

Som telegrafist i Handelsflottan

1957-1972

Första delen 1957-1964

I 2007 års Sool-Öen hade jag en artikel om min far, Nishans Axel, och hans livsöde. Det är kanske intressant för läsarna, att jag berättar litet om mig själv och en del av livet och om mina irrfärder runt jorden som radiotelegrafist i Svenska Handelsflottan. Ämnet har ju ingen annan anknytning till Sollerön än jag själv, men jag antar att Sool-Öens läsare har ytterst oklara uppfattningar om en telegrafists selsättning/uppgift på ett oceangående lastfartyg. Morsetelegrafering har använts i någon form sedan 1840-talet, men kan sägas helt ha dött ut omkring 1990, sedan mobiltelefoner och satelliter tagit över. Nu kan vem som helst med rätt utrustning mitt ute på Atlanten få förbindelse och eventuellt begära hjälp från land. Detta var en av telegrafistens uppgifter ombord så sent som för 20-30 år sedan.

Varför blev jag då telegrafist? Ja, som nästan alltid är anledningen ”slumpen”. 1954-1955 bommade jag ordentligt i studentexamen och sedan väntade ju ett drygt år i ”lumpen”. Jag hade utsetts att göra 15 månader som fältjägare i Boden för att bl.a. slåss med myggen. Detta tyckte jag inte om. När någon tipsade mig om att jag kunde sno värving i Kungliga Flottan som telegrafist, så sökte jag anstånd med Boden. Första juli 1955 sänktes kontraktstiden till 15 månader, alltså samma tidslängd som i Boden.

Den 26 september kl 16.55 anlände jag till Karlskrona, staden där solen aldrig går ner. Värnpliktiga hade nämligen smeknamnet ”solisar”, medan de värvade kallades ”kaniner”. Redan första veckan satt vi på skolbänken för att höra och lära oss morsealfabetet. Efter sex månader i Karlskrona och ytterligare tre månader på Berga Örlogsskolor utanför Stockholm var vi färdigutbildade och skulle börja utnyttja kunskaperna.

Jag hamnade i 13 månader på en fregatt, HMS "Mjölner", med c:a 80 mans besättning. Vi fick ju bara utbildning för Marinens radiostationer, men jag hade redan planerat att gå ut civilt i Handelsflottan. Med hjälp av brev från NKI-skolan läste jag då privat in de civila föreskrifterna, så att jag i juni 1957 kunde klara ett Radiotelegrafcertifikat av 2:a klass. Man skulle då kunna ta emot och sända s.k. 80-takt, vilket innebar 80 tecken/bokstäver i minuten. I mitten av september 1957 gick uppsägningstiden ut och jag slutade i Flottan. Jag hade då lite tur, eftersom jag ett par veckor senare hörde på radio, att just min båt "Mjölner" blivit isolerad vid en mindre holme i skärgården, p.g.a. att sjukdomen "asiaten" härjade ombord.

Nu var man fri, men verkligen "grön" nybörjare och skulle ut i världen. På preparandkursen för certifikatet hade vi frågat en erfaren telegrafist/lärare var det i världen kunde vara svårt med radioförbindelser, och som man som nybörjare borde undvika. Han nämnde då Karibien och Mexican Gulf. Därför valde jag en båt m/s "Rigel", tillhörande Irisbolaget i Stockholm, som normalt gick i Nord-sjöfart.

Med en ny sjöfartsbok och det nya efternamnet "Nishans" inskrivet anträdde jag söndagen den 3 november 1957 färden norrut från Stockholm C för en 22 timmars resa, 125 mil med tåg och buss till Karlsborgsverken nära Kalix, där jag skulle mönstra ombord i m/s Rigel / SDUT. SDUT är den unika igenkännings-signalen/morsesignalen för just det fartyget. Inkommen i radiohytten såg jag inte en enda apparat som jag kände igen. Det var en blandning av dansk och amerikansk apparatur, eftersom fartyget ursprungligen varit danskt och under 2:a världskriget tillhört USA. Nåväl, mitt allra första avgående telegram sändes via Kiel-radio/DAO, och det gick väl sisådär. Framkomna till Antwerpen fick vi veta att fartyget skulle gå in i en charter för ett holländskt rederi KNSM (Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij) för en 3-månadersresa till Karibien och Mexican Gulf. Jaha, det var ju det området jag skulle undvika.

Under 14-dagarsresan Amsterdam-Curacao kunde vi på nätterna försöka lokalisera ryssarnas nyligen uppskjutna rymdraket Sputnik I. Knappt halvvägs över Atlanten säger Göteborgsradio/SAG, att det finns trafik för mig på Curacaoradio/PJC. Eftersom vi ännu inte kommit nära nog för min långvågssändare, bad jag SAG att transitera telegrammet till mig, eftersom jag menade att jag inte hade någon kortvågskristall för PJC. Nej, blev svaret. Använd den du har! Den "gröngölingen" skratade man nog länge åt på SAG. Jag hade inte fattat under min korta certifikatkurs, att jag kunde nå hela världen med min kortvåg. Jag blev naturligtvis bättre och bättre, så sedan var radiotrafiken inget större problem.

Nyårsafton 1957 anlände vi till New York. På kvällen och vid tolvslaget var jag runt "Times Square". Jag har aldrig sett så många poliser. Tidningarna påstod att det varit c:a en miljon människor ute i de där kvarteren vid midnatt. I Houston,

Texas, hände en dumdristig sak. Jag hade varit iland för att köpa några kläder och var på väg ombord, när man hade dragit ett godståg över vägen. Och de amerikanska godstågen är långa, mycket långa. Efter ett tag kliver jag upp på den första bufferten och hoppar över till den andra bufferten. Och då! Då rycker det till i hela tågsättet och jag tar världens språng av tåget. Några sekunder fel, och det kunde ha gått mycket illa. I New Orleans, när jag som vanligt satte mig längst bak i en buss, kom en vit man fram till mig och tyckte att jag inte skulle sitta där. Bakre delen av bussen var avsedd för färgade.

Vid ankomst till Amsterdam påsken 1958 fick vi p.g.a. isläget i Bottenviken där hemma en ny charter runt Medelhavet. Vi ankom sedan till Gävle den 27 maj, och då hade vi mött drivis utanför, och jag lämnade fartyget för semester.

Här måste jag gå in på telegrafistens övriga arbeten, som – beroende på trad – kan uppta 70-80 % av ”Gnistens” (vanligt smeknamn) arbetstid om 8 timmar per dag. ”Gnisten” (ibland Mr. ”Spark”, i Japan ”Sparkisan” och i Sydamerika ”Fistan”) tillhör befälet ombord, samtidigt som det inte finns någon att ha befäl över. Bland kollegerna ombord får man ofta höra, att man tillsammans med Stuernten (chef för kockar och annan ekonomipersonal) tillhör passagerarna. Vi bestämmer nämligen vår egen arbetstid och har ofta hand om den sociala biten. Gå till ”Gnisten”, heter det ofta, han hjälper dig med t.ex. olika skrivarbeten. Stuernten kan ordna med något festligt och gott, medan ”Gnisten” bidrar med presstelegram, d.v.s. nyheter hemifrån. Det brukar bli en maskinskriven A4-sida, som tar 30-35 minuter att ta emot varje dag till sjöss.

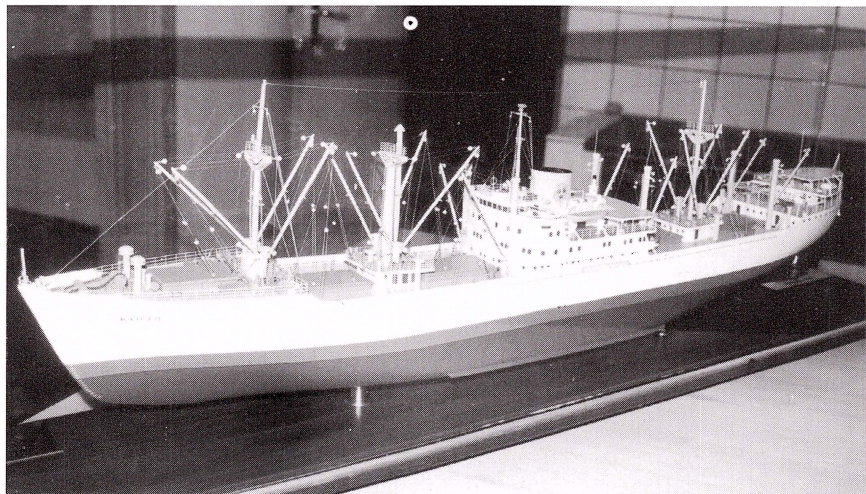
Hemmavid, men även utomlands, har ”Gnisten” hand om på- och avmönstringar, d.v.s. olika besättningsbyten. Löneavräkningar förs varje månad men är speciellt viktig vid slutavlöningar. Inför olika hamnbesök måste alla listor för fartygets inklarering göras klara. I huvudsak tre olika ”partyn” dyker upp i salongen. Viktigast är karantänsdoktorn, som först måste klareras, så att vi kan hala den gula karantänsflaggan, så att vanligt folk får komma ombord. Sedan har vi ”Immigration”, vilket speciellt i USA kan bestå av ett par griniga småpåvar, vilkas närgångna frågor jag får tolka mellan dem och besättningsmedlemmarna. Vanligaste frågan var, om vederbörande någonsin varit med i något politiskt parti, underförstått kommunisterna. Värst var det i början på 1950-talet under McCarty-tiden, då en adlig engelsk ”Lady” kunde få frågan: ”Har ni någonsin varit prostituerad?” Beroende på svaret och ”Immigrations” humör, kunde man bli nekad att gå iland, och en vaktman tillsattes att för dyra pengar bevaka vederbörande. En sjöman kunde lätt bli nekad landgång om han t.ex. tidigare vid något tillfälle råkat bli akterseglad från något fartyg. Och detta gällde för resten av livstiden.

Tullen fick Stuernten oftast ta hand om, men besättningens personliga tulldeklarationer fick jag sköta. I Sydamerika skulle allt skrivas på spanska, annars

gick det bra med engelska. Alla skulle också ha ”crew-lists” (besättningslistor), även om man inte kunde läsa. På min tid fanns inga kopieringsapparater ombord annat än kopiepapper. Då jag var i form skrev jag på 20 minuter ut 7 st ”crew-lists” med 39 mans fullständiga namn och data, inklusive passnummer och påmönstringshamn och -datum. Alltihop hade jag i huvudet.

Dessutom skulle således radiotjänsten skötas, vilket dagligen bestod av 2-3 väderleksrapporter, kolla trafiklistor från aktuella kustradiostationer och vid behov sända/emottaga telegram och presstelegram. Alla tider avseende radiokontakter angavs i GMT (Greenwich Mean Time). Jag hade alltid GMT-tid på mitt armbandsur för att inte glömma vissa tider. Skeppstiden ombord ändrades ju varje natt vid ostliga/västliga kurser.

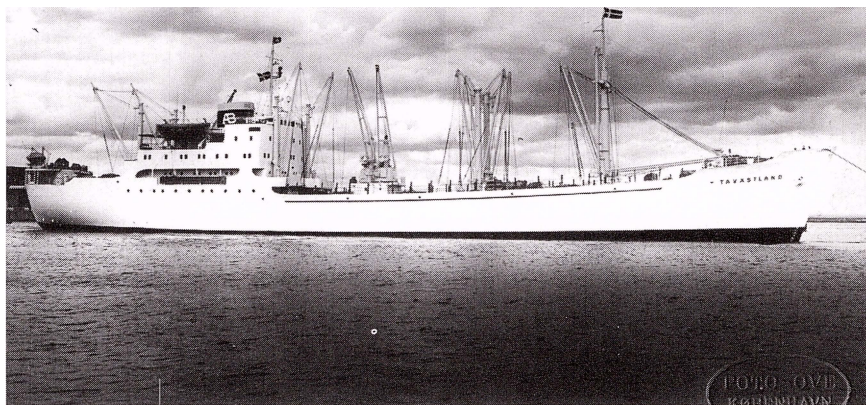
Semestern sommaren 1958 tillbringade jag mesta tiden på Sollerön. Det var väl som vanligt slätter och höbärgning som gällde. I augusti bytte jag rederi, och den 22 augusti mönstrade jag i Amerikaliniens m/s Erholm / SFXT. Det var en s.k. ”Lake-båt”, som gick upp i de stora sjöarna i USA. Det var ju en intressant resa, då vi längst upp i Duluth vid Lake Superior befann oss dels i Minnesota, men också 174 meter över Atlantens nivå, efter att ha passerat 25 slussar. I Chicago hade jag dock otur. Vi anlände på lördagen den 27 september och låg kvar till måndag kväll. Jag blev liggande hela tiden på Roseland Hospital för öronvärk. Jag hoppades att båten skulle gå, så kunde jag komma efter med tåget. Men det gick inte. Fartyget fick inte lämna utan telegrafist ombord.



Modell av m/s Kyoto/SHXA. Fartygets verkliga längd är 147 m. Lägg märke till sändarantennen som går mellan mastens toppar och mitt emellan leder ner till radiohytten.

Eftersom ”Laken” är isbelagd på vintern gjorde jag sedan 2 resor runt Medelhavet, innan jag vid påsken 1959 sökte mig till Ostasiat-rederiet, som också tillhörde Broströmskoncernen, för att börja segla på Japan. Vi använder ordet ”segla” fast det inte gäller segelbåtar.

M/s Kyoto / SHXA skulle bli mitt hem under dryga 14 månader. Fartyget lastade c:a 9000 ton, och eftersom jag hade lön efter storlek, så var det första gången jag gick över 1000:- i månadslön. Första gången över ekvatorn var den 15 maj 1959 på väg till Djakarta i Indonesien. Där fick vi tyvärr inte gå iland. Vi gick sedan till Hongkong, Shanghai, Korea och Otaru nära Sapporo på Japans nordligaste ö, Hokkaido. Första gången i Yokohama följde jag med 2:e styrman iland. Vi gick in på Yokohama bar, som han kände till. Där var naturligtvis trevliga flickor, som kom fram och frågade efter drinkar, och vad jag hette. Jag svarade med ett försvenskat ”Nishans”. En av dem repeterade ”Niisan”, och jag tyckte det lät så lika att jag svarade, ”Niisan”. Och jag blev verkligen populär. I ett lexikon hittade jag sedan, att ”Niisan” på japanska betyder en äldre broder, så jag använde ordet i fortsättningen. Nästa resa, efter 4½ månader, när jag kom in på samma bar, kom allihop rusande och skrek ”Niisan”.



Tavastland/SGZA på ingående mot Köpenhamn.

Den 27 juni låg vi i Port Swettenham nära Kuala Lumpur i Malaysia, då jag fick in en dålig kortvågssändning från San Francisco i Kalifornien, som berättade om Ingemar Johanssons nerslagningar av Floyd Paterson i Yankee Stadium, New York. ”Ingo” blev ju också världsmästare. På ”Kyoto” hade vi också en 4:e maskinist, som vi kallade ”Rulle”, som på 1940-talet hade jobbat på ”Gustav Wasa” på Sil-

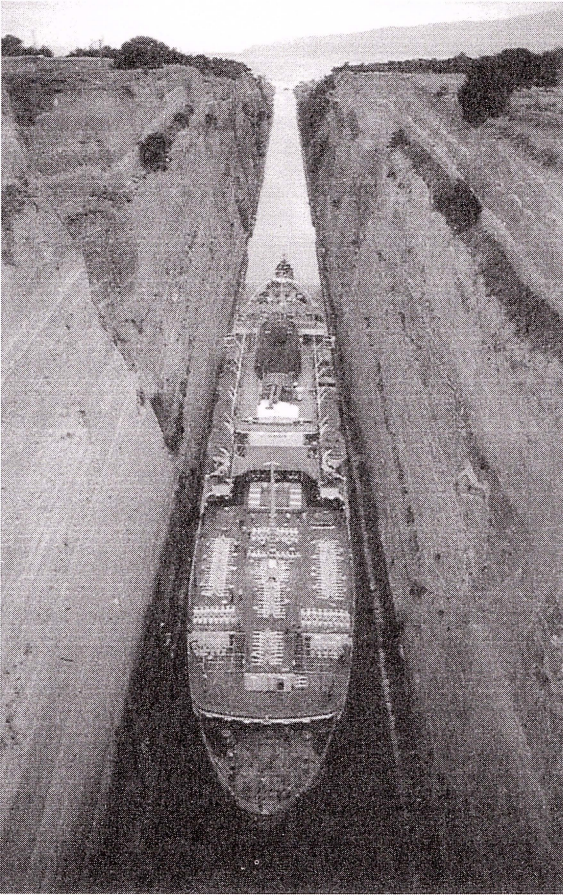
jan. Han hade lärt sig uttrycket: ”Kast krotjen”, vilket ju låter som riktigt ”soldmål”. På midsommarafton ville ”Rulle” komma in till ”Chiefen” (Maskinchefen) på porslinskrossning. Men då läste ”Chiefen” om sig, så att ingen kom in i hytten. Han hade nämligen i Shanghai köpt en massa fint kinaporslin för att sälja i Göteborg. På presstelegrammet tog jag emot att midsommarstatistiken över fylleri och bråk detta år leddes av: 1) Leksand, 2) Säterdalen, 3) Sollerön. Som synes – alla tre ligger i Dalarna.

Andra resan gick vi också till Filippinerna eller ”Pilipin Islands”, som jag trodde var ett skämtsamt uttryck. I alla fall, i Manila kom en telegrafist från kustradiostationen och hälsade på i min hytt ombord. När han såg min bandspelare, så ville han bums köpa den. Han sa: ”I gip you pipty dollars”. Det är tydligen sant att de inte kan säga ”f”, och det verkar vara lika illa att säga ”v”.

Efter 2:a resan kom vi till Göteborg den 22 december, och jag hade bara fyra avmönstringar på 39 mans besättning. Annat var det med m/s Sumatra / SLGN 1½ år senare, då jag hade 44 avmönstringar på 46 mans besättning efter en resa på Indien. Efter tre resor med ”Kyoto” och tidigare ”Erholm” blev det avmönstring i Göteborg den 18 juni 1960 efter sammanlagt 22 månader utan ledighet. Det var väl då, som ”Sarjons Lars” i ”Kluckergard” sa till mig: ”Jasso, a du kemi a landi”. Det lät som man hade gjort en liten tur ut på Siljan.

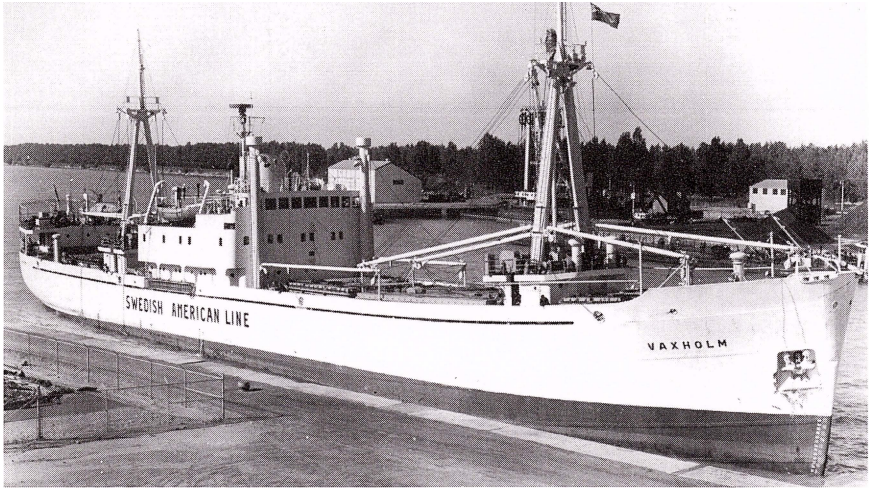
Den här artikeln börjar bli så lång, att vi måste flytta oss framåt i tiden. Efter ”Kyoto” hann jag bara vara hemma i 1½ månader, då rederiet absolut ville, att jag skulle ta ett vikariat på m/s Tavastland / SGZA för en resa runt Medelhavet och bl.a. genom Korintkanalen i Grekland. Fartyget lastade 4500 ton och var nog ett av de största, som kunde passera den spikraka 6,3 km långa kanalen med dess upp till 87 m lodräta väggar. Korintkanalen, invigd 1893, är en s.k. nivåkanal, d.v.s. inga slussar, och förkortar vägen runt Peloponnesos med c:a 320 km. Jag hann också med ett besök i Jerusalem innan vi på hemvägen anlände Southampton i södra England för att lossa vindruvor. Vi hade två grabbar ombord, som behövde träffa en läkare för diarré och förstoppning. Naturligtvis fick jag ta hand om detta och medfölja som tolk. Med den första killen berättade jag: ”This guy has some sort of diarrhoea”. Den äldre läkaren plirade över glasögonen och sa: ”Oh, yes, I give him something”. Men vad heter förstoppning på engelska? Jag löste uppgiften med: ”And this guy has quite the opposite”. Och läkaren svarade: Oh, yes, I give him something”. Jag undrar än i dag om grabbarna fick samma piller.

Min sejour i Broströms denna gång inleddes med Amerikaliniens ”Erholm” och kom att avslutas i m/s Trolleholm / SJLT, vilken jag mönstrade i Le Havre den 26 november 1961. Lägg märke till, att Amerikaliniens samtliga fartygsnamn slutar på ”-holm”. Tyvärr har jag inga foton från den här tiden, men jag minns att på en av resorna över Nordatlanten var vi mycket nedisade av överstänk. Det hängde många



*Korintkanalen med dess
87 m lodräta väggar: Jag
har passerat genom
kanalen tre gånger med
båtarna: m/s Rigel/
SDUT, m/s Erholm/SFXT
och m/s Tavastland/
SGZA.*

ton is i överbyggnader och master, och då kan det bli fara för att fartyget kan slå runt. Annars var det 14 dagars rullande från Göteborg till Jacksonville i Florida. 20 februari 1962 skickade USA upp sin första jordenruntastronaut, John Glenn, från Cape Canaveral för tre varv runt jorden. Vi var så nära att några ombord påstod att de såg rökstrimman från raketen. I New Orleans fick jag tid till att uppsöka en urgrossist för att inhandla reservdelar till ett amerikanskt fickur, tillhörande "Sammils Anton" i Bengtsarvet. Min far var ju urmakare och kunnig i amerikanska ur. Fickuret var ett arv efter Antons morbror Danil Samuel Andersson, oftast kallad "Sammil". 1883 vid 19 års ålder emigrerade "Sammil" till USA, där han i varje fall en del av tiden var bosatt i Duluth. 1926, efter 43 år "over there" kom han hem till Bengtsarvet, fortfarande ogift.



m/s Vaxholm/SGTP, i förlängd version, någonstans i S:t Lawrence Seway på väg mot Wellandkanalen förbi Niagarafallen för att komma upp i de stora sjöarna mellan USA och Kanada.

Jag blev kvar i "Trolleholm" till den 16 juli 1962, då jag gick iland för en längre tid. Dels började jag inse att jag blev inte mera än telegrafist, en hjälpreda, och dels att yrket i framtiden troligen skulle försvinna. Jag påbörjade därför en ny utbildning vårterminen 1963 vid Sjömansskolan i Stockholm. Jag fick också för mig att jag skulle ta den där studentexamen, varför jag gick två år på ett kvällsgymnasium och blev klar våren 1966, tolv år försenad. Jag fortsatte sedan med matematik på Stockholms universitet, tills jag, p.g.a. ett villaköp i Mälarhöjden var tvungen att gå till sjöss igen för att tjäna pengar. Under skoltiden sökte jag vikariat som telegrafist på bl.a. en resa till Trinidad med tankbåten m/t Okturus / SEHN. I en andra kort sejour i Broströms blev det sommaren 1964 åter en resa till "the Great Lakes" i USA med m/s Vaxholm / SGTP. Nej, fartyget tillhörde inte Waxholmssbolaget, utan Amerikalinien.

Sune Nishans