om speed 40 (200 wpm). Strimmeltransmitteren blev startet, og jeg fortsatte med at punche som en gal. Længden på strimmelen mellem puncheren og transmitteren blev kortere og kortere – den knak i det sidste telegram, surt.

Flyvagten var også en spændende ting. Vi havde jo gået på flykursus i Kastrup og lært en hulens masse forkortelser, som vi bestemt også fik brug for. Hver gang et fly lettede (Catalina eller C-54,) blev der sendt en længere afgangsmelding, som blev skrevet direkte ind i loggen. Meldingen blev læst tilbage af én station, og de øvrige stationer på kysten kvitterede. Når flyet var i luften, blev der sendt ops normal hver tyvende minut. Det blev også ført i loggen og kvitteret for. Denne vagt var som regel forbeholdt de mere rutinerede på flåderadioen.

Da frekvenserne var åbne, skulle al klassificeret trafik kryptograferes før afsendelse. Teksten blev omsat til 5-bogstavgrupper, og hvor har man dog modtaget/afsendt et hav af disse signaler. Nu hændte det jo tit, at det samme signal var til flere forskellige adressater. Så blev de pågældende enheder kaldt op, signalet afsendt og til sidst kom de ind efter tur og kvitterede. Det lettede jo arbejdsbyr-

den, ikke mindst efter en black-out, hvor man på en hel vagt var fuldt optaget af at afsende og modtage trafik. En tår kaffe var der dårligt tid til at slynge ned.

En „dille“ havde på et tidspunkt bredt sig på flåderadioen. De skrappe drenge sad og modtog trafik og skrev ned med én hånd, mens de med den anden sad og spillede yo-yo. Vagtcheferne var ikke så begejstrede, så det holdt vist hurtigt op.

På en dagvagt forsvandt strømmen, og der blev tyst som i graven. Efter en 5-10 minutter var det sgu ikke til at holde ud, men vi fandt da heldigvis en transistorradio. Den blev indstillet på den mest larmende station, og der blev skruet helt op. Er radiofolk nogle sære snegle? – Døm selv.

Grønnedal var og er en herlig plet. Nok den bedste læreplads efter signalkolen. Ville man gerne mestre en vis hastighed i høring og aftelegrafering, var der ingen vej udenom. Var det en farlig arbejdsplads? Tjah. Naturen deroppe er ikke at bide skeer med. Udover en lille håndfuld af mine private venner og bekendte, der satte livet til, kan da lige nævnes: 2 kuttere sunket med mand og mus (Alken i 1948 på østkysten, Ternen i 1957 ved Ravns Storø). 1 catalina fløj ind i et fjeld i 1963. 7. februar 1983 blev konstabelbanjen ramt af et lavineskred. 3 mand omkom, deriblandt 1 radiomand.

31. oktober 2012 blev Grønlands og Færøernes kommando lagt sammen under navnet Arktisk Kommando. Det er en værnsfælles operativ kommando med personel fra alle 3 værn, forsvarrets styrelse og civile. Samtidig blev hovedkvartererne i Grønnedal og Mørkedal lukket. Den fælles kommando fik hovedkvarter i Nuuk

Efterskrift.

Kom jeg hele vejen rundt? – Næppe. Jeg har koncentreret mig om perioden fra midt i tresserne til midt i halvfemserne da jeg selv „var ved faget“. Især i starten (midt i tresserne) var der meget nøgle-arbejde kombineret med hovedtelefoner og skrivemaskine. Det var nu mere spændende, end at sidde og fodre en fjernskriver og rive papir af samme. Det gik vel ikke så hurtigt – men pyt.

(Afsnit om flåderadio Frederikshavn skrevet af Jens Otto Sørensen.

Afsnit om flåderadio Stevns skrevet af Tommy Vittrup)

Radio til søs

Ved et 100 års jubilæum, som det Radiotelegrafistforeningen af 1917 kan fejre den 6. oktober 2017, ser man naturligvis mere tilbage i tiden end frem.

Udviklingen inden for den trådløse radiokommunikation, fra den spæde begyndelses mest primitive apparatur til de i vor tids meget avancerede kommunikationssystemer f.eks. satellitsystemet GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), har medført at radiotelegrafisten er blevet overflødig i skibene.

Men vi har været der; og har i de forskellige epoker arbejdet med hver vor tids karakteristiske radioudstyr og kommunikeret frem og tilbage mellem skib og land med de forhåndenværende sendere og modtagere, det være sig telegrafisk på morsenøglen eller telefonisk, på langbølge, mellembølge, kortbølge og VHF.

Men først lige et par ord om de måske to mest markante skikkelser inden for telegrafiens historie, pionererne Samuel Morse og Guglielmo Marconi, hvis navne for evigt er knyttet til telegrafien.



S. Morse var amerikansk kunstmaler, der interesserede sig enormt for kommunikation via telegraf. Han var den, der konstruerede signalsystemet (morsealfabetet), der skulle anvendes ved kommunikationen, men først efter 12 års ihærdigt arbejde udviklede han det allerførste telegrafapparat.

Den 24de maj 1844 sendte han det første telegram mellem Baltimore og Washington - naturligvis via „tråd“.

Morse levede fra 1791-1872, og fik naturligvis aldrig kendskab til Marconi, der blev født 2 år efter Morses død.



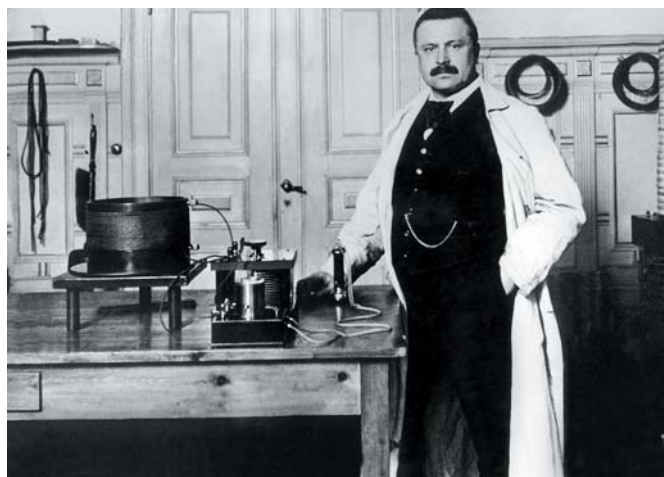
Kate Larsen

Marconi (1874-1937) blev den, der skulle udvikle den trådløse telegraf, som blev radiotelegrafistens arbejdsområde. I 1901 lykkedes det for ham at sende det første ikke helt perfekte telegram over Atlanten pr. trådløs. Marconi fik Nobelprisen i fysik i 1909 for udviklingen af radiotelegrafien.

Lad os tage et tilbageblik til den spæde begyndelse, hvor skibene begyndte at installere radioapparater med henblik på kommunikation mellem skib og land.

Knaldgnistsenderen blev konstrueret af Marconi, og var den første radiosender.

Den var særdeles støjende, og de mange knaldudladninger gjorde det meget problematisk at modtage morsetegnene, i særdeleshed når der også var atmosfæriske forstyrrelser. Der blev naturligvis arbejdet på at forbedre og forny systemet, men den støjende knaldgnistsender holdt i ca. 10 år, og blev så i årene fra 1906-1910 afløst af tonegnistsystemet, der til forskel fra knaldudladningerne udsendte fløjtetoner i forskellige tonehøjder, ja ligefrem udsendte særdeles behagelige toner. En anden gevinst ved tonegnistsenderen var den væsentlige længere telegraferingsafstand, der nu kunne opnås.



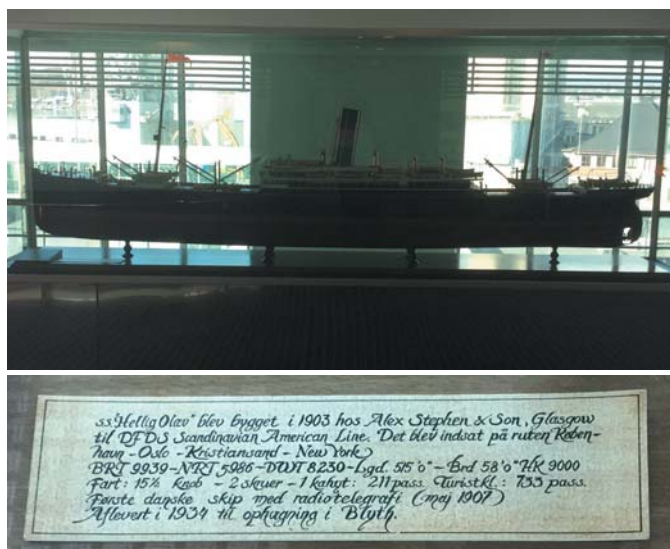
Valdemar Poulsen i sit laboratorium. (Scanpix)

Derefter var det vores egen Valdemar Poulsens buegenerator, som han allerede i 1903 havde fået patent på, der indtog pladsen, og blev anvendt indtil elektronrøret, alias audionlampen, alias radiatorøret overtog fuldstændigt.

Året 1907 blev skelsættende for oprettelsen af radiostationer i den danske handelsflåde. Det var 10 år før Radiotelegrafistforeningen af 1917 blev stiftet, og det var rederiet DFDS, der lagde ud og udstyrede deres passagerskibe på Amerikaruten med radiostationer.

Allerede i januar 1907 blev der givet besked til General Post Office i London, at et af DFDS's skibe, nemlig dampskibet „Ficaria“, havde fået installeret en radiomodtager ombord. Dette skal ses i sammenhæng med de forsøg, som Valdemar Poulsen udførte fra Lyngby Radio med sin buesender.

Men som det også fremgår af en plakat ved modelskibet „Hellig Olav“, placeret i en glasmontre på færgen „Pearl Seaways“, regnes „Hellig Olav“ for at være det første danske skib, der fik radiostation ombord.



Modellen af „Hellig Olav“ - foto Claus Arnhild

Derefter fulgte de andre på ruten, nemlig „United States“, „C.F. Tietgen“ og „Oscar II“, naturligvis efter først at have indhentet behørig tilladelse fra Generaldirektoratet for Post og Telegrafvæsenet.

DFDS plæderede endvidere for oprettelsen af kyststationer i København og Skagen samt ligeledes en radiostation i rederibygningen i Kvæsthusgade. Ingen kyststationer blev dog oprettet, og man måtte benytte kyststationen på Orlogsværftet, der havde ligget der fra 1905. Denne blev betjent af Marinens folk, der havde en særdeles grundig uddannelse, de såkaldte marinetelegrafister.

Orlogsværftets radiostation fik sit eget hus beliggende på Frederiksholm i 1908, og blev den 2. februar 1909 en offentlig kyststation, København Radio, med kaldesignalet OXA. Ifølge en meddelelse fra Telegrafvæsenet den 6. april 1911, havde OXA nu åbent med tjeneste døgnet rundt.

OXA ligger stadig på Holmen, men nu på Nyholm, og er indrettet som museum for trådløs telegrafi.

Til en af historiens mest omtalte skibskatastrofe må nok henregnes „Titanics“ forlis på Nordatlanten natten mellem den 14. og 15. april 1912. „Titanic“ var på sin jomfrurejse, da skibet, ejet af White Star Lines, kolliderede med et isbjerg og sank, til trods for at „Titanic“ var udråbt som garanteret synkefrit skib.

Denne katastrofale ulykke affødte naturligvis møder, konferencer og forhandlinger mellem diverse tekniske og maritime eksperter med henblik på at øge sikkerheden til søs. I første instans oprettedes der i 1914 en isvarslingstjeneste, der blev og stadig bliver varetaget af Coast Guard i USA og som vi, der har sejlet på Nordatlanten, naturligvis er særdeles bekendt med.

Desuden vedtog England en lov, Wireless Act 1919, som trådte i kraft 1920. I henhold til denne skulle alle skibe, der anløb og afgik fra engelske havne, sejlene i international fart og med en størrelse på 1600- BRT og derover, have radiostation ombord.

På det radiotekniske område, gik det noget langsommere. På et møde, hvor bl.a. Marconi var til stede, drøftede man muligheden af at konstruere et apparat, der kunne sikre at et skib med kun en telegrafist ombord, via et særligt apparat kunne adviseres helt automatisk om en opstået nødsituation. Alarmapparatet skulle ved en kraftig ringetone tilkendegive, at et andet skib var i nød og ønskede hjælp. Ideen til Auto-alarmapparatet havde man altså, men der skulle gå yderligere 15 år før alarmapparatet blev en lovpligtig del af radiostationens apparatur.

Som en følge af Wireless Act fra 1919, blev Dansk Radioaktieselskab (DRA) stiftet i 1920. Det var Dansk Dampskibsrederiforening (der senere fik navnet Danmarks Rederiforening), der med skibsreder A.P. Møller i spidsen tog initiativet til oprettelsen af DRA. Selskabet skulle varetage etablering og drift af radiostationer i danske skibe, ansætte og aflønne radiotelegrafister, samt desuden afregne telegramregnskabet med alle danske skibe, og videre sende gebyrer til de udenlandske stationer, der havde penge til gode. Desuden skulle DRA så vidt muligt sørge for, at danske skibe fik installeret dansk apparatur på radiostationerne, hvorfor selskabet i 1924 overtog Elektromekano, der fremstillede radiomateriel. Siden hen blev også et andet dansk firma, M.P. Pedersen, leverandør af radiomateriel til danske skibe.

Efter 2. verdenskrig overgik ansættelse af radiotelegrafisterne til danske skibe til de pågældende rederier.

Dansk Radio Aktieselskab blev igangsætter af mange forsøg og eksperimenter med hensyn til udviklingen af radioudstyr. Det var DRA, der sørgede for at have undersøgelsesskibet „DANA“ fik udstyr til kortbølgetelegrafi ombord, og det var ligeledes DRA, der fik til opgave at oprette de grønlandske kystradiostationer, som blev påbegyndt i 1924.

I 1921 blev den første rørsender installeret i DFDS dampskib „Island“, der skulle føre den daværende kongefamilie, Christian X., dronning Alexandrine og deres sønner, til Vestgrønland. Der blev foretaget eksperimen-

ter fra denne radiostation, og grunden blev lagt til oprettelsen af kyststationer i Grønland.

Naturligvis var det et formidabelt vendepunkt, da radiotelegrafisterne begyndte deres arbejde ombord i handelsflådens skibe. Ikke blot det sikkerhedsmæssige m.h.t. at kunne modtage nødopkald fra andre skibe, og gå til assistance hvis muligt, blev tilgodeset. For rederne var den hurtige kontakt, som radiotelegrafisten var i stand til at formidle via morsenøglen, en gevinst af de helt store i særdeleshed økonomisk.

Hvor man tidligere ikke havde muligheder for kontakt med skibene, før de lå fortøjet i havn, var der nu med en radiotelegrafist ombord åbnet for at kunne kommunikere direkte med skibet døgnet rundt, meddele ændringer i havneanløb og lasteplaner, give kontraordre, og derved både spare tid og penge.

I 1928 sejlede havundersøgelsesskibet „DANA“ ud på en ekspedition, der skulle vare 2 år, og omfattede en rejse jorden rundt. Det var Carlsbergfondet, der finansierede dette togt, og det specielle ved „DANA“ var, at man havde fået installeret en kortbølgestation ombord.

„DANA“ havde naturligvis radiostation med langbølge og mellembølge, men blev altså det første danske skib, der blev udstyret med kortbølgetelegrafi. Stationen blev leveret af Dansk Radio Aktieselskab, og det var Elektromekano, der havde konstrueret den. Dette viste sig at være særdeles besparende både økonomisk og tidsmæssigt. Nu behøvede man ikke at betale gebyr for at benytte en lokal kystradiostation på fremmede pladser, som derefter skulle sende telegrammet videre med kabel og/eller pr. tråd. Man havde nu direkte forbindelse med Lyngby Radio.

Det næste skib i den danske handelsflåde, der fik kortbølge installeret, var det Østasiatiske Kompagnis tankskib „Mexico“. Skibet var på 4000 tons, og det havde også en mission at udføre.

I forbindelse med skoleskibet „København“, der på tragisk vis var forsvundet på Atlanterhavet i december 1928 på vej fra Buenos Aires til Adelaide i Australien, havde man besluttet at „Mexico“, der på daværende tidspunkt lå i Rio de Janeiro, skulle deltage i eftersøgningen.

Den tidligere kaptajn på skoleskibet „København“, samt radiotelegrafist Aage Hansen rejste ud til „Mexico“ med en stor kurvekuffert, der indeholdt den kortbølgestation, som radiotelegrafisten skulle installere på „Mexico“.

Desværre var eftersøgningen forgæves, og man fandt aldrig noget, der kunne indikere, hvad der var sket med skoleskibet „København“.

Udviklingen gik nu stærkt, og allerede i 1929 kunne man registrere, at 22 skibe i den danske handelsflåde var blevet udstyret med kortbølgestation, vel at mærke med radiotelegrafi. Ultimo 1962 havde 333 skibe kortbølgetelegrafi. Samme årstal havde 112 skibsstationer fået installeret kortbølgetelefoni, men da Lyngby Radio først kunne ekspedere telefonisamtaler på kortbølge fra 1967,

måtte skibene de første år etablere forbindelse enten via Rogaland Radio eller Göteborg Radio.

Auto-alarmpararatet 1929.

Alarmpararatet var en stor gevinst for radio-sikkerheden til søs. Det, der var meningen med at installere et sådant, var, at der automatisk blev holdt vagt på den internationale nød og kaldefrekvens 500 kHz, når telegrafisten ikke var på vagt. Alarmsignalet bestod af 12 streger hver af 4 sekunders varighed med et mellemrum på 1 sekund. Signalet skulle tilkendegive, at et skib var i nød, og at der umiddelbart efter ville følge en nødmelding. Alarmpararatet var konstrueret på en sådan måde, at efter kun fire streger udløstes alarmen ved en kraftig ringetone på radiostationen, i telegrafistens kammer og på broen. Telegrafisten måtte så ile til radiostationen, åbne for modtageren på 500 kHz, aflytte den aktuelle nødmelding og yde den hjælp, man var i stand til. Apparatet var i øvrigt særdeles følsomt over for atmosfæriske forstyrrelser, og kunne undertiden aktiveres flere gange på grund af f.eks. tordenvejr.

Mange af os telegrafister husker nætter hvor vi på grund af lyn og torden og andre atmosfæriske forstyrrelser fik afbrudt vores søvn op til flere gange på en nat.

VHF

I Haag blev der i 1957 afholdt en konference, hvor man tildelte frekvenser til skibsfarten inden for de meget høje frekvenser.

VHF havde allerede været i gang ca. 10 år, men overvejende indenfor bilradiotjenesten. Nu fik skibsfarten også mulighed for at benytte de høje frekvenser, og fik installeret VHF- radiotelefoner, hvor rækkevidden ikke var så stor (ca. 20-50km). Men tidsmæssig og økonomisk var det en fordel for skibsfartens lokale kommunikation. Med VHF-telefonen, som overvejende blev produceret af radiofabrikken Storno, kunne man komme hurtigt og også støjfrigt i forbindelse med havnekontorer, lodsstationer, passerende skibe i rum sø, og f.eks. ved passage gennem Suez -og Panamakanalen. VHF-telefonens nød-,og kaldefrekvens er kanal 16, svarende til 156,80MHz. I modsætning til de gængse MF og HF-sendere, som ikke måtte benyttes under havneophold, var det tilladt at anvende VHF-telefonen under land. Det var praktisk og tidsbesparende, når man f.eks. skulle i forbindelse med mægler og skibshandler. Fra omkring 1964 kunne Lyngby Radio tilbyde VHF-tjenesten, som efterhånden overtog en del af de telefon-samtaler, der tidligere blev ekspederet på mellembølgen.

Lyngby radio begyndte at eksperimentere med radiotelex i 1968, og i 1971 åbnedes skibstelextjenesten. Radiotelex blev derefter installeret i mange skibe, og det blev et værktøj, der med tiden reducerede telegrafistens arbejde på „nøglen“. Det var hurtigt og man kunne etablere direkte forbindelse til rederierne og andre telexabbonenter. Den teknologiske udvikling medførte at de traditionelle radiosystemer ikke længere ansås for tidsvarende, og det datastyrede satellitsystemet GMDSS

År	Trafiktype	Lyngby Radio	Blåvand Radio	Skagen Radio	Rønne Radio
1979	MF samtaler		90.701	21.634	5.386
	VHF samtaler	196.741	38.409	100.991	34.999
	Telegrammer	199.170	27.700	29.847	923
	HF samtaler	108.768			
	Radiotelex	11.011			
1980	MF samtaler		98.270	21.397	5.393
	VHF samtaler	186.351	39.084	98.044	36.787
	Telegrammer	201.171	22.800	26.433	767
	HF samtaler	109.909			
	Radiotelex	21.367			
1981	MF samtaler		112.536	22.225	5.478
	VHF samtaler	186.352	38.466	96.995	35.889
	Telegrammer	182.719	21.200	26.458	756
	HF samtaler	114.247			
	Radiotelex	31.150			
1982	MF samtaler		122.746	23.965	7.461
	VHF samtaler	187.753	44.638	98.801	34.762
	Telegrammer	168.788	25.300	28.481	854
	HF samtaler	107.866			
	Radiotelex	35.016			
1983	MF samtaler		140.621	28.296	7.347
	VHF samtaler	169.774	36.141	79.347	30.921
	Telegrammer	149.416	23.600	30.600	981
	HF samtaler	95.676			
	Radiotelex	44.085			
1987	MF samtaler	475	98.297	19.556	9.105
	VHF samtaler	108.798	18.149	47.112	21.692
	Telegrammer	112.785	18.976	35.733	7.060
	HF samtaler	66.475			
	Radiotelex	193.096			
1988	MF samtaler	301	80.703	18.401	7.610
	VHF samtaler	101.831	13.579	37.854	18.740
	Telegrammer	107.758	16.869	36.075	8.167
	HF samtaler	65.111			
	Radiotelex	215.732			
1989	MF samtaler	478	75.340	9.607	5.973
	VHF samtaler	98.934	13.856	32.222	15.968
	Telegrammer	107.674	20.825	24.274	4.547
	HF samtaler	62.389			
	Radiotelex	213.236			
1990	MF samtaler	847	66.564	9.899	3.875
	VHF samtaler	92.108	12.615	27.798	12.501
	Telegrammer	104.322	21.108	24.202	2.671
	HF samtaler	58.611			
	Radiotelex	247.110			
1991	MF samtaler	1.224	65.191	8.570	4.018
	VHF samtaler	86.561	11.682	24.333	13.326
	Telegrammer	93.106	21.994	20.242	2.212
	HF samtaler	53.641			
	Radiotelex	258.720			

Trafikmængderne refererer til antal samtaler, for radiotelex til antal skrivninger.

Telegrammer er angivet som samlede antal telegrammer, radiobreve og navigationsvarsler.

gjorde sit indtog først i 1990'erne. Mobiltelefoner og kommunikation via internettet var også begyndt at gøre sig gældende.

Som en følge af den tekniske udvikling, hvor det blev mere og mere tydeligt at radiotelegrafisten ikke havde nogen fremtid ombord i skibene, besluttede industriministeren, at radiotelegrafistuddannelsen skulle nedlægges. Og i brev fra Søfartsstyrelsen 27. september 1988, blev det bekendtgjort at radioafdelingen på Svendborg Navigationsskole, der var den sidste i landet der stadig uddannede radiotelegrafister, skulle lukkes. Dog kunne indskrevne elever på uddannelsen få lov at fuldføre deres uddannelse.

I 1988, blev GMDSS vedtaget i Solas-konventionen (Safety of Life at Sea,) og 1. februar 1992 begyndte man så at tage satellitkommunikationssystemet i brug, samtidig med at udfasningen af radiotelegrafien begyndte.

1. februar 1995, skulle alle nybygninger have installeret GMDSS, og den tredje og sidste fase, der uigenkaldeligt gjorde radiotelegrafisterne overflødige i skibene, skete 1. februar 1999. Det var på denne dato, at Lyngby Radio og alle øvrige kystradiostationer sendte de sidste prikker og streger på frekvensen 500 kHz. Lyngby Radio ophørte derved med at fungere som kyststation for handelsflådens skibe, som den havde gjort det i 80 år ved hjælp af morse-nøglen.

Det var radiotelegrafist Helge Skovgaard Hansen, der fra Lyngby Radio den 1. februar 1999 klokken 0100 lokal tid sendte den allersidste telegrafiske meddelelse og proklamerede silent key.

Satellitesystemet GMDSS tog over, og en betydningsfuld indsats på det radiotelegrafiske område var dermed afsluttet.

Litteraturhenvisninger:

C.Gerald

Skibsradioens Historie i Danmark

Lundgren & Andersen , Glostrup 1963

Wedervang, Bendt

De danske kyststationer

1904-2010

Post og Telemuseum 2011.

75 år på bølgelængde

Fra gnist til satellit.

Radiotelegrafistforeningen af 1917

udgivet i anledning af Foreningens

75 års jubilæum 1992.

m.fl.

Hvad mon gnisten laver?

Radiotelegrafiens indtog i Islandske farvande.

Den 17. juni 1918 begyndte Reykjavik Radio sin virksomhed med kun een telegrafist. Kaldesignalet det første år var OXR, men 1919 fik Island tildelt TF og Reykjavik Radio fik kaldesignalet TFA. Stationens hovedopgave var alternativ kommunikationsmulighed i tilfælde af brud på den undersøiske telegrafkabel, som blev lagt fra Skotland via Færøerne til Seydisfjörður i 1906. Stationen afviklede også trafik til de skibe i farvandet, som havde radiotelegrafstation, bl.a. den gamle Gullfoss, bygget i 1912, de danske inspektionsskibe og nogle franske trawlere. Efterhånden kom telegrafstationer om bord i trawlerne og fragtskibene, men der var trangt og ikke meget plads til grejet. På nogle skibe var stationen i kahytten under hækken og gnisten sad simpelthen på køjekanten. I nogle trawlere blev der bygget en hytte på to gange to metre og boltet ned på kæsingens bag skorstenen. I hytten var gnistens køje med batterierne under køjen, et lille bord med gnistsender og krystalmodtager samt en stol. Der var ingen varme i hytten og luftkvaliteten var ikke den bedste p.g.a. batterierne. Kommunikationen med skipperen på broen foregik via en tommes gummislange. Heldigvis er en sådan radiohytte nu bevaret på søfartsmuseet i Reykjavik. Takket være vor kollega Valdimar Jonsson, som gjorde tjeneste hos den Islandske Kystbevogtning.

Nyudviklede trawlere.

(Bygget i UK efter 2. verdenskrig.)

På de nye trawlere, som kom i efterkrigsårene, var radiatorummet bagest i broen og batterierne på brotaget. Skibene var udrustet med bedste grej på markedet - det meste fra M.P.Pedersen. Morselangbølge- og kortbølge-sendere og modtagere var med oscillator, således at man kunde indstille udsendelse og modtagelse på bestemt frekvens og høre morsesignalerne ganske klart. Nu var lyttevagten i faste rammer på 500 kHz for morse og senere tillige på 2182 kHz for telefoni. Grejet fungerede godt i oceanisk kommunikation og til fiskerikodens formål. I til-læg var der batteridreven M.P.Pedersen telefonisender på mellembølge.

Kodeklubben.

De islandske trawlere havde en kodeklub, hvor man regelmæssigt udvekslede fiskerimeldinger fem gange i døgnet: Kl. 07:30, 11:30, 15:30, 18:30 og 23:30. Hver enkel kodetime tog ca. 30 min. alt i alt, d.v.s. oplysninger fra skipper, kodning, kommunikation, afkodning og nedskrivning af meldingerne. Man meldte mængde og fiskeart i hver et hawl, om noget af redskabet var gået i stykker osv., position kl. 11:30 og total fangst om bord kl. 23:30. Alt var udsendt i kode, og kodebogen var opbevaret i en låst



Egill Thordarson

skuffe på radiostationen. Koden var kodeord på hver fem bogstaver og koden blev regelmæssigt udskiftet. Alt var i morse og blindsendt. Skibet, som havde været længst ude, begyndte med at kalde f.ex. CF CF CF DE TFKT TFKT TFKT (trawleren „Juni“), derefter sendte han sin melding to gange. Herefter kom næste skib og sendte sit kaldesignal først, f.ex. TFHC TFHC TFHC efterfulgt af sin melding to gange osv. osv. Når et skib kom ud efter landning, kom han bagest i køen for at sende sine landningstal, alle fiskearter og vægt. Når et skib var færdigt med at fiske, tilføjede han MEN bagest i sin melding. MEN betyder Møder Ikke Næste gang. Det skete enkelte gange, at vi fik mistanke om at et skib var holdt op med at fiske, på trods af at han blev ved med at stille op og sende fiske-meldinger, specielt hvis han havde været alene nogle steder. Da blev det måske sagt „nåh han fisker helt ned til Nordsøen“, eller „han sendte MEN ved 6 bøjen (lodsstationen ved Reykjavik)“.

Så begyndte mellembølgen at brøle.

Hvis man ikke kunne høre et skib, ventede man indtil alle var færdige og kaldte et skib, man godt kunne høre og bad om RPT. Det skete ofte i sydvestlige vindretninger og snebygder uden for Vestfjordene om vinteren. Da kunne man først høre snebyggerne på 500 kHz, så begyndte mellembølgen 2182 kHz at brøle, så faldt LORAN-A ud, og da begyndte skipperen at brøle og så kom selve bygen hen over. Dette påvirkede også kortbølgen og kunne udsætte kodetimerne lidt. Fiskerimeldingerne blev skrevet på skrivemaskine og „kodebladet“ overrakt til skipperen, som vanligt ventede spændt på at se meldingerne. Han samlede kodebladerne i en klemme, som hang over kortbordet, hvor man så kunne tage det for næste time og tilføje nye meldinger. På hjemrejsen satte skipperen kodebladene i en mappe, som han havde i sit lukaf. Jeg lagde ofte mærke til, at skipperne havde læst gamle meldinger i køjen, før de kom på broen om formiddagen, fordi man hørte på VHF'en, at fiskeriet havde været sådan eller sådan på et eller andet sted på en bestemt dag et eller flere år tilbage.

Kuttervagten.

Telegrafisterne på trawlerne delte „kuttervagten“ således, at der altid var én gnist vågen hele natten. Han lyttede på 2182 og kutternes arbejdsfrekvenser på mellem-bølgen, i tilfælde af at nogle var udsat for vanskeligheder eller en nødsituation.

Hæktrawleren Gudsteinn/TFCG.

I 1972-74 blev der bygget en serie af hæktrawlere i Polen, og et af skibene var Gudsteinn/TFCG. Jeg blev mønstret på skibet 1975. Skibet var udrustet med top grej til oceanisk kommunikation, Nera hovedsender og Nera hovedmodtager samt Nera „solid state“ langbølge nød-sender. I øvrigt lang-, mellem- og kortbølge reserve mod-tager, SAILOR mellembølgeomodtager, 2182 vagtmodtager samt Taiyo kortbølge faxmodtager. På VLCCeren Robert Mærsk, som jeg påmønstrede 1977, var tilsvarende grej fra M.P.Pedersen men med færre enheder.



Hæktrawleren Gudsteinn/TFCG fra Hafnarfjordur, bygget i Gdynia 1974. Isfisktrawler hvor man som regel fiskede i to uger og lagde fisken i is. Blev senere ombygget til fabriks-trawler med fryse og filleteringsanlæg ombord.



NERA radiostationen ombord i Gudsteinn/TFCG

Vi lyttede sjældent efter vejrmeldinger.

Min daglige rutine om bord i Gudsteinn/TFCG var: Kl. 07:30 kodetime hvorefter jeg smuttede ned i messen for at spise morgenmad. 08:45 vejr observation og sending af OBS. 09:30 modtagelse af fax 24 timers vejrprognose fra Bracknell, 10:30 modtagelse af fax vejranalyse pr. kl. 09:00 fra Bracknell. Vi var godt forsynede med vejrkortene og egne observationer, så derfor lyttede vi som regel ikke efter vejrmeldinger udsendt i den islandske radio. Kl. 11:30 kodetime, siden WX OBS. Kl. 12:30 frokost og som vanligt „en på øjet“ og en god middagssøvn. Det hændte ofte, at der kom et besætningsmedlem som høfligt spurgte, om han kunne ringe hjem. Det blev som regel afviklet uden diskussion. Kl. 14:45 observation og afsending af OBS. Siden eftermiddagskaffe. Kl. 15:30 kodetime. Hvis vejret var dårligt blev der modtaget fax vejrkort kl. 16:30 og 17:30, eventuelt også om aftenen kl. 21:30 og 22:30. Spist middag kl. 18:00 og kodetime kl. 18:30. Tre til fire gange på hver fisketur viste jeg film kl. 19:00. Kl. 20:45 observation og afsending af OBS. Kl. 23:30 kodetime og siden observation og afsending af OBS til midnat. Som regel kikkede man i messen, om der var natmad ved vagtskifte efter midnat. Nu var vagtmodtageren på 2182 stillet ind til en højttaler på broen og skruet lidt op på modtageren på 500 kHz. På trawlerne var gnistens køje som regel i radio-rummet, og til trods at vi var klassificeret som Hx skibe, var den reelle vagt døgnet rundt.



Mockup af MPP radiostationen ombord i Mars/TFPC paa söfartsmuseet i Hafnarfjordur

Gnistens grød.

Vi havde SIMRAD EK ekkolod med vådpapir, som kunne genbruges. Man tog de brugte ruller og stillede dem i en gryde tilsatte vand, lidt salt og lidt jod. Ved at holde vandet varmt ca. over en nat forsvandt lodaftegningerne ud af papiret, og det kunne genbruges et par gange. På damptrawlerne stillede gnisten gryden på fyrpladsen, men på diesel trawlerne måtte vi forhandle med kokken om at stille gryden bagest på komfuret. Det var ikke altid lige populært. Man fik at høre et eller andet fra kokken, hvis humøret ikke var det bedste. „Kommer han nu med den forbannede gryde?“ eller „skal nu gnistens grød på komfuret?“ Men der var nu nok mest ment spøgefuldt.

Samtaler til land.

Telegrafisten afviklede alle samtaler til skibet, og som regel var der et par stykker hver dag. Skipperen var forpligtet over for kodeklubben, at ingen oplysninger om position eller fangst blev opgivet fra skibet til uvedkommende, og telegrafisten havde pligt til at sørge for, at dette blev overholdt. Hvis nogen sludrede for meget i en samtale, blev røret omgående taget fra vedkommende og samtalen afbrudt. Anden kok om bord var en ældre herremand fra Færøerne, Joen Hendrik Poulsen. Joi Færing, som vi i daglig tale kaldte ham, kom op på radiostationen om aftenen, når han vidste at vi var i nærheden af Færøerne og bad om at ringe via Torshavn Radio. Jeg mindes altid stunderne sammen med Joen, han var altid så højtidelig, og det var åbenbart, at dette var noget han havde glædet sig til at gøre. Som regel var der lang kø hos OXJ, og vi måtte lytte på mange samtaler og sludrede også selv en hel del. Når det endelig blev vores tur i køen, snakkede han godt og længe med sine bekendte på Færøerne. Joen havde været motormand på Færøske sejlkuttere, hvor de kun havde vand i tønder. Han lavede kaffe, som var så stærk, at den næsten stod fast i halsen på en. Matroserne drillede ham nogen gange, og spurgte om han havde været så pas længe på sejlkutterne, at han stadigvæk sparede på vandet. Nej, nej sagde Joen, stille og roligt: „kaffe skal smage“.

Antennerne.

I dårligt vejr og isning måtte man tage sig særlig godt af antennerne, isolatorerne og gennemføringer. Før man tændte senderen, måtte man klatre op på brotaget og rense is af de nederste dele af antennerne og gennemføringerne, til trods for at disse blev regelmæssigt smurt med silicon fedt. I de værste vejrforhold og overisning måtte man klatre mange gange op ad lejderen på et iset og glat brotag. Nogle gange hørte man skipperen mumle: „Hold op med den forbandede klatring, min dreng“.

Vejrobservation og vejrkort.

Vejrobservationstider er koordineret verden rundt kl. 03:00Z, 06:00Z, 09:00Z, 12:00Z, 15:00Z, 18:00Z, 21:00Z og midnat. Fra det Islandske Meteorologiske Institut fik vi vejlednings- og kodebog, skyatlas, observationsbog, QNH kalibreret barometer og et stort kviksølv termometer i en slynge. Som regel svang man termometeret på brovingen op mod vinden og fortsatte indtil man havde fået den samme aflæsning mindst to gange. Siden blev der klatret op på brotaget og hele himmelen observeret for at se total skydækning, skydækning i hvert højdelag, lav-, midt- og højsky samt skytyper i hvert lag. Siden blev vindretning og vindstyrke observeret og når man igen kom ind på broen TD-Time Delay aflæst af LORANen så man kunne finde skibets position på et LORAN kort. Til sidst slog man op i kodebogen for at finde de korrekte tal som så blev ført ind

i observationsbogen. Og endelig sendte man sin OBS til Reykjavik Radio/TFA i morse på langbølge. Observationerne blev så lagt til grund for den næste prognose. OBS kl. 09:00 påvirkede således prognosen, som blev udsendt kl. 10:10 efter radioavisen i den islandske radio og analysen vi modtog fra Bracknell kl. 10:30. Trawlernes observationer uden for Vestfjorden og i Grønlandsstrædet havde væsentlig betydning for vejrprognoserne i området og ligeledes havde OBS, udført af gnisterne på fragtskibene som sejlede til Amerika, stor betydning for vejrprognoser i Island i det hele taget. Når observationsbogen var udskrevet, afleverede man den til Meteorologisk Institut. Som regel ville meteorologerne Pall Bergthorsson og Markus Einarsson gerne have, at man også kom op i prognoserummet, fordi de gerne ville lære den mand at kende, som var bag OBS meldingerne. De spurgte om mange ting og gav god råd.



Det japansk byggede køleskib Hofsjökull/TFLE sejlede som regel på en fast rute med frosne fiskefilet'er fra fiskebyer rundt den Islandske kyst til islandskejede fabrikker i Everett i Massachusetts og Cambridge i Maryland.

Jeg sejlede i Amerikafart på køleskibet Hofsjökull/TFLE, hvor vi ikke havde nogen faxmodtager. Men jeg vidste, at Norddech Radio/DAN udsendte prognosemeldinger i morse, som jeg kunne tegne vejrkort efter. Jeg fortalte Markus, at jeg manglede plotblade til at tegne kortene på. Han rakte da hånden op på en hylde og tog en bunke plotblade, som han gav mig og sagde: Kaptajnen bliver sikkert glad, når du kommer med vejrkortene. Om eftermiddagen da, vi skulle sejle, havde jeg været om bord og taget meldingen fra Norddech, og på vej mod Gardskagi plottede jeg kortet og overrakte til skipperen. Da styrmanden skulle sætte den sydvestlige kurs mod Belle Isle strædet, sagde skipperen til ham: „Vi skal holde den vestlige kurs mod Grønland i nat og se hvordan det ser ud i morgen tidligt“. Et lavtryk var på vej op mod Reykjanes, og vi sejlede læns hele natten og dagen efter, faktisk næsten hele vejen til Belle Isle, i stedet for at have vinden i snuden hele vejen.

Mønstring og besætningsliste.

Som regel sejlede trawlerne kl. 22:00 dagen efter de kom i havn. En af de første opgaver var at træffe skipperen med mønstringsbogen og få opgivet, hvem der var afmønstret og få navne på de, som var blevet påmønstret. Siden måtte man finde de nye besætningsmedlemmer og få opgivet personlige detaljer og deres underskrift i bogen. Straks næste morgen ringede man til kontoret med opdatering af mønstringen, kontoret sendte så oplysningerne videre til byfogedkontoret. Sidste eftermiddag og aften i hver tur blev der udskrevet besætningsliste, liste med samtale og telegramomkostninger for hver og en, også kvitteringer fra slopkisten som vi kaldte „Kaupfelagid“ eller Brugsen.

Er der åbent hos Brugsen nu?

Som del af sømændernes overenskomst var, at de ombord kunne købe søklæder, vanter, støvler, lommeknive og tobak. Som følge heraf var der altid travlhed lige efter, at vi sejlede, med at sælge disse varer. Søklæder var i et låst skab nede på lukafdækket mens tobak og lommeknive var i et låst skab på radiostationen. Når vi fiskede, og mandskabet manglede cigaretter eller snus, kom de som regel på trasklen til radiostationen smilede lidt og spurgte: Er der åbent hos Brugsen nu?

Skipperen.

Forholdet mellem gnist og trawlerskipper var som regel godt, al kommunikation var jo på skipperens vegne og ansvar. En trawlerskipper arbejder under stort pres, fordi at han skal komme med fulde laster hver anden uge, og han ved inderst inde, at han kun er skipper, hvis han fisker godt, og styrmændene venter jo på at blive skippere, mens gnisten var hans højre hånd. Gnisten var vågen hele tiden, når skipperen var på broen. Skipperen kom op som vanlig mellem kl. 10 og 11:00 og han tørnede ind efter midnat, når han havde fået kodebladet, givet instruktioner og afleveret skibet til overstyrmanden for natten. Gnisten var ansvarlig for vedligehold af navigations- og fiskefindingsudstyr. Han holdt til på broen, og var altid til stede når udstyret skulle repareres eller justeres. Det var en selvfølge, at man var ombord og igangsatte radar og navigationsgrej før skipperen kom ombord og slukkede alt, før end vi gik fra borde. Jeg tror også at det har haft betydning, at vi havde tavshedspligt om kommunikationen og som følge heraf sludrede gnisten ikke, om hvad han hørte. Også den kendsgerning at skipperen og gnisten som vanligt kun var de to på broen under fiskeri, var noget, som var med til at styrke det gode forhold. Udvalgte skippere var formænd i kodeklubben, og det var jo deres gnister, som havde den ansvarsfulde opgave regelmæssigt at lave en ny kode, få den trykt, udsendt og aktiveret.



Veterantræf på søfartsmuseet i Hafnarfjordur. Mockup af radiostationen i Mars/TFPC. Min gamle skipper Svavar Benediktsson, står ved siden af senderen. Mars var blandt de Islandske trawlere, som kæmpede for livet ved New Foundland i januar 1959. Dengang var Svavar paa trawlere Juli, men hans kæreste krævede at han tog fri efter juleturen. Det reddede hans liv, fordi Juli forliste med mand og mus, bl.a. hans storebror.

Efter næsten 40 år er det stadigvæk altid en fornøjelse at træffe min gamle skipper Svavar Benediktsson, og jeg tror at han for længe siden har glemt og tilgivet mig „antenneklatringer“.

Grønland

Natten er skredet frem i et nogenlunde tempo, men nu indtræder ulvetimen. Perioden hvor der er helt stille på højtalerne. På 500 kHz, 2182 kHz og kanal 16 høres ikke en lyd. I Amerika er alle gået til ro, og i Europa er man endnu ikke stået op. Radiotelegrafisten skruer forsøgsvist lidt op for gaincontrol'en for at registrere, om der endnu er liv i højtalerne. En annoncering af en trafikliste fra en fjern station bryder kort stilheden. For ikke at falde hen konsumeres nattens sjette kop kaffe, og de medbragte flade madder nedsvælges.

Endelig kom de første opkald. Det er morgen på Færøerne, og der skal ringes hjem fra trawlerne. GREENPOS telegrammer begynder at komme ind på nøgle og telefoni. Det bliver morgen i Danmark, og nu skal danske skibe ringe hjem. Nattens sidste vejr-observation foretages, og den sendes til Søndre Strømfjord på vejromnibuskredsløbet. Klokkeren er syv og forsyningsskibene afsejler mod bygderne efter at have afgivet KTR til stationen på VHF. Lidt i otte kommer afløseren, og så går det hjemad til dynerne efter en kort overlevering. Nattevagter på en grønlandsk kyst-radiostation er elskede af nogen, men er inderligt hadet af de fleste.

Sådan kunne en nattevagt forløbe op gennem 70'erne, 80'erne og den første halvdel af 90'erne. Men lad os først se lidt på historien for de mangesidede opgaver som Radiotelegrafistforeningen af 1917's medlemmer har udført i Grønland op gennem 1900-tallet og ind i det nye årtusinde. De har i høj grad medvirket til at tegne det Grønland, som vi kender i dag.

Men før nutidens høje niveau blev nået, skulle en lang opbygningsfase gennemleves, og verden skulle igennem en alt ødelæggende krig, som ikke gik upåagtet hen i Grønland.

For at blive i tidsånden benyttes i det efterfølgende danske stednavne frem til 1979, hvor de bortfalder i forbindelse med Hjemmestyrets indførelse, og de grønlandske stednavne alene anvendes.



*Nelle Dan lossers ved vejrstation
Danmarkshavn i 1976 (1)*



Carl Johan Colberg

Her startede det

I 1925 bestod Grønland af isolerede enklaver, hvor al kommunikation blev udvekslet via brev pr. skib, kajak eller til fods – den såkaldte kamikpost. Radiotelegrafien betød en revolution, som i direkte linje leder frem til det moderne samfund, som Grønland er i dag. Med til denne opbygning var også de talrige andre opgaver, som kollegerne varetog og fortsat varetager. Her tænkes på radiosonderinger og vejrdataindsamling, teknisk support, air-/ground radio-tjeneste, AFIS, AIR Greenland stationsledere og flight attendances, flyradiotjeneste, COM-center og ikke mindst kystradiotjenesten, som er denne artikels primære emne.

TELE Greenland anser et telegram afsendt på nøgle fra indenrigsminister Hauge til kong Christian X d. 6. september 1925, som deres fødselsattest. I telegrammet, som blev QSP'et via S/S OSCAR II i havn i Bergen, orienteredes kongen om, at indenrigsministeren samme dag havde åbnet radiotelegrafstationen i Godhavn. To dage senere modtoges via Reykjavik Radio og Ivigtut kongens genhilsen og lykønskninger. Det bemærkes, at ministerens telegram kostede kr. 40,60, og at det tog to dage at modtage et svar. Således var kommunikationen anno 1925, om end det var et kvantespring fremad.



OZN - Prins Chr. Sund Radio (2)

En medvirkende årsag til at staten etablerede telegrafstationerne, var Meteorologisk Instituts behov for at indhente vejrobservationer fra det grønlandske område til brug for udarbejdelse af vejrudsigter for det danske område. Det er almindeligt kendt, at vejret i Grønland har stor indflydelse på det europæiske vejr de følgende dage. Den nye organisation under indenrigsministeriet døbtes Radio- og Vejrtjenesten. DMI's ønske var fremsat tidligere, men en verdenskrig kom i vejen.

Først i 1924 blev indgået en kontrakt med Dansk Radio Aktieselskab om oprettelse af de fire telegrafstationer i hhv. Julianehåb, Godthåb, Godhavn og Ammassalik. Omkostningerne kom til at beløbe sig til kr. 900.000.

Ret beset var den officielle idriftsættelse af de fire stationer ikke de første aktive telegrafstationer i Grønland. Norske fangstfolk havde i oktober 1922 oprettet en station i Myggbugta i Nordøstgrønland i samarbejde med Norsk Meteorologisk Institut. Den var i drift i ét år. Kryolitselskabet i Ivigtut oprettede ultimo 1924 deres egen station. Året efter blev den benyttet som transitstation for kongens svartelegram.

Ligeledes var Ammassalik sat i prøvedrift allerede 15. juli 1925. Senere på året fulgte Julianehåb 20. september og Nuuk 28. oktober. Julianehåb var udpeget til lederstation, som videresendte danmarkstrafik til Reykjavik for videre befordring. I 1927 etableredes forbindelse mellem Julianehåb og Lyngby Radio, hvorefter trafikken afvikledes direkte. Samme år etableredes en telegrafstation i Scoresbysund.



OXF - Qaqortoq Radio med den oprindelige station fra 1925 på fjeldet (3)

Fra starten ansattes radiotelegrafister til at varetage såvel vejrobservationer som betjening af telegrafstationernes sendere og modtagere. I sagens natur foregik al trafikafvikling på morsenøgle.

Frem mod 2. verdenskrig

I 1932 blev en telegrafstation bygget i Thule fulgt af stationer i alle byer på vestkysten og fangststationer på østkysten i 10-året frem mod Danmarks besættelse i 1940.

Samtlige telegrafstationer beskæftigede radiotelegrafister, hvis primære opgaver var vejrobservation (SYNOP) hver tredje time døgnet rundt, ekspedition af vejrdata samt i stigende grad officielle som private telegrammer. Hertil kom modtagelse af den daglige Grønlands Radioavis. Her var ikke tale om nogen decideret kystradio-tjeneste, men et skib kunne i ny og næ opnå forbindelse til land. På de fire hovedstationer ekspederedes på morsetelegrafi - det være sig udlands- og indlands trafik. De såkaldte bistationer og bygderne ekspederede på telefoni.

Den kraftige udbygning af stationsnettet medførte et stigende behov for radiotelegrafister og telegrafassistenter. På den baggrund begyndte Radio- og Vejrtjenesten at udanne grønlandske telegrafister på telegrafstationerne i Godhavn og Godthåb. Ved krigens udbrud havde skolen uddannet 15 telegrafister og 6 var under uddannelse. På den baggrund overgik ekspeditionen mellem hoved- og bistationerne gradvist til morsenøgle. På det tidspunkt var der 27 radiostationer i drift.

De medlemmer, som har arbejdet sammen med grønlandsk uddannede telegrafister, vil erindre deres store faglige dygtighed herunder de bemærkelsesværdige hastigheder, med hvilken de betjente morsenøglen.

Amerikanerne kommer

Da Danmark blev besat optog landsfoged over Nordgrønland Eske Brun via Godhavn Radio kontakt til den danske ambassade i Washington, som indgik aftale med amerikanerne om, at al udenrigstrafik omlægges til New York, hvortil der etableredes telegrafi forbindelse.

Frem til amerikanernes indtrædelse i krigen i decem-



Radiosonde stationen i Narsarsuaq (4)

ber 1941 kunne ad den vej korresponderes med Danmark. Som følge af det minimeredes den transatlantiske korrespondance med Lyngby Radio til et minimum for primo 1941 helt at ophøre. I stedet udveksledes en betydelig og stigende trafikmængde med amerikanerne. Radiotelegrafister, som opholdt sig i Grønland under krigen, vil erindre disse QSO'er med USA.

Ambassadør Henrik Kaufmann indgik i maj '41 en aftale med USA om Grønlands forsvar og oprettelse af de deraf følgende amerikanske baser. Med den lægges grunden til den modernisering og udbygning af Grønland til et moderne samfund, som efter krigen på godt og ondt eskaleredes op gennem 60'erne og 70'erne.

Amerikanerne anlagde i et hastigt tempo talrige vejrstationer, pejlestationer og flybaser langs såvel øst- som vestkysten. Disse blev betjent af militært personel, men de huskes, da mange af stationerne efter krigen overtages af Danmark, og dermed giver arbejdspladser for mange radiotelegrafister, radiosondeassistenter og teleteknikere.

Det er værd at erindre „Vejrkrigen på østkysten“, hvor den nystartede slædepatrulje opdagede tyske forsøg på at oprette vejr- og telegrafstationer til støtte for den tyske krigsførelse i Europa. Tyskerne blev bombet ud af amerikanerne, og den navnkundige major Poulsen udførte sin overmenneskelige bedrift. Kommunikation har gennem tiden været årsag til meget forskelligt.

Ved krigens afslutning var på telegrafstationerne ansat i alt 31 grønlandsk uddannede telegrafister fordelt på 15 stationer. Af disse var 10 uddannet under krigen. Antallet af udsendte danske har det ikke været muligt at opdrive tal på.

Efterkrigstiden

I 1946 overtager staten de vejrstationer, som amerikanerne oprettede under krigen. Radio- og Eltjenesten, som organisationen nu benævnes, ekspanderede voldsomt de første efterkrigsår. Et stort antal radiotelegrafister ansættes til de nye stationer.

I Godthåb etableres en decideret grønlandsk telegrafistuddannelse, som på første hold optager 17 ele-

ver. Heraf var de 3 kvinder, hvilket var i direkte modstrid med styrelsens påbud. Men „en god løsning er vel en skideballe værd“, som en navnkundig telegrafbestyrer en gang udtrykte det. Uddannelsen var eftertragtet og gav præstige, hvilket skal ses på baggrund af, at det var den højeste uddannelse, som på det tidspunkt kunne opnås i Grønland. Læreruddannelse kom først til i 1958.

Godthåb bliver transitstation for al kommerciel Danmarkstrafik, medens Scoresbysund bliver samle- og transitstation for vejrdata til Meteorologisk Institut. Korrespondancen foretages fortsat på morsenøgle.

Det lykkes at indgå en JF-aftale (Joint Finance) med ICAO (FN's luftfartsorganisation) om driften af vejrstationerne, således Danmark får sine etablerings- og driftsudgifter refunderede tillagt et administrationsbidrag. Det betød, at økonomien ikke længere blev en hindring for driften af vejrstationerne på et internationalt, fagligt niveau. De øde vejrstationer normeres bl.a. til 3 radiotelegrafister, og der uddannedes og ansattes radiosondeassistenter og teleteknikere, som alle organiseredes i RAF1917.

Op gennem 1950'erne udbygges stationsnettet, således alle bygder og beboede steder fik installeret en radiostation. Trafiktallene voksede, og kapaciteten udvidedes løbende.

I januar 1959 forliste „Hans Hedtoft“ syd af Kap Farvel i en orkan. For at effektivisere redningsmyndighedernes kommunikation i forbindelse med redningsaktioner anbefalede Vedel-kommissionen anlæg af en radiokæde langs vestkysten. Op gennem 60'erne blev der uden held arbejdet med dimensionering af en sådan. Blandt andre tiltag blev Greenpos- og KTR meldesystemet udviklet, og der opbyggedes en struktur i redningsberedskabet, som med mindre ændringer er gældende den dag i dag.

Kun 15 måneder senere forsvandt „Hanne S“ sporeløst i en kraftig storm på næsten samme position. Grønland ramtes hårdt af forlisene, så de var med til at sætte fokus på redningstjenesterne. På telegrafstationerne professionaliseredes kystradioarbejdet. Alt dette omtales i andre afsnit.



Nuuk by med OXI - Nuuk Radio i baggrunden (5)



Lystbådehavnen i Nuuk (6)

Telegram fra grønnedal 264 69/67 ✓ Ord indl. den 9 / 19 kl. 1630

TELETTJENESTEN I GRØNLAND
- 9. FEB. 1959

Adressen: telbet godthåb

Telegrafstation: GODTHÅB

Date: fra GRØL - 9 FEB. 1959 = 1 9 00 af gn Længd 1 3 0 4 til den kl af

direktør hans o christiansen har overfor mig udtrykt sin dybe trang til på kghs vegne at takke radiostationerne for den beundringsværdige indsats der er ydet ved eftersøgningen efter m/s hans hedtoft stop jeg viderebringer hermed denne tak til dem og deres medhjælpere og vil gerne tilføje min personlige tak for den årvågenhed hjælpsomhed og præcision der også ved denne lejlighed er blevet udvist = hilsen simony

coll o kghs

Form. N. 2. (158)

I 1960 etableredes en flyradiotjeneste for intern flyvning. Den placeredes på telegrafstationerne, og blev betjent af radiotelegrafister, som først skulle bestå et Air/Ground kursus af 10 ugers varighed på ATS skolen i Kastrup.

Morsetelegrafien blev gradvist fortrængt af fjernskriveren, som gjorde sit indtog først på Danmarksforbindelsen i 1962 og derefter på mellembys forbindelserne op gennem 60'erne.

Radiotelegrafisternes arbejde dedikeredes mere og mere til kystradiotjenesten. I Diskobugten koncentreredes i 1968 den maritime sikkerhedstjeneste til Godhavn og flyradiotjenesten til Egedesminde. I Sydgrønland koncentreredes i 1970 såvel kystradio- som flyradiotjenesten til Julianehåb, som også blev hjemby for en nyoprettet teleskole. Frem til skolens lukning i 1984 uddannedes her de første certificerede grønlandske radiotelegrafister.

Radiokæden langs vestkysten byggedes i perioden 1973 – 77 helt i overensstemmelse med Vedel-kommissionens anbefaling, og ikke mindst fordi den kunne finansieres af EF midler. Som følge heraf koncentreredes kyst- og flyradioerne i hhv. Frederikshåb og Sukkertoppen til betjening fra Godthåb Radio over radiokæden, og Godhavn Radio betjentes fra Aasiaat. I 1979 koncentreredes Ammassalik Radio til betjening fra Qaqortoq Radio via den amerikanske DEW line. Imidlertid viste kvaliteten af



OYS - Holsteinsborg Radio (7)

denne ikke at stå mål med intentionerne, så Ammassalik Radio måtte ret hurtigt reetableres dog uden radiotelegrafi. Radiosonden og kystradiostation integreredes, og radiosondeassistenterne overtog betjeningen.

Koncentrationen af betjeningen af kystradiotjenesten fortsatte ind i det nye årti. Således blev Holsteinsborg Radio omlagt til betjening fra hhv. Nuuk Radio og Aasiaat Radio i 1980. Upernavik Radio overgik i 1981 til betjening fra Aasiaat Radio. Året efter blev Ummannaq Radio betjent ligeledes fra Aasiaat Radio.

De sidste morsetelegrafi forbindelser i Grønland indstilles, da Ittoqqortoormiit i 1980 får en satellitjordstation, og vejrstation Danmarkshavn kommer på MARISAT. Hidtil har stationerne være på nogle fra Aasiaat. ICAO trak sig i 1980 ud finansieringen af en række vejrstationer på østkysten af Grønland, hvilket medførte, at de blev nedlagt.

Perioden var hård ved radiotelegrafistgruppen, som blev kraftigt beskåret som følge af teknologiens udvikling og de mange koncentrationer af betjeningen af kystradiostationerne. Et lille plaster på såret var, at vagtcheferne på telegrafstationen i Nuuk rekrutteredes i gruppen.

Nyere tid

I starten af 80'erne var kun de fire kystradiostationer Qaqortoq Radio, Nuuk Radio, Aasiaat Radio samt Ammassalik Radio tilbage.

Med teknologiens udvikling kunne handels- og trawlerflåden imidlertid tilbydes hidtil ukendte services. Frem mod slutningen af 80'erne medførte det en eksplosion i trafikken over de grønlandske kystradiostationer, og den tekniske infrastruktur blev udnyttet til bristepunktet.

Med det skift, som skete i teknologien og med tiltrædelsen af en mere fremsynet kystradioledelse, oplevede radiotelegrafisterne og –telefonisterne en effektivisering af tjenesterne og målrettet satsning på uddannelse rettet mod de maritime og aeronautiske kommunikationstjenester. Dette blev kun forstærket af, at TDC, som følge af nedlæggelsen af Statsministeriets Grønlandskontor i 1989,



OYR - Aasiaat Radio (8)

overtog det overordnede faglige og organisatoriske ansvar for de grønlandske maritime nød- og sikkerhedskommunikationstjenester.

I midt/slut 80'erne overgik flåden gradvist til satellitkommunikation og i 90'erne også mobiltelefon, hvorved dens benyttelse af kystradiostationer faldt i takt hermed – et fald som er fortsat til nu, hvor der kun er forsvindende lidt kommerciel trafik tilbage. Air-/Ground radiotjenesten overflyttedes i 1993 til lufthavnenes AFIS tjenester, hvorved ekspeditionen forblev fagligt velfunderet hos medlemmer af Radiotelegrafistforeningen, men TELE Greenland radiotelegrafister måtte registrere, at endnu nogle opgaver/arbejdspladser forsvandt ud af deres regi.

Kært barn har mange navne siges der. Det skiftede til TELE Greenland, da firmaet i '94 blev et hjemmestyrejet aktieselskab. Gennem tiden har virksomheden oppebåret så forskellige navne som Radio- og vejrtjenesten, Radio- og Eltjenesten, Grønlands Televæsen, NUNATEK TELE, TELE Attaveqaatit, TELE Greenland og efter sammenlægningen med Postvæsenet det nuværende TELE-POST.

En af de oprindelige stationer helt tilbage fra grundlæggelsen – Nuuk Radio – udsendte 1. februar 1999 sit sidste CQ på 500 kHz. Betjeningen overgik til Aasiaat Radio og Qaqortoq Radio. Samme dag ophørte telegrafien som internationalt kommunikationssystem, og blev derfor nedlagt på de grønlandske kystradiostationer. En æra var slut.

Selv om radiotelegrafisterne som sådan ikke længere havde et fagområde at bestride, var deres faglige kendskab til og dygtighed på området afgørende for, at de forblev på kystradiostationer efter morsetelegrafiens bortfald. I dag, hvor det er 25 års siden den sidste radiotelegrafist blev uddannet, er der ikke mange tilbage i aktiv tjeneste i Grønland. Men de radiotelefonister, som i dag varetager opgaverne, er også organiserede i Radiotelegrafistforeningen, som derved har bibeholdt sin tilknytning til kystradiotjenesten i Grønland.

Alle tre kystradiostationer havde siden nedlæggelsen af morsetelegrafen været udstyret med MF DSC. Da lyttevagten på 2182 kHz ophørte i januar 2005, var de grøn-

landske farvande erklærede for A2 områder. I nord udenfor MF rækkevidde var farvandene A3 hhv. A4 områder.

Aasiaat Radio overtog i 2005 betjeningen af Qaqortoq Radio og i 2011 af Ammassalik Radio. Aasiaat Radio betjener et vidt forgrenet og kompliceret netværk af frem-skudte sendere og modtagere styret via radiokæde, søkabel og satellit, og er i dag hele Grønlands kystradiostation.

Arbejdet på kystradiostationerne

På en kystradiostation omfatter nød- og sikkerhedstjenesten døgnaflytning og -overvågning af nød- og kaldefrekvenserne for skibsfarten, registrering af anmodning om assistance, videregivelse af anmodninger til eftersøgnings- og redningsmyndighederne, koordinering og varetagelse af radiokommunikationen mellem nødstedte og eftersøgnings- og redningsmyndighederne, udsendelse af MSI meldinger samt formidling af lægeråd. Den kommercielle kystradiotjeneste omfatter ekspedition af radiosamtaler og –telegrammer.

I Grønland blev det hverdag senere, for i efterkrigstiden var der ikke nogen egentlig sikkerhedstjeneste for skibsfarten. Telegrafstationerne var oprettet med det formål at udveksle telegrammer mellem byerne og med Danmark samt indsamle vejdata og videresende disse til Meteorologisk Institut. Stationerne var åbne om dagen, og der var ingen eller kun ringe kommunikation med skibene.

Den første egentlige kystradiostation var Frederikshåb Radio, hvor en fremsynet telegrafbestyrer havde sat telegrafisterne (mod deres vilje) til at aflytte nødfrekvenserne på døgnbasis. I organisationen var der heller ingen forståelse for hans tiltag før i oktober 1949, hvor kystpassagerskibet DISKO gik på grund med fare for at forlise. Frederikshåb Radio opfangede skibets nødkalden, og fik kontakt til et amerikansk fragtskib, som var parat til at gå til assistance. Nu gled DISKO af grunden ved lavvande, og det dobbelte skrog holdt hende flydende, så katastrofen var afværget.

Den episode satte skub i oprettelsen af de såkaldte skibsvagter op gennem 1950'erne, hvilket kunne ske umiddelbart, da der var telegrafister og radiotelegrafister i samt-



Aasiaat radio - ekspeditionsplads (9)



VHF - Ilulissat (10)

lige byer. Nødfrekvenserne blev aflyttet, og skibene begyndte at sende vejrtogrammer og oplyse position, hvilket var en forsigtig opstart på meldesystemerne. Alle telegrafstationerne blev dermed kystradiostationer.

Meget få skibe udover atlantskibene havde en radiostation om bord. Først i 1952 fik de offentligt ejede fartøjer af sikkerhedsmæssige grunde installeret en radiostation. Det satte skub i den maritime kommunikation. Al kommunikation var fortsat i telegramform, og her var tale om simplex kommunikation.

Gradvist gik man over til duplex kommunikation, og det blev muligt at gennemføre radiosamtaler mellem skib og den by, hvor den benyttede kystradiostation lå. Først fra 1973 blev det muligt at ringe mellem byerne, da radio-kæden blev oprettet. Det var et kvantespring for såvel den maritime sikkerhed som for almindelig kommunikation. Men den gjorde også centralisering af betjeningen af kyst-radiostationerne mulig.

Døgnet forløb på en grønlandsk kystradiostation er påbegyndt beskrevet i indledningen til nærværende artikel. Nattevagten forløber almindeligt vis, som beskrevet dér. Der er to på vagt H24 således at de engelske, grønlandske og danske sprog til enhver tid beherskes.

For dagvagten er arbejdsdagen noget mere hektisk end for nattevagten. Tiltrædelsestidspunkt er kl. 08.00. Ved vagtskiftet overtages de radiosamtaler, som allerede er etablerede af nattevagten. Der gives en kort overlevering om trafiksituationen, teknikkens tilstand og andet relevant.

Så begynder dagen med at modtage bestillinger på telefon 0013, og radiotelegrammer kommer løbende ind fra telegrafan, hvor de er modtaget på GENTEX fra udlandet eller inlands på telegrafan telefon 0022. Ny trafik annonceres umiddelbart på kanal 16, 2182 kHz eller på nøgle på 500 kHz. Hver tredje time udsendes trafiklister. Storm-, kulings- og overisningsvarsler annonceres og udsendes ved modtagelse og gentages til faste tider. På Jomnibussen modtages eventuelle navigationsadvarsler fra Grønlands Kommando ligeledes til straks udsendelse og genudsendelse på faste tider. Skibenes GREENPOS ekspederes og videresendes til GLK. Positionsmeldinger (POS) fra den interne sejlads indgår i stationens system,



Gletcheren nord for Ilulissat (11)

og der føres kontrol med, at fartøjerne overholder deres meldetidspunkter. Sker det ikke, underrettes den lokale redningsmyndighed.

Alt imens ekspederes radiosamtaler i en lind strøm. Til tider var det svært at følge med på grund af for lille kapacitet, og skibene oplever ventetider. Frokosten blev ofte indtaget mellem ekspeditionerne, og kollegerne fik betalt erstatning for manglende pauser. Trafikpresset ved blev helt frem til kl. 16.00, hvor aftenvagterne fik overlevering. Her startede det hele forfra frem til omkring kl. 22.00, hvor presset på frevenserne fadede ud. Afløsning kl. 24.00. Da trafikken i midt 80'erne kulminerede, var det meget trætte radiotelegrafister og -telefonister, som kunne gå hjem for at hvile efter en vagt vel vidende, at de havde fortjent deres løn.

Så godt som alle ensomt boende og fåreholderstederne primært i Sydgrønland anskaffede sig op gennem 70'erne en VHF til erstatning for den telefonforbindelse, som på det tidspunkt endnu ikke kunne leveres. Det gav en del arbejde for Qaqortoq Radio.

Til tider kunne atmosfæriske forhold gribe forstyrrende ind i radioarbejdet. Perioder med blackout og/eller arctic flutter er velkendte fænomener, som kunne forhindre enhver modtagelse. Andre gange kunne man registrere det modsatte, og opleve at modtage Island eller Canada på VHF. På Ammassalik Radio kunne i 80'erne opleves, at telefonforbindelserne til bygderne krydsmoduleredes ind på kanal 16, således det nærmest var umuligt at aflytte nødfrekvensen.

Hverdag for de, som skulle på flyvagt og varetage Air-/Ground radiotjenesten for den interne flyvning i Grønland, begyndte ved tiltrædelsen kl. 06.00. Man satte sig ind i dagens plan for Grønlandsflys flyvninger parat til at modtage det første opkald fra en afgående helikopter. Under deres flyvning havde helikopterne meldepligt hvert 20 minut (senere hvert 30 minut) enten på VHF 121,3 MHz eller på HF 5525 kHz. Formiddagen var hektisk med fly til Kangerlussuaq for at føde Danmarksmaskinen med passagerer. Morgenvagten sluttede kl. 14.00, hvor afløseren tog over, og ekspederede fly til byerne med passagerer ankommet med Danmarksmaskinen. Vagten sluttede kl.



Isfjorden ved Ilulissat (12)

22.00, og stationen lukkede frem til næste morgen. De sidste timer kunne være meget stille, da flyvningerne som oftest sluttede ved 18 – 19 tiden. Ved patientevakueringer eller uheld til lands eller vands udenfor normal åbningstid blev tilkaldt en kollega til at varetage sikkerhedstjenesten for redningshelikopteren. Air-/Ground tjenesten overgik til lufthavnenes AFIS tjenester i 1993. Korrespondance blev nedskrevet på flyomnibuskredsløbet, som alle stationer havde medlæsning på.

Flyradioen i Søndre Strømfjord opereredes af Statens Luftfartsvæsen (SLV). Radioen var oprindeligt bemanded med tjenestemænd, men i 60'erne fik RAF foden indenfor. Den første RAF ansatte var Palle Hansen, som arbejdede på flyradioen i hhv. Søndre Strømfjord og Mestersvig i perioden 1964 - 1966. Han har beredvilligt informeret mig om det følgende. Flyradioen betjente den nationale lufttrafik ligesom Air-/Ground stationerne. Hertil kom den omfangsrige kommunikation fra den overflyvende internationale lufttrafik. Den betjentes også fra stationerne hhv. på Station Nord og i Prins Chr. Sund, som dog begge var underlagt Søndre Strømfjord. Flyvningerne fra Europa kom ind fra Bodø Radio, Prestwick Radio eller Reykjavik Radio, og når den forlod Grønlands luftrum vestover blev de videregivet til Gander Radio - og vice versa fra vest.



Telegrafbestyrerboligen i Ammassalik (13)

Flyledelsen i Tårnet på den amerikanske base i Søndre Strømfjord holdtes løbende orienteret om flytrafikken på et lukket fjernskriverkredsløb, ligesom der via dem kunne indhentes tilladelse f.eks. til en anden flyhøjde for et fly, som havde anmodet herom primært for at spare brændstof måske p.g.a. turbulens eller i sjældne tilfælde tab af kabinetryk. Flyledelsen ringede tilbage med tilladelsen, og den afleveredes til flyet. Flyledelsen informeredes på fjernskriver om flyets kvittering. Al korrespondance hørt fra luftrummet såvel nationalt som internationalt blev videregivet til flyledelsen efter det karakteristiske „Sønderstrøm check“ på kortbølgefrekvenserne.

Flyene kunne også afsende meldinger til deres respektive selskaber, som transiteredes på ICAO netværket via radiolink til Canada. Meldingerne kunne være Snagreports (tekniske fejl/problemer), sygdom om bord og endog et tilfælde, hvor piloten på et transportfly ønskede at losse en hest, som var død under transporten, i Anchorage (han fik ikke lov). Der ekspederedes hurtigt – en gang helt ned til kun 10 minutter før Air France's svar fra Paris kunne afleveres til deres fly.

I forbindelse med udveksling af information om flyenes positionsmeldinger, var der megen nøgletrafik. I 70'erne blev det muligt at fjernstyre sendere og modtager, hvorved Reykjavik Radio hhv. Gander Radio overtog al trafik over FL195, medens flyvninger under betjentes fra grønlandske stationer. Side om side med flyvagten i Søndre Strømfjord betjente SLV også NOTAM og meteorologi funktionerne.

Nødarbejdet

Op gennem tiden har de grønlandske kystradiostationer være involveret i adskillige nødsituationer, hvor skibe har været i vanskeligheder, og har anmodet om øjeblikkelig assistance. Der være sig alt fra den mindste sejldugsjolle med en håndholdt VHF til en trawler eller et større passagerskib.

Til sidstnævnte kategori hører „HANS HEDTOFT“, hvorfra radiotelegrafist Carl Johan Dejligbjerg fredag d. 30. januar 1959 kl. 13.50 grønlandsk tid udsendte nød-



OZL - Ammassalik Radio (14)

kalden fra en position syd af Kap Farvel. Såvel Julianehåb Radio som Prins Chr. Sund Radio korresponderede med det nødstedte skib frem til kl. 17.52, hvor den skæbnesvangre besked „vi synker nu“, blev modtaget. Blandt de 95 omkomne var telegrafist Lars Olsen fra Holsteinsborg og stationsleder Anders Thybo Berthelsen Prins Chr. Sund sammen med sin 4 årige søn Peter. Kommunikationen i forbindelse med forliset var omfattende, og forsøg på assistance intens især fra den tyske trawler „Johannes Krüss“.

Talrige er de nødsituationer, som de grønlandske kystradiostationer har deltaget i op gennem tiderne, og er det fortsat på Aasiaat Radio. Når nødkalden blev modtaget på en af nødfrekvenserne, gik ekspedienterne en kort, hektisk periode i møde. Nødmeldingen blev nedskrevet. Der kvitteredes, og eventuelle ekstra relevante oplysninger indhentes. Grønlands Kommando – GLK (nu Arktisk Kommando) blev underrettet på Jomnibussen – et åbent fjernskriverkredsløb (nu EDB baseret) mellem kystradiostationerne, GLK og Politimesterembedet. Politiet i byen nærmest situationen informeredes (nu politiets døgnbetjente vagtcentral i Nuuk). Ledervagten blev tilkaldt, og var til stede på stationen som regel på under 10 minutter. Der udarbejdes en relay melding på alle tre sprog, som blev udsendt umiddelbart.

Den beskrevne første fase af en situation er oftest afsluttet indenfor 15 – 20 minutter. Det kan lyde hektisk. Det er hektisk, men alt er formaliseret, og checklister ligger parat i en nødinstruks på ekspeditionspladserne. Samtlige kolleger har været gennem et kursusforløb, hvor procedurer er øvede gennem årligt tilbagevendende nødøvelser.

Ledervagten koordinerede ekspedienternes indsats, og holder kontakten til redningsmyndighederne. Den kollega, som er bedst til det sprog, som meldingen er modtaget på, holder kontakten til nødstedte. Den anden kollega søger så vidt muligt at ekspedere videre fra de positioner, som ligger langt væk fra situationen. Hvis skønnet nødvendigt tilkaldes en ekstra kollega. En situation kan være overstået efter kort tid, mens nogle varer over et døgn. Afstandene i Grønland er store, og hjælpen kan være langt væk.



Ekspeditionslokalet Ammassalik Radio (15)

Langt de fleste situationer ender godt, men desværre forekommer også tilfælde, hvor en redningssituation må afsluttes uden, at den nødstedte er fundet eller er omkommet. I nogle tilfælde synes situationen håbløs for de nødstedte, og kollegaerne kan føle sig magtesløse efter i timevis at have korresponderet med mennesker, som kæmper for overlevelse i de barske, arktiske forhold. Sådanne situation kan være belastende, så man er meget opmærksom på, om en kollega plages af oplevelsen. Dagen efter mødes deltagerne under alle omstændigheder for at evaluere situationen. En dertil uddannet leder eller kollega defuser hver enkelt.

Kollegerne har gennem årene været tilfredse med at kunne yde deres bidrag til søredningstjenesten i Grønland, hvori Arktisk Kommando (JRCC) og det grønlandske politi udfører et fantaktisk stykke professionelt arbejde. Hertil kommer ikke mindst Air Greenlands enestående helikopterpiloter, som i farefyldte redningsaktioner har reddet mangen en nødstedt.

Respekten synes at være gensidig.

Citat: „Der er et forbilledligt samarbejde mellem politiet, forsvaret, Grønlandsfly og kystradiostationerne omkring eftersøgnings- og redningsopgaverne“ – kaptajn-løjtnant Per Herholdt Jensen, Grønlands Kommando 1999.

Radiotelegrafisterne

Grønland har været et meget aktivt område for danske radiotelegrafister. Op gennem årene har adskillige hundrede – også andre faggrupper organiseret i RAF1917 – gjort en stor indsats for det grønlandske samfund.

Hovedparten af radiotelegrafisterne havde sejlet i udenrigsfart, hvor de var meget alene om deres arbejde. Ingen andre om bord havde de færdigheder, som radiotelegrafisterne besad. Derfor udviklede de en høj grad af individualisme, men mærkeligt nok også en fleksibilitet, som gjorde det muligt at indgå i en gruppe. Næsten altid faldt en nyansat radiotelegrafist hurtigt ind i teamet, men det modsatte kunne i sjældne tilfælde også forekomme med en hurtig tilbagerejse til Danmark til følge.



Radiosondestationen i Ittoqqortoormiut (16)

Radiotelegrafisterne havde forskellige sociale baggrunde. Gifte med ægtefælle og børn kunne opleve et normalt familieliv, hvor alternativet var sømandslivet. Ungkarle og eventyrlystne var også at finde, medens de, som troede de kunne skabe sig en formue, hurtigt fik en mere realistisk opfattelse af virkeligheden.

Trods forskellighederne fungerede gruppen generelt godt sammen socialt. Der har gennem tiden været stor interaktion radiotelegrafisterne og deres familier imellem. Man deltog i hinandens børnefødselsdage, mærkedage og almindelige forårs-, sommer-, efterårs- og vinterfester. Det kunne blive til en del på årsbasis. Helt mærkeligt var det pludseligt, at så mange radiotelegrafister kunne samles på et sted, og det blev muligt at tale fagsnak. Til søs var man alene om faget. Og dog manglede altid nogen nemlig de, som var på vagt. Men de dukkede så op til midnat efter vagtskifte.

Nogle købte hurtigt en båd, og deltog i den af alle i Grønland boendes elskede fritidsbeskæftigelse at sejle ind i fjorden, hvor vejret var godt og myggene talrige, og først komme hjem kort før næste vagt. Andre benyttede fritiden til at engagerede sig i samfundet og foreningslivet. Blandt dem fandtes alt fra politikere, Rotary medlemmer og sportstrænere til amatør skuespillere, aftenskoleundervisere, håndboldspillere, byfestarrangører, bestyrelsesmedlemmer, butiksindehavere o.m.a.

Radiotelegrafister, radiosondeassistenter og teleteknikere strejkede første gang i små tre uger i august 1977 før den blev stoppet ved et lovindgreb. Anden gang var i efteråret 1981, hvor strejken varede 122 dage, før også den blev standset ved et lovindgreb. Strejkerne førte med sig et ubrydeligt kollegialt sammenhold, som holdt i årene fremover.

De klimatiske forhold, som kollegerne arbejdede under, gik til tider over i det ekstreme. Ammassalik oplevede 6. februar 1970 den værste piteraag i mands minde. En piteraag er en føhnvind forstærket af vindstuvning i topografien ved Ammassalik. Stationens vindmåler blæste ned ved 190 knob eller ca. 100 m/s, hvilket er tre gange orkanstyrke. Teleteknikeren gik i ly med sin familie i husets kælder. Da vinden løjede af, lukkede han gulvlemmen op



OXQ - Vejrstation Danmarkshavn (17)

til en klar himmel. Huset var væk!

Med et glimt i øjet, men med et gran af alvor, får mange i Grønland tillagt sig et øgenavn. Skal man holde sig til de mere stuerene kan i flæng nævnes: Sylte, Lille Sylte, Dragen, Kaninen, Knækøre, Det bøjede Søm, Einstein, Ti-Hi, Ba-Bu, Cacaomælken, Penissen, Tugto, Søren Dram, Pelsjæger Jensen, Perletand, Greven, Guvernøren osv. osv. Alle de her nævnte øgenavne er autentiske, og har tilhørt ansatte i TELE Greenland. Nogle vil smile og nikke genkendende – andre må gætte, for min mund er lukket med syv segl.

Situationen i dag

Med udgangen af 2016 ophørte TDC's engagement overfor den grønlandske kystradiotjeneste. I de 27 år, hvor de havde det overordnede ansvar for nød- og sikkerhedskommunikationstjenesterne, er samarbejdet forløbet i en god ånd til sikkerhed for de, som sejler i de grønlandske farvande. Det er fagligt udviklende, når fagfolk taler med fagfolk. I skrivende stund er det ikke officielt meldt ud, hvordan organiseringen af kystradiotjenesterne fremover skal finde sted.

Efterskrift

Til læseren af nærværende skal jeg beklage at netop det, som du finder vigtigt, måske ikke er med. Måske fylder beskrivelsen for meget – måske for lidt. Det er vilkårene, når man skal beskrive en 100-årigs livsforløb.

Korinth, februar 2017

Carl Johan Colberg

Kilder:

Per Danker: *Tele 75 Krønike* (Forlaget Atuagat 2000)

Lars og Morten Halskov: *Skibet der forsvandt* (Politikens Forlag 2008)

Mogens Bøeg-Jensen: *Sidste melding – kraftig storm* (Marstal Søfartsmuseum 2004)

Per Herholdt Jensen: *Stormsejlerne* (Bogens Forlag 1999)

Per Herholdt Jensen: *Grønlands Kommando i 50 år* (Aschehoug Dansk Forlag 2001)

Egne optegnelser og erindringer (1978 – 2015)

Fotografier:

Bo Mogensen (1)

Carl Johan Colberg (2 - 16)

Carl Johan Simonj (17)

Statens Luftfartsvæsen i Grønland og RAF1917

Lidt om mig selv og min baggrund inden min ansættelse i SLV januar 1976.

Jeg blev ansat som konstabelelev i Søværnet 18. August 1969, gik på radioskolen og tog 2. klasses radiotelegrafistcertifikat i 1971. Jeg fik hyre ved Flåderadio Grønnedal ved Grønlands Kommando november 1971. Her opnåede jeg en fantastisk rutine udi telegrafi og radiokorrespondance med de helikoptere, som befløj hele Grønlands vestkyst, en rutine som kom mig meget til gode senere hen under min ansættelse i Søndre Strømfjord (ICAO: BGSF). Ved flåderadioen var arbejdsfelterne delt op i tre-fire dele: Frederikshavnrummet hvor vi kun arbejdede med HF-telegrafi og fjernskriver, når HF forholdene var til, det med Flåderadio Frederikshavn, et skibsradiatorum hvor vi havde telegrafiforbindelser med Søværnets inspektionsskibe og ditto kuttere og flyvevåbnets C-54, som fløj isrecognoseringer og fiskeriinspektion rundt langs Grønlands kyster. Endvidere havde vi en fast HF-forbindelse til Narssarsuaq, hvor virkeligt rutinerede radiotelegrafister sad bænket ved højtalerne. Og så havde vi flyvagten, hvor vi på morsenøgle sendte såkaldte load-messages til hhv. Frederikshåb og andre destinationer for Grønlandsflys helikoptere. Endvidere havde vi korrespondancen med Grønlandsflys helikoptere, som mestendels bestod af afgang- og landingsmeldinger samt „Operations Normal“ meldinger hver 20 minut; i dag er det vist hver halve time!

Jeg sad på vagt den dag da, mig bekendt, det eneste flystyrt i Grønlandsflys historie skete. Jeg sad på en af mine sidste flyvagter inden min hjemrejse i november 1973, da helikopteren med registrering OY-HAI den 25. oktober 1973 forsvandt en-route Godthåb til Frederikshåb. Flyet udeblev fra en „operations normal“ melding. Det viste sig senere, at det var styrtet ned næsten midtvejs mellem de to nævnte byer. Der omkom 3 besætningsmedlemmer og 12 passagerer. Det var en meget grim oplevelse, ikke blot for mig, men selvfølgelig også for mine kolleger op og ned langs kysten, at sidde og kalde og kalde – just silence.

Jeg vendte hjem, tog 1. Klasses certifikat, fik en sergentuddannelse, sejlede med inspektionsskibet Hvidbjørnen hele 1975 og blev så ansat ved SLV i januar 1976.

Jeg sov over mig den dag, da jeg skulle til samtale og kontraktunderskrivelse i SLV-huset; men en kraftig snestorm reddede mig, for da jeg ringede til Gohs i huset, sagde han, at han syntes vi skulle udsætte det hele, for ingen kunne komme frem i snestormen. Heldigt for mig!

En af betingelserne for min ansættelse var, at jeg skulle gennemgå og bestå en AFIS-uddannelse (Aerodrome Flight Information Service), da jeg skulle bruges som ferieafløser på Kulusuk (BGKK). Uddannelsen, som tager 3-6



Anders Kristian Pedersen

måneder efterfulgt af lige så lang tid med on-job-training, tog jeg på under 2 mdr. Fagene jeg skulle gennemgå var radiokommunikation, meteorologi, psykologi, love og bestemmelser med mere. Jeg husker ikke så meget vedrørende psykologi; men jeg fulgte et hold flyvelederaspiranter i kommunikation og meteorologi og blev ellers alene heglet igennem love og bestemmelser, da jeg skulle være færdig på meget kort tid. Jeg bestod! On-job-training fik jeg intet af, da jeg afløste islandske Björn senere på året. Jeg kom ind med et af Flyvevåbnets forholdsvis nye Herkules fly og Björn tog afsted med samme maskine.

Nå, jeg ankom Søndre Strømfjord i det tidlige forår 1976 og mødte mine RAF-kolleger med åbent sind og store forventninger. SLV uddannede selv radiotelegrafister, som efter endt uddannelse blev ansat som tjenestemænd, Væsenet kunne dog ikke uddanne så mange, at det blev selvforsynende i Grønland, derfor ansatte man RAF-medlemmerne på tjenestemandslignende vilkår.

Per Lykke Christensen var én af disse, og han har en fænomenal hukommelse for navne som for tal! Han har hjulpet mig med at huske navnene på de kolleger jeg fik deroppe i min tid. Da dette er et jubilæumstidsskrift nævnes de lige. Dem vi kan huske var: Ole Sølvsten Andersen, Jørn Erik Hansen (Jørn Hat), Poul Ulrich Nielsen, Bent Nordkvist, Sigvard Vestergård Jakobsen, Ib Westergaard Andersen, Osvald Durhuus, Johannes Mortensen, Finn Erik Lunde, Søren Kystgård, Per Milling, John Willi Petersen, Karl Emil Laursen, Niels Langdorff Jørgensen, Kurt Tommy Shalkam Nielsen, Hasse Rasmussen og så de to tjenestemænd Frands Hugo Gottfredsen og Fritz Thers-Nielsen. Nu håber jeg, at vi fik alle med? Nogle vil blive nævnt senere i artiklen.

Statens Luftfartsvæsen (SLV) i Grønland

Flytrafikken i og hen over Grønland eskalerede efter 2. Verdenskrig. Flyruterne til og fra USA passerede Grønlands sydspids og i 1957 åbnede SAS sin rute med DC-7C til Tokyo med mellemlanding i Anchorage i Alaska, en rute der kom op i nærheden af Nordpolen. Andre flyselskaber

gjorde dem kunsten efter. Eller var det omvendt? I hvert fald besluttede den danske regering, at SLV måtte til at etablere sig i Grønland.

Mestersvig - BGMV

Ved Mestersvig på Grønlands østkyst fandt Lauge Koch allerede i 1949 tilstrækkelige forekomster af zink og bly, som man ville udnytte. Det blev besluttet at anlægge en flyveplads, så man kunne flyve folk og forsyninger ind og ud, hvorfor SLV fik til opgave at forestå driften af flyvepladsen og telegrafisternes arbejde bestod, udover radiokommunikation med fly, selvsagt i at afvikle privat og tjenstlig telegramtrafik og indsamle vejrmeldinger fra hele kysten.

Kulusuk – BGKK

Kulusuk blev anlagt af amerikanerne i forbindelse med etableringen af DEW-linien (Distant Early Warning), en radarkæde, som startede i Alaska og i Grønland endte i Kulusuk, den fortsatte til Keflavik i Island. I Grønland blev der anlagt fire DYE-stationer, DYE-1 ved Holsteinsborg, DYE-2 og DYE-3 inde på indlandsisen og DYE-4 ved Kulusuk. Dette gjorde og gør det den dag i dag det muligt at flyve tværs over den midterste del af Grønland udelukkende på VHF-kommunikation. På et eller andet tidspunkt først i 60'erne besluttede den danske regering, at SLV også skulle drive Kulusuk, og i 1976 var der ansat en AFIS-operatør. Derfor skulle jeg uddannes som AFIS-operatør, så manden på pinden kunne få sine ferier.



DEW-line - Billedet fra Greenlandtoday.com

Prins Christians Sund –BGPC

En luftfartsstation blev oprettet i 1954 i Prins Christians Sund på sydspidsen af Grønland. Den blev ifølge Wikipedia lukket i 1980.

Søndre Strømfjord – BGSF

I 1958 overtog flyveradiotjenesten den networkstation, som blev drevet af amerikansk militærpersonel i BGSF. Da jeg ankom i 1976 havde vi godt nok HF frekvenserne til Nordatlant flyvningerne; men de blev hovedsagelig betjent af Iceland Radio og Gander Radio, idet luftrummet over Grønland fra Flight Level 200 og op var og er under deres kontrol

Arbejdsforholdene 1976 i BGSF

I BGSF var arbejdslokalerne delt op i hhv. et radio- rum for intern kommunikation for grønlandsflyvninger, Grønlandsrummet, og et radio- rum for Nordatlanten og nærmest omegn (citat PLC). Der var et ekstra rum til Nordatlantvagten, som blev taget i brug i travle perioder og endelig COM-centeret også kaldet AFTN-rummet (AFTN = Aeronautical Fixed Telecommunication Network) hvor alle telexforbindelserne stod. Position 1 var der, hvor Nordatlantvagtens positionsmeldinger gik ind, disse blev af COM-vagten på en telexstrimmel ført over til den faste forbindelse til Reykjavik Oceanic Control, BIRD. Der var faste telexforbindelser til Base Operation i Thule, BGTL, en forbindelse til Kulusuk, BGKK, den gik via DYE-line, der var en forbindelse til Gander, CYQX og endelig en MOTNE-ring (MOTNE = Meteorological Operational Telecommunications Network) hvor vi indsamlede vejrobservationer fra de Vestgrønlandske kyststationer og sendte disse videre til Europa. Der var sikkert mange andre forbindelser i det rum, men dem har jeg glemt!

I Grønlandsrummet bestod arbejdet hovedsageligt i at modtage afgang- og ankomstmeldinger samt Operations Normal-meldinger fra lokaltrafikken i Grønland. Disse blev skrevet ned på en log, som samtidigt med nedskrivningen kunne læses hos FIC-operatørerne i de tilstødende lokaler (FIC = Flight Information Centre, som i 1976 var en nyoprettet afdeling og selvsagt placeret i BGSF, enheden blev i 2014 flyttet til Nuuk, BGGH). Ud over det nævnte sendte vi vejrobservationer og andet godt til de mange fly rundt om på vestkysten.

Vi havde endvidere en CW-forbindelse på hhv. 5274 eller 4774 til BGMV – tror jeg det var, i hvert fald var det til en station på østkysten af Grønland.

Nordatlantrummet var vores hjertebarndom og det var her, der kunne være vældig travlt. Udover HF-frekvenserne 2868, 5624, 8910 og 11303 på AM og 5638, 8889 13328 USB – alle kHz – og VHF 127,9 mHz, havde vi en hotline (telefon) til Reykjavik Control. Hotlinen blev især brugt, hvis nordatlantflyene gerne ville skifte Flight Level. En sådan handling skulle og skal gives fra netop Reykjavik Control, da det jo er dem, der har kontrollen over luftrummet fra Flight Level 200 og op (20.000 fod og op). Radiotelegrafister, som mestendels havde arbejdet i det maritime område, måtte oplæres i at nedskrive de mange positionsmeldinger fra Polar- og Nordatlantflyene direkte på telexmaskinen, for skrev man det først ned på et stykke papir med blyant for derefter at renskrive det på telex, var man hurtigt uhjælpeligt bagud – og SÅ blev der brug for den førnævnte ekstra Nordatlant arbejdsposition!

Da jeg kom til BGSF i 1976 regerede Iceland Radio, BICC, på HF frekvenserne; vi var mere eller mindre backup for dem, hvis de manglede en positionsmelding eller der var black-out på HF. Og det sidste var der ofte. Vores hovedarbejdsområde var på VHF. Når flyene fløj øst mod vest hørte vi tit piloterne på VHF sige til Iceland Radio:

„Roger, HF 5624 next“, det ville sige, at i stedet for at kalde os, BGSF, på VHF med deres næste positionsmelding, så skulle de kalde Reykjavik Radio på HF! Derfor kaldte vi straks flyet og bad dem blive på VHF, for der at afgive deres næste positionsmelding til os netop på VHF-frekvensen, hvilket hovedparten af flyene gerne gjorde, for så slap de for at have HF-støjen i ørerne. Så VHF-en var mere eller mindre vores eksistensberettelse.

Nu har jeg nævnt „positionsmelding“ en del gange, måske er det på tide med en definition på en sådan? En positionsmelding er en „Standard Air Ground Message Type/Format“ og består af følgende dele: Flight eller kaldesignal, nuværende position, tidspunktet for nuværende position, nuværende Flight Level, næste position på ruten, forventet ankomsttidspunkt til positionen, næstfølgende position, næste højere Flight Level som kan accepteres (position eller tidspunkt) og ellers yderligere informationer, eksempelvis MET data (turbulens osv.). I forkortet form, som den blev skrevet ned f. eks. til Reykjavik Control, ser sådan ud:

SK911 65N040W 2116 FL360 EST 66N050W 2201
67N060W NEXT READY FL380 050W

De forskellige flyselskaber har deres egne forkortelser, i dette tilfælde står SK911 for Scandinavian 911, altså SAS.

Disse positionsmeldinger skal sendes for hver 10 grader der flyves, når flyvningen foregår på eller under 70N, for flyvninger nordligere end 70N og på eller syd for 80N skal der meldes for hver 20 grader der flyves.

EGNE OPLEVELSER PÅ VAGTERNE

C-141 styrtet.

Den 28. August 1976 havde jeg vagt med Ole Sølvsten i AFTN-rummet. En ganske almindelig dag, som endte med at blive det modsatte. Alle vinduerne i bygningen vi arbejdede i på første sal (oven på købmanden i Søndre Strømfjord) vendte ud mod landingsbanen, så vi havde en god udsigt til afgående og landende fly. I længden bliver dette normalbillede til „flimmer i baggrunden“, når arbejdet består i at flytte strimler fra den ene telexmaskine til den anden. Jeg kan huske, at jeg stod med ryggen til vinduet, bøjet ind over en telex, da Ole pludselig sagde: „Så du det? Hold da op!“ Han havde stået og set en amerikansk C-141 prøve på at lande – prøve på, for det gik helt galt. Den kom fra Thule, BGTL kan jeg huske, for at mellemlande i BGSF, blandt andet for at sætte nogle danskere af, som skulle videre til Danmark. Så vidt jeg ved, skete der det, at flyet miskalkulerede landingen, så næsehjulet knaldede i banen, hvorved den ene vinge ramte jorden og brækkede af. I hvert fald endte flyet på ryggen og brød i brand. 16 passagerer og 7 besætningsmedlemmer omkom, kun 4 overlevede styrtet.

Som alle andre i BGSF var vi rystede over begivenheden, synet af det brændende fly bliver næppe nogen- sinde slettet i hukommelsen.

Færgeflyvningen

Da amerikanerne anlagde lufthavnen i BGSF i sin tid, havde de nøje undersøgt området. De havde fundet ud af at vejrforholdene i bunden af den lange fjord var ualmindelig stabile, og så var det forholdsvis nemt og hurtigt at lave en landingsbane derinde. Men det kan forekomme, at vejret ikke arter sig, og det var tilfældet en dag da man ringede til mig og bad mig komme for at afløse Langdorff (Niels Langdorff Jørgensen), for han skulle over i tårnet for at hjælpe til!

En flok sydamerikanske piloter, jeg mener, at de kom fra Peru, havde været i enten Spanien eller Portugal for at afhente nogle små militærfly, som var blevet købt der. Flyene skulle så den lange vej hjem via Island og Grønland, da der var mindst vand at flyve over på den rute. Da de var tæt på BGSF og snart skulle lande, var vejret bare elendigt og ingen af piloterne – jeg tror der var 8 fly – kunne begå sig på ret meget andet end spansk; derfor blev Langdorff kaldt til undsætning, da han var opvokset i Argentina og kunne sproget. Normalt skal man have brændstof nok til kunne flyve til en alternativ lufthavn; men det havde de i hvert fald ikke, jeg tror, at de landede på de sidste dampe fra tankene? Ned på den rigtige måde kom de da; men der må have været nogle repressalier overfor piloterne, dem er jeg dog ikke bekendt med. De fik efter nogle dage lov til at flyve videre; men at skulle flyve gennem Canada og USA uden at kunne en stavelse engelsk...?

Mayday Relay

På en af mine vagter i Nordatlantrummet fik jeg et opkald på hotline fra Reykjavik. „Er du klar til at sende en Mayday Relay?“ blev jeg spurgt. Straks pumper adrenalinen rundt i kroppen og hjernen går op i 5 gear – for dølen, hvad er nu proceduren for en sådan melding, når jeg lige at tænke og så siger flyvelederen videre: „Vi har et fly over BGSF som skal ned nu, så du skal sende på ALLE de frekvenser du har til rådighed, at der er en Emergency Descend overhead BGSF. Mens jeg klikker samtlige HF frekvenser til samt vores arbejds-VHF og nødfrekvenserne til, får jeg i hovedet formuleret det, jeg vil og skal sige. Under min Mayday Relay udsendelse når jeg at tænke: Jeg håber ikke, at strømforsyningen oppe i vores senderhytte på Black Ridge bryder sammen, når alle senderne er sat til? De holdt til presset, og flyet, jeg husker ikke lige hvilket, landede sikkert udenfor vinduerne og kort efter havde jeg Reykjavik i røret igen, han takkede mig for min snarrådighed og veludførte arbejde! Den var lun at gå hjem på efter vagten.

The Spooky One

En halvsøvnig aften i Nordatlantrummet fik jeg på VHF et opkald fra et fly på vej fra Europa mod enten Canada eller USA, jeg husker ikke hvilket selskab, det var fra. Piloten spurgte, om jeg havde kendskab til et fly, som fløj parallelt med dem og ikke ret langt fra deres fly? De kunne se genstanden på deres flyradar. Flyets position var, kan jeg huske, et sted mellem Angmagssalik og

Scoresbysund. Jeg kaldte straks Reykjavik på hotline og stillede dem spørgsmålet: „Nej, der var ingen andre fly i nærheden af dem!“

Det meddelte jeg piloten og han sagde: „Der er et eller andet, der følger os?“ Så fik jeg pludselig et opkald på hotline fra DYE4, som var den amerikanske radarstation ved Kulusuk, altså ikke specielt langt fra, hvor flyet be fandt sig. Radaroperatøren havde fulgt min kommunikation, og han kunne OGSÅ se, at der var et eller andet, som fløj parallelt med flyet; men anede ikke hvad det var! Dette forholdt jeg piloten, og han kunne så oplyse, at nu var „genstanden“ drejet væk og kunne ikke længere ses på hans skærm! Og straks havde jeg DYE4 i røret, jo, det er rigtigt, nu var flyet alene i området!

Den episode har jeg tænkt rigtig meget over årene efter og ærgrer mig over, at jeg ikke fik noteret hvilket flyselskab jeg talte med, for det havde været sjovt at kunne undersøge sagen noget mere, blandt andet ved at få en kontakt til besætningen via flyselskabet for at få flere informationer ud af dem omkring hændelsen.

For hvad var det der skete?

Koreanair

Koreanair har i min bevidsthed sin helt egen historie, hvad angår polarflyvninger og ikke for det bedste kommunikationsmæssigt! Når man flyver over Nordatlanten eller på Polarflyvningerne, skal flyene have HF-kommunikationsudstyr ombord – og det skal virke! Det gjorde det ikke for Koreanair, i hvert fald ikke i midt halvfjerdserne! Både Iceland Radio og vi fra Søndre Strøm har kaldt mangan et fly fra Koreanair for at få deres positionsmeldinger. Andre fly på parallelkurs med Koreanair hjalp mange gange med at få deres meldinger på VHF for derefter at videresende disse til os på HF, en brugbar men ikke korrekt arbejdsgang. Nogle gange fik vi slet ingen positionsmeldinger, fordi der ikke var andre fly indenfor VHF rækkevidde af Koreanair; det gik da også grueligt galt ved et enkelt tilfælde. KAL902 (Koreanair 902) skulle den 20 april 1978 flyve fra Paris Orly Lufthavn, mellemlande i Anchorage, Alaska og videre til destinationen Seoul, Sydkorea. Dette fly havde ikke kun sine kvaler med at få afleveret positionsrapporter; men også store navigationsmæssige problemer, for flyet havde passeret Nordgrønland, da det ved Alert i Canada – tæt på Thule - pludselig ændrede kurs. Mange andre, mig selv inklusiv, har den formodning, at da flyet passerede den magnetiske nordpol, så gik navigationsenheden på flyet amok. I hvert fald ændrede flyet kurs og fløj i stik modsat retning ned over Svalbard og ind i det daværende Sovjetunionen, hvor det nærmest blev skudt ned. KAL902 blev i hvert fald beskudt af et sovjetisk militærfly, hvorved 2 af de 109 passagerer blev dræbt, og flyet nødlandede på en tilfrossen sø i Sovjetunionen.

Det er altså vigtigt, at teknikken ombord på fly er i orden!

Strejken 1977

Det lykkedes mig minsandten også at være med i en strejke i Grønland! Ved gennemopløjning af gamle numre af Radiotelegrafens kan jeg se, at det i hovedsagen drejede sig om „lige løn for lige arbejde“. RAF1917 havde forsøgt at få en overenskomst på plads med Ministeriet for Grønland (MFG), men alt løb ud i sandet.

Efter at disse forsøg på forhandlinger med MFG i 1977 gik i hårdknude og efter forligsinstitutionens udsættelse af den varslede arbejdsstandsning i 2 gang 2 uger, blev vi af Foreningen pålagt at gå i strejke den 7. August 1977.

Et par dage efter strejkens start var jeg på visit på arbejdspladsen for at hente nogle private effekter. De to tjenestemandsansatte Frands Hugo Gottfredsen og Fritz Thers-Nielsen knoklede for 4-5 mand, telexstrimler lå i dynger i AFTN-rummet! Da vi egentlig ikke måtte komme derind, så gik jeg jo hurtigt igen; men jeg havde svært ved at forestille mig, at de to kunne fortsætte ret længe med den arbejdsbyrde!

Det gik som forventet, transportsektoren i Grønland blev hurtigt sat ud af drift pga. manglende kommunikation. Foreningen, og dermed os, blev lovgivet ned under gulvbrædderne! Loven blev stadfæstet den 26. august og foreningen meddelte os at gå i arbejde igen.

Strejken varede 19 dage og kostede os ansatte kassen! RAF1917 fik dog arrangeret det sådan, at vi blev „hvilende medlemmer“ i en årrække, altså nul kontingent, så vi på den måde fik dækket noget af tabet.

Jeg mener ikke, at RAF1917 senere har været involveret i en strejke og i dag vil det være galimatias at kaste sig i sådan et eksperiment, da vi er så få aktive medlemmer, som vi er. En strejke vil have nul effekt.

Kulusuk, BGKK

Som tidligere nævnt var det mit lod også at være ferieafløser i BGKK. Björn – Emilsson tror jeg han hed – ville på et tidspunkt gerne hjem til Reykjavik på 2 ugers ferie. Da vejret derovre ikke var for godt, da jeg skulle derover, Grønlandsfly ville i hvert fald ikke flyve, blev jeg sat på et af Flyvevåbnets forholdsvis nye Herkulesfly. Vi kom godt derover og Björn var ude af vagten, inden jeg fik set mig om! Jeg så ham ikke de næste to måneder!! Der var mange undskyldninger for ikke at komme retur efter de 14 dage; mest vejret, for den ene storm afløste den anden, som jeg husker det og så kom han vist også for sent til en planmæssig afgang fra Reykjavik? Ingen beklagelse her fra – det var nogle spændende måneder derovre og jeg kunne skrive meget om den tid! Jeg vil dog nøjes med en enkelt for SLV lidet flatterende episode.

Da jeg gennemgik mit AFIS-kursus var et af mange punkter det at kunne beregne solens op- og nedgangstider, og dermed også tussmørketiderne. I Kulusuk var årskalenderen ved at udløbe, så jeg gik i gang med at beregne op- og nedgangstider – dog kun for Kulusuk og Angmagssalikområdet. Det tog nogle timer, om ikke et par dage? Det var jo ikke blot for en enkelt dag der skulle

laves beregninger; men for et helt år. 14 dage eller tre uger senere modtog jeg så den af SLV beregnede og trykte Almanak med tiderne for hele Grønland. Ved at sammenligne med mine egne beregninger opdagede jeg, at enten havde SLV eller også jeg regnet galt; det drejede sig vist om gennemgående en times forskel. Jeg dobbelttjekkede mine egne beregninger og kunne kun se, at de var rigtige. Så sendte jeg et telegram hjem til SLV om mine observationer i deres bog. „Vi sender en ny!“ – jeg kunne nærmest høre et suk efter den sætning! Det er ikke gratis at skulle genoptrykke en ny Almanak og sende den rundt til alle i Grønland!

Tilbage i BGSF

Der var præsidentvalg i USA i 1976, Reagan mod Carter, sidstnævnte nappede sædet og medens valget pågik fik vi en del opkald fra flyene, der gik fra øst med vest, altså fra USA til Europa, alle var, fornemmede jeg, ret nervøse for, at Reagan skulle snuppe posten? Det blev altså Carter; Reagan overtog så embedet 4 år senere.

Jeg gad vide, hvad besætningerne tænkte, da det i år (dette skrives i 2016) viste sig, at Trump fik posten? Jeg ved godt, at vores forening er upolitisk; men jeg vil altså afslutte mit indlæg til jubilæumsbogen med dette billede, som jeg tog i vores lokale maleforretning i Aabybro dagen efter præsidentvalget i USA.



Jeg spurgte hende, der stod i forretningen, om det var et udsalg af valget, at Stars and Stripes var sat på udsalg? Svaret lader vi blafre!

BGSF - afslutning

Det var gode kolleger, jeg havde og vi havde gode sociale kontakter på kryds og tværs. Per Milling var altid god for en god vittighed og så kunne han spille guitar. Han havde en i manges øjne horribel, fri version af Jeppe Aakjærs „Kragerne kræer over Karup å“ som tog kegler hver gang. Sangen kan under ingen omstændigheder gives her!

Efter min afrejse omkom Per ved et tragisk uheld, idet han, efter at være sat af en taxa, faldt omkuld i sneen udenfor sin lejlighed. Han blev fundet næste morgen, død af kulde.

Jeg havde gerne fortsat ved Flyveradiotjenesten i Søndre Strømfjord, men min daværende kone var så ked af sit arbejde på basen og opholdet deroppe generelt, at vi rejste hjem medio 1978.

Stor tak til de gamle kolleger for godt samarbejde og godt samvær.

Afrunding

SLV var meget villig til at engagere os hjemvendte telegrafister i Danmark, hvis der var ledige stillinger. Jeg ved, at mange kom til Kastrup og Rønne, selv endte jeg i Aalborg, hvor SLV havde en aftale med Flyvevåbnet. Aftalen bestod i, at SLV stod for kommunikationen – både den civile og militære kommunikation – og FLV stod i grove træk for brandberedskab og banerydning.

Denne aftale blev opsagt i 1993, hvorefter FLV også påtog sig kommunikationsdelen. Vi telegrafister og HK-ansatte forblev i stillingerne, og den dag i dag er jeg ansat som missionsplanlægger ved Air Transport Wing Aalborg.

Stor tak til:

Knud Rosing, Luftfartsinspektør i Trafikstyrelse for at hjælpe med kontakt til William Strand pensioneret Personalechef SLV for personlige Grønlands-optegnelser.

Per Lykke Christensen, uden hans hukommelse og indspark var denne artikel ikke blevet til.

Kilder:

K. S. Laursen, „Fra morse til megabyte“

Radiotelegraften 1977

Greenlandtoday.com

William Strand, personlige erindringer Mestersvig og Kulusuk

Per Lykke Christensen, brav ekskollega, personlige erindringer Søndre Strømfjord

Jeppesen North Atlantic H/L Charts

Wikipedia dot com og dk

Teknikerarbejde i Grønland

Begyndte arbejdet som teletekniker på Qudleq i 1970 sammen med Peter Pauch.

Derpå udsendt til Julianehåb Tele, efter først at have afløst i Upernavik og Umanaq 1973.

I Upernavik/Umanaq skulle en udsendt teletekniker både fungerer som en telefonmand/ antenne mand/opstiller af nordlyskamera (som ikke var færdigudviklet) og det daglige arbejde med opstået fejl.

Det var der at RAF ville strejke, men det blev ikke til noget, da der var nogen modstand mod en konflikt af visse medlemmer.

Ikke desto mindre fik jeg besked på at ekstra tjekke ALT udstyret, så jeg måtte ikke reparere privates radioer og KGH's elektronikgrej i deres skibe. Nå, jeg gjorde det alligevel i min fritid, så det fik jeg mange personlige venskaber af.

Jeg kan nævne at i Upernavik skulle jeg også sammen med Traulesen fra GTO Danmark modificere 3 til 4 antenner, jordnet og antenneboks (25 kg. stykket der skulle slæbes op i fjeldet sammen med værktøjet); der fortalte en af telegrafisterne mig, at det var teletekniker man skulle have været, BARE GÅ RUNDT I EN HVID SKJORTE OG MED EN LILLE SKRUETRÆKKER! Der stod jeg belæst som et pakæsel og skulle op i fjeldet; ja han blev ikke en af min personlige venner.

Det var noget nemmere da jeg kom til Julianehåb, der havde jeg 3 kollegaer plus en telefonmand + en fjernskrivermekaniker, så jeg stod ikke helt alene med alt. (det var hovedsagelig det forbandede telefonarbejde der tog det meste af min tid).

Jeg kan nævne at jeg var medvirkende til den nye danmarksforbindelse over Icecan kablet. I den sammenhæng fejrede jeg juleaften i Nanortalik, - men hvad faen, jeg var jo ungarl.

Ellers bestod arbejdet af opbygning af den nye radio-kæde, hvor vi var af sted i månedsvis d.v.s. ikke hjemme i Julianehåb.

Ja, der kunne skrives en hel bog om opbygningen af teleforbindelser i Grønland, men efter satellitterne er kommet, hvem gider mon så læse om det. Men det var hårdføre folk dengang.

Mogens Larsen



Peter Pauch

Mogens Larsen

Qudleq Loranstation

Først på sommeren midt i juni måned 1970 stævnedes det gode skib Nella Dan ud fra Københavns havn med kurs mod Grønland. Skibet var chartret af Fyr- og Vagervæsenet, som led i den årlige inspektions- og forsyningstjeneste til loranstationerne på Grønlands øst og sydkyst.

Ombord var vi forskellige passagerer, bestående af inspektører, afløsende personale og sommerhåndværkere – de sidste skulle, i løbet af de ca. 3 måneder den grønlandske sommer forventedes at ville være, udføre div. reparationer og vedligeholdelser på veje og bygninger mm - indtil Nella Dan atter ville anløbe stationen, med de sidste forsyninger og samtidig afhente sommerhåndværkerne og det personale, der skulle med tilbage til Danmark.

Nella Dan hørte ikke til blandt de hurtigst gående skibe i den danske handelsflåde, men var med sine dobbelte spanter og issikring af skrueerne, specialbygget til sejlads i isfyldt farvand. Samtidig var Nella Dan agter blevet udstyret en helikopterplatform, samt helikopter med plads til pilot og en passager.



Nella Dan sommeren 1970 efter ankomst til Qudleq

Vi passagerer, der var blandt det personale, der skulle til Grønland for at tjenestegøre det kommende år, skulle alle til Qutdleq Loranstation. Denne station var det mest isolerede sted, at komme til og fra, de andre loranstationer kunne hele året besejles eller beflyves uden de store problemer.

Efter knap 3 ugers sejlads nåede vi næsten frem til vores første destination: Qutdleq Loranstation på Grønlands østkyst, som er beliggende mellem Prins Christianssund i syd og Angmagssalik i nord.

Her mødte vi for alvor problemer med storisen, som på daværende tidspunkt kom drivende ned langs Grønlands østkyst og dermed afskar kysten fra det åbne hav. Denne situation var dog forudset, idet helikopteren med skibets kaptajn gik i luften for at rekognoscere for eventuelt at finde sprækker eller render i isen, der kunne tjene som farbare kanaler for skibet; men forgæves, hvorfor vi sejlede nordpå med retning mod Orssuiagssuaq Loranstation (til daglig kaldet Orsu) beliggende tæt ved Angmagssalik.

Ved ankomsten til Orsu gentog problemerne med storisen sig. Men efter igen at foretage en helikopterrekognoscering nåede vi frem til stationen og ankrede op. Herefter blev forsyningerne til stationen fra skibets lastrum ved hjælp af skibets spil og kraner firet ned på store stålpramme og sejlet ind til land.

Efter 3 dage fortsatte Nella Dan sin sejlads sydover tilbage mod Qutdleq.



Sikkerhedslanding på Qutdleq mens vi venter på opklaring

Havisen generede fortsat muligheden for at anløbe stedet og det blev derfor bestemt, at jeg skulle flyves ind til stationen, da der var mangel på teknikere.

På Qutdleq havde man ikke modtaget forsyninger siden sidste skib året forinden, og stationens kok bad derfor om at få tilført lidt forsyning i form af frisk kød, da dette efterhånden var en mangelvare, hvorfor udvalget heraf efterhånden var stærkt begrænset. Skibets hovmester arrangerede derfor en pakke, som skulle kunne klare kødforsyningen indtil Nella Dan ville komme retur fra Sydgrønland, der ellers var skibets sidste destination.

Turen på ca. 10 sømil hen over havisen ind til Qutdleq med helikopteren var ikke helt uden problemer. Da vi nærmede os loranstationen, som var beliggende i ca. 200 me-

ters højde, kom tågen drivende ind over området og stationen forsvandt fuldstændig ud af syne, men vi kunne dog fortsat ane klippesoklen og havisen. Piloten valgte derfor at flyve rundt om området, til den anden side af øen, hvor han i det klareste solskin fandt en egnet landingsplads.

Efter en halv times venten, hvor vi fortsat kunne se tågen der hang over toppen og den østlige del af øen, blev vi over radioen, med Nella Dan som relæstation for radio-kontakt til telegrafisten på Qutdleq, bedt om igen at forsøge, at lande ved selve loranstationen.

Efter atter at være kommet i luften, klarede vejret netop så meget op, at piloten kunne se og finde heliporten ved stationen. Men vejret og hermed synsfeltet var så dårligt, at han kun lige kunne sætte mig og min pakke med kød af, hvorefter han omgående lettede og fløj tilbage til Nella Dan.

Efter almindelig modtagelse, hvor jeg fik hilst på de 20 personer der var på stationen, fik jeg endelig afleveret kødforsyningen, hvorefter jeg blev indkvarteret i en gæstehytte i den nordøstligste del af stationen.

Kødet fra Nella Dan viste sig at bestå udelukkende af hjerner og lever, hvilket stort set var det eneste, der var nok af på stationen. Den følgende måned - indtil Nella Dan atter kom tilbage - fik vi 2 hverdage om ugen hjerner i flødesovs og to andre hverdage stegt lever. I weekendene havde kokkene lige netop nok af andre produkter til at servere noget andet.



Qutdleq Loranstation 1970

LORAN

Gennem alle tider har mennesker forsøgt at navigere og stedbestemme deres position.

LORAN (Long Range Navigation) er et hyperbelnavigationssystem til nøjagtig stedbestemmelse, og har, som navnet siger, en stor rækkevidde - på mellem 700 -1500 sømil.

Systemet er fortrinsvis afset til at dække store havområder fx Nordatlanten, Grønland og det nordlige Canada, hvor de geografiske forhold gør det vanskeligt at etablere radio-og kommunikationshjælpemidler.

LORAN fungerer i princippet ved måling af de impuls-signaler, der udsendes fra en master- og en slavestation, hvor tidsforskellen mellem to impulsers ankomst til fartøjet angiver på hvilken hyperbel man befinder sig.

Foretager man herefter endnu en måling mellem masterstationen og en anden slavestation fremkommer endnu en hyperbel, og det er således skæringspunktet for disse hyperbeler, der angiver fartøjets position. Altså er det nødvendigt med 3 LORAN-stationer, som tilsammen kaldes en LORAN-kæde, for en korrekt stedbestemmelse.

Til denne positionsbestemmelse anvendes et specielt LORAN-kort, hvor de forskellige hyperbellinjer er indtegnet.

For det NV-lige Atlanterhav er der således etableret en LORAN-kæde med en master-station i det sydøstlige Grønland på øen Qutdleq og en dobbelt slavestation i Østgrønland ved Orssuiagssuaq nær Angmagssalik, samt en sidste master-stationen nær Keflavik på Island.

Systemet arbejder på MF-frekvenser (på 4 frekvenser mellem 1750 kHz og 1950 kHz).

Dette LORAN-system havde i 1970 betegnelsen LORAN-A og var allerede den gang ved at blive erstattet af LORAN-C, hvor Fyr- og Vagervæsnet (i dag Farvandsdirektoratet) havde en station i Angisoq i Sydgrønland, med en endnu større rækkevidde.

I dag er alle LORAN-stationer nedlagt og systemet anvendes ikke mere og er som bekendt erstattet af satellitnavigation, som er langt enklere og mere præcis at anvende.

Efterskrift

Selvom det i dag er over 40 år siden jeg var deltog i denne polarrejse til Qutdleq LORAN-station, hvor jeg for øvrigt tilbragte 3 år og stationen ikke længere eksisterer, er det ikke uden en vis glæde og stolthed, at jeg tænker tilbage på denne tid.

Siden oplevede jeg at komme til Aputiteq vejrstation beliggende ved Østgrønland mellem Scorebysund i nord og Angmagssalik i syd, hvor jeg tilbragte et år i selskab med 6 andre ligestillede polarfarere.

Senere kom jeg til Søndre Strømfjord; hvor jeg var, indtil jeg i slutningen af 1986 vendte tilbage til Danmark.

Peter Pauch

Flytelegrafist i Flyvevåbnet

De første „rigtige“ flytelegrafister i Flyvevåbnet, blev „kapret“ af en Kaptajnløjtnant fra Søværnet – han mødte op ved Statens Luftfartsvæsen (SLV) i 1949 og mødte her SLV nyuddannede telegrafister med 1. klassescertifikat - 10 stk. – tilbød dem ansættelse som flytelegrafister på Catalina flyet – 9 sagde ja tak (de kunne så aftjene værnepligten samtidig). Efter denne seance var der sure miner i SLV – men ved Flyvevåbnets oprettelse 1. oktober 1950 havde man uddannet hhv. SLV telegrafisterne samt civile- og søværnstelegrafister som flytelegrafister.

I februar 1951 blev luftflotillerne overtaget af Flyvevåbnet og flyttet til Flyvestation Værløse – Eskadrille 721.

Den generelle forskel mellem sejlene telegrafister og flytelegrafister, er tiden du har til at sende telegrammer, rekvirere vejrstof, afgive positionsmeldinger og req. ændring af flyveruten. Fra Catalina til CL-604 blev flyvetiden fra Værløse til Narssarsuaq via evt. Island reduceret fra 2-3 dage til 4½ timer.

Indtil 1974 var alle flytelegrafister organisatorisk tilknyttet Signallofficeren ved Operations-afdelingen på Flyvestation Værløse, og de blev udstukket til tjeneste ved Eskadrille 721 (Transport- og eftersøgnings-eskadrille). Fra 1956 blev Eskadrille 722 oprettet som Eftersøgnings- og Redningseskadrille med Sikorsky S-55 og Percival Pembroke som også af og til blev bemandedet med flytelegrafister. Fra 1965 overtog Sikorsky S-61A hvor flytelegrafisten var fast besætningsmedlem.

Jeg søgte i flyvevåbnet i 1962, blev optaget som konstabelelev august 1962 som 16 årig. Efter 3 mdr. rekrutuddannelse i Jonstruplejren ved Flyvestation Værløse begyndte jeg uddannelsen som signaloperatør. November 1963 mødte jeg i Signalcenter Karup i Bunker 1137. I 1964 byttede jeg arbejdsplads med en kollega i Skrydstrup, og tog 2. kl. telegrafistcertifikat gennem civilundervisningen på Langelandsgades Kaserne 1968, og 1. kl. certifikat 1969 samme sted. Undervisningen blev ledet af en meget dygtig telegrafist fra hæren Major Ølund (tidl. sejlene telegrafist på ØK skibe). Eksamenerne blev styret af inspektører fra P&T.

I maj 1970 begyndte vi 5 mand på flytelegrafistkursus i Jonstruplejren – hvor en tidl. flytelegrafist „Lange Ole“ var kursusleder. 5 mdr. senere var vi færdige, og jeg fik lov at komme med som „2. radio“ på C-54 til „Luftgruppe Vest“ Narssarsuaq (BGBW) – 5 uger og vores opgave var at overtage som Isrece- og Fiskeriinspektionsfly.

Catalina flyet, som havde været udstationeret i ca. 20 år hhv. på Søndre Strømfjord (BGSF) og Narssarsuaq og om sommeren, som „Luftgruppe Øst“ på Zackenberg og Mesters Vig (BGMV) på østkysten af Grønland, skulle udfases. Jeg nåede at flyve med Catalinaen 2 ture fra Narssarsuaq til Flådestation Grønneal (BGGD) som 2. radio – 1. radio var OSG Jens Ladefoged. Wau for en oplevelse – 2 vandlandinger og 1 gang op på rampen i



Vagn K. Aalling

Grønneal, og 2. gang aflevering af personer og gods til en båd som kom ud til os fra Grønneal. Opgaverne for flytelegrafister på Catalinaen var for 1. radio – radar og uddannelse af 2. radio som varetog kommunikationen – der var bl.a. langbølge slæbeantenne med et blylod i enden. Mangen en historie har jeg hørt om mistede antenner og blylod.

Fly:

1. Luftflotille/Eskadrille 721:

Flytelegrafister/flyradiooperatører på følgende fly:

B-17 „Store Bjørn“ - Catalina 5A/6A – Pembroke – C-47 – C-54 – C-130 – G-III – Challenger 604.

Eskadrille 722:

Flytelegrafist/flyradiooperatør og fra 1974 som 2. redningsmand efter bestået kursus ved frømandskorpset i Kongsøre.

Pembroke - S-61 - EH-101 Merlin



ESK722 S61

Flytelegrafist:

Flytelegrafistens opgave på fly i grønlandsk luftrum (på alle flytyper) var at afgive ATD melding til Flåderadio Grønnedal (OVC) (Grønlands Kommando) samt til kystradiostationerne – sende OPS-normal melding under VFR (Visual flight rules) flyvning hvert 20. minut med OPS NORMAL med posn. og højde. Ydermere indhente vejr- oplysninger evt. en route samt for destinationen / alternative landingspladser. Ved ankomst afgive ATA melding til Grønnedal Radio. Desuden skulle der pr. morse afgives iskant posn. til OVC, som videresendte det til Iscentralen Narssarsuaq hvis landingen ikke var i Narssarsuaq. Observationer under fiskeriinspektion blev enten sendt pr. cw/voice til OVC.

Under flyvning, som foregik efter IFR (Instrument flight rules) i grønlandsk luftrum, skulle sendes positionsmeldinger med position tidspunkt, højde, næste position, tidspunkt for dette samt næste position efter denne, afsluttende med vejrmedling til brug for meteorologiske enheder bl.a. Island – Grønland og Canada. Meldingerne blev sendt til hhv. Iceland Radio/Gander Radio/Sondrestrom Radio eller andre relevante radiostationer bl.a. Thule Airways/Godthåb Radio/Narssarsuaq Radio/Julianehåb Radio m.fl.

Når der ikke var flyvning, fungerede flytelegrafisten som kontormand med div. skrivelser/månedssrapporter i 5 eksemplarer / løntillægsrapportering / kryptoregistrering / dechifrerer af kryptosignaler mv. Der var rigeligt at lave.

I Catalinaflyet var 1 HF rx/tx samt langbølge med cw og am-telefoni samt VHF det gennemgående kommunikationsmiddel.

C-47 havde 1 HF rx/tx med cw og am-telefoni samt VHF/UHF.

Med C-54 gik vi ind i krystalstyret HF cw og am-telefoni, samt stadigvæk de gamle rx/tx med cw og am-telefoni og langbølge med rygantenne (tråd) i stedet for slæbeantennen. Desuden 2 stk. VHF og UHF radioer.

Da vi fik C-130H flyene i 1975, som afløser for C-54 – kom den store udvikling med 400 watt SSB på 2 stk. Collins HF rx/tx på 2 stk. tråd antenner. som gik fra flyets overkrop bag flightdeck til toppen af sideroret. Desuden 2 stk. VHF og UHF radioer. Denne opgradering gjorde kommunikationen meget nemmere, forbindelse til Forbindelsesofficeren Thule (FOTAB), Flyvertaktisk Kommandos signalcenter (Primrose) i Karup, Redningscentralen i Karup (Rescue Karup), Flåderadio Grønnedal (OVC), Flåderadio Torshavn (OVL) samt på cw til Flåderadio Frederikshavn (OVG), og af og til med Udenrigsministeriets HF-radiostation. Til at begynde med var det ikke meningen at der skulle være flytelegrafister på C-130, idet 2 tidl. fartøjschefer fra ESK721 havde besøgt Thule Airways og spurgt, om man mistede forbindelsen med US fly over Grønland – svaret var negativt (Vi flytelegrafister svarede - de flyver ikke isrecco / eftersøgning / fiskeriinspektion i grønlandske farvande) Så da ESK 721 fik opgaven med disse missionstype, blev der etableret en posn. til en flytelegrafist som efterhånden gik over til at være en flyradiooperatør

på grund af mangel på personer med telegrafistcertifikat. På fiskeriinspektioner blev alle trawlere noteret med posn. og enten arbejdende eller sejlene. Samtidig blev der taget billede af trawlerne – ESK 721 flytelegrafisterne fik 5 Nikon F-1 kamera med bl.a. 200 mm telelinse. Filmene blev sendt med post til Danmark for fremkaldelse og så sendt til Grønlandskommando. Så der kunne godt gå 2-3 uger før GLK havde billederne. De blev brugt til at opbygge et billedarkiv af trawlere der fiskede i Grønlandske farvande.

C-130H blev i 2005 udskiftet med 4 stk. C-130J hvor besætningen blev reduceret fra 4-5 på flight deck (cockpit) til 2 og i cargorummet bibeholdes 2-3 – dvs. der blev sparet personel.

Flyvning på Nordatlanten var ikke kun med C-54 – der blev fløjet mange missioner med C-47 til Færøerne, med transport af personel/gods og fiskeriinspektion rundt Færøerne. C-47 havde ingen radar, så mål-udpegningen kom ofte fra radarstationen „Polestar“, som ligger på en bjergtop lidt nord for Torshavn, med back-up fra OVL på cw/voice.

Jeg var så heldig at komme med på 2 ture i 1975 og 1976 med C-47 med ski monteret, hvor vi fløj via Færøerne og Island til Mesters Vig (BGMV) og i 14 dage fløj vi depotudlægning til Sirius fra Mesters Vig via Daneborg.



C-47 påmonteret ski

Her vi fik godset, som i 1975 var blevet leveret af en C-54, som landede på havisen ved Daneborg. I 1976 var det en C-130, som leverede godset på havisen ved Cap Carl Ritter. Vi fløj så godset til Sirius hytter op langs kysten – nordligst var øerne Hammeren og Ambolten – langt nord for Danmarkshavn. Da vi med C-47 skiflyet stod på havisen (målt til minimum 100 cm tyk af os selv med et håndbor) ved Cap Carl Ritter (i 1976 130 cm pga. C-130 leverede godset, her målt af Siriusfupper), forstod jeg hvad stilhed var. Ligeledes da vi landede på sneen på Hochstetter Forland – og fordi vi ikke havde ski på halehjulet, var vi sunket ca. ½ meter ned i sneen. Motorerne slukkede, godset trukket af os i besætningen + en siriusfup ned til Cap David Gray hytten, kom tilbage og tænkte – hvad nu hvis motorerne ikke vil starte (temp. minus 32) – hvad nu hvis vi ikke kan komme i kontakt med Mesters Vig, hvor der var døgnvagt. Da vi havde gravet flyet frit, og startet op

lavede vi et „racetrack“ i den bløde sne, og afsted igen. Men wau for en stilhed når alt var slukket. Den gamle HF radio kørte perfekt. Vi havde en avionik tekniker med begge gange, og det var guld værd.



I 1982 fik ESK 721, som afløsning for de 8 C-47, 3 stk. Gulfstream III jettfly (G-III), som var udstyret med 2 v/uhf med frq. fra 30 Mhz til 400 Mhz – dvs. nu kunne vi bl.a. kalde på Maritim VHF samt pejle på den ene og tale på den anden. HF med frq. fra 2 Mhz til 30 Mhz med split-frq. dvs. tale på en frq. og lytte på den anden. HF antennen sad i forreste del af sideroret, og under dårlige radioforhold skulle vi bede piloterne lave en stor 360 gr. vending – så virkede skroget som en faktor 4. Hvor vi tidligere havde problemer med at komme op i højderne for at undgå overisning/turbulens mv., så var det muligt at stige til 45.000 fod, hvor der ikke var ret mange fly. Flyvetiden DK til Grønland blev også reduceret kraftigt – normalen blev 4 timer – hvor den tidligere havde været meget, meget længere. Også i G-III var det flytelegrafisten, som stod for kommunikationen – der var kommet en radiofjernskriver (RTTY) i flyet, og cw var bibeholdt. Når der skulle fotograferes trawlere, noterede navigatøren posn. og tidspunkt, dette blev skrevet ind på RTTY og når der var „hul“ til enten OVL (Færøerne) eller OVC (Grønland), blev observationerne sendt. Vejrstof blev mange gange modtaget på RTTY fra OVC/OVL eller Primrose (FTK radiostation) i Karup.

Med tabet af G-III F-330 i 1996 på grund af det tragiske flystyrt ved Vagar Lufthavn på Færøerne, besluttede forsvaret at indkøbe 3 stk. Challenger 604 (CL-604).



I 1998 fik ESK 721, som afløsning for de 2 resterende G-III, 3 stk. CL-604. Flyene var meget udskældte til at begynde med, idet alle sammenlignede det med G-III, som var et super multi-rolle fly til alle opgaver, men det larmede meget og brugte mindst dobbelt så megen fuel som CL-604.

CL-604 blev udrustet med side-looking radar til havmiljø- og fiskeriinspektion, senere kom en stor 360 grader radar til under bugen. Konsoller til radar og kommunikation blev sat i flyene, og efter et par år med navigatør til at betjene radar blev alle flytelegrafister / flyradiooperatører uddannet til at være radaroperatør. I dag er alle flyradiooperatører både i ESK 721 og 722 omskolet og uddannet som Systemoperatører.

November 1992 startede jeg på NATO E3A Component træningsskole, og efter 5 mdr. overtog jeg som leder af 12 CO's (Communications Operator) i Squadron 2 Geilenkirchen. Der var 12 deltagende nationer på det tidspunkt – men de eneste 2 lande, der leverede flytelegrafister, var USA og Danmark.



Hvad laver en CO på en moderne flyvende radarstation? Der var nok at lave, men ikke i den forstand som arbejdet i ESK 721. På AWAC flyet har man pre-flight, hvor alt udstyret checkes sammen med Communications Tecnician (CT). CO og CT indlæser krypto elektronisk i radioer, hvor det kræves, og CO laver en frekvens- og radioplan over 18 (senere) 23 UHF, 2 VHF og 3 HF radioer. Hvilke radioer skal Weapons og Surveillance folkene have ifølge den com-plan de har lagt? Under flyvning, som varede standard fra 8-10 timer, med mulighed for lufttankning, monitoreres datalink systemer ved hjælp af skærme og radioudstyr. Det var vitalt at alle UHF radioer som Fighter Allocator virker 100% - ofte er der kun sekunder til at skifte radioer, hvis de går i stykker eller mister kryptokoden. Den eneste kontakt ud af flyet er, når der på HF meldes ON STATION eller OFF STATION, eller der rekvireres vejrstof via Geilenkirchen eller fra baserne i hhv. Norge, Italien og Grækenland. Da der anvendes køleluft, kan alt udstyret transmittere uafbrudt – hvor f.eks. HF i G-III kunne transmittere i 3 minutter og hvile i 5 minutter.

Jeg gik på pension i 2006 efter 42 år 8 mdr. i Flyvevåbnet og 1 år som civil Aeronautical Station Operator på Sondrestrom Radio. Flyvetid 13.700 timer.

En flytelegrafists historie

Folderen

I 1965 så jeg en folder om ansættelsesmuligheder i Flyvevåbnet. Mit øje faldt på et billede af en flytelegrafist i en Catalina. Det var noget for mig - lønnet uddannelse og så ud og flyve og se verden. Da jeg ville opnå de krævede skoleforudsætninger i 1966 søgte jeg om optagelse på uddannelsen og kom til en 4-dages prøve som jeg bestod. Der var 24 til prøve og vi var fem heldige.

Den 2. februar 1967, kl. 12.00 mødte jeg så i Jons-truplejren og påbegyndte signaloperatør uddannelsen. Det var fjernskriver, strimmellæsning, procedure, høring og morsning.

Efterhånden som tiden gik, faldt flere og flere fra høring og morsning og blev målrettet fjernskriveroperatører. Jeg huskede billedet fra folderen og spurgte vores lærere Donnerborg og Lundt om uddannelse til flytelegrafist, „Det kan De godt glemme, de tager 5 – 6 stykker hver 4 år, og i øvrigt er det kun fløden de tager“

Efter 15 måneder var uddannelsen og den afsluttende prøve bestået. Holdet blev fordelt til de forskellige tjenester og jeg skulle til signalkontoret på Flyvestation Skrydstrup.

Her startede jeg 4. maj 1968 og kom på vagthold hvor lederen hed Vagn Aalling. Det meste af tiden gik med dødsygt fjernskriverarbejde og kun i nogen grad radiokommunikation. På de stille nattevagter sad jeg og lyttede til flyfrekvenserne og tankerne gled atter hen til billedet i folderen. I Flyvevåbnet dengang var der kun to HF radiostationer, der havde kommunikation med flyene. Nemlig Karup og Værløse – jeg søgte til Værløse. Den 1. februar 1969 mødte jeg i Værløse, og nu skete der noget.

Her var en døgnbemandet radiostation, som blev betjent af en flytelegrafist på omgangstjeneste fra de flyvende enheder. Her bankede pulsen – en C-47 på vej til Luxembourg, Ice train med et cargo signal, en C-54 på vej til Narsarsuaq som råbte om vejr på alternativer, da Narsarsuaq var på vej ned under minima. Jeg havde det som en fisk i vandet, som assistent på flyfrekvenserne – men af og til måtte jeg hjælpe til med fjernskriverarbejdet.

Civilt radiotelegrafistcertifikat

Så skete det, rygtet sagde, at der snart var behov for ny flytelegrafister. For at kunne søge, var der et krav om, at ansøger havde civilt radiotelegrafistcertifikat, var befalingsmand samt bestod en krævende lægeundersøgelse. Det gjaldt så om allerførst at få et civilt certifikat. Dengang kunne man få en uddannelse med henblik på at opnå civilt radiotelegrafistcertifikat gennem forsvarets civilundervisning. Undervisningen foregik på Langelandsgades kaserne i Århus og bestod af fire gange en uge og efterfølgende 10 uger med afsluttende eksamen. I foråret 1969 startede jeg på den første uge, vi var fire fra flyvevåbnet, Keld, Max, Parkmann og jeg. Undervisningen koncentre-



Jesper Djurhuus

rede sig om teknik, procedure, taksering mm, - høring og morsning havde vi jo på plads,

Når vi var i Århus, boede vi på missionshotellet Merci i Ryegade. I ti ugers perioden indrettede vi os behageligt på værelserne med musikanlæg m.m., vi trak ledning på facaden af hotellet mellem vores værelser og satte en tonegenerator op. Således kunne vi morse til hinanden. „Skal vi på Færgetro – R SU“. Da det var et missionshotel kunne vi ikke købe øl på hotellet, men en dag i november, hvor vi er på vej op med elevatoren, peger Parkmann på et opslag i elevatoren samtidig med at han prøver at fremstamme noget. De havde fået øl på hotellet. Vi samledes på Parkmands værelse og ringede efter roomservice, da vi måtte fejre, at hotellet havde fået øl. Da vi havde fået leveret 15 øl, havde vi tørlagt hotellet – men det var der råd for! Så blev det december og eksamenstid, eksamen strakte sig over en uge med et til to fag hver dag. Når dagen var overstået, mødtes vi på Færgetroen i Skolegade og sammenholdt dagens resultater, hvorefter vi vendte tilbage til hotellet og forberedte os til næste fag. Fredagen oprandt, og vi fik det endelige resultat, Max, Parkmann og jeg var bestået og første sten på vejen til flytelegrafist var betrukt. Keld dumpede desværre, men søgte efterfølgende ind på officersuddannelsen, som han gennemførte.

Flytelegrafistkursus

Først på året 1970 kom så personelbefalingen hvor man søgte egnede emner til flytelegrafistuddannelsen. Vi havde desværre ikke en befalingsmandsuddannelse, men vi - det vil sige Max, Parkmann og jeg - søgte alligevel og fik at vide, at såfremt vi bestod lægeprøven og indvilliget i at gennemføre en befalingsmandsuddannelse efter flytelegrafistkurset, kunne vi blive optaget. Det sagde vi selvfølgelig ja til og kom til lægeundersøgelse på Flyve medicinskinstitut. Vi var seks der gik til undersøgelsen, og da den var overstået var vi fem tilbage. Mine tanker faldt tilbage på Donnerborg og Lundt udsagn „De tager kun 5 – 6 stykker hvert 4 år“ – nu var jeg en af „dem“, Da vi

havde bestået lægeprøven vidste vi, at vi var optaget på uddannelsen, og det skulle fejres. Vagn Aalling, Max, Parkmann og jeg kørte ind på den Irske pub på Rådhuspladsen for at fejre det. Vi havde dog et lille problem.,I forbindelse med undersøgelsen havde vi fået dryppet noget i øjnene, der havde indflydelse på synet. Vagn kørte, og ved fælles hjælp kom vi nogenlunde frem. Det værste var parkeringen, for vi kunne ikke fokusere, men det gik.

Så oprandt dagen, hvor vi startede på flytelegrafistkursus i Jonstruplejren. Jeg var nu vendt tilbage til den skole, jeg havde forladt i maj 1968 men på et lidt andet niveau. Donnerborg og Lundt hilste pænt på og fortsatte ellers deres undervisning på grunduddannelsen. Jeg sugede undervisningen til mig, en helt ny verden åbnede sig for mig. Vi var fem på holdet, Fisher, Vagn Aalling, Max, Parkmann og jeg. Vi havde det fantastisk godt sammen, hvor vi støttede og hjalp hinanden, besætningsånden var ved at bundfælde sig. Efter 6 måneder var der eksamen og vi bestod alle fem. Max, Parkmann og jeg skulle imidlertid på befalingsmandsuddannelse, som startede i november. Men vi skrev september, der var således noget tid til vi skulle starte på befalingsmandsskolen.

„2. Radio“

Når man havde bestået flytelegrafistkurset, bliver man kaldt „2. radio“. 2. radioer kunne flyve indenrigs og Skandinavien. For at blive 1. radio skulle man flyve 200 timer under vejledning af en 1. radio og sluttelig bestå et final check. 1. radioer kunne flyve alle ruter samt indgå i SAR-vagten på redningshelikopteren.

I 1970 var flytelegrafisten fast besætningsmedlem på alle transport- og redningsflyvninger. Det betød, at jeg blev sat på besætningslisten i perioden indtil jeg skulle starte på befalingsuddannelse.

Den 30. september 1970 oprandt så dagen, hvor jeg skulle deltage i min første flyvning med en C47 fra Værløse til Tirstrup og retur. Radiostationen i C47'en bestod af en HF-sender ART-13 og modtager BC348. Senderen var med variabel oscillator og variabel antenneafstemning. Det betød, at først skulle frekvensen afstemmes og så var det antennens tur. Det var ikke problemfrit, flyvningen til Tirstrup varede ca. 1 time – senderen skulle afstemmes, antennen tilpasses, der skulle sendes afgangssignal, indhentes vejr og endelig sendes landingsignal (QAL). Senderen blev indstillet og OWD blev kaldt – men intet svar. Senderen forsøgt indstillet igen, tiden gik, endelig hul igennem og afgangssignal blev sendt. Nu skulle der hentes vejr, opkald OWD – intet svar. Senderen var blevet varm og skredet i frekvens. Endelig atter hul igennem, men nu var det lige meget, vi var fremme og kunne selv se hvordan vejret var, men landingsignal blev sendt. Turen retur gik uden problemer. Da jeg var tilbage blev jeg modtaget af Max og Parkmann. De havde siddet på radiostationen for at høre hvordan min første tur gik. Jeg blev dømt til at give landingspils i klubben.

Den efterfølgende måned fløj jeg fortrinsvis indenrigs sammen med en 1. radio på flytyperne C47, C54 og

en enkelt tur med en Catalina. Men den 28. oktober var det slut, vi skulle møde på befalingsmandsskole. De næste 6 vintermåneder blev tilbragt på skolen. Det var koldt at ligge i bivuaq, eksercits, skydebanen og meget mere for mig ganske uinteressant, for flyene venter. Men det blev forår og den 1. maj var vi færdige og det blev markeret med en gigantisk fest på Tisvildeleje Badehotel.

3. Maj 1971 var jeg tilbage i eskadrillen og fløj nogle få indenrigs ture i maj måned, mens jeg i juni måned fløj 17 ture - jeg havde nu lært at tune senderen ind.

Siden Hans Hedtoft forliste i 1956 har der været udstationeret et af flyvevåbnets fly på Narsarsuaq med he blik på at udføre isrekognoscering samt eftersøgning. Besætningerne var udstationeret i 3 til 5 uger af gangen. Den lille enhed blev benævnt Luftgruppe Vest.

For hurtigt at opnå så mange timer som muligt sammen med en 1. radio, havde jeg givet tilsagn om at tage to udstationeringer i træk, det vil sige fra den 5. juli til den 10. august.

Så blev det den 5. juli, og vi skulle flyve med N-618, som var et combifly. Halvdelen af flyet var indrettet som passagerfly, mens den anden halvdel var til cargo Det var luksus, at flyve med C54, der var to HF-radioer, en 618S med automatisk tuning og så den gamle ART13 og modtager BC348. Endvidere var der en LF senderenhed. Tung lastet tog vi af fra Værløse en dejlig varm sommermorgen. Afgangssignal blev sendt og indsamling af vejr påbegyndt, derudover var der forskellige signaler, der blev modtaget. Cockpittet var indrettet så forrest sad kaptajnen og 2. pilot, mellem dem sad flymaskinisten og efterfølgende sad telegrafist og navigatør. Bagved disse var der en køje, og her lå 1. radioen med en lang pind, som han kunne irecte-sætte 2. radioen med, hvis der blev lavet en fejl.



Telegrafistpladsen i C-54, første tur til Grønland

Turen gik nordvest på, og inden vi kom ind i oceanic area, skulle vi have en clearings fra Iceland. Dette skete på 5624 kHz eller 8910 kHz. Der var travlt på frekvenserne, men med lidt held fik vi vores clearings. Efter 7

timer og 50 minutter landede vi på Keflavik for refueling. 1. radioen lærte mig hvordan man kom uden om tolden og direkte ind i den dutyfree. Der blev refueled og efter to timer var vi atter i luften. Nu begyndte det at knibe med at få kontakt til Værløse OWD eller Karup OWE på 7 mega, men på 9 mega gik det nogenlunde og startsignalet blev sendt, men så var det også slut. Jeg gik over på 5010 kHz og Grønvedal OVC bragede ind. Fra Iceland fik vi vores oceanic clearings, vi var nu på vej til Narsarsuaq. 1. radioen sagde, at om lidt vil du ude i horisonten se Grønland for første gang, men jeg kan love dig, at det bliver bestemt ikke sidste gang. Jeg så ud af frontvinduet og synet glemmer jeg aldrig – i strålende solskin kunne man ane bjergtoppene, der var pudret med sne og det blev smukkere og smukkere, jo nærmere vi kom. – Vi fik vores decent clearing og landede i strålende solskin på Narsarsuaq efter 3 timers flyvning. Det var nu 12 timer siden vi forlod Værløse, så klokken var 21 – nej vi skulle tække 4 timer fra på grund af tidsforskel, så klokken var 17. Vi blev modtaget af den besætning, vi skulle afløse, og der blev drukket en landingsøl og givet overlevering på luftgruppens kontor. Kl. 18 var der spisning i kantinen, som primært var for basens medarbejdere, men hvor luftgruppen også holdt til når de var hjemme. Besætningen havde hvert sit værelse, og ellers var der et „militært opholdslokale,“ der var indrettet som bar, den såkaldte Catalinabar. 1. radioen havde værelset nærmest Catalinabaren 2. radioen havde et værelse, der samtidig var indrettet som bibliotek.



„Catalinabaren“ bemærk stolen til venstre og præstekraven samt uniformsærmet over baren

Catalinabaren åndede af festlig flyveratmosfære. Over baren hang forskellige souvenirs fra gæster, der havde besøgt baren, en præstekrave, uniformsærmet fra en overlæge fra søværnet et par trusser fra en kendt skuespiller og mange andre ting, som tegner et billede af, at det bestemt ikke er trist at være til fest her. Der var også forskellige regler, som nye besætningsmedlemmer ikke kendte, men som vi så sandelig blev bekendt med. Der var bl.a. en gammel navigatørstol fra en catalina. Satte man sig i stolen, erfarede jeg, skulle man drikke al det der blev serveret, der var jo sikkerhedsbælte på stolen, så man faldt ikke ud – det var også nødvendigt.

Allerede næste morgen var det af sted på isrecco.

Afgangssignal til OVC på 5010 og „operations normal“ til AFIS hvert 20. minut via kystradiostationerne, samtidig indsamle vejr. Kunne vi kommen tilbage til NAB? Og hvordan så vejret ud på alternativ landingsplads?

Næste dag var der ikke planlagt flyvning, så der blev holdt en lille velkomstmik i Catalinabaren. Samtidig kunne man antyde, at nordlyset knitrede på himmelen. Besætningen var som en stor familie, der støttede og hjalp hinanden, flyvning, fest og farver, – dette var livet!

Om morgenen kom der imidlertid en SAR-mission på østkysten „En mand i kajak fra Kap Dan var savnet“. Afsted det gik, men der havde været kraftigt nordlys, så de refleksionerende lag var ikke umiddelbare anvendelige, så det var i gang med langbølge på 425 kHz til OVC. Så blev al trafikken afviklet her indtil HF'en atter kunne bruges.

Der er mange historier og flyvninger, der kan berettes om fra Luftgruppe Vest, som vil fylde en bog, selvom noget blev slettet af censuren. Man skal tænke på, at told, politi- og militærmyndigheden stort set blev varetaget af luftgruppen – „Det var i de bedste hænder“

En lille historie skal der dog være plads til. På min første udstationering i luftgruppe vågnede jeg tidligt en pragtfuld sommermorgen på NAB ved nogle brag fra catalinabaren. Jeg gik straks derhen, for havde vi fået ubudne gæster? -men nej flymaskinisten stod alene og kastede flasker ned mod et grønlandsbillede på endevæggen. Jeg tænkte „Nå det er nok sådan man gør efter mange års udstationering“. Jeg støttede selvfølgelig op og tog en tom flaske for at kaste den mod billedet – men jeg blev stoppet af maskinisten: „Radio, Du skal tage danskvand – det lyder bedst og så får vi dem udryddet“.

I december 1971 havde jeg min anden udstationering i luftgruppen som 2. radio. Jeg begyndte at have timer nok som 2. radio til at blive 1. radio.

Sidst i 1971 begyndte jeg at flyve på S-61 redningshelikopter ved skoleflyvninger, transport m.m. Den 17. januar 1972 blev jeg ringet op fra ESK722, om jeg kunne tage en SAR-mission. Jeg kunne meddele jeg stadig var 2. radio og ikke godkendt til SAR-missioner. Men det var lige meget, for der skulle bruges besætninger. Kort efter mødte jeg i 722 og med U.279 gik turen til Nordsøen – Mærsk Fighter var forsvundet med hele besætningen. Sammen med fire andre S-61'er gennemsøgte vi området, men uden held. Da vi landede tilbage i Værløse havde vi fløjet 10 timer og 5 minutter.

„1. Radio“ og vagt på redningshelikopteren

I april 1972 var jeg igennem final check og blev 1. radio. Det betød, at jeg nu kunne indgå i vagt på redningshelikopteren – og første vagt var i Skrydstrup den 18 april 1972 – det var fem år og tre måneder siden jeg var gået ind gennem porten til Jonstruplejren.

SAR-vagterne var noget helt specielt. Vagterne i Ålborg og Skrydstrup gik fra mandag morgen til fredag morgen og modsat i week"enderne. Døgnet rundt skulle vi være klar til hurtig udrykning, ligesom på en brandsta-

tion. SAR-vagten levede sammen som en stor familie. Der var bestemte rutiner f.eks. om morgenen, flymaskinist og flyredder klargjorte og efterså flyet, 2. piloten hentede morgenbrød og sørgede sammen med telegrafisten for morgenmad – stegt bacon og speglæg, som skulle være særlig tilberedt til de forskellige i besætningen. Imens det foregik, tænkte kaptajnen tanker. En dag blev 2. piloten sendt retur til bageren, da kaptajnen fandt der var for mange store lufthuller i franskbrødet – kaptajnen var uddannet bager!



Nytårsaften 1976 hjemkommet efter en redningsmission i Nordsøen, 13 personer evakueret fra Mærsk Explorer

I den efterfølgende periode flyver jeg i en periode både på transportflyene og redningshelikopteren. Den 30. januar 1977 flyver jeg den sidste flyvning med C-54 rundt til alle flyvestationerne som farwell flight, idet den skulle udfases til fordel for C-130'en

Men mit hjerte lå hos redningshelikopterne, så jeg søgte at blive på disse. Men den 16. februar 1979 stoppede eventyret, idet jeg blev beordret til tjeneste på transportflyene. Den sidste redningsmission, hvis man kan kalde den det, var eftersøgning den 15. februar 1979 efter flere fiskekuttere fra Thorsminde, der var forsvundet – vi fandt desværre ikke noget. Jeg sluttede med næsten 1000 timer på S-61'en og 156 redningsmissioner.

Overført til transportflyene og ingeniørstudiet

Men transportflyene kaldte, nu med C-130 – hurtigere og højere. Her havde jeg mange oplevelser og udstationeringer i Luftgruppe Vest, som nu var flyttet til Sdr. Strømfjord. Besætningerne var sort set de samme som på C-54, så det var bestemt ikke kedeligt – men på „Strømmen“ var der lidt mere ordnede forhold, bl.a. var der politi – det var vi ikke vandt til!

Ud over Grønland fløj vi på Mellemøsten og Amerika. Det betød, at frekvenskortet med solpletter kom frem. Vi havde nu fået frekvenser på 11 og 15 mHz, så det var næsten altid muligt at få kontakt hjemover på USB. Ellers et par slag på nøglen til OVG eller Lyngby radio, så var der forbindelse. Jeg kan erindre, at vi havde behov for kontakt hjemover, da vi havde punkteret et hovedhjul i

Washington. Jeg fik kontakt til LYRA og kom ind på listen efter et Mærsk skib – men det var lidt uvant for LYRA at høre kald fra et fly på HF,

Da min kontrakt med Flyvevåbnet var tidsbegrænset til jeg blev 35 år, måtte jeg begynde at søge nye udfordringer. Når Kontrakten var tidsbegrænset, kunne man vælge en uddannelse hvis længe var bestemt af, hvor mange år man havde gjort tjeneste. Jeg havde 3,5 år til min rådighed. Så faldt tankerne på redningshelikopteren og her var en præløse til brandvæsenet – så jeg valgte at læse til ingeniør med speciale indenfor brandteknik.

Det betød at når de andre på ingeniørstudiet holdt sommer- og juleferie, måtte jeg ud at flyve, så det blev til sommer og jul i luftgruppen på „Strømmen“

I januar 1982 blev Gulfstream'en indfaset – det var luksus, 2 HF, 2 U/VHF, fjernskriver, selcall m.m. Vi fløj med 85% af lydens hastighed i 45.000 fod, når vi altså ikke sneg os lavt over havet på fiskeriinspektion. Tankerne gik tilbage til min første tur med C-54'en til Grønland, nu tog det knapt 4 timer til Sdr. Strøm.

Den 30 juli 1982 fløj jeg farwell med C-47'en – vi fløj 4 fly i formation rundt til flyvestationerne. Mens vi fløj, sendte jeg „C.47'ens svanesang“ til alle flyvestationerne og selvfølgelig på telegrafi. Efter rundturen landede vi til sidst i Værløse, hvor vi drak gravøl.



C-47 svanesang sendes på telegrafi under flyets sidste tur i Flyvevåbnet

I juni 1985 dimitterede jeg som ingeniør. Imidlertid var jeg i mellemtiden blevet fastansat i Flyvevåbnet til jeg blev 60 år, og samtidig havde jeg fået mulighed for at studere til ingeniør - hvad kunne jeg forlange mere. Jeg ringede til eskadrillen og fortalte, at nu var jeg blevet færdig som ingeniør – „godt du ringer, for du har meldt dig frivillig til at flyve nødhjælp i Sudan“ – „Jeg har sku ikke meldt mig frivilligt“. Næste morgen var vi til møde hos Røde Kors på Østerbro, hvor vi blev briefet om opgaven og forholdene i Sudan – vi skulle flyve nødhjælp fra Kartum til Dafurområdet. 11. juli 1985 gik turen med en C.130 til Kartum via Cypren. Vi var to flytelegrafister, således at vi kunne skiftes til at flyve og passe en radiostation, som vi havde etableret i en bygning ved startbanen.. Fra radiostationen hold vi kontakt till vores C-130 samt hjemover,

og igen måtte vi bruge nøglen, når det kneb med USB. Men hele operationen er en historie for sig selv, bl.a. hvordan vi fik spiritus ind i et meget muslimsk land.



To besætninger som midlertidig Røde Kors delegater

I et års tid passede jeg mine flyvninger og udstationeringer samtidig med jeg var rådgivende ingeniør. I efteråret 1986 søgte jeg en stilling ved Søllerød Brandvæsen og blev ansat som vicebrandinspektør 1. november 1986. Imidlertid kunne jeg først forlade Flyvevåbnet ved udgangen af 1986, jeg havde således to fuldtidsjob samtidig med jeg var timelærer på ingeniørhøjskolen – så det var lidt af et puslespil.

Den 17. december 1986 landede jeg for sidste gang med G-3, F249, og kunne notere total 4.026:20 flyvetimer og næsten 20 år i Flyvevåbnet – jeg har haft mange oplevelser og er taknemmelig for det, som Flyvevåbnet har givet mig.

Efterskrift

I oktober blev jeg udnævnt till brandinspektør og efterfølgende beredskabschef. Efter 29 år ved brandvæsenet gik jeg på pension i december 2015. I 2016 begyndte jeg at flyve igen hos DC-3 vennerne med ex. Flyvevåbnet C-47 k-682, det fly som jeg fløj min første tur i som flytegrafist i 1970 – så ringen er sluttet efter 46 år.



*Radiooperatørens plads i Golfstream G-3.
Bemærk at morsenøglen er der stadig*

Et tilbageblik på AFIS-området

AFIS-området er det sidst tilkomne blandt Radiotelegrafistforeningen af 1917's overenskomst-områder. Først i oktober 1987 lykkedes det med RAF's hjælp at få tegnet en overenskomst for AFIS-operatørerne på Grønland ved forhandlinger mellem RAF ved Forretningsfører Bøje Larsen og Det Offentlige Aftalenævn for Grønland ved den „skrappe“ chefforhandler Karen Mogensen.

Indtil da havde en del af os i op mod 10 år været medlemmer af FPU (Flyvebranchens Personale Union), som på daværende tidspunkt havde overenskomst med AFIS-operatørerne i Danmark og med Flyveinformationsoperatørerne under Statens Luftfartsvæsen i Sdr. Strømfjord, uden at opnå overenskomst. AFIS-operatørerne i Narsarsuaq (heriblandt undertegnede) var ansat af Grønlands Tekniske Organisation på et såkaldt medhjælperregulativ under Ministeriet for Grønland, som de fleste udsendte ansatte i Narsarsuaq var ansat på. AFIS-operatørerne i Nuuk og Ilulissat var ansat på kontrakter under Kongelig Grønlandske Handel (senere KNI) og AFIS-operatørerne i Kulusuk og Mestervig først under Statens Luftfartsvæsen og senere Ministeriet for Grønland og da dette blev nedlagt under Forsvarsministeriet. I Constable Pynt drev Greenland Air Charter AFIS-tjenesten på 1:1 vilkår (30 dages arbejde og 30 dage fri). Først ved daværende AFIS-operatør og nuværende Driftsdirektør i Mittarfeqarfiiit/Grønlands Lufthavne Niels Grosens kontakt til RAF lykkedes det til sidst at få Det Offentlige Aftalenævn med på at tegne overenskomst for området. Dette dog først efter at sygdom havde hærget voldsomt blandt de grønlandske AFIS-operatører, hvorved mange flyvninger, herunder Danmarksforbindelsen med DC-8'er til Narsarsuaq måtte aflyses. En betingelse for at man ville forhandle overenskomst med os var desuden, at vi skulle frasige os strejkeretten.

Men hvad er dette AFIS så for en størrelse? Nogle synes måske det smager lidt af humane udstødningsgasser eller som en fis i en hornlygte. Rent faktisk er det såmænd bare en forkortelse af det engelske Aerodrome Flight Information Service eller på dansk Flyvepladsflyveinformationstjeneste med en definition som hedder: *En tjeneste, der har til opgave at give råd og oplysninger af betydning for flyvningers sikre og effektive udførelse (for flyvepladstrafik).* I praksis går „arbejdet“ ud på at sidde og „smalltalke“ lidt om vind og vejr, fortælle om andre flyvemaskiner i området og om is og sne på landingsbanen etc. på en radio med nogle piloter, som tilfældigvis har fundet frem til vores radiofrekvens og kan lide at at høre sig selv snakke.



Søren Høg

Nå ja, og så laver vi også vejrrapporter og „briefer“ piloter om vind og vejr, hjælper dem med at udfærdige flyveplaner og afsender disse, samt andre luftfartsmeldinger via et snedigt luftfartsmeldesystem kaldet AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) med hvilket man kan sende relevante oplysninger til alverdens flyvepladser og luftfartstjenester. Når vi taler hastigheder på kommunikationshjælpemidler i vore dage så taler vi jo om megabits pr sekund. Ej så i de „go'e gamle“ dage. Nej, dels var forbindelserne vi havde til rådighed analoge og præsterede en hastighed på 50 baud eller 50 bits pr. sekund. Nogle af jer kan måske huske de modems vi benyttede til at komme på internettet med i dets vorden og som præsterede ikke mindre end 28 kilobits per sekund (28.000) eller altså ca 500 gange hurtigere end vores daværende fjernskriverforbindelser luntede afsted med. Ydermere var vores linier simplex, hvilket betød, at hvis vi modtog et telegram, så kunne vi ikke samtidig sende og måtte vente til det modtagne telegram var afsluttet. Så var det med at handle hurtigt, hvis man ikke var optaget af samtidig flykommunikation, og få afsendt sin flyveplan eller andet, som man møjsommeligt havde siddet og skrevet på „punchemaskinen“, som var den fjernskriver, som man benyttede til at skrive den hulstrimmel, som så kunne sættes i den direkte linie til Comcentret i Sdr. Strømfjord for videre-transmission ud i verden. De dage, hvor der var Danmarksflyver til Kastup eller Flyvevåbnet havde flyvninger til Flyvestation Værløse (mellem venner Vejrstation Flyveløse) eller andre danske flyvestationer, ja så bestilte vores meteorolog en ordentlig omgang vejr i vejrdatabasen i Danmark, hvorved der kunne gå op til 20 minutter inden alt vejret for nordatlanten og nordeuropa var tikket ind og vi kunne komme til at sende et telegram. Dog var der en grænse på telegrammers længde, så der kom nogle ophold i vejrrønnen, hvor man så igen kunne komme af med et eget telegram. Men alt hvad der vedrørte heliporte og Julianehåb Flyradio samt Iscentralen, måtte vi kalde op på telex med opkald til hver enkelt station via et 5-cifret num-



„Tårnet“ (nuværende Blue Ice Cafè) i slutningen af 70'erne. Flyradio t.h. og reserve radio t.v. samt InterCom til Brand- og redning samt tankmand. Øverst t.v. visning af udendørs temperatur



Fra venstre „punche-maskine“, AFTN-linie og Flylog.



Arbejdspositionen i AFIS. Yderst t.v. AFTN-linien til Com Centre i Sdr. Strømfjord. T.h. for denne Flylog Omnibus hvor telegrafisterne på Julianehåb Radio skrev deres kommunikation med flyene. Under bordet monitor til flyvepladsen radiofy. Over denne det vigtige arbejdsredskab blyantspidseren



Vindskriver, visning af udendørstemperatur, alarmtelefon, sirentryk m.v.



Telex-maskinen. T.h. Met-omnibussen, hvor på man modtog vejrrapporter. Ovenpå denne ligger balloner til måling af skyhøjde



Mufax til modtagelse af vejrkort. Den tilhørende kortbølgeradio er ikke med på billedet

mer, altså rundsprede den samme strimmel med flyveplan eller afgangsmelding. det tog ligesom lidt tid i.f.t. nu om dage, hvor det samme med computer hjælp kan klares på et par sekunder.

Og ja, så var det det med vejrrapporterne, hvor vi nu om dage får præsenteret alle data om vind, sigtbarhed, skyer, temperatur og tryk m.v. på et såkaldt metpræsentationssystem. I de dage fik vi kun præsenteret vinden på et rundt, analogt instrument og måtte selv i hovedet og med hjælp fra vindskriveren, som sad placeret lidt ude af syne, regne os frem til en gennemsnitsværdi og evt. vindstød. Denne vindskriver var i starten af en type med en skrivenål med en lille skål hvori skulle fyldes blæk ca. hver tredje dag. Det kunne godt svine når det blæste orkan. Senere fik vi een som skrev med en elektromagnetisk nål. Denne vindskriver kostede den nette sum af 24.000 kr., hvilket var hvad en FIAT 127 incl. danske afgifter kostede på daværende tidspunkt. Desuden havde vi en ca. temperatur præsenteret, men hver time måtte man en tur ud til termometerhytten, såkaldte engelske hytte, for at aflæse den nøjagtige temperatur og så ind og udregne en dugpunktstemperatur. Hver tredje time var det så synoptid, synopper værende en mere udførlig vejrrapport, udelukkende bestående af kodetal, og som er mere til meteorologernes brug, ikke så meget til luftfarten som sådan. Hver 6. time skulle dugpunktstemperaturen være mere nøjagtig end ved brug af det timelige hårhøgrometer, og derfor skulle man ud i hytten og trække aspirationpsykrometret op, efter at have fugten „sokken“, et lille stofstykke påsat psykrometret. Nå dette så havde kørt og trukket luft forbi „sokken“ i ca. 5 minutter, måtte man ud til hytten igen og aflæse det „våde termometer“ samt minimum og maksimum termometre og udregne dugpunktstemperaturen og indsætte alle data i kodeform incl. vind, sigtbarhed, vejr, skyer, temperatur, dugpunktstemperatur, lufttryk, vejret i den sidste time samt siden sidste synop og evt. vindstød siden sidst. Alle disse data så nedskrevet som tal i et skema og derefter sendt via hulstrimmelsender på AFTN. Derefter sad så en stakkels vejrobservatør eller meteorolog og plottede oplysningerne på et kort med alle vejrstationerne på, og meteorologerne rundt i verden kunne så derudfra tegne et kort med højtryk, lavtryk og fronter. Skyhøjdemåler havde vi ikke, men måtte bedømme skyhøjde ud fra fjeldene omkring og ud fra erfaring. Dog havde vi også en brintflaske liggende under verandaen, som man kunne fylde en ballon fra og havde så nogle vægte, hvormed man kunne beregne stighastigheden på ballonen, når der var ligevægt mellem lod og opdrift. Så ud og slippe ballonen og tage tid med et stopur til ballonen forsvandt i skyerne. Ud fra tiden dette havde taget havde man så en nøjagtig skyhøjde. Lufttrykket fik vi naturligvis heller ikke præsenteret, men måtte med jævne mellemrum hen til kviksølvbarometret og aflæse dette og derefter ud fra indendørs- og udendørstemperatur foretage nogle udregninger og finde frem til trykket reduceret til havets overflade. Dette er vigtigt, da flyene indstiller deres højdemåler efter dette tryk. Barometret må ikke sidde på en yder-

væg a.h.t. temperaturnøjagtighed, så vores i Narsarsuaq sad på en skillevæg og vendte mod nordvest. Tabellerne til omregning af trykket gik til en indetemperatur på 35 grader, men hvis man ikke lige var opmærksom på det en sen sommerdag, og fik trukket gardinerne for, så stod solen først på aftenen direkte ind på barometrets termometer, og temperaturen kunne så vise over 40 grader. Så måtte man til at gætte lidt. Vi havde jo ikke noget tårn dengang. Men et endelokale i det gamle amerikanske hovedkvarter, gjorde det ud for AFIS-lokalet. Det betød imidlertid, at vi kun havde oversigt over 2/3 af landingsbanen og ingen oversigt over rulleveje og forplads med flyparkeringspladser.

AFIS-operatørens arbejde bestod desuden i at lave baneinspektioner, og herunder om vinteren at bestemme arten af og måle forekomst af sne og is samt foretage bremsemålinger. Som ene mand på pinden havde man derfor nok at se til. Når nogle af mine yngre kolleger derfor af og til siger at de har haft travlt, kan jeg ikke i mit stille sind undgå at tænke, at de vist ikke helt ved hvad travlt er (undskyld kære kolleger!).

På vores nattevagter, hvor man bl.a. skulle lave vejrrapporter, havde man endvidere den ekstra tjans, at modtage vejrkort fra Halifax i Canada og Bracknell i England på en såkaldt Mufax. Det var en „tegnemaskine“ tilkoblet en kortbølgemodtager. Radiobølgerne kunne svinge meget afhængigt af vejr-situationen og atmosfæriske forstyrrelser, så det gjaldt om at forsøge sig frem indtil man fandt en brugbar frekvens. Disse kort lå så klar til når meteorologen mødte på arbejde om morgenen, så han kunne bruge dem til sine prognoser.

Igennem mine 40 år som AFIS- og FIC-operatør har der naturligvis været mange hændelser, hvor af de fleste heldigvis er endt godt. Specielt i årene inden GPS (Satelit navigation) blev standardudstyr, også i småfly som krydsede Atlanten, kom disse småfly ofte ud af kurs og fik brugt mere brændstof end beregnet eller løb ind i dårligt vejr eller modvind. Nogle endte deres dage i en våd kold grav i Nordatlanten, andre i en kollision med et grønlandsk fjeld eller den utilgivende indlandsis. Jeg har valgt kun at fortælle nogle få historier af den slags som endte heldigt.

Den første nødlanding, jeg var involveret i, skete d. 1. december 1978. Dengang var der allerede tyk is på fjorden, som leder ind til Narsarsuaq. Og isen var dækket af sne. Vejret den morgen og hele resten af dagen var snevejr og for dårligt til flyvning. Men en lille eenmotorers Mooney skulle absolut forsøge sig med at flyve fra Goose bay i Canada til Narsarsuaq. Vi forsøgte dagen igennem at få ham til returnere eller at flyve til Sdr. Strømfjord i stedet for (Nuuk Lufthavn åbnede først året efter). Men manden ville ikke lytte og fortsatte ufortrødent. Han forsøgte at flyve lavt ind igennem fjorden medens det så småt begyndte at blive mørkt. Vi havde ikke banelys dengang, men vores brandfolk måtte sætte batteridrevne lygter ud langs banekanten med 60 meters mellemrum ved nød-



Den forulykkede Mooney på fjordisen nogle dage efter nødlandingen. Sneen er blæst væk af en Føhnstorm. Flyet blev trukket ind på land, men efter en ny orkan blæste det så vidt huskes atter ud i fjorden og sank

situationer. Vi placerede også en skumtender på hver side af banetærsklen med lygter og projektører rettet ud over fjorden som hjælp. Flyet var på Julianehåbs frekvens indtil han var meget tæt på Narsarsuaq. Han var i „white out conditions“ p.g.a. snevejret og sneen på isen, så alt var bare hvidt i hvidt og visuel navigation ekstremt vanskelig, så han har nok været så optaget af denne at han glemte at skifte frekvens til Narsarsuaq. En strandet svensk besætning på en lille Cessna 337 opholdt sig på AFIS, men blev nu kørt op til forpladsen for at starte deres maskine op og forsøge at kalde ham og få ham til at skifte frekvens, da Julianehåb Radio havde mistet forbindelsen og AFIS kun kunne lytte med og ikke sende. Det var dog for sent. Radioen blev stille og vi skulle til at organisere en eftersøgning. Men pludselig efter en 20 minutters tid, blev vi kaldt op af brandfolkene, at en snescooter var på vej med den tyske pilot. Vores nuværende lufthavnschefs broder havde fra deres forældres fåreholdersted lidt ude i fjorden hørt og set flyet ramme isen og var kørt ud for at hjælpe. Lidt efter kom piloten så ind på AFIS-kontoret med flænge i panden og blodet løbende ned over ansigtet. Vores meteorolog startede med at overfuse ham, fordi han ikke var vendt om. Men vi fandt det dog mere formålstjenligt, at få ham ned på sygeplejestationen og blive lappet sammen. Han fik et værelse ved siden af sygeplejestationen og var under observation for hjernerystelse. I løbet af natten ville sygeplejersken tilse ham. Hun bankede på og der blev straks noget tumult på værelset og hun kunne høre døren til toilettet gå op og i. Det viste sig nu at piloten ved tidligere mellemlandinger i Narsarsuaq havde fået et godt øje til een af køkkenpigerne på hotellet og havde aftalt med hende at komme og besøge hende igen den dag. Deraf modviljen mod at flyve andetsteds hen. Den følgende aften om lørdagen mødte jeg ham så i baren i Klubben drikende øl med hovedet viklet ind i forbindinger. Han kommer iøvrigt stadig engang imellem igennem Narsarsuaq og er faktisk Juraprofessor, hvilket går over min forstand,

men det er måske let at blive i Tyskland. Tysk TV2 ZDF lavede for mange år siden en såkaldt dokumentar med manden der hedder „Die Erbe Lindbergh’s“ som handler om en færgepilots eventyr, og som bl.a. blev optaget i Narsarsuaq og hvor een af mine tidligere kolleger og vores daværende Lufthavnschef samt en rengøringspige medvirkede.

Og så har jeg valgt nogle hændelser fra sommeren 1981.

Nogle vanvittige franskmænd havde arrangeret et transatlantisk air race som de kaldte Air Transat 81. Det gik ud på at flyve fra Paris til New York og retur hurtigst muligt inden for fire forskellige fly klasser. Der var ca. 65 tilmeldte fly af mange forskellige typer. Bl.a. deltog Ferraris franske Formel 1 kører Didier Pironi i en gammel amerikansk B-26 bombemaskine fra 2. Verdenskrig, hvor bomberne i bomberummet var erstattet af ekstra benzintanke, således at turen over atlanten kunne gøres non-stop. Som passioneret Ferrari fan havde jeg ellers gerne set ham komme ind og udfylde en flyveplan og sende ham afsted igen. Året efter kørte han under en overhaling af en Williams racer desværre Ferrarien op i enden på Alain Prost’ Renault og smadrede begge sine ben så han aldrig kom til at køre F-1 igen. Da han igen kunne gå slog han sig istedet på speedbåds race til havs og omkom sammen med to andre i en ulykke ud for Isle of Wight i 1987, hvor de ramte en bølge fra en olietanker. En anden kendt deltager i Air Transat var Sigrid „Siggi“ Sikorsky, svigerdatter til Igor Sikorsky, ham med Sikorsky helikopterne. Racet startede i begyndelsen af juni under The Paris Air Show fra Le Bourget lufthavnen, som var den flyveplads hvor Charles Lindbergh landede i 1927 efter sin flyvetur som den første over Atlanten. I USA var landingslufthavnen Sikorsky Memorial Airport, Bridgeport, Connecticut.

Af de ca. 65 fly fra 15 nationer gennemførte kun omtrent halvdelen. Nogle fik overisning, andre tekniske problemer Et fly måtte ledes ind til Shannon Lufthavn af redningshelikopter, et andet nødlandede på en ø ud for Skotland, 10 strandede i Grønland (Bl.a. i Narsarsuaq) p.g.a. dårligt vejr .Så vidt jeg husker havde vi 31 af dem igennem Narsarsuaq. Et enkelt fly var taget afsted fra Gander på New Foundland mod Paris med benzin til 17 timers flyvning, men forsvandt i havet ud for Skotland med de to ombord og blev aldrig fundet.

Arrangørerne havde stationeret tre mand i Narsarsuaq, en læge, en mekaniker samt en fransk flyveleder fra Marseille, som befandt sig i AFIS kontoret under hele forløbet, Han skulle bl.a. sørge for, at AFIS-operatøren på telex sendte meldinger til løbsledelsen om starter og landinger m.v. (man havde bl.a. forspurgt, om det var muligt for os at sende landings- og startmeldinger med sekunders nøjagtighed. Det var det dog ikke).

Men nu til lidt historier. I de dage lå vi med lave skyer, som besværliggjorde flyvningerne. På dagen med de fleste ankomster havde vi f.eks tre nødsituationer p.g.a. at skyerne gjorde indflyvning umulig, og flyene måtte flyve til

alternativ lufthavn. Vejret i Nuuk/Godthåb var tåget og samtidig var der problemer med Localizeren (et indflyvningshjælpemiddel) som faldt ud hele tiden. Eet af flyene ville dog alligevel forsøge landing dér, da de ikke havde brændstof nok til at nå Sdr. Strømfjord. Det lykkedes teleteknikereren at holde localizeren i drift ved at stå i hytten med udstyret og genstarte den hver gang den faldt ud. Og flyet landede og var tæt på at køre ind i hytten for enden af banen. Et andet fly nåede til Sdr. Strømfjord på de sidste dråber, medens det sidste ikke havde nok brændstof og måtte sikkerhedslande på en lille interimistisk grusbane i Paradisdalen et stykke sydvest for Sdr. Strømfjord. Den derværende flyveklub fløj efterfølgende benzin ud til dem, så de kunne komme derfra. Den franske flyveleder havde muligvis ikke så megen geografisk indsigt, for han sammensatte et telegram, som jeg skulle sende på telex som lød noget i retning af „Flyet nødlandet på en gletscher i Grønland omgivet af pingviner“. Det skal bemærkes at løbets logo uvist af hvilken grund var en pingvin iført læder flyverhjelm.

Samme dags aften eller muligvis næste dag lå skyerne stadig lavt over Narsarsuaq og en Fairchild-Hiller FH-227 (en licensbygget og forlænget udgave af en Fokker 27, med plads til 52 passagerer med en fransk besætning, som intet havde med air racet at gøre, på en leveringsflyvning (såkaldt færgeflyvning) uden passagerer kom i vanskeligheder, da de ikke kunne finde ned gennem skyerne. Det endte med at „vores“ Sikorsky S-61 helikopter blev anmodet om assistance for at hjælpe dem ned. Jeg lader først mekanikereren på S-61'en Bent W. berette om sin oplevelse af hændelsen. Og derefter Niels Skærlund, som var den ene af piloterne.

Bent W:

Den dag var der et kraftigt skydække, hvilket forhindrede flyet i at finde ned. På et tidspunkt indser franskmændene at situationen, med næsten tomme tanker, er uholdbar og beder om hjælp. Maskinen befinder sig da inde over isen, uden at være helt klar over positionen. Da vi kommer i luften, er det gennem et lille hul i skyerne inde over bræen. Over isen finder vi at maskinen befinder sig for langt syd på, og må nu bruge kostbare dråber på at nå til hullet over bræen. Det vil sige, det hul der engang var i skyerne, eksisterer nu ikke længere.

Det ville nok være muligt at lande inde på isen, og gå derfra, men dette ville være den sidste udvej.

Vi havde nu franskmændene koblet bag på S-61'eren, og søgte en vej ud af situationen. Med eet så Niels, gennem et lille hul i skyerne, fjeld og lidt vand. Det store lokalkendskab sagde ham, at dette var Motzfeldts Sø. Franskmændene blev spurgt om de ville være i stand til at følge os ned gennem hullet, hvilket de bekræftede.

Gennem det bageste venstre vindue kunne jeg se, at maskinen fulgte efter os.

Det syn, der mødte F227 besætningen, var en sø omkranset af fjelde, der nåede op i det tætte lave skydække, og ikke lige et godt sted at skulle lande. Nu var

fuel situationen alarmerende, og franske stemmer afslørede tydeligt den pressede situation. Niels havde taget den ansvarsfulde beslutning at guide dem ned til Mozfeldts Sø, og derfra low level ud gennem Sorte Elv. Nu er vi der snart, det er lige om hjørnet til højre, og nu er der tilberedelse blevet lidt grønt. Den franske stemme blev nu ganske normal igen.

Ude over fjorden og banking right for baneenden standsede venstre motor grundet fuelmangel.

Den ene af de franske piloter måtte absolut ringe til fruene hjemme i Bretagne. Der var fødselsdag, og om han ikke ringede hjem, ville fruene blot blive meget urolig. Senere har hun nok fået kendskab til dagens hændelse.

Niels Skærlund og Ulf Larsson tog et ansvar på sig den dag.

Jeg ved at hændelsen var kendt i kredse hvor I.P. boede, idet jeg senere traf piloterne fra to franske T-33'ere på vej til Mellem-Amerika (solgt som skolefly). De kunne fortælle at I.P. blev skilt, men dette har nok intet med hændelsen at gøre, men er kun tilføjet her for at bekræfte, at det er en lille verden vi lever i.

Niels Skærlund:

FH227, Grønt er sundt for øjnene !!!

Det første jeg kan huske om missionen er, at da vi taxi'er ud til banen, kan vi ikke se over fjorden p.g.a.lavthængende skyer, medens der er blå himmel over bræen mod øst. Efter take-off climbede vi til ca 12000ft, før vi var på toppen. Undervejs fløj igennem fugtig luft, der endnu ikke var blevet til skyer, hvilket forårsagede one to one vibrationer, da isen ikke fordelte sig ligeligt på rotorbladene. S-61 flyver ikke særlig godt i 12000ft. og slet ikke med is på bladene.

Vel på toppen, uden at ane hvor FH227'eren befandt sig (det vidste han jo heller ikke selv) men fik dog forbindelse til ham og fik ham overtalt til at søge mod NA, for fra vores position kunne se threshold 26, men at få ham til at forlade NA, var en anden sag, for det var nu pludselig blevet hans eneste holddepunkt i livet. Vi tændte vores landingslys, hvorved han fik visuel kontakt til os. Men før vi kunne få ham linet op til at lave en approach ned ad bræen, forsvandt den visuelle kontakt med baneenden, så der måtte tænkes alternativt og hurtigt, for efter deres stemmes toneleje at dømme, var det nu der skulle handles. Havde tidligere på dagen fløjet i skyfrit vejr til Nanortalik, så jeg besluttede mig for at prøve mod syd. (kan ikke huske om vi fik oplysninger fra AFIS om, at nu kunne de se over fjorden) og at dette var den afgørende faktor for at prøve mod syd. Snart havde vi passeret Bræfjorden og selvom den svage vind der havde drevet skyerne ind over Narsarsuaq, ikke gav turbulens overhovedet, så var det nok til, at på sydøstsiden af bjergmassivet mellem Bræfjorden og Motzfeldt Sø kunne skabe en slags Føhngab, ved at skyerne drev nedad fjeldsiden, hvorved skylaget blev så tyndt, at vi kunne skimte Motzfeldt under os. (Tøradiabatisk opvarmning (nedsynkning), kalder de

kloge det vistnok) Forespurgte om han var istand til og havde lyst til at følge os gennem skyerne, hvorpå han svarede affirmative! (stadig panik i stemmen) Bent W bekræftede at han havde visuel kontakt til flyet, gennem bagerste venstre siderude. (Bent er nu kommet frem til cockpittet og lytter med på radioen) da vi er kommet gennem skyerne langt under fjeldtoppene, spørger vi ham om han stadig er i stand til at følge os, hvorefter han nu med næsten mandig røst siger affirmative. Hvorefter Bent tør bemærker, at grønt er sundt for øjnene! Turen ned gennem Sorte Elv, venstre ud ad Bræfjorden og tilhøjre ud i Skovfjorden, fordrer en del skarpe drej, plus approach RWY 08, har nok rørt lidt rundt i den resterende fuelbeholdning, faktum er, at meget kort efter touchdown, slår flyet et let slag til venstre for midterstregen på banen! Venstre motor stopper p.g.a fuel starvation. Close call

Efter veloverstået landing, kyssede ifølge pålidelig kilde, piloterne jorden og lovede middag på Hotellet, som nok var mest kendt for at køkkenet var lukket (om mandagen)

Min kære franske nabo, Maguerite (Qito), også kaldet Fru Karlsen, tilbød sin assistance og serverede en overdådig fransk „Nød“ration!



Fly magen til det, som var i vanskeligheder

Nok om den historie, men ikke om Air Transat.

Den ene af dagene, hvor der havde været rigtigt travlt hele dagen på min 12 timers vagt, som gik fra 0800-2000 skete sidst på vagten det, som absolut ikke måtte ske (Murphy havde udvalgt sig det perfekte tidspunkt), nemlig at UHF-kæden, som sørgede for forbindelsen til omverdenen gik ned. Altså ingen telefon-, telex- eller fjernskriverforbindelser. Nedbruddet var et sted mellem Narsarsuaq og Julianehåb, så Julianehåb Radio havde forbindelse til resten af Grønland og dermed Flyveinformationscentralen (FIC Sondrestrom) i Sdr. Strømfjord. Og jeg stod med 7 deltagende fly i Air Racet, som ville aflevere flyveplaner og afsted til Goose Bay i Canada. Så nu var gode dyr virkelig rådne. Heldigvis havde nattevagten, min AFIS-leder Torben Krogh, som ellers først skulle komme kl. 20 besluttet at komme 1½ time tidligere. Han trådte ind af døren lige efter nedbruddet. Torben var ikke særligt vellidt blandt mine kolleger og mange andre. Men jeg var altid kommet godt ud af det med ham og han lærte mig rigtig meget om arbejdet som AFIS-operatør. Og så har jeg aldrig set nogen hverken før eller siden, som var i stand til at ryge næsten en hel Cecil uden at den forlod læberne og derved opbygge en flere centimeter lang aske på cigaretten og tilmed tale samtidig, også i radio. I sandhed en im-

ponerende evne. Når så cigaretten var røget var papiret og derved skoddet groet fast på læberne. Skoddet fik han vristet af, men papiret blev gerne siddende. Nå, men tilbage til historien. Torben gik ikke i panik, men lagde hovedet i blød og fandt på en plan, som jeg aldrig glemmer. Den var helt genial og har lært mig, at forsøge at tænke alle alternativer igennem for at finde en løsning, når teknikken eller elektronikken fejler,

Vi havde som tidligere nævnt en kortbølgemodtager, som ganske vist ikke kunne sende, men tunes ind på alle HF-frekvenser. Og så havde vi en Intercom til Grønlandsflys trafikkontor. Grønlandsfly havde dengang en Company HF frekens, som jeg ikke helt husker, men måske var 4682 KHZ. Denne kunne Julianehåb Radio tune ind, men ikke sende på. De kunne til gengæld sende på fly-HF'en på 4745,5 KHZ, som AFIS kunne aflytte ved at tune ind på frekvensen på kortbølgemodtageren på meteorologens kontor. Og nu havde vi så et brugbart loop. AFIS læste flyveplanen op på intercom til Grønlandsflys stationsleder, vistnok på det tidspunkt Per Mortensen, kaldet Lille Per, hvad han absolut ikke var. Han transmitterede den herefter videre til Julianehåb Radio, som læste den tilbage på 4745,5, som Torben så aflyttede og råbte ind til mig i det andet lokale at alt var OK, hvilket jeg så kaldte til Lille Per med på intercommen og han kvitterede på HF'en til Julianehåb Radio, som afsendte flyveplanen for os. På samme vis gik det med anmodninger og modtagelse af trafikoplysninger fra FIC og flyvetilladelser fra Gander Områdekontrol i New Foundland. Jeg kunne så videregive alt sammen til flyene og få nogle af dem sendt afsted. I mellemtiden havde TELE lokaliseret bruddet til en nu nedlagt UHF-relæstation IGAR ca. 10 sømil fra Narsarsuaq. Vores S-61'er blev herefter sendt til IGAR med en teletekniker, som fandt ud af, at fejlen var en løs forbindelse (en møtrik, som havde løsnet sig, måske p.g.a. vind). Forbindelsen til omverdenen blev genoprettet og de sidste fly kunne sendes afsted med langt mindre besvær og forsinkelse.

En måneds tid efter var den gal igen. Et HS-125 to-motorers forretningsjetfly kom langt ud af kurs på vej fra Island til Narsarsuaq. Ombord var en saudiarabisk prins og 4 andre saudier samt en amerikaner. De havde ligget og rodet rundt og skiftevis talt med og fået assistance af Julianehåb Radio, en Grønlandsfy Dash-7 på vej fra Nuuk til Narsarsuaq, en S-61 helikopter og mig.

Her får Niels Skærlund ordet igen:

UAK = Narsarsuaq

JJU = Julianehåb

„Tilfældet der står lysende klart for mig, er den Arabiske HS125, som vi, Jørgen Svensson og Bent W og mig selv, sagde hunden, fløj 3 returflyvninger UAK-JJU-UAK, hvor Araberne ikke kunne finde UAK, da de vistnok ikke havde prøvet en NDB approach før! og så var der oven i købet CAVOK (fint vejr) på dagen!

Under vores flyvning, var Jørgen og jeg skiftevis i kontakt med dem med gode råd men uden held.

På vej til JJU på sidste tur kom så meldingen „Flame

out both engine, want to dead stick UAK“ hvortil jeg lynhurtigt og sarkastisk bemærkede, Now You have being flying around with fuel for almost 3 hours without finding UAK, what makes think that You can do without !!! Asked, can You see the Icecap? YES !!! Ok land as far up You can, to prevent crevasses, and make the landing with Gear up!.Og det gjorde de så i ca.5000ft højde ,næsten på den direkte rute, UAK-JFR (Narsarsuaq-Frederikshåb). Af-løb ca.125m.i ca 30cm.løs sne.

Vel ankommet UAK på sidste JJU tur.blev vi anmodet af FIC om Search and Rescue. Blev tanket op til godt og vel 2 timers flyvning, da vi jo ikke skulle være for tunge til retur flyvningen. Efter start-up var der lidt uenighed om hvilken retning vi skulle flyve. Jeg ville nordpå, men Jørgen mod østkysten.Da jeg var PIC den dag, tog jeg beslutningen og fløj mod nord og i ca.1000ft, fik vi ELT signal, som blev kraftigere efterhånden som vi nærmede os Qingua, da jeg spurgte Jørgen om han stadigvæk ville til østkysten, var der dyb tavshed fra hans side.

Snart havde vi visuel kontakt og landede ca.20m bag HS125eren og medens Jørgen fik kontrollerne, gik Bent W og jeg hen til flyet og hjalp HS125 besætningen med at få deres habengut ombord i Sikorsky'en.

Under denne tjans som bagage slæber, observerede jeg en fin rød værktøjskasse, som jeg fik Bent W til laste i helikopteren. Havde håbet den indeholdt værktøj og ikke motorolie som var tilfældet! Vel ombord i Sikorsky'en slog det mig, hvad med ELT 'en. Da Bent W kommer i kontakt med cockpit, efter at døren var lukket, siger jeg til ham, om han kan finde ELT'en i flyet og få den de-activeret.

Som sagt så gjort og samme øjeblik som ELT'en blev tavs kom RDAF C-130 (Flyvevåbnets Herculesfly, som også var sat ind i redningsoperationen) til syne nordfra, og tror han var i cone off silence, og i et 60 graders bank angle, 360 degree left-turn, siger jeg til ham, continue left, till I say roll-out, hvorefter han få sekunder senere ,overflyver os i meget lav højde.

Senere i Restauranten om aftenen sad 6 meget slukørede Arabere, som spiste Sikorsky besætningen af med 100us dollar til hver, samt at jeg fik en „guld“ kuglepen som Karin (Nielses kone) stolt viste frem, hver gang hun udskrev en check.“



Fly magen til det som nødlandede på indlandsisen. Dette her i Mærsk bemaling



Flyvevåbnets C-130 Hercules, populært kaldet „Grisen“ på besøg

Jeg havde lyttet med på Julianehåb Radios frekvens og hørte da amerikaneren fuldstændig roligt og fattet kaldte: „Both engines flaming out. I think we would like to declare an emergency“ (fortrinlig idé i situationen).

På det tidspunkt var flyet i 19.500 fod, men påbegyndte nu et motorløst svæv nedad og blev skiftet over på min frekvens igen. På vej ned blev han rådet til af Dash-7 og S-61 at styre så langt som muligt mod nord og ind i landet, for at undgå sprækkerne i indlandsisen, som der er mange af tæt på iskanten. Jeg talte med ham sidste gang, da han var i 13.000 fod, hvorefter radioforbindelsen ikke længere var mulig. Jeg fik en sidste gang videregivet en melding fra Niels i S-61'eren, der var under opstart på forpladsen, om at foretage en landing med hjulene oppe (for at flyet ikke skulle tippe over p.g.a. evt. ujævnheder). Derefter var der stille.

Af den efterfølgende havarirapport fremgik det, at de i første omgang var passeret nord om Narsarsuaq og derefter havde fortaget et drej mod højre og var endt op lidt syd for Frederikshåb, inden de fik vendt næsen mod sydøst igen med retning mod Narsarsuaq.

Det blev besluttet at forsøge at redde flyet, som ikke havde taget så meget skade. Det blev igen en opgave for S-61eren. Problemet var, at denne p.g.a. den tyndere luft ikke løfter særligt godt i den højde hvor flyet lå på indlandsisen. Derfor skar man vingerne af og hentede dem særskilt. Men da det sker som underhængende last, var man bange for at vingerne skulle begynde at flyve af sig selv (flyvning er jo ligesom meningen med designet). Derfor måtte man binde madrasser om dem, for at ødelægge opdriften. Flyet blev derefter samlet af en tidligere Grønlandsfly mekaniker i Narsarsuaq og fløj selv derfra igen.

Men nu til nogle lidt forkortede historier.

I august 1984 nødlandede en mindre een-motorers maskine på indlandsisen lidt nordvest for Narsarsuaq med en i England bosat pakistansk pilot ombord, efter i dårligt vejr forgæves at have forsøgt at finde flyvepladsen. Det lykkedes at lokalisere positionen ud fra hans nødsender og en S-61 fløj trods det dårlige vejr til positionen og landede

ved siden af flyet. Men piloten stod ikke til at finde. Men så fik man øje på hans fodspor i sneen og fandt ham sidende fast nede i en sprække i isen, som han var faldet ned i igennem sneen, som havde dækket sprækken. Man fik kastet et reb ned til ham, men da rebet skar sig ind i sprækkens iskant når man trak i det, blev løsningen i stedet at hale ham lodret op ved hjælp helikopteren. Missionen lykkedes og den forkomne og nedkølede pilot blev ved ankomsten til Narsarsuaq lagt til optøning i lufthavnschefens liggebadekar, som var det eneste i Narsarsuaq. Det skulle vise sig at vi i mange år fremover skulle få megen „fornøjelse“ af denne pilot, da han stort set hver eneste gang kom ud af kurs og adskillige gange måtte have assistance for at finde frem, det være sig af os på Narsarsuaq AFIS/Information, FIC Sondrestrom, de amerikanske radarstationer på indlandsisen eller andre luftfartøjer, såsom Søværnets Lynx helikopter, Flyvevåbnets fly eller Iscentralens Twin Otter, som måtte hente ham og lede ham på rette kurs mod sin destination. En enkelt gang var han dog så meget ud af kurs, at han i stedet for Narsarsuaq endte i Nuuk/Godthåb. Som han plejede at sige på radioen, når han lå og rodede rundt, „I am looking for the hill of snow where I always turn to the right“. Det lykkedes mig aldrig at greje, hvad det var for en „hill of snow“, da der ligesom findes ret mange af slagsen (dog betegnet anderlunde) i Grønland. I en del år var han iøvrigt i „bad standing“ i Island, hvor han fik landingsforbud. En dag var Allah da også tilsyneladende blevet træt af altid at holde hånden under ham, eller var for optaget til anden side i Mellemøsten eller andetsteds, og Mr. Chutani mistede livet i en flyulykke et andet sted i verden.

En dansk fabrikant, som var kendt i danske luftfartskredse, og som fløj rundt til forretningsforbindelser i Europa i sit lille eet-motorers fly, havde bestemt sig for at købe et to-motorers fly i stedet. Han tog til USA, hvor han købte flyet og også tog omskolingen til to-motors fly. Derefter afsted mod Danmark via Narsarsuaq. Med ombord havde han en dansk flymekaniker. Jeg var på vagt fra om morgenen, men da jeg skulle til et møde med lufthavnchefen var min kollega Thomas hidkaldt for afløsning. Men netop som jeg skulle gå til mødet begyndte situationen at udvikle sig, da flyet havde problemer med indflyvningsproceduren og samtidig havde problemer med den ene motor, så jeg blev i tårnet, og det udviklede sig til en langvarig affære, som strakte sig over flere timer med det ene mislykkede anflyvningsforsøg efter det andet og motoren, som gang på gang gik i stå, men blev genstartet. Det var egentlig ganske pænt flyvevejr, overskyet, men ikke i specielt lav højde, og rimelig god sigt. Så rent faktisk burde der ikke have været problemer. Sandsynligvis havde piloten ikke særlig megen erfaring med netop denne type anflyvningsprocedure og tydeligvis også besvær med at håndtere to motorer. Igen forsøgte vi at sende S-61'eren til hjælp. Den placerede sig et stykke under skyerne i indflyvningssektoren med landingslysene tændt og forsøgte iøvrigt også at hjælpe piloten med at udføre proceduren.

Efter mange forgæves forsøg kom det pludselig over radioen fra mekanikeren „Mayday Mayday Mayday - we lost control of the aircraft“ Flyet gik i spin mod jorden og alt løst i cockpittet fløj rundt. Derved kom flyet dog endelig ud af skyerne (heldigvis uden at ramme fjelde) og ved et lykketræf lykkedes det piloten atter at få motoren kørende og rettet flyet op, så de kunne komme ind til landing.

Midt under situationen blev vi ringet op af en ung dame fra Grønlands Radio, som skulle have nogle såkaldte klimattal. Jeg forsøgte at forklare hende, at jeg ikke havde tid nu og at hun måtte ringe igen senere på dagen og lagde så på. Hun gav imidlertid ikke op så let og ringede op igen. Jeg fortalte hende så, at vi havde en nødsituation og ikke havde tid. Det var hende dog meget magtpåliggende at få tallene NU, da tidsfristen var overskredet og hun var meget insisterende. Til sidst blev jeg så irriteret over den manglende forståelse fra hendes side, at jeg lidt udiplomatisk fik sagt „Jeg vil skide på Grønlands Radio“ og lagde på igen. Ud af øjenkrogen kunne jeg se det give et sæt i lufthavnschefen, som var mødt op i tårnet og rædslen stod malet i hans ansigt. Jeg kunne se at han tænkte: „Nå for den. Nu kommer vi i Radioavisen med dårlig omtale“ Det gjorde vi nu ikke, thi den unge dame havde intet med Radioavisen at gøre.

Mekanikeren havde nu mistet lysten til at fortsætte og tog med det næste rutefly mod Danmark. Piloten også, men kom senere tilbage (medbringende nogle flasker Chateaufort du Pape, som han absolut mente jeg skulle have) og fik skik på flyet og fløj det til Danmark. Han er senere afgang ved en naturlig død.

Ja, der er såmænd stof til rigtig mange flere historier, men de her fortalte giver ihvertfald indblik i et spændende arbejde, ja sommetider såmænd lige spændende nok. Derudover har vi jo i årernes løb haft besøg af mange spændende flyvemaskiner, bl.a. mange fra 2. Verdenskrig eller lige efter, så som B-17, B-25, B26 samt Lancaster bombemaskiner, Mosquito, Hawker Sea Fury, Grumman F6F Hellcat, F7F Tiger Cat, A-1 Skyraider jagerbombere, P-51 Mustang, T-6 Texan og mange andre spændende veteranfly. Også nyere jetjagere som canadisk CF-5, Hawker



2 Grønlandsfly S-61'ere på forpladsen i Narsarsuaq

Hunter, den svenske Lanser, tyske Alpha Jets og MIG-29 for slet ikke at tale om Royal Air Force opvisningshold Red Arrows.



Den ene af Grønlandsflys to DC-6'ere tanker højoktan flybenzin 115/145 fra hydrantanlæg på forpladsen i Narsarsuaq



: Fem US Army CH-47 Chinook helikoptere (hver med plads til 44 soldater) mellemlander på vej fra deres base i USA til en amerikansk base i Vesttyskland. Det var et forsøg med at flyve den lange vej, men p.g.a. mange problemer undervejs, bl.a. vejret undervejs fra Narsarsuaq til Keflavik basen, gik man tilbage til at udskifte med skib



Da sonden kom med

I januar 1964 begyndte jeg som radiosondeassistent-elev på radiosondestationen i Jægersborg. I begyndelsen var jeg alene, men efterhånden kom flere elever til, for der skulle bruges folk til Grønlands radiosondestationer - 5 ialt. Hver station beskæftigede 3 radiosondassistenter og 1 radiosondeleder. Stationerne lå fra Station Nord over Danmarkshavn, Kap Tobin og Angmagssalik på østkysten til Narssarssuaq og Egedesminde på vestkysten.

Hver dag opsendtes med 12 timers mellemrum (klokken 11 og 23) en brintballon, der medførte en radiosonde. En radiosonde er en lille radiosender, der sender besked om tryk, temperatur og fugtigheds procent foruden 2 konstanter, man kan måle ud fra.

Til vindmålingen anvendtes en lille sender, der sendte signaler til den store rammeantenne, Rawinantennen, der målte cirka 3 gange tre meter! Hvert minut ringede en klokke og nu kunne man stille skarpt på ballonnen og aflæse side- og højderetning.

Disse data blev indlagt på et vindbrædt, og man kunne nu udregne vindretning og vindstyrke i bestemte fastlagte højder.

Radiosignalerne fra selve sonden blev modtaget og hver gang signalet gik i nulstød, trykkede man på en knap og satte en prik på et stykke papir, der sad på en roterende tromle. 4 „møllevinger“ placeret under radiosonden sørgede for at skifte mellem de 5 signaler. Medens tromlen roterede skabte i hundredevis af prikker et billede af forholdene i atmosfæren. Dataene fra tromlen blev overført til et såkaldt Adiabatpapir og efter bearbejdelse blev relevante data overført til et telegram, den såkaldte „temp“. I „tempen“ blev også de vigtige vinddata indføjjet, og det færdige resultat blev udleveret til den vagthavende telegrafist, der sendte de fremkomne data videre ud i verden. Meteorologer sørgede så for at konstruere vejrmedlinger ud fra de fremkomne oplysninger.

I dag lyder det som et „Storm P“ arrangement og hele processen er da også gennemdigitaliseret i nutiden. Men den gang var det alvor og det krævede stor akkurate og koncentration at gennemføre en radiosondering.

Som tiden gik fyldtes elevrummet af nye håbefulde radiosondeelever, der hver formiddag så godt som muligt forsøgte at gennemføre en sondering. Men allerede i april fik jeg besked om at udrejse til Station Nord, selv om jeg kun havde gennemført godt halvdelen af uddannelsen, og manglede meget i både hurtighed og rutine, for nu at sige det mildt!

Men 15. april fløj jeg til St.Nord via Søndre Strømfjord og Thule Airbase. St. Nord havde en besætning på ca. 35 mand og lå på 81 grader nord. Stationen blev ledet af en stationsleder med hård hånd. Fyresedlerne sad løst, og der skulle ikke meget til, før en formastelig synder sad i det næste fly på vej hjem.



Mogens Lehd Pedersen

Een gruppe blev dog behandlet med større respekt, og det var radiotelegrafisterne. Det skyldtes radiotelegrafistforeningen, der tog sig af sine medlemmer, hvilket de øvrige danske fagforeninger ikke gjorde. Mine samtaler med telegrafisterne overbeviste mig om, at en optagelse af radiosondepersonalet i radiotelegrafistforeningen ville være en kæmpefordel.

Jeg rettede derfor henvendelse til radiotelegrafistforeningen og aftalte et møde, når jeg i 1966 kom til Danmark igen. Efter 2 år på St. Nord rejste jeg hjem til Danmark igen, men jeg havde forinden sikret mig et job senere på året som radiosondeleder på Danmarkshavn.

Vel hjemme i København mødte jeg op i radiotelegrafistforeningen, hvor jeg fik et møde med Bøje Larsen og Alf Axel Petersen.

Jeg fik en meget positiv modtagelse og fik at vide, at hvis mindst halvdelen af radiosondepersonalet meldte sig ind i telegrafistforeningen, så ville foreningen optage radiosondepersonalet og behandle det på samme måde som man behandlede radiotelegrafisterne.

Det indebar oprettelse af en regulær overenskomst for radiosondepersonalet, hvori løn- og ansættelsesvilkår blev defineret.

Udstyret med disse oplysninger sejlede jeg i sensommeren 1966 med det gode skib „Thala Dan“ til Danmarkshavn. Vel ankommet fik jeg sat min amatørsender op og fik forbindelse med Narssarssuaq radiosondestation, hvorfra min gode ven og kollega Niels Jørgen Søgård og jeg begyndte det slidsomme arbejde med at få kollegerne til at melde sig ind i telegrafistforeningen, I 1966 var det ikke nemt at kommunikere, så processen tog sin tid. Først i 1967 nåede vi de 50 procent medlemsskab og telegrafistforeningen rettede nu henvendelse til ministeriet for Grønland og krævede en overenskomst oprettet.

Det vakte stor opsigt i ministeriet og også hos Major



Ib Poulsen, der var leder af de grønlandske vejrstationer. Ib Poulsen var fanatisk antikommunist og havde bestemt ikke sympati for fagforeninger i almindelighed og telegrafistforeningen i særdeleshed!

Men foreningen stod fast, også selv om ministeriet tilbød radiosondepersonalet aflønning og vilkår som de grønlandske kateketer (sic)

Der var meget tovtrækkeri frem og tilbage, men til sidst satte foreningen trumf på.

Man havde færdigforhandlet overenskomsten for radiotelegrafisterne i Grønland, men nu nægtede foreningen at underskrive denne overenskomst med mindre mini-

steriet indvilligede i at oprette overenskomst for radiosondepersonalet.

Efter nogen betænkningstid gav ministeriet sig, og den første overenskomst for radiosondepersonalet blev indgået.

Dette medførte, at radiosondefolket nu også skulle have et repræsentantskabsmedlem. Jeg stillede op til førstkommande valg og blev valgt. I 1970 deltog jeg i foreningens ordinære repræsentantskabsmøde.

Jeg kunne med god samvittighed gå på talerstolen og takke Radiotelegrafistforeningen af 1917 for den store indsats den havde ydet os.

Billede t.v.:

Radiosondestationen i Narsarsuaq

Billede nederst:

Ballonopsendelse fra Radiosonden i Aasiaat

Foto: Carl Johan Colberg



Forsvarets Efterretningstjeneste (FE)

Først vil jeg sige tak for opfordringen fra Radiotelegrafistforeningen af 1917 (RAF 1917) om at komme med et indlæg i anledningen af foreningens 100 års jubilæum. Jeg vil også på tjenestens vegne sige tillykke til RAF 1917, idet det i en omskiftelig tid bestemt ikke er en selvfølge, at en forening opnår et 100 års jubilæum.

Tjenesten har haft telegrafister ansat siden oprettelsen af Søværnets Radiotjeneste pr. 1. maj 1948. Søværnets Radiotjeneste skiftede i 1951 navn til Forsvarets Centralradio, der 1. marts 1971 blev underlagt FE. Der har været perioder med en høj procentdel af telegrafister ansat ved FE især op mod afslutningen af den kolde krig. Den teknologiske udvikling indenfor tele- og datakommunikation, og dermed et øget behov for specialisering, samt det faktum, at der ikke længere uddannes telegrafister, har gjort, at FE er ophørt med specifikt at rekruttere personale med en radiotelegrafistuddannelse. Der er dog stadigvæk en del personale med en baggrund som radiotelegrafist ansat i FE.

Forsvarets efterretningstjeneste (FE) har i dag tre hovedopgaver:

- FE er Danmarks udenrigs- og militære efterretningstjeneste.
- FE varetager funktionen som national it-sikkerhedsmyndighed. Denne opgave løses af Center for Cybersikkerhed, som er en sektor i FE.
- FE leder og kontrollerer den militære sikkerhedstjeneste og er national sikkerhedsmyndighed inden for Forsvarsministeriets område.



Overingeniør Karl Jespersen,
 Chef for afdelingen for Elektronisk indhentning

FE's opgave er at indsamle, bearbejde og formidle informationer om forhold i udlandet af betydning for Danmarks sikkerhed, herunder for danske militære enheder og andre, som er udsendt til løsning af internationale opgaver. Den efterretningsmæssige virksomhed er rettet mod forhold i udlandet, og som det er beskrevet i den Efterretningsmæssig Risikovurdering 2015¹, er der fokus på terrortruslen fra militante islamistiske grupper som ISIL, udviklingen i Rusland og truslen fra cyberspionage. Desuden har FE fokus på konflikterne i Mellemøsten og Nordafrika, Afghanistan samt udviklingen i Arktis.

Efterretningscirklen er en kontinuerlig proces, hvor efterretningsprioriteter defineres, information indsamles, oplysningerne analyseres og kommunikeres til beslutningstagere, hvorefter de næste prioriteter defineres. Efterretningscirklen i fig 1. er en investigerende proces,



der anvendes af analytikere og indhentere i FE, således at man kan indsamle specifikke oplysninger samt forstå mulighederne i oplysninger og de begrænsninger, der ligger i efterretningscirklen. Indsamling og analyse af præcise og pålidelige oplysninger er beregnet til at hjælpe beslutningstagere på alle niveauer til at træffe oplyste beslutninger, der ofte kan berøre landets sikkerhed.

Alle trin i efterretningscirklen skal hænge sammen, og der er behov for helhedsforståelse for alle elementer, selvom man skal have fokus på at specialisere sig inden for eget felt.

Efterretningscirklen repræsenterer FE's proces for anvendelse af indhentningsdisciplinerne med henblik på at levere relevant og rettidig rapportering samt service i en høj kvalitet på de prioriterede områder.

FE er en allsource efterretningstjeneste. Det betyder, at FE anvender flere indhentningsdiscipliner og kombinerer det indhentede materiale i rapporteringen således, at rapporteringen og den service, der leveres, har en høj kvalitet, bliver leveret rettidigt og ofte er unik, idet der indgår informationer, som man ikke ville kunne fremskaffe ved at læse åbne kilder.

Overordnet anvender FE fire forskellige indhentningsdiscipliner: OSINT (Open Source Intelligence), der omfatter indsamling af informationer fra åbent tilgængelige kilder, så som internettet, aviser bøger mv.

SIGINT står for Signals Intelligence og dækker over passiv indhentning imod elektroniske signaler f.eks. tele- og datakommunikationssystemer eller RADAR-systemer. Hvis man f.eks. har et netværk eller et kommunikationssystem, så går SIGINT ud på at tappe kommunikationen imellem senderen og modtageren. Derefter skal der laves den nødvendige *reverse engineering* for at gøre det tappe signal forståeligt, f.eks. en telefonsamtale, mail, chatprogram etc.

CNE (Computer Network Exploitation) er også indhentning af elektroniske signaler. Hvor SIGINT er indhentning af signalerne imellem sender og modtager, så er CNE indhentning af data, der hvor de befinder sig, f.eks. på en computer, server, cloud etc. Et ofte anvendt synonym for CNE er hacking. Der er dog den grundlæggende forskel, at FE loven gør det muligt for FE at udføre CNE operationer mod vore prioriterede mål.

FE har også HUMINT (Human Intelligence), altså indhentning af oplysninger vha. andre mennesker.

FE samarbejder desuden med andre efterretnings-tjenester inden for indhentningsdisciplinerne og de discipliner, der er beskrevet i efterretningscirklen, om at få de oplysninger, der er nødvendige for at kunne levere en rettidig rapportering/service i høj kvalitet.

OSINT er uden risiko, men giver ikke altid de unikke oplysninger som FE har behov for. SIGINT er passiv indhentning og dermed ikke særlig risikofyldt at anvende. Samtidig kan en del oplysninger indhentes fra Danmark. Der kan være behov for at deployere SIGINT-systemer til de områder, hvor den relevante kommunikation befinder

sig. CNE efterlader altid et elektronisk spor og er dermed mere risikofyldt at anvende end SIGINT. HUMINT er selvfølgelig den mest risikofyldte indhentningsform at anvende, idet mennesker i yderste konsekvens kan dø af at have videregivet oplysninger. I dag kan man ikke helt skelne skarpt imellem de 4 indhentningsdiscipliner, idet der ofte er behov for elementer fra flere af dem i indhentningsoperationerne for at kunne indhente de unikke oplysninger, der er behov for i efterretningscirklen.

FE skal have de rette kapaciteter til at kunne gennemføre indhentningen. En kapacitet består grundlæggende af udstyr, accesser, samt personale med de rette kompetencer til at betjene udstyret. Det betyder, at FE skal følge den teknologiske udvikling ved at have det rette udstyr, men bestemt også ved at have personale, der besidder de rette kompetencer. FE bliver nødt til at tilpasse sig målpersoners brug af kommunikation og sikre, at de rette kapaciteter er til stede, når der er behov for dem. I dag er særligt de teknologiske områder indenfor tele- og datakommunikation i en rivende udvikling. FE er udfordret, hvad angår den mængde af data, der skal behandles, men også den hastighed, som data kommunikerer med og den store variabilitet, der findes i data. Der er ingen tvivl om, at tele- og datakommunikation er blevet så specialiseret, at telegrafisternes job i stigende grad bliver overtaget af ingeniører og dataloger mv. Der er dog ingen regel uden undtagelser, idet der stadigvæk i FE er ansat telegrafister, som grundet deres alsidighed, erfaring samt teknologiske snilde er unikke inden for deres fagområde og matcher de specialuddannede ingeniører og dataloger til fulde.

Majoriteten af de telegrafister, der har været og er ansat i FE, har befundet sig i de indhentende afdelinger, særligt i SIGINT-afdelingen. Der har også været telegrafister i andre afdelinger, men det er ret karakteristisk, at antallet bliver mindre, jo tættere man kommer på analysefunktionen og større, når man kommer ud i afdelinger, der arbejder med tele- og datakommunikation. Jeg tror ikke, at det er tilfældigt, idet det jo grundlæggende har været telegrafisternes *raison d'être*.

FE har som følge af generelle prioriteringer og for at følge den teknologiske udvikling været nødt til at afvikle nogle kapaciteter for at få råderum til at udvikle nye. Det har oftest kunne gennemføres ved omplacering af medarbejdere og justeringer af organisationen. I 2009 og senere i 2012 blev det dog nødvendigt at afskedige en del personale fra RAF 1917, idet omplaceringer ikke blev anset som en mulighed, da flere indhentningsstationer blev afviklet disse år. Der blev i denne periode sagt farvel til mange kompetente og dygtige medarbejdere.

FE har historisk haft meget glæde af, at have telegrafister ansat, idet de kom med en bred uddannelse og havde særdeles godt styr på datidens telekommunikation. Det er nok ikke det, vi i dag vil kalde moderne telekommunikation, men det var det ikke desto mindre dengang. Under den kolde krig var der særdeles mange telegrafister ansat, idet indhentning af morse og andre signaltyper var det, som telegrafisterne konkret var uddannet til. Telegrafis-

terne havde også andre funktioner, ligesom de også havde på de sejlene enheder. Man kan sige, at en telegrafist ombord på et skib skulle sikre, at skibet havde kontakt til omverdenen, og så var der afledte funktioner som regnskab mv. Det har betydet, at en telegrafist, ud over det faglige speciale med telekommunikation og morse, også skulle besidde evner inden for samarbejde, kommunikation og selvstændighed, idet de ofte var alene på posten. Derfor er der den dag i dag også telegrafister ansat i hele efterretningskredsløbet, idet de løbende har efteruddannet sig.

Det har ofte undret mig, hvorfor der altid har været en større andel af arketyper primadonna blandt telegrafisterne. Med lidt mere eftertanke er det måske ikke så bemærkelsesværdigt endda. De fleste telegrafister har et eksistentielt forhold til arbejdet. Baggrunden fra de sejlene enheder, døgnvagterne, det særdeles selvstændige arbejde, måske grænsende til kongedømme på enkelte skibe, sammenholdt med et unikt ønske om at være bedst til at kommunikere med ligesindede på andre skibe. På de enkelte enheder har telegrafisterne haft unikke og vigtige roller og har nemt kunne etablere sig som et unikt medlem af besætningen.

Helle Hein² definerer primadonnaer blandt fire andre arketyper som: „Primadonnaen har et eksistentielt forhold til arbejdet. Primadonnaen betragter arbejdet som et kald og går på arbejde for at gøre en forskel i en højere sags tjeneste. For at kunne gøre en forskel i en højere sags tjeneste føler Primadonnaen en pligt til altid at stræbe efter den højeste standard inden for sit felt. Det er en pligtfølelse, der kan være så stærk, at den ind imellem byder Primadonnaen at gøre ting, som er forbundet med en høj pris. Til gengæld er kicket – den følelse, som Primadonnaen får, når det lykkes at gøre en forskel i en højere sags tjeneste – så stærkt, at det langt opvejer den pris, der har været forbundet med at nå den højeste standard og få sit kick. Primadonnaens kick er en stærk lykkefølelse og går langt ud over det, der kan defineres som arbejdsglæde. Primadonnaens kick er forbundet med en følelse af livsmening, og arbejdet betragtes som én af flere kanaler igennem hvilken, man som Primadonna skaber livsmening.“

Det er bestemt ikke negativt at have de karakteristika, som Helle Hein beskriver Primadonnaen besidder, men det kan til gengæld være lidt af en ledelsesudfordring at lede sådan en personalekategori, hvis der er mange af dem på samme sted. Det har dog aldrig været kedeligt-tværtimod har det været sjovt og udfordrende. Jeg har hørt mange historier om nogle af de ældre telegrafister, som egentlig har skabt sig et rigtig godt eftermæle, idet alle taler om dem og genfortæller de historier, der primært har været om de karakteristika, som de var stolte af at besidde. De fleste havde også øgenavne, som dermed understregede deres status som en Primadonna. Jeg har efterhånden hørt mange historier fra gamle dage, der alle omhandlede, hvordan nogle af Primadonnaerne havde udviklet sig til egentlige originaler. Historierne har det nok som eventyr; de bliver bedre og bedre, efterhånden som

de bliver genfortalt. Der er ingen tvivl om, at den alsidige uddannelse, den praktiske tjeneste ombord på skibene samt de evner, som telegrafisterne udviklede i deres sejlene tjeneste, har været gode egenskaber, som FE har fået stor glæde af. De fleste telegrafister har altid besiddet et godt humør og har dermed medvirket til et godt arbejdsmiljø. Telegrafisterne har bidraget til FE's udvikling i en årrække og har grundet deres natur også sat deres præg på den kultur, der eksisterer i FE i dag.

I dag er FE en moderne virksomhed, der løser nogle særdeles vigtige samfundsmæssige opgaver. FE følger den teknologiske udvikling indenfor tele- og datakommunikation, og en central forudsætning for at løse opgaverne er, at FE har hjemmel til at indhente såvel passivt som aktivt imod aktørernes kommunikation. Den virksomhed, som FE er i dag, er der særdeles mange telegrafister, der i tidens løb har været med til at opbygge.

På tjenestens og egne vegne vil jeg hermed ønske RAF 1917 hjertelig tillykke med 100 års jubilæet.

¹ www.fe-ddis.dk

² <http://hellehein.dk/primadonnaledelse/>

Interpol Radio

Jeg kom til Interpol radio sommeren 1978. De første 3 måneder var kun som afløser. Da de 3 måneder var gået, fik jeg besked om, at jeg fik 3 måneder mere. Et par dage før tiden udløb, spurgte jeg om hvordan og hvorledes, og fik så den besked, at jeg blot skulle fortsætte indtil videre. Jeg sagde så, at fra nu af ville det jo blive lidt dyrere at fyre mig. Det vidste chefen godt, men fortsat bare sagde han. 3 dage senere kom han ind på stationen og sagde med et stort smil: „Nu er du på finansloven“. Det var jo meget rart at vide.

Vi var 4 telegrafister, der alle havde været i Grønland, og arbejdet foregik stort set på samme måde, dog uden transmittere. Hovedparten af vores trafik til hele verden gik via FSB i Paris dengang, senere blev hovedkvarteret flyttet til Lyon og FSB flyttede med.

Vi telegrafister fik hurtigt lavet en turnus vagtplan, så vi altid kunne se hvornår og med hvem, vi skulle være på vagt.

Vi skulle dække tidsrummet 0800-2200 og være 2 på vagt ad gangen. Vores nærmeste foresatte var en færøsk politimand, der også var uddannet telegrafist, så han kunne træde til, når det var nødvendigt. Han tog også gerne en vagt, når en af os af en eller anden grund ønskede en fridag, eller der var sygdom. Det kørte bare i olie, som man siger. Indtil kl. 16-17 stykker var der folk inde på kontorerne til at tage sig af sagerne og besvare forespørgsler og selv sende forespørgsler.

Efter kl. 17 var det os, der skulle tage stilling til, om noget hastede eller det kunne vente til næste dag. Al trafik foregik på engelsk, tysk, fransk eller spansk, så det kunne sommetider være lidt vanskeligt at afgøre det. Især de spanske telegrammer kunne være besværlige at tyde, men i det store og hele gik det godt. Hvis vi var i tvivl, skulle vi ringe til en af politifolkene og prøve at læse teksten op for vedkommende, der så måtte tage stilling til det. Vi hørte aldrig et surt ord fra nogen af dem, over at vi forstyrrede dem i deres fritid.

Det skete også jævnligt, at vi blev ringet op af personer, der havde fået at vide på deres lokale politistation, at de blot kunne henvende sig til os, hvis de skulle have noget familie, der var på rejse i udlandet, efterlyst. Dem måtte vi jo så fortælle, at de skulle gå tilbage til det lokale politi, og fortælle dem, at det var deres opgave at optage en rapport og finde ud af, hvad der var op og ned på det hele og så sende det til os. Vi havde jo ingen muligheder for at finde ud af, hvor vigtigt det var, eller om det i det hele taget var nødvendigt og ikke bare gas. Når vi så havde modtaget det, der var reel viden, sendte vi det til DR, der var med i et netværk over hele Europa, hvor de forskellige public-service stationer hver dag sendte efterlysningerne ud på bestemte tidspunkter, og campingpladser og hoteller og kroer lyttede med. Det var ret effektivt. Det var jo længe før mobil telefonerne var kommet til.



Peter Fabricius

Noget af det værste vi kunne komme ud for var, når journalister ringede og ville have noget at vide. De lovede os guld og grønne skove og absolut anonymitet. Vi hverken ville be- eller afkræfte noget som helst. Jeg spurgte engang en af dem, om han var villig til at betale min løn resten af mit arbejdsliv og erstatning for evt. fængselsophold. Det ville han dog ikke, og så var der jo ikke mere at tale om. Det sværeste var dog nok, når man hørte nogen diskutere og fremkomme med noget, man vidste var forkert, ikke at sige det, men det ville jo med det samme resultere i: „hvor ved du det fra“, så det var bare om at holde kæft.

Der skete jo mange forandringer gennem tiden. Først havde vi „gårdpumpen“, så kom radio-telex, og minsandten pludselig en dag kom der en computer med hele 612 kb ram med floppy disk og printer til, jo jo. Det var fremskridt, der ville noget. Nå det gik jo hurtigt slag i slag, og inden man fik set sig om, foregik al korrespondancen via pc på nettet. Interpol radio blev nedlagt og omdøbt til: „Rigspolitichefens kommunikationscenter“

Vi telegrafister fulgte med, men nu var vi pludseligt kun 3 tilbage. Det skete ved naturlig afgang. Så var vi 2, og da jeg gik på efterløn i 97 var der kun 1, og han må for længst være holdt op nu. Det er lidt trist at tænke på, hvor hurtigt teknikken kan ændre alt. Det går jo hurtigt nu med at få tingene sendt fra et sted til et andet, men i gamle dage vidste man, at når man fik QSL, så var der nogen i den anden ende til at tage sig af sagerne. Det kan godt være, at tingene er ankommet til en eller anden computer, men hvornår der er nogen der bekymrer sig om dem, se det er en hel anden snak.

Lukningen af Udenrigsministeriets radionet

Nok en æra er sluttet!

Som led i Udenrigsministeriets effektiviseringsplan blev Udenrigsministeriets kortbølge-radionet nedlagt primo 2012, samtidig gik ministeriets leder af radiotjenesten, overtelegrafist Jens Holger Jensen på pension. Hermed sluttede en epoke i Udenrigsministeriet historie, hvor radioen har været ministeriets livlinie – ikke mindst under krige og kriser ude i den store verden.

Radiostationen i udenrigsministeriet på Asiatisk Plads i København til brug for HF-SSB kortbølge radioforbindelse til nær og fjerntliggende ambassader, var opbygget af Dansk Radio A/S standard udstyr inden for den velkendte HF Communication System 76000 serie.

Antennen var en logperiodisk af typen Allgon LP615 med frekvens-område 8 – 26 Mhz. Antennerotor var af typen AR248 og kunne rotere i alle retninger. Der var desuden indbygget Crypto enhed og phonepatch. Denne station blev taget i brug i 1982. Sender/modtager og antenne blev placeret på Holmen, og således fjernbetjent fra Asiatisk Plads.

Inden udenrigsministeriet flyttede til Asiatisk Plads var UM's comcenter og radiostation placeret på Christiansborg, hvor det var lykkedes at få tilladelse til at sætte en stor logperiodisk antenne med rotor op på taget af det gamle slot. Undertegnede blev ansat i 1975, da radionettet var under kraftig udbygning og derfor havde behov for en daglig leder. Jeg er uddannet fly-telegrafist i flyvevåbnet og erhvervede 1. kl radiotelegrafist certifikat i 1964.

Fra Christiansborg var det primært ambassaderne i Mellemøsten og Afrika, vi havde radioforbindelse med, da telefonforbindelserne til disse områder var meget ustabile og dårlige. Desuden var de ofte totalt afbrudte pga krige i f.eks. Mellemøsten og under Golfkrigen, hvor landlinierne ikke fungerede, fordi Saddam Husseins irakiske styrker havde afbrudt dem. Her kunne kommunikationen til den danske ambassade i Kuwait alligevel lade sig gøre via ministeriets kortbølge-radio, når radiosendingen ikke blev generet. Der var en russisk støjsender, vi kaldte for „Søren Spætte“. Det lød nøjagtigt som en spætte, der sad og hamrede på en træstamme. Når russerne startede den, var det skrækeligt, ørerne flippede helt ud. Men så skiftede vi bare til en anden frekvens - de var ikke så hurtige til at følge med. Der var en formodning om, at „Søren Spætte“ var en sovjetisk lavfrekvensradar, som sendte fra Kiev-området, som dog næppe var møntet specifikt på at forstyrre den danske radiokommunikation.

Golfkrigen bød på mange minderige oplevelser. Mens den foregik, sad daværende udenrigsminister Uffe Elleman Jensen ofte i radiatorummet og kommunikerede direkte med den danske ambassade i Kuwait og Irak. Og da Danmark var blandt de få lande, der havde beholdt deres radio-



Jens Holger Jensen

netværk, så kørte udenrigsministeriet også korrespondancen for 12 andre europæiske lande.

Udviklingen med etablering af nye radiostationer gik stærkt og i begyndelsen af 80'erne, hvor vi var flyttet til Asiatisk Plads, var der radioforbindelse til 15 ambassader, dette voksede til 27 ambassader i 1985. I 1989 havde vi 6 stationer der blev betjent fra Asiatisk Plads – de 3 hovedstationer var placeret med sender/modtager og antenne hos Forsvaret, i henholdsvis Holmen – Jonstruplejren og flyvestation Skalstrup.

Ambassadestationer var nu vokset til 37. Senere installerede vi en High speed Rohde og Schwarz station hos Flyvevåbnet på Stevns. Denne station skulle betjene vores ambassader i Moskva, New Dehi og Damaskus. (pga stor trafikmængde).

I UM's radiocenter var der også installeret en mindre scanner-station til brug for nødopkald fra ambassaderne.

Radiostationerne ude var af fabrikatet Sailor og Skanti, og de betjentes af ambassadernes udsendte korrespondent/attaché. Stationerne var af scanner-typen, og er i princippet en elektronisk postkasse, idet ambassaden blot skulle indlæse deres elektroniske post i radiostationens ARQ-lager, hvorefter ministeriet via sine hovedstationer trak posten hjem flere gange om dagen.

ARQ'en var Thrane & Thrane 100 baud version. (TT1585).

Radiokommunikationsbistand til andre myndigheder.

Flyvevåbnet

Udover den daglige formidling af ministeriets telegrammer i kode/klartekst til/fra vores ambassader verden over, ydede vi også i særlige tilfælde radiokommunikationsbistand til andre myndigheder, når de kommercielle linier var afbrudt. Eksempelvis havde vi løbende radiokontakt med et af Flyvevåbnets c-130 Hercules fly, som var i en



*Udenrigsministeriets Radio
Christiansborg 1980*



*Udenrigsministeriets Radio
Asiatisk Plads*



*Udenrigsministeriets Radio
Asiatisk Plads
Scannerstation*

mission til Afrika for Dansk Røde Kors. Situationen var den, at flyet skulle medvirke til evakuering af ghanesiske statsborgere fra nabolandet Nigeria efter en intern konflikt. Her fra Danmark havde man besluttet at sende flyet af sted uden de fornødne overflyvningstilladelser – dem ville man indhente undervejs. På grund af de manglende overflyvningstilladelser måtte flyet lande i Mauritanien og afvente grønt lys til fortsættelse af missionen. Flyet holdt radioforbindelsen åben ved hjælp af flyets generator, mens de holdt standby på jorden.

De manglende tilladelser blev indhentet og sendt til udenrigsministeriet fra vore diplomatiske repræsentationer på ruten, og vi sendte dem straks videre til flyet via den etablerede radioforbindelse. Senere i forløbet fik vi koblet vores ambassade i Accra og Lagos sammen med hercules-flyet, således at der var direkte kontakt mellem flyet, hvor Generalsekretæren for Dansk Røde Kors var ombord. Herved var det muligt at koordinere hele indsatsen uden forsinkelse. Generalsekretæren havde under missionen flere radiotelefon samtaler hjem til hovedkvarteret i København via vores phonepatch-system.

Søværnet

Under „Olfert Fisher“s mission i Golfen under den første golfkrig, sendte vi i perioder nyheder hjemmefra til besætningen ombord.

Beredskabsstyrelsen

Vi har også ydet radiobistand til Beredskabsstyrelsen, da de skulle i forbindelse med vores ambassade i Ankara, og alle forbindelser til/fra Tyrkiet var afbrudt/blokeret på grund af jordskælv.

Radiooperatørerne, som betjente Udenrigsministeriets radiostationer i Ministeriet, var primært kommunikationsfolk fra Forsvaret.



*Udenrigsministeriets Radio
Asiatisk Plads
Forrest overtelegrafist Jens Holger Jensen*

Arbejde for hjælpeorganisationer

Det var næsten gået hen over hovedet på mig. Efter 20 år som sejlede telegrafist - afbrudt af 3 år på kystradiostation i Grønland - i 8 forskellige rederier med 8 forskellige typer farter, gled kalenderen for mit vedkommende ubekymret hen mod ultimo 1992. Det var, trods den letlevede ubekymrethed, tid at kaste blikket rundt mod andre jobmuligheder, - som jeg ikke længere kunne forvente blot dumpede ind af brevsprækken fra Havnegade 55.

Tilfældigt faldt mit blik en dag på en annonce fra Dansk Flygtningehjælp, der bl.a. søgte radiopersonale til ansættelse, med henblik på udlån til UNHCR - FN's Flygtningehøjkommissariat.

Nairobi og Kenya - januar 1993

Efter en enkelt telefonsamtale og et enkelt møde, befandt jeg mig den 10. januar 1993 med en mindre gruppe i et fly på vej til Nairobi i Kenya, hvor UNHCR havde et regionalt hovedkvarter. Vi, var, som jeg husker det, tre radiotelegrafister og fire logistikere og feltoperatører, hvoraf kun en enkelt havde forudgående erfaring med arbejde for nødhjælpsorganisationer i Balkan-området. Særlig begrebet „Logistic Officer“, havde jeg noget svært ved at tumle på tidspunktet.

Vi ankom og blev indkvarteret på hotel 10 minutters gang fra hovedkvarteret. I den første tid blev vi rystet sammen med hinanden og hovedkvarterets særlige jargon og selvhøjtidelighed. Men også med hotellet (Hotel Jacaranta) og dets muligheder for skæve oplevelser. Samtidig blev der drøftet kommunikation på et helt basalt jomfrueligt plan. Hovedkvarteret var forsynet med et overskueligt HF-radioudstyr, til brug for kommunikation med UNHCR's globale hovedstation i Geneve. Radioen var forbundet til en bærbar computer fodret med et DOS-program.



Nyankomne flygtninge - lejren i Dadaab



Ole Strandberg

Efter kort tid blev vi sendt på, hvad man kunne kalde akklimatiseringsrejser, til de store flygtningelejre i Kenya på grænsen til Somalia, herunder lejren i Dadaab, som i mange år har været udnævnt til verdens største af slagsen (seneste omtale jeg så på nettet, var der skønnet 330.000 flygtninge). I Dadaab fik jeg mit første syn, der skulle gøre mig hårdhudet mod mange af fremtidens oplevelser. Under en spadseretur i lejren med en sygeplejerske, lå der pludselig et lille nøgent barn på jordstien foran os, og krummede sig sammen mens væskerne flød ud af åbningerne. Sygeplejersken kiggede fortabt ned og gav tegn til at vi skulle gå videre hen over barnet. Bagefter fortalte hun mig, at det alligevel var for sent. Der var intet at gøre og barnet ville være dødt, før vi eventuelt havde fået det bragt til lægeklinikken et stykke borte. Der var mange mennesker på hug i hytterne omkring, men også de havde tomhed i blikket.



Vejen mellem Dadaab og Ifo efter kraftigt regnskøl

SOMALIA

Anslået befolkningstal: 10-11 millioner.

Luuq februar-maj 1993

En måneds tid efter ankomsten pakkede vi en serie gamle lastbiler, nær ved flygtningelejren Mandera i det nordøstlige Kenya, med olietromler, søm og skruer, toilet-papir, spader, radioudstyr, telte, soveposer osv osv. Destination Luuq ca. 100 km inde i Somalia. Vejen dertil var en bumlet tur i det, man snarest kan kalde en slags ørkenlandskab, og de små 100 kilometer tog det en dagsrejse at forcere. „Vi“ var et team, bestående af leder, camp boss, field officers og to radiotelegrafister og en radiotekniker.

Luuq er beliggende ved Jubba River som slår en sløjfe omkring det, vi ville kalde en landsby. I centrum murede bygninger, men ellers hytter af forskelligt materiale. Ingen elektricitet og intet telefonnet, - men et udbrændt flagrende netværk af kabler fortalte om en fortid med både det ene og det andet. Kameler overalt, som måske er Somalias vigtigste „råvare“. Og i udkanten en lille airstrip fra for-gangne tiders storhed.

Missionen var at motivere og servicere flygtningene i Mandera, til at vende tilbage til Luuq, hvilket kun lykkedes fragmentarisk, uagtet området var fredeligt nok.

Den første tid slog vi os ned i et aldrig færdigbygget kompleks, hvor døre, vinduer og tage manglede, - mens vi kort derfra byggede en teltelejr ud til floden. Det var eventyrligt at falde i søvn efter en lang arbejdsdag. Med en altid skyfri himmel og ingen elektricitet omkring, kunne blikket straks fange Orions Bælte med tusinder af stjerner omkring. End ikke natstunder på Monkey Island i Stillehavet kunne konkurrere med dette syn og denne stilhed.

Teltelejren blev bygget i hast med køkkentelt, enmandstelte, hul i jorden til toilet (hvorefter vi kunne indstille vores søgen med spade blandt buskene i området), og et interimitisk bad med vand punpet op af floden, imens vi tre radiofolk etablerede en midlertidig radioinstallation (eneste lejlighed jeg oplevede i disse år i felten, hvor vi var to radiofolk). Det klassiske radioudstyr var mest sammenligneligt med en gennemsnitlig radioamatørinstallation, koblet til en bærbar computer. Strømforsyningen var enten en generator eller et solcelleanlæg. HF-antennen blev ophængt mellem et par træer, og nåja, efter lidt klippeklistre fungerede det til kontakt med Nairobi. Vores to biler var på forhånd monteret med radio og piskantener til HF-kommunikation. Lokalt anvendte vi walkie talkies med frit slag på frekvenshylderne

Efter yderligere en kort tid fik vi etableret os kontormæssigt i nogle tomme betonhuse i bymidten, med radiolokale og 2x8 timers vagt. Mine vagter blev altid indledt med en times drab blandt hundredvis af fluer, i et 45 grader varmt lukket nøgent rum, bortset fra det nyopsatte radioudstyr. Væggene kom til at drive med flueblod, men uden drabsceremonien var det umuligt at nyde den fra lejren tilsendte mad, hvilket kunne være svært nok uden fluer.

Lejrlivet kom snart i rutineprægede rytmer, som inddebar respektfuld omgang med kameledderkopper og skorpioner i sandet. Særlig edderkopperne med deres 15 cm

„vingefang“ og evne til at springe manede til forsigtighed. De var helt på det rene med, når vi forsøgte at indkredse dem, og stillede sig kampberedt an. Gemytterne i gruppen hyggede sig også i klikedannelser, likes og dislikes.

Min tid i Luuq var på sin vis fredfyldt (efter min tid blev en af vores biler sprængt i et attentat). Det hidsigste der skete handlede om en større krokodille, som blev skudt og slæbt i land, en pytonslange, som sneg sig ind i lejren og en storm, som var ved at blæse alt og alle i floden. På skift fik vi fridage i Nairobi, hvor vi blev hentet og bragt af små propelfly som havde udgangspunkt fra Wilson-lufthavnen i Nairobi, hvor de delte landingspladser med fly, der dagligt blev stopfodret med khat til levering i Somalia.



Air-drop

Mogadishu 24/5-6/6 1993

(indbyggertal 1,75 mill. i 2015)

Efter et mellemstop i en anden by i det indre Somalia, blev jeg 24/5 sendt til UNHCR's kontor i hovedstaden Mogadishu. Vores bygning var, som alle nødhjælpsorganisationernes, beliggende i et rigmandskvarter med herskabsvillaer a'la Strandvejen. Vores mission her var udelukkende diplomatisk koordinerende, og personalet bestod af en chef, en radiooperatør og lokale bevæbnede vagter og chauffører. I Mogadishu kørte man ikke rundt uden kalashnikov'er stikkende ud af vinduerne.

Opholdet i Mogadishu blev kortvarigt. Den 5. juni brød byen „i brand“, efter 23 pakistanske soldater blev dræbt og 50 såret, da de ville inspicere et formodet våbenlager og faldt i baghold. Dagen og natten drog grupper rundt i vores kvarter og angreb alle bygninger med FN- og nødhjælpsflag, med sten, indtil vi fjernede flaget. Situationen var højspændt og vhf-båndet svulmede uafbrudt af meldinger og opråb (vi havde alle egne frekvenser og ingen kanal 16).

I vores hus var vi kun en kvindelig engelsk stramtantet læge og mig selv. På et tidspunkt bankede det på døren, og da jeg kom ned fra 1. salen så jeg lægen parlamentere med vores truende vagter, som svingede skødesløst med deres kalashnikov's. Med adrenalinen ude i undertøjjet, tænkte jeg på, at lægen var seriøst på kant med vagterne, fordi hun dagligt skældte dem ud for at tygge

khat, mens jeg selv, som det skarn, jeg var og er, havde tygget lidt med. Måske frelste det os, da jeg kom ned til døren.

Næste formiddag opfangede jeg en melding fra det amerikanske militær, at vi alle ville blive evakueret i løbet af dagen - med minimal baggage. Da jeg fik den melding igennem til Nairobi, blev jeg bedt om at fylde badekarret og sænke radioudstyret ned i vandet (jeg er fortalt at radioudstyret blev hentet dagen efter og blev anbragt i solen i Nairobi, hvor det efter en uges tid viste sig at virke igen).

Mens vi kørte ud af Mogadishu mod lufthavnen i en åben tank, tænkte jeg på en tossehistorie nogle få dage forinden. En telegrafistkollega var på overnatningsbesøg, og vi var sammen kørt til en fest i den amerikanske militærlejr. Ved midnatstid ville vores chauffør og vagter ikke vente længere, men vi var opstemte af god whisky og festlig stemning. Et par timer senere gik vi døde, men kunne ikke få et sted at sove. Så besluttede vi - hjernetunge af whisky - at Mogadishu ikke var så farlig, som rygterne fortalte, og vi gik mod alle advarsler ud i natten, med en ny flaske whisky i en hånd, og mente vi sagtens kunne spadsere de 10 kilometer hjem gennem byen. Vi kom kun et par hundrede meter, så var vi omringet af en større og større flok småunger, som begyndte at gribe ud efter os.

Hvordan overlevede vi? Vi indgik en aftale på dansk, smed hvad vi havde i hænderne og spænedes tilbage, hvor vi fandt et par „stille“ sofaer i den fortsatte fest og larm.

Efter længere ventetid i lufthavnen den 6. juni, blev vi fløjet til Nairobi i et Herkules-fly.

Kismayo 14/7 - 11/8 1993

(en kvart mill. indbyggere 2015)

Kismayo er beliggende ved Juba Rivers udløb til Det Indiske Ocean, ikke langt fra grænsen til Kenya. Området er måske det frodigste i Somalia, og det har været voldsomt præget af borgerkrigen som startede i 1991 (og er stadig omtumlet af klankrige og religiøst motiverede absurditeter).

Kørsel i byen skete i svært bevæbnede biler, og selve UNHCR-lejren lidt uden for byen var bevogtet af en gruppe soldater fra en belgisk milit, som lå bag sandsække over vores arbejdsbygning 24 timer i døgnet.

Ved min ankomst var selve radiostationen både vel-etableret og velfungerende. På tidspunktet havde UNHCR etableret et koordinationsarbejde i byen med de øvrige repræsenterede internationale organisationer. Det var mig efter oplevelserne i Mogadishu en stadig gåde, at der ikke eksisterede en fælles nødfrekvens på VHF-båndet, og jeg forsøgte, og forsøgte, at italesætte søens sprog på nød-området - men uden større succes. Forklaringen på at det ikke lykkedes, fortabte sig i gisnerier om indbyrdes mistillid og konkurrence.

Det jeg husker bedst fra denne måned i Kismayo var nattens „musik“. Hver aften ved 11-tiden begyndte nogle timers skyderier fra stranden tæt ved vores lejr, angiveligt udløst af de lokale klanfejder. Det blev næsten en uundværlig del af indsovningsprocessen efter midnat, og hvis

skyderierne en enkelt nat svigtede, blev man rent faktisk urolig og havde vanskeligt ved at sove. Hvad pokker var der galt, var det stilhed før en egentlig storm? Senere, hjemme i Danmark, gav det sig nok udslag i en lille anelse PTSD, eller måske snarere hjertehopperi. Jeg havde det vanskeligt, når telefonen pludselig ringede, og nytårsaften var jeg helt til rotterne. Der manglede et mønster. Men det simrede stille og roligt af efter et par år.

11. august rejste jeg retur København efter kontrakten med Dansk Flygtningehjælp ophørte, men allerede 20. september var jeg til samtale med Røde Kors om ansættelse som radiotekniker i deres Somalia-operation. Det undrede mig lidt, at de næsten pressede mig til at acceptere et løntillæg for kompensation af pensionsindbetalinger. Senere også at vi „menige“ ansatte rejste på business-class.

Nairobi og Somalia - 11/10-1993 til 31/1-1994

Arbejdet for Røde Kors var afvekslende. Hovedkontoret for Somalia-operationen var beliggende i Nairobi og her var ansat to lokale radiooperatører. Generelt var alle der kunne være, det lokale, også i Somalia. Formentlig havde Røde Kors heller ikke samme grund til kommunikations-paranoia som UNHCR der organiserede sårbare flygtningetransporter.

På tidspunktet havde Røde Kors omkring 5 stationer placeret rundt omkring i det indre Somalia, og en del af arbejdet bestod i at besøge disse stationer og vedligeholde kommunikationsudstyret. Strømforsyningerne var generelt baseret på energi fra solceller, men ellers var radioudstyret stort set det samme som i UNHCR.

Jeg fik også lejlighed til at gense Kismayo en kortere periode, hvor der skulle etableres en radiostation i et hus centralt beliggende i byen, og ansættes og oplæres en lokal operatør.

Arbejdet for Røde Kors sluttede for mig trist. Jeg blev mildt sagt fyret, dels på grund af egen dumhed og dels fordi jeg simpelthen ikke gik i spænd med en nytiltrådt chef, men hjemrejsen var på business med swissair og fremragende kaviar.

Sygdomme.

Dengue-feber.

Flere af os blev på et eller andet tidspunkt ramt af denne myggebårne virussygdom som symptommæssigt ligner en hård omgang influenza, men også i visse varianter kan være dødelig.

Malaria.

Risikoen for malaria optog os en del. Når vi snakkede med læger fra „Médicins Sans Frontières“ var holdningen til profylakse delte. Nogle anbefalede det stærkt, og andre frarådede. Personligt valgte jeg efter nogen tid at afstå fra de mange piller, ligesom jeg heller ikke brugte myggenet fordi det virkede som en dråbe i havet. Alternativet til de forebyggende piller var en kras 3-pilles-dosering, man altid skulle have på sig. Ved høj feber og reel

mistanke om et malaria-angreb skulle man bruge de 3 piller, og det skulle ske ved første angreb. Det fik jeg brug for en enkelt gang. Et par enkelte, af dem jeg kendte, kom til at døje med sygdommen.

RWANDA

Jeg blev igen ansat på en korttidskontrakt med Dansk Flygtningehjælp til udlån for UNHCR, denne gang i Rwanda.

Befolkningstal i 2013: ca. 12 millioner.

Allerede før selvstændigheden fra Belgien i 1962, styrtede hutuerne (majoriteten) en regerende Tutsi-konge (fra minoriteten tutsierne). I 1990 startede efterkommere fra flygtede tutsier en borgerkrig, som efter forskellige fredeligere mellemregninger blev afløst af et folkemordsprogram, som blev udløst af drabet på Rwandas og Burundis præsidenter i april 1994, mens de vendte hjem efter en fredskonference i Tanzania. Den siddende regering, med særlig støtte fra Frankrig, orkestrerede herefter et folkemord over 3 måneder, tilsyneladende planlagt på forhånd. Over 1 million tutsier mistede livet og omkring 2 millioner hutuer flygtede efter tutsi-oprørerne overvandt hutu-regimet.

(frit efter Wikipedia)

Efterfølgende folkedrabet havde det internationale samfund en hel del tømmermænd, fordi ingen greb ind i tide.

Rwanda 26/8-1994 til 30/12-1994

Efter et kort ophold i hovedstaden Kigali blev jeg udstationeret i Butare i det sydlige Rwanda nær grænsen til Burundi, hvorfra assistancen til en kæmpestor flygtningelejr et halvt hundrede kilometer derfra, blev organiseret. Vi var vel en halv snes landsbytosser, som arbejdede i hver vores „sprog“.

Kommunikationen var baseret på det vanlige radio-udstyr med generator-strøm (og støj). En Field Officer var meget fornærmet over at jeg afleverede telegrammer, adresseret til hende, til lejr-chefen for videre befordring, som på sin side nægtede at tage stilling til problematikken. Værre var det, at de unge ansatte radioløvere i Kigali mere var computer-nørder end kommunikatører. Det gav sig feks. udslag i at et uskyldigt QSL blev ganske bandlyst i kommunikationen.

Det bør nævnes at vi her havde et ret stort klodset bærbart kommunikationsudstyr, som ved sjældne lejligheder blev opstillet i gården, og forsøgt anvendt til telefonforbindelser.

På et tidspunkt etablerede vi en satellit-station klods op af flygtningelejren. Det var egentlig et fredfyldt sted, hvor vi kun opholdt os en eller to af gangen. Den kvindelige chef var glad for grise og anskaffede nogle stykker, som opførte sig ret så frimodige, når vi fortalte, de ikke måtte komme ind i huset. En morgen lå de pludseligt døde af ukendte årsager og blev brændt i en fællesgrav.

Jeg har en særlig kærlighed, når jeg tænker på sene

aftenture mellem Butare og satellit-stationen. De foregik ofte efter møder enten hos os selv eller hos de internationale militærgrupper, gerne efterfulgt af besøg på en lille kro i byen. Bilen var en muskelstærk firehjulstrækker, og efter passage af nogle checkpoints på vej ud af Butare, var der kun en øde snoet bjergvej foran til stationen. Ret tilfældigt var bilen eller jeg udstyret med et bånd med Bob Dylans bedste, og når jeg lod det udmærkede udstyr spille med højere og højere styrke, trykkede lidt mere på speederen, midt i den sorteste tavshed i bjergsvingene, kom jeg nærmere et eller andet, som måtte fanges. Jeg blev simpelthen høj og kunne med fornøjelse dø på stedet. Egentlig havde jeg slet ikke kørekort på det tidspunkt, men hvem kunne vide det.

SYDOSSETIEN

Efter nogle måneder hjemme blev jeg ansat af Caritas som assistent til en ven fra Somalia-operationen, med henblik på udstationering i Tskhinvali i Sydossetien. Min ven fik kontor i Tbilisi i Georgien, og jeg fik en lejlighed i det lille mærkelige stalinistiske land i Kaukasus-regionen. Projektet var fordeling af nødhjælp efter en EU-bevilling.

Indbyggertallet i Sydossetien gættede jeg til at være ca. 70.000, og det samme gør Wikipedia i dag, kan jeg se. Udover „Médicins Sans Frontières“, der holdt sig helt for sig selv og bekæmpede udbredt turberkulose, var der ikke andre udlændinge i området.

Jeg var ca. et halvt år i Sydossetien (fra 22/4-1995 til 20/10), og det er måske mit livs mest absurde oplevelse. Men det havde slet ikke noget med radioer at gøre. Udover en satellit-telefon som i det halve år kun blev pakket ud og brugt en enkelt gang, havde jeg i Tskhinvali adgang til en gammel udbrændt telefoncentral, hvorfra der måske måske måske, efter nogle timers venten, kunne etableres forbindelse til Tbilisi. Jeg husker, at det lykkedes nogle få minutter en enkelt gang, men så var der også mange, der havde haft sved på panden i lang tid.

Min største kærlighed faldt på en bombet tosseanstalt i Tskhinvali, med ca. 15 patienter og 75 ansatte hvoraf man sjældent mødte flere end et par stykker. Her arrangerede jeg ofte bespisning i gården med medbragte private indkøb fra torvet i byen. Havde jeg leveret fra nødhjælpsforsyningerne, var disse blot blevet vidredistribueret. Det var en sorg at opleve, at flere af patienterne døde under mit ophold, og nye kom der ikke til. Det var en lukket verden, som mest eksisterede, fordi der kunne registreres 75 ansatte, som aldrig fik løn.

Jeg kom på et tidspunkt på kant med mafia-styret i hvis bygning, jeg også havde kontor. Den officielle forklaring var, at jeg havde medbragt en sten fra en nedlagt mine i Kaukasus (jeg havde fået den som souvenir af mine-direktøren under et besøg). Det udløste fra min side en brat afrejse med overnatning et hemmeligt sted og smugling over den russisk-kontrollerede grænse.



ISBN 978-87-982975-2-9