



Radiolinjen ved Haugesund Navigasjonsskole skuleåret 1964-65. Lærarane Hjelmervig og Scheldrup i midten framme. Artikkelforfattaren bakarst nummer seks frå venstre.

“GNISTEN” SOM VART BORTE – ELLER HISTORIEN OM EI FANTASTISK TEKNOLOGISK UTVIKLING

Vidar Johannes Aarhus

OPPTAKTEN

Juni 1965. Eksamen ved Radiolinjen ved Haugesund Navigasjonsskole. Det er no det gjeld. Ti månaders trening – 20 timar i veka – med telegrafnøkkelen, sending og mottaking – telegrafering. Det er nå det skal avgjerast. Det er nå eg må visa eg er dyktig nok slik at eg kan ta hyre som radiooffiser. Telegrafstyret sin sensor er på plass i klasserommet.

– Er du klar? Eit vennleg, men samtidig spørjande og alvorleg smil frå telegrafilærar Scheldrup. Headsetta er på oss begge. Det er ei fortetta stemning i rommet. Vi har augekontakt. Fem telegram skal takast i mot og sendast via morsenøkkel. I reglementet heitte det:

Rett sending av 5 telegram med 15 tekstord i gjennomsnitt. Av disse telegrammene skal 3 ha kodetekst og sendes med en hastighet av 16 speed (80 morsetegn i minuttet) og 2 skal ha tekst i klart språk med 20 speed (100 morsetegn i minuttet).

Det same galdt ved mottaking. Ein bokstav feil vart tålt, og det var høve til tre spørsmål frå kandidaten for alle fem telegramma til saman. Spørsmåla måtte stillast ved hjelp av nøkkelen. To bokstavar feil, og ikkje noko sertifikat!

– Er du klar? Eg nikkar. Så er vi i gang. Scheldrup si veltrena høgre hand ligg mjukt oppå morsenøkkelen, og rytmiske bevegelser blir til prikkar og strekar i kombinasjonar som blir til bokstavar eller tal i mine øyrrer. Fingrane mine finn fram til dei rette tangentane på skrivemaskinen. Først avsendar, så nummer på telegrammet, antal ord, dato og klokkeslett. Så adresse. Prikkar og strekar, strekar og prikkar. Ord, meningslause kombinasjonar av fem bokstavar, og tal.

Det er no det gjeld å ikkje mista konsentrasjonen, vera konsentrert om å få alle teikna med. Ikkje la negative tankar siga på, ha tru på seg sjølv, at alle teikn blir til dei rette bokstavane og gruppene. Så kvittera på nøkkelen. *Prikk-strek-prikk: Bokstaven R – rett eller received.* Scheldrup smiler oppmuntrande. Eit godt smil som eg enno i dag kan kalla fram i minnet. Så dei neste to, framleis med oppdikta grupper av bokstavar eller tal. *Prikk-strek-prikk.*

Så aukar farten. No er det dei to telegramma i klar tekst. Innhaldet har meining, og om ein bokstav skulle bli feiltolka, hjelper samanhengen slik at telegrammet blir heilt rett. Kanskje det er dette som heiter ”*prikk-fritt*”?

Det var over. Eg hadde greidd det! Det gjekk svært godt. Stolt, letta, og eit avsluttande, og varmande smil frå Scheldrup. Og så nokre dagar etter får eg sertifikatet mitt:



Sertifikatet – eit verdfullt dokument som sikra deg eit spennande, men krevjande arbeid i ein tidsepoke der du kunne sjå skip heimehøyrande i Haugesund i dei fleste store og små hamner i verda.

På vegne av *Den norske regjering* stadfester vi at *Vidar Johannes Aarhus* etter prøve har vist å ha de kunnskapene og ferdighetene som det internasjonale radiotelegrafreglementet krever av – *radiotelegrafister av 2. klasse og radiotelefonister*, og har dessuten gitt lovnad til Telegrafstyret om å holde korrespondansen hemmelig.

SÅ VAR DET MINTUR

I juni 1965 var det mangel på skipsradiotelegrafistar. Eg hugsar at representantar frå mange lokale reiarlag

stod på gangen på navigasjonsskulen den dagen mitt kull hadde fått vitnemålet. For min del var ein invitasjon til ”Snorre” på Saga Hotell med kaffi, rundstykke og ein hyggeleg prat, starten på eit nærare to-årig engasjement som radiotelegrafist/sekretær på M/S ”Gardøy” av Haugesund. Skipet gjekk world-wide og var trip-chartra bort til ulike befraktarar og reiarlag. Trampfart betyr ei last frå hamn A til hamn B, så ordre om å gå til C for ny last til D, og så vidare. På denne måten fekk eg oppleva fire verdsdelar, 19 land og over 40 ulike hamner.



M/S ”Gardøy” av Haugesund/LKCD. (Ex ”Anatina” av Kristiansand). Eigar: Einar M. Gaard A/S. Bygd ved Øresundvarvet i 1939. 9500 brutto registertonn.

FRÅ MARMAGOA I INDIA TIL CONSTANZA I ROMANIA MED JERNMALM

Eg mønstra på i Marmagoa på vestkysten av India. Fekk ein kort gjennomgang av radiostasjonen av avtroppande telegrafist, men fekk ikkje prøva meg ”på lufta” før vi etter 37 døgn var i rom sjø og på veg til Constanza i Romania. Kapteinen spurde meg før avgang om eg trudde eg fekk tak i Rogaland Radio. Eg svara at det rekna eg med. Det faktum at det var kun eg om bord som kunne utføra denne operasjonen, gjorde at eg følte meg både einsam og spent. Det blei mange forsøk på forskjellige frekvensar og fleire timar før eg kunne bekrefte at telegrammet var sendt. Og det var ein stolt 19-åring som kunne gi kapteinen denne beskjeden. Eldprøven var gjennomført! I eit brev heim datert 22. august 1965 skriv eg:

[...] Men det var godt eg slapp verta sjøsjuk, for eg hadde meir enn nok med jobben min. Det er slik at ein ting er å læra det teoretisk på skulen, ein annan ting er det å setja det ut i praksis. Men også det gjekk over all forventning. På denne turen har eg sendt 12 telegram og teke mot 4. Eg har bruka Rogaland Radio, bortsett frå 3 telegram som eg har sendt over ein egyptisk stasjon. [...] – Var nok litt nervøs og skjelven på handa fyrste gongen eg kalla opp Rogaland Radio, men etter denne eldprøven gjekk det bra. [...] – Så no, – etter å ha sendt og motteke så mange telegram, – no fyrst kan eg med godt samvit kalla meg sjølv telegrafist, eller radiooffiser som det no heiter.

Slik skriv ein optimistisk og snusfornuftig førstereis og telegrafist etter ”jomfruturen” over Det indiske hav.

Dagleg arbeid:

- Vaktteneste på 500 kHz (telegrafi) og 2182 kHz (telefoni)
- Sending og mottaking av telegram på mellombølge og kortbølge
- Ekspedering av telefonisamtaler
- Føring av radiodagbok
- Ta nøyaktige tidssignal
- Operere radiopeileapparatet
- Få tak i gode værmeldingar
- ”Radiopressa” – ei dagleg pressemelding med temperaturar og nyhende frå Norge sendt av Telegrafverket på telegrafi
- Legeråd via Rogaland Radio til og frå Haukeland sjukehus i Bergen
- Støtte til navigatørane ved morsing med lys på brua
- Vedlikehald av utstyret i radiostasjonen, testing av naudsendar og stell av naudbatteri
- Som sekretær for kapteinen: Hyrerekneskap, skriving av korrespondanse, ajourføring og oppbevaring av pass, helsebøker og sjøfartsbøker/sertifikat for alle om bord, papirarbeid ved hamneanløp og pengelister under landligge.)

DAGSRYTME

Stort sett som ”dagmann”, eller 8-12-vakta om morgonen. Frukost i offisersmessa og ein tur innom brua før eg går inn i radiostasjonen. Skrur av Autoalarmen. Dette var ein mottakar som var innstilt på 500 kHz og som etter mottatt alarmsignal, tolv strekar på fire minutt kvar med eitt sekunds mellomrom i minuttet, ringer på

brua når radiostasjonen ikkje er bemanna. Så ”tunar” eg inn 500 kHz og 2182 og begynner noteringane i radiodagboka. Så trafikklista frå Rogaland radio eller andre kystradiostasjonar som vi kan venta oss trafikk, altså telegram eller radiotelefonisamtaler, frå. Sending av eventuelle telegram. Som regel er det telegram til eller frå skip og reiarlag eller befraktar.

Mannskapet sende eller fekk sjeldan telegram utanom at det var spesielle hendingar eller fødselsdagar i familien. Då det nærma seg jul, var det derimot stor trafikk av ”XLH-telegram”. Dette var rimelige telegram der ein plukka ut ein fast tekst som var nummerert. Telegrafisten sende altså berre eit tal som tekst. Så skreiv Rogaland radio ut teksten og sende det vidare.

KLOKKA 12 VAR DET MIDDAG

Eg hugsar ”Gardøy” som ein båt med god mat. Kraftig sjømannskost, ofte trerettars middag. Kapteinen, overstyrmann, maskinsjef og stuert åt i salongen. Offiserane, 1. og 2. styrmann, 1. og 2. maskinist, elektrikar og telegrafist inntok måltida i offisersmessa. I underoffisersmessa hørde reparatør, båtsmann, messemann og kokkane til. Salongen og desse to messene var midtskips. Akterut var det messer for dekk- og maskinfolk. Altså fem serveringsstader, men med same gode kosten. Etter middagskvil var det meir arbeid i radiostasjonen: vërmelding, nye trafikklistar, radiopressa og førefallande vedlikehaldsarbeid. Innimellom hyrerekneskap og anna sekretærarbeid for kapteinen.

SOSIALT SAMVÆR

Klokka åtte om kvelden var det i mi tid på ”Gardøy” samling i lugaren til 1. maskinisten. Her møttes kaptein, maskinsjef, overstyrmann, stuert og telegrafist til kaffi

og kaker. Dette var sosialt samvær, men også drøfting av daglege gjeremål. Nyhende heimanfrå vart omtala, og historier frå tidlegare skip og hamner var interessant for ein førstereis å høyra på. Denne møteplassen betydde mykje for meg som førstereisgut og 19 år gammal telegrafist. Eg vart rekna med og skjønna snart at telegrafisten var ein nøkkelperson om bord i ordets rette forstand!



Hovud- og reservemottakar. Reservemottakaren øvst.



Skinner etter maleri av A. Thorsen

TELEGRAF



VERKET

TELEGRAM

XLH over Rogaland R^odio julen 1965 fra
Gardøy/LLCD 22

Fam Odmund J. Aarhus
Lofthus Hærdanger.

Nye land og nye havner
mangt og nye får jeg se
- bare ikke det jeg savner:
Gleden kring vårt juletre.

God jul. Hilsen Vidar.

Då det nærma seg jul, var det stor trafikk av "XLH-telegram". Dette var rimelige telegram der ein plukka ut ein fast tekst som var nummerert. Eg syntes denne teksten høvde best første jul ute.

HAMNEANLØP

Ved anløp av hamn var det ekstra arbeid for alle. Sjøvaktene vart avvikla, skipet klargjort for lossing eller lasting, og telegrafisten måtte ha alle offisielle papir klar, mellom anna mannskapsliste, helsekort, pass og pengelister. På pengelistene skreiv mannskapet opp kor mykje den enkelte ville ta ut som "forskot" på hyre i lokal valuta. For oss om bord i "Gardøy", som segla world wide, var det ofte vanskeleg å vita korrekt namn på dei forskjellige lands valuta. Nemninga "tullingar" og kurs var som regel nok.

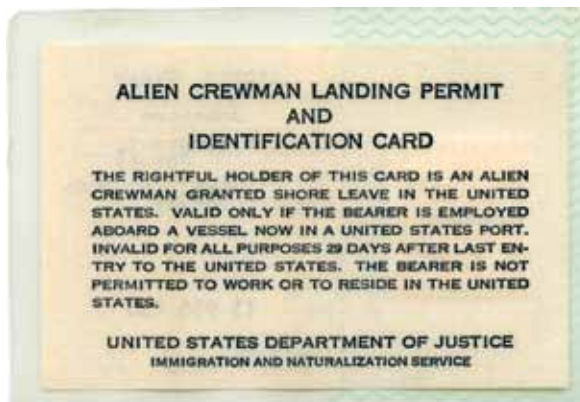
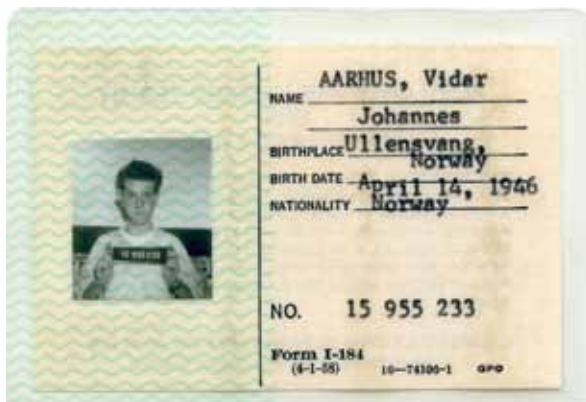
Etter gjeldande overeinskomst hadde mannskapet krav på slikt forskot ein gong i veka under land. Ofte hende det at pengane gjekk første kvelden. Dagen etter hende det rett som det var at enkelte kom og spurde om fleire "tullingar". Då hadde eg to alternativ: "nei", eller "du kan få låna av meg". Dei eg syntes synd på, fekk "låna" litt, og eg fekk *alltid* desse pengane attende ved neste vekes forskotutbetaling.

MED RIS FRÅ USA TIL SAIGON

I oktober månad låg vi oppankra utanfor Norfolk på USA sin austkyst i ei veke og venta på ny ordre. Så ein ettermiddag kalla Chatham Radio oss opp. Telegrammet som kom fortalde at vi var chartra av eit selskap i USA som heitte New York Navigation. Vi skulle lasta 9.500 tonn ris i sekker i Lake Charles, Louisiana for Saigon, hovudstaden i dåverande Sør-Vietnam. Dette var ein ordre som vart motteken med det største alvor. Å gå inn i krigssona i Vietnam var noko ingen hadde lyst til. Kapteinen, Magne Risanger, tok imot telegrammet og vart stille. Mange tankar gjekk nok gjennom hovudet hans.



"New York – here I come!" I skreddarsydd uniform frå Singapore.



Denne "landing permit" gav norske sjøfolk høve til å gå i land og opphalde seg i USA under føresetnad av at ein hadde eit arbeidstilhøve om bord i eit handelsfartøy.

VIETNAM-KRIGEN

Vietnam-krigen var i ferd med å bli kraftig opptrappa på denne tida. Luftkrigen mot Nord-Vietnam begynte i større omfang i februar 1965. I juni same året gav Washington klarsignal til at amerikanske soldatar kunne delta i større operasjonar på bakken i Sør-Vietnam. Talet på USA-soldatar auka frå 27.000 i mars 1965 til 148.000 i november same år. På motsette side auka også innsatsen av regulære nord-vietnamesiske troppar i Sør-Vietnam. Dagleg kunne vi i amerikanske nyheits-sendingar høyra om større og mindre trefningar ikkje så langt frå Saigon. Vi hørde om så og så mange "dead bodies" av Vietcongsoldatar som hadde blitt opptalde etter kamphandlingar.

Det var i dette krigsområdet vi altså skulle gå inn. På amerikansk "side". Inn i eit delt Vietnam der nord og sør slost mot kvarandre. Sør støtta av USA, nord støtta av Kina.

Det å dra inn i denne krigssona var nok for mange

problematisk. Vi hadde høyrte om handelsskip som hadde vore utsett for streifskot. I tillegg var det nok dei som hadde ideologiske/politiske problem i samband med ein svært omdiskutert konflikt. At lasta vår var ris, mat og ikkje våpen eller ammunisjon, gjorde det lettare for andre. Men dobbel hyre, det vil seia hyre pluss krigstillegg, var ikkje nok, mange ville mønstra av. Og slik starta den mest dramatiske "trip-chart'en" i mi tid på "Gardøy". Ein tur full av dramatik der eg skulle få bruk for alt eg hadde lært og erfart så langt som telegrafist.

MANGE VIL MØNSTRER AV

I Lake Charles mønstra tolv av mannskapet av. Etter norsk lov på den tid hadde ein høve til å oppheva inn-gått kontrakt dersom skipet skulle til eit land i krig. For det meste var det familiefolk som mønstra av av omsyn til familien, men nokre også av samvitsgrunnar. Vi fekk nytt mannskap frå New York, trøyte og slitne



Einaste synlege skade etter tyfonen. Skanseledninga på styrbord broving var slått inn.

etter ein lang tur med Greyhoundbussane. Forutan nordmenn, hadde vi etterkvart folk frå Egypt, Mexico, Puerto Rico, Polen, Spania, Canada, Danmark og Storbritannia.

Dette var det første møtet mitt med såkalla "uteseglarar" – sjøfolk som mønstra av i ein storby som New York, "spente" opptent hyre til dei var blakke, og så tok hyre på ny båt.

Den første prøven på kva desse stod for, fekk vi da vi kom til Balboa før vi skulle gå inn i slusene i Panama-kanalen.

FORHALING I PANAMA-KANALEN

Det kom alkohol om bord akterut, og då første "forhaling" skulle iverksetjast, var fleire ikkje i stand til å utføra arbeidet. Såleis fekk eg mi første økt som ansvarleg for trosser og spring akterut i det vi seig inn i slusene i Panamakanalen og etterpå segla inn i dei flotte innsjøane i kanalen. Så ut i Stillehavet og over 30 døgn i sjøen før vi skulle innom Yokohama i Japan for bunkers.

MANN OVER BORD?

Nokre timar etter vi hadde forlete Balboa, var det full alarm om bord. Ein ny-påmønstra dansk dekksgut kom ikkje på 8-12 vakta. Han var heller ikkje i lugaren eller i messa. Full mobilisering – alle leita alle tenkelege stader. Etter leiting utan resultat vart eg beden om å gå i radiostasjonen av kapteinen. Eg "tuna opp" mellombølgesendaren på 2182 kHz – den internasjonale nød- og kallelrekvensen på telefoni. Vi snudde. Han måtte ha falle over bord.

Pan-pan-pan – All ships, all ships, all ships – this is Norwegian motorvessel Gardoy. Callsign: Lima - Kilo - Charly - Delta. Man overboard in position...

Mange fartøy svara, også nokre norske. Fleire endra kurs, og eg hadde travle timar i radiostasjonen. Spørsmåla var mange. Etterkvart såg vi bruk av lyskastarar i det fjerne. Eg hugsar eg tok meg ein tur ut på brovingen i ein stillare periode i radiotrafikken og kikka ned i det svarte havet. Håplaust. Ikkje mogeleg å finna ein 17 år gamal dansk gut att i slikt mørke med grov sjø. Håplaust. Eg hugsar eg syntest synd på han. Så: ”Vi har funne han!” Han hadde gøymt seg vekk i eit lasterom!

Eg lika meg ikkje då eg måtte melda: ”We have found the man on board. I repeat: We have found the man on board. Thank you for your assistance”. Mange spørsmål i eteren, nokre irriterte. Det var ganske flaut.

OVER STILLEHAVET

Så mange døgn i sjøen set store krav til den enkelte. Ein går lei, det vert einsformig, og dersom det attåt er uroleg sjø med mykje slingring, skal psyken vera framifrå om det ikkje skulle koma eit ukvemsord i ny og ne. Det hjelpte ikkje noko særleg at stuerten og eg fiska opp ein sekk ris med tau og jernkrok frå lasterommet. ”Ris! Vi har jo ris i tusenvis av tonn, vi må kunna laga risengrynsgraut som ei overrasking på laurdag”, meinte vi. Men det vart mislukka. Upolert ris gir nemleg ein gulfarge på grauten, og det var ikkje godt nok.

Då var filmframsyning eit meir populært innslag. Kvar søndag ettermiddag/kveld var det ”gnisten” sin jobb å få køyrt dei tre rullane på framsynaren. Begynte bileta ”å hoppa”, eller lyden var uklar, var det ofte bemerkningar å høyra. Cowboy-filmar og Eddie Constantin var populære saker.

Den daglege ”Radiopressa” var også kjærkomen.

Midt ute i Stillehavet kunne det vera dagar det var uråd å få inn Rogaland Radio, og pressa uteblei. Det kunne bli kommentert slik: ”På den forrige båten fekk vi alltid pressa. Vi hadde ein god gnist der om bord!”

TYFON!

Nokre døgn frå Japan kom dei første varsla om tyfon. Vi følgde nøye med kva retning senteret av uvêret tok, og etterkvart gjekk det opp for oss at vi hadde kryssande kurs. Den føremiddagen vi fekk uvêret på det hardaste, stoppa alt arbeid som kunne venta, opp. Berre vaktene i maskinen, på dekk og i byssa freista gjera så godt dei kunne, men vêret var formidabelt. Eg hugsar at mast og stag gav frå seg uhyggelege, gjennomtrengande ”pistre-lydar” som i minnet mitt fekk meg mange år tilbake som ivrig barnetime-lyttar til dramatiske høyrspel. På det mest intense meiner eg å hugsa at den grønne sjøen gjekk over til kvitt skum. Navigatørane la ”Gardøy” på motsett kurs av Yokohama slik at båten tok bølgiene ”akten-om-tvers”. Likevel – lyden ogistinga i heile skipet kvar gong vi grov oss ned i kolosale bølgedalar og stanga mot sjølve veggen av grøn-sjø, kan eg kalla fram i minnet kva tid som helst. Det var dramatisk. Det var så ille at eg fekk beskjed om å vera i radiostasjonen, klar til eventuell naudtrafikk. Det var lettare sagt enn gjort. Det var uråd å sitja i stolen som fór vegg-i-mellom i dei valdsame bevegelsane. ”Båsen” kom og tjora både meg og stolen fast.

Det var alvor. Eg hugsar eg syntest synd på meg sjølv. Det var så mykje eg hadde lyst til å oppleva seinare i livet. Eg syntest det var ille om dette skulle vera slutten. Eg var livredd.

Seinare har eg mange gonger tenkt kva som hadde hendt om vi måtte gå i dei to sprukne livbåtane av tre,

eller i dei gamle flåtane. Sannsynlegvis hadde vi aldri greidd å få dei ut på skikkeleg vis. Dei ville nok blitt knuste mot skutesida.

Det var ein lang føremiddag. Himmelen var blåsvart. Kokken hadde greidd å laga ”storm-suppe”, men eg såg ingen som åt. Mannskapet var stille, ingen prata. Mennesket er lite mot naturkreftene.

Vi var heldige. Etterkvart avtok uvêret, vi kunne igjen gå på kurs mot Yokohama. New York Navigation byrja å bli utålmodige. Kor blei vi av? Vi låg fleire døgn etter først oppgitt ETA (estimated time of arrival). ”Bad weather” var skipperen si forklaring i nye telegram. ”Very bad weather.” Kanskje var vi i tillegg bortchartra med ein litt kjappare speed oppgitt enn dei 13 knots vi i stille vêr faktisk greidde?

JAPAN

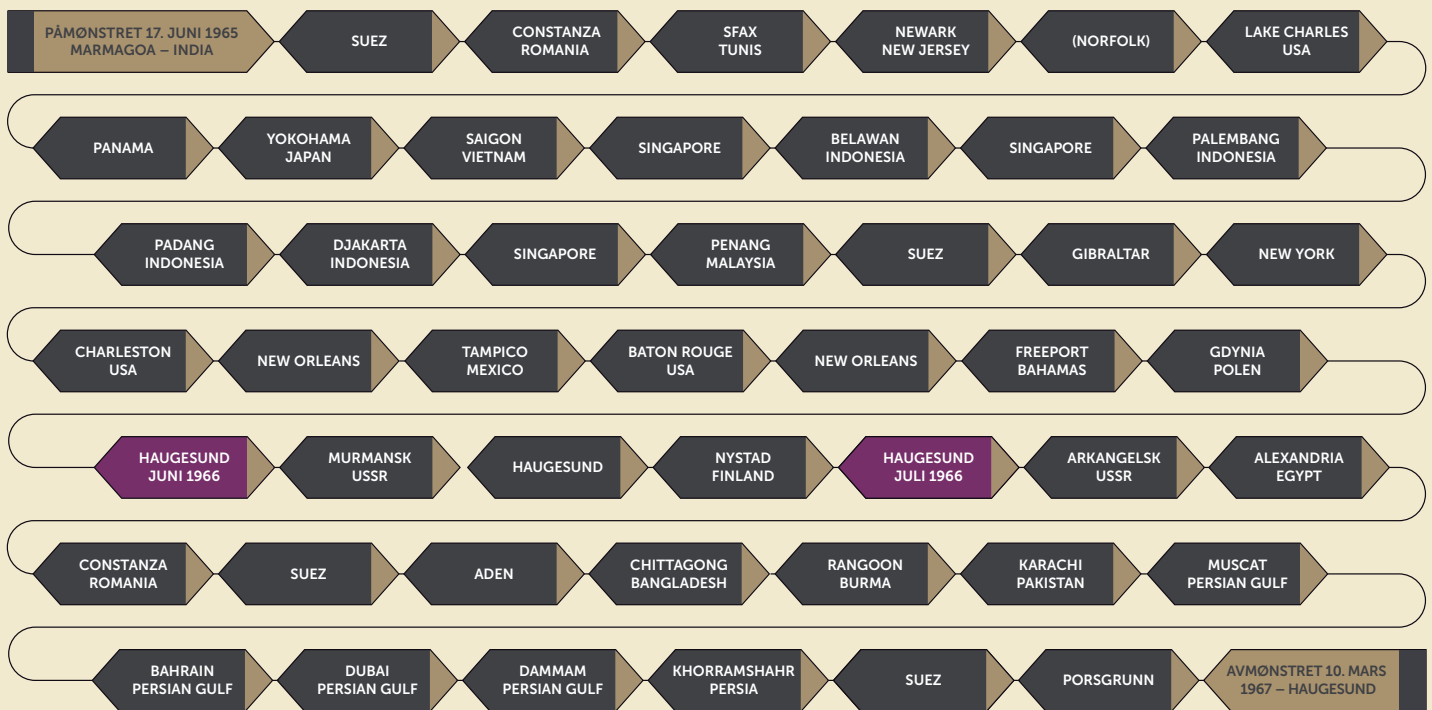
I Yokohama fekk vi eit tiltrengt avbrekk. Skipshandlar om bord. Transistorradioar, kikkertar, kamera, plate-spelarar vart innkjøpt av dei fleste om bord. I eit brev heim fortel eg at mannskapet kjøpte for til saman 14.000 kroner, ein uhorveleg stor sum på den tida. Nye filmar om bord, og ikkje minst: agenten kom med post og aviser heimanfrå. Stueren fekk påfyll i ein etterkvart slunken ”store”. Bunkringa og leveransar til/frå skipet gjekk etter måten fort, og mannskapet fekk ikkje høve til ein tur i land. Eg måtte følgja ein av offiserane til lege og seinare ordna med heimsending.

ENDELEG I VIETNAM

Nærare 50 døgn etter vi forlet Lake Charles, nærma vi oss kysten av Vietnam. Ei natt blei eg purra ut av



Alle breva eg sende heim frå ”Gardøy” er blitt tatt vare på av dei heime. Her er ein av konvoluttane frå Saigon.



Oppteikning som syner kor "Gardøy" gjekk i mine mest 2 år om bord, opprinneleg teikna med blyant i fotoalbum.

vakthavande styrmann som ikkje var så dreven i å bruka morselampa på brua. Han var litt oppskrudd for "nå hadde dei gått over til å morsa med raudt lys sidan han ikkje svarde sånn med ein gong". Skipet som kalla på oss, viste seg å vera "man of war", eit amerikansk krigsskip, som hadde det vanlege spørsmålet: "What ship"? Eg hugsar svaret eg sende gjennom natta: "Norwegian mv Gardoy from Lake Charles to Saigon – with rice". Det siste slengde eg på for på ein måte å ufarleggjera

vårt nærvær. "Bon voyage", var svaret. Overraskande snilt det også idet vi gjekk inn i krigssona.

Så los om bord og så oppover elva mot Saigon. I eit brev heim dagsett 12. desember 1965 skriv eg:

[...] På vegen oppover elva kunne eg for fyrste gong i mitt liv sjå fly som bombar. Det var ikkje noko hyggeleg syn, sjølv om det var eit godt stykke unna. I kikkerten kunne eg sjå flya stupa ned mot målet, så rett opp

igjen, så ei kraftig eldsøyla – og så mykje røyk. På turen oppover kunne eg sjå dette mange – og på forskjellige – plasser.

[...] Som eg skreiv, så er det ikkje direkte krig her i Saigon. I går var eg på land med ein som skulle til doktaren. Då eg såg det var mykje folk på venteværelset, bestemte eg meg for å leiga ein taxi og køyra litt rundt. Militærbilar og soldatar såg eg over alt. Eg gav sjåføren ordre om å køyra rundt den amerikanske ambassaden. Denne var inngjerda med piggråd, og på ca. 6 meters hold rundt heile veien, var det oppstilt maskingevær. Det har hendt før at bygningen har vorte angripen, og det var eit strengt vakthald. På mange gatekryss var det oppstilt maskingeværreir, og det var med ein uhyggeleg følelse eg sat i bilen. Eg kunne sjå bygningar som hadde vore utsett for bomber, (ikkje frå fly)- eller øydelagde av brann. [...] Om kvelden går eg som regel opp på toppen av styrehuset her om bord, der eg har godt utsyn over heile byen og omegn. Det kan av og til vera eit fantastisk skode. Lyskastarar feiar over, fallskjermlys, og eksplosjonar. Fly susar det over oss heile tida, frå dei mest moderne jet-bombe-fly til propellfly frå verdenskripen.

Ein måned i Saigon gav mange inntrykk. Brev heim var mange. Far kalla dei reiseskildringar og gav dei til *Hardanger Folkeblad*. Den 28. desember 1965 stod det eit stort stykke under overskrifta ”Med gnist frå Loftus i Vietnam”. Eg var ikkje berre glad for at det eg hadde skrive i brev, kom på trykk i avisa.

TRAMP-FART WORLD WIDE

”Gardøy” tok meg ”world wide”. Ei samtidig nedteikning av kor vi gjekk dei nærare to åra eg var om bord, syner ei spennande ferd til eg mønstra av i Haugesund 10. mars 1967.

Lang sykkeltur, kort, men søtt møte

I de ’gode, gamle dage’, før telefon og senere mobil var blitt en naturlig del av kommunikasjonshverdagen kunne det ta tid å overbringe viktige beskjeder. Man syklet, eller gikk, og budskapet kom frem – ofte med en ekstra bonus som i historien Ellen Thoresen har fra sin svigermor:

’Min svigermor fortalte denne historien fra den tiden hun var forlovet. Hennes kjære var på vakt ombord på et skip som lå i opplag i Bøvågen. For i året 1935 lå det også skip i opplag der, akkurat som i dag. Men den gangen var det ingen telefonforbindelse mellom skip og land, og alle meldinger måtte overbringes personlig.

Rederiet i Haugesund skulle så nødvendig ha sendt en beskjed til annenstyrmannen på vakt ombord. Men det betød at kontoret måtte la en ansatt bruke tid på å dra av gårde med beskjeden. Skjebnen ville at annenstyrmannens forlovede, som altså ble min svigermor, akkurat den dagen hadde et ærend på kontoret, og da hun ble spurt om hun ville overbringe beskjeden, var det ikke nei i hennes munn. Hun begav seg i vei på sykkel, først til Salhus hvor hun tok fergen over til Karmøy og videre til Bøvågen. Hvordan hun klarte å få kontakt med kjæresten, vet jeg ikke, men han kom over til henne og fikk den viktige beskjeden. Men enda viktigere, de fikk treffe hverandre. Vel verdt å trække noen kilometer for det!’

Ellen Thoresen

MØTE ”PÅ LUFTA”

På den internasjonale kallefrekvensen på telegrafi, 500 kHz, lytta vi alltid etter ”kjensfolk”. LMNO var felles kallesignal for norske skip. Om kveldane var det ofte ein sat i radiostasjonen og fekk ein prat ”på nøkkelen”.



Vi hadde også oversikt over kallesignala på skip vi visste kullkameratar var om bord. Ved innseglinga til Singapore høyrde eg plutselig ein annan haugesunds-båt, "Hoi Ying". Her visste eg at klassekamerat Roald Agdestein var om bord.

Roald var meir kjend i Singapore, og vi avtala kor vi skulle møtast.

"GARDØY" VERT SELD TIL ISRAEL

Berre nokre månader etter eg mønstra av, i juni 1967, vart "Gardøy" slutta ut frå Europa med trelast frå Sød-erkøping til China og segla der den siste tida under norsk flagg. I juli same år vart den levert til israelske kjøparar for 75.000 pund og fekk namnet "Ela".

EI FANTASTISK UTVIKLING

Mi siste hyrekontrakt var underskriven i 1982. Alt den gongen var telegrafistyrket på veg ut. Røyrseandar og -mottakarar var avleggs. Mindre einingar med transistorar og elektroniske finessar var på veg inn. Lettare å handtera og større rekkevidde. Ein trong ikkje lenger spesialistutdanning innan moderne kommunikasjon. Navigatørane eller andre kunne lett betena dei nye apparata og områda: fjernskrivar, satellittkommunika-

sjon og værkart. Radiosendarane og -mottakarane vart stadig mindre. Spranget fram til våre dagars mobiltelefonar, skjermbrev, twitter og facebook er dramatisk og grensesprengjande på mange vis.

EPILOG

Våren 2009 ringde eg til Sverre Meling jr., leiar av Maritimt Forum i Haugesund og Sunnhordland. Vi har felles "fartstid" på Frakkagjerd ungdomsskole, han som lektor, eg som rektor. "Veit du om ein eller annan maritim jobb for ein tidlegare telegrafist"? Det hadde vore hyggeleg å avslutta yrkeskarrieren som eg bytja den – på sjøen. Etter eit par dagar var svaret: "Det må bli som ufaglært i catering". "Gnisten" var borte. På meir enn ein måte.

KJELDER

- Aftenposten*
 Aschehoug og Gyldendal 1981. *Store norske leksikon*,
 Leif Bjørklund: Notat om trelastfarten (upublisert).
 Trygve Nordanger 1973. *Full storm!* Nordanger forlag
 Gudmund Solstad 2005. *Telegrafisten 1855–2005*.
 Eige forlag, Fosnavåg.