

A man with glasses and a grey beard, wearing a dark flat cap, a dark winter jacket with a small logo on the chest, and dark trousers with reflective white stripes on the lower legs, stands in a parking garage. He is smiling slightly. In the background, a silver van is parked. To the right, the front of a red car is visible. The floor is green with yellow parking lines.

# radio telegrafien

MEDLEMSBLAD FOR  
RADIOTELEGRAFISTFORENINGEN AF 1917

NR. 1 2017

100. ÅRGANG



## Eet er et SØe-Kort at forstaa...



Den 1. juli 2013 overtog Lange-lands Kommune besejlingen af overfarten mellem Rudkøbing og øen Strynø. Strynøboerne havde i 1966 stiftet Strynø-Rudkøbing Færgefart A/S, og man besejlede øen med færgen „Strynboen“. Men nu stod den aldrene færge efterhånden ikke mere mål med trafikken til og fra øen, og at investere i ny færge og færgelejer var en uoverstigelig udfordring for færgeselskabet. Man henvendte sig derfor til Lange-land Kommune med forslag om, at kommunen overtog færgedriften. Med tilsagn om et tilskud fra statens færgepulje på 36 mio. kr. til en ny færge, besluttede politikerne i kommunen at imødekomme anmodningen.

Besejlingen af Strynø sker nu med den nye færge „Strynø“. Færgens

skrog blev bygget på værft i Polen og den endelige færdiggørelse stod Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri for.

En torsdag med gråvejrsidst i januar fik jeg mulighed for at sejle med. Færgen ligger i Rudkøbing et par timer midt på dagen, og jeg ankom lidt tidligt, så bommen var nede og aktiviteten på færgen var minimal.

Skibets kaptajn, Steen Winkel, kunne med sin fjernbetjening lukke bommen op, så jeg kunne entre landgangsrampen. Et hold reparatører var i færd med at skifte nogle ruder i salonen. De var blevet ridsede, fordi færgen under ugunstige vindforhold og 6 knobs strøm kom i nærkontakt med en høj pullert yderst på molen. Fra kommunens side har man selvfølgelig planer om forbedring af

forholdene, da det jo i det lange løb er for dyrt at skulle skifte ruderne igen og igen.

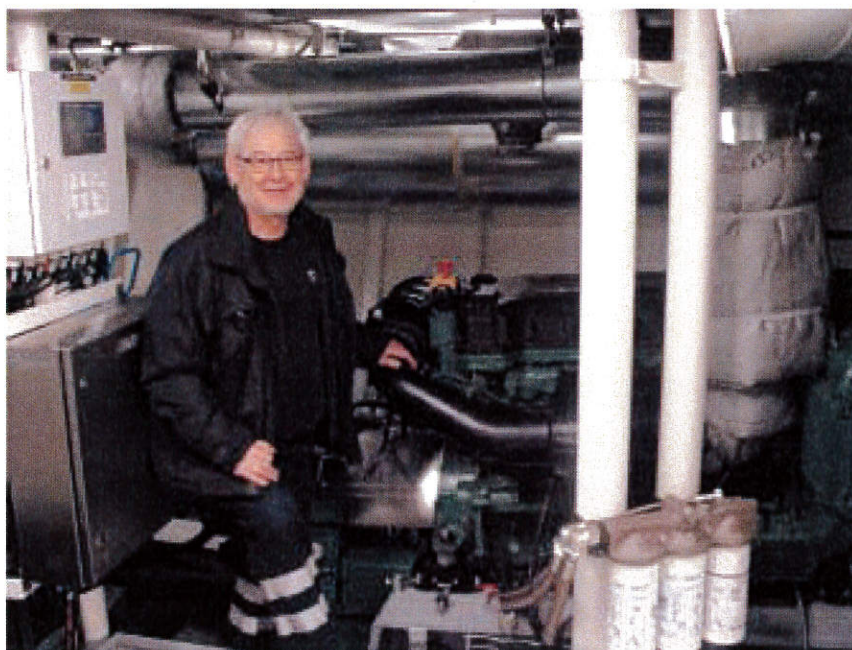
Vi havde god tid før afgang, så det var muligt at kigge rundt i alle kroge af skibet.

Maskinrummet strækker sig i hele skibets længde. Maskinkraften er lige under 1000 hk, så man behøver ikke have en maskinmester ombord. Det faste personale klarer alt vedligeholdelsesarbejde selv. Motorrummet er i fineste stand – alt skinner og er pudset, og der findes ingen spor af spildt olie el.l. Steen kan i detaljer forklare hvad alle de forskellige rør, tanke, maskindele og indretninger betyder, og motoren kan betjenes ved finger-touch på en skærm. På broen er der selvfølgelig en helt tilsvarende skærm.

Passagersalonen strækker sig i styrbords side med behagelige sæder, kaffeautomat og handicap toilet. Forrest i samme side er et lille mandskabslukaf med kaffemaskine, garderobe og toilet. Der er ikke noget kammer med sovemulighed, da færgen jo ikke er døgnbemandet.

Færgen er 36 meter fra for til agter og om sommeren, hvor man kan benytte det udvendige dæk, har man lov til at sejle med 98 passagerer, mens man om vinteren kun må have 58 passagerer med.

Ti minutter før afgang blev bommen åbnet, så de mange passagerer i bil, på cykel eller gående kunne komme ombord. Der er plads til 14 biler, og på denne tur var der næsten fuldt booket. Færgen kan sejles af en besætning på to mand, og på denne tur er det Steen Winkel og K.B.Andersen, der er påmønstrede. Steen og KB sørgede for at bilerne blev fornuftigt placeret – mit indtryk var, at de kendte alle de rejsende og havde gode kommentarer eller smil og nik til hver enkelt. Da alle var vel ombord, kunne vi begive os op i styrehuset, hvor Steen med sin fjernbetjening kunne lukke bommen og rejse kørerampen ved kajen, så ingen kunne komme galt af sted, hvorefter færgen bakkede forsigtigt ud i havneløbet. Da vi er vel ude i sejlrenden, og der ikke er anden trafik at tage hensyn til, kan





vi få en lille snak.

- Hvordan kan det være, at du nu fungerer som skibsfører på færgen her?

- Jeg har altid fra min tidligste ungdom haft lyst til søen. I 1970'erne startede jeg på Bonavista med lystfiskersejlad om vinteren og sejlad i Skandinavien om sommeren med sejl og turister. Min interesse for det maritime var vakt. Men i 1977 kom jeg under et stempeltræk på den gamle Alpha Diesel til skade med min ryg med et længere hospitalsophold til følge. Jeg måtte ikke sejle på dækket længere, kom under revalidering, på søfartsskole i Esbjerg og senere navigationsskole i Svendborg, hvor jeg blev radiotelegrafist i 1980. Frem til 1993 sejlede jeg som telegrafist i DFDS, og da telegrafien blev udfaset blev jeg administrationsleder og kom senere på kontor i Maritimt Personale der.

I ferier m.m. tjente jeg lidt skilinger på Bonavista, hvor jeg efterhånden havde flere års sejltid på bogen. På søfartsskolen i Esbjerg havde jeg erhvervet mig et erhvervsduelighedsbevis i sejlad, og dette og sejltiden kom mig til stor nytte efter telegrafien blev udfaset.

I 1996 og blev ansat på Svendborg Navigationsskole, hvor jeg de følgende 3 år underviste i GMDSS.

Derefter sejlede jeg med lods-båden i Storebælt. Nu havde jeg papirerne og sejltid, så jeg kunne be-



gynde på navigationsskolen i Marstal, og her erhvervede mig en kystskipper, og efter 12 mdr effektiv sejltid fik jeg skipperpapirerne på op til 500 tons. Siden 2010 har jeg så sejlet som skipper på Strynøfærgen, og før det på Livøfærgen og Femøfærgen.

- Der er ikke megen trafik at holde øje med her i farvandet?

- Nej, på denne årstid er det mest museumsskibene Samka og Caroline S., som kan finde på at sejle denne vej. Men når foråret kommer begynder lystbådene at komme. Og så er der en livlig trafik i dette farvand. Der skal man holde øjne og ører åbne, for

mærkelig nok vil de alle sammen lægge sig i sejlrenden. Og Strynø er et yndet udflugtsmål for lystsejlere.

- Hvor mange kaptajner er ansat på skibet?

- Vi er 8 ansat. Da det jo er et kommunalt færgereferi, har man forlangt, at vi skal være medlem af FOA. Gennem den forløbne tid har der været megen arbejde med at få det organisatoriske på plads, da den fagforening ikke er voldsomt gearret til vores personalegruppe. Jeg er fungerende tillidsmand og må indrømme, at FOA viser sig at være en god medspiller.

- Hvorledes er dine vagter?

- Jeg er jo heldig at bo ret tæt på (Svendborg). Enten går jeg formiddagsvagt fra 05.30-11.30 eller eftermiddagsvagt fra 14.00 til 22.30. Fra 1. maj ændres sejlplanen således at alle hverdagsvagter bliver på 14 timer med en indlagt middagspause. Så kan hviletiderne lige holdes, og vi når vores månedsnorm på lidt færre vagter. For Strynboerne bliver den nye sejlplan også et fremskridt.

Pludselig må Steen have fat i kikerten for at rette blikket mod en stor fugleflok i nærheden. Der er et rigt dyreliv i området – marsvin, sæler, ederfugle og havørne, for blot at nævne nogle. Steen fortæller, at han aldrig bliver træt af at sejle i det farvand under skiftende årstider med





smukke solopgange og –nedgange og havets forskellige udtryksformer. Der er nogle vindretninger, som besværliggør landing i hhv. Rudkøbing og Strynø, men med års erfaring har Steen indtil nu løst opgaven tilfredsstillende.

På Strynø bor omkring 160 personer. Det er en aktiv øbefolkning med nytillflyttere, som gør et stort arbejde for at trække nye beboere til øen. Der er skole med elever t.o.m. 4 klasse. Og så er der et utal af foreninger, så hvis man har lyst til at indgå i øens sociale liv, er der rige muligheder.

Billetterne er overkommelige – på det seneste har man fra regeringens side jo også givet øfærgerne en hjælpende hånd. Strynøboerne kan rejse gratis, hvis de er gående eller har cykel med. Bilen skal der bookes plads til. Og fastboende langlændere får rejsen til halv pris. Overfarten tager ca. 35 minutter. Man presser ikke maskineriet unødigt og sparer på den måde udgifter til brændstof. Færgeren er jo øboernes livline, og hvis der er brug for hurtig assistance med ambulance, kan færgeren gøre turen langt hurtigere.



*Skibets radiostation*

Vel tilbage i Rudkøbing finder jeg vej til bussen, lidt klogere på færgetjeningen af Strynø og Steens arbejde samt en god oplevelse rigere.

*Jan Preisler*

## DFDS-sammenkomst



Lørdag den 3. december 2016 mødte DFDS-telegrafisterne for 28. gang frem til den traditionelle julefrokost. Igen havde man lagt arrangementet på Børsen i Svendborg, hvor „Martha-messen“ dannede ramme om sammenkomsten. Launy fortalte hvad der var sket af bemærkelsesværdige hændelser der siden sidst. Bl.a. havde John Mogensens enke doneret sangerens opretstående klaver til Børsen. Klaveret trængte til en grundig istandsættelse, før det kan finde sin endelige plads i lokalerne, men det vil bestemt være et fint og brugbart instrument, når det bliver installeret.

Første lørdag i maj arrangerer Launy forevisning af kulturfilm „Martha“ i Svendborg Bio. Man mødes på Børsen kl. 12 og efter en lille forfriskning bevæger man sig mod biografen.

Traditionelt bænkes styrmændene i den ene side af salen mens maskinmestrene benytter den anden side. Det skulle være en meget festlig forestilling med en del råben og skrigen de to grupper imellem. Beklageligvis har telegrafisterne indtil nu ikke været aktive deltagere i disse festlige forestillinger, selvom den ordblinde gnist efter min mening er en af filmens hovedpersoner.

Af den grund besluttede vi, at det bør der gøres noget ved. Regner Seidler har nu fået stillet 15. billetter til rådighed. Bestilling kan ske ved henvendelse til Regner på mail [regnerseidler@hotmail.com](mailto:regnerseidler@hotmail.com) eller på tlf. 6590 1505 senest den 1. april. Billetterne koster kr. 150.-, men så er der også inkluderet 3 øl i prisen.

*Jan Preisler*

