



# radio telegrafafen

MEDLEMSBLAD FOR  
RADIOTELEGRAFISTFORENINGEN AF 1917  
NR. 1 2021  
104 ÅRGANG

# Fødselsdage

## FEBRUAR

16. februar 5642  
90 år Niels Christian Bahnson

17. februar 2986  
75 år Solvej K. Henningsen

## MAJ

6.maj 5700  
50 år David L.J. Karlsen

13.maj. 3624  
75 år Lily A. Friis Petersen

## MARTS

5. marts 4944  
65 år Peter Vebel

16. marts 4746  
70 år Jette Reher Jensen

## APRIL

6. april 3293  
70 år Allan Holbæk Pedersen

14.april 3614  
70 år Kaj Verner Rasmussen

26.april 3952  
70 år Jess Lykke Christensen

27.april 1855  
85 år Keld J. L. Sølvbjerg



**Foreningen ønsker  
tillykke!**



# radio telegrafen

Medlemsblad for  
Radiotelegrafistforeningen af 1917's  
veteraner

Nr. 1  
Februar 2021  
104. årgang

ISSN: 0033-8508

**Redaktion og layout:**  
Jan Preisler (ansvarshavende)  
Bodil Laursen

**Udgiver:**  
Veteranforeningen for  
Radiotelegrafistforeningen af 1917

E-mail: raf1917@gmail.com  
www.raf1917.dk

**Oplag:**  
Udsendes i PDF-format til  
alle medlemmer

**Deadline for nr. 2 - 2021**  
1. maj 2021

**Vagt- og  
Sikkerhedsfunktionærernes  
fagforening**  
Ramsingvej 30,  
2500 Valby  
Telefon: 36 14 11 11  
E-mail: vsl@forbundet.dk  
http://vsl.dk

**Forside:** Sømærket i Vedersø Klit  
Foto: Bodil Laursen

## Blå danmarkshistorie

Denne bog omhandler søfartens betydning set i historisk perspektiv. De to forfattere er gymnasielærere i historie, og bogen er da også primært beregnet som undervisningsbog i de gymnasiale uddannelser. Og der udfylder den bestemt et hul, idet der ikke tidligere er skrevet netop om det emne til den målgruppe.

Dansk søfart omtales i bogen fra starten af 1600-tallet, da det er perioden derfra til nutiden, som er bogens egentlige område. Den opdeles i seks hovedafsnit – Danmark som søfartsnation i 1600-tallet bl.a. under Christian IV's regeringsperiode, Danmark under den florissante handelsperiode, dansk søfart under industrialiseringen, dansk søfart i skyggen af verdenskrigene, det blå Danmark i en globaliseret verden og endelig et afsnit om „sømanden“.

Det er klart, at historiske teorier og begreber bliver introducerede, men samtidig skriver forfatterne, at de håber bogen også vil være interessant at læse

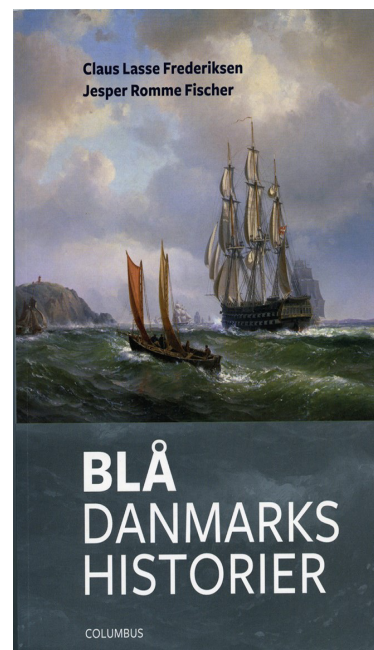
for almindelige læsere med interesse for søfart. Og der vil jeg gerne udtrykke, at bogen netop er udformet på en sådan måde, at der er tale om spændende og informativ „historielæsning“. Særligt kastede jeg mig over afsnittet „Sømanden“, for at se hvorledes han bliver skildret. Man kan jo let forfalde til en masse generaliseringer og klicheer, men det gør forfatterne ikke. De beskriver sømanden ærligt og sobert, og kommer selvfølgelig også ind på hvorledes han/hun i tidens løb skildres mere underholdende i tegninger og film.

Bogen er fint illustreret med mange interessante billeder. Ved gennemlæsning kunne jeg ikke lade være med samtidig at kigge i billedlisten, og kunne der konstatere, at ganske mange af billederne er fundet ved søgning på internettet. Men der er dog anført ved hvert enkelt billede hvem der har skabt billedet, samt hvor man kan finde det rent fysisk.

På forlagets hjemmeside [www.forlagetcolumbus.dk](http://www.forlagetcolumbus.dk) findes en speciel hjemmeside med tilknytning til bogen. Her kan den interesserede læser finde udvidende spørgsmål til bogens tekst samt linke videre til supplerende materiale. Det er klart, at nutidens unge mennesker er vant til således at orientere sig i den digitale verden – noget de er blevet grundigt trænet i i den forløbne coronaperiode med megen hjemmeundervisning. Den nævnte hjemmeside er måske endnu ikke fuldt tilgængelig, men jeg har haft mulighed for at smugige på siden og kan konstatere, at det er en fin udvidelse af teksten.

Jan Preisler

Claus Lasse Frederiksen og Jesper Romme Fischer  
Blå Danmarkshistorie  
Forlaget Columbus  
Sidetal 206  
ISBN 978-87-7970-653-8  
pris kr. 267.-



# Bestyrelsen

## Sømærkerne ved Vestkysten



Jesper Djurhuus  
Formand



Henning Poulsen  
Næstformand



Vagn Aalling  
Kasserer



Evald Seemann  
Revisor



Palle Randsløv  
Suppleant

Der gik længe før søfartssikkerhed for alvor blev en vigtig prioritet. De fredede sømærker, som man ser i dag, blev opsat i 1884-1885 sammen med en række redningsstationer, for at øge sikkerheden langs vestkysten. De var en del af et netværk på 23 båker, der strakte sig fra Skagen i nord til Blåvands Huk i syd. De supplerer også fyr- og kirketårnene som landkendingspunkter. De er op til 12 meter høje og af de 23 oprindelige sømærker, står 11 endnu. Sømærkerne eller båkerne langs den jyske vestkyst er høje og meget skulpturelt virkende, trebenede trækonstruktioner, og indgik i et samlet system af sømærker, som det daværende Kyst og Klitvæsen rejste for at forbedre søsikkerheden.

Af de oprindelige sømærker blev i 1995 de tilbageblevne 11 indstillet af Det særlige Bygningssyn til fredning.

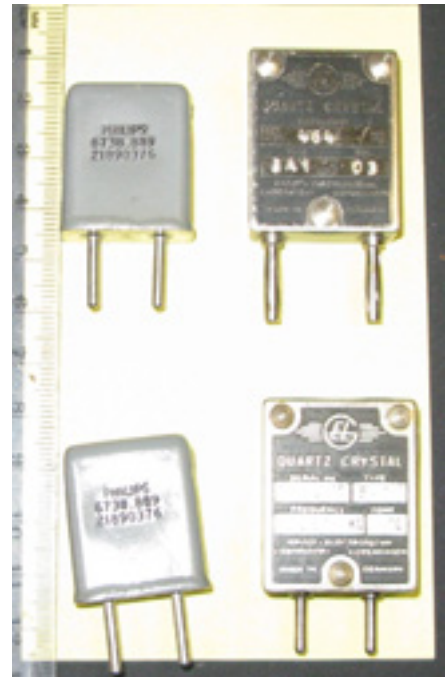
Båkerne var dertil indtegnet på søkortene og hjalp hermed den søfarende til at bestemme sin position.

Sømærkerne har ikke længere nogen egentlig søfartsmæssig funktion, men må sammen med redningsstationerne regnes for et kulturhistorisk og arkitektonisk meget væsentligt element i det vestjyske kystlandskab.

I dag står kun 11 af de gamle sømærker tilbage, de sidste 14 har Vesterhavet taget, når det hvert år æder sig lidt længere ind i klitterne. Sømærket på Vedersø Klit var for nogle år siden også ved at blive slugt af havet, men en række lokale sommerhusejere satte sig for at redde sømærket fra havets tænder. På privat initiativ skaffede de de nødvendige tilladelser til at flytte sømærket længere ind på land, blandt andet med støtte fra en fond under den danske rederigigant A.P. Møller Maersk.

Sømærket blev endelig reddet fra havet i 2011, og det lykkedes i redningen også at bevare det oprindelige træ, hvorfor sømærket stadig er fredet.

Bodil Laursen



Vedr. „Et lille klenodie“

I forrige nummer af Radiotelegraphen efterlyste jeg oplysninger om det krystal Jan Svane havde sendt os et billede af. Fra flere sider bliver det foreslået, at det er et krystal som passer til en sender af Elektromekano-typen. Bo Mogensen sendte endvidere dette billede af en række krystaller, han har liggende. Bl.a. et med frekvensen 464 kHz. Så i sin tid var det altså almindeligt, at man skiftede frekvensen ud manuelt.

Jan Preisler

[www.raf1917.dk](http://www.raf1917.dk)  
Hold øje med  
foreningens  
hjemmeside

## En nostalgisk tur ned ad „Memory Lane“

I sidste udgave af bladet var et der et billede af et 500 kHz krystal: Ok ja, sådan et husker jeg godt. Og hvis krystallet ikke rigtigt ville svinge, skruede man den lille æske op og gav krystallet en tur med et viskelæder, helst et „blækviskelæder“; så svingede det lystigt igen, og senderen var tilfreds.

Nu lidt mere om denne kalde- og nødfrekvens.



1952 fik jeg som ret nyuddannet 1. kl. telegrafist hyre på DFDS's „Kronprinsesse Ingrid“, der sejlede med passagerer mellem Esbjerg og Harwich. En sen natte-time sad jeg på radiostationen og glippede med øjnene, mens der fra højttaleren kHz af og til hørtes opkald på 500 kHz.

Pludselig gav det et ryk i mig: Didididahdahdidididit, efterfulgt af en rapport om, at en fisker var faldet overbord i nærheden af Doggerbanke. „Pse keep a lookout“.

Det kan nok være, at jeg blev lysvågen og sprang op til kommandobroen, hvor 2. styrmand havde vagt. Da jeg stakåndet havde fortalt ham om det, så han roligt på mig og sagde: „Det kan vi ikke tage os af“, hvorefter jeg slukøret listede nede på stationen igen.

Jeg kom til at tænke på denne begivenhed under læsningen af seneste nummer af vores blad, hvor der var et billede af et 500 kHz krystal.

I mange år var denne frekvens som bekendt det sted, hvor kyststationer og alle større skibe lyttede

konstant. På radiostationens væg var der et ur med minutterne '15-18 og '45-48 markeret med rødt. Vê den telegrafist, der uforvarende kom til at lave et opkald mellem disse tidspunkter! Øjeblikkeligt lød et langsomt SP (silence period) fra nærmeste kyststation. Idiotten var åbenbart en begynder, derfor den langsomme fart. Med røde ører slap man nøglen, som om den var gloende!

Senere sejlede jeg mellem Spanien og Sydamerika. „California“ var et meget langsomt skib, som tog 10 dage for at krydse Sydatlanten. Et døgn tid efter, at vi havde forladt Gran Canaria, fik jeg øje på en forpjusket spurv, der var landet på dækket uden for mit kammer. Den havde en del gule fjer også. Kanariefugle synger jo smukt og er nok forædlede spurve fra De Kanariske Øer. Af en eller anden grund havde vi i maskinrummet et lille fuglebur. Det placerede jeg forsigtigt på dækket med en stribe brødkrummer mellem spurven og buret. Fem minutter senere sad den i buret, som blev hængt op på radiostationen, og en uge efter pippede spurven dahditdahdit dahdahdidah, og det er ikke engang løgn!

Når telegrafisten ikke havde vagt, var der i stedet en lille modtager, fast indstillet på 500 kHz. Lød der et SOS, reagerede den, så en alarm trådte i funktion inde på telegrafistens kammer. Utallige er de timer, hvor man holdt vagt på 500 kHz, så mange, at jeg ligefrem kom til at savne de forskellige aktiviteter på denne frekvens, efter at jeg gik i land.

Men så blev jeg radioamatør, og det første, jeg anskaffede, var en gammel Hammerlund Super Pro modtager. Nu kunne jeg atter hygge mig ved at lytte til 500 kHz, mens jeg byggede en sender.....

Og alt dette er jo nu fortid, for fra begyndelsen af 1990'erne og frem til nytårsaften 1999 overgik sikkerheden til søs til GMDSS, Global Mari-

time Distress Safety System. Og der blev tyst på 500 kHz.

Heldigvis har jeg i en skuffe liggende en CD med et par timers optagelser af „Last Night“ on 500 kHz“, som en venlig sjæl sendte mig. Det er ganske bevægende at høre disse „QRT“ meldinger. De fleste sendes på hand key, og det er interessant at lytte til de forskellige måder, nøglen betjenes på: Hver person har som bekendt sin egen håndskrift med pen og blæk, og det samme gælder på telegrafnøglen. Dertil kommer, at man hurtigt lærte at kende de forskellige kyststationer på den tone, de havde. OXZ, Lyngby Radio, var en af de pæneste.

Prøv at logge ind på YouTube, og søg efter Last Night KPH. Det er en californisk kyststation. Her får du at se og høre en lidt diger dame, som sender den sidste melding på 500 kHz. Hun er en sand mester på Vibroplexnøglen.

Har du lyst til at (gen)høre trafik på 500 kHz, så gå til [https://www.youtube.com/watch?v=GLQ\\_8fT1GAs](https://www.youtube.com/watch?v=GLQ_8fT1GAs)

\*\*\*

Rick, OZ5RM

## Skibet, som gik i stykker



Dansk søfart har gennem årene haft mange tragiske hændelser. Det er altid forbundet med en vis risiko at sejle ud på dybt vand. Det ved alle søfarende. Sea War Museum Jutland i Thyborøn har afdækket omstændighederne omkring ét af mange forlis i Nordsøen: S/S „Gerda Toft“, der forsvandt den 23. december 1954.

### **Omstændighederne om forlis i Nordsøen i 1954 er opklaret** **Af Knud Jakobsen**

Sea War Museum Jutland har på et togt i Nordsøen opklaret et 65 år gammelt forlis, som kostede 31 mennesker livet. Den 23. december 1954 forsvandt det danske fragtskib „Gerda Toft“ i en orkan vest for Helgoland, og siden har man troet, at skibet gik ned på grund af en dårlig svejsning og en deraf følgende revne i dækket. Nu viser museets undersøgelse, at skibet ganske enkelt gik itu. Det brækkede i tre stykker.



Sea War Museum Jutland fandt „Gerda Toft“ på positionen 54°17,4101'N 6°26,0669'E, hvilket er meget tæt på den position, som „Gerda Toft“ selv opgav. På scanningen ses det meget tydeligt, at skibet er gået i tre stykker.

– Det er sikkert begyndt med en enkelt revne, men derefter er det gået meget stærkt. Skibet er bygget i sektioner, og man ser tydeligt, at tre

sektioner ligger adskilt på havbunden, siger Sea War Museum Jutlands direktør, Gert Normann Andersen.

„Gerda Toft“ tilhørte Dampskibsselskabet Jutlandia A/S, som med støtte fra Marshall-hjælpen indkøbte skibet i 1948. Det var bygget i 1944 af Foundation Maritime i Pictou på Nova Scotia som et „Park-skib“, hvilket var den canadiske udgave af „Liberty-skibene“. Det var serieproducerede skibe, som blev bygget på rekordtid til erstatning for den tonnage, der blev sænket af tyske ubåde på Atlanten. Foundation Maritime nåede i alt at bygge 24 „Park-skibe“, før krigen sluttede.

### **Første skib til Danmark gennem Marshall-hjælpen**

„Gerda Toft“ hed oprindeligt „Beresford Park“, men blev senere omdøbt til „Federal Ambassador“, før det fik sit danske navn. Da skibet i 1948 ankom til Danmark for første gang, var det så stor en begivenhed, at Dansk Film Company optog en film med skibet. Danmark havde mistet cirka halvdelen af sin handelsflåde under krigen og fik tre nye skibe gennem Marshall-hjælpen, hvoraf „Gerda Toft“ var det første.

Den 13. december 1954 afgik skibet fra Casablanca i Marokko med Erik M. Rasmussen som kaptajn, 28 danske og et spansk besætningsmedlem samt en enkelt dansk passager ombord. Lasten bestod af 4.300 tons fosfat, der skulle afleveres i Stettin i Polen.

### **Hustruer klar til at modtage deres mænd**

Den 20. december gik „Gerda Toft“ ind til Zeebrugge i Belgien og tog en ekstra kok ombord, og måske fik skibet ved samme lejlighed også ekstra kul. „Gerda Toft“ var et kulfyret dampskib med et forbrug under normale forhold på 20 til 24 tons i døgnet. I hårdt vejr steg forbruget, og det havde været dårligt vejr på det meste af rejsen fra Casablanca. Kaptajn Rasmussen regnede med at nå frem

til Brunsbüttel ved Kielerkanalen senest den 24. december, og en del af besætningens hustruer var rejst hertil for at fejre jul sammen med deres mænd.

Sådan gik det ikke. Den 23. december kl. 9.20 rapporterede „Gerda Toft“ til rederiet, at skibet under stærk nordvestlig storm med tilsvarende sø lå underdrejet 42 sømil vestnordvest af Helgoland.



„Gerda Toft“ blev forsinket af storm, og mens skibet lå underdrejet i Tyske Bugt, sendte kaptajn Erik M. Rasmussen dette telegram til sin kone. Vanskelighederne blev ikke nævnt med et ord. Der var ingen grund til at gøre hende urolig.

Klokken 15.15 GMT udsendte „Gerda Toft“ nødsignal. Skibet befandt sig ved lysbøjen på positionen 54°17'N 6°38'E og havde brug for øjeblikkelig hjælp. 2-lugen var beskadiget, og reparation var ikke mulig. Den svenske damper „Karmas“ svarede nogle minutter senere. Den befandt sig 17 sømil fra den opgivne position og gik til undsætning, men kunne i det hårde vejr ikke gøre mere end et par knob. Den svenske radiotelegrafist videresendte „Gerda Tofts“ nødråb til alle skibe i området. Endnu to svenske skibe, en tysk damper og det engelske motorskib „Iberian Coast“ svarede og satte kurs mod den opgivne position, og Norddeich Radio overtog ledelsen af redningsaktionen. Kl. 15.40 meldte „Gerda Toft“: „SOS, vi driver, i nød.“

Klokken 15.55 lød morsesignalerne fra „Gerda Toft“: „SOS, vejret hårdere, ikke muligt at reparere lugen, hurtig assistance.“

Klokken 16.21 kom den sidste melding fra „Gerda Toft“, og som de øvrige blev den udsendt af skibets 26-årige telegrafist, Jens Johannes Mortensen:

„SOS, 54°20'N 6°25'E, forlader radio-stationen, send hurtig hjælp.“  
Herefter blev „Gerda Toft“ tavs.



*M/S „Iberian Coast“ var et mindre fartøj på kun 1220 BRT.*

### **Alt blev gjort for at hjælpe**

Den engelske coaster „Iberian Coast“ var på vej fra Hamborg til Tyne, og den 42-årige kaptajn Daniel Collins fra Newcastle gjorde sit bedste for at komme til hjælp. Omkring kl. 16.30 observerede han og hans folk røde nødraketter og så lejlighedsvis glimt af et skib, som formentligt var „Gerda Toft“. Afstanden var fire til fem sømil, og det så ud til, at skibet havde stærk slagside.

I det begyndende tusmørke og i de høje søer mistede de hurtigt skibet af syne, men blev ledt frem til området af gentagne røde nødraketter. Kort efter kl. 17 passerede de en del flydende vragskibe, og næsten i samme øjeblik opdagede de en redningsbåd i blusset fra en rød nødraket. Båden var omkring to kabellængder borte (ca. 370 meter), hvorfor Collins tog farten af sit eget skib og fik det manøvreret sådan, at redningsbåden kom til at ligge i læ.

Da vi nærmede os, kunne vi se, at der var 15-20 mand i båden, og at den var fyldt med vand lige til rælingen. Med en enkelt undtagelse sad eller lå alle mand hen over tofterne, tilsyneladende halvt bevidstløse eller muligvis døde. Undtagelsen var en mand i gul duffelcoat, der stod i stævnen, forklarede Collins.

Mens officerer og besætning på „Iberian Coast“ forberedte en red-

ningsaktion med liner, lejdere og redningskranse, lykkedes det Collins at få redningsbåden på siden af sin stævn, hvor den var i læ. Han sejlede ganske forsigtigt frem, og mens redningsbåden langsomt drev ned langs skibets styrbords side, blev alle slags liner kastet ned til de nødstedte. – Efter at redningsbåden var drevet cirka 100 fod (30,5 m), lykkedes det for manden i stævnen at få fat i en line og få båden gjort fast til „Iberian Coast“. Han fik ingen assistance af sine kammerater, som åbenbart var ude af stand til at foretage sig noget, hed det i Collins rapport.

### **Tapperhed**

„Iberian Coast“ lå på dette tidspunkt med vind og sø på bagbord side og rullede voldsomt. Alt disponibelt mandskab var på dæk og langede reb, så de kunne klatre om bord.

– Jeg er sikker på, at manden i stævnen kunne have reddet sig selv, hvis han havde villet, men i stedet forsøgte han tappert at hjælpe de andre, som ikke kunne hjælpe sig selv, fastslog Collins.

Da søfolkene på „Iberian Coast“ så, hvordan det stod til, begyndte de at klatre ned ad lejderne for at hjælpe, og så gik det galt. - Vi så til vores rædsel en særlig voldsom sø vælte redningsbåden rundt, hvorefter alle forbindelsesliner sprængtes. Båden faldt agterud og forsvandt af syne, forklarede Collins. Han ledte efter båden i over en time, men selvom hans folk brugte alt, hvad de havde af projektører, så de hverken redningsbåd, mænd eller vragskibe. Kl. 18.20 besluttede Collins at fortsætte rejsen, fordi al yderligere eftersøgning var håbløs.

### **Søforklaringen**

Under søforklaringen kom det frem, at „Gerda Toft“ havde haft hårdt vejr på sin udrejse og havde fået en revne i dækket midtskibs mellem kommandobroen og 2-lugens agterkant. Skibet kom i dok i Lissabon, hvor skaden blev svejset den 11. december. Alt blev gjort efter forskrifterne, og reparationen blev synet af en sag-

kyndig fra Lloyds Register, hvorefter der blev udstedt sødygtighedsattest. Retten konkluderede, at det antageligt var denne reparerede revne, der på grund af skibets kraftige bevægelser i søen var brudt op igen, hvorefter der kom vand i skibet.

### **I virkeligheden var det meget værre.**

– Vores undersøgelse viser, at skibet i det hårde vejr ganske enkelt brød op i de sektioner, det var sammensat af. „Gerda Toft“ blev bygget på et tidspunkt, hvor det drejede sig om at producere nye skibe så hurtigt som muligt, og hvor man ikke havde den samme viden om svejsning som i dag, siger Gert Normann Andersen.

Den 31. december blev manden i den gule duffelcoat fundet. Han lå drivende i Nordsøen, iført sin gule duffelcoat, hvis venstre ærme var sværtet af ilden fra nødraketterne. Det var den 19-årige jungmand Svend Aage Mikkelsen fra Karby på Mors. Hans lig blev bragt til København, hvor han den 21. januar blev begravet på Sundby Kirkegård.

### **Mindegudstjeneste i Holmens Kirke**

Lørdag den 8. januar 1955 blev der i Holmens Kirke i København holdt mindegudstjeneste for de omkomne, og lørdag den 5. februar blev det sidste kapitel skrevet i tragedien. En af „Gerda Tofts“ redningsbåde drev ind ved Haurvig på Holmsland Klit med bunden i vejret og med to mand fastklemte inde i båden.

Falck blev tilkaldt, og da rednerne ikke havde grej til at vende båden, slog de bunden i stykker for at befri de omkomne. Den ene blev identificeret som besætningens ældste medlem, den 65-årige maskinchef Robert Chr. J. Burchardi, der efterfølgende blev begravet i København. Den anden blev aldrig identificeret og blev begravet på Haurvig Kirkegård som et ukendt medlem af „Gerda Tofts“ besætning. Ved siden af graven rejste rederiet Jutlandia en mindesten for de omkomne fra „Gerda Toft“.



*Bjarne Skov Poulsen ved mindesmærket for de omkomne på Haurvig Kirkegård*

## Efterspillet

Når historien om „Gerda Toft“ ikke har fået lov at gå i glemmebogen, skyldes det først og fremmest den forhenværende matros Bjarne Skov Poulsen fra Korsør. Hans onkel omkom med skibet, og da han som ældre fik tid, gav han sig til at samle materiale om forliset.

– Jeg blev født i København i 1945 og havde astma som lille. Min far var gartner i Kastrup Lufthavn, og efter råd fra vores huslæge sagde han sit job op og blev gartner på Vejrø, fordi jeg skulle bo et sted med ren luft. I parentes bemærket, så virkede det. Efter nogle år forsvandt min astma, og jeg har aldrig mærket den siden, fortæller Bjarne Skov Poulsen.

I julen 1954 var han ni år gammel og glædede sig til at fejre jul med hele familien. Det skulle som sædvanligt foregå hos mormoren og morfaren i Hejnsvig, hvor de i alt ville være 35 eller 36 mennesker, når hele familien var samlet.

– Jeg glædede mig især til gaven fra min onkel, der hed Gunnar Gregers Forum Rudfeld. Han var 44 år, gift, havde to børn og var maskinassistent på „Gerda Toft“. Han havde altid noget godt og spændende til mig og min lillebror, siger Bjarne Skov Poulsen.

Da den lille familie skulle forlade Vejrø den 23. december, stormede det så meget, at postbåden ikke ville sejle, og de to drenge var skuffede. De fleste julegaver lå i Hejnsvig, og nu kom de til at holde jul alene. Om eftermiddagen lavede moren kakao for at trøste drengene, og mens de sad

og drak den sammen med deres far i køkkenet, kom hun pludseligt farende. „De siger i radioen, at „Gerda Toft“ har udsendt nødsignal“, råbte hun.

Bjarne Skov Povlsen husker det som den værste jul i sin barndom. Hans mor græd hele tiden, og mange gange fulgte han hende op på fyret for at låne øens eneste telefon. Frygten blev hurtigt til vished, og da de traditionelle julehilsner fra søens folk skulle sendes i radioen den 24. december, gik handels- og søfartsminister Lis Groes til mikrofonen for at udtrykke sin medfølelse med de efterladte.

Jeg havde mistet min onkel, men andre havde mistet deres far eller ægtemand, hvilket selvfølgelig var meget værre. I Brunsbüttel stod der sømandskoner og ventede på deres mænd, og for dem må det have været frygteligt. Det var en sorgens dag, og jeg har aldrig kunnet acceptere, at ulykken bare skulle glemmes, siger Bjarne Skov Poulsen.

Forfatteren skylder stor tak til Bjarne Skov Poulsen, der har stillet sin omfattende research til rådighed for artiklen. Hans beretning om Gerda Tofts forlis kan ses i Slægtsforskernes Bibliotek på: [dis-danmark.dk/bibliotek/](http://dis-danmark.dk/bibliotek/)

S/S Gerda Toft	OYHA
Rederi	D/S Jutlandia A/S, Kbhvn
Park-skib, 1944	Pictou, Canada
Maks. last + kul	4.624 tons.
Længde	96,25 m
Bredde	14,22 m
Dybgang	6,86 m
Hovedmaskine	3 cyl. dampmaskine, 1285 ihk
Fart	10 knob
Besætning	30 mand



## Radiobreve

Som beskrevet i en artikel i Dansk filatelistisk Tidsskrift om radiobreve fik de fire danske skibe S/S Hellig Olav, S/S Oscar II, S/S United States og S/S Frederik VIII installeret Marconi sendere. Her ses det måske seneste brev sendt med en Marconi telegrafist, nemlig et radiobrev fra Hellig Olav fra maj 1922.



I 1920 var de største danske rederier gået sammen om at stifte A/S Dansk Radio Selskab (DRA). De købte også en radiofabrik og begyndte at uddanne radiotelegrafister selv, og i 1922 købte de Marconi ud af deres skibe og indsatte deres egne. Fra nu af stod der Dansk Radio Aktieselskab på alle de store danske rederiers radiobreve. Man valgte hos DRA løsnin-



gen med en formular og et brev til at sende i.

Dette koncept fastholdt man i flere år, selv om kuverten skiftede fra hvid til brun. Radiobrev sendt lokalt og derfor kun frankeret med 10 øre. De fleste radiobreve er sendt som første vægtklasses breve til landsporto, men de kunne naturligvis også sendes rekommanderet, eller som eks-presforsendelse, den brune version af kuverterne. Efter indførelsen af søn-



dagsbreve i 1929, kunne de naturligvis også sendes således,

Med opfindelsen af kortbølge-radioen og installeringen af dem på især DFDS's skibe på ruterne over Kattegat mellem København og Aarhus og Aalborg og ruten fra Esbjerg til Harwich, kunne man nu ikke bare sende til/fra skibe, der krydsede hinanden, men kunne sende fra et skib til et hvilket som helst skib over hele kloden. Det hjalp til en stor serviceforbedring, idet man nu kunne sende radiobreve (ocean letters) til disse Kattegat/Nordsø skibe og vide, at brevene blev postet den følgende morgen, da man sejlede på ruterne om natten. DRAs telegrafister arbejde på flere skibe op gennem 20erne og begyndelsen af 30erne, men gradvist indså især DFDS, at de lige så godt selv kunne stå for uddannelsen af telegrafister og servicen med radiobreve og ansatte dem direkte i rederiet. Derfor ser vi DFDS som det alt dominerende inden for radiobreve fra 1928.

Chancen for at finde DRA radiobreve med udenlandsk frankering er meget lille, da de danske skibe benyttede sig af at sende til DFDS's rute-

både over Kattegat og Nordsøen. Det eneste skib, der derfor anløb fremmed havn, var dem på Esbjerg-Harwich ruten. Herfra kendes et enkelt brev, postet i Harwich og et enkelt med amerikansk frankering sendt fra Oscar II mens den lå i New York



I de sidste år med DRA telegrafister eksperimenterede de med foldede radiobreve. Som det ses, kan man skrive meddelelsen inden i og derefter folde arket sammen til et lille brev og med en slags perforator lukke og forsegle brevet. Man kunne så åbne brevet ved et rive det åbent i perforeringen. Dette radiobrev hører til noget, som skulle være umuligt. Radiobreve måtte ikke sendes til udlandet - så ødelagde man jo andre rederier og radioselskabers forretning - men dette er sendt til Sverige. Fy, skamme, det måtte man ikke efter instruksen.

Fra august 1928 udviklede DRA og DFDS i fællesskab de mest kendte radiobreve. Hvis man skal kende forskel på, om det er en telegrafist fra DRA eller DFDS, der har nedskrevet og sendt brevet, så skal man kigge helt nederst på formularerne. På de først typer findes der formularangivelser fra trykkeren. Hvis man kigger godt efter i nederste venstre hjørne står der D.R.A. 8-28 100 Bl. à 100 Blade. D.R.A. er naturligvis firmaet, 8 betyder august måned og 28 er 1928



Det ændres i 1932, hvor man skifter trykker, og de radiobrevsformularer, man får lavet, er mindre i

størrelsen, næsten som A4. De første er uden trykker oplysninger, men det ændres fra 1934, hvor de nu begynder med F.E.B., hvilket jeg aldrig har fundet ud af hvad betyder, men formentlig en forkortelse for trykkeren, men ellers efter samme mønster, Det nye design resulterer i nogle små lækre radiobreve. Her et søndagsbrev,



der som tidligere omtalt også var en af de forsendelsesmuligheder, man havde. Det skete dog ret sjældent. Brevet er frankeret med et af de mest sjældent forekomne eksempler med en single 25 øre stålstiks karavel.

Vil man samle alle typerne af radiobreve, kan man få travlt. Af denne type lavet af D.R.A. og DFDS findes der mindst 21 forskellige typer.

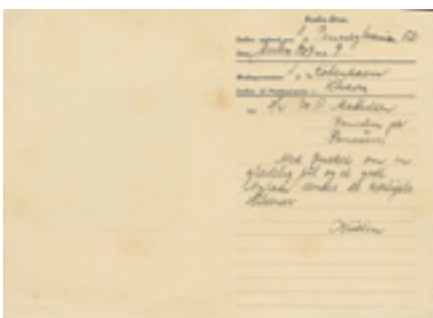
Der findes dog en lille spidsfinhed ved radiobrevene, som man ikke kan finde ved andre former for forsendelser mig bekendt. Det er klart, at julen, nytår og Mors Dag var de store dage for radiobreve fra sømænd. Man havde dog en service, som gjorde det muligt at sende fødselsdagshilsener eller hilsener på andre mærkedage, som fx bryllupper, jubilæer og lignende. Uden at betale ekstra for servicen - med mindre det var en søndag - kunne man i god tid inden en mærkedag sende sit radiobrev og forlange det udbragt en bestemt dag, så dette brev er udleveret til adressaten 6/11. Flot service.

En anden speciel service kom til i 1929. Som tidligere omtalt var der især travlhed omkring jul og nytår. I 1928 lancerede Marconi selskabet specielle julehilsener. Det var kun den indlagte meddelelse, der var gjort særlig jule, kuverterne til forsendelserne var stadig de samme. Her en sådan

julehilsen fra julen 1928. Den lugter langt væk af engelsk julehygge.



Allerede i 1929 var DFDS med på samme galej. De lavede specielle juleradiokort. Når man ser på et sådan, så ser det alt andet end jule ud. Jeg tror nærmest jeg ville få et chok som hjemmegående sømandshustru, hvis jeg lukkede brevet op og så forside. Det ser dystert ud. Inden i kommer julehilsenen sendt fra Kristen ombord på S/S Pennsylvania og modtaget ombord på S/S København, der postede det ved anløb i København. DFDS udgav flere kort de følgende år, uden at de derved kom til at se mere julede ud. Det forunderlige ved disse kort er, at de blev udbragt 24/12 eller 31/12 - på selve dagen. Ja, det var dengang, vi havde post, der bragte breve ud hver dag.



Når man ser på disse kort, slår det en, hvor enslydende teksten i brevene er. Det har en god forklaring, nemlig penge. Disse kort kunne sendes for kun 50 øre + porto. Man havde nemlig for at spare på morsningen indført en række standardtekster, man kunne vælge imellem.

Der står i Instruks for Bevægelige Radiostationer ombord i Skibe eller Luftfartøjer fra 1935 følgende valgmuligheder:

- 1) hermed ønsket om en glædelig jul og et godt nytår hilsen
- 2) mange gode ønsker for julen og det nye år kærlig hilsen
- 3) kærligste julehilsener mine tanker er hjemme hilsen
- 4) lykke og fred i julen ønskes af
- 5) med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår sendes de kærligste hilsener
- 6) de bedste ønsker for det nye år med tak for det gamle
- 7) håber det nye år vil bringe held og lykke
- 8) med ønsket om et godt og lykkebringende nytår hilsen
- 9) rigtig glædelig jul og godt nytår kærlig hilsen
- 10) rigtig glædelig jul og godt nytår venlig hilsen

På den måde kunne man som fx vist på kortet sendt fra S/S Pennsylvania nøjes med et morse tallet 5. Telegrafisten på S/S København viste så, at han skulle skrive teksten: Med ønsket om en ..... osv. Da der kun skulle morses et tegn (5) + adresse og navn fra afsender, gik det for mindsteprisen på 50 øre. Smart ordning.

Danmark var det land, der opretholdt denne service med radiobreve længst af alle lande. Hvor de fleste lande droslede ned ved 2. Verdenskrigs udbrud, så blev servicen først nedlagt i Danmark i 2005, idet den da fungerede som en service for de grønlandske vejrstationer.

Otto Kjærgaard

## Erindringer fra en anden tids genvordigheder ombord

I en ældre bog, som jeg har erhvervet mig „Skibsradioens historie i Danmark“ af C. Gerald, kan jeg bl.a. læse om de første radiotelegrafisters genvordigheder med radioen og deres forsøg på nødreparationer pga manglende reservedele.

Noget som jeg selv har prøvet i bl.a. „Olau Syd“ hvor et ensretter kredsløb røg sig en tur, og så fik vi kontrueret en slags tilsvarende kredsløb sammen med en dygtig overstyrmand. Det bestod af 8 stk. 40 watts pærer, som stod på bordet ved siden af senderen og lyste lystigt i takt med at jeg morsede min telegrammer afsted. Det blev kaldt „juletræet“. Haha. Og i „Sevillian Reefer“ brændte udgangstransistoren af på vej til Auckland, N.Z. og her forsøgte vi at få en reserve, men det kunne ikke skaffes og skipperen pressede på for at komme videre til Japan og ved forskellige test (i havnen, uha) fandt jeg ud af at, der faktisk var power nok på senderen, Elektromekano 1250, til at KPH i San Francisco kunne rækkes. Så udgangstransistoren blev kortsluttet og vi sejlede mod Japan. Så lavede jeg den aftale med KPH at jeg måtte bruge dem som mellemstation, og fik OXZ, Lyngby Radio til at blindsende telegrammer til „Sevillian Reefer“ lige efter trafiklisten. Så det var om at holde ørene stive og koncentrationen høj. Heldigvis var der gode forbindelser og i Yokohama kunne de levere en ækvivalent udgangstransistor.

Men tidligere tiders telegrafister ville jo nok se ovenstående som „småproblemer“. Hør bare her radiotelegrafist T.O. Veibel, som fik sit radiotelegrafistcertifikat ved C. Gerald's radioskole i Store Kongensgade, København skriver:

„I december 1920 blev jeg ansat i Dansk Radio A/S og sendt over til Cardiff for at overvåge den nu lovpålygtige radioinstallation i et par danske dampere og selv overtage en af

dem, s.s. „Sirius“ en gammel fragtbåd med apering under dæk. Bestiklukaet agten for 2-lugen dannede fundament for den åbne kommandobro. Dette lukaf og kaptajnens soverum agten derfor blev delt på langs, og den bagbords halvdel indrettet som henholdsvis radiostation og telegrafistkammer. Stationen var en 350 watt Siemens tonegnistsender med Telefunken modtager, for mig et stort fremskridt fra de gamle Poulsen stationer i DSB færgerne. Vi afgang fra Cardiff en uge før jul og nåede 32 dage senere til Baltimore, hvor vi modtog en ladning kul bestemt for Malmø.

Hjemrejsen blev meget stormfuld og vi læste om adskillige forlis i det område, vi havde gennemsejlet. Vort lille skib blev stadig overskyldt og jeg fik et begreb om søernes vældige kraft, da det viste sig at jernskoddet ud mod fordækket blev bøjet indad (agterefter), så bordet såvel i bestiklukafet som på radiostationen blev splintret, leydnerflaskerne knust og variometer og modtager indfiltret i hinanden på en lidet hensigtsmæssig måde. Da skibet mærkeligt nok overlevede orkanen og vi kunne tage et skøn over situationen, viste det sig at skaderne på radiostationen var for omfattende til at kunne udbedres med, hvad vi havde ombord. Vi var slået så langt ud af kurs, at vi ikke havde kul nok til at nå Malmø, men søgte ind til kanalhavnen Brixham for at bunkre.

Jeg var jo nærmest passagere om bord, da radiostationen ikke kunne bruges. For at moderere de andres sarkasme, gjorde jeg opmærksomt på at vi jo ikke ville få lov til at forlade Brixham førend radiostationen var godkendt af en streng engelsk inspektør; derefter blev navnlig skipperen yderst elskværdig mod mig, men hvad skulle jeg stille op?. Teknik har aldrig interesseret mig, jeg ville bare ud i verden og se mig om.

Mit eneste håb var at Brixham var så lille en plads, at havnefogeden eller en anden lokal embedsmand tillige fungerede som radioinspektør. Ham kunne man måske stikke blå i øjnene. Fuld af optimisme lykkedes det mig

at installere en lille summer med tilhørende lommelampe batteri under bordet sammen med et ringetryk.

„Sirius“ lignede et vrag, da vi gled ind i Brixham's dejlige naturhavn. En gammel sejlskipsskipper med gedebukkeskæg og gulddørenringe entrede ombord som skibs- og radioinspektør. Han så med anerkendende blikke på de nødreparationer, der var lavet overalt på skibet, og til sidst kom han til radiostationen. „well, young man, this looks pretty rotten, doesn't it?“ spurgte han. „yes indeed sir“ svarede jeg „but I've fixed it the best I could and it works quite well. Would you like to hear?“

Og så gav jeg „radioinspektøren“ hovedtelefonerne på og telegraferede med min summer: for he is a jolly good fellow – Kaptajn Christensen og styrmand Nielsen stod inde ved siden af i bestiklukafet og trippede. Kaptajnens kaplakvar i fare; og styrmanden skulle hjem og være skipper. Et saligts smil brød frem af gedebukkeskægget: „It sounds alright, better than I've heard it before“ Samme eftermiddag sejlede vi ud af Brixham igen. Vinåede Malmø uden yderligere problemer.

Mit næste skib var s.s. „Wien“, med hvilket jeg i august 1921 sejlede fra København til Fowey, Cornwall for at indtage en ladning China Clay (porcellainsler) til Portland, Maine. Radiostationen var en Marconi ½kW med etanker omformer og roterende gnisthjul og med Marconis berygtede modtager, type 31A, med karborundom detektor og hjælpspænding. Den blev altid slået ud af ens egen sender, så man måtte slutte enhver replik med „pse wait ½ min.“ for at få tid til at stille ind igen. Omformereren stod på højkant (med lodret akse) og med gnisthjulet øverst. Inden vi sejlede hjemmefra, var en inspektør fra Dansk Radio A/S ombord for at justere bølgelængder m.m. og han indstillede også gnisthjulet; desværre forkert! En af de to faste elektroder blev stillet for langt frem, så da vi satte i gang, blev såvel den som alle de roterende elektroder bøjet. Jeg fik dem bøjet på plads igen, så godt det kunne lade sig gøre, men min

„stemme“ i æteren blev aldrig rigtig fuldtonende.

Ovre under New Foundland rendte vi ind i den første rigtige efterårsstorm og lå underdrejet i flere dage. Skibet arbejdede tungt i søen – og pludselig lagde min étanker omformer sig ned. Den begyndte at rulle fra side til side og var ved at slide sig helt løs, førend jeg med bistand fra en maskinassistent fik den tøjret og stuvet fast. Da vejret bedagede sig, og vi kunne rejse den på højkant igen, konstaterede jeg, at gnisthjulet nu var knækket og vredet, så det ikke kunne repareres, og nogen reserve havde vi ikke.

I min modtager kunne jeg hver 6. time høre radiostationen på Cape Race kalde „Wien“, men svare kunne jeg ikke, ingen kunne høre min nødsender. Nu savnede jeg lidt teknisk snilde og håndelag. Men nød lærer nøgen kvinde at spinne – og fummelfingret radiotelegrafist at klare sig! Jeg havde altid foretrukket seriegnistrum fremfor Marconis gnisthjul – og nu var chancen der!

Dengang gik alle herrer med cykelspænder i lommen, og jeg mobiliserede hvad der var ombord. Det viste sig, at otte af dem var egnede til at fastgøre i flaskehalse. Så fik jeg tømmemanden til at lave et fundament til fire whiskeyflasker, hvori cykelspænderne blev anbragt – med fastloddede klemskruer, så jeg kunne kortslutte ét, to eller tre „gnistrum“. Jeg fandt at systemet virkede bedst med tre gnistrum. Fire kunne maskinen ikke trække og et eller to kunne ikke høres. Jeg meldte mig til Cape Race og fik mit telegram – rederen ville dirigere skibet til en anden lossehavn og derefter til Portland, som oprindeligt bestemt – jeg passede på kun at bruge senderen, når det var absolut nødvendigt, for jeg opdagede meget hurtigt, at cykelspænderne var gjort af et stof, hvis kvalitet lod meget tilbage at ønske.

I portland fik vi naturligvis omformeren repareret og gnisthjulet udskiftet – og radioinspektøren var så imponeret over mit husflidsarbejde. At han skrev en lang illustreret artikel derom i „The Wireless World“. Men ingen

tilbød at dække mine udlæg: 2 øl til tømmemanden og 1 flaske whisky i messen for de ødelagte cykelspænder.

Da jeg kom hjem igen med „Wien“ blev jeg indkaldt til Marinen, „Audionmodtagere“ og „Røsendere“ begyndte at dukke op, radiofoni blev hvermands sag. Jeg havde oplevet sidste kapitel af radioen som eventyr. Hverdagen var begyndt“ Sådan skriver T.O. Veibel



„den unge Veibel“.

Han tog certifikat i 1919 og har skrevet forordet til Skibradioens historie i Danmark. Jeg kan på google også se, at han var redaktør af Næstved Tidende 1936-37.

Under billedet står i bogen "Unge Veibel ser glad ud. Han er ved ækvator og trækker frisk luft. Er i daglig arbejdstropetøj som tilsøs".

Henning Poulsen

Vedrørende artiklen om radiobreve er der denne efterskrift:

Otto Kjærgaard undrer sig over frankeringen på de to ekspresradiobreve fra 1958.

Taksten skal være 30 øre og eksprestaksten 100 øre, altså i alt kr. 1,30. Er der nogle, som kan komme med en rimelig forklaring på de viste overfrankeringer?

Og hvis der blandt medlemmerne skulle være nogle, som har kendskab til radiobreve til/fra de grønlandske vejrstationer i starten af dette århundrede, vil Otto være interesseret i nærmere oplysninger. Hans mailadresse er [ottokj@gmail.com](mailto:ottokj@gmail.com)