

## **Telegrafistens arbejdsplads og arbejde ombord.**

Radiostationen og telegrafistens kammer lå på alle de mærsskibe, jeg nåede at sejle med (6 i alt) altid øverst oppe på skibet.

Forrest selvfølgelig broen og bagved broen lå bestikket. Bagved bestikket var der en dør ind til radiostationen og fra radiostationen var der igen en dør ind til telegrafistens kammer. Det vil sige, at man inde fra ens kammer kunne høre evt. nødopkald.

Selvfølgelig havde man ikke vagt døgnet rund. Telegrafister gik vagt efter den tidszone man befandt sig i. Det vil sige alle telegrafister på de skibe, der befandt sig i samme tidszone, havde vagt samtidig. Vi havde vagt 2 timer ad gangen. F.eks. kunne vagterne i en tidszone være 0600-0800, 1000-1200, 1400-1600 og 1800-2000. I den næste tidszone 0700-0900, 1100-1300, 1500-1700 og 1900-2100 og en times mere forskydning. Startede derefter igen kl. 0600.

Kaptajnen kunne dog forlange telegrafistarbejde uden for nævnte tidszoner, hvis der var dårligt vejr, der krævede ekstra vejrmeldinger eller der skulle sendes eller modtages vigtige telegrammer.

Lyngby Radio sendte en gang i døgnet en telegrafist nyhedsavis. Den modtog jeg naturligvis, og hver messe fik en tæt maskinskrevet A4-avis.

Der stod i telegrafisternes overenskomst, at telegrafisten skal have 8 timer samlet hvile i døgnet.

Styrmændene kunne aldrig finde ud af hvornår man havde vagt eller frivagt og på de lange ture over Atlanten og Stillehavet gik styrmændene ofte og kedede sig ude på broen. Når de så, at jeg slappede af med en bog på sofaen inde på kammeret, kunne de godt finde på at komme og udbryde: Der står i jeres overenskomst, at telegrafister skal have 8 timers samlet hvile, men der står ikke, at det skal være 3 gange i døgnet. Ja, ja jeg stod naturligvis ofte og snakkede med styrmændene oppe på broen. Det var rigtig hyggeligt.

Ombord var der også et bibliotek, hvor besætningen kunne låne bøger. Det administrerede jeg. Tit lå vi sammen med andre mærsskibe, så blev bøgerne byttet med bøgerne på det andet skib.

Jeg korresponderede også med Handelsflådens Velfærdsråd. Igennem dem kunne vi låne film. Engang i mellem vist således film i den største messe, og på varme sommeraftener blev der også vist film på dækket.

Duetips. Besætningen indbetalte f.eks. 5 kr. skriv tidspunktet på en seddel, hvornår lodsens kom ombord. Dette foregik naturligvis 3-5 dage før ankomst.

I de havne, hvor der var mange skibsanløb, og hvor der var en skandinavisk sømandspræst, kom han ombord. Han spurgte om besætningen var interesseret at spille en fodboldkamp mod en anden skibsbesætning. Baltimore, New York og Bangkok er nogle af de havne, hvor jeg har spillet fodbold.

Inden skibet skulle anløbe en havn, skulle der udfærdiges en række lister til myndighederne: mandskabslister – nogle gange i op til 15 eksemplarer – toldlister, vaccinationslister, oversigt over havneanløb de seneste tre måneder samt manifest (last). Alt dette skulle være klar ved anløb af en ny havn.

Hvert besætningsmedlem skulle desuden oplyse, hvor mange cigaretter, spiritus m.m. de havde ombord.

Første gang vi anløb en havn i et nyt land, kom lægen ombord for at kontrollere, om besætningen og skibet var smittefrit. Når han havde forladt skibet, blev karantæneflaget (det gule) hejst ned, og immigrationen kunne komme ombord for at kontrollere besætningen.

I nogle lande krævedes der fingeraftryk – alle fem fingre på begge hænder. Listerne blev opbevaret i boksen på radiostationen. Når vi senere skulle sejle fra havnen, skulle der igen tages fingeraftryk, som en embedsmand kontrollerede. Jeg har ingen idé om, hvordan de reelt kunne verificere dem.

Det er sket et par gange, at et besætningsmedlem ikke har været i stand til at møde op, fordi han var lettere – eller mere end lettere – beruset efter en god tur i byen. I de tilfælde måtte embedsmanden og jeg gå til hans kahyt, hvor vi tog fingeraftryk af ham i hans mere eller mindre bevidstløse tilstand. Det var en udfordring, og embedsmanden kunne i hvert fald ikke se det morsomme i situationen.

Til sidst var det tolderen, der skulle have toldlisterne og kontrollere skibet for blandt andet narkotika m.m.

Jeg lærte efterhånden – især i Østen – at det godt kunne betale sig at ”smøre” myndighederne med cigaretter og spiritus. Dette skete med kaptajnens godkendelse. Det var en lille omkostning for rederiet, men kunne ofte betyde op til et halvt døgn hurtigere til kaj og dermed en betydelig besparelse.

Det hændte også, at et besætningsmedlem skulle til læge. I de tilfælde var det som regel min opgave at følge patienten til lægen.

